



EW REPORT

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.
Mühlenstr. 27

79664 Wehr (Baden)

Mitglied im BDEF
Internet: www.eisenbahnfreunde-wehr.de

November / Dezember 2001

Liebe Eisenbahnfreunde,

eigentlich war vorgesehen, dass sie noch rechtzeitig vor Weihnachten die letzte Ausgabe des EW-Report für das zu Ende gehende Jahr 2001 erhalten sollen, aber leider schon wieder nichts daraus geworden. Die Wochen und Tage vor den Feiertagen sind auch beim EW-Redakteur voller Arbeit und Hektik, so dass einiges zurückstehen muss. Ihr Redakteur geht aber davon aus, dass Sie sich trotzdem über sein Werk freuen.

Beim gut besuchten November-Clubabend war die Arbeit für die bevorstehende Ausstellung relativ schnell verteilt, leider fehlten die für diesen Abend zugesagten Plakate. (Während dem anschließenden Vortrag von M. Denz brachte der Händler dann wenigstens noch die entwürfe zur Begutachtung vorbei.)

„Wie funktioniert sie eigentlich, die Elektrolok?“ versuchte dann anschließend Manfred Denz den Anwesenden bei zu bringen. Und so durften die Anwesenden auf einer Wand-Zeichnung zunächst einmal zusammen eine Elektrolok konstruieren. So erhielten sie einen Überblick über alle wichtigen Bauteile, die eine Elektrolok so alle braucht, um sich bewegen zu können. (Die erste einigermaßen brauchbare 1-Phasen-Wechselstrom-Lok entstand übrigens im Jahre 1910.) Genügend Zeit war auch, um Fragen an den Vortragenden zu richten. So konnte auch endlich geklärt werden, warum die 141 beim Aufschalten „knallt“. Endlich können wir auch einen ICE 3 von einem ICE-T unterscheiden. Dias gab es an diesem Abend natürlich auch. So äußerte sich M. Denz sehr lobend über die derzeit doch arg bescholtene Bahn. Bringt sie doch in den letzten Jahren eine Vielzahl von neuen Fahrzeugen auf den Markt bzw. auf die Gleise! Und so wurden an diesem Abend fast alle neuen elektrischen Fahrzeuge (Loks und Triebwagen) im Bild vorgestellt. Und als Zugabe gab es noch einen kleinen Abstecher zur Dieseltraktion.

Am Wochenende 24. und 25. November folgte dann das „Großereignis“ dieses Jahres, unsere große Modellbahnschau in der Stadthalle von Waldshut, welche diesmal in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fachhandel stattfand. (Fortsetzung nächste Seite)

FAHRPLAN

Montag, 7. Januar 2002

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr

„Mitglieder zeigen Dias“

Jedes Mitglied hat wieder die Möglichkeit, seine Dias in einem „Kurzvortrag“ vorzustellen

Montag, 4. Februar 2002

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr

„Im Westen der USA“

Videofilm von Heinrich Gunkel

Montag, 4. März 2002

Jahreshauptversammlung

Im Gasth. „Storchehus“ in Wehr.

Besondere Einladung folgt.

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

Überblick (Fortsetzung)

Hatten die Vorstandsmitglieder noch im Vorfeld der Ausstellung ein gewisses Kribbeln in der Magengegend, weil nicht Alles so lief, wie wir es eigentlich gewohnt sind, so waren sie am Ende doch alle recht angenehm überrascht. Die Werbung klappte – mit unserer Hilfe – recht gut. Auch die örtliche Presse meinte es mit unserer Ausstellung diesmal recht gut.

Der Aufbau klappte hervorragend, am Freitagabend, so gegen 22.00 Uhr stand dann auch Alles so, wie wir es uns vorgestellt hatten. So konnten wir dann am Samstag und Sonntag den Besuchern eine ansprechende Ausstellung präsentieren. Und diese kamen dann auch in Scharen, am Sonntagnachmittag hätte man fast das Haus wegen Überfüllung schließen müssen!

Sämtliche Anlagen liefen problemlos, an unserem Verkaufsstand „brumnte“ es mächtig, und auch unser Händler konnte sich über mangelnde Umsätze nicht beklagen.

Und so konnten wir nach Ausstellungsschluß Besucherbilanz ziehen: insgesamt 3120 zahlende Gäste!

(Kinder unter 6 Jahren hatten freien Eintritt, es dürften aber auch gegen 1000 gewesen sein!).

Dies war somit das drittbeste Ausstellungsergebnis in unserer Vereinsgeschichte.

Der Abbau am Sonntagabend verlief dann recht flott, so dass gegen 23.00 Uhr wieder alles Material versorgt war.

Auch der Dezember-Clubabend war gut besucht, wohl weil wieder einmal Thomas Rietze als Referent angesagt war. Der Jahreszeit angepasst, hatte er „einen Sack voll Dias“ dabei. Unter dem Motto „Metropolen“ stellte er uns den Bahnbetrieb in verschiedenen Großstädten der Welt vor. So bekamen wir Bilder zu sehen von Rom und seinem Vorortverkehr sowie Turin und die Bahnen der Umgebung. Wer von uns hätte schon gewusst, das der Bahnhof Säckingen – in seinen besten Jahren – mehr Gleise vorweisen konnte als der Hauptbahnhof von Athen? Vorgestellt wurde auch Wien mit dem größten Straßenbahnnetz von Europa. Einen kleinen Abstecher gab es zur Schneebergbahn. Nach Besuch der Straßenbahn von Zürich sowie der Privatbahnen in Zürichs Umgebung flogen wir noch über den großen Teich, um Long Beach, San Diego und Los Angeles einen Besuch abzustatten.

Einen Sack hatte auch der Nikolaus dabei, als er bei unserem traditionellen „Vorweihnachtlichen gemütlichen Beisammensein“ zu Besuch kam. Nachdem den zahlreich erschienen Mitgliedern und ihren Angehörigen das Nachtessen prächtig gemundet hatte, hatte der Nikolaus wieder einige interessante Begebenheiten aus dem vergangenen Vereinsjahr zu berichten. Für einige hatte er auch kleine Geschenke in seinem Sack dabei. Daß die Anwesenden mittels der Brötlbahn immer mit Knabereien versorgt wurden, dafür sorgte die Jugendgruppe. Und da bei unserem 2. Vorsitzenden der PC nicht so wollte, wie er eigentlich sollte, gab es anstatt eines Jahresrückblicks einen Video von unseren Sonderfahrten „Rhein in Flammen“ aus den Jahren 1989 und 1990 sowie einen filmischen Rückblick über unser Jubiläum „100 Jahre Wehratalbahn – 20 Jahre Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.“ in welchem sich viele von uns nochmals in „jugendlichem Zustand“ bewundern konnten.

Es war schon weit nach Mitternacht, als die Letzten sich auf den Heimweg von diesem gelungenen Abend machten.

Danke!

Die Vorstandschaft bedankt sich an dieser Stelle nochmals recht herzlich bei allen Mitgliedern und ihren Angehörigen, die mitgeholfen haben, unsere Ausstellung so grandios über die Bühne zu bringen.

Besonderen Dank auch an die Mitglieder der Jugendgruppe, sie waren an beiden Ausstellungstagen mit viel Eifer mit dabei.

Natürlich hofft die Vorstandschaft auch, dass Alle auch bei der nächsten Ausstellung wieder mit vollem Einsatz mit dabei sind.

Abgestürzt

Anfang Oktober hat die Festplatte des PC unseres EW-Redakteurs plötzlich ihren Dienst aufgekündigt. Als Folge davon waren zahlreiche Daten verloren. Betroffen waren natürlich auch unsere Vereinsdaten, die jetzt wieder mühsam eingegeben werden müssen. Betroffen waren auch unsere „Vereinsjubilare“, welche aus diesem Grund im letzten EW-Report leider nicht erwähnt werden konnten.

Vermeintlich Versäumtes wird natürlich in diesem EW-Report nachgeholt.

Der EW-Redakteur –als oberster Betroffener – bittet vielmals um Entschuldigung.

EW im Internet

Unsere Internet-Seite erfreut sich großer Beliebtheit. Die Zahl der „Zugriffe“ nimmt ständig zu. Neu ist auf der Modellbahnseite die Dia-Schau von unseren Ausstellungen 1999, 2000 und 2001 sowie von der Jubiläumsschau im Juni 2001 in Mulhouse. Die Dia-Schau wurde übrigens von Frowald Rünzi zusammengestellt. Auch ein „Panoramafoto“ unserer Anlage ist auf der Modellbahnseite zu finden. Auf der Seite „Aktuell“ finden Sie immer das Neuste über Vorbild und Modell.

Schauen sie doch einmal bei uns vorbei:

www.eisenbahnfreunde-wehr.de

Übrigens: Sollten sie Material besitzen, welches sich zur Veröffentlichung im Internet eignet, so wenden sie sich einfach an unseren Webmaster W. Schepperle oder schicken sie eine E-Mail an:

webmaster@eisenbahnfreunde-wehr.de

Speicherplatz ist auf unserer Home-Page genügend vorhanden.



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.
79664 Wehr (Baden)

Redaktion: Walter Schepperle, Bannstr. 32
79576 Weil am Rhein . 07621/74968

E-Mail redaktion@eisenbahnfreunde-wehr.de

Internet: www.eisenbahnfreunde-wehr.de

EURO

Auch wenn viele wohl das Wort bald nicht mehr hören können: ab 1. Januar 2002 gilt auch bei uns der EURO. Falls Sie in den nächsten Tagen bereits Ihren Jahresbeitrag für 2002 überweisen möchten, so beachten Sie bitte unsere bei der letzten Hauptversammlung beschlossene Beitragsregelung:

Mitglieder zahlen jährlich 37 €, Jugendliche 6,50 €.

Mitglieder, welche uns Abbuchungsauftrag erteilt haben, brauchen nichts zu unternehmen, ihr Beitrag wird wie immer im März abgebucht.

Mitglieder, welche uns ihren Beitrag für 2001 noch schuldig sind, sollten diesen baldmöglichst (ebenfalls in €) überweisen, um unnötige Mahnungen zu vermeiden.

Konto: Sparkasse Hochrhein Kto Nr. 29 025 863

BLZ 684 522 90

Januar-Clubabend

Bei unserem Clubabend am Montag, 7. Januar 2002 steht wieder das beliebte Thema „Mitglieder zeigen Dias“ auf dem Programm. Jedes Mitglied hat wieder Gelegenheit, seine interessanten Dias in einem Kurzvortrag vorzustellen. Die Zahl der Dias ist nicht beschränkt, achten sie aber bitte darauf, dass es ein „Kurzvortrag“ wird, damit jeder drankommt.

Unsere Jubilare

Für die Monate September 2001 bis Februar 2002 dürfen wir den nachstehenden Jubilaren gratulieren bzw. nachträglich gratulieren:

20 Jahre Mitglied in unserem Verein sind:

Hans Hebeisen 30.11.1981

Dietrich Kipf 14.12.1981

Peter Stingl 4.2. 1982

10 Jahre Mitglied in unserem Verein sind:

Karl-Werner Kuhn 15.09.1991

Wilfried Imbery 3.12.1991

Herzlichen Glückwunsch!



Volles Haus!
Ausstellung 2001 in Waldshut

Foto: Frowald Rünzi

EW-Kurzmeldungen

VT 641 am Hochrhein

Am 02.11.01 sind die ersten drei neuen VT 641 direkt ab Werk im Betriebshof Haltingen eingetroffen. Inzwischen sind in Haltingen die 641 009-9, 641 010-4, 641 015-3, 641 017-9 und 641 018-7 versammelt. Derzeit ist man dabei, das Werkstatt- und Fahrpersonal auf den neuen Fahrzeugen zu schulen und evtl. noch vorhandene „Kinderkrankheiten“ auszumerzen.

Da die neuen Triebwagen erst dem Betrieb übergeben werden, wenn sie anstandslos 10.000 Kilometer zurückgelegt haben, werden seit dem 16. November an verschiedenen Wochentagen zwischen Basel Bad Bf und Waldshut Probefahrten durchgeführt. Diese Fahrten finden meist vormittags statt. Fahrfrage und Fahrzeiten werden immer kurzfristig festgelegt, so dass wir diese hier leider nicht veröffentlichen können. Die aktuellen Fahrzeiten finden sie aber meistens auf unserer Internet-Seite unter „Aktuell“.

Am 13. und 14. Dezember wurden zwei der neuen Triebwagen in Freiburg Hbf der Presse präsentiert. Diese berichtete dann anschließend, dass der VT 641 als Ablösung für den VT 611 vorgesehen sei. Dies ist natürlich nicht der Fall. Der nur 120 km/h schnelle 641 ist zur Ablösung der derzeit noch verkehrenden 628 und der mit 218 bespannten Wendezüge vorgesehen. Allerdings können drei 641 gerade einmal das Sitzplatzangebot eines 628 aufbieten - und mehr als drei Triebwagen können nicht im Verbund gefahren werden.

Insgesamt sollen einmal 19 VT 641 in Haltingen stationiert werden. Für Fotografen, die noch die 218 oder den VT 628 auf der Hochrhein-Strecke aufs Bild bannen wollen, ist deshalb jetzt „Höchste Eisenbahn“ angesagt.

290 bei den SBB

Seit Ende November 2001 verrichten drei von den SBB bei DB Cargo angemietete 290 Rangierdienst im Raum Basel. Die 290 001, 290 010 und 290 018 sind in der Regel in Basel Kleinhüningen Hafen und Basel St. Johann anzutreffen. Zu fälligen Fristarbeiten oder Reparaturen werden sie ins Werk Haltingen überführt.

Wie lange der Einsatz andauern soll, ist der Redaktion nicht bekannt.

Hochrhein-Chaos

Eigentlich war vorgesehen, unseren Lesern einen Bericht über die Umstellungsarbeiten an der Hochrhein-Strecke auf das „ESTW Waldshut“ zu liefern. Leider lag dem Redakteur aber nicht genügend Material vor, um etwas sinnvolles zu Papier zu bringen.

Die Umstellungsarbeiten begannen am 28. August 2001 in Grenzach und waren mit der Umschaltung von Erzingen am 7. September 2001 beendet. Das neue ESTW, gesteuert von der Betriebszentrale in Karlsruhe aus, lief anschließend relativ gut. Probleme bereiteten nur die Steuerungen der neuen, teilweise radarüberwachten, Schrankenanlagen. Probleme bereiten manchmal auch Ausfälle diverser Rechner, welche dann meist für mehrere Stunden den gesamten Bahnbetrieb zum Erliegen bringt. Probleme bereitet derzeit auch der Winter. Da die

DB Netz AG dem Umstellungstermin auf ESTW anscheinend oberste Priorität einräumte, wurden alle anderen nötigen Arbeiten vermutlich zurückgestellt. So hat man anscheinend auch vergessen, dass der Winter vor der Türe steht, und man zum Freihalten der Weichen von Schnee und Eis eigentlich eine funktionsfähige Weichenheizung vorhalten sollte. Die Heizelemente waren zwar größtenteils eingebaut, aber –außer in Erzingen - noch nicht angeschlossen, als am 22. Dezember 2001 der „große Schnee“ kam. Der erste Zug von Waldshut nach Basel konnte zwar noch einigermaßen pünktlich verkehren (weil für ihn die Weichen zufällig richtig standen), anschließend brach aber das große Chaos aus. In Waldshut abgestellte Züge konnten nicht ausfahren, zulaufende Züge nicht einfahren, kurz, auf der Hochrheinstrecke bewegte sich bis gegen 10.00 Uhr kein Rad mehr. Auf der Straße war es wohl nicht viel besser, der in Waldshut um 7.10 Uhr als Schienenersatzverkehr abgefahrene bus erreichte Basel um 9.10 Uhr!

MORA-C

Am 1. Januar 2002 beginnt in unserer Region „MORA C“ (marktorientiertes Angebot Cargo) voll zu greifen. (Wir berichteten im EW-Report April/Mai 2001 darüber.) Auf der Hochrheinstrecke endet die Bedienung im Nah-Güterverkehr auf der Schiene von Basel her in Albbruck. Lauchringen und Weizen werden nicht mehr angefahren. Auf der Wiesentalbahn wird nur noch Lörrach bedient. Die planmäßige Bedienung des Gleisanschlusses Kalkwerk Istein an der Rheintalbahn findet ebenfalls nicht mehr statt. Im Oktober hatten dort Versuchsbedienungen mit Ganzzügen stattgefunden, was anscheinend auch einigermaßen gut funktioniert hat. Warum diese Bedienungsart ab November nicht mehr stattfand, ist der Redaktion leider nicht bekannt. Lange Zeit hatte es so ausgesehen, dass sich private Bahnunternehmen für die Übernahme des Güterverkehrs am Hochrhein und im Wiesental interessieren. Anfang Dezember 2001 berichtete die Presse, dass Euro-Rail Deutschland GmbH mit der DB wegen der Übernahme des Güterverkehrs zwischen Lörrach und Zell i.W. Verhandlungen führen würde. Ende Dezember berichtete die Presse dann, dass die Verhandlungen gescheitert wären. Die von der DB geforderten Preise waren wohl viel zu hoch. Inzwischen hatten sich wohl auch potenzielle Kunden wegen der unsicheren Lage, ob sie künftig noch bedient werden oder nicht, nach anderen Transporteuren umgesehen.

Durchgehend

Nach dem in Freiburg die Doppelstock-Flotte nunmehr komplett ist, verkehren ab 6. Januar 2002 die Regional-Express-Züge von Offenburg bzw. Freiburg im Stundentakt durchgehend nach Basel SBB und zurück. Das Vorhaben drohte noch in letzter Minute am Preis zu scheitern, nachdem sich die Stationspreise der DB „auf seltsame Weise“ plötzlich verdreifacht hatten. Mit Hilfe des alten Staatsvertrages von 1852 hat man sich dann dieser Tage schließlich doch noch einigen können.

Austellung

Die Bilder-und Dokumenten-Ausstellung „150 Jahre Eisenbahn in Haltingen“, welche bei der Jubiläumsfeier am Bahnhof Haltingen gezeigt wurde, ist jetzt im Haltinger Rathaus aufgebaut worden und dort während der allgemeinen Öffnungszeiten noch bis zum 16. Januar 2002 zu bewundern.

57 3088

Die Haltinger Denkmalslok 57 3088 wird demnächst Haltingen verlassen! Die immer noch der DB gehörende Denkmalslok, bis vor einiger Zeit noch vom Werk Haltingen liebevoll gepflegt, wurde im Rahmen einer bundesweiten Ausschreibung von Museumsfahrzeugen des Verkehrsmuseums Nürnberg den Eisenbahnfreunden Betzdorf als Dauerleihgabe zugesprochen. Es ist beabsichtigt, die Lok künftig in einem Schuppen in Siegen unterzubringen. Wann die Lok den Sockel in Haltingen verlassen wird, ist noch nicht bekannt. Es ist unerklärlich, dass sich die Haltinger „ihre“ Lok einfach so wegnehmen lassen. Oder hat man in Haltingen von der Vergabe nichts gewusst?

**Es war einmal
Stellwerk Wehr**

Wer kennt sie noch, die ärmliche Bretterbude im Nordteil des Bahnhofs Wehr, in unmittelbarer Nähe des Baches Hasel gelegen? Im offiziellen Sprachgebrauch der Bahn hieß das „Gebäude“ „Stellwerk 1 Wehr“. Nach Inbetriebnahme der Wehratalbahn im Jahre 1890 wurden auf den Stationen Hasel, Wehr, Öflingen und Brennet (Wehratal) 1893 „zentrale Stellwerksanlagen“ in Betrieb genommen. Wehr als größter Unterwegsbahnhof wurde mit 8 Fahrstraßen, 6 Weichenhebeln und 5 Signalhebeln ausgestattet. Die restlichen Weichen waren Handweichen. Die Signale waren damals nur einflügelig ausgestattet. Wehr erhielt zwei Stellwerke, für die jedoch keine besonderen Gebäude errichtet wurden. Stellwerk I befand sich in einem eisernen Schutzkasten, über den später die oben erwähnte primitive Holzhütte gebaut wurde. Fahrdienstleiter-Stellwerk II, welches Weichen-, Block- und Signalkurbeln enthielt, stand im Freien unter dem Bahnsteigdach neben dem Fahrdienstzimmer. Der (wohl erst später eingebaute) Bahnhofsblok war mechanisch, die Abgabe der entsprechenden Befehle zur Signalbedienung zwischen Fahrdienstleiter und Stellwerk I erfolgte mittels Drahtzugleitungen. „Badischer Kugelblock“ wurde diese Art Befehlsabgabe in Fachkreisen genannt. (Die gleiche Bauform gab es bis zur Inbetriebnahme des neunten elektromechanischen Stellwerks Bauform E 43 am 13.7. 1965 auch in Schopfheim).



Stellwerk I in Wehr (Foto: Gerber)

Stellwerk Wehr (Fortsetzung)

Aus dem Foto kann entnommen werden, dass es sich bei dem kleinen Häuschen rechts um den Schrankenposten „Wartstation 7“ handeln muss, welcher irgendwann einmal von seinem ehemaligen Standort weiter nördlich am Bahnübergang Dossenbacherstraße zur Stellwerksanlage verlegt wurde, um Personal einzusparen.

Die Klagen des Stellwerkspersonals, welches seine Arbeit praktisch im Freien verrichten musste, nahmen im Laufe der Jahre natürlich stark zu. Leider ist in den einschlägigen Akten hierüber nichts zu finden.

Im Jahre 1915 beantragte die Bahnbauinspektion Basel (die wegen des 1. Weltkrieges damals ihr Büro in Lörrach hatte) anscheinend, den Wegübergang Dossenbacherstraße in Kilometer 8,582 durch eine Unterführung zu ersetzen und das Stellwerk in Wehr zu überdachen.

Am 22. März 1915 schrieb die Großherzogliche Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen an die Bauinspektion Basel:

Erlaß Nr. 1092 D /St 9

„Staatsvoranschlag 1916/17 h.i. Beseitigung des Wegübergangs bei km 8,5+82,00 und Stellwerkanl. auf Stat. Wehr betr.“

„Bezugnehmend auf Ihre beiden Budgetanträge und die hieran anknüpfende Besprechung mit dem Vorstand der Bbaui ersuchen wir nochmals zu prüfen, ob die technischen und betriebstechnischen Verhältnisse des Stellwerks I in Wehr es nicht zulassen, das Stellwerk in seinem jetzigen Zustand noch einige Jahre zu erhalten. Auch wäre noch zu prüfen, ob die Fundamentierung des jetzigen Stellwerk I nicht verbessert werden kann, da der erforderliche Kostenaufwand von 50 000 M doch ein erheblich größer ist und gerade in der jetzigen Zeit nicht angebracht erscheint. Damit dürfte auch die Frage des Ersatzes des Wegübergangs durch eine Wegunterführung zunächst hinfällig werden und an der bestehenden Wegschrankenbedienung nichts ändern.“

Eine Ausfertigung dieses Schreibens ging auch an die Betriebsinspektion Basel (ebenfalls nach Lörrach „ausgelagert“), welche wiederum die Station Wehr anscrieb und um „Äußerung“ bat.

Das Schreiben enthält auch eine „Aktenbemerkung“ der Betriebsinspektion:

„Das Stat. Wehr beantragt für das Stellw. I die Erstellung eines Schutzdachs. Der Antrag wurde der Bbaui mit Bezug auf diesen Erlaß zur Kenntnisnahme übermittelt.“ Die Bahnbauinspektion Basel antwortete am 6. April 1915 der Betriebsinspektion Basel:

„Wir haben die technischen Verhältnisse der Stellwerksanlage in Wehr nochmals geprüft. Die Fundamentierung des Stellwerks I läßt sich durch Unterbau eines eisernen Gerüsts oder in anderer Weise soweit verbessern, daß das Stellwerk noch einige Jahre belassen werden kann. Zum Schutze gegen Witterungseinflüsse könnte für das Stellwerk eine Holzverschalung in Betracht kommen. Für die beantragte Änderung der Stellwerksanlage war auch die schlechte Sichtbarkeit der weichen 8/9 und 7/10 (ehemalige Gleiskreuzung zwischen den Gleisen 1 und 3 nördlich der Kirchsteigbrücke) vom jetzigen Standort des Stellwerks

aus maßgebend. Durch Abhängen dieser Weichen vom Stellwerk und deren Bedienung durch 2 aufschneidbare Weichenstellhebel könnte dem Mißstande abgeholfen werden. Die Weichen müßten bei den in Betracht kommenden Fahrstraßen durch besondere Riegelhebel vom Stellwerk I aus verriegelt werden.“

Das Gr. Stationsamt in Wehr nahm hierzu am 16. April 1915 Stellung:

„Die den Gr. Eisenbahnbauinspektion eingangs der Mitteilung vom 6.4.15 erwähnten Verbesserungen am hies. Stellwerk I sollten, wenn dasselbe noch einige Jahre belassen werden soll, alsbald ausgeführt werden, damit die Witterung nicht noch weiter schädigend einwirken kann. Dem Vorschlag, daß die Weichen 8/9 und 7/10 vom Stellwerk abgehängt und durch Weichenhebel bedient werden sollen, können wir nicht zustimmen. Das Verschiebungsgeschäft vollzieht sich größtenteils über diese Weichen. Durch Abhängen derselben würde dann der Stellwerksdienst an sich fast bedeutungslos werden, während die Bedienung der Weichenstellhebel erhöhte Aufmerksamkeit erfordern würde. Es dürfte uns entgegengehalten werden, daß der Arbeiter, welcher sonst die Schubhornsignale gibt, die betr. Weichen umstellen kann. Demgegenüber müßten wir anführen, daß es öfter vorkommt, daß Wagen aus- oder einzustellen sind in Zeiten, wo nur ein Arbeiter im Dienst ist, derselbe hat aber verschiedene Geschäfte zu besorgen, so daß es ihm nicht möglich wäre, rechtzeitig an die Weichenstellhebel zu gelangen, um die Weichen umzustellen. In diesem Falle kann – vorausgesetzt daß der jetzige Zustand bestehen bleibt – der Fahrdienstleiter den Stellwerkswärter telefonisch zum Umstellen der Weichen beauftragen. Da mit der vorgeschlagenen Abänderung keine Erleichterungen geschaffen würden, möchten wir bitten, das Stellwerk (mit Ausnahme der gutgeheißenen Verbesserungen) in seinem jetzigen Zustand, bis zur Erstellung einer Neuanlage, belassen zu wollen.“

Die Betriebsinspektion Basel in Lörrach leitete vorstehendes Schreiben mit dem nachstehenden Vermerk an die Bauinspektion weiter:

„Das Abhängen der Weichen 7/10 und 8/9 vom Stellwerk I im Bahnhof Wehr ist nicht angängig, weil die Bedienung der Stellhebel insofern Schwierigkeiten bereiten würde, daß der Stellwerkswärter die Bedienung der Weichenhebel nicht mitbesorgen kann, weil beim Verschiebungsgeschäft in der Regel nur ein Stationsarbeiter anwesend ist.“ ... „Die Verlagerung des Stellwerks darf nicht zu lange hinausgeschoben werden. Man wird sich hiernach vorerst mit einer besseren Fundamentierung und einer Überdachung und Verschalung des Stellwerks begnügen, auf sonstige Änderungen aber verzichten müssen.“

Fast 5 Jahre vergingen danach, bis das Stellwerk Wehr wieder in den Akten auftaucht. Am 6. Februar 1920 meldete sich die Generaldirektion aus Karlsruhe wieder und erinnerte sich an die geplante Verlegung des Wehrer Stellwerkes. Man wollte wissen, ob die betrieblichen und sonstigen Verhältnisse „auf Bf Wehr“ noch die gleichen geblieben wären wie in den Berichten aus dem Jahre 1915. Man erbat um nochmalige Prüfung der Verhältnisse, da die Einführung der zweiflügeligen Signale bevorstand, und man im Zuge diese Umbaus auch gleich das Stellwerk an einen günstigeren Platz verschieben könne.

(Fortsetzung folgt)