

## 125 Jahre RenchtalBahn

Heinz G. Huber

Am 1. März 1864 versammelten sich in Oberkirch Bürgermeister, Sägewerksbesitzer, Gemeinderäte und Unternehmer des gesamten Renchtals. Sie unterzeichneten eine Petition, in der Regierung und Landstände um den Bau einer Bahn auf Staatskosten in das Renchtal ersucht wurden. Einleitend heißt es darin:

*„Die neuen Verkehrsmittel haben eine so vollständige und rasche Umgestaltung aller wirtschaftlichen Verhältnisse zur Folge, daß kein Landes-  
teil davon unberührt bleiben kann. Entweder er wird der Segnungen des  
großen Weltverkehrs teilhaftig – in Handel und Wandel sieht man neuen  
Aufschwung und sieht seinen Wohlstand in ungeahnter Weise sich heben –  
oder er wird, fern der Eisenstraße, auf die Befriedigung der lokalen Be-  
dürfnisse beschränkt nicht nur von der allgemeinen Entwicklung des Han-  
dels und Gewerbes ausgeschlossen sein, sondern auch seine bisherigen  
Verbindungen verlieren und nach und nach vereinsamen und veröden.“<sup>1</sup>*

Die Eisenbahn markierte die *Linie des industriellen Fortschritts, bürgerlicher Prosperität und regionaler Entwicklungsmöglichkeiten*. Wer keinen „Anschluß“ an das Bahnnetz hatte, der drohte buchstäblich links liegen gelassen zu werden und in die ökonomische Provinzialität zu stürzen.<sup>2</sup> Die „Torschlußpanik“, die aus den zitierten Sätzen herauszuhören ist, entsprach gerade im Renchtal dem Ernst der Lage. Es ging nicht nur um die Sicherung künftiger Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten, sondern zunächst auch um die Erhaltung bestehender Wirtschaftsstrukturen.

Das läßt sich besonders am Beispiel der zahlreichen Renchtäler *Sägewerke* verdeutlichen. 1875 zählte man 44 hauptberuflich betriebene Sägewerke und 5 temporär genutzte Bauernsägen.<sup>3</sup> Diese Sägen verarbeiteten nicht nur Holz aus dem Renchtal und seinen Nebentälern, sondern auch aus den Baiersbronner, Freudenstädter, Rippoldsauer und Schapbacher Waldungen. Durch den Eisenbahnbau in der Nachbarschaft drohte den Renchtäler Sägen der Holznachschub entzogen zu werden. So heißt es 1870 in der Begründung zum Gesetzentwurf über den Bau der RenchtalBahn:

---

Erweiterte Fassung des Vortrags bei der Jahresversammlung des Historischen Vereins für Mittelbaden am 15. Oktober 2000

*„Es ist hervorzuheben, daß durch die Anlage von Eisenbahnen in den Tälern der Kinzig, Murg, Enz und Nagold eine Haupterwerbsquelle des Renchtals – der Holzhandel – stark beeinträchtigt und daß dadurch der Nahrungsstand der vielen Arbeiter, welche mit der Beifuhr des Holzes beschäftigt sind, ernstlich bedroht ist. Jetzt schon ist der Rückgang des Verkehrs, den früher der Holzhandel in das Renchtal brachte, sehr fühlbar, da die Hölzer aus den Waldungen, welche früher auf die Sägen des hinteren Renchtals geliefert wurden, zu einem namhaften Teil bereits auf andere Absatzwege geleitet wurden.“<sup>4</sup>*

Auch für den Absatz anderer gewerblicher Produkte schien der Bahnbau unabdingbar. Im Jahr 1864 gab es fünf größere harzverarbeitende Betriebe, die Pech, Kienruß und Kolophonium herstellten. Jährlich wurden 800.000 Flaschen Mineralwasser abgefüllt und mehr als 5000 Ohm Kirsch-, Heidelbeer-, Brombeer- und Mirabellenwasser gebrannt. In Oppenau produzierte die Steingutfabrik jährlich über 4000 Zentner Geschirr, die Papierfabrik Köhler verschickte 2000 Zentner Papier und die Pechfackel- und Pechkränzelfabrik Oberkirch Waren von über 800 Zentnern Gewicht. Im Vorderthal erhoffte man sich verbesserte Möglichkeiten des Obstabsatzes: Jährlich wurden auf den Oberkircher Märkten ca. 50.000 Zentner Obst umgeschlagen. Auch den Weinhandel – man berechnete das Gesamterzeugnis im Bezirksamt Oberkirch auf 12.000–15.000 Ohm – hoffte man durch bessere Transportmöglichkeiten zu beleben.<sup>5</sup>

Für die Renchtalbäder Griesbach, Peterstal, Freiersbach, Antogast, Sulzbach und das jenseits des Kniebis gelegene Rippoldsau war die bequeme Anreisemöglichkeit mit der Bahn von existentieller Bedeutung. Neue wirtschaftliche Chancen verhiess der Sommertourismus, der gerade in den 1860er Jahren im Renchtal seinen Anfang nahm:

*„Auch in Oppenau und Oberkirch sitzen in der guten Jahreszeit in jedem Wirtshaus eine Masse Leute, welche auf einen Tag oder auf mehrere Wochen sich in der schönen Natur, an der frischen Gebirgsluft, am köstlichen Obst und Wein erquicken wollen.“<sup>6</sup>*

Die Renchtalgemeinden, welche durch ihren Griesbacher Landtagsabgeordneten Karl Kimmig *„im Vertrauen auf unsere erleuchtete Regierung, welcher nichts entgeht, was die Wohlfahrt eines einzelnen Bezirks wie auch des Ganzen erheischt“* ihre Bittschrift eingereicht hatten, wurden abschlägig beschieden. Da die Bahn *nur lokalen Bedürfnissen* genüge, komme ein Bau auf Staatskosten nicht infrage. Die Regierung stehe freilich einem privaten Bahnbau aufgeschlossen gegenüber.

# Alm-Freudenstadt-Straßburger-Eisenbahn.



## Einladung.



Das Central-Comite hat beschlossen, um unsere Bahnfrage so rasch als möglich zum Austrag zu bringen, beim **Reichstag in Berlin noch in diesjähriger Session eine Petition** um Ertheilung der Concession einzureichen. Ehe dies geschehen kann, sind jedoch in unserem Bezirke noch einige höchst **wichtige Fragen und Vorarbeiten** zu erledigen.

Ich erlaube mir deshalb, sämmtliche Mitglieder des **neueren und früheren Comite's**, besonders aber die Herren **Gemeindevorstände und Badbesitzer**, zu einer Besprechung und Berathung, stattfindend

**Sonntag den 29. Oktober d. J., Nachmittags 2 Uhr,**  
im **Gasthose zum Adler dahier** ergebenst einzuladen.

Ich bitte um recht zahlreiches Erscheinen.

**Das Central-Comite.**  
**R. Betz.**

*Die Gründerzeit weckte im Renchtal Hoffnungen auf den Bau einer Fernbahn.*

### *Der Traum von einer Fernbahn durch das Renchtal*

Im Unterschied zu den meisten anderen deutschen Staaten hatte Baden seine Hauptbahnen unter *staatlicher Regie* gebaut.<sup>7</sup> Der Eisenbahnbau war nicht nur eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern diente auch der Integration des Landes.<sup>8</sup> Der „badische Stiefel“ war durch die napoleonische Flurbereinigung entstanden und umfaßte die unterschiedlichsten Territorien. Zugespitzt könnte man formulieren: Die Integration des Großherzogtums wurde durch die Organisationsedikte Reitzensteins (1809 f.), die in 1818 Bad Griesbach unterzeichnete Verfassung und den 1839 begonnenen Eisenbahnbau erreicht. Vor allem in der 1860 beginnenden Epoche der „Neuen Ära“ erhielt der Liberalismus neue Gestaltungsräume, auch im wirtschaftlichen Bereich.

Es entsprach folglich durchaus auch *liberalen Vorstellungen*, den Bau der Renchtalbahn *privater* Initiative zu überlassen. Es ist bezeichnend, daß Personen sich für den Bau der Bahn engagierten, die sich schon entweder als Unternehmer profiliert hatten oder während der Revolution 1848/49 für liberale Ideen eingetreten waren. In die erste Zeichnungsliste des neu gegründeten Eisenbahnkomitees hatten sich mit namhaften Kapitalbeträgen die Weinhändler Betz und Börsig, der Harzfabrikant und liberale Oppenauer Bürgermeister von 1848/49, Anton André, der Zivilkommissar der Mai-

revolution von 1849, Christian Fischer, der Peterstaler Badwirt Müller und andere eingeschrieben. Richard Betz, Sprecher des Renchtäler „Eisenbahnkomitees“, war sowohl engagierter Anhänger der Altkatholikenbewegung gegen die päpstliche Unfehlbarkeit als auch nationalliberaler Parteigänger.<sup>9</sup> Privatpersonen zeichneten schließlich in Oberkirch 450 Stück Renchtalaktien über die Summe von 135.000 Mark, in Oppenau waren Aktien in einem Gesamtbetrag von 69.000 Mark in privater Hand. Mitglieder des ersten Aufsichtsrates der 1874 gegründeten Eisenbahngesellschaft waren der Papierfabrikant August Köhler, der Oberkircher Kaufmann Hermann Schrempp und der Weinhändler Johannes Börsig, die Harzfabrikanten Anton André aus Oppenau und Christian Doll aus Bad Griesbach – allesamt Persönlichkeiten, die aufstrebendes Unternehmertum und wirtschaftliches Fortschrittsstreben repräsentierten. Sie konnten freilich aus eigenen Mitteln nicht das *Kapital* aufbringen, das für den Eisenbahnbau erforderlich war. Immerhin waren 1870 für die Strecke Appenweier–Oppenau 853.000 Gulden Baukosten veranschlagt worden.<sup>10</sup>

Der Karlsruher Bankier Max Haber, der durch den Besitz des Steinhofes besondere Beziehungen zu Oberkirch hatte, lehnte 1866 eine größere finanzielle Beteiligung ab. Die Reichsgründung von 1871 und der Boom der Gründerzeit eröffneten neue Perspektiven: Im Gespräch war jetzt eine *direkte Schienenverbindung* durch das Renchtal zwischen Straßburg, Freudenstadt, Tübingen, Blaubeuren und Ulm. Sie sollte Bestandteil einer europäischen Transversale sein, die auf direktestem Weg Wien mit Paris verband.<sup>11</sup> Der rührige Abgeordnete Karl Kimmig gewann mit Direktor Kusenberg vom Frankfurter Bankverein, dem Bankier Georg Müller und dem von Berlin aus operierenden Eisenbahnkönig *Bethel Henry Strousberg* finanzkräftige Mitstreiter. Sie schlossen sich zum *Ulm-Straßburger-Eisenbahnkomitee* zusammen.<sup>12</sup> Diesem gehörten auch der Stadtschultheiß Benz aus Reutlingen, Stadtbaumeister Wälde aus Freudenstadt, Ritter von Schenk vom Wiener Bankverein und andere gewichtige Persönlichkeiten an.<sup>13</sup> Mit Regierungsvertretern Badens und Württembergs und der Verwaltung Elsaß-Lothringens wurden Verhandlungen geführt.<sup>14</sup>

Über den möglichen Verlauf der Bahn arbeitete Eisenbahninspektor Möglich kühne Pläne aus. Durch sechs *Tunnels*, darunter einen großen Kehrentunnel oberhalb von Griesbach, sollte der Kniebisanstieg bewältigt werden. Die Holzwälder Höhe und das Terrain zwischen Rippoldsau und dem Forbachtal sollten untertunnelt werden. Zwei kleinere Tunnel über dem Tal der Wilden Rench und einer vor Freudenstadt sollten der Bahn schwieriges Gelände überwinden helfen. Die Gesamtkosten allein zwischen Oppenau und Freudenstadt waren auf 5.984.000 fl. veranschlagt.<sup>15</sup> Die Zugehörigkeit Straßburgs zum Deutschen Reich und die Überwindung der alten Grenzen zwischen Baden und Württemberg durch die Reichsgründung beflügelten diese Pläne, die dennoch unrealistisch waren: Mit



der *Schwarzwaldbahn* entstand bereits eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung; die bautechnischen Probleme und die Kosten waren darüber hinaus gewaltig. Als 1873 sich das wirtschaftliche Klima verschlechterte und Strousbergs Eisenbahn-Imperium infolge eines *Spekulationsskandals* wie ein Kartenhaus zusammenfiel, löste sich das Komitee auf.<sup>16</sup> Es sollte keinen Bahnhof Kniebis geben – nur eine sobenannte Lokomotive, die durch das Eisenbahnunglück am 3. September 1882 bei Hugstetten traurige Berühmtheit erlangte.<sup>17</sup>

### *Die Gemeinden finanzieren den Bahnbau*

So blieb nur übrig, den alten Plan einer Stichbahn zu verwirklichen. Die rechtlichen Grundlagen zum Bau einer Lokalbahn zwischen Appenweier und Oppenau waren 1870 gelegt worden. In dem Gesetz vom 16. April 1870 war in Artikel 1 die Möglichkeit eröffnet worden, den Bau einer Bahn von Appenweier bis Oppenau einer AG oder einem Privatunternehmen übertragen werden konnte. Den Betrieb der Linie sollte nach Artikel 3 die Staatsbahn gegen einen Anteil von 55% der Roheinnahmen übernehmen. Die Möglichkeit eines Weiterbaus unter gleichen Bedingungen bis Peterstal oder Griesbach war in Artikel 4 vorgesehen.<sup>18</sup> 1874 konnten die Bedingungen insofern noch verbessert werden, als die Staatsbahn ihre Forderungen auf 50% der Roheinnahmen reduzierte.

Die *Finanzierung* des Vorhabens wurde hauptsächlich den Gemeinden aufgebürdet. Die Gemeinden des Renchtals hatten schon 1869 einen Bezirksverband gebildet, um den Bahnbau bis Oppenau zu betreiben.<sup>19</sup> Als Träger des Eisenbahnbaus wurde 1874 die „Renchthal-Eisenbahn-Gesellschaft“ gegründet, die rechtlich als Aktiengesellschaft fungierte. Um die kommunalen Finanzen nicht zu sehr zu belasten, war schon 1866 vorgeschlagen worden, durch Holzverkauf aus den Wäldern Kapital für den Eisenbahnbau zusammenzutragen.<sup>20</sup> Vor allem die Hintergetös-Gemeinden griffen zu diesem Mittel. Den Löwenanteil der Aktien erwarben die Städte Oberkirch und Oppenau mit je 1142 Akten zu 300 Mark, was jeweils einen Gesamtbetrag von 342.000 Reichsmark ergab. Enttäuschend war, daß sich die Gemeinde Ramsbach nur symbolisch mit 2 Aktien beteiligte. Das hatte zur Folge, daß die neue Bahn an Ramsbach ohne Halt vorbeifuhr.

In Bad Peterstal gab es von Anfang an erhebliche Widerstände gegen die finanzielle Beteiligung der Gemeinde am Bahnprojekt, die schließlich 1877 in tumultartigen Szenen ihren Höhepunkt fanden. Die Motive der Beteiligten, die „*Eisenbahnrevolutionäre*“ oder auch „*Zwölf Apostel*“ genannt wurden, werden in Josef Börsigs ansonsten beachtenswerten „Geschichte des Oppenauer Tals“ als auch in den Veröffentlichungen des Lautenbacher Lehrers Hans Heid falsch dargestellt.<sup>21</sup> Den Rebellen wird „Blindheit gegenüber jedem Fortschritt“ und „Festhalten am Altherge-

brachten“ unterstellt: Wer hinter dem Wald wohnt, wird schnell auch für einen Hinterwäldler gehalten. Dabei hatten die Opponenten durchaus triftige Gründe, sich gegen das Vorhaben zu wehren.

Am 5. Mai 1877 hatten sich der Peterstaler Bürgerschaftsausschuß und Gemeinderat dafür ausgesprochen, mit 100.000 Mark Aktienkapital sich nachträglich an der Renchtalbahn zu beteiligen:<sup>22</sup>

*„Vor dem Rathaus versammelte sich nämlich eine Anzahl Bürger, welche durch Raisonieren ihre entgegengesetzte Meinung zur Geltung zu bringen versuchte. Einzelne versuchten sogar gewaltsam in den Ratssaal einzudringen, um die Verhandlung in einen polnischen Reichstag umzuwandeln, wurden aber zurückgewiesen ... Als dann die Sitzung beendet war – es wurde dem Antrag des Gemeinderats seitens der Mehrheit des Bürgerschaftsausschusses zugestimmt – und sich Gemeinderat und Ausschußmitglieder aus dem Rathaus entfernen wollten, wurden sie draußen von der schreienden und lärmenden Menge empfangen und mit allen möglichen Schimpfereien überhäuft.“<sup>23</sup>*

In der folgenden Nacht wurden dem Bärenwirt Schmiederer, einem Befürworter des Projekts, 25 junge Eichen abgebrochen.

Es folgte ein gerichtliches Nachspiel gegen 13 Peterstaler Ortsbürger, die sich „in der Ruhestörung und Schmähung in hervorragender Weise beteiligt hatten“.<sup>24</sup> Nach einem milden Urteil in der ersten Instanz wurden alle Angeklagten zu sechs Tagen Haft, der „Anstifter“ Peter Dreyer gar zu 14 Tagen Haft verurteilt. In den Gerichtsakten findet sich auch das eigentliche Motiv der Eisenbahngegner: Sie befürchteten, daß sie wegen des außerordentlichen Holzhiebes über einen längeren Zeitraum auf die Holzgabe verzichten müßten. Sowohl hinsichtlich des Bürgerholzes als auch im Hinblick auf das kommunale Wahlrecht herrschte ein Dreiklassensystem: Die Wähler der dritten Steuerklasse, die Tagelöhner, waren in den kommunalen Gremien unterrepräsentiert und erhielten auch eine geringere Holzgabe als die ohnehin walddreichen Halb- und Vollbauern. Deren Interesse wiederum war, durch ökonomische Nutzung der Gemeindewaldungen die Umlagesätze möglichst niedrig zu halten.

Auch in Ibach spaltete die Frage der finanziellen Beteiligung der Gemeinde die Bürgerschaft. Bürgermeister Treier, Befürworter des Projekts, geriet mit einem Teil der Einwohner in heftigen Streit und legte schließlich 1874 sein Amt nieder. Mit der Wahl von Georg Braun bekamen die Gegner des Vorhabens vorübergehend Oberwasser.<sup>25</sup>

### *Die Verwirklichung des Projekts*

Der Bau der Bahn verschlang schließlich mehr Geld, als die Voranschläge vorgesehen hatten. Statt 1,6 Mio. Mark bezifferten sich die Baukosten

Zusenhofen, Baden



*Zusenhofen entwickelte sich aufgrund des Bahnanschlusses relativ früh vom Bauerndorf zur Arbeiterwohngemeinde.*

schließlich auf 1,968 Mio. Reichsmark.<sup>26</sup> Als Gründe für die Kostenüberschreitungen wurden die Auflagen der großherzoglichen Hochbauverwaltung genannt: Die Bahnhöfe durften nicht in *Fachwerkweise* erstellt werden, sondern mußten in Massivbauweise errichtet werden. Der *Geländeerwerb* war teurer als ursprünglich geplant. Vor allem wegen der Durchfahrt mitten durch Zusenhofen, wo Bürger Hausgrundstücke, Hofzufahrten und sogar Ökonomiegebäude verloren hatten, mußten Enteignungsprozesse geführt werden.<sup>27</sup> Neue Zufahrtswege und Gewässerbau verschlangen zusätzlich Geld. Die Gemeinden Oppenau und Oberkirch mußten zusammen noch einmal ein Kapital von zusammen 660.000 Reichsmark zu Vorzugszinsen zur Verfügung stellen.

*Bahnhofsgebäude* wurden in Hubacker, Zusenhofen, Lautenbach, Oberkirch und Oppenau erstellt; in Hubacker und Zusenhofen befand sich allerdings bis 1912 keine Güterannahmehalle. Zur Sicherung der Bahnübergänge wurden 14 Bahnwartshäuser errichtet. Der Grunderwerb schlug allein mit 300.000 Mark zu Buche. 18.000 Schwellen aus Tannenholz und 7.500 eichene Schwellen wurden für die 18,41 km lange Strecke benötigt. Drei Brücken über die Rench – Eisenkonstruktionen der Oberkircher Firma Linck – mit einer Spannweite von 45, 30 und 14 Metern waren zu erstellen.<sup>28</sup> Der Bahnbau war im März 1875 begonnen worden. Am 24. April 1876 konnte ein Materialtransport, von einer festlich geschmückten Lokomotive gezogen, erstmals die gesamte Strecke passieren. Am Mittwoch,





*Der Bahnhof Oberkirch kurz vor der Fertigstellung der Bahn 1876  
(Stadtarchiv Oberkirch).*

den 31. Mai 1876, wurde die Bahn feierlich eröffnet. An den Haltestationen begrüßten Festjungfrauen, Vereine, Lehrer und Schuljugend die Festgäste. In Oppenau bewegte sich ein Umzug durch die Stadt, in den sich auch die Gemeinderäte der Aktionärsgemeinden und die Aktionäre einreihen. Nach der Rückkehr nach Oberkirch fand das Festessen in der „Oberen Linde“ statt.

Oppenau bildete vorläufig die *Endstation* der Bahn. Das zweistöckige, geräumige Bahnhofsgebäude verschlang alleine 47.000 Mark, in ihm war auch ein Speiserestaurant für die Gäste untergebracht, die auf die Postkutsche oder die Pferdedroschken in die Renchtalbäder warten mußten. Ein Güterschuppen mit Verladerampe, je eine Lokomotiven- und Wagenremise und fünf Brunnen gehörten zum Bahnhof.<sup>29</sup> Auf dem Vorplatz stapelten sich Stammholz, Dielen, Latten und Stecken, Fässer mit Pech und Ruß. Mit Fuhrwerken wurden Mineralwasser, Heidelbeerbranntwein und Schwarzwälder Kirsch zum Versand angeliefert.



# Program m

zur  
Eröffnungsf eier  
der  
**Renchtal-Eisenbahn**  
am  
**Mittwoch, den 31. Mai 1876.**

22.

**Dienstag, den 30. Mai, Abends:** Vorfeier durch Zapfenstech mit Musik in Oberlach und Oppenau.

**Mittwoch, den 31. Mai, früh:** Tagerevue mit Völkerschüssen in den an der Eisenbahn liegenden Gemeinden.

**Um 9 Uhr:** Begrüßung der Festgäste durch das Festcomité am Bahnhofe Appenweier mit Militärmusik.

**Um 1/2 10 Uhr:** Abfahrt des Festzuges mit kurzem Aufenthalt an den verschiedenen Stationen; daselbst Begrüßung durch Festjungfrauen und die Spitzen der betreffenden Gemeinden, Vereine, Lehrer und Schuljugend.

**Um 11 Uhr:** Ankunft in Oppenau; sodann Festzug in die Stadt in folgender Ordnung:

- 1) Die Feuerwehr mit Musik von Oberlach; 2. Die Schuljugend; 3. Die Militärvereine; 4. Die Gesangsvereine; 5. Der Gemeinderath von Oppenau und die Festjungfrauen; 6. Die Militärmusik; 7. Das Festcomité und die Festgäste; 8. Die Gemeinderäthe der übrigen Actionärgemeinden; 9. Die Actionäre; 10. Die Feuerwehr mit Musik von Oppenau.

**Um 1/2 12 Uhr:** Frühstück in verschiedenen Localen; Festfrühstück in der Post.

**Um 1/2 3 Uhr:** Eintritt sämmtlicher Festtheilnehmer am Kirchenplatze (bei der Post); hierauf Festzug-Abgang nach dem Bahnhof und Abfahrt nach Oberlach; nach Ankunft daselbst: Festzug in die Stadt.

**Um 3 Uhr:** Festessen im Gasthaus zur Linde (Festrede und Toaste); Abends: gefellige Unterhaltungen in verschiedenen Localen mit Musik- und Gesangsvorträgen.

**Um 9 Uhr, Nachts:** Begleitung der Festgäste und Theilnehmer zum Bahnhofe und zur Abfahrt nach Appenweier (Anschluß an diezüge 35, 176, 232) und nach Oppenau.

Zum Festzuge Nr. 1 sind nur berechtigt die Festgäste, Vereine, die Actionäre, der Gemeinderath und Ansehuß der Actionär-Gemeinden und die von auswärts kommenden Festtheilnehmer. Zum Festzuge Nr. 2, welcher dem ersten Zuge gleich nachfolgt, ist berechtigt das übrige Publikum mit Karten. Karten für die Letzteren sind zu haben bei den Bürgermeisterämtern der Stationsorte und beim Fest-Comité.

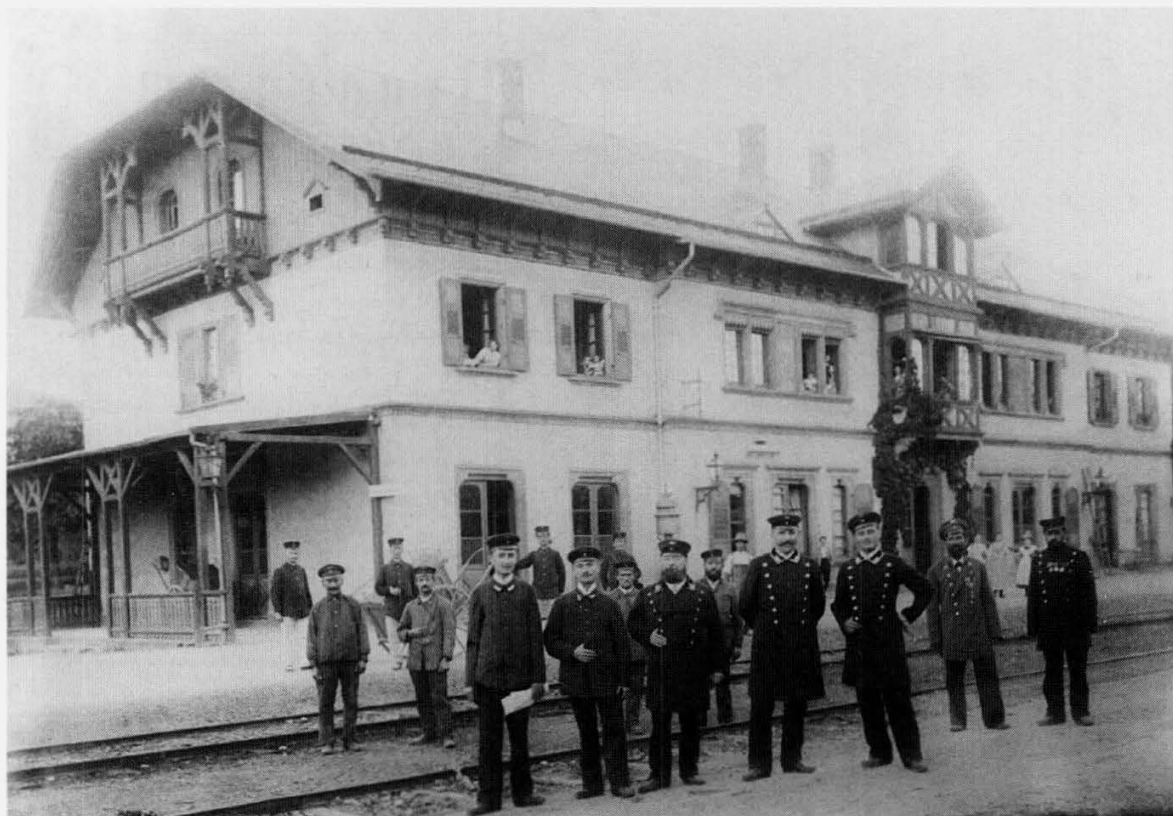
**Das Fest-Comité.**

*Programm  
der Einweihungsfeiern 1876*

### *Mangelnde Rentabilität*

Die Erträge der Bahn blieben zunächst hinter den Erwartungen zurück. Der Zeitpunkt der Eröffnung war ungünstig; das Deutsche Reich befand sich nach dem Boom der Gründerjahre in einer langen, bis in die 90er Jahre andauernden Depression. Zunächst wurden weniger Waren verschickt und empfangen. Fremdenverkehr und Kurbetrieb erbrachten nicht die erhofften Zuwächse im Personenverkehr. So wurden nach dem ersten Betriebsjahr die Aktien mit 1,5 % verzinst. Seit 1883 wurden 6 Mark pro 300-Mark-Aktien, also 2% Dividende gezahlt. 1887 konnten erstmals 3% Dividende, bis zur Jahrhundertwende sogar 10 Mark pro Aktie ausgeschüttet werden. Die 50% der Einnahmen, welche die Staatsbahn für den Bahnbetrieb erhielt, deckten die Kosten bei weitem nicht. So wurde 1901 errechnet, daß die Staatsbahn in den vergangenen 10 Jahren 606.273 Reichsmark Verluste gemacht habe.<sup>30</sup> Infolgedessen verlangte die Bahn nach Ablauf der Konzession 1901 55% der Roheinnahmen. Der neue Vertrag hatte eine Laufzeit von acht Jahren.

Um sich zukünftige Belastungen zu ersparen und ihr investiertes Kapital zurück zu erhalten, hätten die Renchtalgemeinden am liebsten die Bahn an

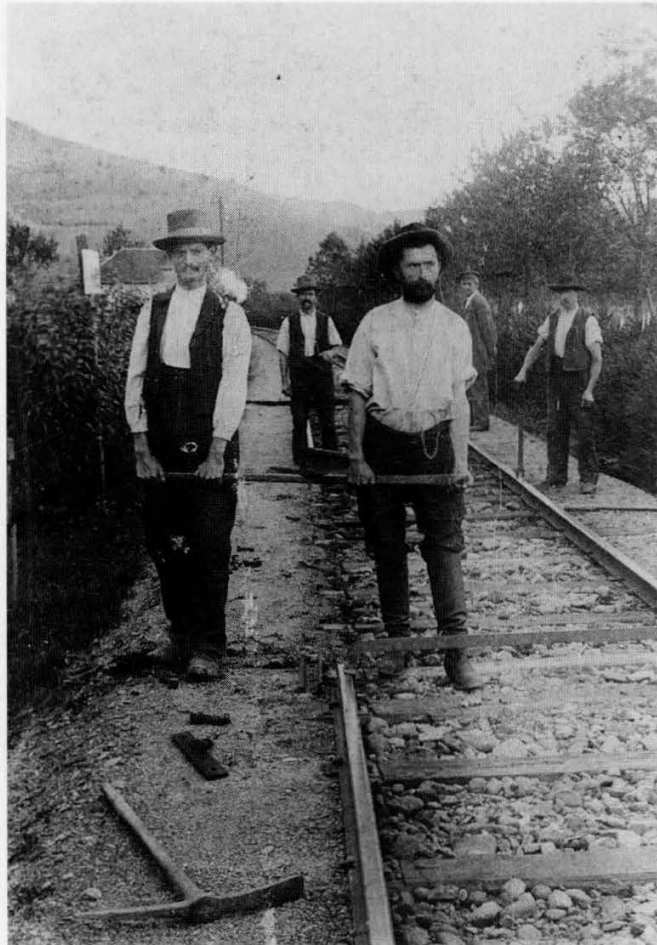


*Der Bahnhof Oppenau mit Bediensteten (Stadtarchiv Oppenau)*

einen Betreiber – den Staat oder eine private Gesellschaft – verkauft. Die Badgemeinden drängten zudem auf einen Bahnanschluß. Das alte Rezept, eine rentable Fernbahn durch das Renchtal zu bauen und beide Probleme zu lösen, wurde 1890 wieder aus der Schublade geholt. Anlaß dazu gaben auch die Äußerungen des badischen Finanzministers über die günstige finanzielle Lage des Landes, ein wirtschaftlicher Aufschwung und ein grenzenloses Vertrauen in den technischen Fortschritt. Der Oberkircher Abgeordnete und Bürgermeister Josef Geldreich forderte am 21. Mai 1890 im badischen Landtag den staatlichen Aufkauf der Bahn und den späteren Ausbau als Teil der Linie Paris–Wien.<sup>31</sup>

In einem Zeitungsartikel wurde gar die Möglichkeit angedeutet, daß der *Orientexpress* durch das Renchtal fahren könnte. Auch in der Straßburger Presse wurden ähnliche Spekulationen genährt.<sup>32</sup> Bei der Oberkircher Fastnacht 1892 wurden diese Phantasien närrische Realität:

*„Der Kniebis ist durchstochen; Oberkirch, an der Linie Paris–Konstantinopel gelegen, ist Groß- und Weltstadt geworden. Welche Perspektive vom Wolkenkuckucksheim aus! Das hiesige Narrenkomitee hat seine Aufgabe in großartigem Maßstabe gelöst.“<sup>33</sup>*



*Streckenarbeiten auf der  
Renchtalbahn um 1900  
(J.G. Morlock, Jockgrimm)*

In der reichsfreundlichen „Straßburger Post“ wurde 1899 gefordert, Freudenstadt über Rippoldsau mit Oppenau zu verbinden. Dieses Mal wurden militärstrategische Gründe bemüht: Wegen der „Wichtigkeit der Landesverteidigung“ und der strategischen Zufahrt zur „Reichsfestung Straßburg“ sollte das Reich vier Fünftel der Kosten zuschießen.<sup>34</sup>

Zwischenzeitlich waren auch mit privaten Gesellschaften Verhandlungen geführt worden. Am 15. März 1898 verbreitete der „Renchthäler“ die Falschmeldung, das Berliner Consortium Bleichröder und Cie. habe die Renchtalbahn angekauft und beabsichtige sie als Durchgangsbahn nach Württemberg auszubauen. Konkreter waren Verhandlungen mit der „Westdeutschen Eisenbahngesellschaft“, die hauptsächlich Josef Geldreich führte. Ein fertiger Vertragsentwurf vom 22.3.1898, der auch von dem Aufsichtsrat gebilligt worden war, wurde von der Kölner Gesellschaft einseitig in Frage gestellt. Es sollte nur *eine Art elektrischer Straßenbahn* statt eines Dampfzuges eingesetzt werden, wobei Güterverkehr nicht möglich gewesen wäre. Außerdem spekulierte die Gesellschaft auf die Verwertung des Immobilienbesitzes und wollte höhere Tarife als die Bahn durchsetzen. Der Verkauf scheiterte folglich.<sup>35</sup>



*Traum von der Verbindung zur großen Welt bei einer Peterstaler Fasnacht. Das Lokomobile trägt die Aufschrift „Eilzug nach Paris“.*

Schließlich erreichte Geldreich während der Sitzungsperiode 1907/08, daß der Landtag 1.660.000 Mark für den Kauf der Bahn bewilligte. Die Aktien konnten mit einem Verlust von 17% an den Staat verkauft werden.<sup>36</sup>

### *Der Weiterbau*

Am 31. Mai 1909 ging die Renchtalbahn in die Hände des Staates über. Die Gemeinden Griesbach, Peterstal und Ibach-Löcherberg reichten sofort eine Petition an den Landtag ein, die *Zweite Kammer möchte bei der Großherzoglichen Regierung dahin wirken, daß die Eisenbahnlinie Appenweier–Oppenau möglichst bald bis Griesbach verlängert werde*. Der Kurbetrieb in den Bädern, aber auch der zunehmende Wunsch der einheimischen Bevölkerung nach Mobilität machten den Bahnbau zu einem dringenden Erfordernis. So klagte ein Peterstaler:

*„Wie vielen unter den Hintertälern geht zuweilen ein stiller Seufzer, wohl öfter noch ein herberes Wort über die Lippen, wenn der Schaffner bei*

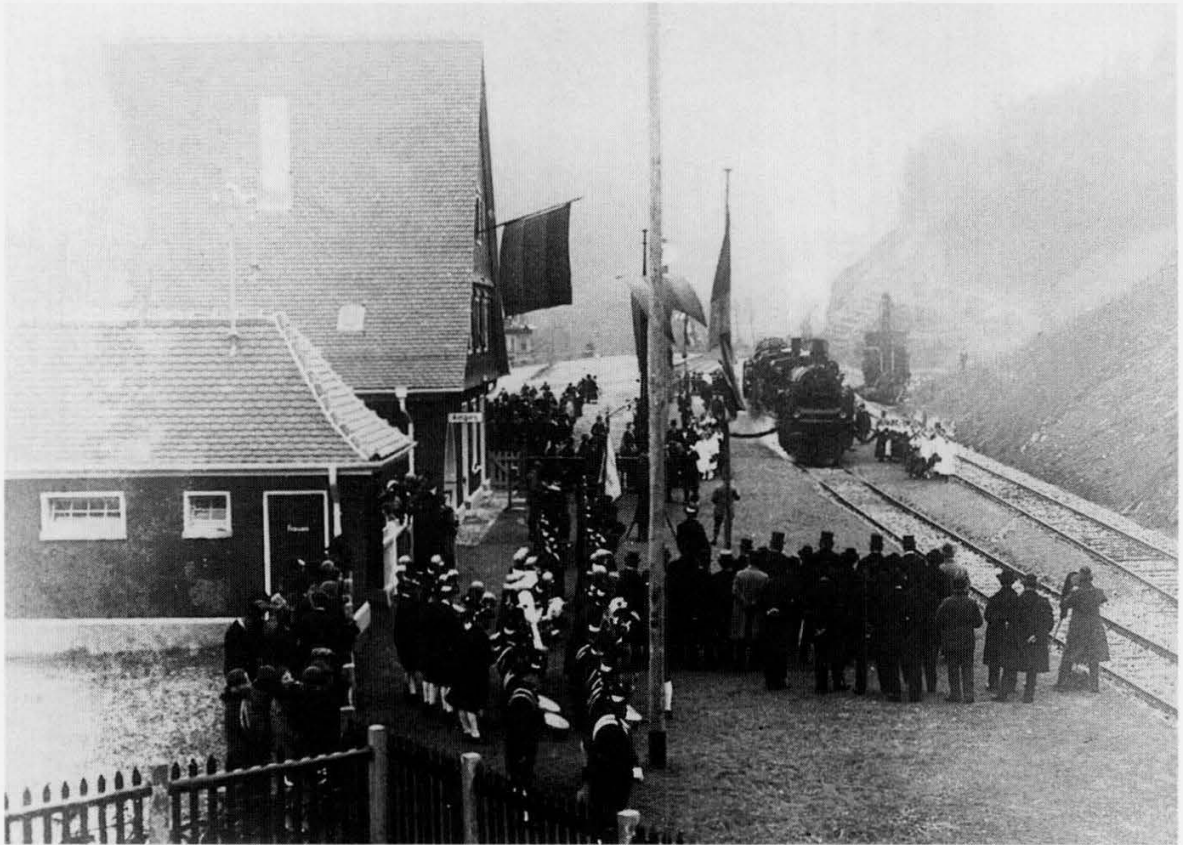




*Dorfbahnhof in Zusenhofen*

*Ankunft des Zügles in Oppenau ihnen ein monotones „Alles aussteigen!“ zuruft. Welch bittere Pille ist es als Reiseabschluß für den müden Heimkehrenden aus dem hinteren Tal, sich bei Nacht und Nebel auf oft schlechter Straße dem Postwagen anvertrauen oder bei Wind und Wetter die nicht unbedeutende Strecke von Oppenau zu Fuß durchwandern zu müssen.“<sup>37</sup>*

In der Sitzung vom 22. Juni 1910 lehnte die Regierung die Forderung nach dem Weiterbau der Bahn wegen der finanziellen Verhältnisse zum damaligen Zeitpunkt ab, gab aber das Versprechen, das Anliegen bei veränderter Haushaltslage erneut zu prüfen. Die Baukosten für die 11,4 km lange Strecke Oppenau–Griesbach wurden ohne Grunderwerb auf 2.430.000 Reichsmark veranschlagt, für den Teilabschnitt bis Peterstal auf 1,5 Mio. 1912 wurde eine erste Rate von 10.000 Reichsmark zur Planung bereitgestellt.<sup>38</sup> Am 8. Juli 1914 konnte schließlich das Gesetz über die Fortsetzung der Renchtalbahn von Oppenau bis Griesbach verkündet werden.<sup>39</sup> Wie schon 1870 der Deutsch-Französische Krieg die Verwirklichung des beschlossenen Projekts verzögert hatte, so verhinderte nunmehr der 1. Weltkrieg den Weiterbau der Bahn. Der Zentrumsabgeordnete Joseph Engelhardt und seine Fraktionskollegen im Landtag drängten in einer Interpellation am 30. Januar 1919 auch gerade wegen der großen Zahl von Arbeitslosen auf einen sofortigen Baubeginn.<sup>40</sup> Erst 1920 erfolgte der erste Spa-



*Ankunft des ersten Zuges in Bad Peterstal 1926.*

tenstich. Doch viele Schwierigkeiten verzögerten den Bahnbau. Zahlreiche Grundstücksbesitzer wehrten sich gegen die Trassenführung, weil sie Gelände verloren oder in ihren Zufahrtsmöglichkeiten behindert wurden. Die Gemeinden hatten die Geländeerwerbskosten zu tragen. Dabei entstand über die Grundstückstaxierung zwischen Peterstal und Ibach-Löcherberg Streit, daß schließlich das Bezirksamt der letzteren Gemeinde wegen Zahlungsverweigerung mit Zwangsvollstreckung drohen mußte.<sup>41</sup> Die Verdrossenheit der Grundstücksbesitzer nahm zu, als sie mit wertlosem Inflationsgeld bezahlt wurden.<sup>42</sup> Erst Ende 1925 konnten die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden. Am 27. November 1926 wurde der Teilabschnitt vom badischen Staatspräsidenten Köhler, Innenminister Remmele und dem Reichsbahnpräsidenten, Freiherrn Eltz von Rübenach, feierlich eröffnet. Seit dem 1. April 1920 waren die Länderbahnen auf das Reich übergegangen.<sup>43</sup> An allen Bahnstationen wurde Selbstgedichtetes zum besten gegeben, beispielsweise in Ibach:

*Es braust ein Ruf wie Donnerhall,  
Die Bahn fährt jetzt nach Peterstal.  
Oppenau ist nicht mehr Endstation,  
Der Zug saust weiter jetzt davon.*



*Ankunft des ersten Zuges 1933 in Bad Griesbach (Hansfrieder Gros).*

Leider nicht sehr viel weiter!

Die Hoffnung auf baldige Vollendung der 3,3 km langen *Reststrecke bis Bad Griesbach* erfüllt sich nicht – die Fertigstellung dauerte noch einmal fast sieben Jahre. Zunächst ging der Reichsbahn 1929 das Geld aus, als die Strecke zur Hälfte fertiggestellt war. Dann brachte ein Berggrutsch am Sommerberg im Juli 1931 erneut die Arbeiten ins Stocken, weil die Trassenführung verändert werden mußte. Unter wirtschaftlich schwierigsten Umständen – die Weltwirtschaftskrise erreichte ihren Höhepunkt – mußte der Bahnbau vorgenommen werden. Als am 22. Mai 1933 die Strecke eröffnet wurde, waren die Nationalsozialisten bereits an der Macht. Mit großem Propagandaaufwand versuchten die neuen Machthaber den Bahnbau als ihren Erfolg zu reklamieren:

*„Ganz besonders aber ist unsere Freude deshalb so groß, weil dieser bedeutendste Markstein in der Geschichte der Entwicklung unserer Gemeinde (Bad Griesbach, d.V.) in eine Zeit der Wiedergeburt unseres Vaterlandes fällt, in eine Zeit, in der eine so wunderbare Bewegung des Dritten Reiches durch unseren Volkskanzler Adolf Hitler erfüllt wird“*, schrieb die gleichgeschaltete Lokalpresse anlässlich der Bahneröffnung.<sup>44</sup> Die Gemeinde Bad Griesbach glaubte den Dank für den Bau der Bahnstrecke dadurch





*Ministerpräsident Köhler und andere NS-Größen bei der Bahneinweihung 1933 in Bad Griesbach (Hansfrieder Gros).*

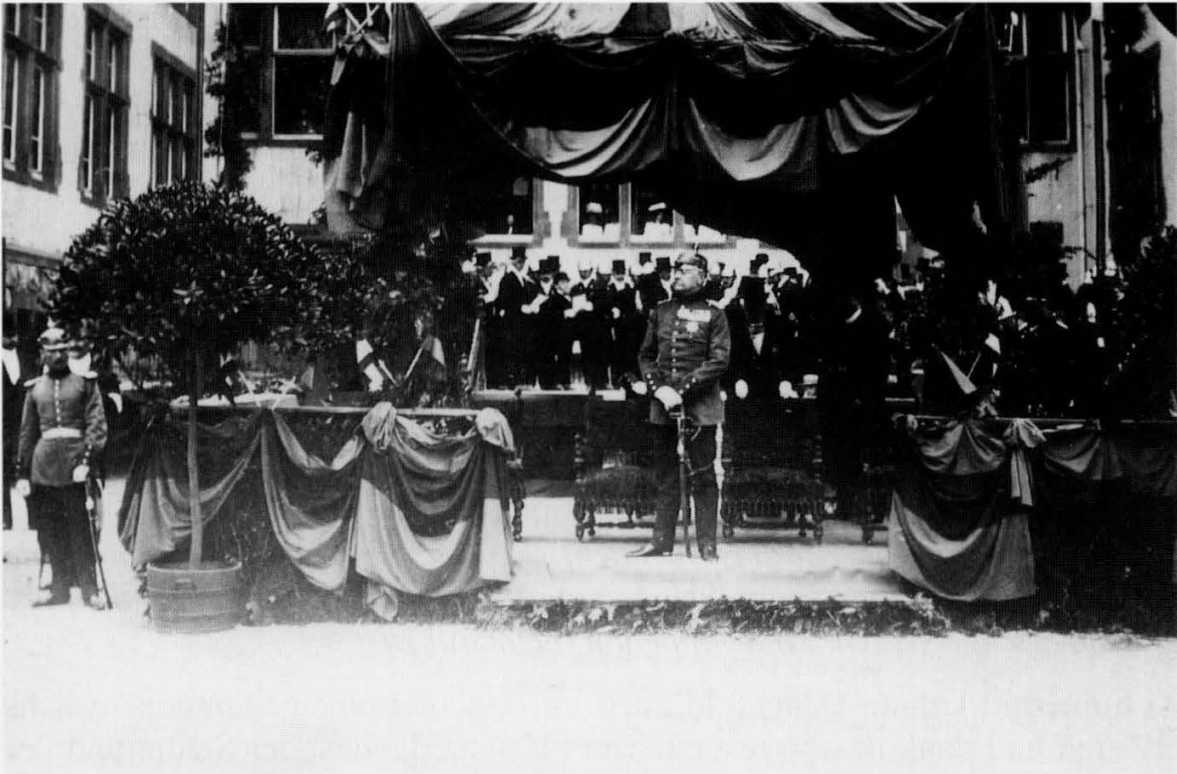
bekunden zu müssen, daß sie Adolf Hitler und seinen Gauleiter Robert Wagner am Tag der Bahneröffnung zu Ehrenbürgern der Gemeinde machten. Dabei hatten demokratische Politiker wie der ehemalige Offenburger Reichstagsabgeordnete und Reichskanzler Josef Wirth oder der aus dem Landtag verbannte Nußbacher Landtagsabgeordnete Josef Engelhardt die entscheidenden Verdienste am Bahnbau. Mit großem „Auftrieb“ erschien die braune Regierung aus Karlsruhe, der glanzvoll inszenierte Festakt wurde darüber hinaus für Propagandazwecke mit großem Aufwand im Film festgehalten.

#### *Monarchische Repräsentation, KdF-Züge, Kriegslogistik*

Spätestens an dieser Stelle ist auf die *politische Geschichte* einzugehen, mit der die Renchtalbahn verbunden ist. Am 1. Oktober 1879 fuhr der kaiserliche Sonderzug im Oberkircher Bahnhof ein:

*„Zehn Minuten nach 6 Uhr verkündeten Böllerschüsse das Einfahren des kaiserlichen Extrazuges. Nachdem ihre Majestäten, der Kaiser, die Kaiserin, Ihre königlichen Hoheiten der Großherzog und die Großherzogin*





*Großherzog Friedrich II. 1910 beim Oberkircher Feuerwehrfest; er war mit der Bahn angereist (Erich Graf).*

*nebst Gefolge auf der Perron getreten waren und der großherzogliche Amtsvorstand sowie die anwesenden Militärs die hohen Herrschaften ehrfurchtsvoll begrüßt hatten, erfolgte die Vorstellung der Festjungfrauen, Bürgermeister und Bezirksräte. Hierauf steigen die hohen Gäste nebst Gefolge in die bereitgehaltenen Wagen und fahren unter tausendfachen Hochrufen der seit langem harrenden Menge durch die Hauptstraße. In Geldreichs Gasthof „Zur Linde“ fand das Diner mit 40 Gedecken statt.“<sup>45</sup>*

Der badische Großherzog Friedrich I. und sein Nachfolger Friedrich II. kamen mehrfach mit der Bahn ins Renchtal, so 1896 zum Gauverbandfest der Militärvereine nach Oppenau und 1910 zum Oberkircher Feuerwehrjubiläum.<sup>46</sup> Die Eisenbahn ermöglichte der Monarchie einen bürgernahen Repräsentationsstil, den Friedrich I. bewußt pflegte und durch den er sich der Loyalität der Bürgergesellschaft sicherte. Die traumatischen Erfahrungen von 1849, als die großherzogliche Familie bei Nacht und Nebel überstürzt aus dem Karlsruher Schloß geflohen war, hatten dem jungen Prinzen deutlich gemacht, daß sich der Herrscher um Rückhalt bei der Bevölkerung bemühen mußte.

Auch den Abgeordneten ermöglichte das neue Verkehrsmittel eine engere Verbindung zu ihrer Wählerschaft. Vor allem im Reichstagswahl-

kampf 1887 nutzte der nationalliberale Kandidat Alfred von Degenfeld die Möglichkeiten der Bahn. Der General, der als legendärer Held des Deutsch-Französischen Krieges und Präsident der badischen Kriegervereine populär war, fuhr mit der Renchtalbahn talaufwärts. An den Bahnhöfen waren die Kriegervereine angetreten und standen stramm, als der Zug hielt.

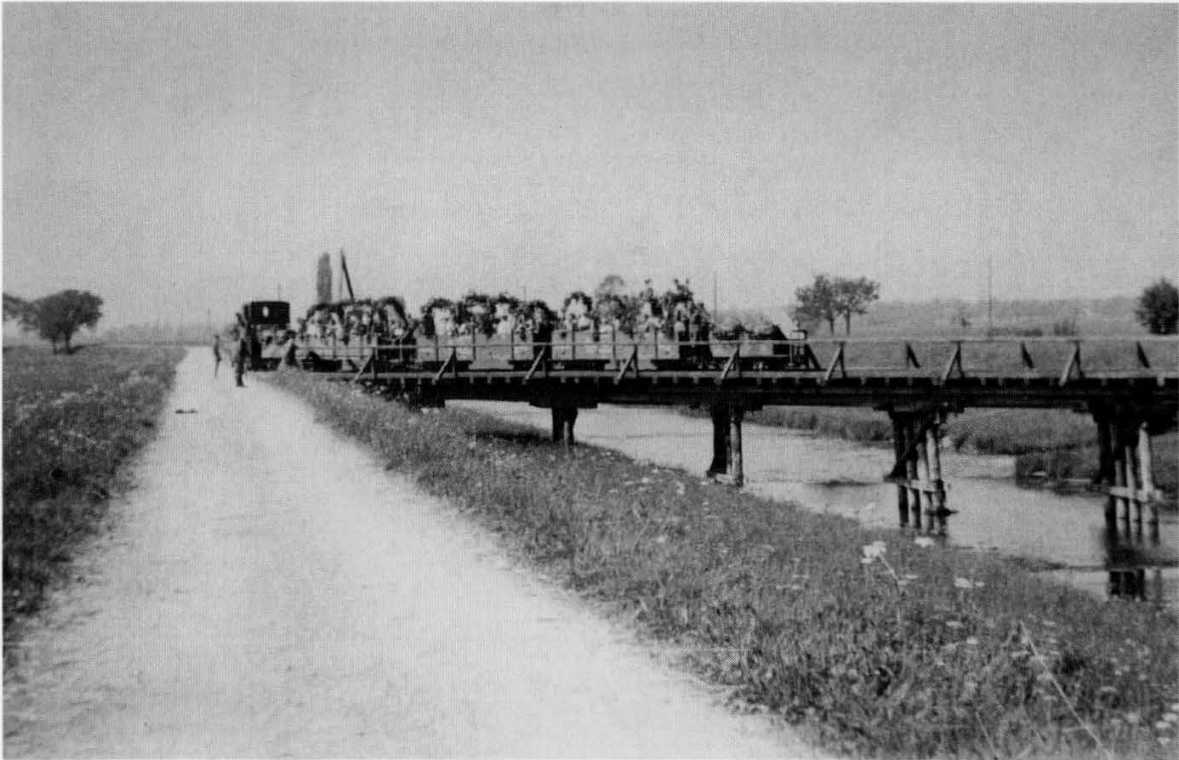
So wird aus Lautenbach berichtet:

*„Der hiesige Kriegerverein hatte sich vor dem Rathause aufgestellt und marschierte dann, die hiesige Musikkapelle an der Spitze, dem Bahnhofe zu, um den Herrn General von Degenfeld, welcher mit dem Zuge um 7.55 Uhr hier durchfuhr, zu begrüßen. Bei Ankunft des Zuges stieg dann der Herr General aus und begrüßte die Versammelten mit einem lauten ‚Guten Morgen, Kameraden!‘, worauf ihm ein donnerndes ‚Guten Morgen, Exzellenz!‘ entgegenschallte. Nachdem sich derselbe sich noch eine Weile mit den Kriegern aufs freundlichste unterhalten hatte, fuhr er mit dem abgehenden Zuge seinem Ziele Oppenau–Peterstal zu.“<sup>47</sup>*

Immerhin konnte Degenfeld auch im Renchtal einen Stimmenzuwachs erzielen und dank des protestantischen Hanauerlandes, der Städte und der Renchtäler Hofbauern den Wahlkreis Offenburg gewinnen. Nach dem Bahnbau wurden jährlich an einem anderen Tagungsort Gauverbandstage der Renchtäler Kriegervereine abgehalten, auf denen monarchisches, nationales und militaristisches Gedankengut gepflegt wurde.

Von der großen Politik wurde die Renchtalbahn auch während der Zeit der Weimarer Republik tangiert. Die beiden rechtsradikalen Erzberger-Attentäter Heinrich Tillessen und Heinrich Schulz reisten mit der Renchtalbahn am 24. August 1921 vor dem Attentat nach Oppenau an und quartierten sich im „Hirsch“ ein. Der Sarg mit der Leiche ihres Opfers, des Zentrumsabgeordneten und ehemaligen Reichsfinanzministers Mathias Erzberger, wurde per Bahn von Oppenau aus nach Biberach überführt.<sup>48</sup>

1923 wurde die Renchtalbahn das „Opfer“ der deutsch-französischen Auseinandersetzungen um die Reparationen. Wegen der Einstellung internationaler Expreßzüge besetzten französische Truppen die Eisenbahnknotenpunkte Offenburg und Appenweier. Unterhalb Zusehofens wurde die Renchtalbahn unterbrochen. Auf dem Straßenweg wurde eine Lokomotive herangeschafft und der Bahnbetrieb zwischen Zusehofen und Oppenau wieder aufgenommen. Um den Anschluß zur Hauptlinie herzustellen, wurden im Mai und Juni 1923 ein „Behelfsbogen“ über die Gemarkungen Zusehofen und Erlach nach Renchen gebaut. Der Bahnbetrieb wurde am 23. Juni aufgenommen. Der provisorische Unterbau ermöglichte nur geringe Fahrgeschwindigkeiten: Für die Strecke Renchen–Oppenau benötigte die Bahn 55 Minuten. Am 13. Dezember 1923 wurde die Oberrheinstrecke zwischen Renchen und Offenburg wieder frei gegeben, die provisorische Bahntrasse wurde abgebaut.<sup>49</sup>



*Auf einer Holzbrücke überquert die Feldbahn die Rench (1939).*

Zahlreiche KdF-Urlauberzüge dampften nach der NS-Machtübernahme das Renchtal hinauf. Mit großem propagandistischem Aufwand empfingen beispielsweise im März 1934 Reichsstatthalter Wagner, Landesbauernführer Ludwig Huber, DAF-Funktionär Plattner und der Oberkircher Bürgermeister Karl Rombach am Peterstaler Bahnhof die ersten Urlauber-Sonderzüge aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet. Mit „Kraft durch Freude“ wollten die braunen Machthaber nicht nur ihre soziale Gesinnung demonstrieren, KdF diente auch dem Ziel, durch Begegnungen zur „Volksgemeinschaft“ zu erziehen und landsmannschaftliche Vorbehalte auszuräumen.<sup>50</sup> Die Presse berichtete regelmäßig über diese Form völkischer Gemeinschaftsinszenierungen, so beispielsweise 1937 aus Oppenau:

*„In Erwartung der angemeldeten KdF-Gäste fanden sich zahlreiche Einwohner am Morgen des Ostersamstags am Bahnhof ein. Zwei Sonderzüge brachten zur festgesetzten Zeit die Gäste, denen durch die Stadtkapelle und durch Bürgermeister-Stellvertreter Fritz Busam freundliche Begrüßung zuteil wurde. Nach der Quartier-Verteilung und Besichtigung wurde das Konzert in unserem Stadtpark besucht. Diese hübsche Unterhaltung haben die lieben Gäste aus Mannheim sehr angenehm empfunden und der Dankbarkeit reichlichen Ausdruck verliehen. Mit kleineren Wanderungen und einem Tänzchen am Abend schloß der erste Tag.*





*Die Feldbahn bei Zusehofen*

*Das aufgestellte KdF-Programm wies für den Ostersonntag eine umfangreiche Ausgestaltung nach. Vormittags um 9 Uhr waren die Gäste zu einer zweistündigen Führung durch die Schönheiten des Städtchens eingeladen .... Ein weiterer Spaziergang konnte nachmittags ins Maisachtal unternommen werden und mit der Kraft-Post wurde eine billige Sonderfahrt nach Allerheiligen unternommen. Herzliche Abschiedsgrüße wurden von der Bevölkerung den Gästen bei der Abfahrt der Sonderzüge mitgegeben.“<sup>51</sup>*

Auch in der Freizeit sollte der einzelne in die völkische Gemeinschaft einbezogen werden. KdF bedeutete für das Renchtal unter fragwürdigen Vorzeichen eine Belebung des Massentourismus. Während des Krieges kamen manche der KdF-Urlauber wieder – dieses Mal als Ausgebombte und ohne pompösen Empfang. Da keine Juden im Renchtal wohnten, gab es keine Bilder von Bahnzügen, die anderswo Menschen jüdischen Glaubens nach Dachau und später Gurs deportierten.

Auch für die Logistik des *Krieges* sollte die Renchtalbahn genutzt werden. Am Kugeleck zwischen Zusehofen und Oberkirch wurde eine Bedarfshaltestelle eingerichtet. Hier wurde Material zum Bau der Meisenbühler Artilleriebunker ausgeladen, an dem 1938/39 bis zu 500 Mann be-





*Ein Nußbacher Soldat verabschiedet sich von seinen Angehörigen im Bahnhof Zusehofen (Paul J. Zerrer).*

schäftigt waren.<sup>52</sup> Nach Kriegsbeginn verlegte eine Pioniereinheit eine *Feldbahn*, die vom Wehrmachtsdepot Oberkirch über Zusehofen nach Appenweier führte und von dort die Bunkerlinien des Westwalls miteinander verband. Mit ihr wurden Baumaterialien für den Straßen- und Bunkerbau transportiert. Sie sollte, falls der Rhein zum Frontgebiet wurde, den Nachschub an Waffen und Munition gewährleisten und bei einer Zerstörung der Renchtalbahn die Transportlogistik gewährleisten. Zum besseren Schutz vor Fliegerangriffen wurden Diesel- statt Dampflok eingesetzt. Die Nutzung von Wegen und Dämmen ermöglichte eine schnelle Verlegung der Schienen; die Rench und Bachläufe wurden mit Hilfe von Holzbrücken überquert. Aufgebaut und betrieben wurde die Feldbahn von einer Pioniereinheit, die in den umliegenden Dörfern einquartiert war. Nach Abschluß des Frankreichfeldzuges wurde die Feldbahn überflüssig, sie wurde im August 1940 demontiert und später im Rußlandfeldzug eingesetzt.<sup>53</sup> Der Panzerzug Hitlers passierte 1940 auf dem Weg zu den Befestigungsanlagen des Kniebis das Tal.

Während des Krieges wurden die Bahnhöfe für die Soldaten und ihre Angehörigen zu schicksalhaften Orten des Abschieds – oft für Jahre,

manchmal für immer. Seit Spätsommer 1944 wurde die Renchtalbahn unter militärischen Gesichtspunkten wieder wichtig. Täglich wurden *Schanzarbeiter* in den Raum Kehl transportiert, wobei am 22. September 1944 bei Zusenhofen vier alliierte Jabos eine Lokomotive beschossen und den Dampfkessel durchlöcherten.<sup>54</sup> Nur durch Glück überlebten die Insassen des Schanzerzugs im Bahngraben und neben dem Bahndamm. Am 29. September 1944 wurde der Oberkircher Bahnhof angegriffen, die Sprengbomben verfehlten allerdings ihr Ziel. Bei einem ähnlichen Angriff auf den Bahnhof in Achern hatte es acht Tote gegeben.<sup>55</sup> Nützliche Dienste leistete die Renchtalbahn bei der Verlegung des Kehler Krankenhauses und des Ulmer Notlazaretts nach Bad Peterstal.

Nach der Zerstörung der Bahnbrücken stand die Renchtalbahn monatelang auf dem Abstellgleis – erst am 1. Februar 1946 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden.<sup>56</sup> Die Zustände waren dabei anfänglich katastrophal:

*„Es fehlte an Loks und Waggonen. Die Reisenden sahen nichts in den unbeleuchteten Eisenbahnwaggonen, denn die elektrischen Birnen wurden dauernd abmontiert. Die Eisenbahnabteile starrten vor Schmutz, es fehlten dem Personal die Putztücher und Besen zur Reinigung, weil sie angeblich gestohlen waren.“<sup>57</sup>*

Zahlreiche Hamsterer strömten jetzt aus den Zügen, um etwas Eßbares zu ergattern. Stadelhofener Schuljungen verdienten sich damit ein Taschengeld, daß sie den Hamsterern im Handwagen eingetauschten Obst oder Kartoffeln zum Zusenhofener Bahnhof brachten.<sup>58</sup>

### *Die Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft*

Von Anfang an war das neue Verkehrsmittel „Bahn“ ein Faktor des Strukturwandels und der wirtschaftlichen Modernisierung. Für die Landwirtschaft bot sich die Chance, den Marktradius für die eigenen Erzeugnisse auszuweiten. Ein Teil des Renchtäler *Weins* wurde 1883 nach Stuttgart, Esslingen, Gmünd, Ellwangen und Ulm ausgeführt. Auch die Schweiz wurde mit Renchtäler-Weinen beliefert.<sup>59</sup> Doch die Masse des hier angebauten Weins wurde immer noch in die nähere Umgebung verkauft und mit dem Fuhrwerk abgeholt.

Für den *Obstbau*, der wegen des Rückgangs des Weinbaus um die Jahrhundertwende immer wichtiger wurde, spielte der Bahnversand eine zentrale Rolle. Am 23. August 1910 beschloß der Oberkircher Gemeinderat eigene Obstmärkte einzurichten, die in der Oberkircher Bahnhofstraße vom Gasthaus „Pfauen“ bis zur Villa des Bezirksarztes stattfanden.<sup>60</sup> Das Obst wurde von den Händlern sofort zum Bahnversand aufgegeben. So konnten die Großstädte mit Frischobst beliefert und attraktive Preise erzielt

werden. Neben die Tafelkirsche als dem traditionellen Obsterzeugnis traten Zwetschgen und Erdbeeren, die auf aufgegebenen Rebflächen angelegt wurden.<sup>61</sup>

Umgekehrt konnten auch für die landwirtschaftliche Ertragssteigerung benötigte Produkte preiswert eingekauft werden. So bildete sich in Oppenau ein Konsumverein, der Thomasmehl, Kainit und Gips per Bahn orderte.<sup>62</sup> Saatkartoffeln und Futtermittel konnten jetzt günstig bezogen werden.<sup>63</sup>

Als besonders segensreich erwies sich der Bahnbau für die *Forstwirtschaft und Sägewerke*. Die im Renchtal großflächig betriebene Reutfeldwirtschaft ging zurück; billiges Getreide konnte jetzt durch die Bahn zugeführt werden. Ebenso verschwand wegen der sinkenden Rindenpreise der Eichenschälwald. Stattdessen wurden schnellwachsende Nadelwälder angelegt, die gute Erträge versprachen.<sup>64</sup> Die Industrialisierung brachte vor allem eine starke Nachfrage nach Holz; die Hochwaldnutzung wurde mit dem Eisenbahnbau attraktiv.<sup>65</sup>

Wirtschaftlich eng mit der Waldnutzung war die Lage der Renchtäler *Sägemühlen* verbunden. Ihre Zahl ging von 54 im Jahr 1893 auf 38 im Jahr 1912 zurück. Der Wegfall der Zollgrenzen und das neue Transportmittel Eisenbahn führten zur Verschärfung der Wettbewerbssituation. Im Jahr 1912 wurden schon acht Renchtäler Sägen mit Dampfkesseln<sup>66</sup> angetrieben. Der Anteil der Kleinbetriebe mit weniger als drei Arbeitern nahm in den beiden Dekaden bis 1912 von 85% auf 65% ab, wobei ein Betrieb schon mehr als 15 Arbeiter beschäftigte.<sup>67</sup> Zur Existenzsicherung der Sägen war auch eine ausreichende Zufuhr von Schnittholz erforderlich. Die 15 Peterstaler Sägewerksbesitzer klagten 1898 darüber, daß alles Holz auf der württembergischen Seite wegen des Eisenbahnbaus der Ostseite zugeführt werde und das Holz aus den einheimischen Waldungen nicht ausreiche. Um so eindringlicher bat man um den Weiterbau der Bahn bis in die Badeorte.<sup>68</sup> Auch die Anfuhr der Schnittwaren auf der Achse und das Umladen auf die Bahn in Oppenau verursachten hohe Kosten, daß die Wettbewerbssituation ungünstig war. Wie schon im vorderen Bereich des Renchtals nutzten nach dem Weiterbau der Linie die nahegelegenen Sägewerke die Bahn vielfach zur Verladung und zum Versand ihrer Produkte, wobei sie häufig auch ein eigenes Verladegleis bauen ließen.<sup>69</sup>

### *Der Tourismus*

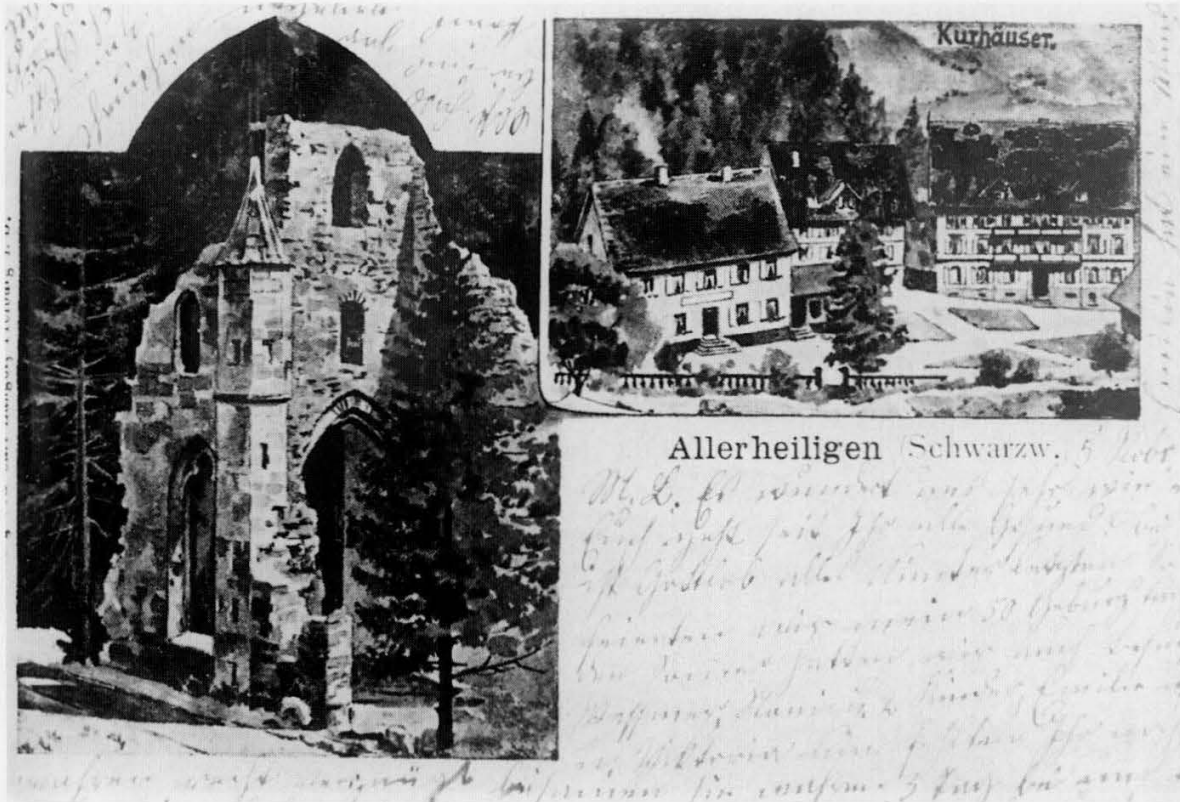
„Durch den Eisenbahnbau wurde den Bädern eine große Anzahl Touristen zugeführt, namentlich hat der Besuch von Allerheiligen zugenommen“, stellte der Oberkircher Amtsvorsteher ein Jahr nach dem Bahnbau fest.<sup>70</sup> Vor allem die klassischen Badeorte Griesbach, Peterstal, Freiersbach, Antogast und Sulzbach verbanden den Bahnbau mit großen Hoffnungen.

Durch den Besuch des russischen Zaren mit seinem Hofstaat im Jahr 1871 hatte Peterstal europäische Berühmtheit erlangt.<sup>71</sup> Ein internationales Publikum, Aristokraten, Großbürger und Industrielle, verkehrte hier. Die Bahn erleichterte die Anreise, denn die Anfahrt mit der Postkutsche von Appenweier bis Griesbach hatte bislang mehr als vier Stunden gedauert. In den 80er Jahren ging jedoch in den *klassischen Kurbädern* die Besucherfrequenz zurück. Medizinische Badekuren kamen außer Mode, die Preise waren sehr hoch. Denn die großen Etablissements verursachten hohe Betriebskosten, die Saison dauerte nur acht Wochen.<sup>72</sup> Die mondäne Gesellschaft bevorzugte andere Kurorte wie Baden-Baden, Wildbad oder Karlsbad. Nach 1890 nahm die Zahl der Badegäste wieder zu,<sup>73</sup> freilich kamen jetzt die Kurgäste aus dem mittleren und gehobenen Bürgertum.

Uneingeschränkt förderte die Eisenbahn eine Form des Tourismus, die im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts eine immer größere Rolle spielte, die *Sommerfrische*. Der Anspruch der Beamten und Angestellten auf bezahlte Urlaubstage ermöglichte ihnen einen mehrtätigen Aufenthalt an einem Ferienort, wobei besonders Gebirgslandschaften wegen des angenehmen Sommerklimas favorisiert wurden. Gegenüber den Gastgebern herrschte ein familiäres Verhältnis, der Gast ließ sich seinen vermeintlich höheren Sozialstatus bestätigen.<sup>74</sup> Der Bahnbau brachte eine spürbare Belebung für die „Luftkurorte“. Im Bezirksamtbericht von 1878 heißt es: „Im vergangenen Jahr waren Lautenbach und Ringelbach stark besucht, auch die ‚Taube‘ in Oppenau, der ‚Finken‘ in Ibach und der ‚Pflug‘ in Löcherberg hatten eine Reihe von Luftkurgästen.“<sup>75</sup> Im Jahr darauf werden schon 11 Hotels und Gasthäuser aufgeführt, die von Übernachtungsgästen profitierten, dazu kam noch die private Zimmervermietung. Besonderer Beliebtheit erfreute sich Allerheiligen, dort entstanden 1871 ein dreistöckiges „Kurhaus“, 1878 das Wasserfallhotel und 1887 ein Gästehaus. Ein Blick in die Gästebücher zeigt, daß hier ein internationales Publikum verkehrte: Holländer, Dänen, Engländer waren hier zu Gast, Aristokraten, Professoren, Beamte, Geschäftsleute trugen sich ein, aber auch Heidelberger und Straßburger Studenten kamen hierher.<sup>76</sup> Die Renchtalorte versuchten durch Schaffung einer touristischen Infrastruktur, die Anlegung von Wegen, Alleen, Parkanlagen, den Bau von Aussichtstürmen und die Aufstellung von Ruhebänken ihre Attraktivität zu erhöhen. Der Tourismus wurde als zukunftssträchtiger Wirtschaftsfaktor erkannt: „Die großen Summen, die alljährlich von Fremden bei uns verzehrt werden, tragen dazu bei, die schlechten Zeiten weniger fühlbar zu machen“, schrieb 1882 das Oberkircher Bezirksamt.<sup>77</sup>

Schließlich brachte die Bahn besonders während der Sommersaison an den Wochenenden zahlreiche *Tagesausflügler* ins Tal. Das aufblühende bürgerliche Vereinswesen begünstigte diese Entwicklung, denn Ausflüge waren wesentlicher Bestandteil der Geselligkeit. So nutzte als einer der er-





Allerheiligen zog zahlreiche Sommerfrischler an

sten Vereine die Liedertafel „Aurelia“ aus Baden-Baden im Juni 1876 die neue Bahnverbindung für einen Ausflug in das Tal. Vor allem für Straßburg wurde das Renchtal zum Naherholungsgebiet:

„Über die Pfingsttage hatte unser Renchthal einen Fremdenverkehr, der selbst die kühnsten Erwartungen übertroffen hat. Die Renchtalbahn brachte an beiden Tagen mit jedem Bahnzuge 18 bis 21 Personenwagen, welche, von einer Schleppmaschine gezogen, jeweils stark besetzt herein und insbesondere Abends oder Nachts buchstäblich überfüllt hinausfahren. In Openau und Allerheiligen war über Mittag ein wahrhaftiger Trubel und in allen andern Talorten, vornehmlich in Oberkirch, ein ungewohntes bewegtes Leben, und man sah insbesondere in der Amtsstadt viele Fremde, vornehmlich Straßburger; auch viele Bauern und Bäuerinnen aus dem sogenannten „Hintergetös“ mit ihren angestammten und rein erhaltenen Volkstrachten, welche nur die Eisenbahn hergeführt hat.“<sup>78</sup>

Das „Freßbädle“ Sulzbach war sonntags das Ziel der Ausflügler aus Offenbourg, Karlsruhe und vor allem Straßburg.<sup>79</sup> Zur Stimmung trug das Spiel der Militärkapellen, sowie der Ausschank Renchtäler Weine und Lagerbiere bei. Nach der Jahrhundertwende füllten Rodler und Skifahrer bei entsprechenden Schneeverhältnissen an den Sonntagen die Züge. Sie



*Die Papierfabrik Köhler um 1910*

fuhren bis zur Endstation Oppenau und wanderten die Oppenauer Steige hinauf zur „Zuflucht“.<sup>80</sup>

#### *Die Bahn als Faktor der industriellen Entwicklung*

Der Bau der Renchtalbahn war wesentliche Voraussetzung der *Industrialisierung der traditionellen Gewerbe des Renchtals* und ihrer Entwicklung zu modernen Fabriken. Die *Papierfabrik Köhler* hatte schon vor dem Bahnbau den ersten Schritt zur industriellen Produktion vollzogen: 1865 hatte Ignaz Köhler in einer neu erbauten Fabrikationshalle eine dampfbetriebene Papiermaschine aufgestellt und die Handpapiermacherei eingestellt. 1869 hatte die Firma Koehler die erste Dampfmaschine in Oberkirch in Betrieb genommen.<sup>81</sup> Der 15 m hohe Schornstein war der erste Fabrikamin des Renchtals. Ignaz Köhlers Sohn August (1844–1919), der 1868 den Betrieb übernommen hatte, installierte 1877 eine neue Holländeranlage und gründete 1881 zusammen mit Theodor Knöckel unmittelbar an der Bahn in Hubacker eine Holzstofffabrik, die auf der Basis des 1845 von Friedrich Keller erfundenen Holzschliffverfahrens Holz als Grundstoff für die Papierherstellung nutzte.<sup>82</sup> Der Oberkircher Papierfabrikant war seit 1875 Mitglied im achtköpfigen Aufsichtsrat der Renchtalbahn-Eisenbahn-



*Der Eisenbahnbau beginnt das Tal industriell zu prägen: Die Holzstofffabrik in Hubacker*

gesellschaft.<sup>83</sup> Er versandte sein Papier per Bahn und bezog über den Schienenweg seine Rohstoffe; ein immer größerer Teil seiner Arbeiter waren Bahnpendler. Die Zahl der Beschäftigten nahm von 12 im Jahr 1870 auf 36 im Jahr 1879 auf 100 im Jahr 1898 zu.<sup>84</sup> Ohne Bahnbau wäre die Expansion der Firma nicht denkbar gewesen.

Erst nach dem Bahnbau vollzog sich die Expansion der Oppenauer *Fa. Anton André, Sohn*.<sup>85</sup> Aus der 1818 aus einer kleinen Pechhütte entstandenen Harzverarbeitung entwickelte sich in den letzten zwei Dekaden des 19. Jahrhunderts ein industrieller Betrieb. Ein katastrophaler Brand im Jahr 1870 zwang Anton André (1805–1886) zum Neubau. Der Bahnanschluß ermöglichte die industrielle Expansion. Im Jahr 1884 wurde die Ruß- und Pechhütte der Firma Dreher übernommen. Auf dem sumpfigen Gelände südlich des Oppenauer Bahnhofs errichtete die Firma André vier neue Rußfabriken. Ruß war Ausgangsprodukt für die Herstellung von Druckschwärze und Lacken und wurde zur Reifenherstellung benötigt. Als Rohstoff ersetzte mit der Bahn angefahrener Steinkohlenteer den teureren Rohstoff Harz, wobei der Lackherstellung zunehmendes Gewicht zukam. Wie sehr Wohl und Wehe des Betriebs von der Verkehrssituation abhingen, zeigt die Entwicklung des Konkurrenten Christian Doll in Bad Griesbach. Obwohl dieser Betrieb bis in die 1880er Jahre an Produktionsmenge und



Beschäftigtenzahl André übertraf, stagnierte das Unternehmen, nicht nur wegen der Einsprüche der Griesbacher Badbesitzer.<sup>86</sup>

Zum industriellen Unternehmen wurde auch die alte Hammerschmiede *Linck*, die sich zum Stahlbau-Konstrukteur und Maschinenbau-Betrieb entwickelte. Im Jahr 1881 stellte Linck Trottspindeln, Eisentrotten und Obstmühlen her, lieferte aber für die Renchtäler Sägewerke bereits Gatter- und Maschinenteile. Die Industrialisierung erforderte immer leistungsfähigere und bessere Anlagen. Dieser Zweig entwickelte sich stetig weiter, so daß Linck heute als einer der weltweit führenden Sägegatterhersteller gelten kann. Ein weiterer Zweig, die Herstellung von eisernen Brücken und Eisenkonstruktionen, wurde 1894 ausgegliedert. August Linck trennte sich von seinen Brüdern und gründete seine eigene Firma.<sup>87</sup> Ohne Bahnanschluß vor Ort hätte sich ein eisenverarbeitender Industriebetrieb nicht entwickeln können.

Die Bahnverbindung schuf auch die Standortvoraussetzungen für *neue Betriebe*. So entstand 1881 in Oberkirch die *Fa. Scheller und Ruch*, die zunächst Schuhnägel und -stifte und später auch Wasserturbinen und Sägegatter herstellte. Die Firma hatte wegen der Höhe der Zölle 1881 ihren Firmensitz aus dem schweizerischen Kefikon nach Oberkirch verlegt. Die Orientierung am gesamtdeutschen Markt und der zunehmende Export ins Ausland erforderten eine optimale Verkehrsanbindung.<sup>88</sup> Im Jahr 1919 wurde in der alten Stadelhofener Mahlmühle ein expandierender metallverarbeitender Betrieb gegründet, das *Progresswerk*. Ein Stuttgarter Fabrikant hatte zusammen mit sechs Kaufleuten eine AG ins Leben gerufen. Nach dem Umbau des Mühlengebäudes begann 1920 die Produktion mit 25 Arbeitskräften. Es fertigte neben Luftpumpen auch Stanz- und Ziehteile und wickelte anfangs den gesamten Warenverkehr über den Bahnhof Zusenhofen ab. Mit dem Pferdefuhrwerk wurden die Rohstoffe an der Bahn in Zusenhofen abgeholt und die Endprodukte zum Versand dort verladen. In den 30er Jahren wurde das Progresswerk mit 500.000 Luftpumpen Jahresproduktion zum weltweit größten Hersteller.<sup>89</sup>

Bis fast zu Anfang des 20. Jahrhunderts unterblieb „eine industriell-gewerbliche Intensivierung des physikalisch-geographischen Potentials“.<sup>90</sup> Erst mit einer gewissen Verzögerung wurde erkannt, welche Chancen für die Nutzung der Rohstoffe das neue Verkehrsmittel mit sich brachte. Das gilt besonders für den *Abbau von Fluß- und Schwerspat* in Hesselbach und Ödsbach-Wälden. Freiherr von Verschuer hatte auf dem Hofgelände des Georg Birk 1911 einen Schürfversuch gemacht und Spat vorgefunden. Mit 20 Bergleuten, die überwiegend aus Hessen-Nassau stammten, wurde die Förderung aufgenommen. Am Ausgang des Stollens wurde eine Wasch-, Sortier- und Mahlanlage errichtet. Mit Ochsen- und Pferdefuhrwerken wurde das Gesteinsmehl zum Bahnhof nach Oberkirch gebracht.<sup>91</sup> Der Abbau von Fluß- und Schwerspat im benachbarten Hesselbach reichte bis in





*Steinbruch am Schärtenkopf*

das Jahr 1857 zurück.<sup>92</sup> Jedoch erst, als die kapitalkräftigeren *Rheinischen Fluß- und Schwerspatwerke* des Freiherrn von Verschuer 1899 die Grube übernahmen, begann der Abbau. Bis 1901 war der Hauptstollen 40 Meter vorgetrieben.<sup>93</sup> Die geplante Aufbereitungsanlage konnte jedoch erst 1910 errichtet werden.

Die Nutzung der Renchtäler *Steinbrüche* in größerem Umfang war ebenfalls eine Folge des Eisenbahnbaus. Zur Eindeckung der Straßburger Festungswälle wurde 1887 in großem Umfang vom Eckenfelser Steinbruch Granit gebrochen und auf fünf Fuhrwerken zum Oppenauer Bahnhof transportiert. Dort wurde der Granit zerkleinert und auf die Bahn verladen. Insgesamt 60 Arbeiter waren hier beschäftigt – neben Württembergern, Rheinbayern und Einheimischen auch Italiener, die in diesem Sektor als Spezialisten galten.<sup>94</sup>

Wie sehr *Bahnbau und wirtschaftliche Expansion* miteinander verbunden waren, läßt sich am Porphyrgwerk in Hubacker belegen. Um 1900 begann Norbert Fies in der Nähe des Bahnhofs Hubacker einen Steinbruch zu nutzen; beim Bahnhof wurden die Steine gebrochen und umgeladen. 1921 erlangte Fies die Genehmigung, auf dem großen Schärtenkopf die Porphyrschicht abbauen zu dürfen. Zu diesem Zweck wurde eine Seilbahn errichtet. Als 1928 das Vorkommen erschöpft war – der Schärtenkopf war von 608 m ü.d.M. auf 570 m abgebaut worden – pachtete Fies einen Steinbruch



*Porphyrverladestation in Hubacker*

in Lierbach. Eine 3,2 km lange Seilbahn mit 19 Tragständern mit bis zu 42 m Höhe transportierte die Steine nach Hubacker, wo sie gewaschen, gebrochen und auf die Bahn verladen wurden. Die Transportanlage stammte aus einer Kalimine in Wolgrammhausen in Sachsen. Der zerkleinerte Porphyrschotter wurde vor allem als Unterbau für Eisenbahnen und Straßen verwendet.<sup>95</sup>

### *Die Stilllegungsdiskussion*

Das Ende dieses Betriebes und die Demontage der Anlage 1964/66 fallen zeitlich mit dem Bekanntwerden der ersten *Stilllegungspläne* für die Renchtalbahn zusammen. Seit dem Ausbau der Reichsstraße 28 in den 30er Jahren wurden immer mehr Gütertransporte mit Lastwagen auf der Straße abgewickelt. Dazu kam der zunehmende Individualverkehr in den 50er und 60er Jahren. Im Mai 1960 hatte die Autobahn Appenweier erreicht. Dem Straßenausbau wurde in der Verkehrspolitik Vorrang eingeräumt.

Die Bahn entwickelte sich zum Sorgenkind. Im „Verkehrspolitischen Programm für die V. Legislaturperiode“ vom 26. Januar 1966 wurden Vorstellungen zum Abbau des Bahndefizits konkretisiert. Die Bahn sollte



Die Uerdinger Schienenbusse verkehrten 1952–1992 auf der Renchtalbahn.

„wirtschaftlicher“ werden und *personell und organisatorisch konzentriert* werden: Das hieß Rückzug aus der Fläche, Verlagerung des Personenverkehrs auf die Straße, Schließung kleiner Bahnhöfe und Stilllegung von 8000 km Schienennetz. Im Nahverkehrsbereich sollten vermehrt Busse eingesetzt werden.<sup>96</sup>

Unter den Strecken, die aufgegeben werden sollten, befand sich auch die Renchtalbahn. Ein Sturm des Protestes erhob sich: Die Industriebetriebe fürchteten um den Standort, die Kurgemeinden um die Gäste; die Pendler um die Arbeitsplätze, die Obstbauern um die Vermarktung ihres Obstes.<sup>97</sup> *Wirtschaftliche Existenz des Renchtals ist bedroht* (Renchtalzeitung, 25. April 1966), *Bahnlinie – Lebensnerv für das Renchtal* (Bad. Volkszeitung, 25. April 1966) lauteten die Überschriften der lokalen Zeitungen über eine Protestversammlung, die zwei Tage vorher in der „Oberen Linde“ stattgefunden hatte. Direktor Ludwig vom Oberkircher Progymnasium sah die Chancen höherer Schulbildung tangiert.<sup>98</sup> An Weihnachten 1966 meldete die Lokalpresse, daß es im Sommerfahrplan keinen sonntäglichen Zugverkehr mehr geben würde und die Bahnhöfe Zusenhofen und Lautenbach abgerissen werden sollten. Der Betrieb der Renchtalbahn kostete jährlich 1,6 Mio. Mark, brachte aber nur 460.000 DM Ertrag.<sup>99</sup> Die empörte Reaktion der Bevölkerung veranlaßte den Wahl-





*Moderne Ortenauer S-Bahn  
zwischen Bad Peterstal und  
Bad Griesbach*

kreisabgeordneten, Prof. Dr. Hans Furler, zu einer massiven Intervention, so daß die Stilllegung zunächst vom Tisch war.

Die Bahndirektion, die auf den heftigen Widerstand der Bevölkerung und der heimischen Politiker gestoßen war, versuchte nunmehr mit allerlei Winkelzügen die Einstellung des Bahnverkehrs durchzusetzen. Am Freitag, den 7. Juni 1968, befuhr ein Meßzug der Bahn die Renchtalstrecke. Da die Schienenstrecke zwischen Oppenau und Bad Peterstal angeblich nicht mehr den Sicherheitsbestimmungen entsprach, wurde der Bahnverkehr zwischen Oppenau und Bad Griesbach am Freitagabend eingestellt. Die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden protestierten heftig.<sup>100</sup> Der Sekretär der Eisenbahngewerkschaft, Rudolf Vallendor, alarmierte telefonisch den Bonner Wahlkreisabgeordneten Hans Furler, der sich bei Verkehrsminister Georg Leber heftig über die Machenschaften der Bahndirektion beschwerte. Der empörte Minister ordnete die sofortige Instandsetzung der Strecke an.<sup>101</sup> Sie kostete angeblich 550.000 Mark. Zwei moderne Gleisbauzüge mit 50 Arbeitern wurden eingesetzt, 10.000 Meter Schienen und 7500 Stahlschwellen wurden neu verlegt. Am 29. Juni wurde der Reiseverkehr wieder aufgenommen.<sup>102</sup>

In regelmäßigen Zeitabständen versuchte die Bundesbahn-Direktion die Bahnlinie außer Betrieb zu setzen: 1969, 1975 und zuletzt 1979 wurde

über die Stilllegung diskutiert. Die Situation der Bahn war nicht ganz ohne Pikanterie: Wenn die Bahndirektion daran ging, die allgemeinen Vorgaben der Politik umzusetzen, war sie vor Ort mit deren Widerstand konfrontiert. Doch immer wieder konnten die Renchtalgemeinden mit Recht darauf verweisen, daß sie unter großen finanziellen Opfern die Bahn gebaut hatten. Noch war auch im Bewußtsein geblieben, welche wirtschaftlichen Vorteile die Bahn für das Tal gebracht hatte. Mehr Komfort und bessere Fahrpläne sollten die Bahn attraktiver machen. Anfang der 90er Jahre wurden die seit 1952 verkehrenden roten Uerdinger Schienenbusse<sup>103</sup> ausgemustert. Seit 1996 die SWEG den Betrieb der Renchtalbahn übernahm, gab es Verbesserungen. Moderne Niederflurfahrzeuge werden eingesetzt. Aber nur langsam vollzieht sich eine verkehrspolitische Wende, die der Bahn auch im ländlichen Nahverkehrsbereich wieder eine Chance gibt. Immerhin konnte der Oberkircher Bürgermeister Matthias Braun im Mai diesen Jahres<sup>104</sup> nach Rücksprache mit der Landesregierung die frohe Botschaft verkünden, daß die Renchtalbahn nicht stillgelegt werde, nachdem im März 2000 erneut entsprechende Hiobsmeldungen die Runde gemacht hatten. Das gewachsene Umweltbewußtsein und die Einsicht in die Grenzen des Individualverkehrs lassen darauf hoffen, daß die Bahn auch in Zukunft verkehren wird. Und die Renchtalgemeinden können dabei mit Recht darauf verweisen, daß sie für den Bau dieser Bahn erhebliche Opfer erbracht haben.

#### Anmerkungen

- 1 Staatsarchiv Freiburg (= StAF) B 727/1, Nr. 734. Die Geschichte der Renchtalbahn wurde bislang hauptsächlich unter dem Aspekt ihrer Entstehung und der Geschichte ihres Weiterbaus behandelt: Kuntzemüller, Albert: Die Renchtalbahn. In: Die Ortenau 25, (1938) / ders., Die badischen Eisenbahnen 1840–1940, Heidelberg 1940 / Festschrift zur Bahneröffnung Bad Peterstal – Bad Griesbach am 22. Mai 1933, Stadtarchiv Oppenau (= StOPP) / Festschrift zur Eröffnung der Bahnlinie Oppenau – Bad Peterstal 1926, StOPP / Heid, Hans: 80 Jahre Renchtalbahn, Renchtalzeitung, 26. Mai 1956 / Pillin, Hans-Martin: Die Renchtal-Eisenbahn. In: H.-M. P., Oberkirch. Die Geschichte der Stadt in großherzoglich-badischer Zeit 1803–1918, 1978, 187–192
- 2 Zur Rolle der Eisenbahn für die Entwicklungen ländlicher Regionen vgl. Mages, Emma: Die Veränderung einer ländlichen Region. Die Eisenbahn im Landkreis Cham. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835–1985, Berlin 1985, Band 1, 366–377
- 3 Zeiser, Gotthard: Studien zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsgeographie des Renchtals. Freiburger Diss. 1976, 213. Zeiser berücksichtigt in seiner Abhandlung nicht die wichtigen Jahresberichte des Bezirksamtes, die eine zentrale Quelle für die Anfänge der Industrialisierung sind
- 4 Abdruck im *Renchthäler*, 10. Mai 1870
- 5 StAF B 727/1, Nr. 734
- 6 StAF B 727/1, Nr. 734

- 7 Zur Frage der staatlichen oder privaten Finanzierung, vgl. Gall, Lothar: Eisenbahn in Deutschland: Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. In: Gall, L./Pohl, M.: Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, 13–73
- 8 Hippel, W.; Stephan, J.; Gleber, P.; Enzweiler, H.-J.: Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter. Ubstadt-Weiher 1990
- 9 Vgl. Renchthäler, 8. 5. 1871 (Solidaritätsadresse mit v. Döllinger), 13. Mai 1871, Abdruck eines Artikels mit einem persönlichen Angriff des „Offenburger Anzeigers“ auf Betz: „Einer hat bisher noch gefehlt zur neuen Döllingerkirche und der hat sich jetzt gemeldet: es ist kein Geringerer als der Weinhändler Betz aus Oberkirch, der sonst ein entschiedenster Fortschrittsmann, jetzt in seinem Busen ein namenloses Sehnen verspürt nach Rückschritt in die altapostolische Kirche ....“ Betz rief in der nationalliberalen Presse im Mai 1871 zur Bildung eines „Vereins zur Abwehr ultramontaner Bestrebungen“ auf
- 10 StAF B 727/1, Nr. 735
- 11 Generallandesarchiv Karlsruhe (= GLA) 236/10 340
- 12 Renchthäler, 11. Januar 1872
- 13 Renchthäler, 10. Januar 1872. Der Vertreter des Frankfurter Bankvereins, Direktor Kusenberger, gab in der Sitzung am 8. Januar 1872 bei Hofbankier Müller in Karlsruhe die Zusage, die Ausführung der vorgeschlagenen Bahnprojekte, der Bahn von Straßburg nach Ulm, zu übernehmen und das erforderliche Kapital in Höhe von 70 Mio. Gulden zu beschaffen
- 14 GLA 236/10, 340
- 15 Renchthäler, 9. Januar 1872
- 16 GLA 236/10, 340. Über das System der Eisenbahnbau-Finanzierung allgemein: Breitfeld, Bernd; Von der Privat- zur Staatsbahn, in: Zug der Zeit (Anmerkung 2), Band 1, 185 ff.
- 17 Kuntzemüller: Die badischen Eisenbahnen (Anmerkung 2), 76
- 18 Renchthäler, 5. April 1870
- 19 Pillin, Hans-Martin: Die Renchtal-Eisenbahn (Anmerkung 2), 187
- 20 Ortenauer Bote, 6. März 1866
- 21 Börsig, Joseph: Geschichte des Oppenauer Tales, Karlsruhe 1951, 70, Heid, Hans (Anmerkung 2)
- 22 GLA 236/10, 341
- 23 Renchthäler, 8. Mai 1877
- 24 GLA 233/38.530
- 25 GLA 236/103.40
- 26 Renchthäler, 12. Februar 1888
- 27 StAF Landgericht Offenburg, Nr. 126, AZ 344
- 28 Der Renchthäler, 30. Mai 1876
- 29 StAF 368/617
- 30 Jährliche Rechenschaftsberichte der Renchbahngesellschaft StAF B, 727/1, Nr. 743
- 31 Renchthäler, 29. Mai 1890
- 32 Renchthäler, 14. Januar 1892
- 33 Renchthäler, 1. März 1892
- 34 Renchthäler, 22. Februar 1899
- 35 StAF B 727 1, Nr. 738
- 36 StAF B 727 1, Nr. 738
- 37 Renchthäler, 26. November 1901



- 38 StAF B 727/1, Nr. 729
- 39 Vergleiche auch die Berichte über die vorausgehende Debatte im Landtag: Renchtäler, 13. Juni 1914 und 1. Juli 1914
- 40 Renchtäler, 31. Januar 1919
- 41 StAF B 727/1, Nr. 742
- 42 StAF B 727/1, Nr. 742
- 43 Renchtäler, 29. November 1926
- 44 Renchtäler, 22. Mai und 23. Mai 1933
- 45 Renchthäler, 2. Oktober 1879
- 46 Gauverbandstag der Renchtäler Kriegervereine, Renchthäler, 2. Juni 1896, Besuch des Großherzogs 1910 in Oberkirch, ARZ, 14. April 1999
- 47 Renchthäler, 15. Februar 1887
- 48 „Vor 25 Jahren wurde Erzberger ermordet.“ Ortenauer Zeitung, 23. August 1946
- 49 StAF 727/1, ZR Oberkirch, Nr. 645/Badisches Tagblatt, 18.2.1978
- 50 Fink, Christian: Die „Kraft – durch Freude“-Bewegung. In: Prah/Steinecke (Hg.), Tourismus, Stuttgart 1981, 34–38
- 51 Renchtäler Zeitung, 30. März 1937
- 52 Zur Geschichte der Meisenbühler Bunker: Huber, H.G.: Bottenauer Kriegsleiden im Lauf der Jahrhunderte, in: Huber, H.G./Huber, Ch.: Die dreyherrschaftliche Gemeind Bottenau, 1996, 91 ff.
- 53 Allgemein zur Geschichte der Heeresfeldbahnen: Gottwald, Alfred B.: Heeresfeldbahnen, Stuttgart 1998, bes. 143 f., Zur Feldbahn im vorderen Renchtal vgl. die Privatchronik. Huber, Josef (Zusenhofen): Renchtäler Zeitung, 20. August 1940
- 54 Frank, Artur: Nußbach 1936–1948. Zeitgenössische Chronik, zusammengestellt von Othmar Frank (in Privatbesitz), 61
- 55 Frank (wie Anmerkung 54), 61
- 56 Ortenauer Zeitung, 29. Januar 1946
- 57 Frank (wie Anmerkung 54), 147
- 58 Stadelhofen, ein Dorf an der Rench, 2000, 133 (W. Hodapp)
- 59 Huber, Heinz G.: Vom Klosterwein zum Diplomatentropfen. 800 Jahre Weinbau im Renchtal. In: Die Ortenau 1997, 624
- 60 StAF 368/1942-26, Nr. 122
- 61 Huber, H. G.: ( wie Anmerkung 59), 622
- 62 Renchthäler, 24. Februar 1898
- 63 Renchthäler, 17. März 1898 / 9. April 1898
- 64 Ortsbereisung Ramsbach 1904, StAF B 727/1, Nr. 936
- 65 Zeiser, G.: (wie Anmerkung 3), 186
- 66 StAF G21/2, 133
- 67 Freiherr von Schauenburg. In: Renchtäler, 1. Mai 1914
- 68 Ortsbereisung Peterstal 1898, StAF B 727/1, Nr. 897
- 69 Beispielsweise wurde 1901 für die Rosensäge in Ramsbach ein Verladegleis gebaut (Renchtäler 26. November 1901)
- 70 GLA 236/ 103.41
- 71 GLA 236/103.40
- 72 GLA 236/105.55
- 73 GLA 236/105.18
- 74 Stadler, Georg: Sommerfrische und Bürgertourismus. In: Prah/Steinecke (Hg.), Tourismus, Stuttgart 1981, 32 f.
- 75 GLA 236/103.41

- 76 Gästebücher von Allerheiligen in Privatbesitz, in die der Verfasser Einsicht nehmen konnte. Sie sind eine wichtige Quelle für die Soziologie des frühen Tourismus
- 77 GLA 236/103.42
- 78 Renchthäler, 6. Juni 1876
- 79 Huber, Heinz G.: Sulzbach – einst herrschte hier ein reges Badeleben. In: *Gastliches Oberkirch* 6/1991, 67–69.  
Hiss, A.: *Der Kniebis und die Kniebisbäder heute*, Baiersbrunn 1954, 260–271
- 80 Vgl. den ausführlichen Zeitungsbericht vom 9. Januar 1914
- 81 GLA 236/103.40
- 82 Zur Firmengeschichte: Jubiläumsfeier des Papierfabrikanten August Koehler, Senior, Renchtäler, 27. Mai 1914 / Pillin, H.-M.: Oberkirch (Anmerkung 1), 128–133 / Huber, H.G.: Renchtäler Lebensläufe: Koehler, Werner: In: *Gastliches Oberkirch* 9 /1992, 51–54
- 83 StAF B 727/1, Nr. 123
- 84 GLA 236/103.40; GLA 236/103, 41; *Renchtalzeitung*, 4. September 1969
- 85 Huber, H.G.: *Von der Rußhütte zur modernen Lackfabrik. 175 Jahre. Firma Anton André*, 1993
- 86 GLA 236/105.18
- 87 Zur Firmengeschichte von Linck, vgl. Pillin, H.-M.: wie Anmerkung 1, 135 f.
- 88 Zur Firmengeschichte: Pillin, H.-M.: wie Anmerkung 1, 135–137; Huber, H.G.: *Von Schleifmühlen, Hammer- und Nagelschmieden*. In: *Gastliches Oberkirch* 5/1996, 53–57
- 89 Huber, Heinz G.: *Die Erfolgsgeschichte des PWO*, in: *Stadelhofen, ein Dorf an der Rench*, 2000, 257–269
- 90 Zeiser, G.: (wie Anmerkung 3), 199
- 91 Huber, Heinz, G.: *Die Geschichte des Ödsbacher Spatwerks*. In: *Gastliches Oberkirch* 6/1992, 49–53
- 92 Dietsche, Karl-Heinz: *Glück auf (Die Geschichte des Hesselbacher Spat-Werks)*. In: *800 Jahre Hesselbach*, 1996, 95–102
- 93 *Renchtäler*, 30. März 1901
- 94 *Renchtäler*, 1. November 1887
- 95 *Private Firmenchronik von Robert Braun / H.-M. Pillin, Die Geschichte des Luftkurortes Lautenbach*, 1994, 130 f.
- 96 Schulz, Günther: *Die Deutsche Bundesbahn 1949–1989*. In: *Gall/Pohl, Die Eisenbahn in Deutschland*, München 1999, 345
- 97 *Badisches Tagblatt*, 28. Juni 1966
- 98 *Badische Volkszeitung*, 25. April 1966
- 99 StOPP 774/36
- 100 *Badisches Tagblatt*, 11. Juni 1968
- 101 Vallendor, Rudolf: *Meine Erinnerungen an Hans Furler*, unveröffentlicht, Archiv des Hans-Furler-Gymnasiums Oberkirch
- 102 StOPP 774/336; *Renchtalzeitung*, 1. Juli 1968
- 103 Hajt, Jörg: *Abschied vom Schienenbus, Königswinter* 1998
- 104 *Acher-Rench-Zeitung*, 20. Mai 2000