125 Jahre ACHERTALBAHN

© Dörsam-Design, Oberachern

...aus der OBERACHERNER Dorfgeschichte

MEILENSTEIN FÜR DIE WIRTSCHAFTLICHE UND TOURISTISCHE ENTWICKLUNG

Vor 125 Jahren waren es Achertäler Fabrikanten wie der Direktor der „Mechanischen Bindfadenfabrik Oberachern“, Wilhelm Nauwerck, und der Kappelrodecker Steinbruchbetreiber Julius Leuther, die ein Projekt mit anpackten, das sich segensreich für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Achertals auswirkte. Mit dem Ergebnis, dass das „Bähnel“ – wie die Bahn im Volksmund genannt wird – nicht mehr wegzudenken ist. Oberachern erhielt 1898 einen indirekten Anschluss an die Rheintalbahn, bis heute eine der meistfrequentierten Bahnstrecken in Europa und den großen örtlichen Gewerbebetrieben erleichterte die Bahn maßgeblich den Absatz ihrer Produkte, was wiederum dem Wohl der Gemeinde Oberachern zugutekam.

Bahninitiative und -bau [1]

In Baden begann schon 1838 mit dem „Gesetz über die Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel“ vom 29. März 1838 die Ära der Eisenbahn [2] – nur wenige Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Bahnstrecke von Nürnberg nach Fürth 1835 und fünf Jahre vor der Verkündung eines entsprechenden Gesetzes in Württemberg.[3] Zwei Jahre später war das erste Teilstück von Mannheim nach Heidelberg der insgesamt 285 km langen „Badischen Hauptbahn“ (Rheintalbahn) fertiggestellt und wurde am 12. September 1840 in Betrieb genommen. „Löwe“ und „Greif“ – nach den badischen Wappentieren benannt – waren die ersten, noch in England hergestellten Lokomotiven. 1843 erreichte die Hauptbahn die Residenzstadt Karlsruhe, 1845 Freiburg und 1855 Basel. [4] Achern selbst erhielt 1845 seinen ersten Bahnhof, nachdem der knapp 40 km lange Abschnitt zwischen Oos und Offenburg am 1. Juni 1844 eröffnet worden war. [5]

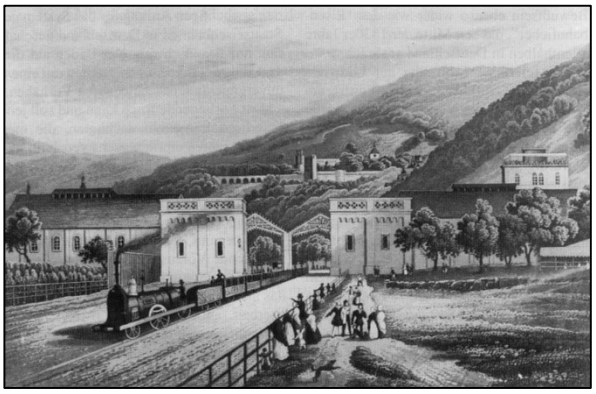


Abb. 1: Die Anfänge der Eisenbahn in Baden: Ein Zug verlässt 1842 den Heidelberger Bahnhof

(Bild: Wikipedia, gemeinfrei)

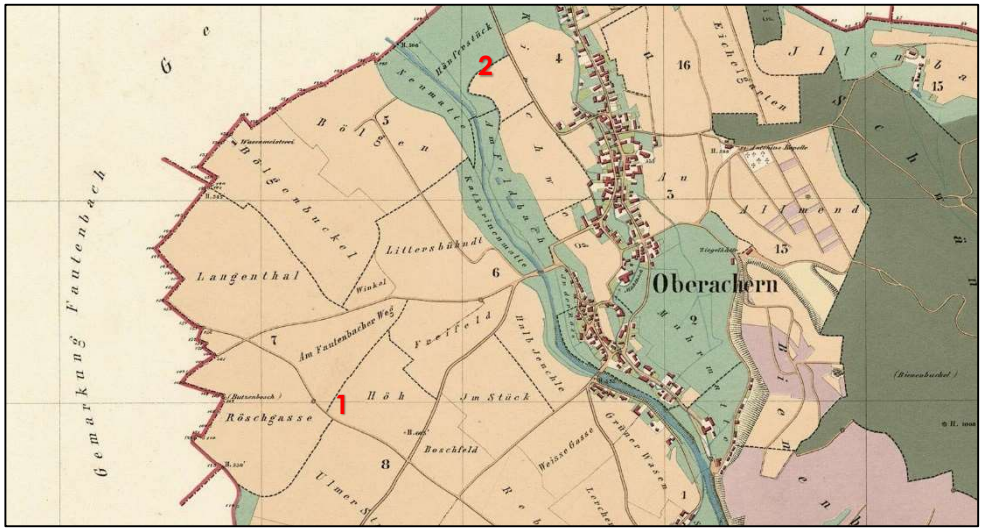


Abb. 2: Die beiden Straßen ins Achertal:

(1) die „alte“ Kappler Straße“ von Fautenbach („Schemelraingasse“) zur Kreuzung „Fautenbacher Weg/Röschgasse“ bis zur Kreuzung „Ulmer Straße“ zur Einmündung des Weges von Mösbach und weiter am Algenfeld vorbei nach Kappelrodeck,

(2) die Straße von Achern über den „Kirchweg“ über Oberachern (Grüner Wasen, Spinnerhöfe) nach Kappelrodeck.

Bild: GLA Karlsruhe: H Oberachern 1 Nr. 1320

Das Achertal war bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur mäßig an die Reichsstraße von Frankfurt nach Basel angebunden, die Nieder- oder Unterachern, ab 1808 mit der Verleihung der Stadtrechte nur noch „Achern“ genannt, durchquerte. Von Fautenbach führte zum einen nur die Kappler Straße [6] – eher ein Feldweg – zwischen dem Fautenbächel und Acher durch das Langental in Richtung Kappelrodeck. Und zum anderen von Niederachern über der „Kirchweg“ nach Oberachern und über den „Kappler Weg“ weiter taleinwärts. Erst 1811 wurde – gemäß dem Eintrag im Oberacherner Dorfbuch“ eine Straße von Achern über Oberachern nach Kappelrodeck gebaut. [7] Knapp 50 Jahre später – ab dem 1. August 1860 – gab es dann einen regelmäßigen, von Pferden bespannten Postomnibusverkehr ins Achertal, der ab dem 20. März 1880 dann zweimal täglich zwischen Achern und Ottenhöfen verkehrte. Infolge der industriellen Revolution, vor allem aber in der Gründerzeit nach Ende des Deutsch-französischen Krieges 1870/71, als Baden kein Grenzland mehr war, entwickelten sich im Achertal immer mehr Gewerbebetriebe. Waren Kappelrodeck und vor allem Oberachern – letzteres dank des Mühlbachs – Standorte von zahlreichen Betrieben, gründeten sich in den oberen Gemeinden Furschenbach, Ottenhöfen und Seebach wie auch in Waldulm zahlreiche Steinbrüche, die Granit und Porphyr abbauten. Größte Betriebe waren damals die Champagnerflaschenfabrik (Glashütte) in Achern, die Pappefabrik Maste (später Lott), die Wattefabrik Ziegler, und die Mechanische Bindfadenfabrik (alle in Oberachern). Angesichts dieser Situation war die verkehrstechnische Erschließung äußerst mangelhaft, denn es fehlte eine Anbindung an die Hauptbahn. [8]

Maßgeblicher Initiator, dem das Achertal seine Nebenbahn seit 125 Jahren zu verdanken hat, war der Kappelrodecker Steinbruchbetreiber Julius Leuther, dem Erbauer des „Zuckerbergschlosses“. Angesichts der oben genannten ungenügenden Verkehrsanbindung an die Rheintalbahn regte er 1889 den Bau einer Schmalspurbahn mit eigenem Gleiskörper an, nachdem er in Kontakt mit dem Freiburger Ingenieur Karl Müller getreten war. Deshalb lud er auf den 12. Mai 1889 ins Kappelrodecker Gasthaus „Kranz“ ein. Nahezu 200 Personen aus den in Betracht kommenden Gemeinden „sowie auch einige Herren aus Achern“ nahmen an der Versammlung teil. [9]

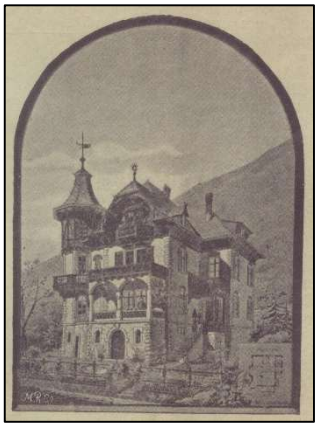


Abb. 3: „Villa Leuther“, das Anwesen von Julius Leuther, heute das „Zuckerbergschloss“ in Kappelrodeck.

(Bild: Festzeitung 01.09.1898, GA Ottenhöfen/StA Achern)

Auch über die Finanzierung der angesetzten 450.000 Mark für die Schmalspurbahn herrschte Einigkeit, welche die Interessenten aus Kostengründen ursprünglich bevorzugten: 300.000 Mark hätten die Baugesellschaft, 100.000 Mark das Großherzogtum Baden und 50.000 Mark die beteiligten Gemeinden und einige Privatpersonen zu tragen. Außerdem hatten die betreffenden Gemeinden das notwendige Gelände zur Verfügung zu stellen [10] (die Schmalspur war damals für Nebenbahnen in Mittelbaden und andernorts üblich [11]).

Ingenieur Müller riet in seinem Gutachten zu einer eigenen, unabhängigen Trasse und von einer Streckenführung entlang der Achertalstraße mitten durch die Ortschaften ab, weil die Straße zu schmal war und unterschiedliche Steigungen deren Benutzung ausschlossen. Ob Schmal- oder Normalspurbahn ließ er offen, weil eine Normalspurbahn nicht wesentlich teurer, die Einmündung einer Schmalspurbahn in den Acherner Bahnhof jedoch schwierig werden würde. [12] Er regte eine Petition an die Badische Ständeversammlung [13] in Karlsruhe an, „*um die ganze Angelegenheit in Fluß zu bringen*“.

Abb. 4: Direktor Wilhelm Nauwerck (Oberachern)

(Bild: HVO-Archiv)

Unterstützer dieses ersten Vorstoßes zur Bau einer Bahn waren Direktor Adolf Funk (Champagnerflaschenfabrik Achern), Weinhändler Otto Oberföll (Achern), Direktor Wilhelm Nauwerck (Bindfadenfabrik Oberachern) sowie Kaufmann und Brennereibesitzer Karl Troxler (Kappelrodeck). Nachdem niemand bei der Versammlung etwas einzuwenden hatte, wurde ein zwölfköpfiger Ausschuss aus jeweils drei Vertretern der Gemeinden Furschenbach, Kappelrodeck, Oberachern und Ottenhöfen gebildet. [14] Das war aber zu diesem

Zeitpunkt auch schon alles, denn das Projekt wurde – aus welchen Gründen auch immer – nicht weiterverfolgt. So tagte das Gremium kein einziges Mal. [15]

Fünf Jahre später waren die Rahmenbedingungen wesentlich besser und es war erneut Julius Leuther, der den Vorstoß zum Bau der Eisenbahn – nun aber eine solche mit Normalspur – anregte. Bei der Versammlung am 29. Juni 1894 – erneut im Gasthaus „zum Kranz" – wurde sogleich der Bau einer Normalspurbahn beschlossen und es bildete sich ein Komitee aus Vertretern der Industrie, der Forstwirtschaft und den Bürgermeistern der beteiligten Gemeinden: Steinbruchbetreiber Leuther, Direktor Nauwerck, Direktor Johann Heinrich Ziegler von der Wattefabrik Oberachern, Direktor Funk, Oberförster Albert Köhler (Ottenhöfen) sowie die Bürgermeister Bernhard Roth (Furschenbach), Wilhelm Hermann (Kappelrodeck), Hermann Köppel (Oberachern) und Josef Baßler (Ottenhöfen). Dieses Gremium hatte nur einen Auftrag: den Bahnbau "mit allen Mitteln zu fördern". [16] Vorsitzender des Geländeerwerbsausschusses war Oberförster Köhler.

Eine Abordnung des Komitees reiste umgehend nach Karlsruhe, um vor allem dem Ministerium des "Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten" unter der Leitung von Artur von Brauer ihr Vorhaben persönlich vorzutragen. Nachdem am 12. Juli 1895 an der geplanten Strecke eine Begehung durch Vertreter der Regierung stattfand, erteilte schon sieben Tage später das Ministerium die Genehmigung zum Streckenverlauf. Die Höhe des Landeszuschusses wurde jedoch noch nicht zugesagt. Als Bedingung hatten die örtlichen Interessenten das notwendige Gelände „kosten- und lastenfrei herzugeben" zur Verfügung zu stellen. Vor allem zusätzliche, durch die großherzoglichen Behörden genehmigte Holzhiebe in den Gemeinde- und Genossenschaftswaldungen waren hierfür erforderlich. Somit war auch seitens der großherzoglichen Behörden der Weg zum Bau der Bahn frei.

Abb. 5: Minister Arthur von Brauer

(Bild: Wikipedia, gemeinfrei)

Am 24. Oktober 1895 erfolgte schließlich der Vertragsabschluss zum Bau der Bahnstrecke zwischen dem Achertäler Bahnbau-Komitee und der Eisenbahn-Bau und Vertriebsgesellschaft Vering & Waechter in Berlin und am 24. November 1895 zwischen den beteiligten Gemeinden Achern, Furschenbach, Kappelrodeck und Ottenhöfen mit Vering & Waechter. [17] Darin sagte die Eisenbahngesellschaft zu, sich um die Konzession bei den staatliche Behörden zu kümmern, den Bau umgehend nach Erhalt derselben zu beginnen und nach Fertigstellung die Bahn zu eröffnen. Außerdem leistete sie einen Zuschuss von 55.000 Mark und die staatliche Subvention sollte direkt an Vering & Wächter fließen. Für den Erwerb des Geländes für die Bahntrasse, Gebäude (Bahnhöfe, Lokschuppen usw.) sowie die weiteren anfallenden Arbeiten wie die Anlage von Zufahrtsstraßen, Wassergräben usw. waren die Gemeinden verantwortlich.

Letztendlich wurden von den beteiligten Gemeinden die zugesagten Beträge von den Bürgerausschüssen genehmigt und für den Geländeerwerb standen folgende Mittel zur Verfügung: [18]

Gemeinde Kappelrodeck	25.000 Mark
Gemeinde Ottenhöfen [19]	14.000 Mark
Stadt Achern [20]	10.000 Mark
Waldgenossenschaft Seebach	6.500 Mark
Kreis Baden (heute Baden-Baden)	6.000 Mark
Gemeinde Oberachern	5.000 Mark
Waldgenossenschaft Ottenhöfen	4.000 Mark
Waldgenossenschaft Grimmerswald	3.500 Mark
Gemeinde Furschenbach [21]	3.000 Mark
Gemeinde Waldulm	2.000 Mark
Gemeinde Sasbachwalden	1.500 Mark
Gemeinde Sasbach	700 Mark
	81.200 Mark

Selbstverständlich finanzierten auch Privatpersonen und Unternehmen den Eisenbahnbau im Achertal – schließlich hatten diese das Projekt maßgeblich initiiert: Initiator Leuther mit 5.000 Mark, Steinbruchbesitzer J. Müller (Seebach) mit 2.000 Mark, mit jeweils 1.000 Mark Wattefabrikant Ziegler (Oberachern), und Sägewerksbesitzer/Holzhändler Liborius Bohnert (Ottenhöfen) und – mit dem weitaus bedeutendsten Anteil – die Bindfadenfabrik Oberachern mit 15.800 Mark. Schließlich erhielt die Achertalbahn auch vom Großherzoglichen Domänenamt als zuständige Behörde für die Bezirksförsterei Ottenhöfen kostenlos Gelände für den Ottenhöfener Bahnhof überlassen. Insgesamt kamen dadurch nochmals rund 26.000 Mark dazu, sodass insgesamt über 105.000 Mark zur Verfügung standen. Zeitgleich wurde am 24. November eine Vereinbarung mit den Gemeinden und den Waldgenossenschaften über den Geländeerwerb getroffen, in der die Vorgehensweise geregelt war, falls die Gesamtsumme von 160.000 Mark nicht ausreichen sollte. Das zusammengekommene Kapital, insbesondere auch von der Privatwirtschaft, zeigte das große Interesse von dieser Seite und dass sie durch die Bahn vor allem auf einen besseren Absatz ihrer Produkte wie Nutzholz, Bruchsteine und Hanfwaren hofften.

Achertäler Eisenbahnverein e. V. (AEV)

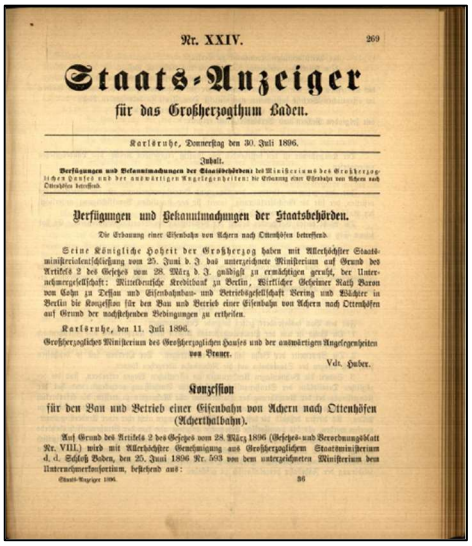
Die Gründung desselben fand am 6. Juli 1985 statt. Als Fortsetzung der Aktivitäten der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ (DGEG) gedacht, war das Ziel die intensive Kooperation mit den regionalen Tourismusvereinen und weitere Eisenbahnfreunde zur Mitarbeit zu gewinnen, um auch in Zukunft den Betrieb des Dampfzugs zu gewährleisten. Gleichzeitig sollte auch die SWEG in der Durchführung des Dampfzugsbetriebs eingebunden und die weitere Anschaffung und Restaurierung historischer Schienenfahrzeuge möglich sein. [22]

Nach seiner Gründung übernahm der AEV von der DGEG die Unterstützung der SWEG bei den Dampfzugfahrten. Bis 2014 hatte der AEV diese Aufgabe inne, als das Ende des Historischen Dampfzugs kam (→ Kasten „1968 – 2015: Die Ära des Historischen Dampfzugs …“ auf S. 12). Große Verdienste erwarb sich der Verein seit seiner Gründung durch die jahrelange ehrenamtliche Pflege und Instandhaltung der Lok 28 „Badenia“ der SWEG in der Wartungshalle in Ottenhöfen. Später kam noch die vereinseigene Lok 20 hinzu, die unter Aufwendung von Tausenden von Arbeitsstunden wieder fahrtüchtig gemacht werden konnte und von 2007 bis 2013 ebenfalls im Achertal eingesetzt wurde (→ Kasten „Lok 20“ auf S. 15).

Daraufhin wandte sich das Komitee in der Eingabe vom 28. November 1895 an das zuständige Ministerium in Karlsruhe und an beide Kammern der Ständeversammlung mit der Bitte, den Bahnbau und die Auszahlung des Zuschusses zu genehmigen bzw. zu veranlassen. Das Komitee führte verschiedene Argumente dafür an: So würde sich die in den Talgemeinden angesiedelte Industrie durch den Bahnbau „weiter entfalten“ und führte den Granitmehlbedarf der Acherner Champagnerflaschenfabrik, der erhebliche An- und Ablieferungsverkehr der Papier-, Watte- und Bindfadenfabriken in Oberachern, sowie die umfangreichen Lieferungen von Grob-, Bau- und Pflastersteinen der Granitsteinbrüche in Seebach und Kappelrodeck als Beispiele an. [23] Hinzu kämen die ausgedehnten Waldflächen, deren Nutzholz abtransportiert werden muss. Eine Bahn wäre sogar für die Staatswaldungen im angrenzenden Württemberg von Vorteil, denn deren Hauptabsatzmarkt sei das badische Mannheim. Nicht zu unterschätzen wären der Personenverkehr sowie „Sommerfrischler“, welche die Naturschönheiten des Achertals mit der Bahn erreichen könnten. Als Gesamtkosten wurde eine Summe von 1.096.000 Mark veranschlagt, davon 160.000 Mark für den Grundstückserwerb. Vering & Waechter sicherte sich gleichzeitig die Betriebsführung und sagte einen Zuschuss von 700.000 Mark zu, falls der Restbetrag durch den Landeszuschuss abgedeckt werden würde.

Unter diesen Voraussetzungen hatte die beiden Kammern nichts gegen den Bahnbau einzuwenden, genehmigten denselben am 6. März 1896 (Zweite Kammer) bzw. 14. März 1896 (Erste Kammer) und beschlossen das entsprechende Gesetz. Darin sicherte sich der badische Staat ein gewisses Mitspracherecht und ein Ankaufsrecht 25 Jahre nach der Betriebseröffnung. Angesichts der schwachen Erwerbs-

und Vermögensverhältnisse der Achertalgemeinden gewährte das Land gleichzeitig einen Zuschuss von 255.000 Mark, davon ebenfalls 55.000 Mark für den Geländeerwerb. Die Regierung berechnete die Gesamtkosten für das Projekt auf 1.044.000 Mark, davon reine Baukosten in Höhe von 772.000 Mark, für den Bahnbetrieb 112.000 Mark und für den Geländeerwerb 160.000 Mark. Am 28. März genehmigte Großherzog Friedrich I. das Gesetz, welches am 13. April 1896 im Gesetzes- und Verordnungsblatt veröffentlicht wurde. In dem Gesetz wurde nachdrücklich darauf hingewiesen, dass „*In Bezug auf die Zwangsabtretungen des für die Bahn sammt Zugehörde erforderlichen Geländes*“, die „*bei dem Bau von Eisenbahnen maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen*“ angewendet werden können, d. h. die Eigentümer wurden ggf. enteignet. [24]



Nr. XXIV. 269

Staats-Anzeiger

für das Großherzogthum Baden.

Karlsruhe, Donnerstag den 30. Juli 1896.

Inhalt.

Verfügungen und Bekanntmachungen der Staatsbehörden: bei Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten: die Erbauung einer Eisenbahn von Achern nach Ottenhöfen betreffend.

Verfügungen und Bekanntmachungen der Staatsbehörden.

Die Erbauung einer Eisenbahn von Achern nach Ottenhöfen betreffend.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben mit Allerhöchster Staatsministeriumsentschließung vom 25. Juni d. J. das unterzeichnete Ministerium auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 28. März d. J. gnädigst zu ermächtigen geruht, der Unternehmergesellschaft: Ministerialische Kreditbank zu Berlin, Wirtscher Geheimer Rath Baron von Cohn zu Dessau und Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Boring und Blächter in Berlin die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Achern nach Ottenhöfen auf Grund der nachstehenden Bedingungen zu ertheilen.

Karlsruhe, den 11. Juli 1896.

Großherzogliches Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von Brauer.

Vdt. Huber.

Konzession

für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Achern nach Ottenhöfen (Achertalbahn).

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 28. März 1896 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. VIII.) wird mit Allerhöchster Genehmigung aus Großherzoglichem Staatsministerium d. d. Schloß Baden, den 25. Juni 1896 Nr. 503 von dem unterzeichneten Ministerium dem Unternehmerkonsortium, bestehend aus:

Staats-Anzeiger 1896. 26

Abb. 6: Veröffentlichung des Gesetzes zum Bauer der Achertalbahn im Staatsanzeiger vom 30. Juli 1896.

(Bild: Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Der Eisenbahnbau 1896 – 1898 [25]

Abb. 7: der erste Bahnhof von Achern, erbaut 1845.

(Bild: Reiner Vogt)

In den nächsten Monaten kam es jedoch zu Verzögerungen beim Baubeginn. So konnte der ursprüngliche geplante Anschluss an das Bahnhof in Achern nicht so umgesetzt werden, weil auf den vorgesehenen Neubau des Bahnhofsgebäudes Rücksicht genommen werden musste, der erst 1898 begonnen wurde. Deshalb war der Ausgangspunkt der Nebenbahn zunächst der bisherige, 1845 errichtete und bis heute unverändert erhalten gebliebene „Alte Bahnhof“. [26] Und Achern wies darauf hin, dass ihr Beitrag unter der Voraussetzung zugesagt wurde, dass ihre Belange berücksichtigt werden. Deshalb wünschte sich Achern – berechtigterweise und aus heutiger Sicht vorausschauend – im Herbst 1896 eine an der Stadt nähergelegene Haltestelle auf der linken Seite der Acher (Haltestelle „Achern Stadt“), dem auch entsprochen wurde. [27]

Hinzu kamen in Ottenhöfen Streckenänderungswünsche durch den Geländeerwerb und die von der Gemeinde gewünschte Verlegung der Lage des Bahnhofs, denn eine weitere Variante zeigte die Bahntrasse taleinwärts links der Acher und der Landstraße bis zu einem Standort für den Bahnhof etwa 150 Meter nördlich des jetzigen Bahnhofgeländes. Wenn der Bahnhof hier errichtet worden wäre, hätte die Achertalbahn auch bis nach Seebach verlängert werden können. Ein wesentlicher Grund für den Standort des heutigen Bahnhofs war, dass das heutige Bahnhofsgelände größtenteils vom Großherzoglichen Domänenamt als zuständige Behörde für die Bezirksförsterei Ottenhöfen kostenlos für den Bahnbau überlassen wurde. [28] Möglicherweise beteiligte sich deshalb die Gemeinde Seebach nicht mit einem Beitrag, so wie es im Herbst 1895 noch vorgesehen war, weil der Bahnanschluss nicht zustande kam.

Abb. 8: der Ottenhöfener Bahnhof um 1920. Im Vergleich zu den anderen beiden Bahnhöfen der Achertal stach er durch seine architektonischen Zierelemente heraus.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer; Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Außerdem waren einzelne Gemeinden und Interessenten eher zögerlich bei der Bewilligung der vereinbarten Zuschüsse und der kostenlosen Überlassung des Geländes. Vor allem die Oberacherner Gemeindegremien erkannten die Bedeutung des Bahnbaus nicht und erst nach persönlichen Bürgschaften von Mühlenbesitzer und späteren Bürgermeister Wilhelm Müller sowie Direktor Nauwerck beschloss der

Bürgerausschuss den zu leistenden Beitrag von 5.000 Mark zwischen April 1896 und Mai 1897. [29] Ein möglicher Grund konnte gewesen sein, dass die Strecke doch eher am Ort vorbei vorgesehen war und dass die beiden Bürgerschaftsvertretungen massiven Widerstand seitens der Eigentümer entlang der Bahntrasse befürchteten, die im Zweifelsfall enteignet wurden.

Erst nach einer weiteren freiwilligen Zuschusszusage von Vering & Waechter über 13.000 Mark und der Einigung der Gemeinden über die Deckung eventueller Mehrkosten beim Grundstückserwerb konnten die staatlichen Stellen im August 1897 ihre Arbeit aufnehmen. [30] Am 1. und 2. Oktober 1897 fanden die Verhandlungen über die Enteignung der Grundstückseigentümer statt, die wahrscheinlich insbesondere in Oberachern nicht einfach gewesen sein dürften, denn insbesondere im Gewann Bölgen wurde eine Vielzahl von Grundstücken durch den Bahnbau durchschnitten. Zuvor wurden in allen Rathäusern Lagepläne der einzelnen Gemarkungen und Verzeichnisse der betroffenen Wege und Wasserläufe acht Tage ausgelegt, um den betroffenen Grundstückseigentümern Gelegenheit für Einsprüche zu geben. [31] Am 17. Oktober konnte schließlich die Festlegung der Strecke abgeschlossen werden.

Gleich am nächsten Tag nach der Streckenfestlegung – knapp zwei Jahre nach dem Vertragsabschluss mit Vering & Waechter – wurde in Achern mit den Bauarbeiten begonnen, die Bahnhofsgebäude in Oberachern, Kappelrodeck und Ottenhöfen folgten im Frühjahr 1898. In Ottenhöfen wurden außerdem noch ein dreiständiger Lokomotivschuppen, eine Bekohlungsanlage und ein Bahnwasserwerk errichtet. Trotz ungünstiger Witterungsbedingungen und fehlendem Personal konnten bis Mitte August alle Gebäude und die wichtigsten sonstigen Anlagen fertiggestellt werden und am 12. August 1898 die Bauabnahme beim zuständigen Ministerium in Karlsruhe gestellt werden.

Ein Kuriosum gab es in Furschenbach. Das dortige Rathaus war dem Eisenbahnbau im Weg und musste 1898 abgebrochen werden. Vering & Waechter baute der Gemeinde zwei Jahre später ein neues Rathaus, allerdings nur in einstöckiger Bauweise (die Aufstockung des Gebäudes mit Dachreiter erfolgte 1907). [32]

Trotz aller Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Kapitals für den Geländeerwerb und allen unvorhersehbaren Ereignissen, die solch ein Großprojekt immer mit sich bringt, konnten die Beteiligten nach Erstellung der Gesamtabrechnung eine positive Bilanz ziehen: Bei Einnahmen von 141.444,95 Mark und Aushaben von 141.556,36 Mark, wies das im Dezember 1902 zusammengestellte Ergebnis ein minimales Defizit von 111,41 Mark auf. Allein auf der Gemarkung Oberachern mussten 38.548,35 Mark aufgewendet werden. [33]

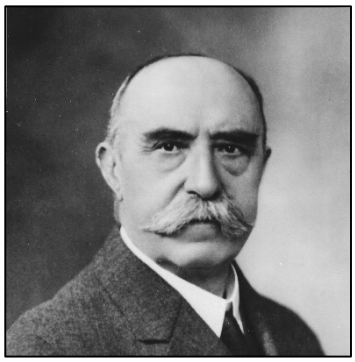


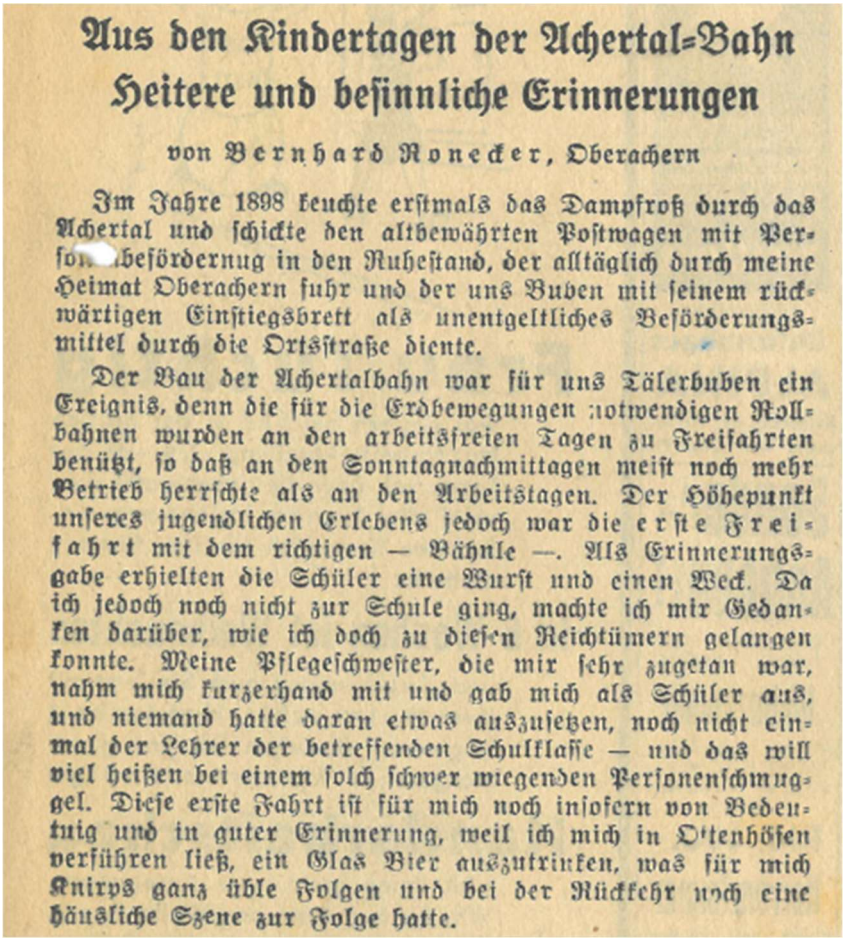
Abb. 9: Oberförster Albert Köhler (Ottenhöfen), maßgeblicher Verantwortlicher des Bahnbaukomitees.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer, GAO)

Ein großer Tag für das ganze Tal – die feierliche Eröffnung am 1. September 1898

Schließlich konnte die Achertalbahn am 1. September 1898 mit einem, sämtliche Gemeinden umfassenden Programm eröffnet werden. Zuvor jedoch war die neue Eisenbahnlinie ein großes Erlebnis für die Kinder von Ottenhöfen, Seebach und Achern. Denn die Kinder aus dem oberen Achertal durften am Vortag der offiziellen Eröffnung mit dem Zug nach Achern fahren – was wahrscheinlich für alle das erste Mal in ihrem Leben war – und wurden „mit hellem Jubel begrüßt und empfangen", während die Acherner Kinder sich in Ottenhöfen vergnügen konnten. Der „Acher-Bote" vom 1. September 1898 schrieb dazu: „*Die Firma Vering & Waechter hat durch diese Vergünstigung, die sie der ‚kleinen Welt' gewährte, sich deren Gunst in hohem Maße erworben und sicherlich erinnert sich letztere noch an diesen denkwürdigen Tag, wenn sie mal Großvater und Großmutter geworden sind*." Interessant sind diesbezüglich die Kindheitserinnerung von Bernhard Ronecker aus Oberachern aus dem Jahr 1838 (→ nächste Seite) . [34]

Zur feierlichen Eröffnung der Achertalbahn wurde eine umfangreiche Festzeitung erstellt (Abb. 11)[35] und Vering & Waechter stellte exklusiv einen „Vergnügungszug“ zur Verfügung. Dieser startete um 8 Uhr mit einer Fahrt von Ottenhöfen nach Achern und nahm unterwegs die Gäste auf, die dort um 9:20 Uhr mit einer „Erfrischung seitens der Stadt Achern in der „Bahnhofrestauration“ empfangen wurden, Ehrengäste in Achern waren u. a. der Reichs- und Landtagsabgeordneter Max Reichert (Baden-Baden), der Reichstagsabgeordnete Dr. Franz-Xaver Lender (Sasbach) und die Abgeordneten der 2. Kammer der Ständeversammlung Karl Lauck und (wahrscheinlich) Wilhelm Fischer, Oberamtmann Karl Eckhard als Vertreter der badischen Regierung, der Bühler Altbürgermeister Eduard Knörr, Oberförster Albert Köhler, Direktor Nauwerck sowie die Herren Waechter und Vering.



Aus den Kindertagen der Achertal-Bahn

Heitere und besinnliche Erinnerungen

von Bernhard Ronecker, Oberachern

Im Jahre 1898 keuchte erstmals das Dampfroß durch das Achertal und schickte den altbewährten Postwagen mit Personenbeförderung in den Ruhestand, der alltäglich durch meine Heimat Oberachern fuhr und der uns Buben mit seinem rückwärtigen Einstiegsbrett als unentgeltliches Beförderungsmittel durch die Ortsstraße diente.

Der Bau der Achertalbahn war für uns Tälerbuben ein Ereignis, denn die für die Erdbewegungen notwendigen Rollbahnen wurden an den arbeitsfreien Tagen zu Freifahrten benützt, so daß an den Sonntagnachmittagen meist noch mehr Betrieb herrschte als an den Arbeitstagen. Der Höhepunkt unseres jugendlichen Erlebens jedoch war die erste Freifahrt mit dem richtigen — Bähnle —. Als Erinnerungsgabe erhielten die Schüler eine Wurst und einen Weck. Da ich jedoch noch nicht zur Schule ging, machte ich mir Gedanken darüber, wie ich doch zu diesen Reichtümern gelangen konnte. Meine Pflegeschwester, die mir sehr zugetan war, nahm mich kurzerhand mit und gab mich als Schüler aus, und niemand hatte daran etwas auszusetzen, noch nicht einmal der Lehrer der betreffenden Schulklasse — und das will viel heißen bei einem solch schwer wiegenden Personenschmuggel. Diese erste Fahrt ist für mich noch insofern von Bedeutung und in guter Erinnerung, weil ich mich in Ottenhöfen verführen ließ, ein Glas Bier auszutrinken, was für mich Knirps ganz üble Folgen und bei der Rückkehr noch eine häusliche Szene zur Folge hatte.

Anschließend ging es zurück nach Ottenhöfen. An den weiteren Bahnhöfen wurden die Gäste für den Bürgermeistern begrüßt und bewirtet: in Oberachern Bürgermeister Hermann Köppel, in Kappelrodeck für die Gemeinden Kappelrodeck und Waldulm in der „Festlaube“ durch Bürgermeister Ludwig Kohler [36], Bürgermeister Bernhard Roth in Furschenbach und schließlich Bürgermeister Josef Baßler in Ottenhöfen. Bevor die Gäste wieder um 17:20 Uhr nach Achern zurückführen, nahmen sie im Gasthaus “Engel” das Festessen ein. [37] Hier hielten auch die Ehrengäste Direktor Nauwerck, Oberförster Köhler, Oberamtsmann Eckhard, Abgeordneter Lauck, Baurat Waechter, Abgeordneter Reichert, Dr. Lender, der Acherner Bürgermeister Franz Ignaz Lott und Eisenbahnunternehmer Vering und Waechter auch die offiziellen Reden.

Fest-Zeitung

zur

Eröffnung der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen

am

1. September 1898.

Rückblick auf die Entstehung der Bahn.

Am Abend fand auch in sämtlichen Wirtschaften Kappelrodecks ein „Bankett“ statt. [38] Die Jungfernfahrt fand unter großer Beteiligung der Bevölkerung statt und die Kinder erhielten in allen Zusteigestationen vom Zugpersonal „Wurst und Wecken“ oder Brezeln sowie „Gutzle“ in die Hände (→ Abb. 10). [39] Zwei Tage später startete schließlich der öffentliche Eisenbahnverkehr zwischen Achern und Ottenhöfen. Und am nächsten Tag hatte die Bahnlinie ein „vollbesetzes Haus“, so der „Acher-Bote“. Vor allem Acherner Bürger nutzten die Züge und Ottenhöfen war von

Gästen überfüllt: „*An schönen Sonntagen wird das den Herbst über immer so sein. Die Stadt Achern war ziemlich leer und machte sich die neue Bahn bereits fühlbar, doch mit der Zeit wird sich das wieder ausgleichen*“. [40]

Der Bahnbetrieb in den ersten 100 Jahren [41]

Die Strecke hatte – nachdem der zweite Acherner Bahnhof Ende der 1890er-Jahre fertiggestellt worden war – seinen Ausgangspunkt auf einem Nebengleis gegenüber dem Bahnhofsgebäude. Seit dem Neubau desselben 1997 [42] beginnt die Achertalbahn direkt im Bahnhofsbereich. Ansonsten hat sich daran nichts Wesentliches verändert. Der Bahnhof Ottenhöfen liegt auf einer Höhe von 298 m. ü. NN und die Achertalbahn überwindet auf ihrer gesamten Länge von 10,7 Kilometern einen Höheunterschied von 155 Metern (Bahnhof Achern: 143 m. ü. NN). Die größte Steigung ist der Abschnitt zwischen den beiden Ottenhöfener Haltestellen.

Abb. 12: der zweite Acherner Bahnhof, Ende der 1890er-Jahre fertiggestellt. Im Vordergrund die Gleisanlagen der Achertalbahn.

(Bild: Stadtarchiv Achern)

1898 verkaufte Vering & Waechter die Nebenbahn und der Betrieb wurde von der im selben Jahr gegründeten „Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft“ (Berlin) übernommen, einer Tochtergesellschaft von Vering & Waechter. [43] Erste Zugmaschinen waren zwei Lokomotiven der preußischen Baureihe T 3, denn von Anfang an brauchte man nur verhältnismäßig leichte Dampflokomotiven wie die T 3, da fast ausschließlich schwere Ladungen an Steinen und Holz talauswärts transportiert wurden, während es nur leere Wagen von Achern nach Ottenhöfen waren [44]). Der ganze Wagenpark bestand damals aus fünf zweiachsigen Personenwagen, zwei geschlossenen und ein offener Güterwagen sowie ein Post- und Paketwagen. Zwölf Jahre später kam eine weitere Lokomotive der gleichen Baureihe dazu und in den kommenden Jahren stieg die Anzahl auf elf Wagen und vier Lokomotiven 1931 an.

Abb. 13: Von 1935 bis 1940 fuhr der erste Triebwagen im Achertal

(Bild: Werner Benz)

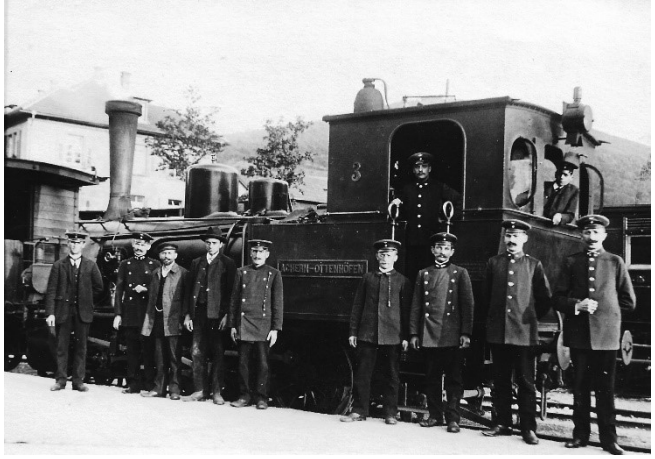
Das Zeitalter der dieselgetriebenen Fahrzeuge begann im Achertal 1935. Denn aus Konkurrenz- und Rationalisierungsgründen war die Anschaffung eines Verbrennungstriebwagens der Gattung T 281 notwendig geworden. Eine Dampflokomotive konnte dann zeitweise an eine andere Bahn ausgeliehen werden. Der Triebwagen verkehrte aber nur fünf Jahre hier, denn schon 1940 war er nicht mehr einsatzfähig, weil kriegsbedingt kein Kraftstoff oder Ersatzteile mehr verfügbar waren, und wurde an die Bahnstrecke Wiesloch-Meckesheim/Waldangelloch bei Heidelberg weitergegeben.

Links Abb. 14: Ein Triebwagen fährt in den 1960er-Jahren in den Bahnhof Ottenhöfen ein.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer, Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Rechts Abb. 15 : Bahnhof Oberachern 1981.

(Bild: Hans-Dieter Menges/Sammlung Koch, aus der Zeitschrift MIBA Spezial Nr. 116)

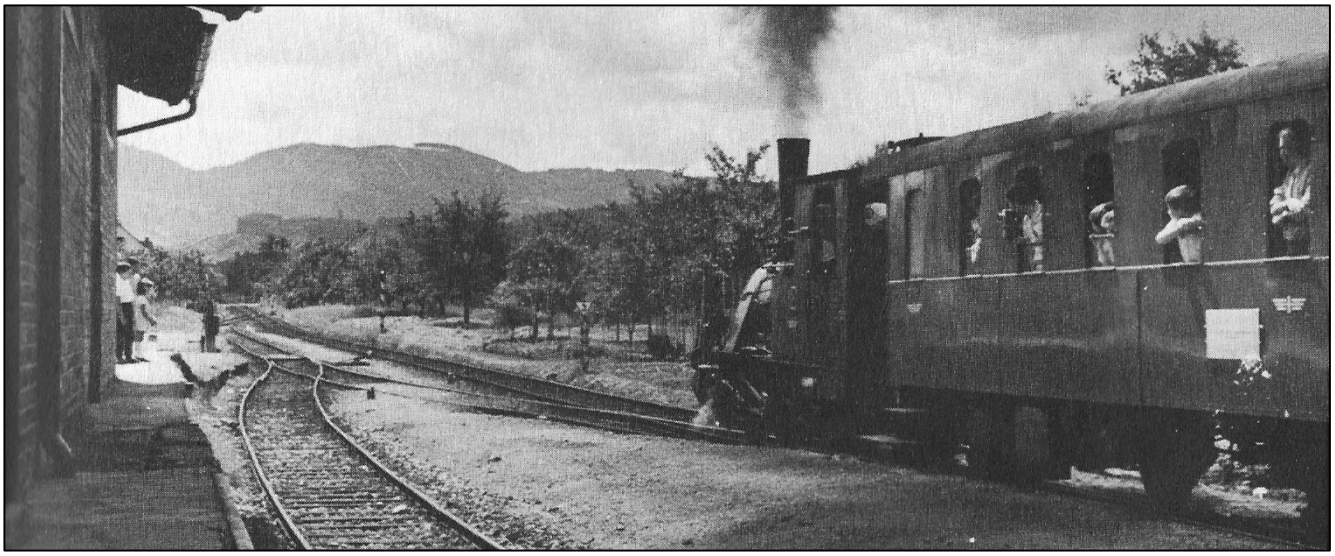


Links Abb. 16 : Zugpersonal der Achertalbahn, ca. 1920.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer, Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Rechts Abb. 17 : Eine Ansicht, die viele noch kennen… der ehemalige Acherner Bahnhof vor seinem Abriss Ende Juni 1996.

(Bild: Stadtarchiv Achern)



Oben Abb. 18 : Der Historische Dampfzug in den 1970er-Jahren beim Verlassen des Bahnhofs Oberachern taleinwärts.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer, Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Der zweite Weltkrieg hatte wesentlichen Einfluss auf den Betrieb der Achertalbahn. So gab es zunächst keine Verluste bei den Dampflokomotiven, aber die Personenwagen mussten teilweise an Konzernbahnen oder an die Front abgegeben werden.

Abb. 19: Eisenbahngeschütz vor den Spinnerhöfen bei Oberachern 1940/1945.

(Bild: HVO-Archiv)

Der Bahnbetrieb war aber schon zu Beginn des Frankreichfeldzugs ins Kriegsgeschehen eingebunden, denn auf der Achertalbahn war ein großes Eisenbahngeschütz stationiert, von den Lokomotiven an den jeweiligen Eisatzort gezogen. So wurden am 10. Mai 1940 Eisenbahnpioniere in Kappelrodeck stationiert, um auf der Kappelmatt ein Drehkreuz anzulegen, damit ein Eisenbahngeschütz in Stellung gebracht werden konnte. Dieses Geschütz feuerte vom 15. bis 18. Juni von seiner Stellung bei den Oberacherner Spinnerhöfen in die Gegend von Hagenau im Elsass. Ein anschließend aufgestelltes Geschütz mit einem größeren Kaliber kam jedoch aufgrund des Kriegsverlaufs nicht mehr zum Einsatz. [45]

Ende 1944 kam der Krieg unmittelbar auch ins Achertal, als am 1. Dezember der taleinwärts fahrende Zug von einem oder mehreren alliierten Jagdbombern („Jabos") vor den Schanzen von Kappelrodeck mit Bomben und ihren Bordwaffen angegriffen wurde. Dabei kam Sofie Benz aus Ottenhöfen durch einen Lungenschuss ums Leben, als sie mit dem Zug auf ihrem Heimweg war. Sophie Benz starb dann noch am selben Tag im Acherner Krankenhaus. [46] Im Rahmen desselben Angriffs starben weitere zwei Personen und der Oberacherner Bürger Fritz Dörsam wurde durch einen Splitter verletzt. [47] Ziel von Bombardements war insbesondere die Bindfadenfabrik, in welcher das Eisenbahngeschütz versteckt war.

Abb. 20: Der stark beschädigte Bahnhof in Achern nach dem massiven Bombenangriff vom 3. Dezember 1944.

(Bild: Stadtarchiv Achern)

Abb. 21: Zuglokomotive nach alliiertem Fliegerbeschuss.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer, Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Luftbilder, aufgenommen am 27. Dezember 1944 und 16. April 1945, zeigen insgesamt 21 Sprengbombeneinschläge. [48] Auch der Acherner Bahnhof wurde bei einem Bombenangriff am 3. Dezember 1944 in Trümmer gelegt und nach dem Krieg mit weniger Zierelementen wieder aufgebaut, bevor er 1997 dem Neubau weichen musste. [49]

Im Februar 1945 kam im Achertal erneut schwere Eisenbahnartillerie zum Einsatz, das zwischen den Spinnerhöfen und der Bindfadenfabrik nach Westen Schüsse abgab, was insbesondere in Oberachern zu hören war. [50]

Lok 28 „Badenia" der Baureihe T 3

Die preußische T 3 zählt zu den populärsten deutschen Lokomotivgattungen. Von 1881 bis 1910 erwarb allein die preußischen Staatsbahn 1345 Exemplare für ihren Eisenbahnbetrieb. An ihrer Herstellung waren alle namhaften Lokomotivfabriken beteiligt, u. a. auch die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe. Nach dem 2. Weltkrieg waren in beiden deutschen Staatsbahnen noch zahlreiche dieser zuverlässigen Tenderlok im Einsatz, bevor sie 1968 von der Reichsbahn wie auch der Bundesbahn ausgemustert wurden. [51]

Links Abb. 22: Lok 28 in den 1960er-Jahren.

(Bild: Werner Benz)

Rechts Abb. 23 : In Oberachern war der Bahnhof ein Drehort für den Film „Fontane Effie Briest“ von Rainer Werner Fassbinder 1974.

(Bild: Werner Benz)

Links Abb. 24 : Der Dampfzug bei der damaligen Papiersackfabrik Wilhelmsthal in Achern und ....

Unten Abb. 25: ... auf dem Weg von Furschenbach nach Ottenhöfen.

(Bilder: Werner Benz)

Links Abb. 26 : Die „Badenia“ zieht zwei „Rheingold“-Altbauwagen von 1928/1929 in Achertal. Im Hintergrund der Bienenbuckel.

(Bild: Werner Benz)

Hergestellt 1900 von der Firma Borsig in Tegel bei Berlin kam sie noch im gleichen Jahr an Vering & Waechter und fuhr von 1901-1946 auf zwei Strecken im Weserbergland (Niedersachsen) und kurz auf der Strecke Bad Krozinger-Münstertal-Sulzburg, bis sie ab 1948 im Achertal verkehrte – zuletzt als wesentlicher Bestandteil des Museumszugbetriebs im Achertal. [52] Zur Erinnerung an die erste in Baden hergestellte Lokomotive erhielt die Lok 28 1971 ihren Namen „Badenia". [53]

Die „Badenia" fuhr bis 2013 im Achertal, bis sie von der SWEG – im wahrsten Sinne des Wortes – „auf das Abstellgleis geschoben" wurde und seit 2018 ziert sie als Museumslok die Hauptverwaltung der SWEG in Lahr – ein Dasein des einstigen Aushängeschildes des Achertäler Tourismus, das etwas Weh mut an vergangene Zeit hervorruft. [54]

Abb. 27: Die „Badenia" als Museumslok vor der Hauptverwaltung der SWEG in Lahr.

(Bild: Reiner Vogt)

Nach dem Krieg waren glücklicherweise alle drei Dampfloks wieder betriebsbereit – lediglich der Triebwagen fehlte aus obigen Gründen. Als Ersatz konnte bereits 1952 später ein fabrikneuer Triebwagen (VT 102) für den Personenverkehr angeschafft werden, der am 22. Dezember 1952 zu seiner Jungfernfahrt ins Tal startete. [55] Und für die Dampfloks, die ab diesem Zeitpunkt nur noch für den Güterverkehr eingesetzt wurden, kam als deren Ersatz 1956 eine Diesellok (V 34-04).

Abb. 28: 1956 löste die erste Diesellok die Dampflokomotiven für den Güterverkehr ab.

(Bild: Werner Benz)

Ebenfalls konnte nur noch die Lok 28 eingesetzt werden, die alten Wagen für den Personen- und Postbetrieb wurden nacheinander ausgemustert (1965 wurde die 1910 zur Achertalbahn gekommene T 3 ebenfalls ausgemustert [56]). Diese blieben nur erhalten, weil 1968 der Museumszug seinen Anfang nahm (→ nachstehender Kasten „Dampfzug").

Am 1. Mai 1963 ging der Betrieb der Achertalbahn auf die „Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH" (SWEG) des Landes Baden-Württemberg über, nachdem die Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft beabsichtigte, sich von unwirtschaftlichen Strecken in Süddeutschland zu trennen. Acht Jahre später – am 1. Oktober 1971 – kam es zur Fusion mit der „Mittelbadischen Eisenbahnen AG" in Lahr und die Betreibergesellschaft war nun die „Südwestdeutsche Eisenbahnen AG".

1968 – 2015: Die Ära des Historischen Dampfzugs …

… begann am 2. Juni 1968, als SWEG und die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) zum ersten Mal einen historischen Dampfzug durch das Achertal fahren ließ. Dies war ein „*Glücksfall*" – so der Ottenhöfener Bürgermeister Dieter Klotz bei den Feierlichkeiten zum 25jährigen Jubiläum des historischen Dampfzugs am 31. Mai 1993. Startschuss für den Betrieb eines regelmäßigen Dampfzugbetrieb war Sonntag, der 11. Mai 1969, über diesen auch das Fernsehen berichtete. Lokführer dieser ersten Fahrt war Berthold Benz aus Ottenhöfen. Das „Badische Tagblatt" berichtete damals, dass am Bahnhof Ottenhöfen die Fahrgäste „von der Kurkapelle, der Trachtengruppe, Kurgästen und Einheimischen erwartet" wurden, und „*die Kurkapelle spielte unter der Leitung von Musikdirektor Willy Schütz zum Empfang auf. … Unter Vorantritt der Kurkapelle ging's zum Kurgarten; hier begrüßte Bürgermeister Käshammer die Teilnehmer der historischen Dampfsonderfahrt.*" [57]

Die Zuglok war von 1968 bis 1977 die bereits erwähnte Nr. 28, „Badenia" bis sie wegen Kesselschaden nicht mehr fahrtüchtig war. Als Ersatz kam von der DGEG eine T 3, die ihren Dienst übernahm, bis die „Badenia" im September 1983 wieder einsatzbereit war.

Nachdem die SWEG bei den Dampfzugfahrten von der DGEG unterstützt worden war, übernahm dies ab 1985 der neugegründete „Achertäler Eisenbahnverein (AEV)." [58]

Der Dampfzug war auch immer wieder Schauplatz von Dreharbeiten. So fungierte 1973 der Ottenhöfener Bahnhof als Filmkulisse für die Bahnhofsszene der Südwestfunk-Fernsehserie „Die Powenzbande", welche 1974 ausgestrahlt wurde. So weilten damals so namhafte Schauspieler und Schauspielerinnen wie Gustav Knuth, Ruth Maria Kubitschek, Michael Ande und Helga Anders in Ottenhöfen. Und ebenfalls 1974 diente der Dampfzug beim Bahnhof in Oberachern als Kulisse für den Film „Fontane Effie Briest" des Regisseurs Rainer Werner Fassbinder. Auch hier wirkten große Darsteller wie Hanna Schygulla, Karl-Heinz Böhm und Eva Mattes mit.

In den kommenden Jahren erfreute sich der Historische Dampfzug im Achertal einer großen Beliebtheit (allein 1992 wurden 15.374 Personen befördert [59]) und lockte Gäste aus nah und fern an. Er war der touristische Höhepunkt des Achertals und hatte auch eisenbahntechnisch ein Alleinstellungsmerkmal, denn sie war 2013 die älteste Museumsbahn Deutschlands auf Normalspur. [60] Auch für viele Kinder war es etwas Besonderes, mit ihren Eltern oder Großeltern eine Dampflokfahrt von Achern nach Ottenhöfen zu unternehmen.

110 Jahre nach dem Bau der Achertalbahn gab es zum 40jährigen Bestehen der Historischen Dampfzüge mit einem Dampfloktreffen ein besonderes Ereignis in Ottenhöfen. Zum ersten Mal befuhren am 5. Oktober 2008 drei verschiedene Lokomotiven die Strecke und trafen sich in ihrem Endbahnhof: Die Lok 28 „Badenia" der SWEG, die Lok 20 des AEV sowie eine badische G 12 Güterzuglok der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF). [61]

Im Juni 2012 zogen dunkle Wolken über dem historischen Dampfzug zusammen, als die SWEG dem Achertäler Eisenbahnverein mitteilte – unter dessen Regie die Dampfzüge betrieben wurden – dass sie die zusammen mit dem Verein genutzte Wartungshalle in Ottenhöfen für die Hauptuntersuchung ihrer Triebwagen benötige. Somit war fraglich, ob die Dampfzugfahrten überhaupt noch möglich wären, denn durch den Verlust der Halle mit ihren Einrichtungen würde auch die Möglichkeit zur Vornahme von Reparaturen vor Ort nicht mehr gegeben sein. Infolgedessen waren auch notwendige Vorbereitungen und Reparaturen an der Lok 20 nicht machbar, weil an ihr die turnusgemäße Prüfung des Fahrwerks anstand. Hinzu kam, dass die „Badenia" wegen eines Kesselschadens auch nicht mehr einsatzfähig war. Diese Umstände hatten zur Folge, dass es im Juli 2013 einen „Dampfzug ohne Dampflok" und stattdessen mit der 1959 hergestellten Diesellok V 70-01 gab. [62] Ende Juni berichtete der SWR in der Landesschau über den Dampfzug. Das Ende kam schließlich im Mai 2014, als die Nutzung eines gemeindeeigenen Grundstücks in Ottenhofen nicht zustande kam. Am 11. Juni gab die SWEG in einer Mitteilung bekannt, dass die Bahngesellschaft den Achertäler Eisenbahnverein „aus eisenbahnrechtlichen und betrieblichen" Gründen nicht mehr unterstützen werde und ihm wurde die Nutzung der Anlagen zum 31.10.2014 gekündigt. Auch der Kauf der von der SWEG angebotenen Lokomotive durch den AEV scheiterte, weil die Kosten zur Restaurierung der „Badenia" zu teuer gewesen wären. Schließlich änderte die Einschaltung von Landesverkehrsminister Winfried Hermann nichts mehr daran. [63] Somit endete die über viereinhalb Jahrzehnte lange Tradition des Historischen Dampfzugs im Achertal. [64] „Höhepunkt" dieser Entwicklung ist das Schicksal der „Badenia" in ihrem „Dornröschenschlaf" in Lahr.

Am Pfingstmontag 2022 fuhr anlässlich des „Deutschen Mühlentags" zum ersten Mal nach acht Jahren wieder ein Dampfzug ins Achertal: eine Neubaulok aus der Nachkriegszeit (Lok Nr. 23 058). [65] Die Eisenbahnfreunde im Achertal hoffen, dass der 6. Juni 2022 der Auslöser zum Neustart der Dampfnostalgie in Mittelbaden werden kann, denn auch im Jubiläumsjahr der Achertalbahn konnten mit dieser Lok am Pfingstmontag vom Achertäler Eisenbahnverein erneut Dampfsonderfahrten angeboten werden.

Abb. 29: Dampflock am Pfingstmontag in Oberachern.

(Bild: Reiner Vogt)

1971 kam in Ottenhöfen eine weitere Haltestelle bei der sogenannten „Höfner Brücke“ hinzu, zunächst jedoch nur für die talwärts fahrenden Züge. Die Anregung hierzu kam von der Gemeinde, weil insbesondere in den damals noch schneereichen Wintern viele Schüler den beschwerlichen Weg zum Ottenhöfener Bahnhof zu Fuß gehen mussten. Die SWEG war damit einverstanden und unter Beteiligung der Gemeinde konnte die neue Haltestelle „Ottenhöfen West“ errichtet werden. Und seit Juni 1983 hält der Zug auch auf der Bergfahrt in „Ottenhöfen West“ – dank modernisierter Lichtzeichenanlage und des neuen, motorstärkeren Triebwagens. [66]

Hoher Besuch reiste zum 75jährigen Jubiläum der Nebenbahn am 18. Oktober 1973 ins Achertal. Neben den drei Bürgermeistern der Bahngemeinden Winfried Rosenfelder (Achern), Erich Hausmann (Kappelrodeck) und Johann Käshammer (Ottenhöfen) waren es vor allem der südbadische Regierungspräsident Dr. Hermann Person, als Vertreter der Landesregierung Ministerialdirigent Dr. Kübler und der Direktor der SWEG Hansjörg Kraft. Sämtliche Vertreter würdigten die Bedeutung der Achertalbahn für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Tals. [67]

Abb. 30: Hoher Besuch beim 75jährigen Jubiläum durch den südbadischen Regierungspräsidenten Dr. Hermann Person. Vorne v. l. n. r. SWEG-Direkter Hansjörg Kraft, Oberbürgermeister Rosenfelder , Erich Hausmann, Dr. Hermann Person und Bürgermeister Johann Käshammer.

(Bild: Acherner Zeitung 20.10.1973, GA Ottenhöfen B/b 841*)*

1988 konnte die Achertalbahn ihr 90jähriges Bestehen feiern. Erneut weilte einige Prominenz in Ottenhöfen, nachdem die Gäste mit dem Dampfzug von Achern ins Tal gefahren waren und unterwegs von Mitgliedern der Trachtengruppe Ottenhöfen bewirtet wurden. Neben SWEG-Direktor Hansjörg Kraft waren es Dr. Helmut Werner von der Bundesbahndirektion Karlsruhe, Dr. Gerhard Gamber, Landrat des Ortenaukreises, Landtagsabgeordneter Felix Hodapp (Önsbach) sowie die Bürgermeister Klaus-Peter Mungenast (Kappelrodeck) und Dieter Klotz. Letzter betonte die „Harmonie zwischen Personenverkehr und dem Massengüterbetrieb“ und dass die „wirtschaftliche Basis“ gegeben sei, belegt durch 800.000 Tonnen transportierte Güter in den vorherigen 10 Jahren. [68] Bei dem begleitenden Bahnhofsfest in Ottenhöfen wurden Mitfahrten auf den Führerständen der Dampfloks, historische und moderne Schienenfahrzeuge, eine Modellbahnschau und schließlich noch eine Ausstellung zur Geschichte der Achertalbahn gezeigt. [69]

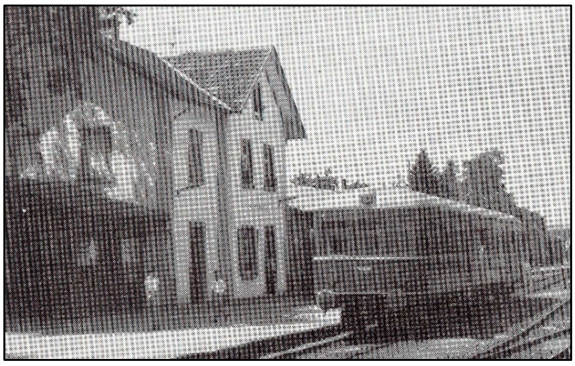


Abb. 31 : Ein Triebwagen fährt in Kappelrodeck ein. Das Bahnhofsgebäude wurde 1998 abgerissen.

(Bild: W. Reichert, aus „Die Achertalbahn“, DGEG Karlsruhe, 1984))

In den kommenden Jahren gab es bei der Achertalbahn fahrzeugtechnisch immer wieder Veränderungen. So gab die SWEG 1977 – nach 25 Jahren – den vierachsigen Triebwagen ab und erhielt dafür aus Niedersachen einen Großraumtriebwagen (VT 521), zeitweise auch einen VT 112. Diese weinroten Fahrzeuge waren für lange Zeit die typischen Triebwagen auf der Achertalstrecke, bis 1982 die modernen und komfortableren, in den neuen SWEG-Farben blau-weiß-orange gehaltenen Triebwagen vom Typ VT 125 am 12. Januar 1982 im Achertal erstmals gezeigt wurden und die bisherigen Triebwagen ersetzten. Bei der Jungfernfahrt des neuen Triebwagens war es

Landrat Dr. Gerhard Gamber, der den Triebwagen zwischen Oberachern und Kappelrodeck steuerte. Der VT 125 war schließlich bis 1998 im Achertal im Einsatz. 1976 kam mit der Gmeiner-Diesellok V 70-01 Ersatz für die inzwischen zu schwache V 34-04 von der Bregtalbahn (zwischen Donaueschingen und Furtwangen). [70]

Abb. 32 : Die aus dem Jahr 1959 stammende Güterlock V 70-01 befuhr bis 2020 die Achertalstrecke, hier am Bahnübergang Grüner Wasen/Fabrikstraße in Oberachern.

(Bild: Christian Baumann)

Ein Meilenstein für die Sicherung des Bahnbetriebs im Achertal war Ende der Neunzigerjahre die Entscheidung der SWEG, in Ottenhöfen eine neue Wartungshalle für die neuen „RegioShuttles“ (RS1) zu bauen. [71] So wurden am 7. und 8. Juni 1998 mit Veranstaltungen entlang der Achertalstrecke ihre Fertigstellung gefeiert und gleichzeitig auch das 100jährige Jubiläum der Achertalbahn begangen. Seither werden sämtliche Triebwagen abends nach Ottenhöfen zur Wartung gebracht und wichtige Arbeitsplätze in der Gemeinde geschaffen.

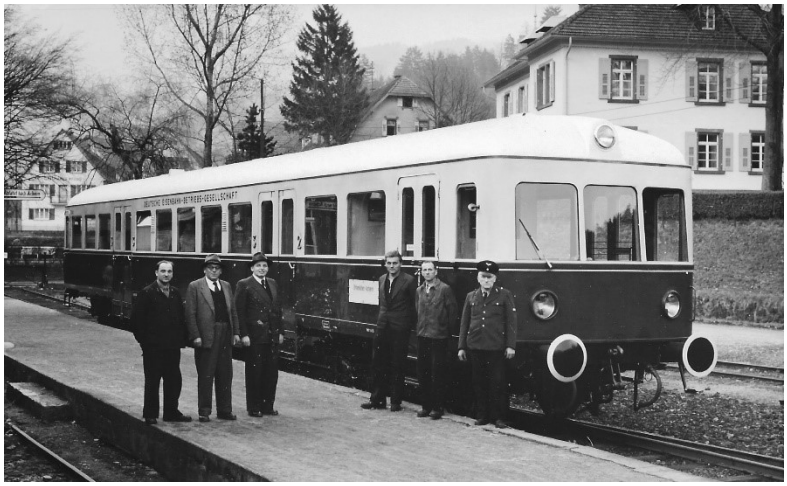
Nachdem der Kappelrodecker Bahnhof im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsgeländes beim Bau der Umgehungsstraße 1998 abgerissen und ein Bürogebäude an seiner Stelle errichtet worden war (die Schotteranlage war bereits beim Spatenstich zur Ortsumfahrung 1992 entfernt worden) [72], finanzierte die SWEG gemeinsam mit der Gemeinde, dem Ortenaukreis und dem Land 2002 die Neugestaltung des Bahnsteigs. In den Jahren zuvor hatte vor allem die Gemeinde viel Geld zur Anlage des gesamten Bahnhofsgeländes investiert. [73]

Abb. 33 : Lok 20 des Achertäler Eisenbahnvereins – ab 2007 für sieben Jahre Teil des Historischen Dampfzugs.

(Bild: Reiner Vogt)

Lok 20

Die „urbadische“ Lok 20 wurde 1928 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe für die „Badischen Lokal Eisenbahnen AG“ hergestellt und ist die noch einzige erhaltene Lokomotive dieser Art (es wurden nur zwei hergestellt, ihrer Schwesterlok wurde in den 1960er-Jahren verschrottet). Bevor sie 1964 als Reservelok nach Oberharmersbach kam und 1965 ausgemustert werden musste, verkehrte sie hauptsächlich im Kraichgau (Strecke Bruchsal-Menzingen-Odenheim-Tiefenbach), eine kurze Zeit auch im Harmersbachtal zwischen Biberach und Oberharmersbach-Riersbach. Bis 1986 rostete sie auf dem Oberharmersbacher Bahnhofsgelände als Denkmal vor sich hin, bevor sie der Achertäler Eisenbahnverein – in Einzelteile zerlegt – in einer ehemaligen Werkhalle der französischen Streitkräfte in der Ihlenfeldkaserne in Offenburg einlagerte, um unter Einsatz von 13.000 Arbeitsstunden und rund 250.000 Euro wieder zusammengebaut zu werden. Am 2. Juni 2005 nahm sie wieder ihren Dienst auf, und zwei Jahre später – am 11. Juli 2007 – hatte die Lok 20 ihre erste Fahrt im Achertal und wechselte sich bis 2013 als Lokomotive des Historischen Dampfzugs mit der Lok 28 „Badenia“ ab, bevor letztere wegen eines Kesselschadens nicht mehr fahrbreit war. [74] 2014 war die Ära der Lok 20 vorbei, als die Tradition des Historischen Dampfzugs zum Erliegen kam nahm (→ Kasten „Die Ära des Historischen Dampfzugs…“ auf S. 12). [75]

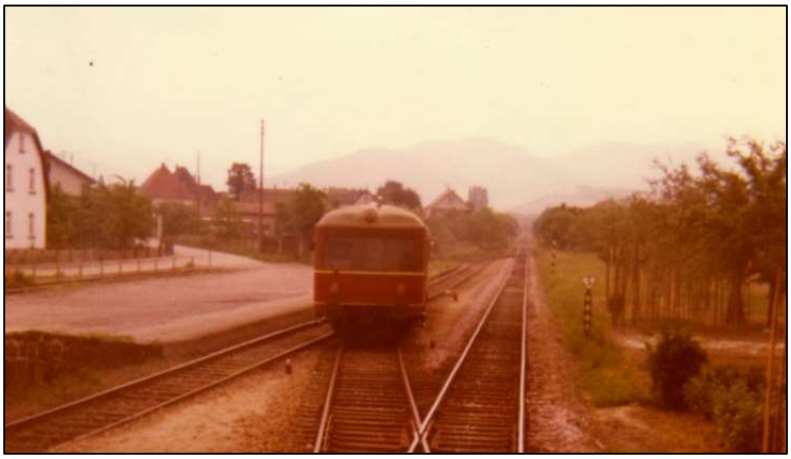


Links Abb. 34: Der erste Triebwagen auf der Achertalstrecke nach dem 2. Weltkrieg vom Typ VT 102.

(Bild: Foto-Atelier Käshammer, Gemeindearchiv Ottenhöfen)

Unten Abb. 35 : über Jahrzehnte im Einsatz: die weinroten Triebwagen der SWEG vom Typ VT 102 entlang der Steigung zum Ottenhöfener Bahnhof …

(Bild: Yannick Angerer)



Links Abb. 36 : … und bei der Einfahrt in den Bahnhof Oberachern in den 1970er-Jahren.

(Bild: Yannick Angerer)

Rechts Abb. 37 : Der VT 125 hatte 1982 auf der Achertalstrecke seinen Jungfernfahrt und löste in den neuen SWEG-Farben blau-weiß-orange die weinroten Triebwagen ab.

(Bild: Yannick Angerer)

Links Abb. 38 : Ein „RegioShuttle“ nach der Ankunft in Ottenhöfen.

(Bild: Reiner Vogt)

Die letzten 25 Jahre

Auch die Achertalbahn unterlag einem ständigen Wandel. Gab es früher in den Bahnhöfen Oberachern, Kappelrodeck und Ottenhöfen noch Fahrkartenschalter, wird dies heutzutage von Automaten übernommen. Und die Stückguthallen an den Bahnhöfen werden anderweitig genutzt. U. a. durch die Automatisierung des Fahrkartenverkaufs wurde der Bahnbetrieb rentabel und somit das Bestehen gesichert. Schließlich verkaufte die SWEG die Bahnhöfe in Ottenhöfen und Oberachern an Privatpersonen und derselbe in Kappelrodeck musste – wie bereits erwähnt – einem Bürogebäude weichen. Ebenso erfolgte in den letzten Jahren eine Neugestaltung sämtlicher Haltestellen mit neuen Unterstellmöglichkeiten und modernen Anzeigetafeln. Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass die Achertalbahn seit einigen Jahren im Stundentakt verkehrt und somit ein äußerst attraktiven Angebot für alle Pendler darstellt.

2020 wurde schließlich die altehrwürdige Diesellok V 70-01 an die Schwäbische Alb-Bahn (Strecke Ulm-Münsingen-Gammertingen) verkauft. Ein Jahr zuvor mietete die SWEG zunächst eine Hybrid-Diesellock Prima H3 der Firma Alstom zu Testzwecken an, inzwischen ist die Prima H3 ein fester Bestandteil des Güterverkehrs der SWEG. Zur Erinnerung wurde eine Tafel an der Diesellock angebracht (Abb. 39). [76]

Jedoch wenig erfreulich und ein großes Problem sind seit einigen Jahren die unbeschrankten Bahnübergänge zwischen Achern und der Haltestelle „Oberachern Bindfadenfabrik". Zum einen ist es das ständige – vorschriftgemäße – Hupen vor jedem Bahnübergang, zum anderen die verbesserungswürdige Sicherheitslage an den Übergängen. Dies hatte zur Folge, dass es in den letzten Jahren immer wieder zu teilweise tödlichen Verkehrsunfällen von Traktoren und PKWs mit den Bahnfahrzeugen kam. [77]

Im Jubiläumsjahr 2023 wurden die Weichen für einen moderneren und vor allem emissionsfreien Bahnbetrieb gestellt, denn ab Mitte Dezember sollen Batteriehybridzüge vom Typ „Mireo plus B" auf den Strecken der Ortenau-S-Bahn, eingesetzt werden. Anstatt einer Elektrifizierung der Bahntrassen mit Oberleitungen wurden im Juni in Achern und in Biberach (Kinzigtal) Ladestationen errichtet, an denen die Züge mit Bahnstrom aufgeladen werden. Die Züge der Ortenau-S-Bahn werden die ersten sein, die im Südwesten mit dieser zukunftsweisenden Technik unterwegs sind. Wie lange die Wartungshalle in Ottenhöfen dann noch benötigt wird, ist offen, denn die Batteriehybridzüge werden künftig in der neu erstellen Werkstatt in Offenburg gewartet. [78]

Abb. 40 : Seit 2019 verkehrt eine Hybrid-Diesellock auf den Strecken der SWEG, her bei der Haltestelle Ottenhöfen-West.

(Bild: Christian Baumann)

Feuerwehranekdoten der Achertalbahn [79]

Ein „unfreiwilliger" Ausflug mit der Achertalbahn unternahm am 21. Mai 1909 die Acherner Feuerwehr: Als im Höhengebiet ein großer Waldbrand ausgebrochen war, wurden ebenfalls die Feuerwehren auf der badischen Seite telefonisch von Obertal aus informiert, so auch die Kameraden aus Achern. Diese fuhren mit dem „Entenköpfer" – wie der Zug im Volksmund bisweilen heute noch genannt wird – nach Ottenhöfen. Als sie am Brandort ankamen, war das Feuer schon gelöscht. Da es für Mai schon ziemlich

heiß gewesen sein muss, löschten die Acherner und die „hilfsbereiten“ Ottenhöfener Kameraden ihren „nicht unbeträchtlichen Durst“ in einem Gasthaus.

Am 26. Februar 2003 entstand nach einer Explosion in der alten Papierfabrik in Furschenbach ein Großbrand, der auf andere Gebäude übergriff und auch der Straßenverkehr vollständig zum Erliegen kam. Dies hatte die Kuriosität zur Folge, dass die Ottenhöfener Feuerwehrleute und ihre Gerätschaften mit dem Triebwagen der Achertalbahn nach Furschenbach fuhren.

In Oberachern wurde die Feuerwehr aus Anlass des katastrophalen Brandes der Papierfabrik Maste 1911 gegründet. Am 6. Oktober 1912 war es eine Lok der Achertalbahn, welche die neue Metz Feuerspritze Nr. 8 an ihren künftigen Einsatzort transportierte und am Gründungstag der Oberacherner Wehr mit einer Übung in Dienst gestellt wurde.

Abb. 41 : die Feuerlöschspritze der Oberacherner Feuerwehr aus deren Gründungsjahr 1912.

(Bild: Reiner Vogt)

Zusammenfassung

Abschließend ist zu bemerken, dass der Bau der Achertalbahn ein wesentlicher wirtschaftlicher Schub in die Talgemeinden mit sich brachte, denn den großen und kleinen Betrieben in den Gemeinden war es nun möglich, ihre Erzeugnisse nach Achern transportieren zu lassen, von wo sie überall nach Deutschland über darüber hinaus weiter befördert werden konnten. Auch was die Personenbeförderung anbelangt, ist die Achertalbahn bis heute nicht wegzudenken, vor allem mehrere Generationen von Schülern aus den Ortschaften im mittleren und hinteren Achertal nutzten das „Bähnel“ um zu den weiterführenden Schulen in Kappelrodeck (Mittelschule bzw.. Realschule) und Achern (Oberrealschule bzw. Gymnasium, berufliche Schulen) zu gelangen. So mancher der heutigen Erwachsenen denkt mit Sicherheit noch an ihre Zeiten im Zug, als sie vom Schaffner gemaßregelt und noch so manche Hausaufgabe bei den Kameraden und Kameradinnen abgeschrieben wurden.

Reiner Vogt,
Heimat- und Verschönerungsverein Oberachern e. V., 2023

[1] Dieter Höltke/Gerhard Hug: „Die Achertalbahn", Hrsg.. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) e. V., Karlsruhe 1984, S. 12; Festzeitung zur Eröffnung der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen v. 1. September 1898 (Gemeindearchiv Ottenhöfen B/a 629).
[2] www.wikipedia.org (01.05.2023)
[3] www.wikipedia.org (20.08.2023)
[4] Annette Borchardt-Wenzel: „Mill Volldampf ins Industriezeitalter", ABB „Der Sonntag" v. 04.08.2013; www.wikipedia.org (06.05.2023).
[5] Jörg Seiler: „Der Acherner Bahnhof mit fast 180 Jahren Geschichte", ABB 07.02.2022, www.wikipedia.org (15.04.2023).
[6] Diese Verbindung in Richtung Kappelrodeck wurde – nachdem 1811 die „neu" Straße von Achern nach Kappelrodeck fertiggestellt war – die „alte Kappler Straße" genannt.
[7] Stadtarchiv (StA) Achern: Dorfbuch von Oberachern, 2. Buch, Folia 87 v.
[8] Eugen Beck: „Streifzug durch die Wirtschaftsgeschichte Acherns", in „Festschrift 150 Jahre Stadtrechte von Achern", 1958, S. 33 + 37.
[9] Roland Spether: "Das Zuckerbergschloss in Kappelrodeck ist wieder geöffnet", ARZ v. 01.02.2022; Adolf Hirth: „Weichen für die Achertalbahn", ABB 12.05.1989 (StA Achern VI.2 Achertalbahn).
[10] Adolf Hirth: „Weichen für die Achertalbahn", ABB 12.05.1989 (StA Achern VI.2 Achertalbahn).
[11] Wie beispielsweise die „Mittelbadischen Eisenbahnen AG [MEG], die verschiedene Nebenbahnen betrieb mit einer Länge von bis zu 114 Kilometern. So war es 1954 möglich, vom Bühlertäler Obertal über die Bahnhöfe Bühl, Schwarzach, Lichtenau-Ulm und Freistett nach Kehl zu fahren, Jörg Seiler: „Als der Entenköpfer durch die Dörfer rollte", ABB 03.01.2023.
[12] Vgl. Fußnote 10.
[13] Die Ständeversammlung tagte im ehemaligen Ständehaus in Karlsruhe und war bis 19818 das Parlament des Großherzogtums Baden. Sie hatte 2 Kammern: die Erste Kammer, das sogenannte „Oberhaus, bestand u. a. aus den Prinzen des großherzoglichen Hauses, den Häuptern der standesherrlichen Familien, dem evangelischen Landesbischof, acht Vertretern des grundherrlichen Adels und weiteren vom Großherzog ernannten Personen, www.wikipedia.org 15.04.2023.
[14] vgl. Fußnote 1: „Festzeitung…", Adolf Hirth: „Weichen für die Achertalbahn", ABB 12.05.1989 (StA Achern VI.2 Achertalbahn).
[15] Bertold Gallinat: „Planung mit ‚wenig' Volldampf", ABB 04.06.1998.
[16] Adolf Hirth: „Seit 80 Jahren dampft die Achertalbahn", ABB 01.09.1978 (StA Achern VI.2 Achertalbahn).
[17] StA Achern A 1/3482.
[18] StA Achern A 1/3482 Schreiben von Oberförster Köhler an den Acherner Gemeinderat v. September/Oktober 1895. Darin werden die Beträge von Kappelrodeck und Waldulm sowie der nicht zustande gekommene Betrag von Seebach genannt.
[19] GA Ottenhöfen B/a 874: Beschluss des Bürgerausschusses v. 05.12.1896.
[20] StA Achern A 1/3482, Schreiben des Gemeinderats Köbele an das Bahnbaukomitee (Albert Köhler) v. 18.10.1895 über den Bürgerausschussbeschluss v. 12.10.1895.
[21] GA Ottenhöfen A/a ,797 (Furschenbach): Beschluss des Bürgerausschusses v. 16.09.1895.
[22] Roland Spether: „Mit Dampf hinauf ins Achertal", ABB 19.06.1993.
[23] Vgl. Fußnote 16.
[24] Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. VIII v. 13.04.1896, www.wikisource.org (06.05.2023).
[25] Vergl. Fußnote 1 „Die Achertalbahn…", S. 12.
[26] StA Achern: Karte S-K_E-Achern 170 Haupt-Bahn-Station 1904 (1).
[27] StA Achern A 1/3482, Schreiben von Oberingenieur Kökert an Bürgermeister Lott v. 17.08.1896, Schreiben des Gemeinderats an das Bahnbaukomitee v. 30.09.1896.
[28] GA Ottenhöfen B/a 629: Situationsplan vom 04.01.1897, Schreiben vom 02.09.1896, Verzeichnis der abgetretenen Grundstücke v. 28.02.1899.
[29] StA Achern G 5: Gemeinderatsbeschlussbuch Oberachern; Bernhard Ronecker: „40 Jahre Achertal-Bahn", 1938.
[30] GA Ottenhöfen B/a 874 (Ottenhöfen): Beschlüsse vom 27.04.1897, 21.07.1897 und 16.09.1897.
[31] Gemeindearchiv Ottenhöfen B/a 629, Schreiben Expropriationscommission (Enteignungs-Kommission) an die Gemeinde v. 18.09.1897.
[32] Hilmar Walter: „Bauplatzwahl war umstritten", ABB 08.08.2018.
[33] StA Achern A 1/3482, Zusammenstellung v. 10.12.1902.
[34] StA Achern, „Acher-Bote" Nr. 103 v. 03.09.1898 (StA Achern VI.2 Achertalbahn).
[35] Gerhard Lorenz (Gamshurst); Stadtarchiv Achern; Gemeindearchiv Ottenhöfen.
[36] StA Achern A 1/3482, Schreiben des Geländeerwerbsausschusses an die Stadt Achern v. 30.08.1898.
[37] vgl. Fußnote 1: „Festzeitung…"
[38] StA Achern A 1/3482, Schreiben des Geländeerwerbsausschusses an die Stadt Achern v. 30.08.1898.
[39] „Seit 70 Jahren bimmelt das ‚Bähnel' im Achertal", Acherner Zeitung 09.03.1968; „Eine echte Attraktion für das Achertal", Acherner Zeitung 08.02.1968 (GA Ottenhöfen B/b 841).
[40] Vergl. Fußnote 1 „Die Achertalbahn…", S. 12; StA Achern, „Acher-Bote" Nr. 104 v. 06.09.1898 (StA Achern VI.2 Achertalbahn).
[41] Vergl. Fußnote 1 „Die Achertalbahn…", S. 14 ff.
[42] Vgl. Fußnote 5.
[43] Achertäler Eisenbahnverein e. V.: „100 Jahre Dampflokomotive No. 28 Badenia 1900-2000", 2000, www.wikipedia.org (01.05.2023 / 06.05.2023); Gemeindearchiv Ottenhöfen B/a 629, Schreiben von Vering & Waechter an das Bürgermeisteramt vom Mai 1899.
[44] Vgl. Fußnote 43 „100 Jahre Dampflokomotive …"
[45] Adolf Hirth: „Ortschronik Kappelrodeck", 1999, S. 76; Sascha Kuhnert/Friedrich Wein: „Die Marinegeschütze des Westwalls am Oberrhein", 2012, S. 225.
[46] GA Ottenhöfen B/b 924 (Geburtenbuch); StA Achern, Sterbeeintrag 180/1944.
[47] Vgl. Fußnote 45, S. 77; mündliche Information von Bruno Dörsam (Oberachern).
[48] Bericht des Kampfmittelbeseitigungsdienstes vom 18.04.2006, Hermann Keller GmbH, 5. Januar 2014.
[49] Erinnerungen von Wilhelm Stinus (Achern) in Gerhard Lötsch: „Krieg und Friede – Achern und das Jahr 1945", 2004, S. 14; Jörg Seiler: „Der Acherner Bahnhof mit fast 180 Jahren Geschichte", ABB 07.02.2022.
[50] Mündliche Information von Wido Vogt (Oberachern)
[51] www.wikipedia.org (15.04.2023).
[52] Vgl. Fußnote 43 „100 Jahre Dampflokomotive …").
[53] Vgl. Fußnote 22.

[54] Jörg Seiler: „125 Jahre Achertalbahn: Steinbruch-Magnat machte sich für Bau stark“, ABB 19.01.2023.
[55] Vgl. Fußnote 39, Acherner Zeitung 09.03.1968 (GA Ottenhöfen B/b 841).
[56] Vgl. Fußnote 43 „100 Jahre Dampflokomotive …“
[57] „Auch das Fernsehen interessierte sich für das ‚Lobberle‘“, „Acherner Zeitung“ v. 13.05.1969; „Der Heizer trut den Titel ‚ehrenhalber‘“, „Badisches Tagblatt“ vom 14.05.1969, „Die 93jährige ‚Badenia‘ leistete Schwerstarbeit“, „ABB 01.06.1993 (GA Ottenhöfen B/b 841).
[58] „Nahverkehrsmittel und Attraktion für den Fremdenverkehr“, ABB 07.09.1988 (StA Achern VI.2 Achertalbahn)
[59] Vgl. Fußnote 57 „Die 93jährige ‚Badenia‘…
[60] Vera Pillin: „Tourismusmagnet gerät unter Druck“, ABB 11.02.2013 (GA Ottenhöfen 797.6).
[61] Jörg Seiler: „Die Begeisterung darf nicht sterben“, ABB 02./03.10.2008 und „Pfingstdampf erlebt zweite Auflage“, ABB 24.05.2023.
[62] Vgl. Fußnote 60; Vera Pillin: „Achertal droht ein ‚großer Verlust‘“, ABB 29.04.2023 (GA Ottenhöfen 797.6).
[63] Matthias Heidinger: „Das Schnaufen ist verstummt“, ARZ 12.06.2014; Christine Storck: „‘Badenia‘ wird nie mehr in Dienst gestellt, ABB 30.05.2015; Christine Storck: „Badenia-Streit geht in die nächste Runde“, ABB 30.07.2015 (GA Ottenhöfen 797.6).
[64] Vera Pillin: „Großer Bahnhof für den Dampfzug“, ABB 07.07.2013; Dominic Körner: „Dampfzug ohne Dampflok“, ABB 29.04.2023 (GA Ottenhöfen 797.6).
[65] Joachim Eiermann: „Nostalgie in vollen Zügen“, ABB 07.06.2022(GA Ottenhöfen 797.6).
[66] Schreiben der Gemeinde an die SWEG v. 15.02.1971, Beschluss des Gemeinderats v. 09.06.1971, Beschluss des Gemeinderats vom 11.10.1978; Schreiben der SWEG an das Bürgermeisteramt Ottenhöfen v. 08.02.1982, 26.05.1982 und 27.01.1981; Hilmar Walter: „Haltestelle auch beim Bahnhof „West“, ABB 09.06.1983 (GA Ottenhöfen B/b 841).
[67] Artikel zu „75 Jahre Achertalbahn“, ABB/Acherner Zeitung/Badisches Tagblatt 20.10.1973 (GA Ottenhöfen B/b 841.
[68] „Die Weichen über Jahrhundertwende hinaus gestellt“ (GA Ottenhöfen 797.6)
[69] Vgl. Fußnote 58.
[70] Vergl. Fußnote 1 „Die Achertalbahn…“, S. 9; Vgl. Fußnote 43 „100 Jahre Dampflokomotive …“; Michael Ludwig: „Auf Jungfernfahrt mit neuem Triebwagen“, ABB 14.01.1982 (GA Ottenhöfen B/b 841).
[71] Bertold Gallinat: „100 Jahre Achertalbahn“, ARZ 04.06.1998.
[72] Mündliche Information von Altbürgermeister Klaus-Peter Mungenast (Kappelrodeck).
[73] Roland Spether: „Kappelrodecker Bahnhof ist modern und funktionell“, ARZ 22.10 2002.
[74] Vgl. Fußnoten 22 und 43; Michaela Gabriel: „Lok 20 als neues Prunkstück“, ARZ 13.07.2023.
[75] Vgl. Fußnoten 60 und 62.
[76] Text und Bild: https://www.alb-bahn.com (09.09.2023); Jörg Seiler: „Hybridlok-Test im Achertal: SWEG setzt auf Umweltaspekt“, ABB 26.05.2021.
[77] Roland Spether: „Todesopfer an Oberacherner Bahnübergang“, ARZ 26.03.2022; Susanne Graf: „Die Lok Badenia hat jetzt dauerhaft Verstärkung“, ABB 13.07.2023.
[78] Jörg Seiler: „Akkuzüge laden am Acherner Bahnhof“, ABB 28.04.2023; „Neue Zeitrechnung für die Achertalbahn“, ARZ 01.07.2023.
[79] „Feuerwehr fährt mit dem Dampfzug zum Einsatz“, ABB 30.10.2018.