

WE REPORT

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.
Mühlenstr. 27

79664 Wehr (Baden)

Mitglied im BDEF

April / Mai 2001

Liebe Eisenbahnfreunde,

hätten Sie es gewusst, dass es einmal eine Schmalspurbahn von Sissach nach Gelterkinden gab, welche sich SGB nannte? Werner Himmelsbach hat sich wieder einmal große Mühe gemacht, in alten Büchern gelesen und in der Natur nach letzten vorhandenen Spuren der SGB gesucht, und sogar noch einige gefunden.

Nachdem am 1. Mai 1858 die Bahnlinie Sissach – Läuelfingen – Olten über den Oberen Hauenstein eröffnet wurde, fühlte sich die Bevölkerung von Gelterkinden im Ergolzthal ins verkehrliche Abseits gedrängt. Deshalb gründete man eine Aktiengesellschaft und bemühte man sich um eine Konzession für eine Lokalbahn von Sissach nach Gelterkinden. Diese Konzession wurde 1890 erteilt und sofort erfolgte der Baubeginn für die 3150 Meter lange elektrifizierte Meterspurbahn von Sissach nach Gelterkinden. Bei Betriebseröffnung im Jahre 1891 besaß die kleine Bahn eine 50 PS starke, 6 Tonnen schwere Elektrolok, 4 Personenwagen und 2 Güterwagen. Ein eigenes Kraftwerk („Kraftzentrale“) sorgte für die nötige Elektrizität. Die Strecke verlief überwiegend auf der Straße, so dass die Bahn schnell den Beinamen „Rüscherli“ bekam. Weil die Ergolz, deren Wasser zum Antrieb der Kraftzentrale verwendet wurde, öfters zu wenig Wasser führte, besorgte man sich bald auch eine Dampflok, eine ehemalige Baulok der Tramway Mulhouse, mit der Achsfolge 1 A 1. 1893 kamen noch 2 neue 50 PS starke Dampfloks dazu.

Als im Jahre 1916 die neue Hauensteinlinie über Gelterkinden und Tecknau durch den 8000 Meter langen Hauensteintunnel nach Olten in Betrieb genommen wurde, hatte das kleine Bähnchen nach 25 Jahren seines Bestehens schon wieder seine Existenzberechtigung verloren. Gelterkinden war nun an die große Eisenbahn angeschlossen und die SGB wurde am 6.1.1916 in den endgültigen Ruhestand geschickt. Die Fahrzeuge wurden verkauft. SGB, das hieß im Volksmund auch „Sieben-Glunki-Bahn“. Wohl deshalb, weil sie während ihres Bestehens immer nur 7 Bedienstete hatte. Weit größer als die Zahl der Bediensteten war allerdings die Zahl der Aktionäre.

(Fortsetzung nächste Seite)

Fahrplan

Montag, 11. Juni 2001

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr

„Überraschungs-Video“

(Bis Redaktionsschluss hat sich leider noch niemand gemeldet, diesen Clubabend mit einen Vortrag zu bereichern)

**Samstag und Sonntag
16. und 17. Juni 2001**

30 Jahre Eisenbahnmuseum Mulhouse / 30 Jahre RAMCAS

Unser Verein nimmt an der großen internationalen Modellbahnschau im Eisenbahnmuseum teil.

Montag, 2. Juli 2001

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr

Der Abend wird gestaltet von Johann Heimlich

Samstag, 21. Juli 2001

Grillfest auf der Steinegghütte

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.

Überblick (Fortsetzung)

„Plandampf“ ist immer dann, wenn jemand die Idee hat, die planmäßig verkehrenden Reisezüge und auch die Güterzüge anstatt mit der planmäßig vorgesehenen Diesellok mit einer Dampflok zu bespannen. Wenn sich auch noch genügend Leute bereit finden, mit ihrem finanziellen Beitrag die entstehenden Mehrkosten zu decken, kann „Plandampf“ starten. Das Ganze findet dann auf geeigneten, nicht elektrifizierten „Nebenlinien“ statt. Und bei „Plandampf“ darf natürlich unser Franz nie fehlen. Seine dort gedrehten Videos bereichern anschließend unser Clubabend-Programm.

So durften die 17 Anwesenden wir beim Mai-Clubabend einen Rückblick auf die Plandampfaktion vom Mai 1994 im Thüringer Wald sehen. Gleich 8 verschiedene Dampflok-Baureihen waren hier im Planeinsatz: 01, 03, 41, 44, 50, 58, 91, 94! Und man konnte sie erleben vor Reise- und Güterzügen, als Vorspann und auch als Schublok. Und wir bekamen eindrucksvolle Film- und Tonaufnahmen zu sehen von den Strecken Arnstadt – Oberhof – Suhl – Meiningen, Plau – Gotha, Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen.

Und weil die Clubabend-Besucher dann anscheinend immer noch nicht vom Dampf gesättigt waren, kam die Zugabe in Form von „Dresdner Allerlei“ vom Mai 1998. Schmalspur-Plandienst auf der Weißeritztalbahn, Sonderfahrten mit 03, 24, E77 usw. rund um Dresden und im herrlichen Elbtal durften dabei natürlich nicht fehlen. Beeindruckend waren die Aufnahmen rund um Königstein mit der Bahnlinie über die „Elbe-Arkaden“ und die Wettfahrt des Raddampfers mit einer modernen „Galeere“

Neues Mitglied

Als neues Mitglied hat sich bei uns Herr Frowald Rünzi aus Murg angemeldet.

Herr Rünzi dürfte den meisten Mitgliedern bereits bekannt sein, nimmt er doch schon seit Jahren mit seiner herrlichen H0-Anlage an unseren Ausstellungen teil.

HERZLICH WILLKOMMEN!

30 Jahre alt

Wie wir bereits im letzten EW-Report berichtet hatten, wird unser Partner-Club „Rail-Miniature-Club-Alsace Sud“ RAMCAS in diesem Jahr dreißig Jahre alt. Ebenfalls 30 Jahre alt wird das Französische Eisenbahnmuseum in Mulhouse. Das Jubiläum wird mit einer großen internationalen Modellbahnausstellung am 16. und 17. Juni 2001 im Eisenbahnmuseum gefeiert.

Wir werden mit unserer Vorführanlage an dieser Veranstaltung teilnehmen. Das Museum ist an beiden Tagen von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. Es wäre schön, wenn sich auch einige unserer Mitglieder auf der Ausstellung blicken ließen. Um den Eintrittspreis kommen sie allerdings nicht herum. Freien Eintritt haben nur die Mitglieder, die zur Bedienung der Anlage eingeteilt sind.

Wussten Sie eigentlich --

dass wir in unserem Bücherarchiv rund 330 Titel bereithalten, die von unseren Mitgliedern kostenlos ausgeliehen werden können? Machen sie einmal den Versuch

und kommen Sie bei uns vorbei! Erst kürzlich konnten wir den Bücherbestand dank einer großzügigen Bücherspende aus einem Nachlass wieder etwas erhöhen. Ausleihe- und Rückgabemöglichkeit besteht jeweils am Mittwoch während unserem Bastelabend im Bahnhof Brennet.

Ebenfalls steht den Mitgliedern unser Video-Archiv zur Verfügung. Die Ausleihe erfolgt hier gegen eine kleine Gebühr.

Übrigens: Falls sie Eisenbahnvideos „loswerden“ möchten, unser Verein nimmt diese dankbar fürs Archiv entgegen.

Mitgliederwerbung

Wir erinnern nochmals an unsere Aktion

„Mitglied wirbt Mitglied“

welche wir im letzten EW-Report und bei der Jahreshauptversammlung vorgestellt haben. Bis zum Redaktionsschluß dieses EW-Report ist noch kein Antrag eingegangen. Sollten sie Aufnahmeanträge benötigen, erhalten Sie diese bei der Vorstandschaft und beim Clubabend sowie an den Bastelabenden.

Frisch ans Werk, der 31.10.2001 naht!

Unsere Jubilare

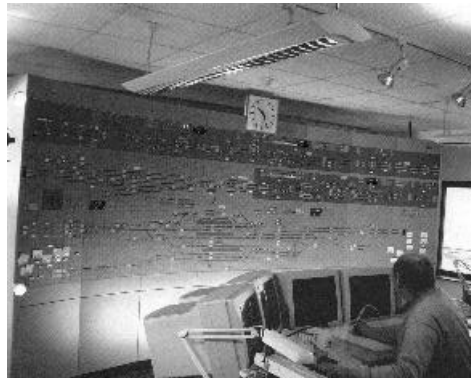
Im Monat Juni 2001 dürfen wir dem nachstehenden Jubilar gratulieren:

30 Jahre Mitglied in unserem Verein ist:

Walter Schepperle 05.06.1971

W. Schepperle ist seit März 1973 Kassierer unseres Vereines. Seit Sommer 1975 zeichnet er auch für unsere Vereinsmitteilungen, den EW-Report, verantwortlich.

Herzlichen Glückwunsch! Die Vorstandschaft



Der Redakteur des EW-Report an seinem Arbeitsplatz bei der DB



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

Redaktion: Walter Schepperle, Bannstr. 32

79576 Weil am Rhein ☎ 07621/74968

e-Mail rheinexpress@surfeu.de

EW-Kurzmeldungen

MORA -C

Im letzten EW-Report haben wir bereits kurz über „MORA C“ berichtet. Nachstehend nun der Versuch, alles was hierüber für unsere Region wissenswert ist, zu Papier zu bringen.

Nachdem sich die DB mit ihrem Projekt MORA („Marktorientiertes Angebot“) durch Streichung zahlreicher Interregio-Verbindungen und durch Schaffung von verschiedenen Regionalnetzen im Personenverkehr künftig nur noch volle Züge erhofft, will sie nun auch im Güterverkehr alles, „was sich nicht rechnet“, loswerden.

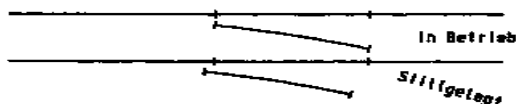
In einer Sonderausgabe der DB-Mitarbeiterzeitung „Bahnzeit“ stand kürzlich in großen Lettern: „DB Cargo fährt den Kunden entgegen“. Doch gerade das Gegenteil dürfte jetzt der Fall sein: DB Cargo fährt dem Kunden davon!

Mit MORA-C („Marktorientiertes Angebot Cargo“) wird sich die DB bis Ende 2001 von über 1000 angeblich unrentablen Güterverkehrsstellen trennen. Hierzu hat man kürzlich eine „Positivliste“, ein Verzeichnis der Güterverkehrsstellen, welche künftig noch betrieben werden sollen, veröffentlicht. Auch in unserer Region hat man den Rotstift kräftig angesetzt. So ist z.B. auf der Wiesentalbahn künftig nur noch Lörrach als Gütertarifpunkt zu finden. Steinen und Zell werden nicht mehr bedient. An der Oberrheinstrecke wurde den Gleisanschließern in Istein (Kalkwerk) und Kleinkems (Zementwerk) die Kündigung übersandt. Ab dem Kalkwerk Istein müssten künftig rund 30000 Tonnen Ladung jährlich über die Straße transportiert werden. Für das Zementwerk in Kleinkems ist die Situation weniger dramatisch, da dort schon seit vielen Jahren keine Bahnverladung mehr stattfindet, und das Werk ohnehin zur Jahresmitte geschlossen wird. Trotzdem bestand das Zementwerk bisher immer darauf, den Gleisanschluss zu erhalten. Die Betriebsanlagen in Kleinkems sollen saniert und an gewerbliche Nutzer verkauft werden. Ein eigener Gleisanschluss würde sich in diesem Fall für das Gelände wertsteigernd ausmachen.

An der Hochrheinstrecke wurde die Ausweich-Anschlussstelle Wehr-Brennet bereits Anfang Mai sang- und klanglos geschlossen. Die Meldung von der Schließung dieser Ladestelle am Standort unseres Vereinsheimes mussten wir übrigens der örtlichen Presse entnehmen. (Siehe auch: „Dicht gemacht“)

In der so genannten „Positivliste“ der DB können wir für unsere Region noch folgende „Produktionsstandorte für Einzelwagenladungsverkehr“ finden:

Albruck, Basel Bad Gbf, Basel Bad Gbf UBF, Grenzach (hat keine Ladestraße), Lörrach, Murg (Gbf), Neuenburg Grenze, Rheinfeldern (Bd), Weil am Rhein (hat keine Ladestraße) und Weil am Rheinerhalten bleiben, wenn Hafen. Die restlichen, ehemaligen, Ladestellen könnten teilweise erhalten bleiben, wenn sich ein „Privatanbieter“ dafür interessiert. Ein Abbau der Gleisanlagen der zu schließenden Ladestellen soll vorerst nicht vorgenommen werden. Dagegen steht aber das Geschäftsgebaren der für die Infrastruktur zuständigen DB Netz AG: wo kein Besteller vorhanden ist, wird stillgelegt. Wie dies geschieht, entnehmen Sie bitte den „Tipps für die Modellbahn“ in diesem EW-Report.



Umbau

Größere Umbauarbeiten musste die Lörracher Bahnhofshalle über sich ergehen lassen. Dort, wo sich ehemals die Kioske befanden, hat die DB nun einen „Servicestore“ eingerichtet. Neben dem üblichen Lesestoff und Tabakwaren kann man dort jetzt Artikel für den Reisebedarf, Snacks, Getränke und Backwaren einkaufen. Betrieben wird das Ganze von einer Tochterfirma der DB. Am 5. Mai 2001 wurde der neue Servicestore eröffnet. Ein weiterer Servicestore wird auch in Schopfheim entstehen. Die Umbauarbeiten sind derzeit in vollem Gange, noch im Juli soll Eröffnung sein.

Noch ein Umbau

Wie aus Pressemeldungen zu entnehmen war, will die DB auch am Badischen Bahnhof in Basel umbauen. Die so genannte „Revisionshalle“, wo sich jetzt noch die Deutsche und Schweizer Zollabfertigung befinden, soll mit neuem Leben erfüllt werden. Man will dort verschiedene „Dienstleister“ vom Frisör bis zum Blumenladen ansiedeln. Die Zollabfertigung wird in die bisherigen Warterräume verlegt, der Durchgang für die Fahrgäste soll wieder in den Zustand von 1913 versetzt werden. Mit dem Umbau soll Ende dieses Jahres begonnen werden, er wird rund 7 Millionen kosten.

Dicht gemacht

Wie wir der Badischen Zeitung vom 16.05.2001 entnehmen mussten, hat DB Cargo mit Beginn des Monats Mai die Bedienung der Ladestelle Wehr-Brennet eingestellt. Wirtschaftliche Gründe, so ein Bahn-Sprecher machten diese Maßnahme nötig. Güterverladestelle, auf welchen pro Woche nur knapp ein Wagen vollgeladen wird, seien für DB Cargo nicht mehr von Interesse. Die zahlreichen Holzwagen, die in den letzten Monaten von Brennet aus auf die Reise gingen, hat der Bahnsprecher anscheinend vergessen. Auch private Anbieter hätten kein Interesse an Brennet, so der Bahnsprecher.

Der Grund für die überraschende Schließung dürfte wohl ein anderer sein: Im Zuge des Baus des Elektronischen Stellwerks Waldshut (ESTW) werden bzw. wurden die Ausweichgleise in Bad Säckingen und Murg abgebaut. Ausweichen gibt es im Umkreis von Brennet künftig nur noch im neuen Murger Güterbahnhof (Ladestelle beim Gleisanschluss H.C. Starck in Laufenburg-Rhina) und in Rheinfeldern (Baden). Im derzeit gültigen Fahrplan mit Vertaktung des Nahverkehrs gibt es wohl kaum mehr Lücken, um Brennet tagsüber bedienen zu können. Der Übergabezug müsste z.B. von Murg Gbf bis Brennet auf dem Gegengleis verkehren und auf dem Regelgleis nach Murg Gbf zurückkehren. Bei einer Bedienung ab Rheinfeldern müsste die Hinfahrt auf dem Regelgleis und die Rückfahrt auf dem Gegengleis erfolgen. Und dabei sind die neuen Signalanlagen gar nicht für Fahrten auf dem Gegengleis ausgerüstet. Von der einstigen Idee, Brennet während der Nachtstunden zu bedienen, ist man schnell wieder abgerückt. Brennet wird nun schon gar nicht mehr ans ESTW angeschlossen, obwohl dort ein Gebäude für einen Stellrechner errichtet wurde. Und weil das ESTW Waldshut Ende August / Anfang September in Betrieb gehen soll, hat man eben die sofortige Schließung von Brennet verfügt. Das dort noch lagernde Holz muss

jetzt auf der Straße abgefahren werden. Sollte noch irgendwo ein Interessent für die Verladung auf die Bahn auftauchen, muss er seine Güter eben über die stark befahrene B 34 durch enge Ortsdurchfahrten nach Murg Gbf oder Rheinfeldern kutschieren.

Und da behauptete noch Einer „DB Cargo fährt den Kunden entgegen“ !

Feueralarm!

Am Sonntag, 13.05.2001 war die EUROVAPOR wieder einmal mit ihrem „Nostalgie-Rhein-Express“ auf Sonderfahrt. Zuglok war die 01 519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. Auf der Rückfahrt vom Bodensee musste der Dampfzug wegen einer Überholung durch den VT 611 in Rheinfeldern einige Minuten auf dem Überholungsgleis ausharren. Der Heizer legte kräftig Kohlen nach, eine mächtige Rauchwolke stand über dem Bahnhof. Zwei Tage nach der Fahrt, hat die Reiseleitung dann erfahren, dass in Rheinfeldern anscheinend wegen eines Brandes auf dem Bahngelände Grossalarm gegeben wurde. Nacheinander erschienen am Bahnhof Polizei, Krankenwagen und 6 Feuerwehrfahrzeuge, um den vermeintlichen Brand zu bekämpfen. Derweil hat sich das vermeintliche Feuer mit 130 km/h schon längst wieder in Richtung Basel davongemacht, und die „Retter“ mussten unverrichteter Dinge und verdutzt wieder abziehen.

Nachhilfe

Ein ähnlicher Vorfall ereignete sich am 12.05.01 um 4.50 Uhr in Düsseldorf-Unterrath. Aus einer mit **echt!** bezeichneten Meldung der Betriebsleitung DB Netz Niederlassung West können wir wörtlich übernehmen:

„S 97932 meldete über Notruf, dass am Zug 80840 starke Rauchentwicklung am Triebfahrzeug vorliegen würde, zusätzlich Funkenflug. Nachfrage bei Tf 80840 ergab, dass es sich um einen mit einer Dampflok bespannten Sonderzug handelte. Die Betriebszentrale empfiehlt dem Geschäftsbereich Regio, ihren jungen Triebfahrzeugführern Bilder und Filme von alten Dampflokomotiven vorzuführen, um Wiederholungsfälle auszuschließen. Entstandene Verspätung: 2 Minuten.“

(Ob wir denen wohl einmal unseren Franz zwecks Aufklärung zur Hilfe schicken sollen? Die Redaktion)

Übrigens

Was wir Ihnen eigentlich schon lange hätten mitteilen sollen: Die untere Wutachtalbahn zwischen Lauchringen und Weizen ist vorläufig gerettet. Die Stadt Blumberg hat am 01.01.2001 die Strecke von der DB AG pachtweise übernommen. Ob die Stadt Blumberg allerdings finanziell in der Lage ist, die teilweise maroden Gleise zu sanieren, ist fraglich, zumal das erhoffte Sonderzugsgeschäft mit dem Nostalgie-Orient-Express derzeit stark rückläufig ist. Die Bedienung der Ladestellen in Stühlingen und Weizen erfolgt momentan noch von DB Cargo. Am 31.12.2001 dürfte hier wohl auch Schluss ein (siehe MORAC). Inzwischen werden vom Landkreis Waldshut anscheinend wieder einmal Überlegungen angestellt, den Personenverkehr zwischen Lauchringen und Weizen zu reaktivieren.

Zuschüsse

Die Kandertalbahn wird in diesem Jahr verschiedene finanzielle Zuschüsse vom Landkreis Lörrach und vom Land Baden-Württemberg erhalten. Mit dem Geld kann die dringend notwendige Streckensanierung weitergeführt werden, außerdem soll die neue Wagenhalle fertiggestellt werden.

Abgefahren

Am 21.05.01 wurden die 360 116, 360 152 und 360 215 von Haltingen nach Offenburg überführt. Ersatzloks für die 3 V 60 kamen nicht nach Haltingen. Was mit den Loks weiter geschieht, ist nicht bekannt. Die 116 hat jedenfalls im nächsten Monat Fristablauf. Somit beheimatet Haltingen nur noch funkgesteuerte V 60 und zwar 364 und 365. Wenn Cargo künftig nicht mehr rangieren will, benötigt man ja auch keine Rangierloks mehr. Und für Arbeits- und Bauzüge werden in der Regel private Loks eingesetzt.

Aufgefahren

Ein folgenschwerer Rangierunfall ereignete sich in den Morgenstunden des 29.03.01 auf dem Gelände des Bf Basel Bad Rbf. Der Containerzug 41039, gezogen von der Re 6/6 11642 und der Re 4/4 11189 der SBB befand sich als Rangierfahrt über das Verkehrsgleis C 10 auf dem Weg von der Einfahrgruppe A in Richtung Ausfahrtsignal in der Gruppe L. Da aber gleichzeitig eine Zugfahrt auf der Hafenbahn von Kleinhüningen-Hafen nach Basel Bad Bf unterwegs war, musste 41039 am Wartesignal auf Gleis C 10 anhalten. Dem 41039 folgte im Abstand, ebenfalls als Rangierfahrt, der 3000 Tonnen schwere Tonzug 41061, gezogen von den beiden BLS-Loks 465 005 und 465 018. Der Lokführer dieses Zuges bemerkte wohl zu spät, dass der vor ihm fahrende 41039 anhalten musste, jedenfalls fuhr er mit voller Wucht auf den stehenden Zug auf. Zahlreiche Containerwagen, fast alle beladen mit Gefahrgut, wurden ineinander geschoben und entgleisten, verschiedene Wagen des Tonzuges verkeilten sich ineinander und entgleisten ebenfalls. Bei den beiden aufgefahrenen 465 wirkte glücklicherweise die „Verschleißpufferbohle“. Wie „kurzgekuppelt“ sie anschließend aussahen, zeigt das nachstehende Foto.



Foto: Peter Schopp Weil am Rhein

Nur ausserordentlich glücklichen Umständen ist es zu verdanken, dass aus keinem der verunglückten Container giftige Substanzen austraten. Zur Bergung der Wagen musste eigens ein Kranwagen aus München herbeigerufen werden. Außerdem waren die Hilfszüge aus Haltingen und Basel SBB an den schwierigen Aufräumarbeiten beteiligt. Der gesamte Güterverkehr zwischen Basel Bad Rbf und Basel SBB musste 2 Tage lang über das Streckengleis Weil am Rhein – Basel Bad Bf umgeleitet werden.

Der entstandene Sachschaden beträgt einige Millionen. Wie spektakulär der Unfall war, zeigt der Umstand, dass eine Tageszeitung aus einem Unfall gleich zwei machte.

Vermeintlich gefährlich

Am 25.04.01. gegen 21.00 Uhr stellte der Lokführer eines Richtung Basel fahrenden Zuges fest, dass an dem ihm zwischen Efringen-Kirchen und Istein entgegenkommenden Containerzug, welcher auch Gefahrgut transportierte, strahlenförmig Flüssigkeit austrete. Er verständigte sofort den Fahrdienstleiter in Weil am Rhein, welcher den Zug in Rheinweiler aufs Überholgleis lenkte. Die Nachbargleise wurden vorsorglich gesperrt. Die herbeigerufene Feuerwehr sperrte die Umgebung weiträumig ab und forderte die Bevölkerung auf, die Fenster und Türen geschlossen zu halten. Bei einer ersten Überprüfung des Zuges konnten allerdings keinerlei heraustropfende gefährliche Flüssigkeiten entdeckt werden. Nun rückte noch der Gefahrgutzug der Lörracher Feuerwehr an. Mit Schutzzanzügen und unter schwerem Atemschutz wurde der Zug nochmals untersucht, wieder wurde nichts gefunden. Inzwischen waren 110 Feuerwehrleute mit 16 Fahrzeugen, Technisches Hilfswerk, Rettungswagen, Polizei und Bundesgrenzschutz vor Ort. Und man überlegte ernsthaft, die Bevölkerung zu evakuieren. Nach Mitternacht gab es dann Entwarnung. Man hatte inzwischen amtlich festgestellt, dass das vermeintliche Gefahrgut nur Regenwasser war, welches sich im Laufe des Tages auf der Plane eines Wechselauflegers angesammelt hatte. Und dieses war beim Bremsen des Zuges heruntergeschwappt. Es dauerte anschließend bis 2.00 Uhr in der Nacht, bis sich der Zugverkehr auf der Rheintalstrecke wieder normalisiert hatte.

150 Jahre

Vor 150 Jahren, am 22. Februar 1851 erreichte der erste Reisezug Haltingen. Der Bahnhof Haltingen war damals vorläufige Endstation der im Bau befindlichen Rheintalbahnhof Mannheim – Basel – Konstanz. Da dies bei der DB allerdings kein Grund für eine Feier darstellt, will die Ortsverwaltung von Haltingen ein eigenes kleines Bahnhofsfest auf die Beine stellen. Am Sonntag, 29.07.2001 gibt es deshalb rund um den Haltinger Bahnhof verschiedene Attraktionen. Unter anderem werden auf dem „Kanderli-Bahnhof“ verschiedene Loks zu besichtigen sein, eine Bilder- und Dokumentenausstellung informiert über die Haltinger Bahngeschichte. Auch die Kandertalbahnhof wird in das Festgeschehen mit einbezogen. An den Festvorbereitungen sind übrigens auch 2 Mitglieder unseres Vereines beteiligt. Merken Sie sich den Termin schon einmal vor!

Unterschrieben

Seit über 2 Jahrzehnten stehen verschiedene Ideen zur Schaffung eines S-Bahn-Systems in unserer Region in der Diskussion. Jetzt ist die Realisierung der „Regio-S-Bahn“ in eine entscheidende Phase eingetreten. Zunächst soll der Ausbau der Strecken Basel – Zell und Lörrach – Weil am Rhein – Haltingen in Angriff genommen werden. Der Landkreis Lörrach, die Städte Lörrach, Weil am Rhein, Schopfheim und Zell, sowie die Gemeinden Steinen, Maulburg und Hausen haben jetzt den „Zweckverband Regio-S-Bahn“ gegründet und die Verbandssatzung unterschrieben. Die Satzung wurde am 17.5.2001 vom Regierungspräsidium Freiburg genehmigt und am 25.05. in der Presse veröffentlicht.

(Wer sich für die Satzung interessiert, kann diese in unserem Pressearchiv nachlesen)

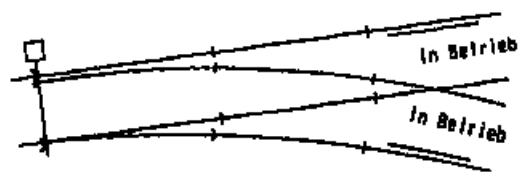
Neuer Fahrplan

Ab 10.06.2001 beginnt bei der Bahn des neue Fahrplanjahr 2001/2002. Über das, was sich alles ändert, wollen wir hier nicht berichten, jedoch mitteilen, dass die Bahn wieder einmal neue Bezeichnungen für ihre Nahverkehrszüge erfunden hat. Den Begriff SE = „Stadt-Express“ wird es künftig nicht mehr geben, sondern nur noch RB = Regionalbahn und RE = Regional-Express. Zusätzlich hat man als schnelle Variante für den Nahverkehr den „IRE“ = Inter-Regio-Express erfunden. So werden z.B. alle Neitec-Fahrten zwischen Basel und Lindau zu IRE. IRE werden wohl künftig auch in verschiedenen Verbindungen die zur Streichung vorgesehenen Interregio (IR) ersetzen.

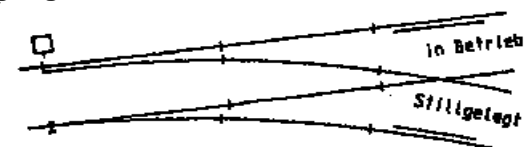
Tipps für die Modellbahn

Es ist das Bestreben jedes Modellbahners, auf seiner Anlage möglichst eine naturgetreue Abbildung des großen Vorbildes DB nachzubauen. Dabei dürfen natürlich auch stillgelegte Gleise, von denen es beim großen Vorbild derzeit ja jede Menge gibt, nicht fehlen. Hierzu ein paar Tipps, wie man dies bei der DB macht:

Der Normalfall:



Stilllegungsart 1:

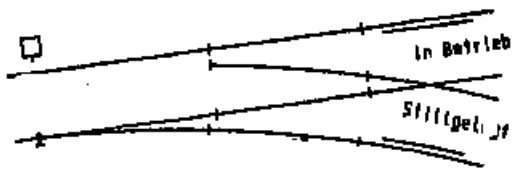


Weichenzunge dauerhaft mit Nagel festlegen oder anlöten, Weichenantrieb ausbauen

Wichtig: im stillzulegenden Gleisabschnitt kurz hinter der Weiche in einem Strang ein Gleisstück (im Original ca. 1 Meter) herausschneiden und neben dem Gleis ablegen.

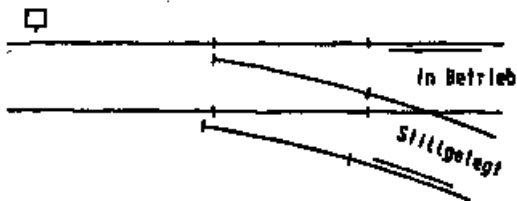
Sollte absehbar sein dass das Gleis im Notfall (z.B. Abstellen von Bauwagen, zurückgestauten Zügen usw. kurzfristig wieder benötigt wird, kann das stillgelegte Gleis auch durch ein (wegnehmbares) Schwellenkreuz gesichert werden. Vergessen Sie nicht, auch eine Sh2-Scheibe aufzustellen, möglichst rostig und windschief.!

Stilllegungsart 2:



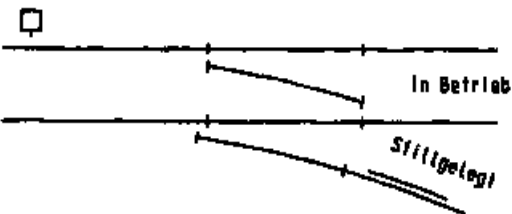
Wie Stilllegungsart 1, zusätzlich linke Weichenzunge, welche ins stillgelegte Gleis führt, ausbauen.

Stilllegungsart 3:



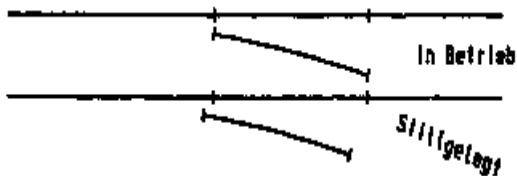
Wie Stilllegungsart 2, zusätzlich rechte Weichenzunge ausbauen, Backenschiene anschwenken, dazu Rippenplatten einbauen (man kann dazu auch Abfallstücke von Flex-Gleis verwenden)

Stilllegungsart 4:



Wie Stilllegungsart 3, zusätzlich Herzstück und Radlenker ausbauen,

Stilllegungsart 5:



Radikalkur: Zungenvorrichtung komplett ausbauen, ehemals nach rechts wegführende Gleisstücke ausbauen, Lückenschluss mit Gleisjoch (Abfallstücke von Flex-Gleis) herstellen.

Und nicht vergessen:

Stillgelegte Gleise rosten mit der Zeit, wachsen mit Gras, Gebüsch und Bäumen zu. Außerdem eignen sie sich als Ersatzteilspender für Schienenstücke und Schwellen, wen mal Not am Mann ist.

Viel Spaß beim möglichst vorbildgetreuen Bauen wünscht die Redaktion.

Es war einmal

Ausbau (Fortsetzung)

Weiter schrieb die Reichsbahndirektion an das Betriebsamt, Bauabteilung Basel: „Die Zeichnungen für den Bahnsteigtunnel und die Überdachung für die Bahnsteige werden hier bearbeitet und nach Fertigstellung Ihnen zur Ausschreibung der Arbeiten zugesandt. Es wolle Ihrerseits inzwischen geprüft werden, ob die Bahnsteigdächer in die vorhandenen Entwässerungsleitungen entwässert werden können. Bericht hierüber mit genauer Höhenangabe und lichter Weite der allfällig infrage kommenden Entwässerungsleitungen sehen wir alsbald entgegen.“

Ferner wurde angeordnet, dass die Höhe der Bahnsteigkanten mit 21 cm über Schienenoberkante unverändert bleibt. Die Überdachung der Zugangstreppen zum Bahnsteigtunnel soll aber so angeordnet werden, dass gegebenenfalls später bei einem größeren Umbau des Bahnhofs die Bahnsteige auf 38 cm über Schienenoberkante erhöht werden können, ohne dass an den Treppen und ihrer Überdachung nennenswerte Änderungen vorgenommen werden müssen. „Die Befestigung der überdachten Bahnsteigflächen ist mit Gussasphalt auf eingeschlammter und gewalzter Schotterdecke aus Gleis-ausschachtmaterial in Aussicht genommen. Die nicht überdachten Teile der Bahnsteigoberflächen sollen nach genügender Befestigung einen Spranexüberzug (Heissasphaltflächenbehandlung) erhalten. Wir behalten uns eine Entscheidung darüber noch vor und werden wegen der Einzelausführung seinerzeit noch besondere Verfügung folgen lassen.“

Ferner wurde von der Reichsbahndirektion angeordnet, dass, um den Bahnsteig 1 in genügender Breite nach Osten verlängern zu können, das Rampengleis 8 westlich des Dienstwohngebäudes einschließlich der Verladerrampe beseitigt werden müsse. (Gleis 8 war jenes Gleis, wo heute noch der alte Brückenkran steht.) Die Rampe soll, wenn das Betriebsamt Basel die Notwendigkeit hierfür bejaht, in gleicher bisheriger Größe nach Osten bis an die Lagerschuppen verschoben werden.

(Bei den genannten Lagerschuppen könnte es sich um den Schuppen handeln, in welchem sich heute die Stadtbücherei Säckingen befindet. Am 16.11.1918, die Betriebsinspektion Basel war wegen des 1. Weltkrieges vorübergehend nach Lörrach ausgelagert, wurde in Lörrach ein Vertrag geschlossen, welcher dem Genossenschaftsverband badischer landwirtschaftlicher Vereinigungen gestattete, einen Lagerplatz von 200 m² zu mieten, um darauf ein Getreidelagerhaus zu erstellen.)

Soweit für die Auffahrten der neuen Rampe städtisches Gelände erforderlich wird, soll es im gleichen Ausmaß gegen das durch den Abbruch der alten Rampe freiwerdende und an die Stadt Säckingen zurückfallende Gelände getauscht werden. Die entsprechenden Verhandlungen mit der Stadt wurden von der Direktion geführt. Das Betriebsamt Basel sollte inzwischen, sobald das Bedürfnis für die Beibehaltung einer Rampe besteht, das Gelände „verpfahlen“ lassen.

Weiter entnehmen wir der Verfügung aus Karlsruhe: „Die Weiche 17 (im Gleis 1) ist soweit als möglich nach Osten zu verschieben, um die vor den Lagerhallen und an der Rampe stehenden Wagen ohne Verschiebewegung von Hand unmittelbar in das Manöver nehmen zu können. Auf die Weichenverbindung 11/18, (ebenfalls im Gleis 1) die hauptsächlich nur zum Abstellen von Einzelwagen aus den Zügen aus Richtung Waldshut diente, kann künftig verzichtet werden, weil nach Fertigstellung des Bahnsteigtunnels die Züge aus Richtung Waldshut in der Regel Gleis 2 benützen werden und dort die abzustellenden Wagen stehen lassen, die dann durch die Schopfheimer Maschine geholt werden, falls der Zug die Wagen nicht selbst auf Gleis 5 überstellen kann.“

„Die im Übergangsbogen liegende Weiche 17 ist nebst den anschliessenden Übergangsgleisstössen als Ersatz für die an die Betriebsrechnung zurückfallenden Oberbaustoffe zu Lasten der allgemeinen Bahnunterhaltung anzufordern.“

Fortsetzung folgt.