



100 Jahre Wehratalbahn

**20 Jahre
Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.**



Die Verantwortung für die Umwelt ist grenzüberschreitend – wir sind es auch

Als Chemieunternehmen, das in über 60 Ländern tätig ist und weltweit rund 90 000 Mitarbeiter beschäftigt, haben wir eine grosse Verantwortung. Die Verantwortung nämlich, alles in unseren Kräften Stehende dafür zu tun – oder eben vieles nicht zu tun –, dass die Umwelt lebenswert bleibt.

Deshalb sind Sicherheit und Umweltschutz seit Anfang der 70er Jahre fester Bestandteil unserer weltweit gültigen Unternehmenspolitik

und haben eine ebenso grosse Bedeutung wie die traditionellen Schwerpunkte Forschung, Produktion und Verkauf.

Ciba-Geigy erforscht und entwickelt Spezialitäten für viele verschiedene Bereiche: Farbstoffe und Chemikalien – Heilmittel – Produkte für die Landwirtschaft – Kunststoffe – Additive – Pigmente – Elektronische Systeme – Kontaktlinsen und Linsenpflegemittel.

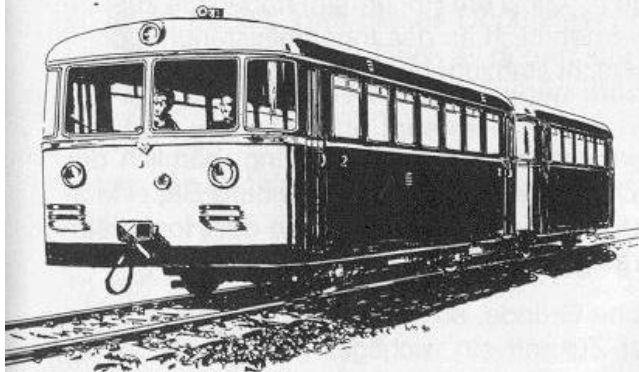
CIBA-GEIGY

100 Jahre Wehratalbahn 20 Jahre Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.

Jubiläumsfest

Samstag / Sonntag, 19./20. Mai 1990

- Rampenfest am Bahnhof Wehr (Baden)
- Fröhschoppenkonzert am Samstag und Sonntag
- Modell- und Fotoausstellung Wehratalbahn
- Kinder-Dampfisenbahn
- Infostand der Interessengemeinschaft Wehratalbahn
- Pendelfahrten mit historischem Schienenbus nach folgendem Fahrplan:



Samstag, 19. Mai 1990

Bad Säcningen	ab	11.20	13.25	15.25	17.25
Brennet	ab	11.39	13.44	15.44	17.44
Öflingen	ab	11.46	13.51	15.51	17.51
Wehr	an	12.00	14.05	16.05	18.05
Wehr	ab	12.20	14.20	16.20	18.20
Öflingen	ab	12.35	14.35	16.35	18.35
Brennet	ab	12.42	14.42	16.42	18.42
Bad Säcningen	an	13.00	15.00	17.00	19.00

Sonntag, 20. Mai 1990

Bad Säcningen	ab	9.25	11.20	13.25	15.25	17.25
Brennet	ab	9.44	11.39	13.44	15.44	17.44
Öflingen	ab	9.51	11.46	13.51	15.51	17.51
Wehr	an	10.05	12.00	14.05	16.05	18.05
Wehr	ab	10.20	12.20	14.20	16.20	18.20
Öflingen	ab	10.35	12.35	14.35	16.35	18.35
Brennet	ab	10.42	12.42	14.42	16.42	18.42
Bad Säcningen	an	11.00	13.00	15.00	17.00	19.00

Fahrpreise: Hin- und Rückfahrt DM 10,-, einfache Fahrt DM 6,-,
Kinder von 4 – 12 Jahren halber Fahrpreis

Festwirtschaft:

Samstag, 19. Mai
11.00 – 1.00 Uhr

Sonntag, 20. Mai
10.00 – 24.00 Uhr

Tanzunterhaltung
jeweils ab 19.00 Uhr

Es laden ein:

Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.

Interessengemeinschaft Wehratalbahn

Grußwort des Landrates des Landkreises Waldshut

Am 20. Mai 1990 feiert die Wehratalbahn zwischen Schopfheim und Bad Säckingen ihr 100-jähriges Streckenjubiläum. Dieses Ereignis gibt Anlaß, über den historisch-nostalgischen Blick zurück einige Gedanken grundsätzlicher Art zum zukünftigen Stellenwert des Öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs zu machen.

Gebaut als "Strategische Umgebungsbahn" für den seit Mitte des 19. Jahrhunderts bestehenden Streckenabschnitt Weil - Basel - Konstanz wurde die Wehratalbahn 1913 - gemeinsam mit der Wiesentalbahn - elektrifiziert und erfüllte bis vor 20 Jahren eine wichtige Funktion im Personen- und Gütertransport vor allem für die Bürger der Stadt Wehr in die beiden Industriezonen entlang des Hochrheins und des Wiesentals.

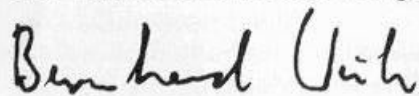
Betriebswirtschaftliche Gründe führten schließlich zur Einstellung der Personenbeförderung auf dem gesamten Streckenabschnitt und auch zur Teileinstellung des Gütertransports. Mit dem 1988 gestellten Antrag der Deutschen Bundesbahn auf dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes läuft nun diese traditionsreiche Wehratalbahn endgültig Gefahr, von der "Schienenlandkarte" zu verschwinden.

Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren intensiv vorangetriebenen Bemühungen des Landkreises Waldshut, zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs und zum Ausbau der vorhandenen Schienenwege (2. Gleis am Hochrhein) haben die zuständigen Ausschüsse des Kreistages 1989 einvernehmlich an das Innenministerium appelliert, dem Antrag der Deutschen Bundesbahn nicht stattzugeben und die Wehratalstrecke zu erhalten.

Vor allem in Verbindung mit der großen verkehrspolitischen Zielsetzung, nämlich der Schaffung eines Regio-S-Bahn-Systems im Dreiländereck zwischen Freiburg-Basel/Mulhouse und Waldshut spielt die Wehratalbahn, als Ringschluß zwischen der Hochrhein- und Wiesentalstrecke, nach wie vor eine strategische Rolle.

Waren es vor 100 Jahren vor allem militärische Gründe, so könnte die Wehratalbahn in einem friedlichen und vereinten Europa der Zukunft ein wichtiger verkehrspolitischer Baustein für ein grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem im Südwesten Baden- Württembergs bilden.

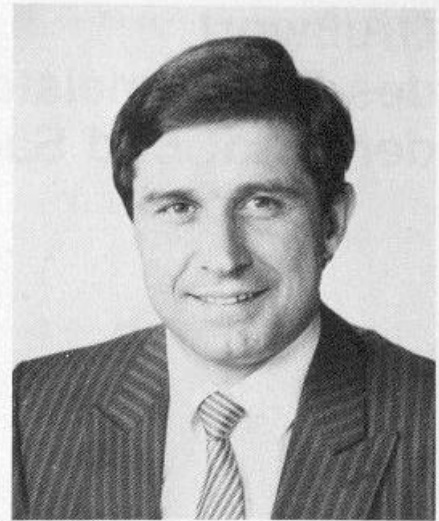
In diesem Sinne hoffe und wünsche ich, daß das 100-jährige Streckenjubiläum der Wehratalbahn nicht das Ende einer "Bahngeschichte" ist, sondern möglicherweise der Anfang einer neuen, zukunftsorientierten und grenzüberschreitenden Verkehrskonzeption zum Wohle unserer Bürger und unserer Umwelt.



Dr. Bernhard Wütz
Landrat



Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Wehr



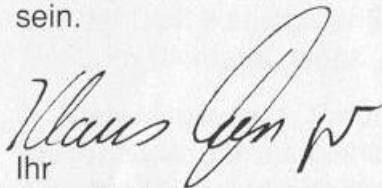
Liebe Freunde der Eisenbahn,
sehr geehrte Gäste,
liebe Mitbürger und Mitbürgerinnen,

100 Jahre Wehratalbahn und 20 Jahre Eisenbahnfreunde Wehratal e.V. verdienen ein "dampfvolles" Fest. Die Geburtstagsfeier wird deshalb auch dementsprechend an zwei Tagen, und zwar am 19. und 20. Mai gefeiert.

Zu diesem besonderen Ereignis gratuliere ich den Jubilaren sehr herzlich. Die Stadt, der Gemeinderat und die ganze Bevölkerung freuen sich über das Doppeljubiläum.

Eisenbahn..! Dieses Wort läßt sich verbinden mit Fernweh, Träumen, Freiheit, Freizeit, eigentlich mit allem Angenehmen. Und wer wollte das nicht! Es ist bestimmt nicht übertrieben, zu behaupten, daß diese Dinge ganz einfach zum Leben gehören. Und so ist es fraglos, daß dieses Doppelfest unbedingt ein Grund zum Feiern ist. Hierbei gilt ein ganz herzlicher Dank all denen, die sich um das Gelingen dieser Tage verdient gemacht haben. Willkommen heißen möchte ich aber auch die Besucher aus nah und fern und wünsche Ihnen einen angenehmen Aufenthalt in unserer Stadt.

Möge das Jubiläumsfest allen in schöner Erinnerung bleiben und ein echtes Erlebnis sein.


Ihr
Klaus Denzinger
Bürgermeister

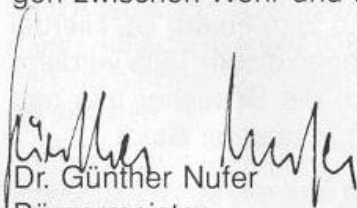
Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Bad Säckingen



Anlässlich des 100jährigen Jubiläums der Wehratalbahn bedanke ich mich bei den Verantwortlichen der Eisenbahnfreunde Wehratal e.V. herzlich für das große Engagement um die Wahrnehmung der Interessen des Schienenverkehrs.

In einer Zeit der zunehmenden Überlastung des Straßennetzes bietet die Schiene wirksame Entlastung, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Den Eisenbahnfreunden Wehratal e.V. und den Besuchern wünsche ich für Ihre Jubiläumsveranstaltung gutes Gelingen und freie Fahrt mit dem legendären Dieseltriebwagen zwischen Wehr und Bad Säckingen.


Dr. Günther Nufer
Bürgermeister

Grußwort des 1. Vorsitzenden der Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.



Ein herzliches Willkommen zum Doppeljubiläum allen Gästen und Freunden des "Rampenfestes" 1990. Vor 100 Jahren wurde die Wehratalbahn unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eingeweiht. Nach vielen Mühen und Vorarbeiten aller Art hatten es Unternehmer, Geschäftsleute und Politiker geschafft, den Schienenstrang nach Wehr ins Wehratal zu bekommen. So wurde Wehr mit dem Rest der Welt damals verbunden. Man kam schneller ins Rheintal, ins Wiesental und in den Raum Lörrach und Basel. Heute, nach 100 Jahren, ist nur noch ein kümmerlicher Rest als Streckenast Bad Säckingen - Wehr vorhanden.

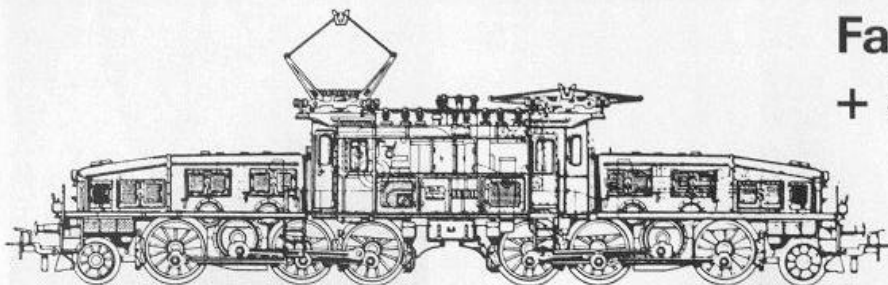
1970 wurde der Verein der "Eisenbahnfreunde Wehratal e.V." gegründet. Nach nur einem Jahr war der Mitgliederbestand von 18 auf 35 Personen gewachsen. Durch viele Ausstellungen, Exkursionen und organisierte Reisen machten sich die "Eisenbahnfreunde Wehratal" langsam einen Namen. Grund genug, das 20-jährige zusammen mit dem 100-jährigen zu feiern. Das von den "Eisenbahnfreunden Wehratal" propagierte Rampenfest, in Verbindung mit Fahrten eines historischen Triebwagens, soll der Bevölkerung zur Erbauung dienen, mit dem Hintergedanken, noch gibt es die Bahn im Wehratal, wenn auch nur für den Güterverkehr.

Allen Mitgliedern, Freunden und Gönnern unseres kleinen Vereins möchte ich an dieser Stelle für die bisherige Arbeit danken. Möge das Doppelfest gelingen, halten Sie den "Eisenbahnfreunden Wehratal" weiterhin die Treue.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fr. Wiemann', written in a cursive style.

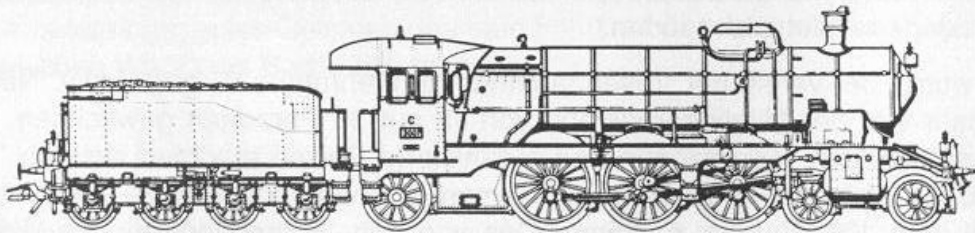
Franz Wiemann
1. Vorsitzender
Eisenbahnfreunde Wehratal e.V.

Modellbahn **Tiefpreise**



Fachberatung
+ Service

Modellbahn · Spielwaren
Herzog
Hauptstr./Talstr.-Passage · 7867 Wehr



Angebot Märklin 3311 „Württemberg C“ **349,-**



Gratis-Preisliste
(☒ ankreuzen)

- Märklin HO / Digital
- Märklin 1
- mini-Club

- Fleischmann
- Roco
- Arnold
- Bemo

Herzog, 7867 Wehr
Hauptstraße 63
Tel. 077 62 / 87 23

Name: _____

Straße: _____

PLZ / Ort: _____

Die Wehratalbahn 1890 - 1990

Die Gemeinde Wehr bemüht sich um einen Bahnanschluß

Die Gemeinde erlebte in der Mitte des 19. Jahrhunderts einen wirtschaftlichen Aufschwung. Im Jahre 1866 wurde die Färberei Xaver Hummel (später Zell Schönau AG) gegründet, 1871 entstand die Plüschfabrik Neffin und Rupp (Wehra AG) und die Papierfabrik Lenz erweiterte 1879 ihre Fabrikanlagen. Auch die Mechanische Buntweberei Brennet faßte 1888 in Wehr Fuß. Diese aufstrebende Industrie und die damit verbundene Verkehrssteigerung verlangte immer deutlicher nach einem direkten Bahnanschluß. Die Straßen- und Postverhältnisse waren um 1870 im Wehratal nicht die besten. Es war daher nicht leicht, die Erzeugnisse auf dem Markt abzusetzen.

Ab 1856 war Wehr (3000 Einwohner) nur über den Bahnhof Brennet der Strecke Basel - Konstanz erreichbar. Auch die ab 1862 bestehende Bahnlinie Basel - Schopfheim bot keine befriedigende Verkehrsverbindung für die einsetzende Industrialisierung und dem damit verbundenen Aufschwung von Handel und Gewerbe.

Ein direkter Bahnanschluß würde die Konkurrenzfähigkeit der Wehrer Industrie auf dem Markt wesentlich verbessern. Aber die Genehmigung zum Bau einer Bahnlinie war nicht von heute auf morgen zu erreichen. Langwierige Verhandlungen mußten geführt werden, die sich fast über ein Jahrzehnt hinzogen.

Im Jahr 1874 ergriff die Gemeinde Wehr die Initiative. Am 17. Januar lud Bürgermeister Villinger die Bürger, Institutionen und Gemeinden der Umgebung ein, die an der Schaffung einer Eisenbahnverbindung interessiert waren.

Am 25. Januar fand nachmittags um 14.00 Uhr im Saal der Wirtschaft zur Krone eine allgemeine Versammlung statt. Es wurde ein Ausschuß zur Förderung der Eisenbahnfrage gebildet. Ihm gehörten als Mitglieder die Herren Ehinger von Wehr, Bürgermeister Grether und Gemeinderat Fleiner aus Schopfheim, Bürgermeister Meier aus Gersbach und Bürgermeister Meyer aus Hasel an. Eine entsprechende Petition wurde verfaßt. Aber allen Bemühungen um den Bau einer Eisenbahnlinie wurden durch sämtliche Instanzen Absagen erteilt, da die finanziellen Bedenken zu groß waren.

Unerwartet erhielten die Bemühungen für den Bahnbau aus einer ganz anderen Richtung Schützenhilfe. Im deutsch-französischen Krieg 1870/71 hatte sich gezeigt, daß sich im Südwesten des damaligen Reichgebietes der Mangel an geeigneten Nachschubstrecken sehr nachteilig auswirkte.

Die badische Bahn führte zwischen Weil/Rhein und Konstanz an zwei Stellen durch Schweizer Gebiet, und zwar durch die Kantone Basel und Schaffhausen. Die Eisenbahnstrecke Weil - Singen Htw. (eröffnet 1863) bildete eine direkte Verbindung zwischen Ulm und dem Oberelsaß, wobei die Festungen Ulm und Belfort ohne Änderung der Fahrtrichtung (Kopfmachen) der Züge erreicht werden konnten.

Nach dem 1852 ratifizierten Staatsvertrag, der übrigens noch heute gültig ist, waren jedoch alle Truppentransporte durch die Kantone verboten. Es war daher nicht verwunderlich, daß das Reich sich mit einer Umgebungsbahn an der Schweizer Grenze

befafte. Im Jahre 1884 regte daher die Reichsregierung erstmals die badische Regierung an, eine Umgebungsbahn um das Schweizer Territorium zu planen und darüber hinaus auch den volkswirtschaftlichen Nutzen für diese Region zu untersuchen.

Aufgrund dieser Anregung der Reichsregierung wurde man in Wehr wieder verstärkt tätig. Am 15. September 1884 erteilte die Gemeinde Wehr an 48 Firmen den Auftrag, Unterlagen für eine Rentabilitätsberechnung für einen Bahnanschluß vorzulegen. Kurz darauf fand am 18. September 1884 eine Sitzung der Vertreter der einzelnen Gemeinden im Gasthaus zur Krone statt. Hier wurde eine Kommission aus den interessierten Gemeinden gebildet, welche die Eisenbahnsache in die Hand nahm. Die Sitzung des Komitees zur Förderung einer Eisenbahnverbindung fand am 27. September 1884 im Gasthaus zum Adler statt. Hier wurde eine Petitionskommission gebildet, die bei der Großherzoglichen Regierung vorstellig werden sollte, um zu erfahren, welche Auffassung man dort für das Projekt und dessen Linienführung vertrete.

Die Badische Regierung hielt sich jedoch zu dieser Zeit zurück. Sie war der wohlbegründeten Meinung, daß in dieser Gegend ein Bedürfnis für eine Eisenbahnverbindung nicht vorhanden sei. Der Betrieb einer Umgebungsbahn auf eigene Rechnung wäre für die Badische Regierung uninteressant, da der Lokalverkehr die Betriebskosten keineswegs decken würde, ein Durchgangsverkehr über Wehr jedoch den Streckenabschnitt Basel - Säckingen konkurrieren würde. Am 6. März 1885 fand eine Sitzung des Hauptkomitees zur Förderung einer Eisenbahnlinie Schopfheim - Säckingen statt, in der über den neuesten Stand der Angelegenheit unterrichtet werden sollte. Bei dieser Sitzung wurden verschiedene Varianten eines Eisenbahnprojektes besprochen.

Das gespannte Verhältnis Deutschlands zu Frankreich im Jahre 1886 hatte die Möglichkeit eines neuen Krieges deutlich vor Augen geführt. Dem Reichstag wurde eine Denkschrift, "Die Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung betreffend", vorgelegt, da sich der Mangel an strategischen Eisenbahnlinien während des Krieges 1870/71 sehr nachteilig bemerkbar gemacht hatte. Dieser genehmigte die Forderungen des Reiches im Interesse der Landesverteidigung.

Die unklaren politischen Verhältnisse jener Jahre brachten eine unerwartete Wendung. Es erschienen im Jahre 1886 in Wehr inkognito "Hohe Herrschaften" und hielten nach ihren Tagesausflügen in der "Krone" Besprechungen ab. Da alles unter dem Siegel der Verschwiegenheit geschah, wußte niemand genau, um was es sich hierbei handelte. Erst als Vermessungstrupps eintrafen, kam Licht hinter das geheimnisvolle Geschehen. Am 11. März 1887 wurden zwischen dem Reich und Baden zwei Übereinkommen getroffen. Baden verpflichtete sich u.a. zur Herstellung der neuen Eisenbahnverbindung Leopoldshöhe - Lörrach, Schopfheim - Säckingen, Weizen - Hintschingen. Die seit 1862 privat betriebene Wiesentalbahn mußte das Land erwerben und den Gleisbau verstärken. Das Reich sollte 95% der Kosten übernehmen.

Mit dieser Vereinbarung belohnte die "Hohe Strategie" die langjährigen Bemühungen der Bevölkerung des Wehratals, zu einer Eisenbahnverbindung zu kommen. Mit dem Bahnbau konnte begonnen werden.

Die Wehratalbahn wird gebaut

Das Reich verlangte von der Großherzoglichen Badischen Eisenbahn, daß sie sich verpflichtet, das Detailprojekt für die Bahnanlage und auch den Bau der Bahn innerhalb von drei Jahren fertigzustellen. Der Vertreter der Großherzoglichen Badischen Generaldirektion wollte zuerst eine solche Verpflichtung nicht eingehen, da eine Aufstellung zeigte, daß für die Vollendung eines solchen Vorhabens mindestens sechs bis acht Jahre nötig gewesen wären. Die Generaldirektion sah sich jedoch verpflichtet, ein an eine höhere Stelle gegebenes Versprechen zu erfüllen und erklärte sich grundsätzlich bereit, den Bau der Bahn zu übernehmen.

Für die Ausführung des 19,674 km langen Streckenabschnittes Schopfheim - Säkingen wurden im Interesse der Landesverteidigung folgende Bedingungen vorgegeben:

„Steigungen und Gefälle dürfen an keiner Stelle mehr als 1/100 betragen, der kleinste Bogenhalbmesser wird auf 300 m festgesetzt, in Abständen von höchstens 8 km müssen jeweils Ausweichgleise für Militärzüge vorhanden sein, die gesamte Strecke muß für einen späteren zweigleisigen Ausbau projektiert werden“.

Die Festlegung des allgemeinen Streckenverlaufes und die Kostenberechnungen wurden durch die Generaldirektion der Reichseisenbahnen gemacht. Der Bauaufwand sollte 10,6 Mio. Mark betragen.



Bau des Tunnels in Hasel 1889; Foto: Archiv Stadt Wehr

Die Detailplanung und die Bauausführung wurden durch die Großherzogliche Badische Eisenbahnverwaltung besorgt.

Nachdem Ende Mai 1887 der Reichstag die Mittel bewilligt hatte, wurde sofort mit den Bauarbeiten begonnen, obwohl der Kaiser das Nachtragsetatgesetz noch nicht vollzogen hatte, und die erforderliche Zustimmung der badischen Landesstände noch fehlte.

Der wichtigste Bauabschnitt war der 3170 m lange Großherzog-Friedrich-Tunnel (Fahnauer Tunnel). Nach der Ausschreibung erhielt die Firma Arnoldi, Mainz am 11. August 1887 den Auftrag, den für zwei Gleise vorgesehenen Tunnel bis zum 1. Januar 1890 fertigzustellen. Die Firma erhielt auch den Zuschlag für den Abschnitt zwischen Schopfheim und Wehr. Castelli von Basel erhielt den Abschnitt Wehr - Öflingen und die Baufirma Asprion aus Aschaffenburg erwarb den Abschnitt Öflingen - Säckinggen.

Die Oberleitung für die Bauausführung führte der Großherzogliche Baudirektor von Württemberg aus.

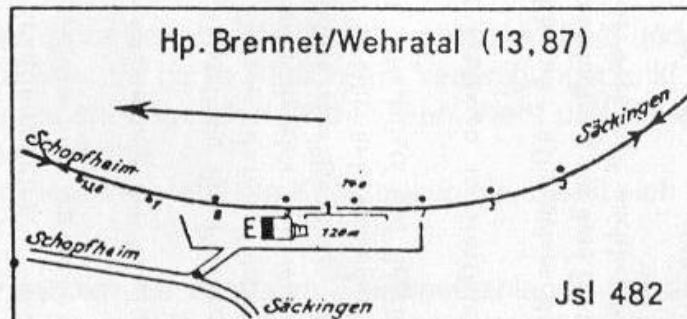
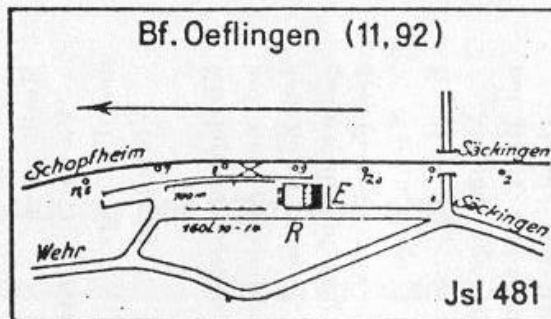
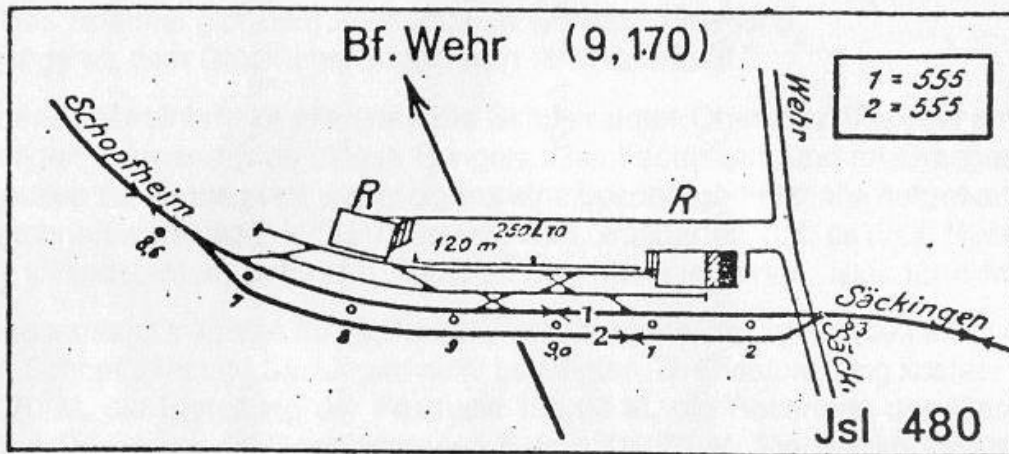
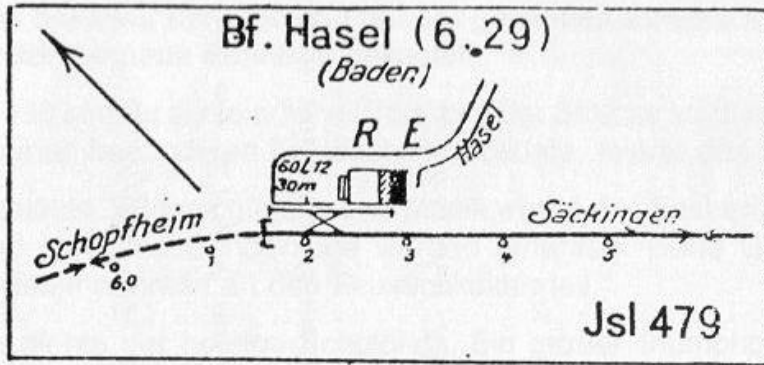
Der Bau des Tunnels erwies sich als äußerst schwierig. Ständige Wassereinbrüche hemmten den Baufortschritt. Auch fehlte es an der rechtzeitigen Zufuhr der Gewölbequader aus der Pfalz und dem Odenwald, und des Kalks, der vom Vierwaldstätter See herangeschafft werden mußte. Für den Materialtransport verlief vom Bahnhof Schopfheim eine besondere 2,8 km lange Bahn zu den Installationsplätzen. Das Material für die Haseler Tunnelseite mußte mit gewöhnlichen Fuhrwerken auf der Landstraße über den Berg befördert werden. Den Abtransport besorgten drei Lokomotiven mit 90 Schuttwagen und 50 Plattformwagen. Täglich verkehrten jeweils aus beiden Tunnelseiten 10 bis 12 Materialzüge. Insgesamt wurden 216.340 cbm Stein ausgebrochen. Mit dem Ausbruchmaterial füllte die Bahn hauptsächlich das tiefergelegene Gelände neben der Wehra beim Bahnübergang auf.

Am 19. Mai 1889 trafen die Bauarbeiter von beiden Seiten in der Mitte des Tunnels zusammen. Am 12. März 1890 konnte der letzte Stein im Tunnel eingefügt werden.

Auch die Vollendung der Wehra-Brücke, das zweitgrößte Projekt, führte zu großen Schwierigkeiten, zumal die Brückenelemente wegen Streiks nicht rechtzeitig von der Brückenbauanstalt Kaiserslautern geliefert werden konnten. Am 26. Oktober 1889 wurde die letzte Niete geschlagen und am 27. März 1890 die Probelastungen mit Erfolg durchgeführt. Die Brücke stellte ein Meisterstück der damaligen Technik dar.

Auf dem Abschnitt Schopfheim - Säckinggen waren während der Bauzeit 1300 Mann, überwiegend Italiener und eine kleine Anzahl Bayern und Tiroler beschäftigt. Nur zu einem verschwindend kleinen Prozentsatz wurden einheimische Arbeiter eingesetzt. Die Bevölkerung soll weder Geschick noch Neigung für eine solche Art von Beschäftigung besessen haben. Es war auch keine leichte Arbeit. Trotz aller Schutzmaßnahmen mußten acht Arbeiter im Tunnel und fünf auf der Strecke ihr Leben lassen.

In den Anliegergemeinden galten zuweilen italienische Verhältnisse. Entlang der Bahnstrecke entstanden italienische Wirtschaften und Ladengeschäfte. Auch die ortsansässige Bevölkerung verdiente sehr gut an den Bauarbeitern. Beim Geländeverkauf und an Fuhrleistungen für die Bauunternehmer wurden hohe Gewinne erzielt.



Gleispläne der Bahnhöfe der Wehratalbahn

Einladung.

P. P. O. G. R. A. M. M.

Eintätlich der Eröffnung der Eisenbahn findet
hier ein Fest mit amstehendem Programm statt,
wenn wir Sie freundlichst einladen.

Wehr, den 12. Mai 1890.

Der Festausschuss.

Montag, 19. Mai: Schüßerfahrt und Bewirtung
der Schüßer.

Dienstag, 20. Mai: Eröffnungsfest.

Morgens 4 Uhr: Bellschüsse und Tagwache durch
Musik.

Vormittags 7/10 Uhr: Sammlung der Vereine auf
dem Festplatz.

Vormittags 10 Uhr: Aufstellung des Festzuges.

10^{1/2} u. n.: Festzug durch Thalstrasse,
Kirchgasse, Laeben, Oberwehr, durch's Thal zum Bahnhof und Aufstellung daselbst zum Empfang der mit den Zügen von 7/12. 12^{1/4} Uhr ankommenden Festgäste: hierauf Zug auf den Festplatz und Begrüssung der Festgäste daselbst.

Nachmittags 1 Uhr: Festessen im Gasthaus zur Krone.

Nachmittags von 3 Uhr ab: Allgemeines Bankett mit Musik und Gesangsunterhaltung auf dem Festplatz.

Abends 7/9 Uhr: Feuerwerk und nachher Packelzug.

Der Festausschuss.

Anmerkung. 1. Bei ungünstiger Witterung ist Bankett mit Musik und Gesang in den Gasthäusern
2. Bestellungen zum Festessen, das (Gedeck zu 3 Mk. (ohne Wein) wollen bis längstens Donnerstag den 15. dem Festausschuss angezeigt werden.

Ende Februar 1890 war der Oberbau auf der gesamten Strecke fertig. Etwas über 11 Mio. Mark hatte die neue Bahnlinie gekostet.

Am 20. Mai 1890 konnte die feierliche Eröffnung der Strecke stattfinden. Hauptsächlich Wehr, das einen besonderen Festausschuß bildete, feierte das Ereignis.

Mit Glockengeläute, Böllerschüssen und Musik wurde das Fest eröffnet. Ein großer Festumzug fand statt und Sonderzüge wurden gefahren. Hohe Gäste aus Basel, Karlsruhe und Berlin nahmen an den Feierlichkeiten teil.

Als Festplatz diente der heutige Schulplatz. Ein großer Triumphbogen begrüßte die Gäste mit den Worten:

„Das Rheintal gibt dem Wiesental im Wehratal die Hand,
möge es zum Glück und Segen sein für's Vaterland.“

An der Ackerrainbrücke pflanzten die Schüler unter Oberlehrer Reichel eine Linde zur stetigen Erinnerung an dieses Ereignis. Das Festessen fand im Grasgarten des Gasthauses zur Krone statt, wofür eigens eine besondere Festhalle aufgebaut wurde. 175 Personen waren alleine beim Festessen im Grasgarten, gab es doch Nudelsuppe, Forellen, Rindsbraten, Schinken, Geflügel und Meringentorten, alles für 4 Mark.

Die gesamten Unkosten für die Feierlichkeiten mußte die Gemeinde Wehr bezahlen, da sich Schopfheim und Säckingen nicht beteiligten. Die Festordnung kostete zu jener Zeit 9,70 M, die Erstellung der Festhalle 100,00 M, die Rechnung des Gasthauses Adler zur Bewirtung der Festjungfrauen betrug 116,70 M. Sie verzehrten 96 l Wein, 92 Bier und 138 Wecken.

Die Betriebsentwicklung der Wehratalbahn

Auf der Strecke wurden in Hasel, Öflingen und Brennet-Wehratal je eine Billetausgabestelle mit Berechtigung zur Güterannahme eingerichtet. Der Haltepunkt Fahrnau-Tunnel erhielt nur eine Billetausgabe.

Wehr hatte als einziger Bahnhof der Strecke etwas größere und reichlichere Einrichtungen für den Verkehr, da diese Station am Vereinigungspunkt zweier Täler und in der Mitte der zusammenhängenden Orte Flinken, Wehr und Enkendorf lag. Er erhielt auch eine Bahnexpedition.

Wehr hatte mit Brennet-Wehratal ein Kreuzungsgleis, damit sich die Züge begegnen konnten.

Im Jahre 1892 wurden die zentralen Stellwerksanlagen auf den Stationen Hasel, Wehr, Öflingen und Brennet-Wehratal fertiggestellt und im Jahre 1893 in Betrieb genommen. Der Bahnhof Wehr wurde mit acht Fahrstraßen, sechs Weichenhebeln und fünf Signalhebeln eingerichtet. Der Bahnhofblock war mechanisch, ein Streckenblock fehlte bis zur Streckenstilllegung.

Wehr erhielt zwei Stellwerke, für die jedoch keine besonderen Gebäude errichtet wurden. Stellwerk I befand sich in einem eisernen Schutzkasten, über den später eine primitive Holzhütte gebaut wurde. Die Weichenwärter klagten im Winter über Kälte, im Sommer über große Hitze. Vom Stellwerk I wurden noch die Schranken für einen Bahnübergang bedient.

Das Fahrdienstleiter-Stellwerk II, welches Weichen-, Block- und Signalkurbeln enthielt, wurde im Freien unter dem Bahnsteigdach neben dem Fahrdienstzimmer aufgestellt, wo es auch bis zur Streckenstilllegung verblieb.

In den sechziger Jahren sollten die Signal- und Stellwerksanlagen durch ein neues Drucktastenstellwerk ersetzt werden. Jedoch Geldmangel, Uneinigkeit, aus welchen Mitteln dies bezahlt werden sollte, und Ungewißheit über den Bestand der Strecke vereitelten dies. Nur die Weichen wurden hierfür umgebaut. Daher erlangte die Stellwerksanlage in Wehr die Berühmtheit, die älteste Deutschlands zu werden, mit altbadischer Kugelblockanlage. Ein im Bau befindlicher Streckenblock für einen Gleisanschluß auf der freien Strecke wurde vor Vollendung von der Stilllegung überrascht.

Auch das letzte badische Hauptsignal auf der Signalbrücke in Richtung Schopfheim konnte diese Bahnlinie ihr Eigen nennen. Die Signalbrücke wurde 1970 wegen Baufälligkeit abgerissen und durch neue Formsignale ersetzt. Das ausgemusterte Signal sollte den Weg in ein Museum finden.

Anfangs fuhren die durchgehenden Züge von Basel über Schopfheim - Wehr nach Säckingen, Schopfheim - Zell wurde als Stichbahn betrieben. Reine Güterzüge verkehrten in den ersten Jahren nicht, nur Personenzüge und gemischte Züge.

Ein besonderer geschichtlicher Abschnitt für die Wehratalbahn begann mit dem Jahr 1913. Am 13. Januar 1913 fuhr auf ihr die erste elektrische Lokomotive. Am 13. September 1913, Tag der Einweihung des neuen Badischen Bahnhofs Basel, führte die Badische Staatsbahn hier und auf der Wiesentalbahn eine Versuchsstrecke für den elektrischen Zugbetrieb ein. Zwischen den Jahren 1962 und 1967 ersetzte die Bundesbahn die alte Fahrleitung durch die Regelfahrleitung Bauart 1952. Im Jahre 1978, sieben Jahre nach der Stilllegung des Personenzugverkehrs, baute die DB die gesamte Fahrleitung ab.

Schon von den ersten Betriebsjahren an fuhr die Wehratalbahn Verluste ein und so ist es geblieben. Im Jahre 1911 wurde die Station Fahrnau-Tunnel von einer Billetausgabe zu einem Haltepunkt zurückgestuft und im Jahre 1924 geschlossen.

Im Jahr 1915 stellte die Bahnmeisterei Wehr ihren Betrieb ein.

Den Bahnhof Brennet-Wehratal schloß die Bahnverwaltung im Jahre 1924. Er wurde erst wieder geöffnet, als die Gemeinden einen jährlichen Kostenzuschuß von 1.200 Mark zahlten.

Der Bahnhof Hasel nannte sich ab 1961 nur noch unbesetzter Haltepunkt und der Bahnhof Öflingen verlor ab 1965 den Wagenladungsverkehr, um ab 1966 nur noch als Haltepunkt mit Agentur betrieben zu werden.



Bahnhofsgebäude Fahrnau Tunnel (Foto: Gerber)



Bahnhofsgebäude Hasel (Baden) (Foto: Gerber)



Bahnhof Wehr (Baden) (Foto: Gerber)



Stellwerk in Wehr (Baden) (Foto: Gerber)



Bahnhofsgebäude Öflingen (Foto: Gerber)



Bahnhofsgebäude Brennet/Wehratal (Foto: Gerber)

Es läßt sich darüber streiten, ob die Bahn eine Fehlinvestition war. Sie wurde in erster Linie für strategische Zwecke gebaut. Sie errang jedoch sowohl im ersten als auch im zweiten Weltkrieg nicht die Bedeutung für Truppentransporte, die man ihr bei der Planung beigemessen hatte. Die ganzen Umgehungsbahnen liefen zu dicht an der Grenze. Verkehrsgeografisch und volkswirtschaftlich war sie der Strecke Basel - Konstanz nicht gewachsen.

Im Sommer 1959 setzte die Bundesbahn in den Früh- und Abendstunden die ersten Bahnbusse ein, die die weniger frequentierten Züge ersetzten. Die Bevölkerung akzeptierte dies, zumal die Busse mehrere Haltestellen in den Ortschaften bedienten und daher der Weg zum Bahnhof entfiel. Schließlich verlegte die Bahn den Verkehr immer mehr auf die Straße, so daß Ende der sechziger Jahre mehr Reisende mit dem Bus als mit dem Zug fuhren.

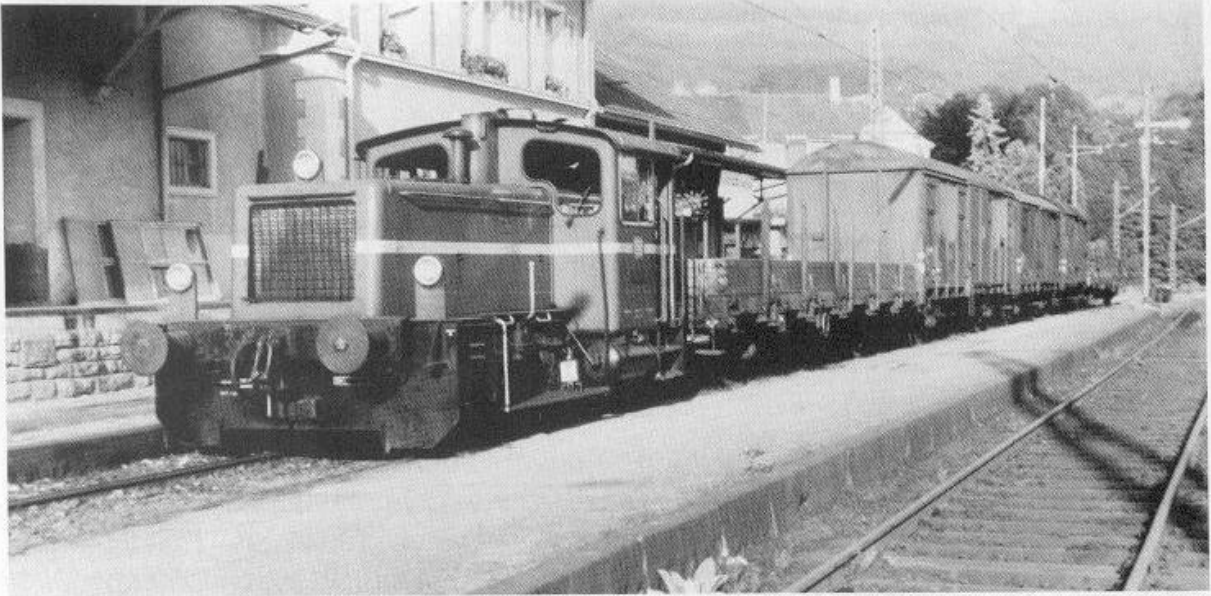
Der Kraftverkehr übernahm die hochtarifierten Fertigprodukte, während der Bahn auf dieser Strecke die weniger frachtgünstigen Rohprodukte und Verpackungsmaterial verblieb.

Nachdem der Kraftwagen sowohl den Güterverkehr als auch den Personenverkehr an sich gerissen hatte, wurde die Wehratalbahn für den Betreiber immer uninteressanter. Als auch das Militär keine strategische Notwendigkeit in dieser Bahnlinie sah, erfolgte am 23. Mai 1971 die Gesamtstillegung des Abschnittes Schopfheim - Wehr und die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Wehr und Säckingen.



Letzter Personenzug am 23.05.1971. Nur wenige Bürger nahmen Abschied vom Personenverkehr auf der Wehratalbahn. Nur die Schüler des Gymnasiums und der Handelschule in Säckingen, sowie die Eisenbahnfreunde Wehratal arrangierten sich und schmückten den letzten Zug. (Foto: Gerber)

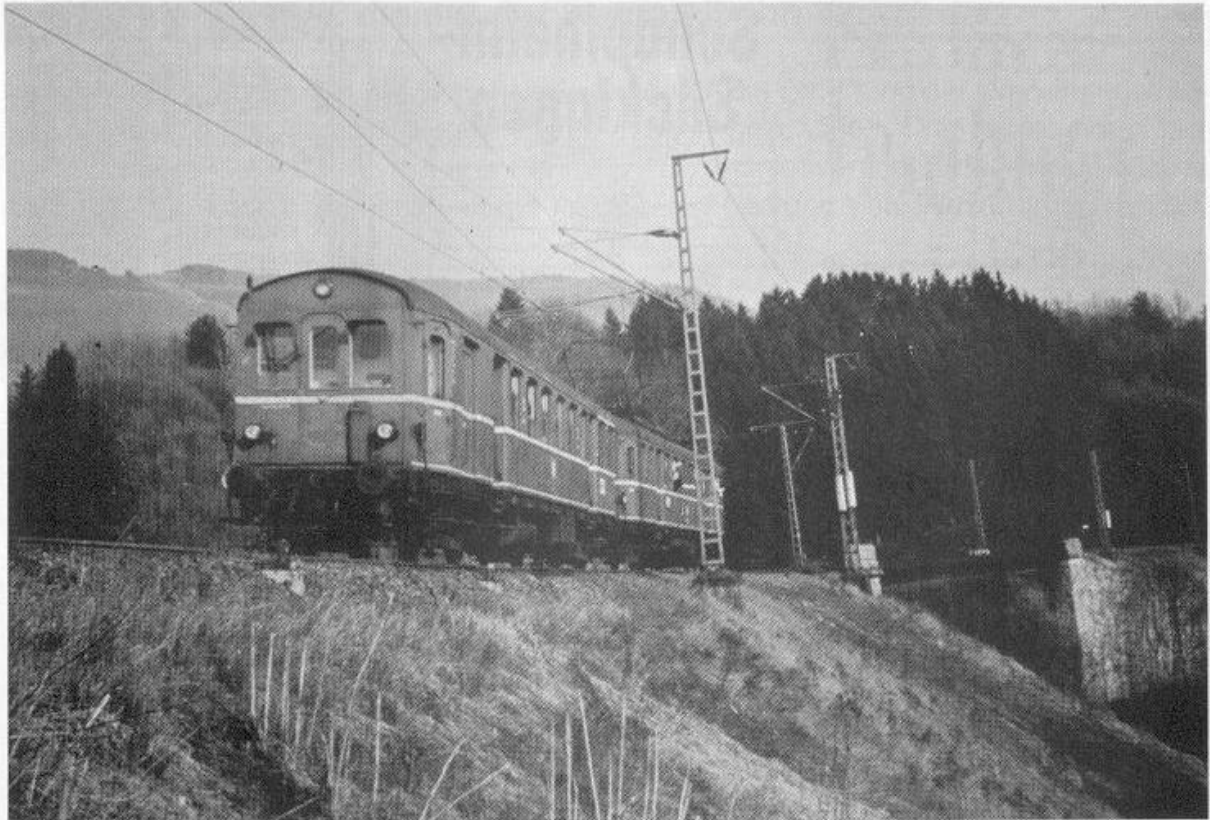
Der letzte Güterzug fuhr im August 1971 zwischen Schopfheim und Wehr. Heute pendelt noch ein Güterzugpaar zwischen Säckingen und Wehr. Wie lange noch? Seit 1. Januar 1976 wird in Wehr kein Stückgut mehr umgeschlagen. Der Wagenladungsverkehr wird nicht mehr lange beibehalten werden können.



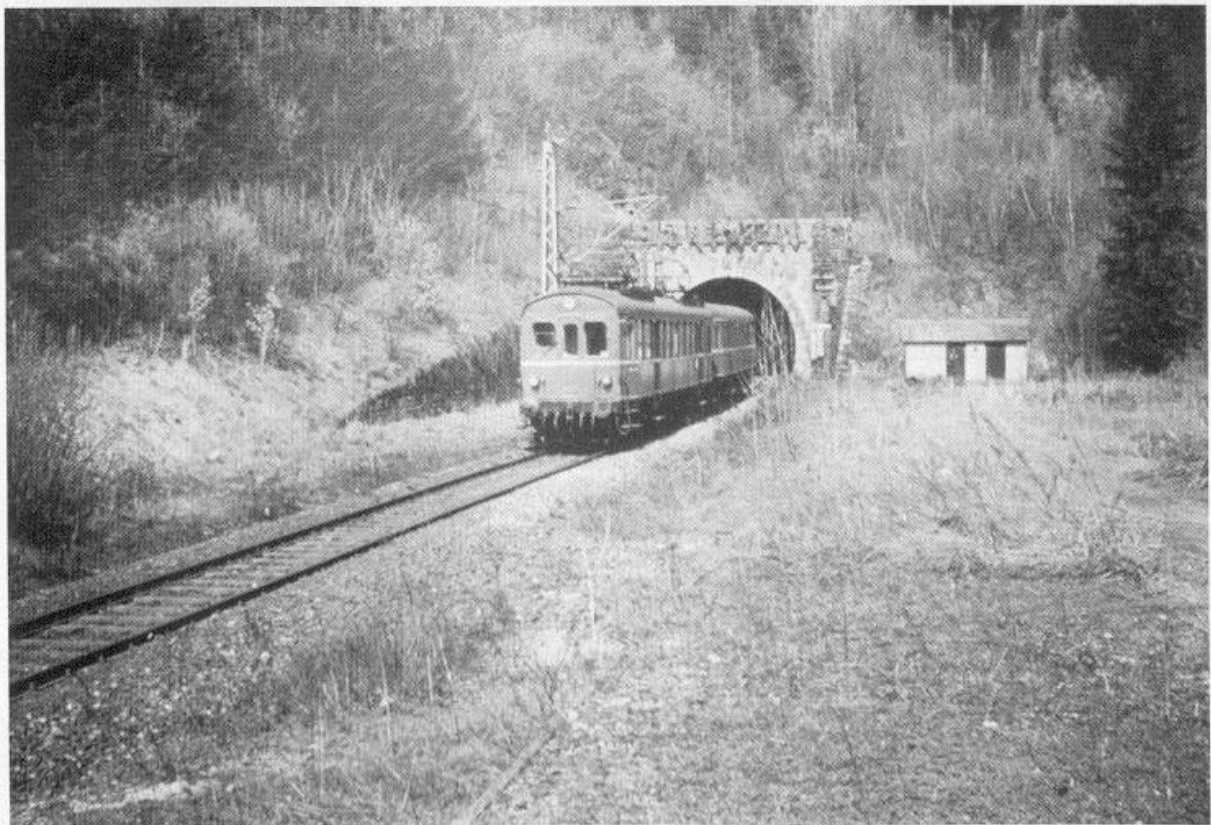
Letzter Güterzug nach Schopfheim, gezogen durch eine Köf III, verläßt im August 1971 den Bahnhof Wehr Richtung Schopfheim. (Foto: Gerber)



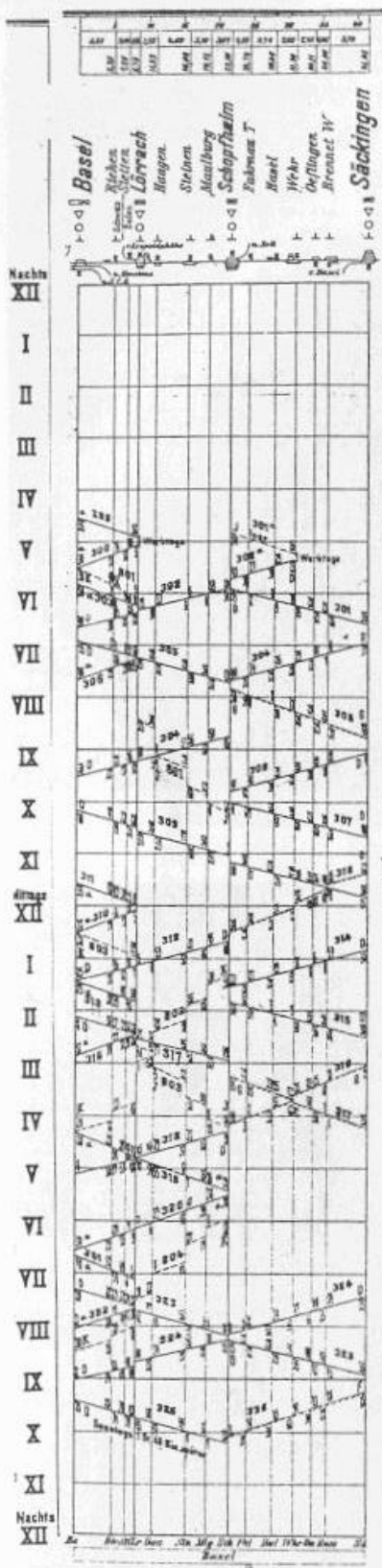
ET 85 bei der Ausfahrt Richtung Schopfheim. Diese Triebwagen hielten bis zur Stilllegung der Wehratalbahn den Personenverkehr aufrecht. Die Triebwagen wurden 1927-1933 in Bayern in Betrieb genommen. Höchstgeschwindigkeit: 75/100 km/h; Leistung: 500 kW. (Foto: Gerber, 1971)



ET 85 nach Ausfahrt aus dem Bahnhof Wehr an der Wehrabrücke (Foto: Gerber 23.5.71)

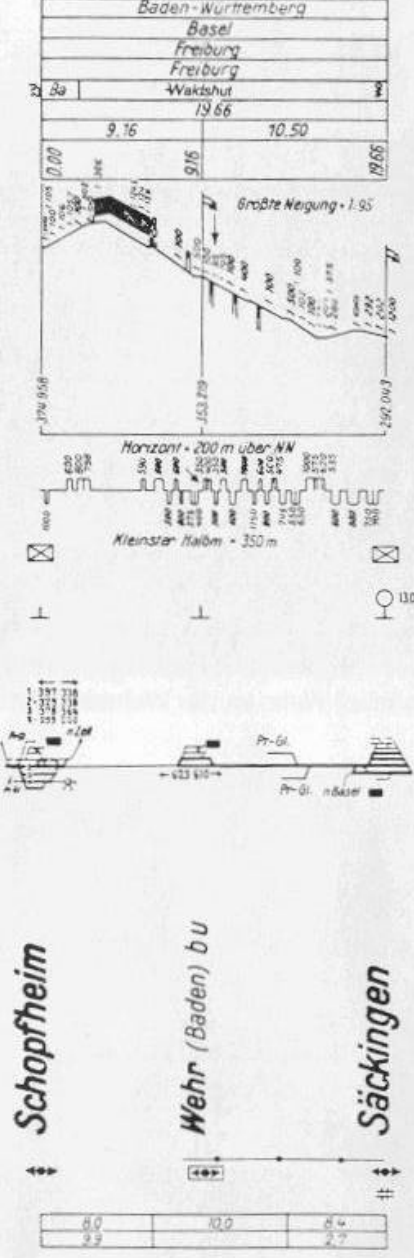


ET 85 bei Einfahrt in Tunnel auf der Haseler Seite (Foto: Gerber 23.5.71)



Bildfahrplan (innerdienstlicher graphischer Fahrplan) für die Wehratalbahn aus dem Jahre 1890

Schopfheim-Säckingen



Neigungsverhältnisse der Wehratalbahn (Bildfahrplankopf 1978)

*** 304d Schopfheim-Säckingen und zurück (Elektrischer Betrieb)**

km	BD Karlsruhe	Zug Nr	4872	4874	4878	4880	4884	4886	4890	4894	4898	4899	4895	4891	4887	4885	4883	4800	4875	4870	4868	4866	4864	4862	4860	4858	4856	4854	4852	4850	4848	4846	4844	4842	4840	4838	4836	4834	4832	4830	4828	4826	4824	4822	4820	4818	4816	4814	4812	4810	4808	4806	4804	4802	4800	4798	4796	4794	4792	4790	4788	4786	4784	4782	4780	4778	4776	4774	4772	4770	4768	4766	4764	4762	4760	4758	4756	4754	4752	4750	4748	4746	4744	4742	4740	4738	4736	4734	4732	4730	4728	4726	4724	4722	4720	4718	4716	4714	4712	4710	4708	4706	4704	4702	4700	4698	4696	4694	4692	4690	4688	4686	4684	4682	4680	4678	4676	4674	4672	4670	4668	4666	4664	4662	4660	4658	4656	4654	4652	4650	4648	4646	4644	4642	4640	4638	4636	4634	4632	4630	4628	4626	4624	4622	4620	4618	4616	4614	4612	4610	4608	4606	4604	4602	4600	4598	4596	4594	4592	4590	4588	4586	4584	4582	4580	4578	4576	4574	4572	4570	4568	4566	4564	4562	4560	4558	4556	4554	4552	4550	4548	4546	4544	4542	4540	4538	4536	4534	4532	4530	4528	4526	4524	4522	4520	4518	4516	4514	4512	4510	4508	4506	4504	4502	4500	4498	4496	4494	4492	4490	4488	4486	4484	4482	4480	4478	4476	4474	4472	4470	4468	4466	4464	4462	4460	4458	4456	4454	4452	4450	4448	4446	4444	4442	4440	4438	4436	4434	4432	4430	4428	4426	4424	4422	4420	4418	4416	4414	4412	4410	4408	4406	4404	4402	4400	4398	4396	4394	4392	4390	4388	4386	4384	4382	4380	4378	4376	4374	4372	4370	4368	4366	4364	4362	4360	4358	4356	4354	4352	4350	4348	4346	4344	4342	4340	4338	4336	4334	4332	4330	4328	4326	4324	4322	4320	4318	4316	4314	4312	4310	4308	4306	4304	4302	4300	4298	4296	4294	4292	4290	4288	4286	4284	4282	4280	4278	4276	4274	4272	4270	4268	4266	4264	4262	4260	4258	4256	4254	4252	4250	4248	4246	4244	4242	4240	4238	4236	4234	4232	4230	4228	4226	4224	4222	4220	4218	4216	4214	4212	4210	4208	4206	4204	4202	4200	4198	4196	4194	4192	4190	4188	4186	4184	4182	4180	4178	4176	4174	4172	4170	4168	4166	4164	4162	4160	4158	4156	4154	4152	4150	4148	4146	4144	4142	4140	4138	4136	4134	4132	4130	4128	4126	4124	4122	4120	4118	4116	4114	4112	4110	4108	4106	4104	4102	4100	4098	4096	4094	4092	4090	4088	4086	4084	4082	4080	4078	4076	4074	4072	4070	4068	4066	4064	4062	4060	4058	4056	4054	4052	4050	4048	4046	4044	4042	4040	4038	4036	4034	4032	4030	4028	4026	4024	4022	4020	4018	4016	4014	4012	4010	4008	4006	4004	4002	4000	3998	3996	3994	3992	3990	3988	3986	3984	3982	3980	3978	3976	3974	3972	3970	3968	3966	3964	3962	3960	3958	3956	3954	3952	3950	3948	3946	3944	3942	3940	3938	3936	3934	3932	3930	3928	3926	3924	3922	3920	3918	3916	3914	3912	3910	3908	3906	3904	3902	3900	3898	3896	3894	3892	3890	3888	3886	3884	3882	3880	3878	3876	3874	3872	3870	3868	3866	3864	3862	3860	3858	3856	3854	3852	3850	3848	3846	3844	3842	3840	3838	3836	3834	3832	3830	3828	3826	3824	3822	3820	3818	3816	3814	3812	3810	3808	3806	3804	3802	3800	3798	3796	3794	3792	3790	3788	3786	3784	3782	3780	3778	3776	3774	3772	3770	3768	3766	3764	3762	3760	3758	3756	3754	3752	3750	3748	3746	3744	3742	3740	3738	3736	3734	3732	3730	3728	3726	3724	3722	3720	3718	3716	3714	3712	3710	3708	3706	3704	3702	3700	3698	3696	3694	3692	3690	3688	3686	3684	3682	3680	3678	3676	3674	3672	3670	3668	3666	3664	3662	3660	3658	3656	3654	3652	3650	3648	3646	3644	3642	3640	3638	3636	3634	3632	3630	3628	3626	3624	3622	3620	3618	3616	3614	3612	3610	3608	3606	3604	3602	3600	3598	3596	3594	3592	3590	3588	3586	3584	3582	3580	3578	3576	3574	3572	3570	3568	3566	3564	3562	3560	3558	3556	3554	3552	3550	3548	3546	3544	3542	3540	3538	3536	3534	3532	3530	3528	3526	3524	3522	3520	3518	3516	3514	3512	3510	3508	3506	3504	3502	3500	3498	3496	3494	3492	3490	3488	3486	3484	3482	3480	3478	3476	3474	3472	3470	3468	3466	3464	3462	3460	3458	3456	3454	3452	3450	3448	3446	3444	3442	3440	3438	3436	3434	3432	3430	3428	3426	3424	3422	3420	3418	3416	3414	3412	3410	3408	3406	3404	3402	3400	3398	3396	3394	3392	3390	3388	3386	3384	3382	3380	3378	3376	3374	3372	3370	3368	3366	3364	3362	3360	3358	3356	3354	3352	3350	3348	3346	3344	3342	3340	3338	3336	3334	3332	3330	3328	3326	3324	3322	3320	3318	3316	3314	3312	3310	3308	3306	3304	3302	3300	3298	3296	3294	3292	3290	3288	3286	3284	3282	3280	3278	3276	3274	3272	3270	3268	3266	3264	3262	3260	3258	3256	3254	3252	3250	3248	3246	3244	3242	3240	3238	3236	3234	3232	3230	3228	3226	3224	3222	3220	3218	3216	3214	3212	3210	3208	3206	3204	3202	3200	3198	3196	3194	3192	3190	3188	3186	3184	3182	3180	3178	3176	3174	3172	3170	3168	3166	3164	3162	3160	3158	3156	3154	3152	3150	3148	3146	3144	3142	3140	3138	3136	3134	3132	3130	3128	3126	3124	3122	3120	3118	3116	3114	3112	3110	3108	3106	3104	3102	3100	3098	3096	3094	3092	3090	3088	3086	3084	3082	3080	3078	3076	3074	3072	3070	3068	3066	3064	3062	3060	3058	3056	3054	3052	3050	3048	3046	3044	3042	3040	3038	3036	3034	3032	3030	3028	3026	3024	3022	3020	3018	3016	3014	3012	3010	3008	3006	3004	3002	3000	2998	2996	2994	2992	2990	2988	2986	2984	2982	2980	2978	2976	2974	2972	2970	2968	2966	2964	2962	2960	2958	2956	2954	2952	2950	2948	2946	2944	2942	2940	2938	2936	2934	2932	2930	2928	2926	2924	2922	2920	2918	2916	2914	2912	2910	2908	2906	2904	2902	2900	2898	2896	2894	2892	2890	2888	2886	2884	2882	2880	2878	2876	2874	2872	2870	2868	2866	2864	2862	2860	2858	2856	2854	2852	2850	2848	2846	2844	2842	2840	2838	2836	2834	2832	2830	2828	2826	2824	2822	2820	2818	2816	2814	2812	2810	2808	2806	2804	2802	2800	2798	2796	2794	2792	2790	2788	2786	2784	2782	2780	2778	2776	2774	2772	2770	2768	2766	2764	2762	2760	2758	2756	2754	2752	2750	2748	2746	2744	2742	2740	2738	2736	2734	2732	2730	2728	2726	2724	2722	2720	2718	2716	2714	2712	2710	2708	2706	2704	2702	2700	2698	2696	2694	2692	2690	2688	2686	2684	2682	2680	2678	2676	2674	2672	2670	2668	2666	2664	2662	2660	2658	2656	2654	2652	2650	2648	2646	2644	2642	2640	2638	2636	2634	2632	2630	2628	2626	2624	2622	2620	2618	2616	2614	2612	2610	2608	2606	2604	2602	2600	2598	2596	2594	2592	2590	2588	2586	2584	2582	2580	2578	2576	2574	2572	2570	2568	2566	2564	2562	2560	2558	2556	2554	2552	2550	2548	2546	2544	2
----	--------------	--------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	---

Die Triebfahrzeuge, die auf der Wehratalbahn verkehrten

Zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs durch die Eröffnung der Umgebungsbahnen mußte die Staatsbahn weitere Triebfahrzeuge beschaffen. Dies waren neun Tendermaschinen der Gattung Ie, neun Personenzuglokomotiven mit Tendern der Gattung II und sechs Güterzuglokomotiven mit Tendern der Gattung VIIa. Weiterhin verkehrten die IIIa und IVc.

Mit Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes am 13. September 1913 mußten die Dampfloks nach und nach den elektrischen weichen.

Die Badische Staatsbahn beschaffte sich elektrische Lokomotiven der Gattung A1, A2 und A3. Die Loks der Baureihen A2 und A3 wurden im Jahr 1927 in E 61.0 und E 61.2 umbenannt.

Für den Güterverkehr kamen ab 1920 die preußischen Güterzugloks EG 502 bis 506 (später E 70) zum Einsatz. Diese Maschinen wurden 1938 ausgemustert. 1923 bis 1927 kam die ES2 (E 00 02) als Exot von der Strecke Dessau - Bitterfeld - eine 2'B1' Schnellzuglok mit einer Höchstgeschwindigkeit von V_{max} 110 km/h - zur Wehratalbahn. Ab 1930 schickte die Reichsbahndirektion Halle die unter dem Namen "Bügel-eisen" bekanntgewordenen Loks der BR E 71 nach dem Wiesen- und Wehratal. Bis 1958 bestimmten sie das Bild der Wehratalbahn. Von 1939 bis 1945 spielte die österreichische E 33 eine Gastrolle. Die ehemals bayrischen Ep 2 (E 32) und die E 44 hatten die preußischen Maschinen abgelöst. Auch die E 91 - eine preußische Güterzuglokomotive - fuhr nur solange auf der Wehratalbahn bis man merkte, daß sie für den Oberbau zu schwer war.

Am 28. September 1935 stellte sich der neue Triebwagen ET 25 auf der Wehratalbahn vor. Die Triebwagen - Höchstgeschwindigkeit 120 km/h auf einer Strecke mit V_{max} 65 km/h - boten bis in die sechziger Jahre einen modernen Nahverkehr. Dann wurden sie in den Raum Stuttgart abgezogen.

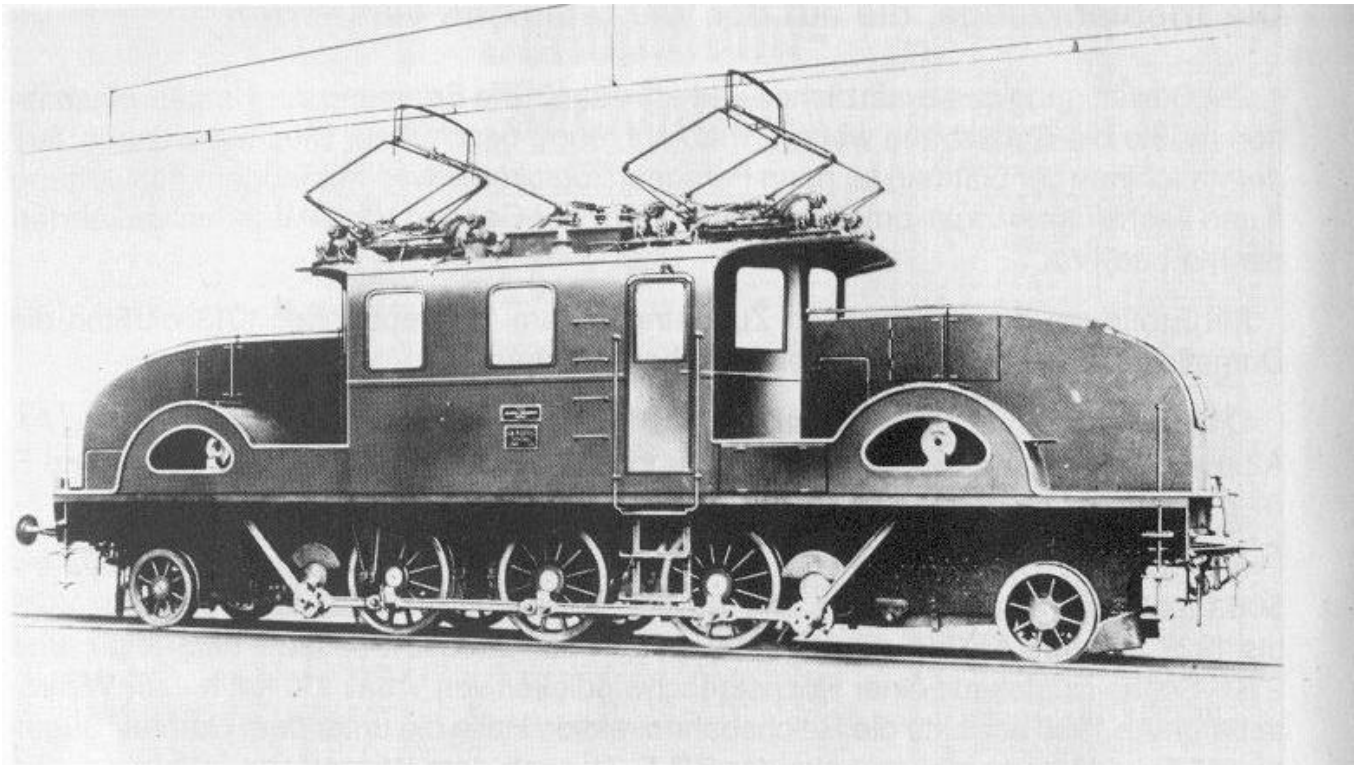
Ein Museumsexemplar des ET 25 ist heute beim Bahnbetriebswerk Haltingen für Sonderfahrten beheimatet.

Für Züge, die über die Wehratalbahn hinausfahren, wurden Dampfloks der Baureihen 50, 57 und 75, manchmal auch eine BR 38 (P 8) eingesetzt.

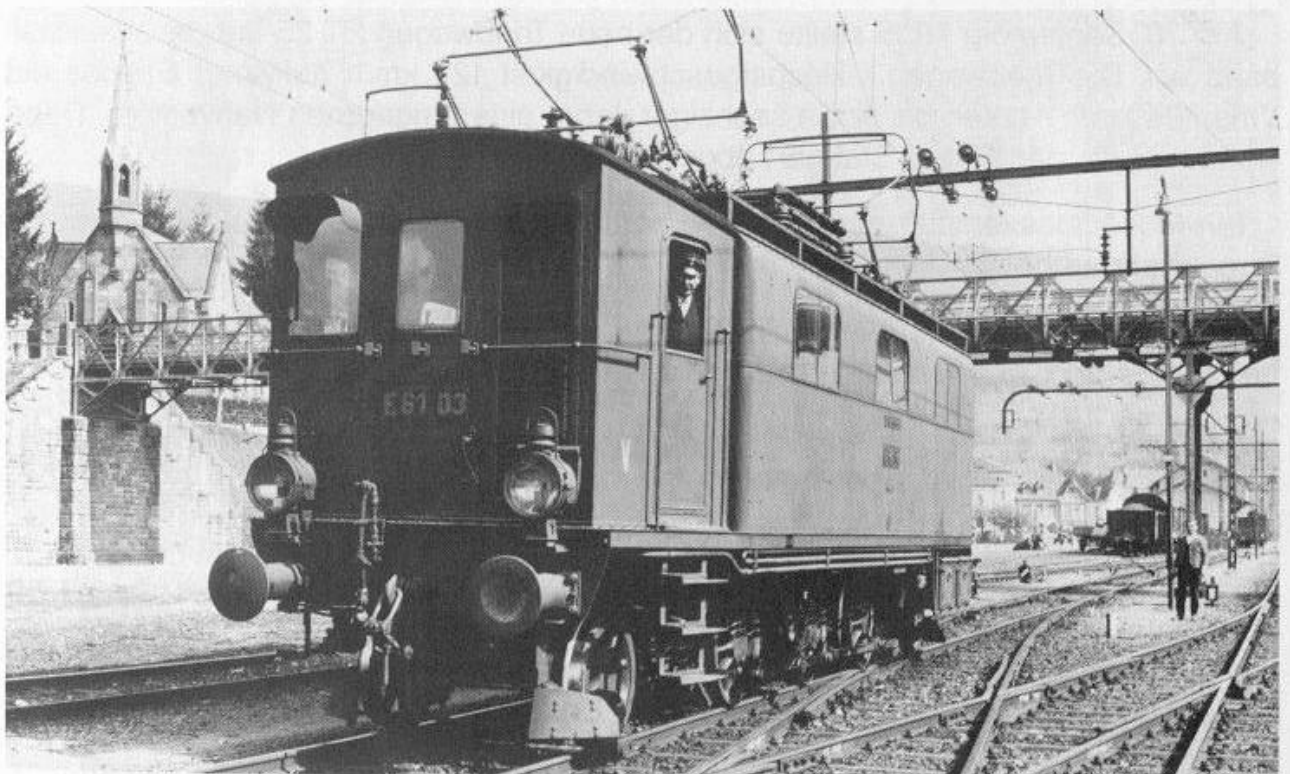
Auch der ETA 515 (ein Akku-Triebwagen) und nach dessen Zurückziehung, die Diesellok BR 212 fuhren den Bahnhof Wehr an.

Nachdem die Wehratalbahn immer mehr zum Auslaufbetrieb abgestuft wurde, mühten sich in den letzten vier Jahren die altersschwachen Triebwagen der BR ET 85 auf der Wehratalbahn ab. Bei Ausfällen bediente eine moderne E 41 mit Personenzugwagen den Nahverkehr. Vor der endgültigen Stilllegung des Personenverkehrs sollten ihn Schienenbusse der BR 98 nochmals retten. Dazu kam es jedoch nicht mehr.

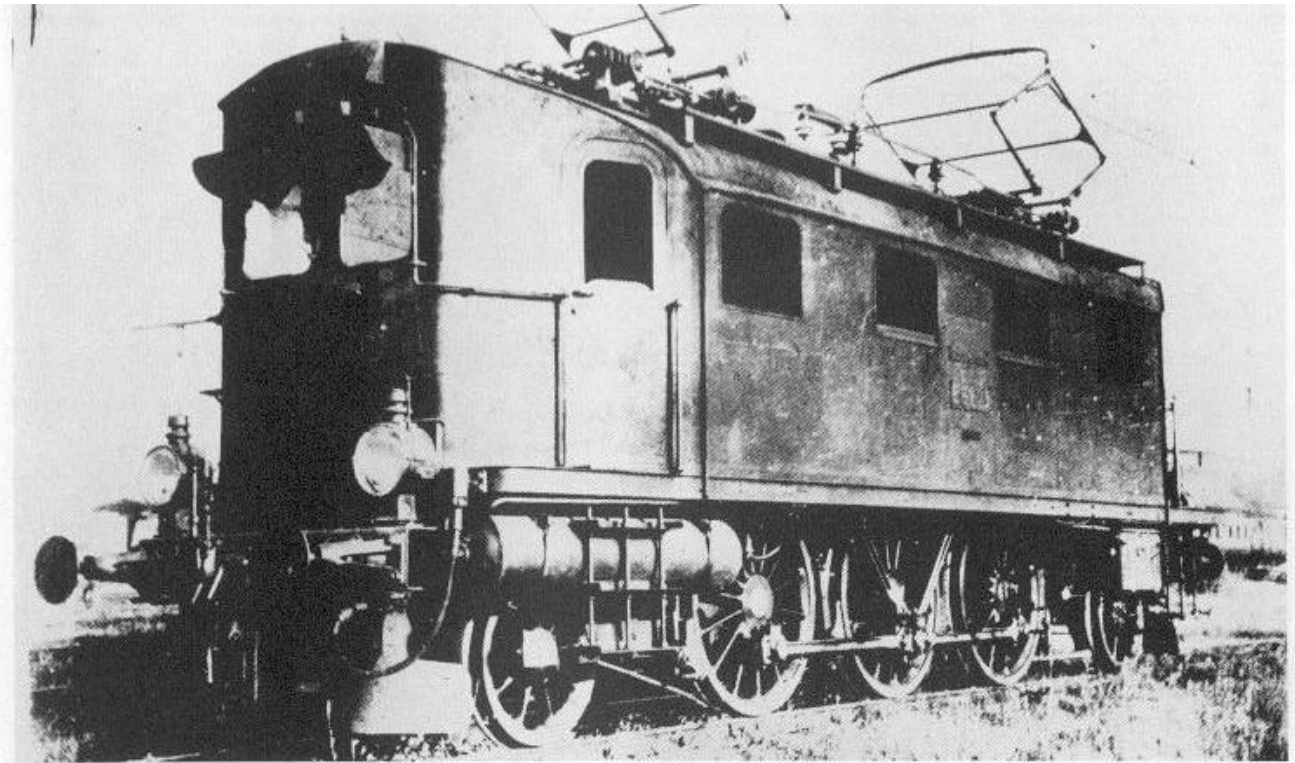
Mit der Aufgabe des durchgehenden Güterzugverkehrs im Jahre 1966 versah eine Kleinlok der BR 332 den örtlichen Güterverkehr. Heute tuckert eine Rangierlok der BR 360 mit einigen Güterwagen von Rheinfeldern nach Wehr.



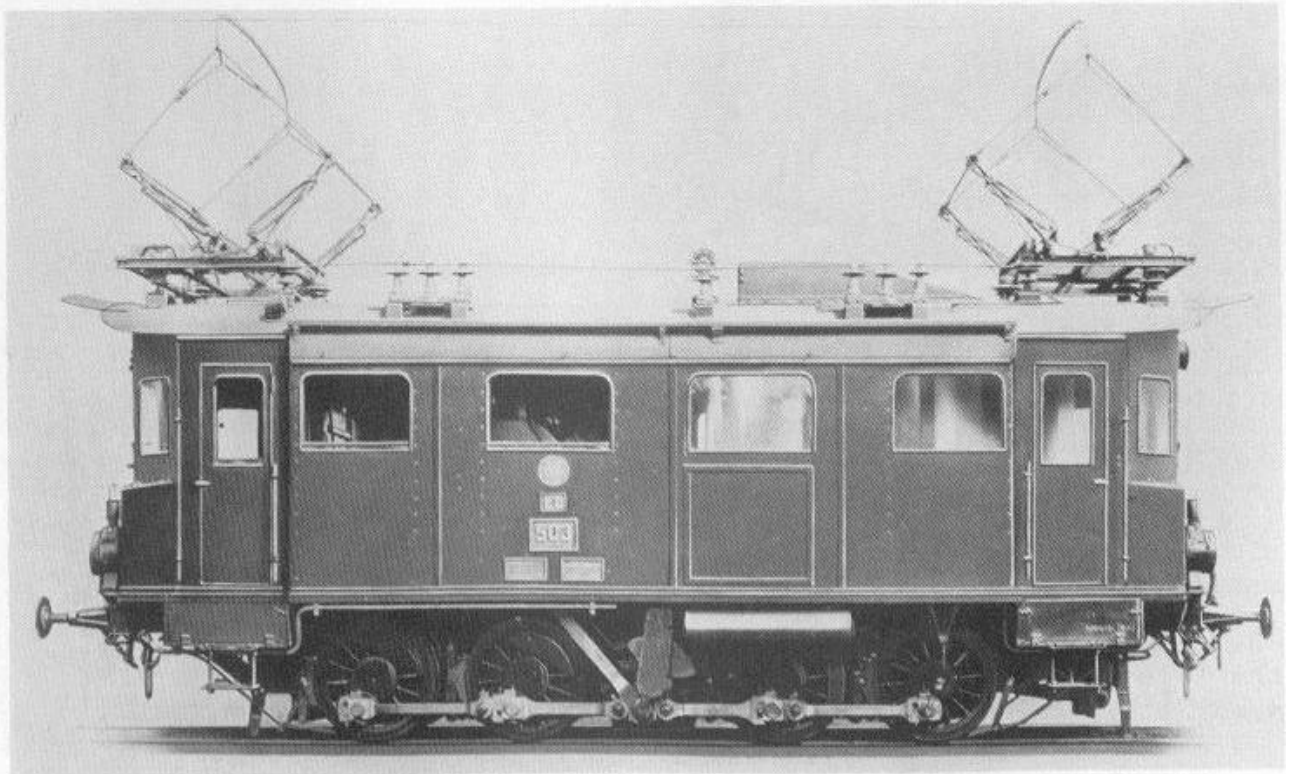
Gattung A 1: erste elektrische Personenzuglokomotive der Badischen Staatsbahn. Sie wurde 1910 gebaut und machte ihre Probefahrten auf den Strecken Murnau - Oberammergau und Dessau - Bitterfeld, wo sie Güterzüge mit 1400 t Gewicht beförderte. Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h; Leistung: zwei Motoren mit je 600 PS über Blindwelle und Stangen; Gesamtgewicht: 72 Mp; Treibraddurchmesser: 1400 mm; Hersteller: Maffei und SSW (Foto: Archiv DB)



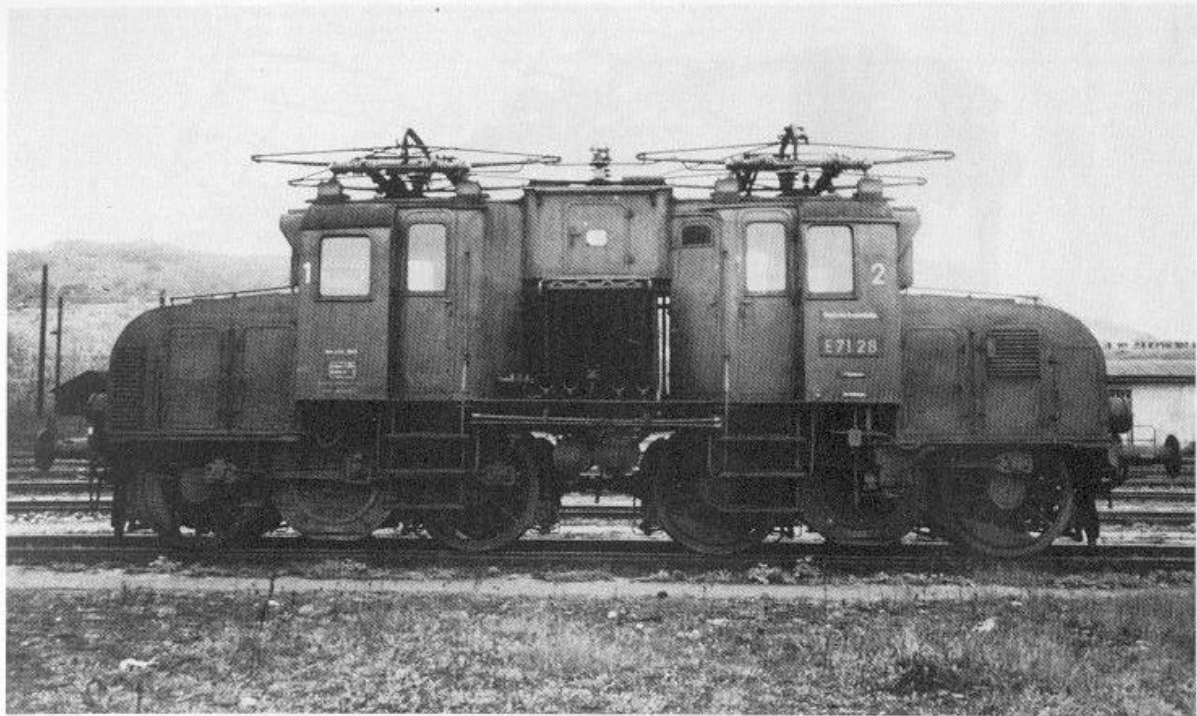
Elektrische Lokomotive der Wiesen- und Wehratalbahn Bauart A 2; Baureihe: E 61; Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h; Leistung: 750 kW; Last: 71 Mp; Indienststellung: 1911 (Foto: DB Aufnahme beim Bahnhof Wehr)



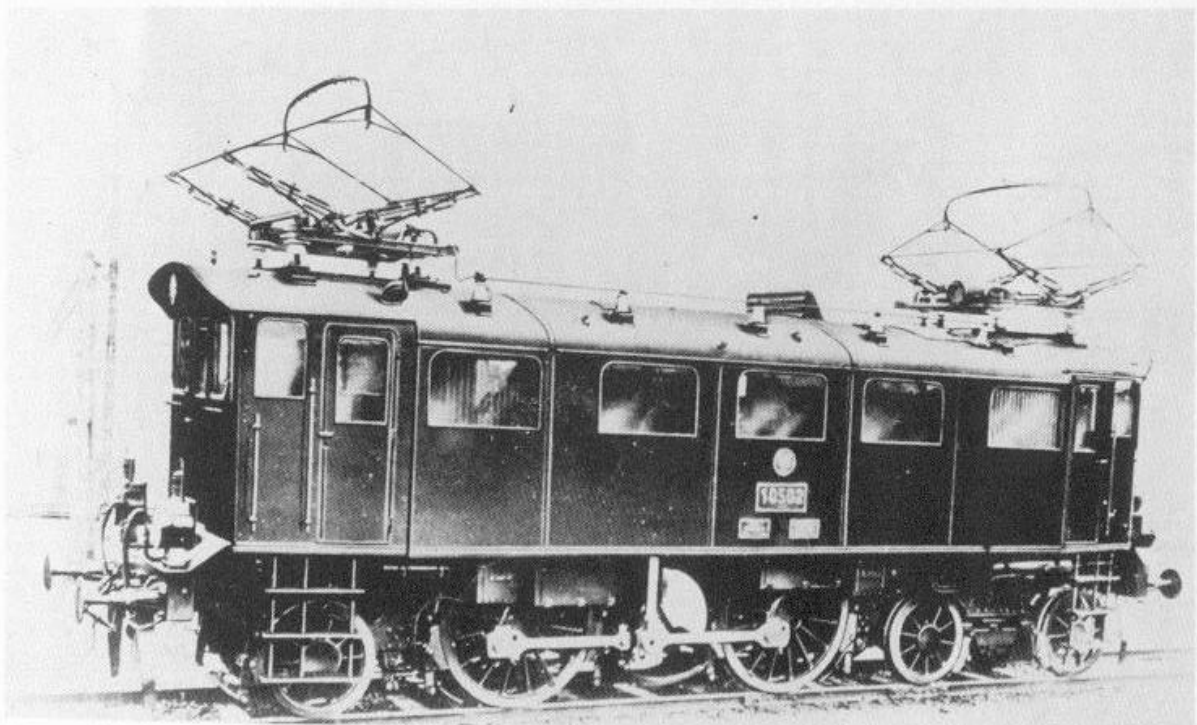
Badische A 3 für die Wiesen- und Wehratalbahn gebaut. DR Baureihe E 61.2 gebaut 1913 von BBC, ausgemustert 1930; Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h; Leistung: 660 kW; Last: 70 Mp; Motoren: 2 (Foto: DB)



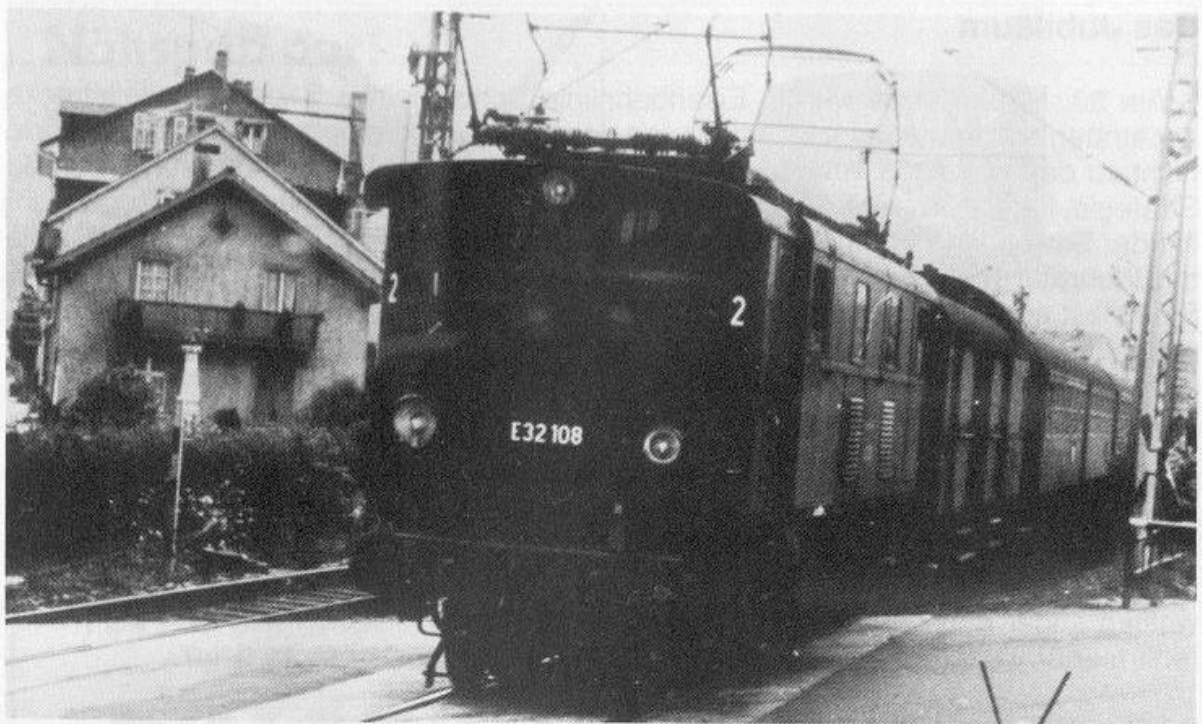
Preuß. EG 502 und 503. Sie kamen im Jahre 1920 von der Strecke Dessau - Bitterfeld zur Wiesen- und Wehratalbahn; DR Baureihe E 70; Indienststellung: 1911; Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h; Leistung: 588 kW; Last: 66 Mp (Foto: DB)



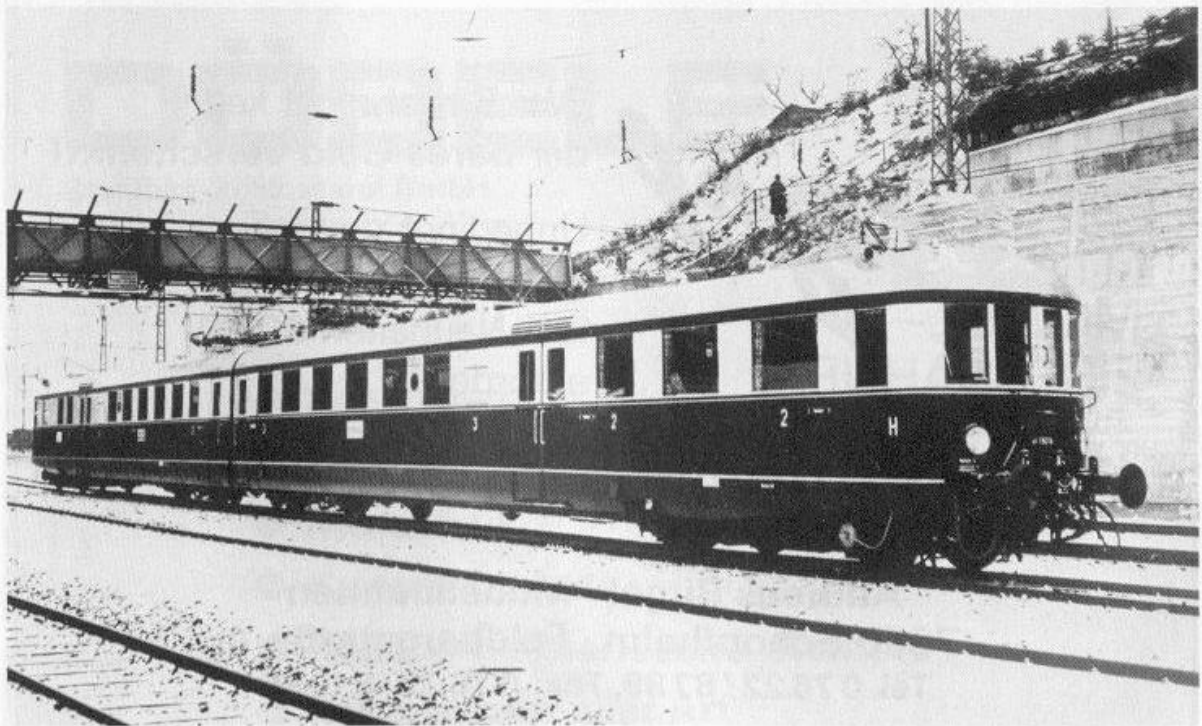
Preuß. EG 511 - 531 kamen nach ihrem Umbau in den Jahren 1930/31 zur Wiesen- und Wehratalbahn. Sie wurden in den Jahren 1914 - 1921 für die preuß. Staatsbahn indienstgestellt. DR Baureihe E 71; Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h; Leistung: 780 kW; Last: 65 Mp; Ausmusterung: 1959 (Foto: DB)



Preuß. ES 2 kam ebenfalls von der Strecke Dessau - Bitterfeld. Sie war dort für den Schnellzugdienst vorgesehen. Vor ihrer Ausmusterung im Jahre 1927 fuhr sie noch vier Jahre auf der Wehratalbahn. Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h; Leistung: 662 kW; Last: 72 Mp; Motoren: 1 (Foto: DB)



Die bay. Personenzuglok EP 2 ersetzte ab 1959 die E 71. Wegen Ihrer geringen Achslast war sie - außer der E 41 - die einzige Lok, die wegen des schlechten Oberbaues auf der Wehratalbahn noch fahren durfte. DB Baureihe E 32; Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h; Last: 84 Mp; Leistung: 1010 kW; Indienststellung 1925 und 1932; Motoren: 2 (Foto: DB)



ET 25 015 der Wiesen- und Wehratalbahn; Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h; Indienststellung 1935 -1938; Leistung: 840 kW (Foto: DB)

Das Jubiläum

Am 20. Mai 1890 wurde die Eisenbahnlinie Schopfheim - Säckingen, Teilstrecke der strategischen Bahnen zur Umgehung des Schweizer Gebiets eröffnet. Sie gehörte nicht zu den wichtigen Verkehrsadern, sondern hatte nur lokale Bedeutung. Für die Strategie, für die sie gebaut wurde, konnte sie nicht die Rolle spielen, die ihr zugeordnet wurde. Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erschloß die Bahnlinie das Wehratal und verhalf der dortigen Industrie zum leichteren Anschluß an den Markt. Sie selbst erzielte jedoch keinen Profit. Für das Gewerbe und die Industrie diente sie so lange als willkommenes Transportmittel, bis man sich nach "günstigeren" Möglichkeiten umsehen konnte. Der Güterverkehr und auch der Personenverkehr verlagerten sich auf die Straße.

Nur wenige der Bevölkerung des Wehratales nahmen bei der Einstellung des Personenverkehrs Anteil, obwohl sie sich früher einmal für deren Bau so verbissen eingesetzt hatte. Die Bahn hat noch das 100-jährige Jubiläum erreicht. Mehr wird für die Zukunft nicht zu erwarten sein. Viele haben sich über ihr Überleben Gedanken gemacht und wollten sogar den durchgehenden Personennahverkehr wieder reaktivieren. Leider fehlt hierfür weiterhin der Bedarf.

(Rainer Gerber)

Birgel
MODELL-
EISENBAHNEN

Wer **Birgel** nicht kennt,
der **bares Geld verschenkt!**

Unbedingt den neuen,
gratis Preiskatalog
incl. Neuheiten 90/91
anfordern.

Wir führen auch ein umfangreiches Zubehörprogramm.

Andreas Birgel · Modellbahnen
7860 Schopfheim · Feldbergstraße 4
Tel. 0 76 22 / 87 99, Fax: 0 76 22 / 619 96

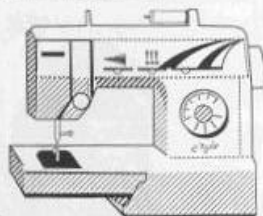
Nähspaß pur!

Das Sondermodell
mit einer tollen
Ausstattung zum
Sonderpreis von

548,- DM

- Praktisches Stichmusterprogramm
- Knopflochautomatik
- Nähfuß-Druckautomatik
- Von oben einlegbare Klarsichtspule

STYLE



SINGER
tell

Karin's Nähparadies

Karin Kaiser
7867 Wehr · Hauptstr. 60
Tel. 0 77 62/ 32 53

SINGER*
...immer ein guter Weg

* eine Schutzmarke von THE SINGER COMPANY

Ich bin fit für



Kabelanschluß

Guten Festverlauf wünscht

Radio Huber

Inh. Franz Gallmann
Basler Straße 25 · Tel. 0 77 61/ 85 85
7867 Wehr-Brennet

Ihr Fachgeschäft
für Kabel- und Satelliten-
programme

DÖBELE

Stahlbau-Schlosserei GmbH
7867 Wehr/Baden
Gewerbegebiet Im Hemmet 15
Telefon 0 77 62/ 40 66 · Fax 0 77 62/ 26 16



- Schlosserei
- Stahlbau nach DIN 4100
- Metallbau
- Kunstschmiede
- Rolladen – Markisen – Rolltore
- Reparaturen aller Art



MIT VEREINTEN KRÄFTEN DIE ZUKUNFT GESTALTEN

Sich für die Gemeinschaft einzusetzen heißt, für die Interessen aller aktiv zu sein. Das ist es auch, was Vereine zu einem wertvollen Bestandteil des vielgestaltigen kulturellen und gesellschaftlichen Lebens in der Gemeinde macht. Ihr Vereinsjubiläum ist der beste

Beweis für gemeinsames, erfolgreiches Engagement. Und darauf können alle Mitglieder zu Recht stolz sein.

In diesem Sinne wünschen wir dem Jubiläumsfest ein gutes Gelingen und dem Klub eine dauerhaft gute Zukunft.

wenn's um Geld geht – Sparkasse



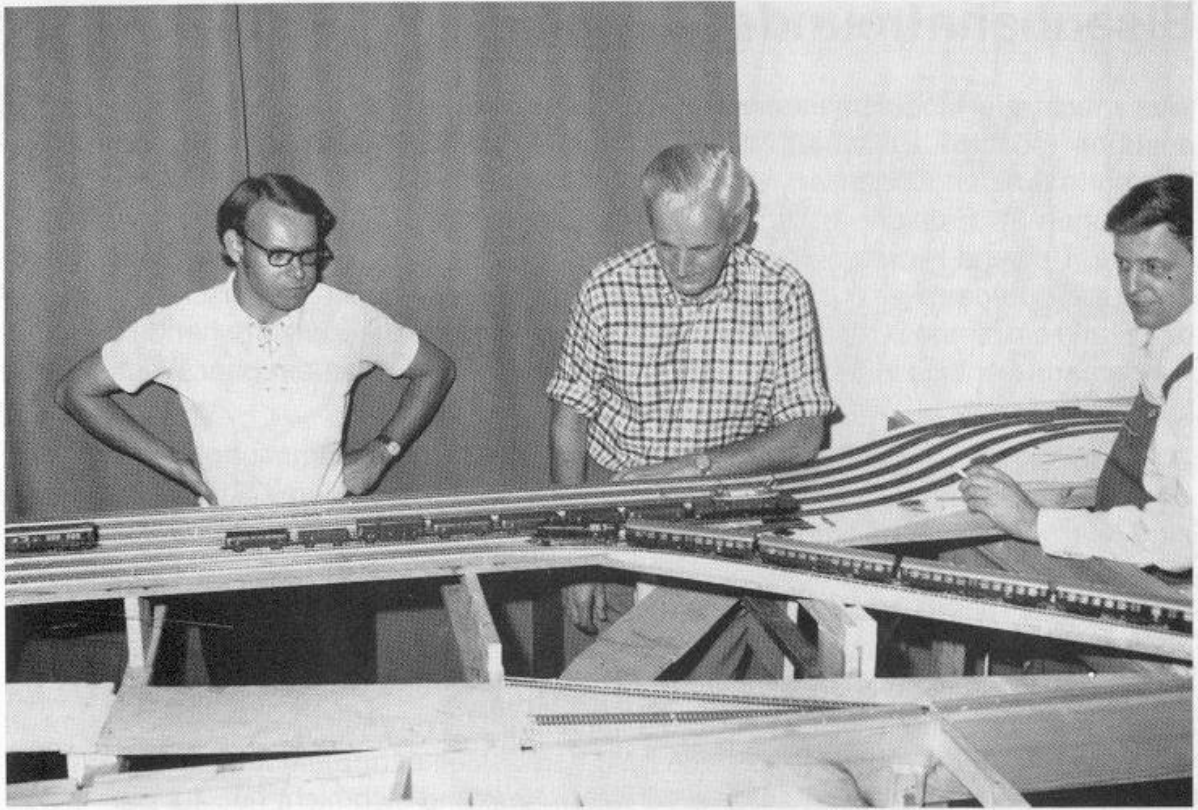
Eisenbahnfreunde Wehratal e.V. 1970 - 1990

Was macht ein Modellbahner, wenn er Platzprobleme hat, aber sein Hobby weiter ausüben möchte? Er schaut sich um nach Gleichgesinnten. So kam auch Franz Wiemann auf den Gedanken, einen Modelleisenbahn-Club zu gründen (= MEC). So geschehen im Frühjahr 1970. Er schrieb verschiedene Clubs an mit der Bitte um Mithilfe. Tips und Hinweise kamen vom MEC Minden, MEC Regensburg, MEC Tübingen u.a. Außerdem half auch die Presse mit. Ein Redakteur einer heimischen Tageszeitung hatte ein offenes Ohr für Franz Wiemann, er verfaßte dementsprechende Berichte. F. Wiemann verteilte Handzettel und mehrere Plakate warben ein paar Wochen lang für sein Anliegen.

Am 13. Juni 1970 aber war es soweit, eine Gründungsversammlung fand in einem Gasthaus in Wehr statt. Gleich 18 Leute schrieben sich ein, zum Oktober hatte man die 1. Satzung fertig, 35 Mitglieder waren nun schon dabei. In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung wurde H. Hangartner (Bad Säckingen) zum 1. Vorsitzenden, F. Wiemann (Wehr) zum 2. Vorsitzenden, R. Gerber (Wehr) zum Kassierer und H. Greiner (Schopfheim) zum Schriftführer gewählt. Die Satzung wurde angenommen und der "e.V." beim Registergericht Schopfheim beantragt. Unter der Nummer VR 115 wurde dem entsprochen. Der ursprüngliche "MEC Wehratal" wurde umbenannt in "Eisenbahnfreunde Wehratal", da sich bald herausstellte, daß die Interessen auf dem Gebiet der Eisenbahn doch sehr verschieden sind und sich nicht nur auf die Modellbahn beschränken. Zum 1. Januar 1971 wurde der Verein in den BDEF (Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.) aufgenommen. Zum Februar 1971 wurde ihm vom Finanzamt Säckingen die "vorläufige Gemeinnützigkeit" zuerkannt.

Zum Fahrplanwechsel im Mai 1971 haben wir EW'ler den letzten planmäßigen Nahverkehrszug Säckingen - Wehr - Schopfheim verabschiedet. Am 7. Juli 1971 stellten wir uns das 1. Mal der Öffentlichkeit in Form einer "Mini"-Ausstellung im damaligen Bahnhofshotel Schopfheim vor. Zum Jahresende wurde F. Wiemann 1. Vorsitzender, da H. Hangartner kurzfristig ausschied. Von der Deutschen Bundesbahn konnten wir unseren ersten Clubraum im Bahnhof Hasel mieten. Von Herbst 1970 bis Sommer 1971 wurde hier von uns der ehemalige Fahrdienstraum renoviert. Doch bald zeigte sich, daß dieser Raum für uns wenig geeignet war. Nasse Wände und ständige Einbrüche in dem unbewohnten und einsam gelegenen Gebäude veranlassten uns, nach einer neuen Unterkunft Ausschau zu halten. Da der Wartesaal im Bahnhof Wehr nach der Einstellung des Personenverkehrs im Mai 1971 nicht mehr benötigt wurde, konnten wir 1972 dorthin umziehen.

Die nächste größere Veranstaltung starteten wir im Oktober 1974 in Rheinfeldern. Unser erster großer Erfolg. Daraufhin wurden wir vom Werbechef eines Haager Großversandhauses/Kaufhauses für November und Dezember 1975 engagiert. Für 6 Wochen lieferten wir die Dekoration von 3 Schaufenstern, betreuten eine Modellbahnanlage und führten DB-Filme vor. Danach entstand der Gedanke, eine Modellbahn-Vorführ-Anlage für Ausstellungen in Teilen zu bauen. 1976 konnten wir die erste Teil-Anlage (damals sprach noch niemand von Modulen!) in Säckingen vorstellen. Zum Jahr 1977 wurde die Anlage auf insgesamt 22 m Länge erweitert und hatte nun L-Form. Der erste Verkaufsstand wurde eingerichtet.



Die erste Modellbahn-Anlage des Vereins im Bau (Foto: Dockhorn)



Ausschnitt aus der Vorführanlage, Blick auf die Stadt (Foto: Gunkel)

1978 war unser Verein für ein großes Filmprojekt der MGM, Hollywood und der Bavaria, München tätig. F. Wiemann wurde "Train-Manager" und W. Schepperle Zugführer beim Film "Brass Target". Unser Bekanntheitsgrad stieg wieder mal rapide an. Auch die Ausstellungen wurden langsam aber stetig immer anspruchsvoller! Die traditionellen Clubabende am 1. Mittwoch im Monat wurden immer beliebter. Durchschnittlich besuchen 60 % der Mitglieder diese Abende.

Als der Verein sein 10-jähriges Bestehen feiern kann, war die Mitgliederzahl bereits auf 60 Personen angestiegen. Mittlerweile war der damalige Bahnhofs-Chef von Schopfheim, Herbert Kreuzfeldt, zum Schriftführer geworden. Das letzte "Kreuzfeldtsche Protokoll" wurde am 9.10.1980 bei einer der zahlreichen Vorstandssitzungen vorgelesen. Seine Protokolle waren immer ein "Ohrenschmaus". Sie enthielten zur Auflockerung immer heitere Nebensächlichkeiten. Im Lauf der Jahre wurden die Clubabende, Bastelabende und Vorstandssitzungen immer lockerer und geselliger. Die anfänglichen steifen Zusammenkünfte wurden so durch kameradschaftliches Beisammensein abgelöst. Die Clubabende mit Film- oder Diavorführungen, zu denen auch immer Gäste willkommen sind, finden nun schon seit mehreren Jahren immer am ersten Mittwoch eines Monats statt. Gebastelt wird am Donnerstagabend im Vereinslokal im Bahnhof Wehr.

Gute Verbindungen wurden auch zur Deutschen Bundesbahn geknüpft. Sie bietet uns immer wieder Gelegenheit, an verschiedenen Veranstaltungen mitzuwirken: am 14./15.2.1981 in Grenzach zum 125-jährigen Jubiläum der Strecke Basel - Bad Säckingen (in Zusammenarbeit mit dem Briefmarkensammlerbund Grenzach), im Oktober des gleichen Jahres in Bad Säckingen zum 125-jährigen Jubiläum der Strecke Basel - Waldshut. Im Juni 1982 sind wir auf dem Bahnhofsfest in Lörrach mit dabei, Verkaufsstand, Ausstellungs-Exponate und Personal für Aufsicht und Lokmitfahrten werden von uns beige-steuert. Der Verkaufsstand mausert sich langsam zu einer "Fundgrube" für alle Eisenbahnfans, auch modellbahnmäßig.

Seit 1980 im Herbst haben wir auch eine gut funktionierende Jugendgruppe, in den ersten Jahren unter der Leitung unseres 1. Vorsitzenden. Im November 83 war die erste Ausstellung in Wehr im alten Wehrahofsaal mit Besucher-Rekord. Vor einer Ausstellung in Wehr hatten wir immer etwas Angst, weil wir in Wehr überwiegend als "Spielzeug-Eisenbahner" angesehen wurden. Aber wir haben die Leute überzeugt und gezeigt wie man eine richtige Ausstellung macht! Vorher jedoch stand unsere Mitwirkung im Juni beim Rheinfelder Bahnhofs-Fest, im Mai auf dem Lörracher Bahnhofs-Fest, im September beim "70 Jahre elektrische Traktion auf der Wiesentalbahn" und beim Tag der offenen Tür im Bahnbetriebswerk Haltingen auf dem Programm.

Am 27.10.1984 waren wir Ausrichter der Regionaltagung Süd-West der BDEF-Vereine in Weil am Rhein. 70 Vertreter von 16 Vereinen gaben sich die Ehre. Als "Schmankerl" für Eisenbahnfreunde wurden sie von uns und der Deutschen Bundesbahn über die damals noch kompletten Gleis-Schlaufen des Badischen Rangierbahnhofes Basel gefahren.

Zum 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen 1985 wirkten wir auch mit. Einmal beim Rampenfest im April in Lörrach und Basel und dann mit verschiedenen Groß-Modellen von April bis Oktober im Europa-Park in Rust. In Nürnberg mit all

seinen Jubiläums-Aktivitäten verbrachten wir 2 Tage. Im August 1986 nahm der EW-Reisedienst seine Arbeit auf. Durch die plötzliche schwere Erkrankung des 1. Vorsitzenden mußte die Ausflugsorganisation in andere Hände gegeben werden. Und siehe da, auch das gelang. Der EW-Reisedienst unter J. Heimlich machte Fortschritte: Zum September 1989 wurde der historische Elektro-Triebwagen der Baureihe ET 25 gechartert und eine überaus erfolgreiche Fahrt von Wehr nach St. Goarshausen durchgeführt. Der Bürgermeister von Wehr, Herr Klaus Denzinger, schickte mit grüner Kelle und roter Mütze den ersten Personenzug seit 1971 von Wehr aus auf seine Reise. Hätte man den ET 25 mit weiteren Wagen verstärken können, so wäre er trotzdem komplett ausgebucht gewesen.

Alljährlich veranstalten wir am Wochenende nach Buß- und Betttag an wechselnden Orten eine Ausstellung, um unsere Vereinstätigkeit einer breiteren Öffentlichkeit zu präsentieren. So waren wir schon in der ganzen Region von Weil am Rhein bis Murg zu Gast. Im November 1989 belegten wir mit unserer Ausstellung ein ganzes Schulhaus in Steinen im Wiesental. Auch hier war dem Verein wieder ein großer Erfolg beschieden. Deshalb werden wir auch weiterhin in verschiedenen Orten "auftreten".

Ebenfalls aktiv sind wir über unsere Landesgrenzen hinaus. So ging vor 10 Jahren der Fricktaler Eisenbahn Club durch unsere Hilfe hervor. Ebenso wird seit rund 10 Jahren die Verbindung mit den Freunden vom Modellbahnclub RAMCAS Mühlhausen/Elsass gepflegt. Durch diese Freundschaft konnten wir unsere Modellbahn-Vorführanlage auch schon im Eisenbahn-Museum von Mühlhausen einem interessierten ausländischem Publikum vorstellen.

Seit dem frühen Herbst 88 arbeitet unser Vorstand an der Vorbereitung der Jubiläumsfeier "100 Jahre Wehratalbahn und 20 Jahre Eisenbahnfreunde Wehratal e.V."



Das von Vereinsmitgliedern gebaute Großmodell der E 71 (Foto: Wiemann)

An genau den Tagen, an denen vor 100 Jahren die Wehratalbahn feierlich eröffnet wurde, nämlich am 19. und 20. Mai, veranstalten wir am Bahnhof Wehr ein Rampenfest. Trotz enormer Schwierigkeiten, auch von Seiten der Deutschen Bundesbahn, können wir mit Pendelfahrten zwischen Wehr und Bad Säckingen für diese zwei Tage wenigstens eine Teilstrecke der Wehratalbahn wieder mit Personenverkehr beleben. Der historische Schienenbus der Baureihe VT 95 konnte hierzu vom Verkehrsmuseum Nürnberg gechartert werden. Wir hoffen, daß zahlreiche Menschen eine gemütliche Bahnfahrt auf der alten Wehratalbahn genießen werden.

20 Jahre "Eisenbahnfreunde Wehratal"! Es waren Jahre fruchtbringender Arbeit, Arbeit die das Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Vereinsmitgliedern förderte, die vielen das schöne Hobby vermittelte, die manchen bei Ausflügen die Welt der Eisenbahn im In- und Ausland näher brachte.

Was werden uns die nächsten 20 Jahre bringen? Arbeit für den Verein, besonders durch die Vorstandsmitglieder. Aber, dessen sind wir uns sicher, Arbeit, die Freude macht, die das Wachsen und Gedeihen des Vereins fördert, die viele Freunde der großen und kleinen Eisenbahn unserem Verein näherbringt. Vor unserem Vereinslokal im Bahnhof Wehr liegen noch die Gleise. Wie lange noch? Wird auch dieser letzte Rest der nun 100-jährigen Wehratalbahn verschwinden? Oder wird einmal neues Leben auf diesen Gleisen herrschen, werden Züge im Verbund einer Regio-S-Bahn Basel-Hochrhein-Wiesental verkehren? Es wäre fast zu schön um wahr zu sein.



Bürgermeister Denzinger schickt den ET 25 auf seine Reise nach St. Goarshausen (Foto: Gunkel)



AUTOHAUS

STÄCHELIN

GMBH

GM

AustraÙe 1+4 7867 Wehr ☎ 07762/9320

In- und Auslandsfahrten
Wir führen auch Kurierfahrten und
Krankentransporte sitzend durch

Wehr **Tel. 0 77 62 / 99 44**

Bei Veranstaltungen in der Stadthalle TAXI-Standplatz
südlich der Halle.

Taxi-Service rund um die Uhr

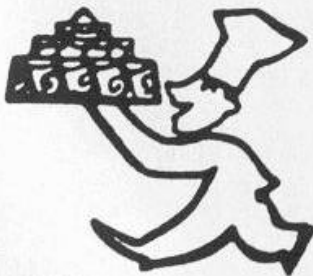


Ihr **Funk-Taxi**

Peter Müller

Café Wunderle

Inh. Fam. P. u. B. Birlin



7867 Wehr/Baden

Hauptstraße 54

Tel. 0 77 62 / 31 86

Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Wehratalbahn

Liebe Festgäste,

Unsere Interessengemeinschaft, welcher 10 aktive Mitarbeiter angehören, wurde am 1. März 1986 gegründet.

Zielsetzung ist die Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Schopfheim, Wehr und Bad Säckingen.

Die nachfolgenden Ausführungen wollen Einblicke in die wechselvolle Geschichte um den Kampf für die Erhaltung der Wehratalbahn geben, Entwicklungen aufzeigen und auch den heutigen Stand unserer Arbeit veranschaulichen.

Unsere ersten Aktivitäten zielten daraufhin, die Landratsämter Lörrach und Waldshut, sowie die Anliegergemeinden von unserer Forderung, "der Wiederinbetriebnahme" in Kenntnis zu setzen. Im gleichen Sinne baten wir das Regierungspräsidium Freiburg, sowie den Bundesverkehrsminister, im Rahmen ihrer Möglichkeiten tätig zu werden.

Schon nach den ersten Antworten war erkennbar, daß unser Vorstoß zwar begrüßt wurde, andererseits aber durch die finanzielle Situation der Landkreise und Gemeinden kaum zu verwirklichen wäre. Die Gemeinden verwiesen insbesondere darauf, daß für eine Wiederinbetriebnahme Investitionen in Höhe von 20 Mio. DM erforderlich sind, die sie unmöglich alleine aufbringen könnten.

Von Seiten der Bundesbahndirektion Karlsruhe wurde uns auf Anfrage mitgeteilt, daß sie an einer Öffnung der Wehratalstrecke kein Interesse besitze. Die Investitionskosten für den Fahrweg und die Sicherungstechnik, sowie ein zu erwartendes Defizit, seien die Gründe ihrer Einstellung. Die Bundesbahn wäre zu einer Reaktivierung der Strecke nur bereit, wenn sich "Dritte" zur Übernahme sämtlicher Investitionskosten und der jährlich nicht durch Erträge gedeckten Kosten bereit erklärten.

Auch das von den drei Staatsbahnen - SBB, DB und SNCF - erarbeitete Konzept einer Regio S-Bahn beinhaltete zu Anfang lediglich die Strecken Basel - Zell, Basel - Müllheim und von Basel nach Waldshut. Auch hier blieb die Wehratalbahn schon bei den Planungen in Vergessenheit.

Den diversen Versuchen unserer Interessengemeinschaft, mit attraktiven Vorschlägen die Strecke zumindest in die Planungen dieser Regio S-Bahn hinein zu bekommen, blieb einige Jahre der Erfolg verwehrt.

Um unser Anliegen auf eine realistische Basis zu bringen, erarbeiteten wir ein konkretes Konzept in Form eines Thesenpapiers, welches Aufschluß über die Finanzierung, sowie ein attraktive Betriebsführung gab.

Um nun auch das Interesse der Bevölkerung zu erkunden, veranstalteten wir eine Ausstellung über die Bahn mit Bürgerbefragung und Vorstellung unseres Konzeptes. Es wurde deutlich, daß das Interesse der Bevölkerung wesentlich größer ist, als allgemein angenommen. Die baldige Schaffung der Bahnverbindung Wiesental - Hochrhein, sowie Zwischenhaltstellen, Taktverkehr und vernünftige Preisgestaltung waren die Vorstellung der Bevölkerung.

Ein neues Problem stellte sich ein. Die Deutsche Bundesbahn stellte nämlich den auf der Strecke befindlichen 3169 m langen Fahrnauer Tunnel für Forschungszwecke über Brandbekämpfung in unterirdischen Verkehrsanlagen zu Verfügung.

Durch dieses Vorhaben sahen wir die "Wiederinbetriebnahme" abermals in weite Ferne gerückt, da nicht zuletzt durch die zu erwartenden Hitzeeinwirkungen größere Schäden am Tunnel zu befürchten waren. Um diesem Vorhaben entgegenzuwirken, beantragten wir beim Landesdenkmalamt in Freiburg die Unterschutzstellung des Bauwerkes.

Mit Datum vom 6.3.1987 stellt die Behörde fest, daß es sich beim Fahrnauer Tunnel ohne Zweifel um ein Kulturdenkmal im Sinne des § 2 des Denkmalschutzgesetzes handelt. Zwar konnten wir durch diese Maßnahme die Versuche verzögern, jedoch nicht vollständig verhindern.

Durch diesen Umstand bildeten sich weitere Gruppierungen, die sich zu unserer Entlastung dem Problem annahmen.

Später folgten immer wieder Ausstellungen und Bürgerbefragungen, um auf die Wehratalbahn aufmerksam zu machen. Auch ein Radiosender befaßte sich mit der Wehratalbahnthematik.

Im März 1987 bekundete der Innenminister des Landes Baden-Württemberg größtes Interesse an der S-Bahn im Dreiländereck. Daraufhin baten wir ihn um eine Stellungnahme. Zeitgleich wendeten wir uns auch an den Justizminister Dr. Heinz Eyrich, der ebenfalls bei politischen Veranstaltungen sich für die Wehratalbahn ausgesprochen hatte.

Nach vielen Schriftwechseln (über 2 Jahre hinweg), bestätigte das Land Baden-Württemberg, daß die Wehratalstrecke ins Anforderungsprofil für eine S-Bahn für das Dreiländereck mit einbezogen wurde und auch die Kosten-Nutzen-Analyse diese Fragestellung beinhaltet.

Trotz wachsendem Zuspruch, jetzt auch auf politischer Ebene, sträubt sich die Eigentümerin der Strecke (die DB) weiterhin hartnäckig gegen die Wiederinbetriebnahme der Strecke.

Am 15. November 1988 leitete die DB das gesetzliche Verfahren zur Einstellung des noch bestehenden Güterverkehrs (Gesamtbetriebes) ein. Auf diese für alle absolut unverständliche Maßnahme reagierten wir unverzüglich mit einem Hilferuf an das Regierungspräsidium Freiburg, sowie an den Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Beide Institutionen lehnten abermals die Entscheidung der Bundesbahn als falsch und folgenschwer im Hinblick auf zukunftsorientierte Nahverkehrskonzepte der hiesi-

gen Region ab. Um die regionalpolitische Stellung in Sachen Wehratalbahn zu verdeutlichen, verfaßte der Regionalverband einen umfassenden mehrseitigen Beschluß an das Innenministerium.

Um weiteren Rückbauaktivitäten seitens der DB auf dem seit 1971 stillgelegten Abschnitt Schopfheim - Hasel - Wehr entgegenzuwirken, war unsere eigens dafür eingesetzte Sondergruppe "Rückbau" zeitweise pausenlos im Einsatz. Allein der Kampf um die Erhaltung oder Belassung der Brückenwiderlager zwischen Hasel und Wehr dauerte ganze 2 Jahre. Aus Karlsruhe wurde mitgeteilt, daß zwar die Brücken abgerissen werden, die Lager jedoch verbleiben. Ebenfalls wurde uns mitgeteilt, daß es nicht beabsichtigt ist, den Fahrweg aus dem Besitz der DB zu nehmen.

Die von der Bundesbahn geplanten Rückbaumaßnahmen des schrottreifen Schieneneroberbaus sowie einzelner Brückenanlagen konnte von uns nicht verhindert werden, da die vorhandenen und abzubrechenden Bahnanlagen in ihrem Bauzustand nicht mehr betriebsicher sind. Diese müßten bei der Einrichtung eines S-Bahn-Betriebes ohnehin erneuert werden.

Nun wird es einzig und allein vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse abhängen, ob und gegebenenfalls in welcher Form eine Wiederinbetriebnahme des Zugverkehrs zwischen Schopfheim und Bad Säckingen erwartet werden kann.

Trotz einiger positiver Entwicklungsansätze haben wir unsere Bedenken, daß die Anforderungen an das S-Bahn-Gutachten den Bedürfnissen unserer relativ dünnbesiedelten Region nicht angepaßt sind. Wir brauchen für unser Gebiet nicht aufwendiges Schienen- und Fahrzeugmaterial, wie in Ballungszentren z.B. Frankfurt, sondern ein einfaches, kostengünstiges, nach der Bauordnung für Straßenbahnen geschaffener Schienenpersonennahverkehr.

Unser aller Ziel sollte es daher auch in Zukunft sein, im Miteinander Lösungen zu finden, die dem berechtigten Anliegen der Bevölkerung Rechnung tragen.

IG Wehratalbahn
Hebding/Völkle

WIR-FÜR-SIE PARFÜMERIE



in Bad Säckingen · Flora-Drogerie · Münsterplatz 32 · Tel. (077 61) 79 49
in Wehr · Storch-Drogerie · Hauptstraße 48 · Telefon (0 77 62) 93 60

Party-Service · Kalte Büffets · Bunte Platten

Feinkosthaus

EICHBERG

Hauptstraße 59 · 7867 Wehr
Telefon 0 77 62 / 87 33



ERRINGER VIELER GOLDMEDAILLEN

Sonderzüge 1 9 9 0
"Der Lustige Wiesentäler"

Deutsche
Bundesbahn



Samstag/Sonntag, 26./27. Mai 1990	Mitternachts-Tanzparty beim EDÖ Reisepreis ab Basel 59.-- DM
Samstag/Sonntag, 09./10. Juni 1990	FISCHMARKT-EXPRESS nach HAMBURG Reisepreis ab Basel 135.-- DM
Samstag/Sonntag, 07./08. Juli 1990	Der Rhein im Feuerzauber; RÜDESHEIM Reisepreis ab Basel 69.-- DM
Samstag, 21. Juli 1990	Fröhliche Moselfahrt nach COCHEM Reisepreis ab Basel 60.-- DM
Sonntag, 09. September 1990	Rhein - Wein - Romantik; BINGEN - OBERWESEL Reisepreis ab Basel 59.-- DM
Samstag/Sonntag, 06./07. Oktober 1990	Mordsgaudi beim Oktoberfest MÜNCHEN Reisepreis ab Basel 66.-- DM
Sonntag, 14. Oktober 1990	Deutsches Weinfest in NEUSTADT (WEINSTRASSE) Reisepreis ab Basel 44.-- DM
Samstag, 27. Oktober 1990	Fröhliche Abschlussfahrt "HERBSTHAUSEN" Reisepreis ab Schopfheim 67.-- DM Reisepreis ab Basel 65.-- DM
Samstag, 08. Dezember 1990	Christkindlmarkt in MÜNCHEN Reisepreis ab Basel 52.-- DM.

Steigen Sie ein - fahren Sie mit!
Beratung und Buchung bei allen Fahrkartenausgaben der Deutschen Bundesbahn,
bei BZ-Reisen, sowie bei den DER-Reisebüros.



Wir empfehlen:

- unser rustikales Bauernbrot
 - verschiedene Vollkornbrote
 - und eine reiche Auswahl an Torten
- Alles aus eigener Herstellung

Bäckerei-Konditorei Fricker · Wehr · Hauptstraße 33

QUELLE-AGENTUR ILONA SCHMIDT

Kauf + Bestell-Shop, Hauptstraße 73, Wehr, Tel. 0 77 62 / 8764

Der freundliche Laden in Ihrer Nachbarschaft 7 Direktverkauf!

Sonderangebote ständig vorrätig!

Bestellung direkt durch unseren Bestell-Computer möglich!

Farbbild-Service, preiswert und schnell (nur 2 Tage!)

Technischer Kundendienst zuverlässig und leistungsstark.

Geschäftszeiten:

Montag – Samstag vormittag 9.00 – 12.00 Uhr, nachmittags 14.30 – 18.00 Uhr

Mittwoch nachmittags geschlossen.

Toto-Lotto-Annahmestelle

BIESINGER · WEHR

Tabakwaren-Großhandel

Aufstellen von Zigaretten-Automaten - Lieferant von Tabakwaren

Schwarzwaldgasthof

Schwert

7867 WEHR

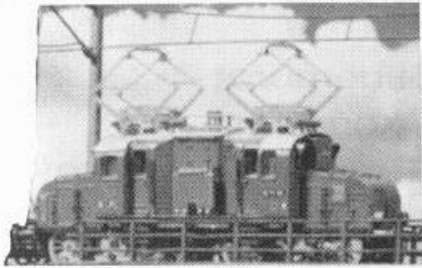
Öflinger Straße 112

Wir empfehlen unsere reichhaltige Speisekarte · Tagesmenue

Fremdenzimmer

Freitag Ruhetag

Auf Ihren Besuch freut sich Familie Kasper



Wehratalbahn ade,
scheiden tut weh!

Ausführung diverser Schreinerarbeiten



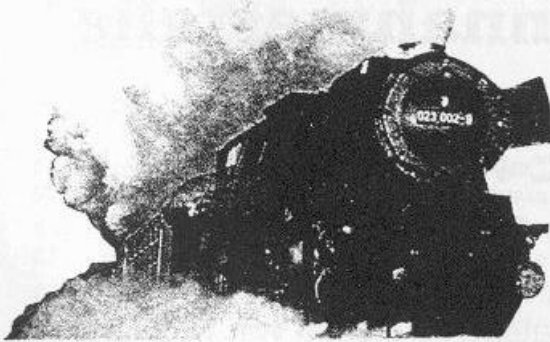
HANS FRÖHLE

Schreinerei – Glaserei
Schallschutz-Fenster und -Türen
Fenster
in Holz – Alu – Kunststoff

7867 Wehr, Bahnhofplatz 5
Telefon 0 77 62 / 92 48

Peters elektro

Elektro- und Ölfeuerungsanlagen GmbH
Wehr, Bahnhofplatz 11, ☎ 0 77 62/94 75



*Zum
Jubiläum
herzliche
Glückwünsche*

Eisenbahnbücher vom Buchhändler

Volk

**BUCHHANDLUNG
SCHREIBWAREN
7867 WEHR/BADEN
Hauptstr. 34 · Tel. 07762/9384**

B



Traditionsreich
wie die
Eisenbahn


wein-brugger

seit 1834
im Familienbesitz



Kompetenz ist die Voraussetzung für den erfolgreichen Aufbau Ihres Vermögens.

Die Beratung beim Vermögensaufbau ist Vertrauenssache. Deshalb kommt es auf einen kompetenten Gesprächspartner an.

Denn bei einem individuellen Vermögensaufbau-Konzept zählen nicht nur die traditionellen Möglichkeiten. Vielmehr sind variantenreiche Ideen und Produkte gefragt, die auf Ihre persönlichen Vermögensziele und Bedürfnisse abgestimmt sind.

Profitieren Sie von dem vielfältigen Angebot der Deutsche Bank-Gruppe. Ob hochverzinsliche Sparpläne, Bausparverträge, Wertpapier- und Immobiliensparpläne oder Lebensversicherungen – wir beraten Sie engagiert und kreativ.

Kommen Sie zu uns, auch wenn Sie noch nicht unser Kunde sind.

Fragen Sie die Deutsche Bank.

Beratung auch
außerhalb der Öffnungszeiten
nach Vereinbarung.

Deutsche Bank 
Filiale Wehr

Chance für jeden

**TOTO-
LOTTO**



Tabakwaren · Zeitschriften · Geschenkartikel
7867 Wehr · Bahnhofplatz 8 · Tel. 07762/2756

GIRO

Technische Kunststoffe

- Wir stellen her:
- Modellbau
 - Formenbau
 - Kunststoffteile
 - Laborzubehör
 - Whirlpools
 - Ski- und Anglerboxen
 - Kunstobjekte
 - Gartenzubehör (Tische-Teiche-Tröge etc.)

Armin Giro

7860 Schopfheim · Mattenleerstraße 26 · ☎ 07622 / 1314

Egger Wallbach a. Rhein
Speiserestaurant · Café

Speise · Restaurant · Cafe

Bad Säckingen · Wallbach · Telefon: 07761 / 8836
☎ CH: 05961 / 8836
· Montag Ruhetag ·

Rustikale Gast- und Gesellschaftsräume in ruhiger Lage.
Rothaus-Pils vom Fass - ein Spitzenprodukt deutscher
Brauerei - Fass- und Schoppenweine.
Ca. 100 Innenplätze, Sonnenterrasse 50 Plätze.

Wir empfehlen uns für

- Ihre festlichen Anlässe
- Vereinsausflüge
- Hochzeiten
- Versammlungen
- Kaffeefahrten



GUT UND PREISWERT EINKAUFEN IN DER

Fundgrube

Damen- u. Kinderbekleidung, Schuhe

Inhaber: Maria Baier

Schopfheimer Str. 37, Tel. 07762 / 9349

7867 WEHR

Auf jedem Frühstückstisch gepflegt,
 ein Körbchen frischer Brötchen steht.
 Wasserwecken, Kipferl fein,
 Spitzwecken oder Brezel können's sein.
 Über Nußgipfel
 oder andere Hefeteilchen,
 freut sich jedes Leckermäulchen.
 Zum Wochenende
 frische Zöpfe süß und fein,
 auch Butterzöpfe können es sein,
 vielerlei Kuchen und Torten, immer frisch,
 für den Sonntagskaffeetisch,
 erhalten Sie stets in Ihrer

**Bäckerei-Konditorei-
 Café
 SCHMIDT
 Wehr**

Das Haus feiner Backwaren

**Das Zweiradhaus
 mit dem Service!**

Kuwahara Bianchi
KTM koga miyata
VILLIGER
SHIMANO
VEORING
Baronia
PUCH
vespa
RALEIGH
HERCULES

**Rad-
 sport
 Bächle**

7867 Wehr
 Storchstraße 3
 Telefon (07762) 2499

Ihr Haus für Markenbekleidung

Krebs moden

**7867 WEHR/BADEN
 Hauptstraße 4 – 6
 Telefon 0 77 62 / 95 94**

**7880 BAD SÄCKINGEN
 Rudolf-Eberle-Platz 19
 Telefon 0 77 61 / 5 00 20**

Ihr Eisenbahn-Fachgeschäft bietet an

WIKING
kibri
herpa
märklin
FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis
VOLLMER
Preiser
BUSCH

spiel hobby land
am Lohgerbe □ Bad Säckingen ☎ 10 44
Talschulplatz □ Wehr ☎ 12 44
Zähringerstraße □ Rheinfeldens ☎ 6 10 44

spiel baby land

Backwaren
der Spitzenklasse
von A bis Z



ALBIETZ
Bäckerei
Konditorei
WEHR

Tel.
077 62 /
87 06



Kachelöfen

die zeitgemäße Art, wirtschaftlich, gesund und gemütlich zu heizen.

Kachelöfen können mit Holz, Kohle, Öl, Gas oder Strom betrieben werden.

Wir gestalten individuell nach Ihrem Wunsch, Sie können wählen aus dem umfangreichen Sortiment.

Planung und Einbau



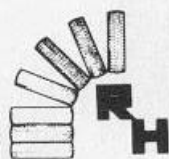
Berthold Trefzger

Kachelofen- und Luft-
heizungsbaumeister
7867 Wehr
Merianstraße 56
Tel. 077 62 / 93 12



Ihr Reifendienst

REIFEN



im Wehratal

HUBER

Helmut Huber, 7867 Wehr, Kirchstr. 8, Tel. 07762/38 62

Täglich frische Eier vom

Geflügelhof Berger

Wehr - Schopfheimer Straße 79 a - Telefon 07762 / 8588



*Auf
Ihren Besuch
freut sich
Familie
D. Sandmann*

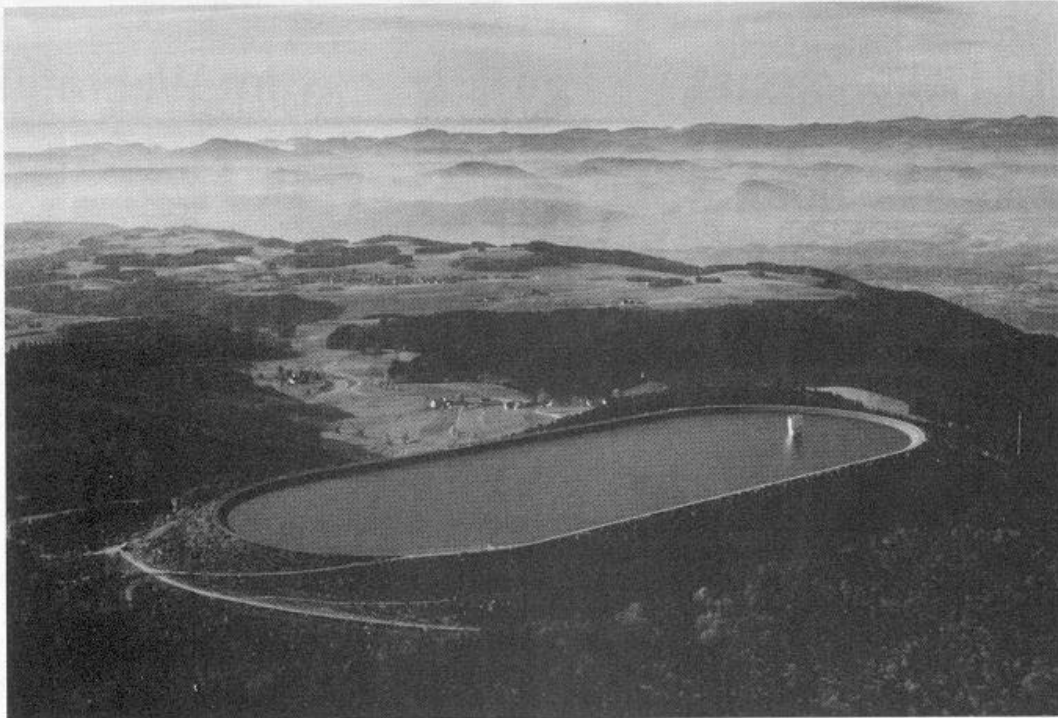
7867 Wehr/Baden · Hauptstraße 58 · Telefon 077 62/ 92 31



GUINNESS



KILKENNY
♦ IRISH BEER ♦



Werksguppe Hotzenwald – Hornbergstufe – Hornbergbecken

SCHLUCHSEEWERK AG

FREIBURG IM BREISGAU

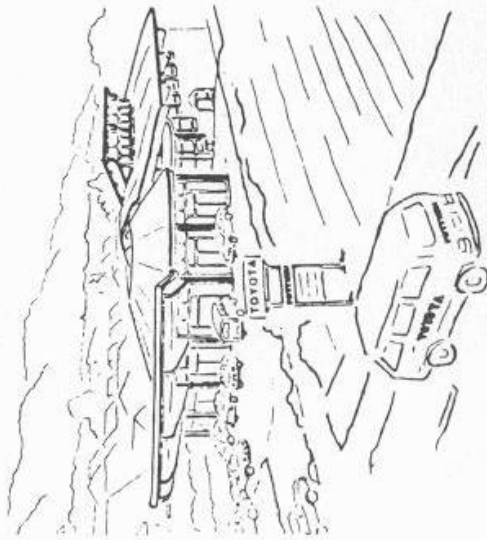
„Bessere Nutzung der Primärenergie durch Pumpspeicherwerke“

Die Schluchseewerk AG verwandelt in zwei Kraftwerksgruppen Schwachlaststrom in hochwertigen Spitzenstrom und stellt dem europäischen Verbundnetz jederzeit Kraftwerksleistung zur Verfügung.

Werksguppe Schluchsee:	Kraftwerke Häusern, Witznau und Waldshut
Mittlere Leistung zusammen:	470 MW (Jahresspeicher Schluchsee 130 Mio kWh Energieinhalt)
Werksguppe Hotzenwald:	Kavernenkraftwerke Säckinggen und Wehr
Mittlere Leistung zusammen:	1270 MW

AUTOHAUS
POTTHIN

Schopfheimer Str. 51, 7867 Wehr, Telefon 07762/3191



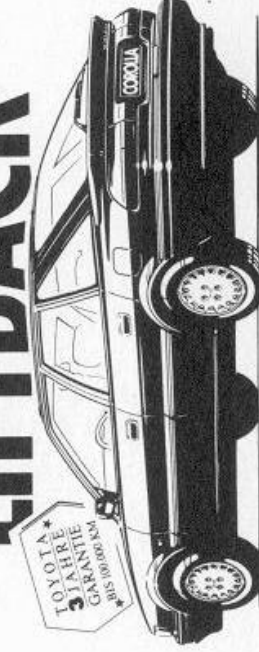
420 m² Ausstellungshalle

täglich geöffnet von 8.00–19.00 Uhr

Jeden Sonntag von 9.00–12.00 und 15.00–18.00 Uhr

Beratung und Verkauf nur zu den gesetzlichen
Ladenöffnungszeiten.

JUNG, DYNAMISCH, SPRITZIG DER COROLLA LIFTBACK



Sieht nicht nur flott aus, sondern ist es auch. Der Corolla Liftback 1,6 GLi.

- Sportlicher 16-Ventiler, 1,6 / Hubraum, 77 kW / 105 PS, mit geregelttem 3-Wege-Kat.
- Spritzig und geräumig: mit elektronischer Benzin-

einspritzung und variablem Innenraum.

- Innen voller Überraschungen mit pflifiger Serienausstattung.

Günstig zu finanzieren oder zu leasen über TOYOTA KREDITBANK.

Schon neugierig? Dann kommen Sie zu einer Spritztour zu uns und testen Sie.

TOYOTA

**AUTO-WASCHANLAGE jeden Werktag
von 8.00 bis 18.00 Uhr geöffnet!**

Mulflur

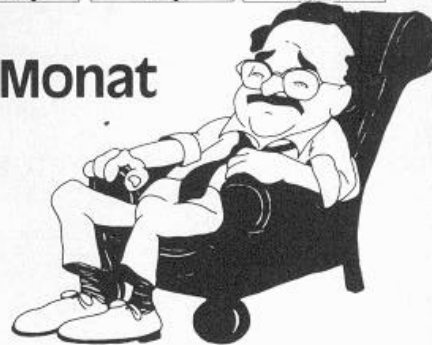
Einrichtungshaus

Wir lösen Ihre Einrichtungsprobleme



Jeden **1. Sonntag** im Monat
uneingeschränktes
Probewohnen...

...von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr.
Keine Beratung, kein Verkauf.



Geschäftszeiten:

Montag – Freitag 8.30 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr
Mittwoch 8.30 – 12.00 Uhr
Samstag 8.30 – 13.00 Uhr
Langer Samstag 8.30 – 17.00 Uhr

Möbelhaus Eugen Mulflur
Merianstraße 50 + 53 · 7867 Wehr/Baden
Telefon (0 77 62) 92 70 / 92 99

Garant für gutes Wohnen

