

# WE REPORT

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.  
Burtestr. 4

79664 Wehr (Baden)

Mitglied im BDEF  
Internet: [www.eisenbahnfreunde-wehr.de](http://www.eisenbahnfreunde-wehr.de)

Dezember 2005

Liebe Eisenbahnfreunde,

Das „Großereignis“ dieses Jahres, unsere Ausstellung am 26. und 27. November 2005 liegt nun schon 4 Wochen hinter uns. Gemeinsam haben zahlreiche Mitglieder an einem Strang gezogen, um in Wehr wieder eine schöne Modellbahnschau präsentieren zu können. Alles – vom Aufbau bis zum Abbau – klappte prächtig und verlief harmonisch. Auch unseren „Gast-Ausstellern“ hat es bei uns gut gefallen und fühlten sich von uns gut betreut. Nicht ganz zufrieden waren wir allerdings mit der Besucherzahl. Mit 1630 zahlenden Besuchern lagen wir leider arg unter unseren Erwartungen, gut 500 mehr hätten es schon sein dürfen. (Bei der Ausstellung in Wehr vor 10 Jahren konnten wir noch über 3000 Besucher verzeichnen). An der Werbung konnte es wohl nicht gelegen haben. Eher lag es daran, dass am Ausstellungswochenende 1. Advent war und an zahlreichen Orten der Umgebung Weihnachtsmärkte abgehalten wurden. Und zudem sitzt wohl den Leuten das Geld nicht mehr so locker im Beutel. Allen Mitgliedern, sowie den zahlreichen Familienmitgliedern (ohne die eine solche Ausstellung nicht möglich wäre), sei hier nochmals recht herzlich für ihre tatkräftige Mithilfe gedankt.

Und nun der Rückblick auf das, was in den letzten Wochen sonst noch geschah. Zum November-Clubabend waren 19 Mitglieder und 2 Gäste erschienen. Da weder der 1. noch der 2. Vorsitzende anwesend sein konnte, hatte Walter Schepperle die Ehre, die Anwesenden zu begrüßen. Die Besprechung der Ausstellung sowie die Dienstenteilung war relativ schnell abgehandelt, der 2. Vorsitzende hatte ja schon ziemlich viel Vorarbeit geleistet. So konnte dann Manfred Denz zu Wort bzw. zu Bild kommen. In gewohnt gekonnter Manier zeigte er uns Dias von neuen Loks auf deutschen Schienen, von der Tunnelbohrmaschine und von der Baustelle Katzenbergtunnel, vom NPZ 561 im Wiesental und zwischen Weil und Lörrach, von SNCF-Loks, von der Straßenbahn Nordhausen und von einer Fahrt auf den Brocken. Dann gab es noch einen Abstecher zum Bodensee, zum Schluchsee, ins Inntal und zum Regionalverkehr Mittelland. Und natürlich gab es auch noch Fotos von interessanten Zügen „hinter und bei seinem Haus“. (Leider wird diese schöne Fotostelle wohl bald mit einer Lärmschutzwand zugebaut).

(Fortsetzung nächste Seite)

## FAHRPLAN

**Montag, 9. Januar 2006**

**Clubabend im „Storchehus“ in Wehr**

Beginn 20.00 Uhr  
„Mitglieder zeigen Dias“

**Montag, 6. Februar 2006**

**Clubabend im „Storchehus“ in Wehr**

Beginn 20.00 Uhr  
„Dampfende Filmschätze 1925 - 1970“  
(der ursprünglich für diesen Abend vorgesehene Vortrag von Werner Himmelsbach muss leider verschoben werden)

**Montag, 6. März 2006**

**Jahreshauptversammlung**  
im „Storchehus“ in Wehr.

Jeden Mittwoch ist Bastelabend im Bahnhof Brennet. Beginn gegen 20.00 Uhr.  
Die Jugendgruppe trifft sich jeden Mittwoch um 15.00 Uhr im Bahnhof Brennet,

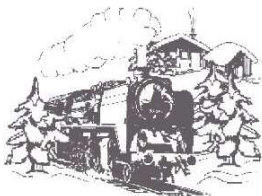
**35 Jahre Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.**

**Überblick (Fortsetzung)**

Auch der Dezember-Clubabend war diesmal recht gut besucht. 18 Mitglieder und 2 Gäste waren erschienen. Thomas Rietze entführte uns mit seinem Vortrag in das Reich der Schmalspurbahnen. Zunächst wurden wir mit „Gütern auf schmaler Spur“ bekannt gemacht. Aufgeklärt wurden wir über Rollböcke, Rollschemel und Rollwagen, auf welche die Normalspurwagen, manchmal recht aufwändig umgeladen werden müssen bzw. mussten. Und so gab es Fotos von Bahnen zu sehen, von welchen die meisten heute nicht mehr existieren. Zu den Schmalspurbahnen zählen auch die Stollenbahnen für den Tunnelbau, welche überwiegend auf 900 mm-Gleis verkehren und in der Regel von Schöma-Loks gezogen werden. Zu sehen gab es auch Feldbahnen und Torfbahnen, welche heute noch in Betrieb sind oder auf welchen heute Museumszüge verkehren. Im zweiten Teil des Vortrages ging es dann ans Mittelmeer. Dort wurden die Schmalspurbahnen auf Mallorca, die Schmalspurbahnen in Griechenland sowie die (bei Vielen unbekannt) Ferrovie della Calabria besucht. Thomas hatte sich wieder einmal viel Arbeit mit dem Vortrag gemacht, welche durch viel Beifall belohnt wurde.

Und dann traf man sich noch zum traditionellen „Vorweihnachtlich gemütlichen Beisammensein“ im Storchehus. Dass an diesem Abend aber leider kein einziges Mitglied der Jugendgruppe erschienen ist, darüber konnte sich eigentlich nur der Kassierer freuen, hat er doch das Geld für das Abendessen, welches den Jugendlichen normalerweise spendiert wird, in diesem Jahr gespart. Nach dem obligatorischen Sektempfang ließ man sich zum Essen nieder. Die Küche des Storchehus hat sich für diesen Abend wieder besonders angestrengt und das Essen schmeckte hoffentlich Allen. Als alle Teller abgeräumt waren, kam die Brötlibahn mit viel süßem Ladegut zum Zug, während sich der EW-Nikolaus für seinen großen Auftritt vorbereitete. Er blickte ein wenig auf 35 Jahre Vereinsgeschichte zurück. Er berichtete auch darüber, was ihm im Laufe des letzten Jahres so alles aufgefallen ist. Leider möchte anscheinend aus Angst vor dem Nikolaus kaum jemand mehr auffallen, so dass es diesmal relativ wenig zu berichten gab. Bei den Frauen (und anderen Familienmitgliedern), welche bei unserer Ausstellung mitgeholfen haben, verteilte der Nikolaus wieder kleine Geschenke. Und da auch für unsere „Dokumentations-Filmer“ im letzten Vereinsjahr nicht allzu viel vorgefallen war, zeigte Johann Heimlich eben einen Film aus früheren Jahren. Da konnten viele der Anwesenden nochmals sehen, wie sie einst in jugendlichem Alter ausgesehen haben. Wie sagte noch der Nikolaus? – O je, o je EW.

**Die Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.  
wünschen ihren Mitgliedern  
und Angehörigen,  
sowie allen Freunden  
und Gönnern ein  
besinnliches Weih-  
nachtsfest und Gute  
Fahrt ins Neue Jahr.**



**Die Vorstandschaft**

**Januar-Clubabend**

Bei unserem Clubabend am Montag, 9. Januar 2006 steht wieder unser beliebtes Thema „Mitglieder zeigen Dias“ auf dem Programm. Jedes Mitglied hat wieder die Chance, seine Dias, die sich nicht für einen kompletten Vortrag eignen, vorzuführen. Die Anzahl ist nicht begrenzt. Es dürfen auch digitalisierte Fotos auf CD mitgebracht werden.

**Februar-Clubabend**

In unserer Programm-Vorschau hat sich ein Fehler eingeschlichen, der leider erst kürzlich bemerkt wurde. Der Februar-Clubabend findet natürlich am Montag, 6. Februar 2006, und nicht, wie dort irrtümlich angegeben, am 16. statt.

Der für den Februar-Clubabend vorgesehene Vortrag von Werner Himmelsbach muss allerdings auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Werner arbeitet zur Zeit noch an einer Dokumentation über die Hochrheinstrecke, welche zu deren 150-jährigem Jubiläum im Jahr 2006 unbedingt fertig werden muss. Als Ersatz zeigen wir an diesem Abend den interessanten Film „Dampfende Filmschätze“. Wir bitten um Ihr Verständnis und zahlreichen Besuch.

**Dankeschön**

Die Vorstandschaft dankt an dieser Stelle nochmals Allen, die bei unserer Ausstellung so tatkräftig mitgeholfen haben. Vielen Dank auch für die zahlreichen leckeren Kuchen, die von den Frauen gebacken wurden. Dank auch an unsere Gast-Aussteller, welche viel dazu beigetragen haben, unsere Ausstellung zu bereichern.

**Unsere Jubilare**

Für den Zeitraum Januar bis Februar 2006 können wir folgenden Mitgliedern gratulieren:

**25 Jahre Mitglied in unserem Verein ist:**

Dietrich Winkler 21.01.1981

**15 Jahre Mitglied in unserem Verein sind**

Rolf Eichin, 02.01.1991 (Wiedereintritt)

(R. Eichin war bereits von 1979 bis 1987 Mitglied)

Bettina Heimlich 02.01.1991

**5 Jahre Mitglied in unserem Verein ist:**

Christian Heinemann 16.02.2001

Unsere Vereinsjubilare die herzlichsten Glückwünsche!



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](mailto:redaktion@eisenbahnfreunde-wehr.de)

Internet: [www.eisenbahnfreunde-wehr.de](http://www.eisenbahnfreunde-wehr.de)

[www.wehratabahn.de](http://www.wehratabahn.de)

[www.suedbadenbahn.de](http://www.suedbadenbahn.de)

## Neues Domizil

Die mit uns befreundeten „Spur1-Freunde Südbaden“ konnten in den letzten Wochen in ihr neues Domizil im ehemaligen Schöpflin-Areal in Lörrach-Brombach, Schopfheimerstr. 25, einziehen. Aus einem ehemaligen Fabrik-Saal hat man sich dort ein kleines Schmuckstück geschaffen. Anfang Dezember 2005 wurde die interessante Spur – 1 -Anlage erstmals öffentlich vorgeführt. Eine weitere **Vorführung** gibt es noch am **Samstag und Sonntag 7. und 8. Januar 2006**, jeweils von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Ein Besuch der Anlage lohnt sich! Der Eintritt ist frei.

(Parken ist auf dem Schöpflin-Areal nicht gestattet. Benutzen Sie bitte den großen Parkplatz beim Bahnhof Brombach oder die S-Bahn S 5 und S 6. Der Weg zur Ausstellung ist ausgeschildert.)

## EW-Kurzmeldungen

### Neues vom Katzenberg

Am 4. November 2005 wurde auf der Baustelle Katzenbergtunnel das „Info-Center Katzenbergtunnel“ eröffnet. Das Center ist wie folgt geöffnet: Dienstag bis Freitag 13 bis 17 Uhr; Samstag und Sonntag 10 bis 17 Uhr. Der Eintritt ist kostenlos.

Über den Fortgang der Arbeiten informiert die interessante Homepage von Herrn Hans-Dieter Seidt aus Rheinweiler. Ein Blick in diese Seite lohnt sich immer. Klicken sie mal hier:

<http://people.freenet.de/katzenbergtunnel/home.htm>

### Warten auf den FLIRT

Eigentlich war vorgesehen, ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 auf der Wiesentalbahn (S 6) den neuen FLIRT einzusetzen. Wegen Software-Problemen beim Fahren in Doppeltraktion wird der offizielle Start des FLIRT nun voraussichtlich im März erfolgen. Einzelne fahrende Triebwagen können an manchen Tagen aber bereits jetzt schon im Wiesental angetroffen werden. Als Trost für die Fahrgäste ließen die SBB am 11. Dezember in den Zügen Lebkuchen verteilen. Die FLIRT auf der S 6 Weil am Rhein – Lörrach – Steinen funktionieren anscheinend ohne größere Probleme.

### SBB Cargo rangiert

Wie bereits im letzten EW-Report als Vermutung angekündigt, hat die SBB Cargo Deutschland ein Teil des Rangierdienstes im Rheinhafen von Weil am Rhein sowie die Bedienung des „Lagerbahnhofs“ (Gleisanschlüsse auf Schweizer Gebiet) im Bereich von Basel Bad Rbf übernommen. Zum Einsatz als Rangierlokomotive kommt eine Am 843. Zugestellt bzw. abgeholt werden in der Regel Wagen von und nach Zielen in der Schweiz, bei welchen Railion bisher kaum Frachteinahmen hatte. Die SBB will auch Wagen in Grenzach zustellen und abholen. Instruktionfahrten haben dort kurz vor dem Planwechsel auch statt gefunden, planmäßige Fahrten verkehrten allerdings noch keine. Da die Hafenbahn in Weil am Rhein inzwischen nicht mehr als Gleisanschluss, sondern als Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen fungiert, wurde diese Maßnahme möglich. Es erhebt sich allerdings die Frage, wie

lange das Nebeneinander von Railion und SBB auf der Hafenbahn anhalten wird. Der Zeitpunkt, bis SBB Cargo die komplette Bedienung des Weiler Hafens übernimmt, scheint nicht mehr fern zu sein. Zur Zeit rangiert die SBB vormittags bis 12.00 Uhr und nachmittags von 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr im Hafen. Die restliche Zeit ist für Railion vorbehalten. Die ersten Tage nach dem Fahrplanwechsel herrschte offensichtlich ein rechtes Durcheinander. Offensichtlich hatte man auch vergessen, die Kunden vom neuen Bedienungsplan zu verständigen.

Die Maßnahme hat auch dazu geführt, dass im Bereich des Knotens Basel Bad Rbf eine Rangierlokomotive abgestellt wurde und dazu noch 19 Dienstposten bei Rangierern und Zugabfertigern gestrichen wurden! Da nun zu gewissen Zeiten keine Rangierlokomotive verfügbar ist, wurde die Bedienung von Lörrach, welche bisher Dienstag und Donnerstag erfolgte, gestrichen. Lörrach wird nun bis vsl. Ende Februar bedarfsweise am Montag und Mittwoch angefahren. Einen festen Fahrplan hierfür gibt es nicht, diese Fahrten verkehren dann jeweils als Sonderzug. Es ist stark anzunehmen, dass Lörrach bald komplett vom Güterverkehr abgehängt werden dürfte.

## Abgerissen

Anscheinend war bei der DB zum Jahresende noch irgendwo ein wenig Geld übrig. In der 51. Woche wurden in Basel Bad Rbf südlich des Ablaufberges die ehemaligen Dienstgebäude von Signalmeisterei und Bahnmeisterei dem Erdboden gleich gemacht.

Im Zusammenhang mit den Abbrucharbeiten wurde auch gleich noch das schon längere Zeit still gelegte Ablauf-Stellwerk 10 mit abgerissen.

Es ist anzunehmen, dass demnächst auch das ehemalige „Sozialgebäude Nord“, in welchem sich einst die Kantine und weitere Diensträume befanden, geschleift wird.

## Brand in Nürnberg

Zum verheerenden Großbrand vom 17. Oktober 2005 äußerte sich auch unsere Dachorganisation, der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. in seinem Rundschreiben 6/2005:

Liebe Freunde der großen und der kleinen Eisenbahn!

Die Nacht vom 17. auf den 18. Oktober werden viele Eisenbahnfreunde wohl nie vergessen können. Nach dem Verschweißen von neuen Bitumenbahnen auf dem Dach des hölzernen Rundschuppens des DB-Museums in Nürnberg-Gostenhof (dem ehemaligen BW Nürnberg Hbf.) fing das Gebäude am späten Abend zu brennen an. Der Rundlokschuppen an der Strecke zwischen Nürnberg Hbf und Fürth Hbf wurde in dieser Nacht vollständig vernichtet. Die darin befindlichen 24 Lokomotiven sind ausgebrannt. Dazu zählen unter anderem: die letztgebaute Dampflok der DB, die 23 105, die BR 45 010, die BR 01 150, die betriebsfähigen V 200 002 und V 80 002 (die bei unserer Verbandstagsfahrt 2003 am Zug war!), und der berühmte Nachbau des „ADLER“ aus dem Jahre 1935. Personenschäden sind zum Glück nicht entstanden. Die Bahnstrecke Nürnberg - Fürth war gesperrt worden, der Bahnstrom im gesamten Bereich abgeschaltet. Auch die benachbarte

Stadtautobahn und eine Brücke des Stadtrings mussten bis in die Nacht hinein gesperrt werden. Wegen Wassermangels musste die Feuerwehr Löschwasser aus der zwei Kilometer entfernten Pegnitz heranzupumpen. Glühende Stücke der Dachkonstruktion wurden bis zu 200 Meter weit in angrenzende Wohngebiete geschleudert. Während des Brandes gab es mehrere heftige Explosionen mit großen Stichflammen, was vor allem aufgelagerte Gasflaschen zurückzuführen ist. Durch diese Explosionsgefährdung konnte der Brand erst gegen 24 Uhr unter Kontrolle gebracht werden. Es ist einfach unbegreiflich, mit welcher Fahrlässigkeit hier ans Werk gegangen wurde. Da werden Bitumenbahnen mit offener Flamme auf einem alten Holzbauwerk verschweißt, ohne dass kontrolliert wird, ob das Holz darunter angesengt ist, oder ohne dass eine Brandwache aufgestellt wird. Noch schlimmer: man führt diese Arbeiten aus, ohne die Fahrzeuge einstweilen aus der Halle herauszuziehen und lässt sogar noch hochexplosive Gasflaschen im Schuppen. Einerlei ob dies Mitarbeiter der DB waren oder eine beauftragte Firma, hier wurden sämtliche je erdachten Sicherheitsrichtlinien missachtet und mit Füßen getreten. Aus der Schweiz erhielt der BDEF-Vorstand ein Schreiben, wo sogar noch weitergehendes Unverständnis darüber geäußert wurde, wie man derartig wertvolle Exponate überhaupt in einem hölzernen Bauwerk aufbewahren könne. Zu hoffen wäre wenigstens, dass die jeweils Verantwortlichen aus dem Geschehenen lernen und bei den anderen wertvollen Sammlungen in Augsburg, Neustadt, Koblenz, Dahlhausen etc. mehr für die Sicherung ihres wertvollen Sammelgutes tun. Interessant war, in den Folgetagen die verschiedenen Reaktionen zu beobachten. Dr. Franzke, der Chef des DB-Museums war sichtlich erschüttert und bei manchem Interview versagt ihm beinahe die Stimme. Selbst aus den Berichten von hartgesottene Sensationsreportern des Fernsehens und der Presse konnte man die Erschütterung über dieses Ereignis entnehmen. Dies ändert jedoch nichts an der Situation, dass 24 wertvollste Museumsstücke - einige davon sogar betriebsfähig - zerstört sind. Auch wenn Dr. Franzke voller Hoffnung berichtet, dass einige der Dampfloks und der Adler vielleicht sogar wieder hergestellt werden können, bleibt die Frage nach der Wahrscheinlichkeit einer solchen Aufarbeitung. Bei ganz nüchterner Betrachtung ist eine Wiederherstellung eine reine Kostenfrage. Eine Kostenfrage von vielen Millionen Euro, die bei der DB AG bestimmt nicht übrig sind. Das DB-Museum selbst hat diese Mittel erst recht nicht. Nachdem bis heute keine exakte Brandursache festgestellt werden konnte - obgleich diese dem Laien ziemlich eindeutig vorkommt - wird es auch keine Entschädigung einer Versicherung geben (sollte die Dachreparatur von DB-Mitarbeitern gemacht worden sein, wäre eine Versicherungsleistung ohnehin fraglich). Auch für die DB gilt „ohne Moos, nix los!“.

In Pressemitteilungen der DB AG wurde der herbe Verlust durch diesen Großbrand betont dargestellt. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, bezeichnete das Unglück als „schwerwiegend und bitter für die Bahn“ und beeilte sich, zu versichern, dass alles Mögliche getan werde, um möglichst viele Exponate wieder herzustellen, und dass bei der Bahn natürlich das Engagement für die Eisenbahntradition ungebrochen sei. Die Kunde hör' ich wohl, allein mir fehlt der

Glaube - wie war das damals, als der einmalige „Gläserne Zug“ ET 491 seinen großen Unfall hatte? Die Vorstandschaft der DB versprach mit Engelsworten, dass gerade dieser wertvolle Zug - wegen seiner Einmaligkeit - auf jeden Fall repariert werde. Selbst ein Spendenangebot aus der Schweiz - das so hoch war, dass vermutlich die gesamte Reparatur hätte bezahlt werden können - hatte keinen Erfolg. Vor etwa einem Monat wurde das nach 10 Jahren immer noch unberührte Wrack des Gläsernen Zuges in Augsburg in die Fahrzeughalle des dortigen Bahnarks gestellt.

Zu hinterfragen wäre vor allem, ob die DB AG wirklich großes Interesse an dem „alten Zeug“ hat. Die Erhaltung von historischen Fahrzeugen kostet viel Geld. Sehr viel Geld, sogar. Und wenn dann betriebsfähige Fahrzeuge vorhanden sind, wollen Eisenbahn-Freunde damit am Ende noch Sonderfahrten machen, die wiederum viel Geld kosten und noch dazu den Fahrplan - noch mehr, als ohnehin - durcheinander bringen. Vielleicht konnte am Tag nach der Brandkatastrophe in Berlin am Potsdamer Platz sogar das ein oder andere Lächeln gefunden werden. Am 7. November wurde zumindest der Adler aus dem Trümmerfeld geholt und für den Transport nach Meiningen hergerichtet, wo er von der Lehrlingswerkstatt bis zum 175-jährigen Jubiläum der Bahn im Jahre 2010 wieder fahrfähig hergerichtet werden soll. Ein Beweis für den Realisierung ist dies meines Erachtens genauso wenig, wie vor 10 Jahren die Überstellung des Gläsernen Zugs in das Ausbesserungswerk Neuaubing.

Viele Eisenbahnfreunde sehen die Chancen für die Wiederherstellung der zerstörten Fahrzeuge weniger pessimistisch als ich. Das DB-Museum kann sich über Hilfsangebote aus ganz Europa freuen. Immer wieder bekommen Mitarbeiter Anrufe oder E-Mails, in denen Eisenbahnfreunde, andere Bahn Museen oder Privatpersonen ihre Unterstützung anbieten. Zwei Banken aus der Region haben bereits Spendenkonten eingerichtet. Die Modellbahn-Firma PIKO hat ein Sondermodell aufgelegt, von dessen Verkaufserlös eine Teil dem DB-Museum gespendet wird. „Die Anteilnahme ist beeindruckend“, sagte die Pressesprecherin des DB-Museums, Antje Bittner, dem Bayerischen Rundfunk.

Erstaunt konnte man Anfang November dann der Presse entnehmen, dass Dr. Franzke von seinem Amt als Leiter des DB-Museums abgelöst worden sei. Wenige Tage später wurde diese Nachricht mit der Aussage relativiert, dass Dr. Franzke weiterhin das Museum leite und das Vertrauen des DB-Vorstands genieße, aber mit Dr. Burkhard Klanke einen neuen Finanzchef an die Seite bekommt. Ob dies einen Zusammenhang mit dem Brand hat? Der Bayerische Rundfunk brachte zudem einen Beitrag mit der Befürchtung, das DB-Museum solle nach Berlin geholt werden - weg von der Stadt, wo die erste Eisenbahn Deutschlands abfuhr!

Ich hoffe von Herzen, dass man mir möglichst bald nachweisen kann, dass ich mit diesem Editorial „voll daneben“ lag. Dann würden nämlich die 23 105, die 45 010 und all die anderen Zeugen unserer Bahnvergangenheit wieder in altem Glanz in einem feuerfesten, oder zumindest gesicherten Schuppen stehen - und vielleicht sogar betriebsfähig sein.

Gerhard A. Bayer, BDEF-Vorsitzender