



WE REPORT

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.
Mühlenstr. 27

79664 Wehr (Baden)

Mitglied im BDEF

Juni / Juli / August 2001

Liebe Eisenbahnfreunde,

unsere Mitglieder lieben anscheinend keine Überraschungen, denn zum Juni-Clubabend, bei dem „Überraschungs-Video“ auf dem Programm stand, waren leider nur sehr wenige von ihnen anwesend. „Überraschungs-Video“ deshalb, weil sich leider niemand aus den Reihen der Mitglieder bereit erklärt hatte, ein Thema für diesen Abend zu liefern. So musste die Vorstandschaft notgedrungen auf Video zurückgreifen, um überhaupt etwas bieten zu können. Trotzdem war der Clubabend „traumhaft“, er stand wieder einmal ganz unter dem Sternenbanner. Der Video „Traum in 1:64“ waren stimmungsvoller Film über die US-Modellanlage in Spur S, welche sich im Spielzeugmuseum Nürnberg befindet. Sollten sie einmal nach Nürnberg kommen, müssen Sie dort unbedingt vorbeischaun. Sämtliche Fahrzeuge und sämtliches Zubehör wurden vom Erbauer der Anlage Wolfram Bismarck in jahrelanger Arbeit in Handarbeit erstellt.

Anschließend ging es „Mit Dampf quer durch USA“. In dem imposanten Film konnten fast eine Stunde lang verschiedene US-Museums-Dampfloks mit ellenlangen Zügen in voller Aktion erlebt werden. Die 3751, die 614 T, die 2DD1 Nr. 4274, die Dampfschneeschleuder der Cumpres + Toltec, die 1CC2 Nr. 1218 und die 611 der Norfolk + Western, sowie die Challenger ließen die Herzen der Anwesenden wesentlich höher schlagen.

Am Wochenende 16. und 17. Juni nahmen wir dann mit unserer Vorführanlage an der internationalen Modellbahnausstellung im Eisenbahnmuseum in Mulhouse teil. Bei der obligatorischen Preisverleihung waren wir auch mit dabei Mehr darüber auf der folgenden Seite.

Auch der Juli-Clubabend hätte eigentlich mehr Besucher verdient. Johann Heimlich hatte sich viel Mühe für die Vorbereitung gemacht und stellte in seinem Dia-Vortrag „Historische Elektroloks in Deutschland, Österreich und Schweiz“ vor. Viele „alte Bekannte“, teilweise noch im Planbetrieb, auf Sonderfahrten, Lokparaden und Ausstellungen gab es zu sehen. Alle Baureihen, die an diesen Abend vorgestellt wurden, hier aufzuführen, würde allerdings zu weit führen. Jedenfalls waren einige darunter, die man heute nicht mehr im Betrieb erleben kann.

(Fortsetzung nächste Seite)

Fahrplan

Montag, 3. September 2001

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr
„Plandampf 2“
Video von Franz Wiemann

Montag, 1. Oktober 2001

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr
„Märklin – 1959 bis 2000“
Dia-Vortrag von Michael Rohrer

Montag, 5. November 2001

Clubabend im „Storchehus“ in Wehr

Beginn 20.00 Uhr
Dia-Vortrag von Manfred Denz
(außerdem: Ausstellungsbesprechung)

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)

Grillfest war am Samstag, 21. Juli angesagt. Bei herrlichstem Sommerwetter trafen sich zahlreiche Mitglieder mit Anhang auf der „Waldberghütte“, wohin kurzfristig ausgewichen werden musste, weil die Steineggütte wegen Bauarbeiten nicht verfügbar war. Steaks, Fassbier und die leckeren Salate, zubereitet von unseren Ehefrauen, mundeten bestens. Erstmals waren auch zahlreiche Kinder mit von der Partie. Ihnen hat es in der herrlichen Umgebung mit Blick auf das Wehratal sichtlich gefallen, so dass sich die Vorstandschaft für das nächste Jahr bereits überlegt, das Grillfest etwas früher beginnen zu lassen. Es war wieder weit nach Mitternacht, als die Letzten die Hütte verließen.

Wir trauern um Konrad Boy

Am 14. August verstarb nach schwerer Krankheit unser Mitglied Konrad Boy im Alter von 62 Jahren. Eine Abordnung unseres Vereines begleitete ihn auf seinem letzten Weg auf dem Wehrer Friedhof. Konrad Boy trat im September 1998 unserem Verein bei, nachdem er schon viele Jahre zu vor immer wieder als Gast bei uns weilte, bei unseren Ausflügen mitmachte und manchmal auch mit seiner geliebten Modellbahnanlage auf unseren Ausstellungen mitwirkte. Auch seine Ehefrau Christel war bei unseren Ausstellungen und Veranstaltungen immer wieder als Bedienung im Einsatz. Wir werden Konrad Boy ein ehrendes Andenken bewahren.

Druckfehlerteufel

Da hat doch im letzten EW-Report der böse Druckfehlerteufel wieder einmal zugeschlagen.

Auf der 3. Seite unter „MORA C“ muß es in der 48. und 49. Zeile richtig heißen: „Weil am Rhein (hat keine Ladestraße) und Weil am Rhein Hafen. Die restlichen ...“

Ebenso hat sich auf Seite 6 ein Fehler eingeschlichen. Es muß am Schluß der Stilllegungsarten natürlich heißen: „Viel Spaß bei vorbildgetreuen Bauen“

(Das hat man nun davon, wenn man etwas in Druck gibt, ohne es vorher nochmals genauestens durchzulesen. Die Redaktion)

Noch ein Druckfehler

Unser neues Mitglied Frowald Rünzi wohnt natürlich in Laufenburg und nicht in Murg. Er wird uns den kleinen Fehler hoffentlich verzeihen.

Neues Mitglied

Unsere Jugendgruppe hat schon wieder Nachwuchs bekommen!

Als neues Mitglied der Jugendgruppe hat sich bei uns Christian Heinemann aus Wehr angemeldet.

HERZLICH WILLKOMMEN!

Unheimlich heimlich

Manchmal geschehen in unserem Verein heimlich unheimliche Dinge. Da hat doch unser Mitglied Bettina Brill kürzlich „heimlich“ geheiratet, und zwar unseren 2. Vorsitzenden Johann Heimlich.

Wir gratulieren dem Paar recht herzlich und hoffen, dass sie sich nun gemeinsam für das Wohl unseres Vereines einsetzen.

Unser Verein wird in absehbarer Zeit wohl die Kosten für das erste Windelpaket übernehmen müssen.

Erster Preis

Unser Partner-Club „Rail-Miniature-Club-Alsace Sud“ RAMCAS sowie das Französische Eisenbahnmuseum in Mulhouse können in diesem Jahr auf 30 Jahre ihres Bestehens zurückblicken. Dies wurde mit einer internationalen Modellbahnausstellung am 16. und 17. Juni im Eisenbahnmuseum Mulhouse gefeiert. Zahlreiche Modellbahnanlagen und Einzelstücke gab es wieder zu bewundern. Auch wir waren mit unserer Vorführanlage in Mulhouse vertreten. Im Schatten der mächtigen Dampflok 150 P 14 fuhren unsere Züge unermüdlich und störungsfrei ihre Runden und begeisterten die Besucher. Begeistert von unserer Anlage war auch die Preiskommission. Somit konnte unser 1. Vors. H. Gunkel beim Festbankett am Samstag aus der Hand des Präsidenten des Franz. Eisenbahnmuseums den 1. Preis für die schönste Modulanlage in Spur H0 in Empfang nehmen. Besonders begeistert war man von unserem Sägewerk „Pauli“ und seiner „unergründlichen“ Technik, was bei der Preisverleihung ausdrücklich erwähnt wurde. (Und dabei hätte man den „Pauli“ beim Aufbau fast vergessen!)

Die gut organisierte Ausstellung bot auch viel Gelegenheit zu Gesprächen mit anderen Vereinen und zum Knüpfen neuer Kontakte. Leider ließ die Zahl der Besucher etwas zu wünschen übrig, sie hatten wegen der Wärme wohl das Schwimmbad vorgezogen.

Seine Anlage ausgestellt hat auch unser Mitglied Frowald Rünzi. Leider wurde diese Anlage nicht mit einem Preis bedacht.

Mitgliederwerbung

Im Rahmen unserer Aktion „**Mitglied wirbt Mitglied**“ ist leider immer noch keine Anmeldung eingegangen. Drum jetzt schnell ans Werk, am 31.10. ist Annahmeschluss.



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

Modellbahnschau

Unsere diesjährige Modellbahnschau findet in Zusammenarbeit mit VEDES -Spiel und Freizeit- am 24. und 25. November in der Stadthalle in Waldshut statt. Merken sie sich bitte den Termin schon jetzt vor! Zur Beaufsichtigung und Bedienung der zugesagten Firmenanlagen benötigen wir zahlreiches Personal.

Mehr darüber steht im nächsten EW-Report.

Jugendgruppe

Unsere Jugendgruppe nimmt derzeit die wohlverdienten Ferien.

Ob es bei dem bisherigen Termin für die wöchentlichen Treffs bleibt, wird entschieden, wenn die neuen Stundenpläne der Schulen bekannt sind.

Am 14. Oktober 2001 wird sie mit ihrer Anlage beim Familientag des TUS Maulburg vertreten sein, um für uns und die Jugendgruppe Werbung zu machen.

Außerdem ist geplant, die Jugendgruppenanlage zum Verkauf anzubieten. Mit dem Verkaufserlös möchte man dann ein neues Projekt angehen.

Sollte jemand aus den Reihen der Mitglieder einen Interessenten kennen, so wende er sich bitte an die Vorstandschaft.

Unsere Jubilare

Im Monat Juli 2001 dürfen wir dem nachstehenden Jubilar gratulieren:

30 Jahre Mitglied in unserem Verein ist:

Helmut Lange 07.07.1971

Herzlichen Glückwunsch! Die Vorstandschaft

EW-Kurzmeldungen

Jubiläum

Vor 150 Jahren, am 22. Februar 1851 traf der erste Reisezug in Haltingen ein. Wenn das kein Grund zum Feiern ist ! Die DB hatte allerdings kein Interesse, dieses Ereignis zu feiern, sie feiert wohl erst im Jahre 2005, wenn es sich zum 150. Mal jährt, dass die Rheintalbahn den Badischen Bahnhof in Basel erreicht hat. So faste sich die Ortsverwaltung Haltingen ein Herz und stellte am 29. Juli ein eigenes kleines Jubiläumsfest auf die Beine.

Per Dampfzug der Kandertalbahn wurden die Ehrengäste nach Basel Bad Bf gefahren, wo sie auf den ICE 72 umstiegen. Auf seiner Fahrt nach Hamburg durfte er in Haltingen ausnahmsweise einen Sonderhalt einlegen, damit die Ehrengäste wieder aussteigen konnten. Die staunten nicht schlecht, als parallel zum ICE auch der Dampfzug aus Basel im Bahnhof Haltingen einfuhr. (Die Paralleleinfahrt hat unser EW-Redakteur W. Schepperle, der an diesem Tag in Haltingen „Bahnhofsvorstand“ spielen durfte, kurzfristig – ohne dass es jemand wusste - arrangiert. Auf dem Bahnhofsvorplatz war ein Festzelt aufgebaut, und im Schatten der Bäume der Bahnhofswirtschaft wurden zahlreiche schöne Reden gehalten. Auf den Gleisen der Kandertalbahn standen der Gesellschaftswagen des ET 25 sowie der „Barwagen“ des „Nostalgie-Rhein-Express“ der EUROVAPOR. Letzteren hatte

man zu einem Ausstellungswagen umfunktioniert. Anhand zahlreicher Pläne, Dokumente und Bilder hat man die Entwicklung der Eisenbahn in Haltingen dargestellt. Bei Zusammenstellung und Aufbau dieser interessanten und viel gelobten Ausstellung war unser Mitglied Manfred Denz maßgeblich beteiligt. Aus den Beständen unseres Vereines waren die Großmodelle der E 71 und des Dampftriebwagens vertreten.

Weiterhin standen auf den Kandertalbahngleisen die 101 014 (Werbelok THW), die 151 049 (grün) sowie eine 294 zur Besichtigung zur Verfügung.

(Die sehenswerte Ausstellung soll vsl. im November/Dezember im Haltinger Rathaus nochmals aufgebaut werden. Wir werden Sie darüber noch genauer informieren)

Blockiert

Schon wieder einmal hat ein Sturm, welcher in den Abendstunden des 6. Juli das Rheintal heimsuchte, der DB das Leben schwer gemacht. Zahlreiche Bäume stürzten auf die Gleise und beschädigten die Oberleitung an mehreren Stellen. Ab ca. 21.30 Uhr bis in die Morgenstunden des folgenden Tages drehte sich zwischen Karlsruhe und Basel fast kein Rad mehr. Zahlreiche Fernzüge erreichten mit stundenlangen Verspätungen ihre Zielbahnhöfe oder fielen ganz aus. Für den Nahverkehr kamen meist Busse zum Einsatz, sofern überhaupt welche aufzutreiben waren.

Zweites Gleis

Der Ausbau der Wiesentalbahn zur „Regio-S-Bahn“ soll in absehbarer Zeit beginnen. Im Zuge dieses Ausbaus soll auch eine „Doppelspur-Insel“ zwischen Lörrach-Stetten und Haagen (Bd) entstehen. Im Bahnhof Lörrach ist ein Elektronisches Stellwerk geplant, welches einmal die gesamte Wiesentalbahn steuern soll. Um Kosten zu sparen, soll dann das Ausweichgleis in Maulburg wegfallen. Dies gefällt allerdings dem Landkreis Lörrach als federführendes Organ des Zweckverbandes Regio-S-Bahn nicht. Um die Bahn von ihrem Vorhaben, das Gleis 2 in Maulburg abzubauen, abzubringen, hat man auch schon in Erwägung gezogen, eine Einstweilige Verfügung zu erwirken. Inzwischen hat man aber anscheinend resigniert, und sich mit dem geplanten Rückbau dieses Gleises abgefunden. Der künftige Leiter des Regionalnetzes hat den Kreisräten glaubhaft versichert, dass evtl. auftretende Verspätungen auf der Wiesentalbahn auf der „Doppelspur-Insel“ aufgefangen werden können.

Drittes Gleis

Aus einer Pressemeldung, die allerdings schon ein paar Wochen alt ist, konnten wir entnehmen, dass ein Gemeinderat aus Bad Säckingen die Sorge geäußert hat, dass der Bahnhof Bad Säckingen zur Haltestelle degradiert werden könnte, weil doch inzwischen die Gleise 3 und 4 nicht mehr ans Netz angeschlossen seien. Zumindest ein drittes Gleis sei erforderlich, meinte der Mann, damit Bad Säckingen auch künftig von Sonderzügen angefahren werden könne. Notfalls würde es auch ausreichen, wenn das 3. Gleis nur in Richtung Osten ans Schienennetz angeschlossen ist, meinte er. Aus Richtung Basel kommende Züge könnten ja dann in den Bahnhof

rangieren. (Wie soll dies geschehen ohne Weichen?) Der Bad Säckinger Bürgermeister versprach, den Gleisabbau beim nächsten Treff mit Verantwortlichen der Bahn zum Thema zu machen.

Zu spät!, meint die Redaktion des EW-Report. Das hätte man vor einigen Jahren, als der Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW) Waldshut geplant wurde, tun sollen. Wenn das ESTW Anfang September in Betrieb geht, wird aus dem Bahnhof Bad Säckingen betrieblich ein unbesetzter Haltepunkt. Die beiden letzten noch vorhandenen Weichen werden verschlossen und demnächst ausgebaut.

Zeit

Zeitlos ging es bis jetzt auf dem Bahnsteig 1 des Bahnhofs Weil am Rhein zu. Beim Neubau des Bahnsteigs 1 im Jahre 1995 beschädigte ein Bagger die am Bahnhofsgebäude angebrachte Bahnsteigsuhr. Sie wurde nicht mehr erneuert, weil das Gebäude ja zum Abriss vorgesehen war. (Die letzte Mauer fiel dann am 14.6.1996) Am 26.9.1996 wurde die Strecke Weil – Lörrach zur Tunnelsanierung vorübergehend gesperrt, am 11. 4. 1999 wurde der Betrieb wieder aufgenommen. Anscheinend hatte man bei DB Station&Service als für die Bahnsteige zuständige Institution damals aber vergessen, Lautsprecheranlage und Uhr für den neuen Bahnsteig zu bestellen. Bis die Lautsprecheranlage endlich geliefert wurde, dauerte es bis zum 8.2.2001. Jetzt hat man es doch tatsächlich auch noch geschafft, eine neue Bahnsteiguhr aufzutreiben. Am 18.07.2001 machten die Uhrzeiger ihre ersten Sprünge. Bei der neuen Uhr handelt es sich allerdings nicht um eine der üblichen an eine zentrale Bahnuhr angeschlossene, sondern um eine Funkuhr. Somit kann sich Station&Service die Mietgebühren für eine Uhrenleitung sparen.

(Als die neue Uhr in Betrieb ging, konnte man aus dem Bahnsteiglautsprecher eine Stimme hören: „Meine Damen und Herren, ein Wunder ist geschehen, ab sofort gibt es auf Bahnsteig 1 wieder eine Uhr“) Wem gehörte wohl diese Stimme?

Verschoben

Eigentlich sollten jetzt bereits die Personalschulungen auf dem neuen VT 641 stattfinden. Er sollte ab Herbst als Ablösung für den VT 628 und die mit 218 bespannten Wendezüge auf der Hochrheinstrecke zum Einsatz kommen. Wie man am Rande der 150-Jahrfeier in Haltingen hören konnte, sind die Fahrzeuge immer noch in Bau. Somit wird ihr Einsatz frühestens Anfang 2002 erfolgen können. Das Werk Haltingen wurde übrigens dazu ausserkoren, die 641 zu warten. Somit ist die weitere Zukunft der Haltinger Werkstatt wenigstens für die nächste Zeit gesichert.

Verschoben wird wohl auch die für September 2001 geplante Durchbindung der RE-Züge von Offenburg nach Basel SBB mit Doppelstock-Wendezügen. Auch hier können nicht alle benötigten Wagen und Steuerwagen rechtzeitig geliefert werden. Zum Einsatz vor diesen Zügen ist die Baureihe 111 vorgesehen, welche bereits seit Anfang Juni in Freiburg stationiert ist. Die mit „CIR-ELKE“ ausgestatteten 111 leisten in der Zwischenzeit vor Garnituren mit 4 roten Doppelstockwagen oder meist „artreinen“ Silberling-Garnituren RE-Dienste zwischen

Basel Bad Bf und Offenburg. Derzeit sind übrigens 3 Doppelstock-Garnituren mit jeweils 4 Wagen im Plan-dienst, bis zum Oktober sollen es 6 Garnituren werden. Für den, der noch Silberlingzüge auf der Rheintalbahn ablichten möchte, wird es deshalb „höchste Eisenbahn“. Als Folge des 111-Einsatzes ist übrigens der Einsatz der Baureihe 110 auf der Rheintalbahn im Nahverkehr stark zurückgegangen.

Rollende Autobahn

Was eigentlich schon für Februar im letzten Jahr geplant war, hat jetzt zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 endlich geklappt.

Zwischen Freiburg im Breisgau und Novara in Italien verkehren vorerst 5 Zugpaare „Rollende Autobahn“ über die Lötschberg – Simplon-Strecke. Ab 10. September wird das Angebot auf 7 Zugpaare erhöht. Die Einrichtung eines so genannten Hupac-Korridor durch den Lötschberg sowie der Ausbau der Bahnlinie südlich des Simplon machen es möglich, dass jetzt Lkw mit einer Eckhöhe von 4 Metern (anstatt bisher 3,80 Meter) und 44 Tonnen Gewicht auf die Niederflurwagen verladen werden können. Ein Schwachpunkt befindet sich noch auf der Rheintalbahn. Durch die 3 Tunnels bei Istein dürfen die Züge nur mit 50 km/h verkehren. Die neuen Züge werden von der eigens hierfür gegründeten Firma „RALpin“ vermarktet. RALpin ist ein Gemeinschaftsunternehmen von BLS, SBB Cargo und HUPAC.

Da die geplante neue Verladeanlage in Freiburg immer noch auf sich warten lässt, können dort die LKW nur mit dem Fahrerhaus Richtung Norden aufgeladen werden. Zum Abladen in Freiburg muss das Fahrerhaus Richtung Süden zeigen. Dies bedingt, dass die Züge in Basel Bad Rbf gedreht werden müssen. Aus Richtung Norden kommen die Züge mit DB-Lok und den LKW's rückwärts in Basel Bad Rbf Gruppe A an. Hier findet Lokwechsel statt. Die neue Zuglok, 465 der BLS in Doppeltraktion, setzt sich ans andere Ende des Zuges und weiter geht die Fahrt über das „Schlaufengleis“ und Weil am Rhein nach Basel. Alle 18 vorhandenen 465 wurden inzwischen mit je einem DB-Stromabnehmer ausgestattet, damit sie auch das nicht mit SBB-Oberleitungs-Zick-Zack ausgestattete Schlaufengleis befahren können. In der Gegenrichtung fahren die Züge von Basel kommend durch den Bahnhof Weil am Rhein über das Schlaufengleis nach Basel Bad Rbf, wo sich die DB-Lok für die Weiterfahrt nach Freiburg ans Zugende setzt. Durch diese Maßnahme kann ein erneutes Umspannen in Weil am Rhein bzw. Basel SBB RB entfallen und somit kann bis zu einer Stunde Zeitgewinn erzielt werden. Aber: die BLS-Loks können jetzt zwar unter DB-Oberleitung fahren, aber sie dürfen es derzeit noch nicht alleine tun. Da die BLS-Loks (noch) nicht mit DB-Zugsicherung ausgerüstet sind und die DB-Signalanlagen zwischen Basel Bad Rbf und Weil am Rhein (noch) keine SBB-Zugsicherung besitzen, muss den BLS-Loks vorläufig zwischen Basel SBB RB und Basel Bad Rbf und umgekehrt noch eine DB-Lok vorgespannt werden. Wann endlich die erforderliche Genehmigung vom Eisenbahn-Bundesamt eintrifft, ist ungewiss.

BLS-Loks kann man jetzt übrigens auch im Werk Haltingen entdecken. Dort werden sie abgestellt, wenn sie auf

einen Gegenzug warten. Die BLS hat dort auch eine Übernachtungsmöglichkeit für ihre Lokführer angemietet.

Weil jetzt fast alle BLS-465 für die „Rollende Autobahn“ benötigt werden, sind seit Fahrplanwechsel wieder vermehrt die braunen Re 4/4 der BLS in Doppeltraktion im Bereich von Basel Bad Rbf zu entdecken.

Die Verbindung mit der „Rollenden Landstrasse“ von Freiburg nach Milano und zurück über den Gotthard wurde aufgegeben. Über den Gotthard verkehrt jetzt nur noch eine Nachtverbindung von Freiburg nach Lugano.

Freude und Ärger

Eitel Freude herrschte, als man mit einem kleinen Bahnhofsfest am 7. Juli die Inbetriebnahme der beiden neuen Bahnsteige am Haltepunkt Laufenburg (Baden) feierte. Die Festredner behaupteten jedenfalls, dass man jetzt in Laufenburg den schönsten Bahnhof Deutschlands besitze. Verärgerung und Enttäuschung machte sich bei der Laufenburger Stadtverwaltung allerdings 3 Wochen später breit, als von der DB die Mitteilung einging, dass im Zuge der Inbetriebnahme des ESTW Waldshut ab 15. August die Fahrkartenverkaufsstelle in Laufenburg Ost geschlossen bleibt. Fahrkarten gibt es übrigens ab 15. August auch in Murg und Schwörstadt keine mehr.

Aufgemöbelt

Die seit Jahren als Technikdenkmal vor der Fachhochschule Offenburg unter einen schützenden Dach stehende Badische IV h 18 323 ist frisch renoviert worden. Die Offenburger Verlegerin Aenne Burda hat wieder einmal 50000 Mark für die Renovierung gespendet. Ihr Vater war Lokführer auf dieser Baureihe. Am 28. Juli, zum 92. Geburtstag von Aenne Burda erstrahlte die 18 323 wieder in altem Glanz.

Ticket und Bier

Nach Lörrach im Mai wurde nun am 9. August auch im Schopfheimer Bahnhof ein „Service-Store“ eröffnet. Neben Lebensmitteln, Tabakwaren, Zeitungen, Zeitschriften und frisch zubereiteten Snacks aus dem Bistro gibt es natürlich auch noch DB-Tickets zu kaufen. Und dies alles unter der Woche von 6.00 Uhr bis 21.00 Uhr und am Wochenende von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr. Später wird man dort vielleicht auch noch Blumen kaufen und schmutzige Kleidung zur Reinigung abgeben können.

Draisine oder Fahrrad?

Wohl angeregt über einen Fernsehbericht über Draisinenfahrten auf einer still gelegten Strecke im Glantal entwickelte man im Gemeinderat von Bad Säckingen die fatale Idee, man könne doch etwas Ähnliches auf der still gelegten Wehratalbahn veranstalten. Ein Stadtrat erinnerte sich zudem an den Radweg auf der ehemaligen Trasse des Todtnauerli und schlug deshalb vor, auf der Wehratalbahn-Trasse auch einen solchen einzurichten. Man könne die Bahntrassen doch zu einem gemeinsamen Projekt der Städte Bad Säckingen und Wehr machen. Egal, ob Draisine oder Fahrrad, teuer wird's auf jeden Fall. Und wer hat heute noch Geld?

Neuer Bahnübergang?

Vor zwölf Jahren wurde in Lörrach der berüchtigte und viel befahrenen Bahnübergang an der Lörracher Wallbrunnstraße (beim Stellwerk 1) geschlossen und für Fußgänger und Radfahrer eine Unterführung geschaffen. Damals war man in Lörrach froh, den Übergang endlich los zu haben, jetzt will man ihn wieder zurück. Mindestens für Fußgänger und Radfahrer sollte er wieder geöffnet werden, so der Lörracher Gemeinderat. Zudem sollen an zwei weiteren Stellen Überwege über die Bahnlinie geschaffen werden. Die Grundlagen für das notwendige straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren sollen demnächst erarbeitet werden. Die Stadt Lörrach erhofft sich in der Angelegenheit Unterstützung aus dem Landesverkehrsministerium in Stuttgart.

Vor Dreißig Jahren

Am 23. Mai 1971 verkehrte auf der Wehratalbahn der letzte planmäßige Reisezug. Unser damals gerade ein Jahr alter Verein war bei der Verabschiedung der letzten Züge mit einer großen Abordnung mit dabei. „Ein letzter Gruß – jetzt geht's zu Fuß“, so stand es auf einem großen Plakat an der Stirnseite des arg überbesetzten ET 85 mit Steuerwagen.



EW-Abschied von der Wehratalbahn im Bahnhof Schopfheim 23.5.1971
Foto: W. Schepperte

Natürlich ging's ab 24. 5. 1971 nicht zu Fuß, sondern per Bus. Bis zu 39 Buskurse mussten damals anstatt der 11 Zugpaare gefahren werden, um alle Fahrgäste befördern zu können. Bereits einen Monat nach der Stilllegung überlegte man bei der DB, ob man nicht doch lieber wieder Züge fahren lassen sollte. Dazu kam aber es leider nicht mehr.

Elektronisch gesteuert

Zwischen dem 28.08.01 und dem 07.09.01 wird auf der Hochrheinstrecke zwischen Grenzach und Erzingen das „ESTW Waldshut“ in Betrieb genommen. Die Umstellung von der bisherigen Stellwerkstechnik auf Elektronik geschieht in Etappen. Vom 31.8. bis 1.9. ist die Strecke zwischen Rheinfeldern und Waldshut gesperrt. Die alten Signalanlagen werden noch während der Umstellungsphase abgebaut. Bad Säckingen und Murg werden unbesetzte Haltepunkte. Mehr darüber im nächsten EW-Report

Es war einmal

Ausbau (Fortsetzung)

Ebenfalls „an die Betriebsrechnung zurückfallen alle übrigen Oberbaustoffe, soweit sie ausgebaut werden, aber zur allfälligen Wiederverwendung an Ort und Stelle nicht mehr geeignet sind.“ Angeordnet wurde auch, dass wenn „die vorhandenen Wasserkranen durch die geplanten Änderungen und Erweiterungen der Bahnanlagen beseitigt werden müssen, ist deren neuer Standort, falls die Kranen überhaupt noch erforderlich sind, in Benehmen mit dem MA (Maschinenamt) Freiburg genau festzulegen. Das Maschinenamt Freiburg erhielt gleichzeitig den Auftrag, auch den im Bereich der neuen Verladerrampe stehenden Gaskessel im Benehmen mit dem Betriebsamt Basel an einen anderen geeigneten Platz zu verlegen. „und die Joche und Masten der Fahrdrableitungen, soweit sie der Ausführung der geplanten Anlagen hinderlich sind, zu verschieben, wobei auf die Überdachung der Bahnsteige (Mindesthöhe 5,20 m über Schienen-Oberkante) Rücksicht zu nehmen ist.“

Am 16. Mai 1930 traf dann eine weitere Verfügung aus Karlsruhe in Basel ein. Hierin wurde der Auftrag erteilt, in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnsignalwerken in Bruchsal einen Kostenanschlag für die Änderungen der Stellwerksanlagen zu erstellen. Hierbei sollte besonders folgendes beachtet werden: „Die Signalbrücke für das Signal D (Ausfahrtsignal aus Gleis 2 Richtung Waldshut) ist so einzurichten, dass später auch das Signal C (Ausfahrtsignal aus Gleis 1 Richtung Waldshut) darauf angeordnet werden kann. Bei der Weiche 17 wird angenommen, dass sie wie bisher vom Übergang (Etwas westlich des Lokschuppens befand sich früher ein Bahnübergang) aus bedient und vom Stellwerk 2 aus verriegelt wird. Dies wird sich schon deshalb empfehlen, weil der Wärter am Übergang das Gleis 8 besser übersehen kann als der Wärter im Stellwerk 2. Auch dürfte die Einbeziehung der Weiche 17 in das Stellwerk 2 erhebliche Kosten verursachen. Bei der Entwurfsbearbeitung ist die grösstmögliche Sparsamkeit zu beachten, weil die mittel sehr knapp sind. Wir ersuchen um möglichste Beschleunigung.“

Somit wäre wohl alles klar gewesen, und man hätte mit der Bahnhofserweiterung sofort beginnen können. Da traf am 26. Juni 1930 in Basel wieder eine Verfügung aus Karlsruhe mit nachstehendem Wortlaut ein: „Alle im Bf Säckingen geplanten Arbeiten zur Herstellung der Bahnsteigunterführung und der Bahnsteigüberdachungen einschl. der schon ausgeschriebenen Verschiebung des Gleises 2 müssen wegen der schlechten Finanzlage der Reichsbahn bis auf weitere Weisung zurückgestellt werden.“ Anscheinend muss man aber dann doch noch etwas Geld im Topf der Direktion gefunden haben, denn am 14. Oktober 1930 wurde folgendes angeordnet:

„Soweit die Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofs Säckingen im laufenden Jahr noch ausgeführt werden können, sind sie sofort in Angriff zu nehmen und nach Möglichkeit zu beschleunigen. Insbesondere sollten in diesem Jahr noch die Verladerrampe verlegt, das Gleis 2 verschoben und die erforderlichen Stellwerksänderungen, Verlegung der Kabel-, Wasserleitungs- u. Entwässerungsleitungen ausgeführt werden, damit im nächsten Frühjahr so zeitig wie möglich mit dem Bau des Bahnsteigtunnels und der Überdachung der Bahnsteige begon-

nen werden kann.“ Das Maschinenamt Freiburg erhielt gleichzeitig die Anweisung, alsbald auch die Joche der Fahrleitung zu verlegen. Entgegen der ursprünglichen Planung soll der neue Bahnsteig 2 allerdings nicht auf die Länge von Bahnsteig 1, sondern nur auf 21 Meter Länge, gemessen vom Ende des Treppenaufgangs, überdacht werden. Bei einer später in Aussicht genommenen Verbreiterung des Bahnsteigs 2 auf 9,50 Meter hätte es sonst wieder beseitigt werden müssen. Um Kosten zu sparen, soll die neue Verladerrampe entgegen der ursprünglichen Planung nur innerhalb des Reichsbahngeländes mit einseitiger Auffahrt ausgeführt werden. Somit konnte auch auf den beabsichtigten Geländetausch mit der Stadt Säckingen verzichtet werden. „Die alte Rampe ist alsbald zu beseitigen, sobald die neue Rampe dem Verkehr übergeben werden kann. Das Material der alten Rampe kann, falls es für uns nicht verwertbar ist, dem Unternehmer vielleicht gegen die Abbruchkosten angeboten werden. Die alte Weichenverbindung 11/13 (von Gleis 1 nach Gleis 8) ist sofort zu beseitigen, damit der Bahnsteig auf das erforderliche Maß verlängert werden kann. Die Bedienung des Rampengleises muß dann – wie beim endgültigen Zustand – von Osten her erfolgen.“ Da das Maschinenamt in Freiburg erkannte, dass der Wasserkran bei Stellwerk 1 künftig nicht mehr benötigt werde, erteilte die Direktion die Genehmigung zu seiner Beseitigung, mit der Anweisung, den Kran als wiederverwendbaren Gegenstand an die Direktion zu melden. Außerdem wurde angeordnet, dass sämtliche im Jahr 1930 geleisteten Arbeiten und Lieferungen auch für dieses Jahr abgerechnet werden müssen.

Mit der Erweiterung des Bahnhofs Säckingen wurde dann anscheinend sofort begonnen worden. In den vorliegenden Akten sind aber leider keine Angaben über den Fortgang der Arbeiten enthalten. Sie müssen - im Gegensatz zu heute – allerdings recht zügig vorangekommen sein, denn am 9. November 1931 schrieb das Reichsbahn-Betriebsamt an die umliegenden Zugbegleiterbahnhöfe und Bahnbetriebswerke:

„Kommenden Donnerstag, dem 14. November wird die Bahnsteigunterführung in Säckingen in Betrieb genommen, und zwar mit den Zügen 1616, 135 und 1677. Von diesem Zeitpunkte an haben die Züge so anzufahren, dass sie wie früher in der Höhe des Aufnahmegebäudes stehen, die Züge aus der Richtung Basel – Bahnsteig 1 – rücken mit der Lok bis zum Wasserturm vor. Bei den Zügen von Waldshut – Bahnsteig 2 – soll die Lok beim Anhalten in der Höhe der Abstiegstreppe nach dem Tunnel stehen; diese Züge sollen also gegenüber bisher weiter vorfahren. Bei den Zügen der Wehratalbahn (Gleis 3, Bahnsteig 2) ändert sich der Aufstellungsplatz nicht. In den ersten Tagen hat Säckingen die Züge von Basel und Waldshut mit Handsignal zu stellen.“

Die Bahnmeisterei Säckingen erhielt Auftrag, die überflüssig werdenden Verbindungswege zu den Bahnsteigen zu beseitigen. Zwei „Karrenwege“ blieben erhalten: einer gegenüber dem Gepäckzimmer und ein zweiter östlich von den Bahnsteigen.

„Karrenwege“ sind heute keine mehr vorhanden, Gepäck und Expressgut wird schon längst nicht mehr abgefertigt, und demzufolge benötigt man auch kein „Gepäckzimmer“ mehr. Und ab 3. 9. 2001 ist Bad Säckingen betrieblich ein unbesetzter Haltepunkt.
W.Sch.

