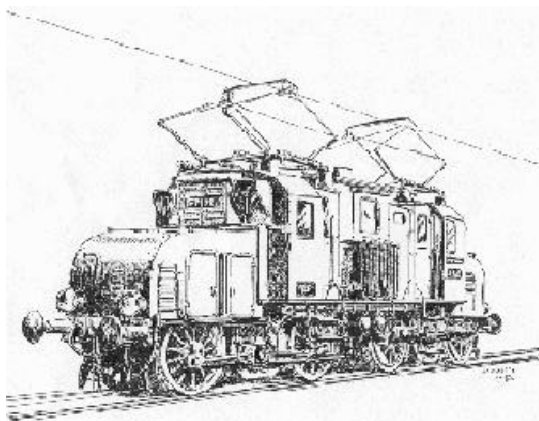




EW REPORT

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.
Mühlenstr. 27

79664 Wehr (Baden)

Mitglied im BDFE

Mai / Juni / Juli 2000

Liebe Eisenbahnfreunde,

weil der EW-Redakteur in den letzten Wochen wieder stark in Sachen „Dampf“ aktiv war, mussten Sie leider übermässig lange auf diesen EW-Report warten. Der Redakteur bittet deshalb, nicht wie die Bahn um Verständnis, sondern um Entschuldigung. Besserung ist zumindest bis zum Herbst allerdings nicht zu erwarten.

Zahlreiche Besucher und auch 2 Gäste durfte unser 1. Vorsitzender H. Gunkel beim April-Clubabend begrüßen. Franz Wiemann war zu Pfingsten 1997 auf der Sauschwänzlebahn zugegen und filmte alle Aktivitäten während des Jubiläums „20 Jahre Sauschwänzlebahn“. Was dabei heraus kam, präsentierte er uns in seinem Video.

Video gab es auch im Mai. Die Berninabahn musste von Heinrich Gunkel und Johann Heimlich mehrmals aufgesucht werden, bis der Film über diese herrliche Strecke zwischen St. Moritz und Tirano „im Kasten“ war. Lohn der Mühe waren dafür herrliche Aufnahmen von zahlreichen roten Zügen in der wunderschönen Schweizer Bergwelt. Als obligatorische Zugabe gab es noch Winterdampf an der Schiefen Ebene und im Bw Hof aus den sechziger Jahren. Und weil unser Verein im Juni 30 Jahre „jung“ wird, gab es beim Juni-Clubabend einen Dia-Rückblick auf vergangene Vereinsjahre von Johann Heimlich. Zahlreiche Aufnahmen von Sonderfahrten, Eisenbahnjubiläen, Lok-Paraden usw. gab es zu sehen. Ausserdem ein kleiner Rückblick auf einige unserer Ausflüge mit „Jugendfotos“ unserer Mitglieder mit wesentlich mehr Haaren auf dem Haupt als heute und auch mit weniger Bauch. Und Hans B. fasste spontan den Entschluss: „Ab morgen gibt's bei mir Diät“. Diät gab's anscheinend auch bei den Besuchern, es waren nur sehr wenige davon da.

Terminkalender

Montag, 3. Juli 2000

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr

„Die Albulabahn“

Video von Hans Bernhardt

Samstag, 5. August 2000

Grillfest auf der Steineggghütte

Ab 18.30 Uhr

Siehe nächste Seite!

Montag, 4. September 2000

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr

„Griff ins Archiv“ Diavortrag, in sein Archiv greift Heinrich Gunkel

Montag, 2. Oktober 2000

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

„Die Sissach-Gelterkinden-Bahn“ von Werner Himmelsbach

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

Die Vorstandschaft wünscht allen, die sich in die Ferien aufmachen, gute Erholung, gutes Fotolicht, und bringen Sie ein paar schöne Aufnahmen für einen Clubabend mit!

Und nicht vergessen: Am Samstag, 5. August 2000 ist Grillfest!

Wir trauern um Christian Fliegel

Am 20.06.2000 verstarb nach schwerer Krankheit unser Mitglied Christian Fliegel im Alter von 56 Jahren. Christian trat am 19.05.1990 spontan unserem Verein bei, als er die seltene Ehre hatte, bei unserem 20-jährigen Jubiläum und beim 100-Jährigen der Wehratalbahn bei unseren Pendelfahrten zwischen Bad Säckingen und Wehr als streckenkundiger Rangierleiter der DB tätig zu sein. In seiner Freizeit beschäftigte er sich intensiv mit seiner N-Anlage, die mittlerweile auf eine stattliche Grösse angewachsen ist.

Durch eine namhafte Spende machte er es uns möglich, dass wir für unsere Vorführanlage einen Fleischmann-Schnellzug anschaffen konnten.

Wir werden Christian Fliegel ein ehrendes Andenken bewahren.

Neues Mitglied

Als neues Mitglied hat sich Herr Simon Fechtig aus Bad Säckingen für die Jugendgruppe angemeldet. Wir heißen ihn herzlich willkommen!

Verschoben

Aus „technischen Gründen“ muß unser diesjähriges **Grillfest** eine **Terminverschiebung** erfahren. Das Fest ist **verschoben auf Samstag, 5. August 2000**.

Merken Sie sich bitte die Terminänderung gut vor und kommen Sie bitte recht zahlreich! (siehe unten)

30 Jahre EW

Haben Sie daran gedacht? Am 13.06.2000 wurde unser Verein 30. Jahre alt! Geburtstag feiern wollen wir allerdings etwas später, mit unserer großen Internationalen Modellbahnschau am 24., 25. und 26. November 2000 in der Stadthalle in Wehr. Ausserdem ist ein „Jubiläumsausflug“ in Vorbereitung, lassen Sie sich überraschen.

EW-Grillfest

Am Samstag, 5. August 2000 ist es soweit!

Wir laden Sie ein zu unserem traditionellen

Grillfest auf der Steinegg-Hütte

die sich immer noch oberhalb von Wehr befindet. Das Fest beginnt **um 18.30 Uhr**, wer erst später kommen kann, ist trotzdem noch herzlich willkommen. Für **nur DM 10.—pro Person** als „kleiner“ Unkostenbeitrag können Sie wieder alles vertilgen, was Ihr Magen und Ihr Führerschein verträgt. Es gibt Steaks vom Grill, Würstchen, Bier, Wein, Kaffee, Cola usw. und auch **Salate**, sofern wieder einige Ehefrauen bereit sind, einen solchen zu **spendieren**, wofür wir bereits jetzt danken. Das **Essbesteck, Teller und Kaffeetasse** müssen sie selbst mitbringen, weil die Stadt Wehr kein Einweg-Geschirr in ihren Hütten duldet. Gläser Gläser sind vorhanden. Der **Anfahrweg** dürfte mittlerweile allen bekannt sein, wer ihn immer noch nicht kennt, kann bei der Redaktion einen Anfahrwegeplan erhalten. Da die Parkmöglichkeiten beschränkt sind, empfiehlt es sich, ab Wehr Fahrgemeinschaften zu bilden.

Das Befahren der gesperrten Waldwege ist verboten und wird von der Forstverwaltung streng bestraft!

Wie in jedem Jahr, müssen sie für die gute **Unterhaltung** beim Grillfest selbst sorgen. Wir freuen uns auf Ihre Beiträge.

Damit wir entsprechend einkaufen können, benötigen wir Ihre **Anmeldung bis spätestens Dienstag, 1. August** an Heinrich Gunkel, Wehr, ☎ 07761/96551 oder an Johann Heimlich, Weil, ☎ 07621/72102 oder an Walter Schepperle, Weil, ☎ 07621/74968.

Leuchte für den Heimweg nicht vergessen, Gute Laune mitbringen, schönes Wetter ist bestellt!

Unser Grillfest ist nur für Mitglieder und Ihre Angehörigen bestimmt, Gäste sind ausnahmsweise nicht erwünscht. Die Mitglieder der Jugendgruppe sind uns besonders willkommen.

Auf zahlreichen Besuch freut sich trotz Terminverschiebung

Die Vorstandschaft

Unsere Jubilare

30 Jahre Mitglied in unserem Verein sind:

Franz Wiemann 13.06.1970 *)

Roland Haas 13.06.1970 *)

Hans Bernhardt 18.06.1970

Emil Trierweiler 19.06.1970

Walter Schöbel 07.07.1970

*) = Gründungsmitglieder

25 Jahre Mitglied in unserem Verein ist:

Manfred Denz 02.07.1975

15 Jahre Mitglied in unserem Verein ist:

Joachim Weißer 01.06.1985

Herzlichen Glückwunsch!

Terminplan 2000 / 2001

Beachten Sie bitte die nachstehenden Änderungen:

Grillfest Verschieben auf **Samstag, 5. August 2000**.

Clubabend am 2. Oktober 2000: Werner Himmelsbach berichtet über „Die Sissach-Gelterkinden-Bahn“. Der ursprünglich vorgesehene Video-Vortrag von F. Wiemann wird auf das Jahr 2001 verschoben.

EW-Kurzmeldungen

ICE 3 in Basel

Wie bereits im letzten EW-Report gemeldet, verkehren im Rahmen der Expo seit dem Sommerfahrplan ICE 3 – Züge zwischen Basel Bad Bf und Hannover. Die als EXE 1170 /1171 bezeichneten Züge verkehren allerdings zu wenig fotogener Zeit: Basel Bad Bf ab 5.00 Uhr, Basel Bad Bf an 0.50 Uhr. Ursprünglich war vorgesehen, die ICE 3 als Doppelgarnitur mit je 8 Wagen zu fahren. Hierzu fanden kurz vor Planwechsel im Bahnhof Weil am Rhein mit den Lokführern „Kuppelübungen“ statt. Da sich aber die Nachfrage für diesen Zug als Flop erwies, wird seit 09.06. bis auf weiteres nur noch einteilig gefahren.

Neu

Vor einem Jahr stand sie noch kurz vor dem „Aus“, heute entsteht ein „Neubau“: die Eisenbahner-Kantine, neu-Bahn-Deutsch Casino genannt, in Weil am Rhein. Neben dem Verwaltungsgebäude des Bf Basel Bad Rbf wurde in den letzten Wochen die neue Kantine per LKW angeliefert. Sie besteht aus 8 Einzelteilen in Container-Bauweise. Scheinbar soll sie irgendwo im Norden übrig gewesen sein und wurde nun nach Weil umgelagert. Die neue Kantine soll bereits im Juli in Betrieb genommen werden.

BASF und HGK-Züge

Die privaten Güterzüge der BASF verkehren auch nach dem Fahrplanwechsel zwischen Ludwigshafen und Basel SBB RB von Dienstag bis Samstag. Zuglok sind in der Regel die grüne 145 CL 001 oder 145 CL 002. Der Fahrplan wurde gegenüber der letzten Fahrplanperiode in etwa beibehalten, wer sich dafür interessiert, kann ihn bei der EW-Redaktion erfahren.

Eine neue „Exotin“ gibt es seit Fahrplanwechsel auf der Rheintalbahn zu bewundern: Die rote 145 CL 011 der HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) zieht fast jeden zweiten Tag einen Containerzug von Köln-Eifeltor nach Basel SBB RB und am nächsten Tag zurück. Ab und bis Mannheim sollen angeblich Lokführer der SBB zum Einsatz kommen. Wer sich für den Fahrplan der Züge, welche um die Mittagszeit verkehren, interessiert, kann diesen ebenfalls bei der EW-Redaktion erfragen. Eine Veröffentlichung der recht unterschiedlichen Verkehrstage würde hier zu weit führen. Vom 1. bis 31. August fallen diese Züge wegen Ferien komplett aus.

Marode Bahn ?

Nicht nur zahlreiche Nebenstrecken der DB sind marode, jetzt greift diese Seuche auch auf die Hauptstrecken über. Obwohl dies von offiziellen Stellen der Bahn immer noch abgestritten wird, ist es leider traurige Tatsache, dass die Zahl der Langsamfahrstellen auf den Hauptstrecken ständig zunimmt. DB Netz soll anscheinend bereits jetzt alle für das Jahr 2000 zur Verfügung stehenden Mittel ausgegeben haben. Zudem ist man mit den planmässigen Unterhaltsarbeiten teilweise im Rückstand, wohl Folge von massivem Personalabbau. Wer es nicht glaubt, überzeuge sich selbst bei seinem nächsten Besuch in einem Bahnhof, „Spur--Stangen“, welche die maroden Gleise zusammenhalten sollen, kann man fast überall finden. Jetzt

drohen die-Spurstangen sowie auch die Langsamfahrtsignale langsam auszugehen. Im Bahnhof Weil am Rhein ist z.B. der Gleisabschnitt 011 vor einigen Wochen wegen Spurerweiterung gesperrt worden. Obwohl das Gleis für den Betrieb dringend gebraucht wird, kann es wegen fehlender Mittel nicht repariert werden, es sei denn, diese Mittel können an anderer Stelle eingespart werden.

Kanderli gesperrt

Seit dem 15.06.2000 ist die Kandertalbahn zwischen Haltigen und Kändern wegen Schäden am Oberbau für Reisezüge gesperrt. Betroffen sind etwa 800 Meter Gleis, welche dringend einer Reparatur bedürfen. Der zum 30.06.ausscheidende Oberbetriebsleiter konnte einen Weiterbetrieb der Dampfzüge nicht mehr verantworten. Arge Querelen zwischen den „Freunden der Kandertalbahn“ und dem Zweckverband Kandertalbahn haben anscheinend den Oberbetriebsleiter zum Rücktritt veranlasst. Ein Nachfolger, welcher wieder alles in geordnete Bahnen bringt, ist derzeit nicht in Sicht, und es besteht die Gefahr, dass das Kanderli längere Zeit nicht mehr fahren wird. Ohne funktionierende Betriebsleitung verliert die Bahn ihre Konzession als Eisenbahn.

Hochrhein

Wie derzeit auf der Hochrheinestrecke zu beobachten ist, sind die Bauarbeiten für das elektronische Stellwerk in vollem Gange. In zahlreichen Bahnhöfen wurden bzw. werden „Spurplanbereinigungen“ durchgeführt, meist verbunden mit Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr an den Wochenenden. Teilweise stehen auch bereits die neuen Lichtsignale in den Bahnhöfen. Eine Großbaustelle wurde zwischen Murg und Laufenburg Ost eingerichtet, um dort das zweite Gleis einzubauen. Während der Sommerferien soll die Strecke zwischen Murg und Laufenburg Ost eine Totalsperrung zum zweigleisigen Ausbau des Rappensteintunnels erfahren. Gemäß Pressemeldungen muss das unter Denkmalschutz stehende Gebäude des Haltepunktes Laufenburg Baden erhalten bleiben. Man setzt jetzt anscheinend alles daran, dass die neue Stellwerkstechnik im Herbst 2001 in Betrieb gehen kann.

Die Ertüchtigung der Hochrheinestrecke für die Neitec-Züge ist soweit fortgeschritten, dass auf einigen Abschnitten bereits mit 160 km/h gefahren werden kann. Seit Sommerfahrplanwechsel sind die VT 611 wieder in Betrieb. Nach mehrjährigem „Probetrieb mit Fahrgästen“ hofft man bei der Bahn, jetzt alle Probleme mit dem 611 endlich in Griff zu haben. Denkste! Bei der Hitze der vergangenen Tage gaben wieder zahlreiche VT 611 sowie auch ihre „kleinen Brüder“, die VT 628, wegen Problemen mit der Motorkühlung ihren Geist auf. Massive Verspätungen, Zugausfälle, teilweise auch Schienenersatzverkehr und Verärgerung der Fahrgäste waren die Folge.

Entgleist

Bei den traditionellen Dampfzugfahrten der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. wurde die 01 519 Opfer der maroden Gleise der DB. Am 24.04. entgleiste sie in Tübingen Hbf bei einer Fahrt in ein Nebengleis, wo sie auf ihren nächsten Einsatz warten sollte, mit der

mittleren Treibachse. Grund war eine Spurerweiterung, sprich Mängel am Oberbau. Zur Aufgleisung kam der Hilfszug der Hohenzollerischen Landesbahn zum Einsatz. Die Lok musste zur Untersuchung nach Meiningen transportiert werden, von wo sie gerade erst am 21.04. von einem Radreifentausch zurückgekehrt war. Am 15.05. war die 01 519 wieder einsatzbereit.

Außer Gefecht war zu Ostern auch die 64 289. bei ihr hatte man ein defektes Achslager an der Treibachse entdeckt. Im vorgesehenen Fahrplan der 64 289 kamen die beiden letzten Tübinger Schienenbusse nochmals zwischen Tübingen und Horb zum Einsatz.

Aspirin

Hast Kopfweg du, fahr mit der Bahn, vielleicht ist'ne Aspirin-Lok dran!

Bei der Bahn scheint man inzwischen begriffen zu haben, dass man mit Werbung auf den Lokomotiven Geld verdienen kann. Inzwischen werben 18 Elloks der Baureihe 101 für die Bayer AG. 11 Stück davon fahren mit dem Bayer-Kreuz, die anderen 7 werben für Aspirin.

Seit einigen Tagen sind übrigens 2 weitere 101 mit „Baden-Württemberg-Werbung“ zur „Foto-Jagd“ freigegeben.

Es war einmal

Bemannung (Fortsetzung)

Zudem wurde nochmals darauf hingewiesen, dass bei unbewachtem Packwagen schon des Öfteren Gepäck und Expressgüter gestohlen oder auch aus dem fahrenden Zug geworfen wurden. (Auf eine Rückfrage der Direktion nach derartigen Fällen konnten allerdings keine solche Fälle *namhaft gemacht* werden, man wies aber darauf hin, dass infolge der Teuerung (Inflation) mit zunehmenden Diebstählen von Beförderungsgut zu rechnen sei.) Als weiteres Argument gegen die Maßnahme wurde angeführt, dass der Platz auf dem Führerpult der elektr. Loks nicht ausreicht, um dort die nötigen Eintragungen in die Beförderungspapiere zu machen, ja bei fahrender Lok infolge der starken Schwankungen ein Schreiben gänzlich unmöglich sei. Ausserdem wurde nochmals betont, dass *„diese Kletterei für unsere älteren Zugführer eine Anforderung darstellt, die anscheinend sehr unterschätzt wird“*. Weiter wird festgestellt, dass *„eine einmännige Besetzung der elektr. Personenzuglok völlig ausreichend ist und die Arbeitskraft des zweiten Mannes in keiner Weise ausgenutzt werden kann. Man sollte prüfen, ob es technisch möglich wäre, zwischen dem Gepäckwagen und der elektr. Lokomotive eine Übergangsbrücke zu schaffen, damit der Zf auch während der Fahrt vom Gepäckwagen zur Lok und zurück gelangen kann“*.

Ab Oktober 1922 begann die Heizperiode, und der Lokheizer fuhr wieder als 2. Mann auf der elektr. Lok mit, so dass an der „Bemannungsfront“ wieder etwas Ruhe einkehrte. Dies änderte sich aber schnell wieder, als das Frühjahr 1923 nahte. Die Maschineninspektion Basel machte die Mitteilung, dass ab 1. Mai 1923 sämtliche Lokomotiven der Wiesen- und Wehratalbahn wieder einmännig besetzt werden, und man wegen der Zuteilung der Zugführer das Weitere veranlassen solle. Das Bahnbetriebswerk Basel teilte der Betriebsinspektion mit, dass ab 1. Mai 1923 bei der Zugsrüstung der Wehratalbahn jeweils in Schopfheim und Säckingen die

Umstellung des Packwagens hinter die Lok erforderlich wird, um dem Zugführer die Aufsicht über den Gepäckwagen von der Lok aus zu ermöglichen. Diese Mitteilung wurde dann auch an die Stationen Schopfheim und Säckingen weitergereicht. Vom Stationsamt Schopfheim wurde geantwortet, dass die Umstellung der Packwagen dort möglich sei. Dagegen schrieb das Stationsamt Säckingen am 19.4.1923 nach Basel. *„Wir können die Umstellung des Gp hier nicht übernehmen, weil die Umstellungszeit zu knapp ist und weil meist 4 Züge, beim derzeitigen Umleitungsverkehr (der Raum Offenburg war zu dieser Zeit durch französisches Militär besetzt) manchmal noch mehr im Bahnhof stehen (mehr Züge als Betriebsgleise), so dass schwere Betriebsstörungen und Verspätungen zu gewärtigen wären“*.

Am 14.04.23 wurde vom Stationsamt in Basel eine „Aktenbemerkung“ gefertigt. In dieser wird über erneute Verhandlungen mit dem Beamtenrat berichtet. (Der Beamtenrat war der Vorläufer des Betriebsrates.) Dieser hat erneut seine Bedenken gegen die Verwendung der Zf als Beobachter auf der Lok zum Ausdruck gebracht und gefordert, dass auf der Wehratalbahn entweder ein weiterer Packwagen mitgeführt wird oder der Packwagen an den Endbahnhöfen jeweils umgestellt wird. Weiterhin hat der Beamtenrat angeregt, dass die Bedienung der Gepäckwagen durch einen besonderen Gepäckschaffner *„eine wohlwollende Prüfung erfährt“*. Abgelehnt wurde vom Beamtenrat auch der Vorschlag, unter den Zugführern eine Altersgruppe zu bilden, und diese vom Dienst auf der Wiesen- und Wehratalbahn auszuschließen. Begründet wurde die Ablehnung damit, dass bereits alle Personenzug-Zugführer das 50. Lebensjahr erheblich überschritten hätten und nicht mehr als jüngere Zf angesehen werden könnten.

Am 24.04.23 wurde für die Züge der Wehratalbahn ein weiterer 2-achsiger Packwagen nach Schopfheim beordert. Die Direktion in Karlsruhe ließ sich auch weiterhin nicht dazu bewegen, die Anordnung B 19 Bb 40 v. 19.5.22 zurückzunehmen, obwohl von verschiedenen Stationen weitere Klagen über Unregelmässigkeiten und Erschwernisse bei nötigen Rangierarbeiten eingingen. Vielmehr waren ab 1. Oktober 1923 alle Personenwagen mit elektrischer Zugheizung ausgerüstet, so dass auch während der Wintermonate der Heizer eingespart werden konnte. Am 4. Januar 1924 erging von Karlsruhe aus an die Betriebsinspektion Basel ein Schreiben, worin erwähnt wird, dass es mit der einmännigen Besetzung der elektr. Loks und der Verwendung des Zf als Beobachter bisher keinerlei Probleme gegeben habe. *„Die derzeitige Wirtschaftslage der Reichsbahn und die hierdurch gebotene äusserste Sparsamkeit verlangt dringend, dass nach diesen guten Erfahrungen nunmehr auch der einmännigen Besetzung der Güterzugloks näher getreten wird. Hierdurch würden 8 Heizer gespart werden, ohne Urlauber und Kranke“*. Man verweist auf die guten Erfahrungen aus der Rbd München, der Rbd Halle sowie auf die Lötschbergbahn, bei welcher der „Unterzeichnende“ sogar persönlich vorsprach. *„Was bei diesen Bahnen mit Strecken mit zum Teil weit grösserem Verkehr als auf der Wiesen-talbahn möglich ist, müsste auch bei uns gehen“*, schreibt der „Unterzeichnende“.

Und so wurde ab 1.2.1924 auf der Wiesen- und Wehratalbahn versuchsweise die einmännige Besetzung der Güterzugloks verfügt. Es wurde angeordnet, dass der Zugführer wie bei den Personenzügen während der Fahrt auf der Lok Platz nimmt, während auf den Stationen der Begleiter aus dem Zugspersonal (Bremsen) zu stellen sei. (Fortsetzung folgt)

