



# WE REPORT

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.  
Mühlenstr. 27

79664 Wehr (Baden)

Mitglied im BDFE

Januar / Februar 2000

Liebe Eisenbahnfreunde,

Wir hoffen, dass Sie den Jahreswechsel gut überstanden haben, und dass auch das Christkind recht fleißig war, und dem einen oder anderen „Zuwachs“ für seine Modellbahn beschert hat.

Bevor wir mit Riesenschritten in unser 30. Vereinsjahr starten, möchten wir noch kurz über das berichten, was in den letzten Wochen in unserem Verein so alles vorgekommen ist. Beim Dezember-Clubabend gab es „alte“ Super-8-Filme zu sehen. Franz Wiemann hat „alt“ wörtlich genommen und seine Erstlingswerke aus den Siebzigern präsentiert. Damals, noch ohne „Film-Erfahrung“ und ohne Stativ machte er sich in den Raum Rottweil auf, wo es 1971 noch mächtig dampfte. Um die letzten Dampfer aufs Bild zu bannen, musste man damals tief in die Tasche greifen. Die recht teuren S-8-Filme waren in 3 Minuten „durch“. Dafür bekamen wir jetzt unwiederbringliche Dokumente zu sehen.

Gut besucht war unser „vorweihnachtlich gemütliches Beisammensein“. Der Abend begann mit einer kleinen Panne, da hatte doch jemand vergessen, die „Brötlibahn“ mitzubringen. Schnell wurde jemand nach Brennet beordert, um diese zu holen. Schon während dem Essen warteten Viele ungeduldig auf den Nikolaus, in der Hoffnung, diesmal nicht mit auf seiner Liste zu sein. Der Nikolaus allerdings hatte das ganze Jahr über fleißig Notizen gemacht und konnte somit Dinge berichten, die mancher Betroffene schon längst wieder vergessen hatte. „Szenen aus dem Vereinsleben“ gab es wieder in einem Video zu sehen. Ausserdem konnte unser „Werbe-Video“ bewundert werden. Die Stimmung an diesem Abend war gut und die letzten Gäste verliessen weit nach Mitternacht das Lokal. Beim Januar-Clubabend zeigten „viele Mitglieder viele Dias“. Für 18 Mitglieder und 1 Gast gab es auf der Leinwand Bahnhofsbeste in Waldshut und Freiburg Hbf, Murger Modellbahn, Hafengebühren, Werksbahnen, Baumschulbahnen und Bierwagen zu sehen. Ausserdem noch eine kleine Weltreise über Polen zur RhB, dann nach Cranzahl – Oberwiesenthal, von dort weiter über den Harz an die Lahn. Der Rückweg führte über die USA nach Schottland zum Loch Ness. Durch die grosse Menge der gezeigten Dias kam leider der anschliessende gemütliche Teil des Abends etwas zu kurz.

## Terminkalender

**Montag, 7. Februar 2000**

**Clubabend im „Storchehus“ in Wehr**

Beginn 20.00 Uhr  
„Eisenbahn in USA“  
Diavortrag von Michael Rohrer

**Montag, 13. März 2000**

**Jahreshauptversammlung im „Storchehus“ in Wehr**

Beginn 20.00 Uhr  
Siehe besondere Einladung

**Montag, 3. April 2000**

**Clubabend im „Storchehus“ in Wehr**

Beginn 20.00 Uhr  
Bis zum Redaktionsschluss war noch niemand bereit,  
diesen Abend zu gestalten.

Jeden Mittwoch, ist Bastelabend im Bahnhof Brennet. Beginn ca. 19.30 Uhr.  
Die Jugendgruppe trifft sich jeden Mittwoch um 15.00 Uhr im Bahnhof Brennet.

## Terminverschiebung

Am ersten Montag im März haben die Narren das Sagen, denn es ist Rosenmontag. Aus diesem Grund findet unsere diesjährige Jahreshauptversammlung eine Woche später, **am Montag, 13. März 2000**, statt. Merken sie sich bitte die Terminänderung gut vor und erscheinen Sie rechtzahlreich!

## Wir stellen aus

Am Wochenende 25. und 26 März 2000 wird unser Verein gleichzeitig an zwei Veranstaltungen teilnehmen: Die Jugendgruppe beteiligt sich an der Modellbahnschau der Volkshochschule Schopfheim in der Stadthalle in Schopfheim. Die „Grossen“ werden unseren Verein auf der „Regio-Messe“ in Lörrach vertreten. Dort findet im Rahmen der „Regio“ am 25. und 25. März eine Sonderschau „Modellbau“ mit Eisenbahnen, Autos, Schiffen und Flugzeugen statt. Wir haben die Möglichkeit, unseren Verein auf einem Messestand vorzustellen. Vielleicht gelingt es uns dabei auch, einige neue Mitglieder zu werben.

Für die Regio-Messe werden übrigens noch einige Helfer gesucht. Meldungen nimmt der 1. Vorsitzende dankend entgegen.

Mehr über obige Ausstellungen erfahren Sie spätestens auf unserer Jahreshauptversammlung am 13. März 2000.

## Gestrichen

Weil zwei unserer Mitglieder mit ihren Beiträgen schon über mehrere Jahre im Rückstand sind, und alle Mahnungen des Kassierers bisher ignoriert wurden, hat die Vorstandschaft bei der letzten Sitzung beschlossen, diese Mitglieder mit sofortiger Wirkung aus der Mitgliederliste zu streichen. Von der uns gemäss unserer Satzung zustehenden Betreuung der rückständigen Beiträge wollen wir absehen. Hier die Namen: Klaus Stächelin aus Wehr und Christian Krumpschmid aus Rheinfelden.

## Mitgliedsbeiträge

Leider muss das für manchen „leidige Thema“ hier schon wieder behandelt werden. 5 Mitglieder (ausser den oben genannten) haben ihren Beitrag für das Jahr 1999 immer noch nicht bezahlt. Sie erhalten dieser Tage eine Mahnung.

Sollten die Beiträge bis zur Jahreshauptversammlung nicht bezahlt sein, so werden die säumigen Zahler bei der Versammlung öffentlich genannt und auch im EW-Report veröffentlicht. Mitgliedern, die uns Abbuchungsgenehmigung erteilt haben, wird der Beitrag in Höhe von DM 72.— Anfang März vom Konto abgebucht. Achten Sie bitte darauf, dass Ihr Konto genügend Deckung aufweist. Für jede Abbuchung, die uns von der Bank zurückgebucht wird, erhebt diese DM 7,50 an Gebühren. Falls sich Ihre Kontoverbindung geändert hat (z.B.. Sparda-Kunden), teilen Sie dies bitte umgehend dem Kassierer mit. ☎ 07621/74968. Erfreulicherweise haben bereits einige Mitglieder den Jahresbeitrag für 2000 überwiesen. Dies wird sehr zur Nachahmung empfohlen. Der Kassierer dankt dafür.

## Clubabend-Themen

Leider ist es uns noch nicht gelungen, genügend Referenten für die kommenden Clubabende zu finden. Deshalb kann auch unser Jahresprogramm in diesem EW-Report noch nicht bekannt gegeben werden. Wir hoffen, bis zur Jahreshauptversammlung das Jahresprogramm komplettieren zu können. Sollten sie etwas zu einem Clubabend beitragen können, so melden Sie sich dringend bei unserem 2. Vorsitzenden Johann Heimlich ☎ 07621/72102.

## EW-Kurzmeldungen

### Absturz

Ein bedauerliches Missverständnis zwischen einem Lok-Rangierführer und dem Stellwerkpersonal in Basel Bad Bf führte eine Rangierabteilung am 7.12.99 auf Abwege. Als der Lok-Rangierführer erkannte, dass seine Rangierabteilung auf ein Stumpfgleis statt auf das Streckengleis Richtung Weil am Rhein geleitet wurde, war es allerdings bereits zu spät. Die 364 940 überfuhr den Prellbock und stürzte auf eine Promenade im Park Lange Erlen. Der Lok-Rangierführer konnte sich noch durch einen Sprung ins Gebüsch retten. Da die Rangierkupplung der Lok zum Glück nicht abbrach, blieb die Lok kopfüber an den Wagen hängen, bis am anderen Tag der 75-Tonnen-Kran aus Kornwestheim eintraf. Die Kranmannschaft stellte die Lok zunächst auf der Uferpromenade des Flusses Wiese wieder auf ihre Räder und hievte sie anschließend wieder aufs Gleis. Der beschädigte Prellbock ist mittlerweile durch einen aufwendig konstruierten Bremsprellbock ersetzt worden, welcher künftig solche Abstürze verhindern soll. Die beschädigte 364 940 wurde ins Bw Haltingen geschleppt. Nach Besichtigung durch einen Gutachter wurde festgestellt, dass die Lok wieder repariert werden kann. Ihren Weg ins Werk Chemnitz kann sie allerdings nur im Schlepp und mit 30 km/h zurücklegen. Die Überfuhr dorthin wird deshalb mehrere Tage dauern und kann nur an Wochenenden stattfinden. Die erste Überfuhr-Etappe führt am Sonntag, 6.2. von Weil am Rhein bis Offenburg und in der Nacht vom 6. zum 7.2. von Offenburg nach Mannheim.



364 940 steht wieder auf ihren Rädern, die Gleise befinden sich allerdings etwas weiter oben.

Foto: Peter Schopp Weil am Rhein

**Orkan**

Nachdem die Presse voll war von Berichten über den Orkan „Lothar“, welcher am 26.12.1999 über unsere Region hinwegbrauste, wollen auch wir nicht zurückstehen. Auch in unserer Region wurde der Bahnbetrieb durch zahlreiche umgestürzte Bäume nachhaltig gestört. Von einem „Fahrplan“ konnte nicht mehr die Rede sein. Die Rheintalbahn konnte zwischen Basel und Freiburg auf grossen Teilen nur eingleisig befahren werden. Die Hochrheinstrecke war stundenlang blockiert. Weil am Rhein – Lörrach war von 11.00 Uhr bis 18.00 gesperrt. Auch die Wiesentalbahn war zeitweise gesperrt. Während man zwischen Lörrach und Zell i.W. die Strecke bald wieder frei bekam und dort einen Inselbetrieb durchführen konnte, blieb das Teilstück zwischen Basel und Lörrach bis gegen 20.00 Uhr wegen schadhafter Oberleitung gesperrt. Die aus der Feiertagsruhe geholte Mannschaft des Turmtriebwagens konnte natürlich nicht gleichzeitig überall sein. Stark betroffen war auch der Bahnhof Basel Bad Bf. Der Orkan hatte ein Bahnsteigdach auf die Oberleitung geweht, so dass dort zeitweise gar nichts mehr ging. Ganz stark betroffen waren Schwarzwaldbahn, Höllentalbahn und Dreiseenbahn. Diese Strecken mussten teilweise tagelang gesperrt bleiben. Auf der oberen Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen fuhr der Regional- Express Freiburg – München bei Hausen vor Wald in umgestürzte Bäume. Die Zuglok 218 425 entgleiste und rutschte den Bahndamm hinunter. Die Reisezugwagen blieben glücklicherweise auf den Gleisen. Es dauerte Stunden, bis die Fahrgäste aus ihrer misslichen Lage befreit werden konnten. Vorläufig nicht geborgen werden konnte wegen dem aufgeweichten Untergrund die 218 425. Die Haltinger Hilfszugmannschaft sicherte in der Nacht vom 30 zum 31.12. die Lok. In der Nacht 12./13. Januar 2000 konnte sie dann mittels Spezialkran endlich geborgen werden.

**Hochrhein**

Eigentlich hätten Mitte Januar auf der Hochrheinstrecke Basel – Waldshut die Bauarbeiten für das geplante elektronische Stellwerk beginnen sollen. Die Bauarbeiter standen bereit, die genehmigten Baupläne allerdings noch nicht. So durften die Arbeiter ihre Werkzeuge vorläufig wieder einpacken. Verschiedene Mitarbeiter, die nach der Umstellung der Strecke auf Elektronik ihren Arbeitsplatz verlieren werden, haben sich nach neuen Arbeitsplätzen bei der Bahn umgesehen. Sie können aber derzeit ihren angestammten Platz noch nicht verlassen, weil die alte Technik ja bis zur Inbetriebnahme der Elektronik weiterhin bedient werden muss. Aushilfskräfte für eine vorübergehende Beschäftigung sind derzeit nicht zu bekommen. Fertig sind nach Presseberichten anscheinend die Pläne der DB für den zweigleisigen Ausbau zwischen Murg und Laufenburg Ost. Jetzt hat das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden. Die Sache eilt, denn die Bahn will bereits während den kommenden Sommerferien mit dem Bau beginnen. Dazu wird teilweise eine Vollsperrung der Strecke erforderlich sein. Bis November 2000 soll nach den Bahnplanern das 2. Gleis befahrbar sein. Ob allerdings wirklich gebaut wird, ist durchaus noch nicht sicher. Es werden noch jede Menge Einwände zu bearbeiten sein

Weichen soll nach dem Willen der DB das denkmalgeschützte Gebäude des Haltepunktes Laufenburg (Baden). Künftig wird man es wohl nur noch bei unseren Ausstellungen in Form unseres Dioramas in Spur 0 bewundern können.

**BASF-Züge**

Die im letzten EW-Report angekündigten „privaten“ Güterzüge DFG 80163/ 80164 zwischen Ludwigshafen (Rh) und Basel SBB verkehren regelmäßig von Dienstag bis Samstag. Während 80163 (zur Nachtzeit) meist vor Plan verkehrt, ist 80164 von Basel SBB nach Ludwigshafen verhältnismässig pünktlich bzw. leicht vorzeitig. Bespannt ist er abwechselnd mit den grünen Mietloks 145 CL 001 und 109 CL 001 aus dem Lokpool von ADTRANZ. Gerade jetzt, wo es wieder früher hell wird, ist 80164 ein lohnendes Fotomotiv. Wer sich für den genauen Fahrplan interessiert, kann diesen bei der Redaktion des EW-Report erfragen.

**Galgenhumor**

Einen Zeitungsausschnitt, der uns dieser Tage zugeflattert ist, wollen wir Ihnen nicht vorenthalten:

*„Rottenburg. Eine ungewöhnliche Bahnstankunft erlebten am vergangenen Dienstag gegen 13.45 Uhr die Passagiere der Regionalbahn 234333 von Tübingen nach Horb. Weil ihr Dieseltriebwagen auf Höhe des Telekom-Logistikzentrums mit Motorschaden liegen blieb, mussten sie aussteigen und den letzten Kilometer auf dem Gleiskörper gehend zurücklegen. Und wurden mit einer ausgesprochen launigen Ansage aus dem Bahnhofslautsprecher empfangen: „Achtung, Achtung, auf Gleis 1 laufen ein die Passagiere der Regionalbahn von Tübingen nach Horb“.*

Ein wenig Humor gehört auch zum harten Alltagsgeschäft der Eisenbahner dazu.

**Umbau**

Beim Bahnhof Schopfheim sind derzeit die Arbeiten zur Errichtung eines zentralen Busbahnhofs in vollem Gange. Im November wurde die ehemalige Güterhalle abgerissen. Da auch die Turm-Masten der Oberleitung den Arbeiten im Wege waren, wurde in den vergangenen Monaten die komplette Oberleitung in Schopfheim umgebaut. Auch in Lörrach trägt man sich mit Umbau-Gedanken. Die DB wird im Bahnhofsgebäude auf der Fläche der bestehenden Kioske, den stillgelegten Sanitär-Einrichtungen und dem 1.Klasse-Trakt der Bahnhofsgaststätte ein Einkaufszentrum mit Erlebnischarakter, einen „Convenience-Store“ einrichten. Mit den Bauarbeiten soll noch in diesem Sommer begonnen werden. Deshalb wurden die Pachtverträge mit den bisherigen Kioskbetreibern gekündigt. Die DB will ihre Eigentumsanteile auf dem Gelände des Lörracher Güterbahnhofs einer „Entbehrlichkeitsprüfung“ unterziehen. Somit böte sich für die Stadt Lörrach die Gelegenheit, 14,3 Hektar Fläche im Umfeld des Güterbahnhofs neu zu überplanen. Man liebäugelt auch wieder einmal damit, die Verladestelle des Autoreisezuges nach Weil am Rhein zu verlegen.

**Es war einmal**

**Bemannung** (Fortsetzung)

Die Betriebsinspektion in Basel wertete alle von den Stationen und Personalen eingegangenen Einwände aus und berichtete hierüber in einem 3 Seiten umfassenden Schreiben am 15.06.1922 an die Eisenbahn-Generaldirektion in Karlsruhe. Das Schreiben enthält eingangs die (im letzten Ew-Report geschilderten) Einwände und fährt wie folgt fort:

„Bisher sind infolge Einführung der Neuerung folgende schwerwiegende Nachteile eingetreten:

1. Bei den Zügen, denen kein Gepäckschaffner mehr beigegeben wird, leidet die Sicherheit der Beförderungsgegenstände durch die Abwesenheit des Zugführers vom Gepäckwagen Not. Einem Dieb, der mit den Verhältnissen vertraut ist, würde es erleichtert, Güter aus dem Gepäckwagen zu entwenden. Es ist besonders auch darauf hinzuweisen, dass sich häufig fremde Personen in den Gepäckwagen aufhalten, wie Begleiter von Kranken, Begleiter lebender Fische, Kaminfeger, Jäger mit Hunden usw. Eine Verantwortlichkeit der Zugführer ist hiernach ausgeschlossen.

2. Auf den Begleitpapieren sollen die Beförderungsvermerke angebracht werden. Dies ist dem Zf, wenn er auf der Maschine stehen soll, nicht möglich. Es ist ihm aber auch nicht möglich, im Falle eines Fehlens und der Beschädigung von Gütern auf den Unterwegsstationen die vorgeschriebenen Meldezettel auszustellen. Die geordnete Ausgabe der Dienstschreiben leidet Not.

3. Ohne dem Zuge Verspätung zu bereiten, ist der Zf bei einigem Verkehr ausserstande eine geordnete Übernahme und Übergabe der Beförderungsgegenstände durchzuführen. Verschleppung von Gepäck und Gütern werden die Folge sein.

4. die in § 15 (2) der Dienstanweisung 87 vorgeschriebene Mitbedienung der Personenwagen ist unmöglich.

5. vom betrieblichen Standpunkt aus ist zu bemängeln, dass der Zf den Verkehr am Zuge im Augenblick des Ingangsetzens des Zuges nicht mehr in der seitherigen Weise überwachen kann. Bei der senkrechten Anordnung der Aufstiegsstufen auf die Maschine ist das Erklettern derselben für die Zugf. bei bewegtem Zug gefährlich. Der Zf muss sich daher vor Ingangsetzen des Zuges auf die Maschine begeben. Von diesem Standort aus hat er aber dann dem Zuge entlang keine gute Aussicht mehr, Zurufe der Schaffner sind wegen der Geräusche der Motoren kaum mehr hörbar.

6. Das Besteigen der Maschinen und das Herabsteigen ist insbesondere für die älteren Zf recht beschwerlich. Während der Lokf. Bei Antritt der Fahrt seine Lokomotive besteigt und sie in der Regel auf der Zugendstation wieder verlässt, muss der Zf auf jeder Station von der Lokomotive herunterklettern, zur Entgegennahme des Gepäcks usw. in den Gepäckwagen steigen, diesen dann wieder verlassen und die Lokomotive wieder erklettern. Wenn dann ein solcher Zf drei Zugpaare zwischen Zell und Basel mit 11 Haltstationen begleitet hat, so stellt allein das 66-malige Auf- und Absteigen auf den Stationen eine Anforderung dar, die man billigerweise, von älteren Leuten insbesondere, nicht mehr fordern sollte. Ältere Zugführer die als durchaus diensteifrige und fleissige Leute bekannt sind, haben sich über diese Anforderung bitter beklagt. Die

Leute machen die Sache eine Zeitlang mit und dann werden sie genötigt sein, sich krank zu melden.

Bei voller Würdigung der Absicht, Ersparnisse zu erzielen, müssen wir nach wie vor unsere Befürchtung, dass die erhofften wirtschaftlichen Vorteile trotz vielseitiger Betriebs- und Verkehrserschwerungen durch anderseitige Mehraufwendungen voll und ganz aufgehoben werden, zum Ausdruck bringen. Die Hauptschwierigkeiten werden sich erst bei Ausdehnung der Neuerung auf die Güterzüge – ohne welche es nur eine halbe Massnahme wäre – zeigen. Es unterliegt auch keinerlei Zweifel, dass schon in aller nächster Zeit infolge zunehmenden Verkehrs die zurückgezogenen Gepäckschaffner wieder eingesetzt werden müssen.

Die Wegnahme des Zugf. von seinen eigentlichen Aufgaben zum Dienst auf der Lok ist nur unter schwerster Schädigung der verkehrsdienstlichen Interessen, die offenbar unterschätzt werden, und unter Beeinträchtigung der betrieblichen Sicherheit des Personals und der Reisenden (Zif. 5 und 6 oben) möglich und sollte daher alsbald wieder rückgängig gemacht werden.“

Abschriften des vorstehenden Schreibens gingen an die Maschineninspektion und an das Bw in Basel und Haltingen sowie an die Stationen Basel Bad Bf, Lörrach, Schopfheim, Zell und Säckingen mit der Bitte um Bericht über weitere Beobachtungen bis 15.07.22. Am 30.06.22 wurde auch noch ein Schreiben der „Fachgruppe II des Verkehrspersonals in Basel (Zf)“ (entspricht der heutigen Gewerkschaft) an die Direktion nachgereicht mit der Bitte um baldige Entscheidung.

Die angeschriebenen Stationen berichteten pünktlich zum 15.7. und stellten sich einhellig hinter das Schreiben der Betriebsinspektion an die Direktion. Aus Säckingen wurde berichtet, „dass die Anordnung auf der Wehratalbahn noch nicht zur Durchsetzung kam“ und deshalb die Erfahrungen fehlen. „Wir stimmen aber Ihren allgemeinen Ausführungen über diese Frage vollständig bei und halten eine Beiziehung des Zf zum Lok-Dienst auch auf der Wehratalbahn nicht für zweckmässig und wirtschaftlich.“ schrieb der Säckinger Stationsvorsteher nach Basel.

Die Generaldirektion in Karlsruhe wartete allerdings keine weiteren Schreiben mit Einwendungen mehr ab und schickte ihre Antwort bereits am 14.7.1922 nach Basel.

(Fortsetzung folgt)

Erstaunlich, wie vehement sich zur damaligen Zeit die Leitung der Betriebsinspektion Basel für ihr Personal eingesetzt hat. Die heutigen „Bahnoberen“ könnten sich ein gutes Beispiel daran nehmen.

Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.  
79664 Wehr (Baden)  
Redaktion: Walter Schepperle, Bannstr. 32  
79576 Weil am Rhein ☎ 07621/74968