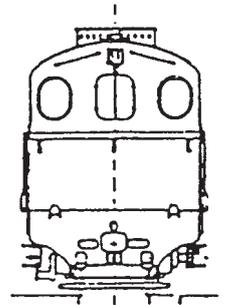


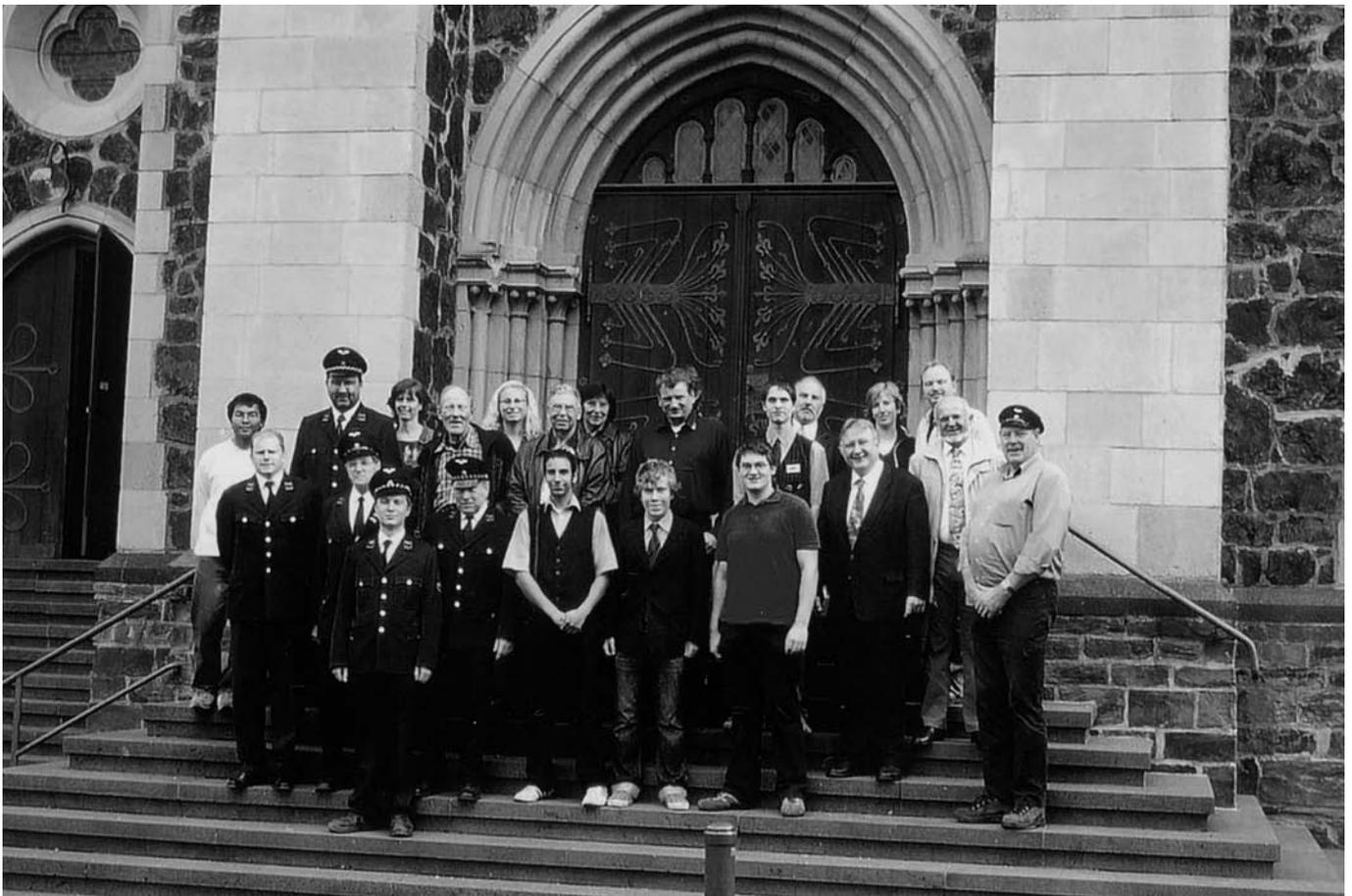
# Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft  
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

19. Jahrgang  
IV / 2007

## 20 Jahre IBS e.V.



Aktive Mitglieder der IBS auf der Eingangstreppe zur  
katholischen Pfarrkirche St. Johannes der Täufer in Burgbrohl  
vor dem Festgottesdienst zum 20-jährigen Jubiläum der IBS

**IMPRESSUM:**

**Herausgeber:**

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

**Verantwortliche Redakteure :**

Ortwin Wildeman · Am Kumpel 20 · 53127 Bonn  
 Tel. (0228) 28 30 42 · Fax (0228) 29 90 82  
 e-mail: pressoeff.vulkan-express@t-online.de  
 Karsten Friedrichs · Kastanienweg 39 · 53503 Bad Honnef  
 Tel. (0 22 24) 47 93 · e-mail: karsten\_friedrichs@web.de

**Satz, Layout und Bearbeitung:**

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef;  
 Ortwin Wildeman, Bonn

**An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:**

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach  
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach  
 Frank Bauschmann, Mainz  
 Michael Haubner, Koblenz  
 Hans-Josef Merzbach, Bonn  
 Stefan Raab, Brohl-Lützing  
 Andreas Wildeman, Bad Breisig

**Mitgliederbeiträge:** (seit 01.01.2002)

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

**Konten der IBS:**

Kreissparkasse Ahrweiler (BLZ 577 513 10)  
 Beiträge: Kto.-Nr.: 413 195  
 Spenden: Kto.-Nr.: 518 548

**Satzherstellung und Druckabwicklung:**

typeservice – von der Idee zum Druck  
 Kartäuserhof 17 ; 50678 Köln  
 Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

**Erscheinungsweise:**

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

**Redaktionsschluß:**

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 31. Juli 2007.  
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang  
 Januar 2008 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die  
 Brohltalbahn“ I/2008 ist der 30. November 2007.

**Berichte:** bitte als Word-Dokument (.doc oder .txt) ohne  
 Zeilenwechsel. Fotos: (Format 10 x 15 cm glänzend  
 bzw. Digital-Fotos (hohe Auflösung, .jpg); E-mail mit  
 Anschrift des Autors) bis zum Redaktionsschluß an  
 die Redaktion erbeten.

**Titelfoto: Michael Baaden**

**INHALT:**

Impressum ..... 2  
 20 Jahre IBS e.V ..... 3  
 Gleisarbeiten 2007..... 4  
 Bericht des Schatzmeisters; Umladebahnhof voll. .... 5  
 Schotter selbstentladewagen ..... 6  
 Unser Normalspuriger Triebfahrzeugpark ..... 6  
 Industrial Heritage 2007; Industrielles Erbe; Poststück.. 7  
 Karl Nett 70 Jahre; 10 Jahre Jägerheim ..... 8  
 Aufstiegshilfe..... 9  
 D 9 wurde 50 Jahre..... 10-12

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



**TERMINE 2007**

- 13.10 + Gambrinus-Fahrten.** Ab Brohl 14:10 nach  
**20.10.** Engeln mit geführter Wanderung nach  
 Oberzissen; ab 18:30 im Lokschuppen def-  
 tiges Spanferkelessen, Freibier vom Fass  
 und Musik.
- 28.10. Almabtrieb** am Bahnhof Engeln in Royal´s  
 Vulkan Stube mit den Eifeldorf-Musikanten,  
 bayerische Atmosphäre.  
 Ab Brohl 19:00 Uhr, Rückfahrt 0:00 Uhr
- 29.10. Almabtrieb** am Bahnhof Engeln wie vor.  
 Ab Brohl 9:30 Uhr, Rückfahrt 16:30 Uhr.
- 12.11. Martinsfahrt.** Ab Brohl 09:30 Uhr nach En-  
 geln. In Royal´s Vulkan-Stube traditionelles  
 Martinsessen, Rückfahrt 16:30 Uhr
- ab 1.12. Nikolausfahrten: an jedem Adventswochen-**  
**ende Sa./So. und am 06.12.:** Fahrtdauer ca.  
 2 Std. von Brohl nach Oberzissen und  
 zurück.
- 26.12. Weihnachtsfahrt:** Abfahrt 11:30 Uhr ab  
 Brohl, Weihnachtsausflug mit dem Weih-  
 nachtsmann nach Engeln und zurück. Rück-  
 kunft in Brohl ca. 17:00 Uhr.
- 31.12. Silvesterfahrt:** Abfahrt 10:15 Uhr ab Brohl,  
 Jahresausklang auf der Brohltalbahn. Rück-  
 kunft in Brohl ca. 16:00 Uhr.



## Jahre IBS e.V.

Das Gründungsjahr liegt in einer anderen verkehrspolitischen Zeit. Erinnern Sie sich an 1987? Helmut Kohl war schon fünf Jahre deutscher Bundeskanzler. Die Grünen rotierten durch ihre erste Legislaturperiode im deutschen Bundestag. Die Männer hatten noch Bärte und schulterlange Haare. In den USA regierte Ronald Reagan und in der Sowjetunion zog ein vergleichsweise junger Generalsekretär namens Michail Gorbatschow den Eisernen Vorhang ein Stück beiseite.

In der Verkehrspolitik gab es erstmals Ansätze zu einem übergeordneten Denken, speziell beim Schienenverkehr, nachdem vorher der große Kahl-schlag erfolgte.

Unter diesen äußeren Zuständen gewann ein Thema für viele Eisenbahnfreunde aus der Region Mittelrhein eine ganz besondere Bedeutung: die Erhaltung der Brohltalbahn trotz der beschlossenen Stilllegung.

Eine Folge daraus war, dass nach einem aufreibenden Sommer der Ungewissheit und der bereits tätigen Mithilfe am 2. September 1987 die unterschiedlichsten Menschen in Burgbrohl zusammen kamen, um die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn zu gründen.

Das Ziel war klar: Man wollte der Brohltal-Eisenbahn GmbH bzw. deren öffentlichen Anteilseignern die Alternative entgegensetzen, um den Bahnbetrieb fortführen zu können. Das war am Anfang mehr als schwer. Aber mit Beharrlichkeit

konnten wir unsere Position der Geschäftsführung und der alles entscheidenden Politik nahe bringen.

Wir wussten jedenfalls, wovon wir sprachen und hielten uns für kompetent, so etwas durchzuziehen. Einige von uns hatten schon Museumsbahnerfahrung. Mit 68 IBS-Personen der ersten Stunde im kleinen Bahnhof Burgbrohl waren wir eine recht große Truppe, was nach außen wohl einen gewissen Eindruck hinterließ, vielleicht auch wegen der damals hervorragenden Pressewirkung, die unser hartnäckiges Einbringen in den Bahnbetrieb



20 Jahre IBS e.V.: Feier für die Mitglieder in der Bahnhofsgaststätte Burgbrohl; der VB 50 stand, der großen Beteiligung wegen, als Ausweich-Speisewagen und für Gespräche und tiefgreifende Diskussionen zur Verfügung. (Foto: Michael Baaden)

hervorgerufen hatte. Ob das bei den Politikern auch so ankam, soll heute nicht mehr hinterfragt werden. Schon der kurzfristige Erfolg bei den Fahrgastzahlen und der ehrenamtlichen Mitarbeit in den Jahren 1987 und 1988 gab uns Recht!

Der erste Dampflokeinsatz mit Lok 21 der IHS nach über 20 Jahren bewirkte nicht nur bei uns eine echte Aufbruchstimmung.

Zwei Px, Lok 11<sup>sm</sup> und VT 30 fanden in den folgenden Jahren in den Besitz der Brohltalbahn. Das waren doch richtungsweisende Entscheidungen für den Fortbestand. Mit der Übergabe des Betriebs an unsere eigene Betriebs-GmbH im Jahr 1992 konnten wir selbst für den

nachhaltigen Erfolg bis heute verantwortlich sein. Das wollten einige von uns doch schon immer.

Mit der Anschubfinanzierung der Kommunen und des Kreises im Erstjahr fiel das nicht schwer. Danach bekamen wir als Verkehrsunternehmer 10 Jahre keine Zuschüsse mehr. Wir konnten uns stetig verbessern, mehr Personal einstellen und auch gut ausbilden, so dass wir heute auf der großen Bahn mehr Umsatz machen, als die Brohltalbahn je hergeben kann.

Wir konnten den 100-jährigen Geburtstag der Bahn feiern, und 25

Jahre Vulkan-Expreß im Jahr 2002 hat uns die bislang größte Fahrgastzahl eines Jahres von 90.000 beschert. Eine aktive Jugendgruppe können wir unser eigen nennen, genauso wie die meisten Fahrzeuge der Brohltalbahn und speziell unsere Herzensangelegenheit Mallet-Dampflokomotive 11<sup>sm</sup>. Wir haben viel erreicht.

Aber können wir uns nach 20 Jahren entspannt zurücklehnen? Mitnichten! Vieles läuft

zwar schon so, aber ohne Ehrenamtliche geht es nicht. Vieles ist noch nachzuholen. Die Aufgaben werden nicht weniger. Unsere Zukunftsvisionen: Inbetriebnahme 11<sup>sm</sup> und einer weiteren Dampflokomotive, Privatbahnmuseum, Fahrzeughalle, ehem. DB-Güterbahnhof, Tankstelle, Waschplatz und nicht zuletzt eine ausreichend dimensionierte Toilettenanlage im Bahnhof Brohl B.E.

Diese großen Aufgaben sind alle gut und schön; um sie meistern zu können, brauchen wir aber die ehrenamtlichen Helfer und Spender. Diese bei der Stange zu halten und neue zu gewinnen ist sicher die größte Zukunftsaufgabe der IBS.

**Michael Baaden**

## Gleisarbeiten 2007

Auch im Jahr 2007 war die Rotte der IBS an der Strecke der Brohltalbahn tätig. Nachdem im Dezember 2006 die Baustelle Viadukt Bad Tönisstein vorläufig abgeschlossen werden konnte, sollte im Winter endlich ein lang gehegter Wunsch Wirklichkeit werden. Auf der Steilstrecke zwischen Oberzissen und Brenk liegt im Quackenforst bei km 14,4 ein Bahnübergang für ei-



Gleiserneuerung bei Schweppenburg und in der Steilstrecke am Bahnübergang im Quackenforst.

(Fotos: Hans-Josef Merzbach)

nen Feldweg, welcher sich seit Jahren in einem schlechten Zustand befand. Durch die nicht vorhandene Entwässerung lag das Gleisbett ständig feucht und wurde bei starken Regenfällen auch immer wieder zugeschwemmt. Der verwendete Oberbau war ebenfalls in die Jahre gekommen und das Gleis lag sehr uneben. Also wurde vom 29.-31. März und für Restarbeiten am Ostersonntag, den 7. April, das Projekt in Angriff genommen. Nach Ausbau des Oberbaus, welcher gleich zum Schrotthändler wanderte, fuhr man viele LKW-Fahrten Dreck, Schlamm und Geröll ab. Wie gut, dass wir einen ordentlichen Bagger besitzen. Außerdem war das Gelände für den Abfluss des Oberflächenwassers mit Gräben auszustatten. Nach dem Einbau eines Entwässerungsrohres bergseits wurde auf ca. 60 m der neue Gleisstrang gebaut und gestopft. Zum Schluss wurde dann der eigentliche Bahnübergang wieder eingebaut, wobei der Zwischen-

raum der Schienen gepflastert und außerhalb ein Kies-Sand-Gemisch eingebaut und verfestigt wurde. Letzter Schritt wäre das Verschweißen der Schienen, welches aber bislang von der Brohltal-Eisenbahn GmbH leider immer noch nicht erledigt wurde.

Ende Mai ging es dann um mehrere kleinere Reparaturen und Schwel-

lenauswechslungen im Raum Schweppenburg, wie das zwischen- durch immer wieder notwendig ist. Insgesamt waren die Mitarbeiter im Gleisbau aber vor dem Bahnhof im Juni überwiegend auf dem Brohler Umladebahnhof im Einsatz, um das dort vorhandene alte Gleisbaumaterial zu sortieren und ordentlich zu lagern oder endlich zu verschrotten.

Dadurch konnte dort gut aufgeräumt und ein deutlich besseres Erscheinungsbild der Brohler Bahnanlagen hergestellt werden.

Da der Sommer 2007 bekanntlich nicht durch große Hitze auffiel, war auch im August ein angenehmes Arbeiten möglich. So wurde auf dem Tönissteiner Viadukt der Gleiskörper nochmals gestopft sowie anschließend überzähliger Schotter entfernt. Dies war nötig, um baldmöglichst die Zwangsschienen einbauen zu können. Das war aber bisher nicht möglich, da auch hier die Schienenschweißungen seitens der BEG noch ausstehen. Die Arbeiten

wurden alle während des Zugbetriebs durchgeführt.

Im September 2007 stand dann eine Baustelle nahe der Autobahnbrücke Niederzissen an. Gegenüber der Fa. Holzbau Adams bei km 9,0 mussten ca. 80 Schwellen gewechselt werden. Die vorhandenen waren in einem schlechten Zustand und das Gleis war in diesem Bereich sehr uneben geworden, so dass schon seit einiger Zeit eine Langsamfahrstelle von 5 km/h eingerichtet war. Im Sommer fährt der Vulkan-Expreß erfreulicherweise täglich außer Montag, daher mussten die Ehrenamtlichen unter Leitung von Frank Muth die Arbeiten in Nachtschichten von Freitag auf Samstag durchführen. Es wurden nach dem letzten Zug am Nachmittag die Schienen stückweise von den

Schwellen gelöst und vorübergehend zur Seite gelegt. Nach dem Ausbau der Schwellen bearbeitete der Bagger das Planum. Anschließend legten die unermüdlichen Arbeiter altbrauchbare Schwellen neu aus. Nach dem Auflegen der Schienen wurden diese mühevoll mit den Schwellen verschraubt. Danach folgten jeweils Einschottern und Stopfen sowie Aufräumen, so dass am Morgen die Arbeiten beendet waren und mit dem ersten Vulkan-Expreß des Tages die Strecke wieder in Betrieb genommen werden konnte.

Um die Baustellenlogistik möglichst einfach zu gestalten, musste am 1. September zuvor noch in Niederzissen die schon länger eingebaute Weiche komplettiert werden, so dass das vorhandene kurze Stumpfgleis nun regulär benutzt werden kann. Auch danach werden weiterhin viele Einsätze nötig sein, um die Gleisanlagen in Ordnung zu halten. Wer mithelfen möchte, ist herzlich dazu eingeladen.

**Tobias Baaden**

## Bericht des Schatzmeisters

### Neue Mitglieder der IBS

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

**Mathias Hermann, Rheinbrohl**  
**Iris Hermann, Rheinbrohl**  
**Jaqueline Hermann, Rheinbrohl**  
**Nils Nengel, Neuwied**  
**Marcel Wachtveitl, Brohl-Lützing**  
**Tilman Kerstiens, Wassenach**  
**Klaus Körner, Bad Breisig**  
**Karsten Rentzsch, Hennef**  
**Lubbertha Friedrichs, Bad Honnef**

Als neues Fördermitglied konnten wir weiterhin die

**Privatbrunnen Tönissteiner Dr. C. Kerstiens GmbH, Brohl-Lützing** für unseren Verein gewinnen.

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

## Spendenaktion 11<sup>sm</sup>

Folgender Betrag ist bis zum 31.07.2007 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**€ 101.715,-**

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflokomotive 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.

Hier nun alle Spender bis zum 31.07.2007:

**Johann Lippl, Köln**  
**Hans Josef Merzbach, Bonn**  
**Andreas Görtz, Neuss**  
**Aloys Delfs, Brohl-Lützing**  
**Werner Baier, Erlensee**  
**Hartmut Halm, Aachen**  
**Freundeskreis Rhein-Sieg-Eisenbahn**  
**Dr. Ulrich Hauth, Koblenz**

transregio, Deutsche Regionalbahn GmbH, Kaiserslautern  
**Hans-Peter Rosenberg, Neuwied**  
**Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing**  
**Verlag Kersting, Niederkassel**  
**Ursula Breuer, Burgbrohl**  
**Rolf Mennicken, Würselen**  
**Stefan Karl Langenbahn, Burgbrohl**

Mit Zuschüssen für die Aufarbeitung der 11<sup>sm</sup> haben uns bedacht:

**Ortsgemeinde Weibern**  
**Ortsgemeinde Schalkenbach**  
**Ortsgemeinde Kempenich**  
**Ortsgemeinde Gleys**  
**Ortsgemeinde Niederzissen**

Momentan befinden wir uns in Verhandlungen über genauere Angebote zur Aufarbeitung. Wir hoffen, diese bald abschließen zu können. Für die Auftragsvergabe benötigen wir aber nachwievor Ihre Unterstützung. Denn nur mit Geld können wir die Aufarbeitung bezahlen. Deshalb, liebe Mitglieder und Freunde, mit einer Spende unterstützen Sie unsere Spendenaktion 11<sup>sm</sup>. Damit es wieder heißt: Mit Volldampf ins Brohltal!

**Tobias Baaden**

## Umladebahnhof voll!

Das nebenstehende Foto verdeutlicht wieder die oft beengte Situation auf unserem Umladebahnhof. So erfreulich die Mehrverkehre für uns sind, umso wichtiger werden auch die Gleise 5, 6 und 7 des Bahnhofs Brohl der DB für uns.

Gleis drei ist durch den Lava-Splittzug belegt. Auf Gleis vier warten – blockiert durch den Lava-Splittzug – die Containertragwaggons für die Flussspat-Transporte aus dem Hafen Brohl. Auf Gleis fünf – wie gehabt die abgestellten Schmalspurwaggons.

Auf Gleis sechs Ersatzwaggons für den Lava-Splittzug – zugeparkt von zwei Rangierloks der BE. Auf Gleis sieben unsere Lok D 9, die ehem. 220 053, die über das Wochenende mit dem Aluminiumzug in Brohl abgestellt stand. Gleis 10 und 11 wer-



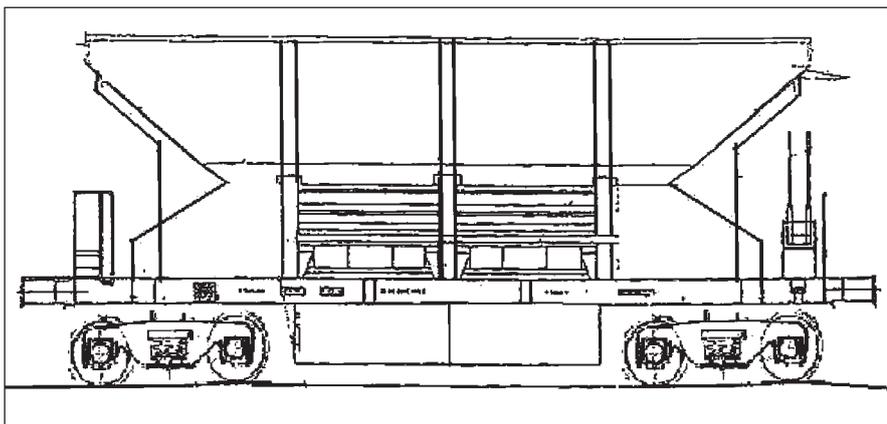
den durch den Schmalspur-Containerzug in Anspruch genommen.

Dies verdeutlicht uns, dass, wenn alle Waggons, welche in Planzügen der BE unterwegs sind, in Brohl zusammengeführt sind, dann geht

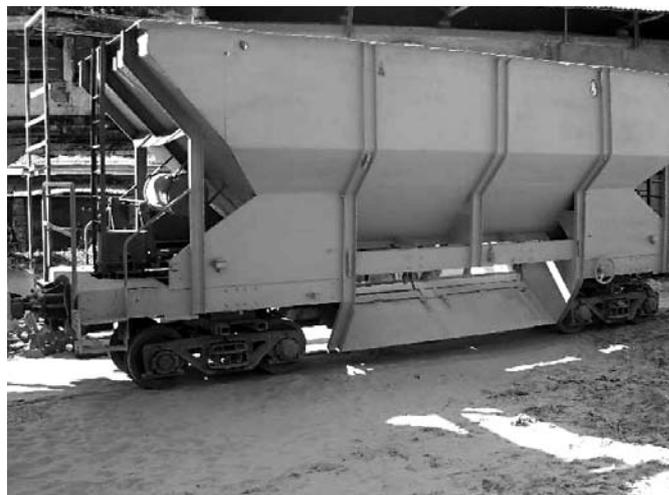
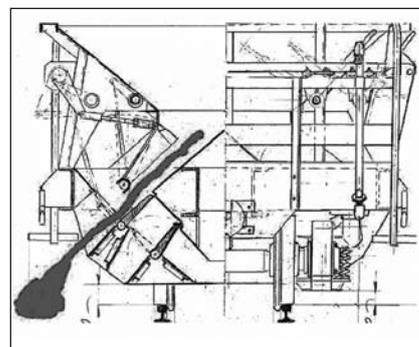
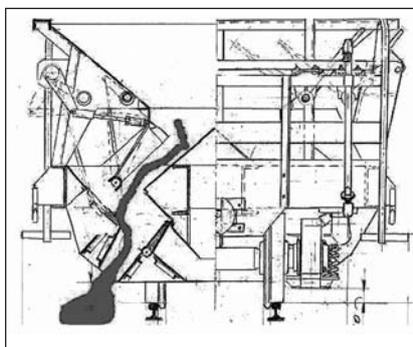
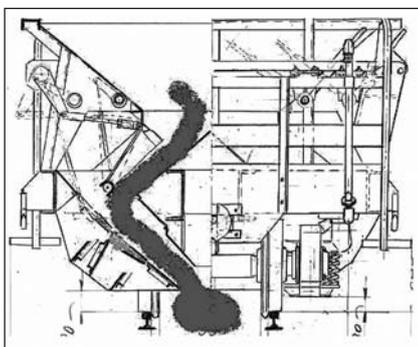
Nichts mehr – keine Rangiermöglichkeit mehr! Die weiteren Gleisanlagen in Bahnhof Brohl DB werden benötigt, zumal nunmehr sogar Gleise im Bahnhof Andernach stillgelegt werden sollen.

**Text und Foto: Stefan Raab**

### Schotter selbstentladewagen für 1000 mm - 1067 mm Spurweite



**Technische Daten:**  
 Länge ü. Puffer: 9.200 mm  
 Drehzapfenabstand: 5.400 mm  
 Höhe: 3.200 mm  
 Breite: 3.000 mm  
 Inhalt: 30 m<sup>3</sup>  
 Max. Zuladung: 33.500 kg  
 Eigengewicht: 14.500 kg  
 Entladevorgang: Über Schieber.  
 Wahlweise kann innerhalb und/oder ausserhalb der Gleise entladen werden. Der Entladevorgang kann gestoppt werden.



Einer der Schüttgutwagen der BEG wird im Umladebahnhof mit Belotti auf einen DB-Rollwagen verladen. In Rumänien wird er dann zum Schotter selbstentladewagen (als Prototyp für evtl. weitere Wagen) umgebaut. (Foto: Frank Bauschmann)

### Unser normalspuriger Triebfahrzeugpark

Frank Bauschmann hat unseren ganzen normalspurigen Triebfahrzeugpark auf ein Bild gebannt. Vorn die D 8 (Jung-Rangierlok), dahinter D 6 (ex DB V 60, 360 573) und D 9 (ex EVB 417.01, ex DB 220 053) noch im Farbleid des Voreigentümers. Weitere normalspurige Fahrzeuge sind ein Fcs-Waggon (Reserve in Brohl/Ubf), ein K-Waggon (im Einsatz im Aluzug) ein Bn-Reisezugwagen (Silberling, eingesetzt beim RIM in Köln) und ein Skl-Beiwagen (vermietet an ein Gleisbauunternehmen), sowie ein luxemburgischer Silberling (Grünling) abgestellt z.Zt. in Würzburg.

Foto: Frank Bauschmann · Text: Stefan Raab



Pressemitteilung

**INDUSTRIAL HERITAGE 2007  
INDUSTRIELLES ERBE 2007**



Europäisches Wochenende zum Erhalt des industriellen und technischen Erbes, an dem sich Freiwillige und Vereine aus verschiedenen Ländern treffen werden in Kortrijk und Zwevegem (Belgien): vom 16. bis 18. 11. 2007.

E-FAITH, die „European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage“ (Europäische Verband der Vereine zum Erhalt des industriellen und technischen Erbes) ist eine Plattform für Zusammenarbeit und Austausch, wo Freiwillige und Vereine sich treffen, von einander lernen und einander unterstützen können.

In allen Ländern Europas gründen sich Vereinigungen, denen die Erforschung, die Erschließung und der Erhalt von industriellem und technischem Erbe, hauptsächlich durch den Einsatz unzähliger Freiwilliger und nichtstaatlicher Organisationen, obliegt.

Ohne ihr Engagement wären viele industriearchäologisch bedeutsame Denkmäler, Gegenstände und Dokumente, Zeugen von der Geburt und vom Wachstum der Industriegesellschaft für immer verloren gegangen.

Ihr uneigennütziges und unentgeltliches Engagement wird jedoch von Behörden und Instituten noch manchmal unterbewertet.

Nach einem ersten erfolgreichen Treffen voriges Jahr in Beringen, mit Teilnehmern aus 11 verschiedenen Ländern, organisiert E-FAITH am Wohnende 16. bis 18. November 2007 ein zweites Europäisches Wochenende mit gleichem Ziel, an dem Freiwillige und Vereine aus verschiedenen europäischen Ländern neue internationale Kontakte knüpfen können.

Es wird ein offenes Treffen, an dem Gruppen und Personen ihre Ideen, Arbeiten und Projekte präsentieren und vergleichen können. Sie kön-

nen auch herausfinden, wo es neue Möglichkeiten zum Zusammenarbeiten gibt.

Das geschieht mittels Prospekten, Informationsständen, kleineren Ausstellungen oder kurzen Vorlesungen bzw. Präsentationen.

Dieses zweite Europäische Wochenende zum Erhalt des industriellen und technischen Erbes findet im Nationalen Flachsmuseum (Kortrijk) und im ehemaligen Elektrizitätswerk Zwevegem statt.

In diesem alten, unter Denkmalschutz gestellten Elektrizitätswerk sind alte Dampfturbinen, Generatoren und Maschinen aus Belgien, Schweden, Deutschland, Ungarn und aus der Schweiz aufbewahrt. Das Werk wird im Moment renoviert und zu einem multifunktiona-

len Kultur-, Musik- und Gewerbezentrum umgebaut. Am Sonntag können die Teilnehmer, wenn sie das wünschen, das einmalige Erbe der Flachsregion Kortrijk (Flachsbetriebe, die letzte Flachswindmühle Europas, Dampfmaschinen, usw.) besuchen.

Der Kostenbeitrag wurde so niedrig wie möglich gehalten, um auch den kleinsten Gruppen die Teilnahme ohne übermäßige Belastung des Budgets zu ermöglichen.

Teilnehmer zahlen also einen „Solidaritätsbeitrag“ von 25,- € (für Mitglieder) oder 35 Euro (für nicht-Mitglieder) pro Person, Kosten für Dokumentation, Kaffeepausen und Mittagessen am Samstag einbegriffen. Die fakultative Führung am Sonntag kostet 25 Euro.

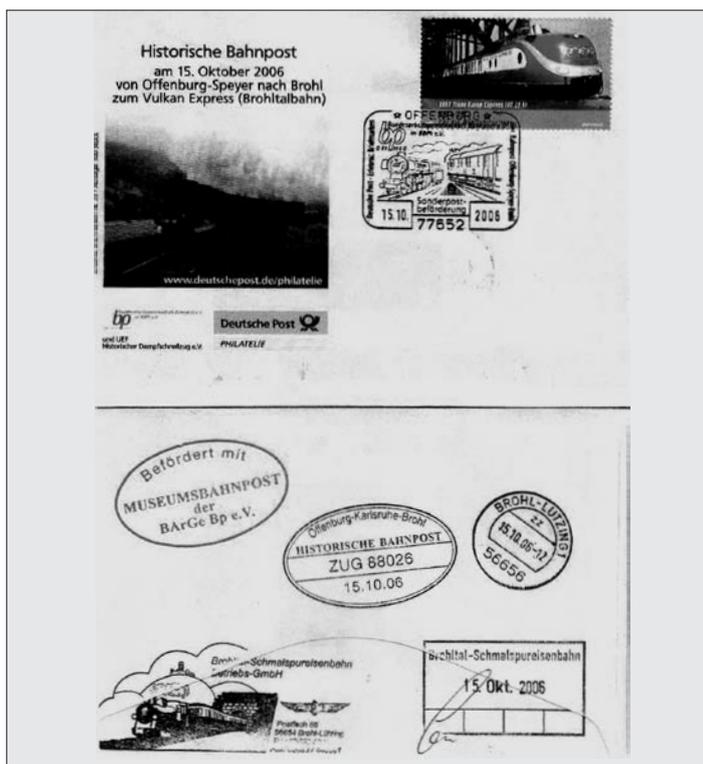
Weitere Informationen und Anmeldungen unter:

<http://www.e-faith.org>  
e-mail: [meetings@e-faith-org](mailto:meetings@e-faith-org)  
fax: +32.56.25517

**Interessantes Poststück**

Ein Poststück, welches im Rahmen einer Sonderfahrt der Ulmer Eisenbahnfreunde nach Brohl per Bahnpost gesendet wurde. Das Original hat unser Triebfahrzeugführer Karl Nett, der ja auch leidenschaftlicher Briefmarkensammler ist.

**Stefan Raab**



## Triebfahrzeugführer Karl Nett 70 Jahre



Eingerahmt von dem Dampflokfürer Jens Ehrhard und dem Heizer Winfried Poppe vor „ihrer“ Lok 99 6101 der Harzbahn beglückwünschen Karl Nett alle IBS- und BSEG-Mitglieder zu seinem Ehrentag der 70. Lenze und danken ihm herzlichst für seine auch weiterhin unermüdliche Tätigkeit als Lokführer auf der Brohltal-Schmalspureisenbahn. (Foto: Michael Baaden)

alle Örtlichkeiten besichtigt werden konnten. Zu Preisen von anno dazumal konnte fürstlich gespeist werden. Das Jägerheim präsentierte sich von seiner besten Seite.

Das Jägerheim existiert wohl schon so lang wie die Brohltalbahn, jedoch nicht in der uns gewohnten Form. Mit dem Bau der Bahn um 1900 ergab sich für die Brohltal-Eisenbahn die Notwendigkeit, an der verkehrsreichen Stelle im Tal einen Haltepunkt zu bauen, um den Bahnbenutzern von Wassenach und Kell eine günstige Zustiegsmöglichkeit zu bieten. Mit ausschlaggebend war ebenfalls das Bad Tönisstein mit seinem Fremdenverkehr. Der Haltepunkt bestand aus der bekannten Wellblechhalle am Gleis. Aber auch unter der Brücke wurde ein kleines Haus errichtet mit einem Pavillonanbau zum Unterstellen der Fahrgäste, die dort auch Fahrkarten, etc. erwerben konnten. Dies besorgte ein Herr Gies, der wohl als Agent für die Brohltal-Eisenbahn tätig war. Diese Aussage ist aber bisher nicht überprüft.

## 90 Jahre Jägerheim

Am 21. April feierte man im Brohltal das 90-jährige Bestehen des Gasthauses Jägerheim in Bad Tönisstein. Dazu pendelte unser Triebwagen VT 30 von 14.30 Uhr bis 18.30 Uhr zwischen Burgbrohl und dem Haltepunkt Bad Tönisstein, um Gäste zum Jägerheim zu bringen, aber auch um die Gäste, die mit dem Kfz dorthin angereist waren, mit der Brohltalbahn über das markante Viadukt fahren zu lassen. Das ist ja auch etwas Besonderes an der schönsten Stelle im Brohltal. Die Eigentümerfamilie Thielen hatte die Fahrten bestellt, 199 Beförderungen konnten gezählt werden. Jeder Zug hielt auf der Brücke an, um den Besuchern und dem Jägerheim mal aufs Dach zu schauen. Und die Leute winkten sich gegenseitig zu.

Ansonsten gab es am 21.04. einen Tag der offenen Tür, an dem



Triebwagen VT 30 auf dem Tönissteiner Viadukt mit Blick auf das Gasthaus Jägerheim.

(Foto: M. Baaden)

Straßen und Wege zusammen kamen und viele Fuhrleute und Reisende das Tal bevölkerten. So ergab es sich zwangsläufig, dass man mit der Bewirtung der vielen Passanten eine Möglichkeit zum Geldverdienen sah.

So entwickelte sich aus der Warthalle eine Restauration. Im Jahr 1917 übernahm Walter Schlich das Anwesen, welches dann unter dem Namen „Jägerheim“ firmierte. Im

Jahr 1921 ging die Restauration an die Schwester Johanna Albersmann geb. Schlich über, die sie wohl bis 1969 führte.

Der verwandte Egon Thielen übernahm dann das Haus. Sohn Walter ist seit 1998 der Eigentümer, der mit seiner Ehefrau Silvia den Betrieb führt. Zwischenzeitlich wurde das Anwesen mehrfach an- und umgebaut. Das Gebäude an der Provinzialstraße ist heute ein eigener

Blickfang im Tal, nicht nur wegen der imposanten Bogenbrücke.

Die Gästestruktur hat sich vollkommen gewandelt. Waren vormals Fuhrleute und Bahnfahrer die überwiegenden Gäste, sind heute die Ausflügler das Klientel, das auf eine gute Bewirtung Wert legt. Das Jägerheim ist einfach überall bekannt.

**Michael Baaden**



Eigentümerfamilie Thielen mit Lokführer Andreas Wildeman und Zugführer Wilfried Thelen.  
(Foto: M. Baaden)

Ansonsten bezeichnet man in diesem Prospekt die Brohltalbahn sowie die Kasbachtal- und Drachenfelsbahn als Freizeitbahnen. Nun gut, schlecht ist der Ausdruck nicht, aber wir sollten uns Touristikbahn nennen, um neuen Wortschöpfungen vorzubeugen, die unsere Intention nicht treffen.

**Michael Baaden**



Es war einmal!: D1 + D2 + D3 vereint.  
(Foto: Eva Barfurth, ehem. PRISMA Red.)



Aufstiegshilfe mit dem Vulkan-Expreß. Auf der Steilstrecke, wie hier unterhalb von Brenk, ist der „Aufstieg“ des Zuges erkenn- und erlebbar.  
(Foto: M. Baaden)

## Aufstiegshilfe

Beim Durchstöbern neuer Touristikprospekte entdeckte der Autor in der „Radkarte Romantischer Rhein“ des SPNV-Zweckverbandes eine Auflistung verschiedener Radwege der Region Mittelrhein. Unter dem „Brohltalradweg“ Brohl-Lützing – Hohenleimbach 32 km stand als nähere Erläuterung zu lesen: „Freizeitbahn Vulkan-Expreß Brohltalbahn (Aufstiegshilfe)“. Letzteres Wort stand bei keinem der anderen zehn Radwege. Bisher dachte der Autor bei (mechanischen) Aufstiegshilfen immer nur an Skilifte, Seil- oder Sesselbahnen allenfalls an Bergbahnen, allenfalls für Sitzbergsteiger. Wir sind also Aufstiegshilfe für Radfahrer.



erfolgte der Einsatz überwiegend im schweren Reisezugdienst, abgesehen von der Bespannung leichter F-Züge zwischen Köln und Hamburg bzw. Hannover.

Betriebliche Eindrücke mit der Baureihe V200<sup>0</sup> sammelte der Autor im Rahmen seiner Ausbildung bei der DB Anfang der 60er Jahre (BW Hamm) zu einem Zeitpunkt, als in großem Umfang Schäden sowohl bei den hydromechanischen Getrieben von Maybach als auch der vollhydraulischen Version von Voith (nicht die Achsgetriebe wie bei D 9!) auftraten. Hier rächte sich dann doch wohl das jahrelang gebräuchliche Fahren mit Überlast und die häufige Nutzung der Fahrstufe 6, mittlerweile in 140 km/h-Plänen, z. B. Hamm- Hannover mit Schnellzuglasten bis 600 t. Das führte neben reihenweisen Ausfällen dann zeitweise dazu, dass zur Schonung der Getriebe die Fahrstufe 6 durch eine eingebaute Blockiereinrichtung nicht mehr nutzbar war. Es war in der Zeit kein Vergnügen, mit einem schweren D-Zug und maximaler Fahrstufe 5 die Fahrzeiten zwischen Hamm und Hannover zu halten, was auch meistens nicht gelang. Statt 120 km/h lief der Zug dann höchstens 105 km/h. Noch schlimmer war es in der Gegenrichtung bei starkem Westwind, der sich in den zerklüfteten Konturen des noch häufig teilweise aus Vorkriegswagen bestehenden Zuges verding.

Auch wurde nach Erinnerung des Autors bei einigen Loks eine weitere Sperre eingebaut, welche die Nutzung der Fahrstufen 5 und 6 unter einer Geschwindigkeit von 40 km/h unmöglich machte. Man wollte so Getriebeschäden durch Torsionsschwingungen der Gelenkwellen, hervorgerufen durch Schleudern, verhindern. So gesehen kam nach der Begeisterung für diese Baureihe in der Jugend die Ernüchterung in der Praxis, welche durch den erheblichen Lärmpegel der damals noch nicht schallgedämmten Führerstände noch verstärkt wurde.

Und so geschah es, dass in diesem Krisenzeitraum vor schweren Reisezügen auf der Strecke Hamm-Hannover/Braunschweig wieder die Baureihe 01 ran musste, welche ja ohnehin im oberen Geschwindigkeitsbereich gegenüber der V 200 selbst mit Fahrstufe 6 einen erheblichen Zugkraftvorteil aufwies.

Die Getriebeprobleme und sonstige Störquellen aber dann wurden ab Mitte der 60er Jahre durch systematische Verbesserungen ausgemerzt, so dass danach die Lok als sehr zuverlässig galt. Durch die

Elektrifizierung wichtiger Strecken in den 60er Jahren und damit den Ersatz durch die über doppelt so leistungsstarke Baureihe E 10, konnte die V200<sup>0</sup> nun häufig dort eingesetzt werden, wo die Belastungen geringer waren. Ausnahme war der bis 1975 dauernde Einsatz durch das BW Villingen auf der Schwarzwaldbahn.

Über das BW Villingen kommen wir nun zu unserer D 9. Im Gegensatz zu vielen anderen Loks dieser Baureihe musste unsere Maschine bei der DB nur einmal umziehen,



Westfälische Lokomotiv-Fabrik Karl Reuschling GmbH & Co. KG, Eickener Str. 45; 45 525 Hattingen

### BESCHEINIGUNG

Über die Durchführung der Hauptuntersuchung eines Triebfahrzeuges gemäß § 32 (2) der Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967

Aufgrund der vom **14.02.2007 bis 19.04.2007** durchgeführten Hauptuntersuchung der Lokomotive

Betriebsnummer:	9280 1220 053- 3D-BEG
Fabriknummer:	18297
Hersteller:	Krauss Maffei München
Baujahr:	1957
Eigentümer:	Brohltal Schmalspurenbahn Betriebsgesellschaft mbH

wurde am **19.04.2007** die Ausführung der Arbeiten gemäß anliegendem Arbeitsbericht überprüft und bescheinigt.

Eine Probefahrt wurde mit 50 km/h vom Bhf. Hattingen nach Wengern-Ost und zurück durchgeführt.

Die der Sicherheit des Betriebes dienenden Vorrichtungen sind in Ordnung

Das Triebfahrzeug ist spätestens am 19.04.2013 für die nächste Untersuchung außer Betrieb zu setzen

Für die Abnahme nach der Untersuchung:



Postfach 900460 45504 Hattingen Eickener Straße 45 45525 Hattingen	Telefon: 023 24/50 00-0 Service-Nr.: 0 72/566 14 56 Telefax: 023 24/50 00-66 info@reuschling-hattingen.de www.reuschling-hattingen.de	National-Bank AG Bochum (BLZ 360 20030) Kto.-Nr. 6 315 321 IBAN DE 26380203006315321 Sperrkasse Hattingen (BLZ 430 510 40) Kto.-Nr. 4044 IBAN DE 13430510400000004044 UST-IdNr.: DE125312946	Westfälische Lokomotiv-Fabrik Karl Reuschling GmbH & Co KG Amtsgericht Essen HRA 7629 (Persik. haft. Gesellschaften: Reuschling Entwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH Amtsgericht Essen HRB 15692) Geschäftsführer: Dip.-Ing. Walter Schreiber
---	---	--	---

(Repro: K. Friedrichs)

und zwar von Villingen nach Oldenburg. Über 18 Jahre (Juni 57 bis September 75) war sie auf der Schwarzwaldbahn zu Hause, bis sie danach zum Auslauf-BW Oldenburg kam, wo sie am 27.01.1983 ausgemustert wurde.

Der weitere Lebensweg ist dann schon interessanter:

1988/89 kauften die SBB neben der V 200 053 (Abnahme SBB 29.11.88) noch 6 weitere Loks über einen Zwischenhändler. Sie wurden in der Hauptwerkstätte Biel für den Einsatz auf dem Schweizer Schienennetz hergerichtet, waren aber dort relativ wenig im Einsatz. Am 30.11.1996 wurde die Lok an die Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH verkauft.

Im März 1999 kam sie dann zu den Elbe-Weser Verkehrsbetrieben EVB, wo sie zunächst als Nr. 288 geführt wurde und ab 2002 die Nummer 417.01 erhielt. Am 15.11.1999 erhielt die Lok als Ersatz

für die bisherigen Daimler-Benz-Aggregate bei Gmeinder in Mosbach zwei neue Caterpillar-Motoren mit jeweils 836 kW.

Der Einsatz bei den EVB erfolgte u. a. häufig vor den Containerzügen Bremerhaven- Bremen-Hamburg-Süderelbe, bis die Lok mit Achsgetriebschaden abgestellt wurde.

Schließlich und endlich konnten wir die Lok im Dezember 2006 von den EVB erwerben und zur Lokomotivfabrik Reuschling in Hattingen überführen. Nach der dort durchgeführten Hauptuntersuchung steht die D 9 seit Anfang Mai 2007 im Aluzug-Dienst und hat sich bisher als zuverlässig und sparsam erwiesen.

**Karsten Friedrichs**



Reges Interesse für die D 9 beim Bahnfest im Juni 2007

(Foto: K. Friedrichs)



D 9 mit Aluzug am 01.08.07 bei Lintorf.

(Foto: Klaus Breier)