

SWR2 Wissen

## **Die Schwarzwaldbahn - Vorbild für Gebirgsbahnen weltweit**

Von Almuth Ochsmann und Moritz Chelius

Sendung vom: Freitag, 10. November 2023, 08.30 Uhr

Redaktion: Sonja Striegl

Regie: Moritz Chelius

Produktion: SWR 2023

**Meisterleistung der Ingenieurskunst vor über 150 Jahren. 39 Tunnel, 650 Höhenmeter, neuartige Kehrschleifen. Von Offenburg bis an den Bodensee – eine spektakuläre Strecke bis heute. Am 10. November 1873 wurde sie offiziell freigegeben.**

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter [www.SWR2.de](http://www.SWR2.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:  
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/podcast-swr2-wissen-100.xml>

---

### **Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

### **Die SWR2 App für Android und iOS**

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...  
Kostenlos herunterladen: [www.swr2.de/app](http://www.swr2.de/app)

## MANUSKRIFT

*Atmo: Zug fährt*

### **O-Ton 01, Dirk Andres:**

Und dann gehts hinter Hausach schon zur Sache. Da kommt der Anstieg, und man muss diese 580 Höhenmeter nehmen. Das ist, wenn ich die Lokführer frage, der Part, der natürlich Spaß macht.

### **O-Ton 02, Barbara Bauer:**

Das ist auch so ein Sondermerkmal der Schwarzwaldbahn: schönste Gebirgsbahn. Und das ist immer noch dieses Label, was man mit der Bahn verbindet. Es ist nicht nur Verkehrsmittel, sondern auch Teil der Landschaft geworden.

### **O-Ton 03, Elisabeth Schraut:**

Besonders schön ist natürlich Triberg, also, wenn man wieder rauskommt aus diesen unendlich vielen Tunneln, ist es immer ein wunderschöner Anblick.

### **O-Ton 04, Frank-Detmar Passlick:**

Ich habe das so genossen, aus dem Zug zu schauen und die Wolkenbilder zu sehen und die verschiedenen Jahreszeiten zu erleben.

### **Sprecherin:**

„150 Jahre Schwarzwaldbahn – Vorbild für Gebirgsbahnen weltweit“. Von Almut Ochsmann und Moritz Chelius.

*Atmo Zug-Durchsage: Herzlich willkommen in der Schwarzwaldbahn auf der Fahrt nach Konstanz.*

### **Autor:**

Von Karlsruhe den Rhein runter bis Offenburg, dann quer durch den Schwarzwald bis an den Bodensee: Die Schwarzwaldbahn ist eine der spektakulärsten Gebirgsbahnen Deutschlands und auch im Ausland bekannt. Unterwegs fährt sie durch viele Tunnel und erklimmt große Steigungen. 1873 fuhr der erste Zug, bis heute gilt die Strecke als Meisterleistung deutscher Ingenieurskunst.

### **O-Ton 05, Dirk Andres:**

Wir fahren so um die 10,5 Millionen Reisende pro Jahr. Das ist nicht schlecht dafür, dass wir einen Stundentakt nur fahren, ist aber auch eine lange Linie: Das sind ja von Karlsruhe über Offenburg, Villingen nach Konstanz 250 Kilometer. Wir fahren in der Regel immer so um die 17 Zugpaare, und da kommen schon einige Reisende dazu.

### **Autor:**

Dirk Andres arbeitet seit 20 Jahren bei der DB Regio Südbaden und ist einer der Manager der Schwarzwaldbahn. Er kommt aus Schramberg im Schwarzwald, schon als Kind ist er oft an der Strecke entlanggewandert. Die Schwarzwaldbahn sei attraktiv, für die Deutsche Bahn und für die Fahrgäste. In der Woche pendeln viele

Menschen damit zur Arbeit, etwa nach Karlsruhe oder Konstanz, und am Wochenende fahren meistens Touristen und Touristinnen mit, die zum Bodensee wollen.

**O-Ton 06, Dirk Andres:**

Wir haben ganz viele Leute, die die Long Distance von Karlsruhe, von Rastatt, von Baden-Baden bis an den See fahren. Das heißt also, die müssen notgedrungen, wenn man an den See will, dann auch über zweieinhalb Stunden ausharren, Aber dazu sind Sie bereit, und ich habe auch oft den Eindruck, die Fahrt ist das Ziel.

*Zugatmo (unter Autor unterlegen)*

**Autor:**

Ein Samstag im Spätsommer, die Schwarzwaldbahn ist gut gefüllt, mit Mountainbikern in Funktionskleidung, asiatischen Familien mit großen Kameraobjektiven und Rentnergruppen in Wanderschuhen.

**Umfrage:**

Wir fahren nach Hinterzarten, quer durch den Schwarzwald, des isch ne reine Urlaubsreise. Hier ist die Abwechslung auf jeden Fall gegeben, landschaftlich. (M) Viele Tunnel, viele Steigungen, viele Kurven mit dem Blick zurück. (F) // Ich fahr jetzt nach Hause nach Donaueschingen. Ne schöne Landschaft hier, in jeder Jahreszeit anders, mir sind die auch schon entlanggewandert die Trasse, und das ist richtig interessant. (M) // Ja, ich guck' manchmal raus. Im Winter seh' ich den Schnee in Triberg, die Höhe und die Natur vor allem. (F) // The Black Forest with the mountains is very appealing. (M) // Ich bin noch nie hier gewesen, aber ich muss sagen, ich bin ein bisschen beeindruckt von dieser Gegend hier. (M)

**Autor:**

Mit im Zug ist Frank-Detmar Passlick. Er hat mehrere Jahre in einem Bahnwärterhäuschen direkt an der Schwarzwaldbahn gewohnt und ist jeden Morgen mit ihr zur Arbeit gefahren.

**O-Ton 07, Frank-Detmar Passlick:**

Diese Fahrten morgens, allein im Frühjahr, kurz vor Offenburg sind diese großen Apfelplantagen, da hat's geblüht, wunderschön!

**Autor:**

Frank-Detmar Passlick ist ausgebildeter Lokführer und hat im Bereich Schienenfahrzeugtechnik gearbeitet. Die Schwarzwaldbahn liegt ihm seit vielen Jahren am Herzen, er kennt jeden Tunnel, jede Kurve, jedes Haus am Weg mit Namen. Von Offenburg aus fährt die Bahn zunächst flach an der Kinzig entlang, ab Hausach steigt die Strecke an – es geht hoch in den Schwarzwald.

**O-Ton 08, Frank-Detmar Passlick:**

Hier ist sogar die steilste Stelle von der Schwarzwaldbahn, hier haben wir die 20 Promille, und hier haben wir Bauernhöfe, und hier ist jetzt gleich der Vogtsbauernhof.

**Autor:**

Der Vogtsbauernhof ist heute ein beliebtes Freilichtmuseum in Gutach. Kernstück ist ein Schwarzwälder Bauernhaus aus dem Jahr 1612. Diese Art von Bauernhaus gehört zum Inbegriff des Schwarzwaldes.

*Musik***Autor:**

Mitte des 19. Jahrhunderts gab es in Deutschland einen regelrechten Boom an Eisenbahnstrecken. 1850 waren schon 5700 Kilometer Gleise verlegt. Durch Baden führte ab 1862 die so genannte Hauptbahn von Mannheim bis Basel. Nun wollten auch die Schwarzwälder eine eigene Route. Gründe gab es genug: In der Stadt Villingen wurden zum Beispiel Maschinen hergestellt, die mühsam mit der Kutsche transportiert werden mussten. Und die Holzindustrie, damals der wichtigste Wirtschaftssektor des Schwarzwaldes, beförderte ihre Baumstämme noch per Floß.

*Musik***Autor:**

Zum runden Jubiläum der Schwarzwaldbahn zeigt die Badische Landesbibliothek Karlsruhe eine Ausstellung zur 150-jährigen Geschichte der Bahn. Barbara Bauer ist die Kuratorin und zeigt das Protokoll einer Sitzung aus dem Badischen Landtag vom 13. August 1864, als über den Bau der Schwarzwaldbahn debattiert wurde.

**O-Ton 09, Barbara Bauer:**

Da wird zum Beispiel besprochen, in welcher Weise die Schwarzwaldbahn auch Vorteile für die Region hätte und wie es auch gelingen kann, eine Bahn durch das Gebirge zu bauen. Das war ja die große Herausforderung: Die Höhenmeter zu überwinden und nicht eine andere Strecke zu planen, die vielleicht über württembergisches Gebiet führen würde, was technisch einfacher gewesen wäre, aber politisch nicht gewollt war.

**Atmo 4: DampfloK****Autor:**

Am 10. November 1873, vor 150 Jahren, fuhr die erste DampfloK die gesamte Strecke. Doch bis dahin war es ein langer Weg, denn die Planung quer durch den Schwarzwald war kompliziert: Viele Gemeinden wollten an die neue Bahn angeschlossen werden und reichten Petitionen beim badischen Landtag ein. Schließlich fiel die Entscheidung für die sogenannte „Sommeraulinie“ über die beiden Kleinstädte Hornberg und Triberg. Leichter wäre es gewesen, die Strecke über Schramberg zu führen. Aber das lag auf württembergischem und damit „ausländischem“ Gebiet – damals für viele badische Abgeordnete schwer vorstellbar. Außerdem war nicht klar, wer die hohen Kosten für den Bau tragen sollte. Das Großherzogtum Baden suchte ohne Erfolg nach einem privaten Investor. Schließlich wurde die Schwarzwaldbahn eine „Großherzoglich Badische Staatseisenbahn“ und damit eine der ersten öffentlich finanzierten Bahnen in Deutschland. Ihr Erbauer ist

der Ingenieur Robert Gerwig, 1820 in Karlsruhe geboren und offenbar ein frühes Talent:

**O-Ton 10, Charlotte Kämpf:**

Der ist ja '34 aus dem Lyzeum rausgekommen und dann gleich ans Polytechnikum und hat dann dort seine Ausbildung abgeschlossen als Ingenieur. (Und war eigentlich zeit seines Lebens als Ingenieur zum Teil für Wasserversorgung in Karlsruhe zuständig, aber seine Hauptverdienste liegen im Bereich Schiene, als Eisenbahningenieur.)

**Autor:**

Dr. Charlotte Kämpf ist Lehrbeauftragte am Institut für Bauingenieurswesen des Karlsruher Instituts für Technologie, sie hat sich ausführlich mit Robert Gerwig beschäftigt. Der bestand mit 21 Jahren seine Staatsprüfung zum Ingenieur, Prädikat „vorzüglich“. Er wurde Beamter in der Wasser- und Straßenbauinspektion, dann Oberbaurat der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn. Hier betreute er zunächst den Bau der so genannten „Badischen Hauptbahn“ von Mannheim nach Basel.

**O-Ton 11, Charlotte Kämpf:**

Es war die Zeit, in der alles Mögliche erschlossen wurde, er war ja dann in der Schweiz auch tätig in der Gotthardbahn, und hat verschiedene andere wesentliche Bauwerke geschaffen wie den Damm hinüber zur Reichenau. Also rund um Konstanz war er aktiv und für den Schwarzwald, sein letztes Werk, was er nicht mehr zu Ende erlebt hat, war die Höllentalbahn mit der Ravennaschlucht, die ja auch ein großes Symbol ist, (...) die Eisenbahnbrücke über die Ravennaschlucht.

**Autor:**

Die Höllentalbahn bei Freiburg ist immer noch Deutschlands steilste Bahnstrecke, aber sie gehört nicht zur Strecke der Schwarzwaldbahn. Auch sie ist eine Meisterleistung von Robert Gerwig. Der Ingenieur hat bei der Schwarzwaldbahn alles eingehalten, was bis heute Standard für neue Strecken ist: Keine Steigung über 20 Promille und keine Kurven-Radien unter 300 Metern. Er besuchte internationale Konferenzen, reiste nach Italien, Österreich und in die Schweiz, um sich mit anderen Ingenieuren auszutauschen. Eine Eisenbahn war für Gerwig kein Selbstzweck, sondern ein Dienst an der Gesellschaft, wie er laut einer Schwarzwaldbahn-Monographie von Klaus Scherff oft betonte:

**Sprecher, Zitat 1:**

Wir werden uns daran gewöhnen müssen, die Eisenbahn ganz allgemein als unentbehrliche Grundlage des Volkswohlstandes anzusehen. (1)

**Autor:**

Später wurde Robert Gerwig Abgeordneter im Badischen Landtag und Reichstagsabgeordneter in Berlin. Die Schwarzwaldbahn ist der Höhepunkt seines Schaffens. Wie mühsam ihre Planung gewesen sein muss, ist heute schwer vorstellbar.

**O-Ton 12, Charlotte Kämpf:**

Heute ist das kein Problem, wenn ich etwas in Karlsruhe mache, übermorgen bei Triberg und dann in Konstanz. Aber das waren ja Reisen, die beschwerlich waren, und bis man die Entourage beieinander hat für solche umfangreichen Projekte und auch die Leute vor Ort zu finden, das ist ja hoher logistischer Aufwand. Telefon gab's nicht, Telegrafie gab es nicht, das ging nur per Boten, per Brief. Der muss beliebt gewesen sein, sonst hätte er das nicht geschafft, alle Menschen, die er gebraucht hat, für sich in sein Schema zu bringen, dass ein Werk vollendet wird.

*Atmo: Zug fährt*

**Autor:**

Der steilste Abschnitt der Schwarzwaldbahn liegt zwischen Hornberg und Sommerau, auf einer Länge von 11 Kilometern Luftlinie überwindet sie einen Höhenunterschied von fast 450 Metern. Bis dahin hatte man bei solchen Steigungen Spitzkehren gebaut. Dabei mussten die Züge jedes Mal die Richtung wechseln – das dauerte lange. Robert Gerwig fand eine andere Lösung: Zum ersten Mal in der Geschichte des Eisenbahnbaus plante er Kehrschleifen, das sind große Kurven, die wie ein „S“ geformt sind. Dirk Andres von der DB Regio:

**O-Ton 13, Dirk Andres:**

Wir sprechen von den großen Triberger Kehrschleifen. Mach den Weg künstlich lang, damit du die Höhe gewinnst. Reine Luftlinie sind es so elfeinhalb Kilometer, und der Zug fährt fast 26 Kilometer.

*Musik*

**Autor:**

Das Prinzip der Kehrschleifen wurde auf andere Bahnstrecken übertragen: auf die Schweizer Gotthard-Bahn, die Gerwig selbst mitplante, und auf andere Bahnen in den Alpen: die Berninabahn und die Albulabahn. Heute gibt es Strecken mit Kehr- und Doppelschleifen in aller Welt: zum Beispiel die Canadian Pacific Railway Line, die mit zwei spiralförmigen Tunneln durch die Rocky Mountains führt, die Natal-Hauptlinie in Südafrika oder die Raurimu-Spirale in Neuseeland, wo die Bahn mehrfach im Kreis fährt und dadurch langsam an Höhe gewinnt. Die Planung von Gebirgsbahnen war damals, Mitte des 19. Jahrhunderts, äußerst aufwändig: Robert Gerwig wanderte um die Berge des Schwarzwalds herum, machte Messungen über die Täler hinweg. Immer wieder entschied sich der Ingenieur für den Bau von Tunneln und gegen Brücken. „In den Berg gehen“, nannte er das selbst. Die insgesamt 39 Tunnel sind während der Fahrt markant und machten schon damals großen Eindruck auf die Reisenden. Wie aus einer Quellensammlung zur Schwarzwaldbahn hervorgeht, schrieb 1874 ein Zeitzeuge folgendes:

**Sprecher Zitat 2:**

Die Tunnel, in welche man an verschiedenen Punkten hineinblickt, erscheinen wie Berghöhlen, aus welchen die Locomotive hervorbraust, um sich an den schroffen Abhängen in die Tiefe zu stürzen oder zu den Höhen emporzuklimmen. (2)

*Zugatmo liegt unter*

**O-Ton 14, Frank-Detmar Passlick:**

Jetzt kommen zwei ganz kurze Tunnel: Das sind solche typischen Schutztunnel, wo Felsen drüber sind, und der Gerwig hat gesagt, wir bauen einen Tunnel, fertig.

**Autor:**

Frank-Detmar Passlick findet, der geniale Robert Gerwig habe die Berge des Schwarzwaldes wie mit einem „Röntgenblick“ durchschaut. Die vielen Tunnel machten den Bau zwar teuer, schützten die Strecke aber bis heute vor Schneeverwehungen und Erdbeben. Gerwigs Streckenführung war sehr weitsichtig. Spätere Versuche in den 1920er-Jahren, einige Tunnel zu Galerien umzubauen, scheiterten.

**O-Ton 15, Frank-Detmar Passlick:**

Da sind sie jetzt noch am Bauen, weil der Gerwig, der wusste einfach, wenn man da keinen Tunnel baut, dann kommt der Berg runter. Und daran merkt man, der hat einfach ein Einfühlungsvermögen in die Landschaft und ins Gestein gehabt, dass er nie gegen die Natur gebaut hat, sondern unter Ausnutzung der Natur.

**Autor:**

Die Schwarzwaldbahn zu planen, erforderte präzise Berechnungen. Sie zu *bauen*, war in den 1860er-Jahren Schwerarbeit – vor allem die Tunnel. Mit Pickeln und Brecheisen schlugen die Arbeiter Löcher in den harten Granit. Dann setzten sie Dynamitladungen an, entzündeten die Lunten und brachten nach den Explosionen mit Schaufel und Schubkarren das Gestein weg – am Tag schafften sie so bis zu zwei Meter. In den Tunneln war es eng und stickig, im Winter kalt, das Licht der Öllampen war spärlich. Immer wieder wurden im Berg Wasseradern getroffen, die die Tunnel fluteten. Viele Arbeiter starben. Dennoch entstanden 36 Tunnel in weniger als sechs Jahren, weil rund um die Uhr in drei Schichten gearbeitet wurde. Dirk Andres bewundert die Leistung.

**O-Ton 16, Dirk Andres:**

Wenn sie auf der Lokomotive mitfahren, fahren sie in einem Linksbogen in den Tunnel rein. Im Tunnel steigt die Strecke auch mit 20 Promille und geht dann in einer Rechtskurve aus dem Tunnel raus, und so etwas zu bauen! Die haben da ja vor 150 Jahren kein Laser und kein Gedöns gehabt, sondern da braucht es Know-how, und das war da, und da hat man die Leute gebraucht, (die hat man sich geholt, die hat man gut bezahlt, ... für die Profis hat man dann schon auch Geld hingelegt.)

**Autor:**

Beim Bau waren neben den deutschen auch viele ausländische Arbeiter beschäftigt, etwa 1.000 Italiener, 550 Österreicher und 100 Schweizer – frühe so genannte „Gastarbeiter“. Die Italiener galten damals als Spezialisten im Tunnelbau, die gut bezahlt wurden.

**Atmo:** *Dampflok*

**Autor:**

Die Schwarzwaldbahn war ein großer Erfolg: Gleich im ersten Jahr 1873 wurden etwa 6000 Fahrkarten verkauft, zehn Jahre später lösten schon 400.000 Passagiere ein Ticket. Aus heutiger Sicht waren die Wagen nicht besonders komfortabel. Es gab keine Fensterscheiben, sondern Ledervorhänge, im Winter war es kalt, eine einfache Toilette gab es nur in der ersten Klasse. Und in der dritten Klasse musste man stehen. Seit 1956 gibt es bei der Bahn nur noch zwei Klassen, und heute fahren auf der Schwarzwaldbahn Doppelstockwagen mit großen Fenstern.

*Atmo: „Nächste Station: Triberg. Ausstieg in Fahrtrichtung rechts“*

**Autor:**

In Triberg kann man den zwölf Kilometer langen Schwarzwaldbahn-Erlebnispfad wandern, teilweise an den Schienen entlang. Ein Highlight ist der Dreibahnenblick: Man sieht, wie die Bahn drei Mal in verschiedenen Höhen und Richtungen den Berg hochfährt. Und man erfährt viel über die Geschichte der Schwarzwaldbahn. Zum Beispiel, wie sie in Kriegszeiten genutzt wurde: Im Ersten Weltkrieg etwa zum Transport von Munition und im Zweiten als Unterschlupf: Einen der Tunnel bei Triberg nutzte der NS-Verbrecher Heinrich Himmler. Von Herbst 1944 bis Januar 1945 stand hier sein Kommandozug, der den „Reichsführer SS“ vor Luftangriffen der Alliierten schützte.

**O-Ton 17, Frank-Detmar Passlick:**

Und der war hier in dem Tunnel und abwechselnd ist er dann, wenn Gefahr bestand, ist er in den großen Triberger Tunnel hochgefahren. Da waren also ständig an dem Zug zwei Lokomotiven, die jederzeit einsatzbereit waren. Bei den Dampflok ist das ja so, die kann man ja nicht einschalten und losfahren, da braucht man mindestens sechs Stunden, bis die den ersten Meter fahren können.

**Autor:**

Kurz vor der Stadt Sankt Georgen erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, 832 Meter über dem Meeresspiegel. In den Anfangsjahren kamen 18 verschiedene Dampflok-gattungen zum Einsatz, die meistens nicht gut mit den Steigungen zurechtkamen. Schwere Güterzüge mussten von bis zu vier Dampflok den Berg hochgezogen und sogar – geschoben werden – Schwerstarbeit für die Heizer. In den 1890er-Jahren entwickelten Ingenieure mit der „IV e“ die erste zuverlässige Personenzuglok. Eine der wichtigsten Dampflok-motiven war die „Preußische P10“, die bis in die 1960er-Jahre auf der Strecke fuhr. Und die Diesellok „V200“ gilt als Symbol des Wirtschaftswunders und Ikone des Industriedesigns der 1950er-Jahre.

**O-Ton 18, Dirk Andres:**

Sie konnten natürlich dann am Schluss tatsächlich die Fahrt von Offenburg nach Konstanz an einem Tag machen, das war ja früher undenkbar, dass man 180 Kilometer Luftlinie... aber das ging dann halt auf einmal. Man konnte das machen als Tagesreise, wo sie früher halt mit der Postkutsche, bis sie allein in Konstanz waren, vermutlich zweimal haben übernachten müssen.



**Autor:**

Ein Meilenstein war 1921 der zweigleisige Ausbau der Strecke. Der Vater der Schwarzwaldbahn Robert Gerwig hatte auch hier Weitblick bewiesen und die Tunnel von vorneherein breit genug ausgebaut. Schwieriger gestaltete sich später die Elektrifizierung der Strecke. Mit Strom betriebene Züge fahren zwar schneller und sind wirtschaftlicher, das wurde Anfang der 1960er-Jahre wissenschaftlich nachgewiesen. Aber die Tunnel mussten dafür angepasst werden, wie ein Fernsehbeitrag von 1965 schildert:

**O-Ton 19, Archiv:**

Voraussetzung für die Elektrifizierung ist allerdings ein Umbau der Tunnel. Ihre Höhe reicht für die Fahrleitungsdrähte nicht aus, sodass die Tunnelsohle mit dem Gleiskörper um 40 cm tiefer gelegt werden muss. 39 Tunnel von insgesamt 10,6 Kilometern Länge müssen also vergrößert werden, bevor die Strecke elektrifiziert werden kann.

**Autor:**

Erst im Juni 1972 begannen die Bauarbeiten: Die Deutsche Bundesbahn legte fast alle Tunnel um bis zu 80 Zentimeter tiefer, räumte dabei 300.000 Tonnen Fels und Schotter ab und schaffte Straßenfahrzeuge mit Fertigbeton und Fahrleitungsmasten heran – alles auf Schienen. Insgesamt 225 Millionen Mark kostete die Elektrifizierung damals.

**O-Ton 20, Dirk Andres:**

Das war ein großer Kraftakt, den hat die Deutsche Bundesbahn damals gemacht und sich dafür entschieden, dass sie das auch unter laufendem Betrieb macht. Ich glaube, das könnten wir heute in der Form so nicht mehr. Und dann ist da mit einem eingleisigen Betrieb mit den Dieselloks weitergefahren worden, schon ein leicht eingeschränktes Programm, aber immer abschnittsweise eingleisig. Und dann wurde das elektrifiziert, wie gesagt in zwei Schritten, erstmal nach Villingen und dann der zweite Teil nach Konstanz.

**Autor:**

Am 28. August 1975 fuhr der erste elektrische Zug von Offenburg nach Villingen. Die Fahrzeit verringerte sich deutlich, und im Güterverkehr konnte viel mehr Last angehängt werden. Sparsamer war und ist die E-Lok auch: Beim Bremsen erzeugt sie nämlich Strom.

**O-Ton 21, Frank-Detmar Passlick:**

Das ist natürlich wunderschön: Mit den neuen Loks kann man die Kraftanstrengung einfach ablesen. Dann weiß man also, der Zug braucht von Karlsruhe nach Konstanz ungefähr 2.000 kWh, und wenn er zurückfährt, kann er bergab 600 kWh zurückspeisen ins Netz. Das ist natürlich toll gegenüber allem, was vorher war. Der Kohlenhaufen wurde hinten nicht größer, wenn er bergab gefahren ist.

**Autor:**

Auch die Anwohner freuten sich, denn E-Loks sind sehr viel leiser als Diesel- und Dampfloks. Allerdings nur, wenn die Züge gut gewartet werden. Im Sommer 2023

störte ein jaulendes Geräusch die Leute in Gutach – Schuld waren alte Radsätze, die die DB Regio in der Folge ausgetauscht hat.

**Atmo:** *Jaulen Geräusch SWB in Gutach / Musik*

**Autor:**

Die Schwarzwälder hofften von Anfang an, dass durch die Bahn viele Touristen und Touristinnen zu ihnen kommen würden. Die Gemeinden entlang der Strecke warben mit dem neuen Verkehrsmittel. Zunächst wollte man Reisende aus Deutschland anlocken, erzählt die Karlsruher Historikerin Elisabeth Schraut.

**O-Ton 22, Elisabeth Schraut:**

Eigentlich begannen die ersten Maßnahmen schon unmittelbar nach Baubeginn 1863. 1864 wurde nämlich schon der Schwarzwaldverein gegründet, ein Zusammenschluss zuerst hauptsächlich aus Hoteliers, die eine Chance gesehen haben, ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern und mit dieser neu entstehenden Schwarzwaldbahn auch ihre Geschäfte zu beleben.

**Autor:**

Der badische Schwarzwaldverein war der erste Gebirgs- und Wanderverein in Deutschland. Er ging aus einer Bürgerinitiative von Anwohnern an der Schwarzwaldbahn hervor, die ihre Wanderwege bekannt machen wollten. Bald bemühte man sich, auch internationale Reisende in den Schwarzwald zu locken, und es wurden Prospekte auch auf Englisch, Französisch und Niederländisch gedruckt. Eine große Rolle spielte dabei die technisch innovative, neue Bahnstrecke durch den Schwarzwald. 1886 erschien in der Reiseführer-Reihe „Europäische Wanderbilder“ des Schweizer Verlags Orell Füssli ein eigener kleiner Band über die Schwarzwaldbahn.

In diesem Reiseführer wird sie als eine „Bergbahn von kunstreichster Anlage“ gepriesen.

**Sprecher, Zitat 3:**

„Die Beschaffenheit der Bahn ist so, dass man wähnen möchte, sie sei erst gestern eröffnet worden, so genau wird bis ins kleinste Detail hinein für Instandhaltung gesorgt. Dazu kommt ein Betrieb, der ein ausgezeichneter genannt werden muss. So hat denn der Tourist bei der äußerst interessanten Fahrt das Gefühl vollkommener Sicherheit auch da, wo die Bahn waghalsig am Rande grausiger Abstürze dahinfährt oder tiefe Schluchten überbrückt.“ (3)

**Autor:**

Das Jahr 1920 gilt als Wendepunkt in der deutschen Bahngeschichte. Die Reichsregierung beschloss nach dem Ersten Weltkrieg, die Länderbahnen zur deutschen Reichsbahn zu fusionieren. Auch die badische Schwarzwaldbahn wurde Teil der Reichsbahn.

**O-Ton 23, Elisabeth Schraut:**

Und damit wird auch die Reichsbahn-Werbung, die damals gegründet wird, also eine eigene Gesellschaft, die eben den Tourismus ankurbeln soll, und zwar vor allem auf internationaler Ebene, zuständig. Sie gründet eigene Niederlassungen in den USA, in Frankreich. Sie geht bis nach Südamerika. Und es war wirklich das Ziel, die Welt wieder mit Deutschland als Tourismusland bekannt zu machen, was durch den Krieg natürlich komplett unterbrochen war und was natürlich auch zu einem sehr großen Imageschaden für den Tourismus geführt hat.

**Autor:**

Dafür habe der Schwarzwald international eine führende Rolle gespielt, ganz besonders wegen der Eisenbahn, sagt Elisabeth Schraut:

**O-Ton 24, Elisabeth Schraut:**

Man ist davon ausgegangen, dass ein wichtiger Zielmarkt die USA sind, ja ein international umkämpfter Zielmarkt, das wird explizit so gesagt. Und da geht man davon aus, dass der Reisende Deutschlandreisen macht. Man versucht also, Deutschland zu vermitteln. Und was sind die allerwichtigsten Ziele in Deutschland? Berlin, München und der Schwarzwald.

**Autor:**

In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg trug die Schwarzwaldbahn ihren Teil dazu bei, dass der „Mythos Schwarzwald“ entstehen konnte, der bis heute Touristen aus aller Welt anlockt: Die Kulturlandschaft mit Bollenhut, Schinken, Schwarzwälder Kirschtorte, Kuckucksuhr, Tannenwald und Bauernhaus – und mittendrin die Schwarzwaldbahn.

**O-Ton 25, Elisabeth Schraut:**

Und das hat seinen Grund darin, dass man mit der Kulturwerbung für Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg auch ein neues Deutschlandbild schaffen wollte: Das Deutschland der Kultur, der schönen Landschaften gegen eben diese Erfahrungen des großen Krieges, die insbesondere in Frankreich und aber auch in England sehr prägend waren, und für die man ja Deutschland bekanntlich die Schuld gegeben hat. Oder woran Deutschland Schuld hat.

**Autor:**

Weltweit bekannt wurde der Schwarzwald durch ein Plakat des jüdischen Grafikers Willi Dzugas aus den 1920ern. Auch Dzugas nutzte Tanne und Bauernhaus als Bildelemente. Ganz groß, den Schwarzwald quasi einrahmend, ist ein Viadukt zu sehen, über das am oberen Bildrand eine Dampf-Eisenbahn fährt. (4) Mit dem Titel „Germany – in the Black Forest“ hing das Plakat auch in amerikanischen Reisebüros.

**O-Ton 26, Elisabeth Schraut:**

Dieses Plakat wirkt ungeheuer modern, und sie könnten es heute an die Säule hängen. Und jeder wird sagen „Wow, was ein tolles Plakat“. Ja, aber was wird da vermittelt? Eben nicht der Bollenhut, nicht die Tracht, sondern die romantische Landschaft, das romantische Deutschland, und gleichzeitig gekoppelt mit einer großen Leistung deutscher Ingenieurskunst, nämlich dieser Bahn.

**Autor:**

Anfang des 20. Jahrhunderts hat sich der Schwarzwald weltweit als typisch Deutsch etabliert, wie Lederhose oder Sauerkraut. Wenn Touristinnen und Touristen aus Japan oder Australien heute selbstverständlich in den Schwarzwald reisen, liegt das auch an der Schwarzwaldbahn und deren Bewerbung.

**O-Ton 27, Elisabeth Schraut:**

Das hat sicher Auswirkungen, die sich lange gehalten haben, wir kennen das heute aus Frankreich: „La forêt noire“ ist nicht nur der Schwarzwald, sondern eine gleichnamige Torte, die man in Frankreich in für Deutsche vielleicht nicht immer erkennbaren Formen wiederfindet. Also der Bekanntheitsgrad wurde sehr stark gesteigert.

**Autor:**

Aus der Anfangszeit der Tourismuswerbung hat auch die Badische Landesbibliothek viele Publikationen in ihrem Bestand. Wie die Schwarzwaldbahn die Schwarzwälder zusammengeschweißt hat, zeigt ein Heft aus dem Jahr 1928, „Vom Rhein längs der Schwarzwaldbahn zum Bodensee und Rheinfluss“, erzählt Kuratorin Barbara Bauer. (5)

**O-Ton 28, Barbara Bauer:**

Und dieses Heft wurde herausgegeben von einer Vereinigung von Städten, Gemeinden und Ortschaften entlang der Schwarzwaldbahn. Und das ist was ganz Besonderes, dass sich eben von Süden, also Bodensee, Untersee am Rhein die Region bis hinauf nach Karlsruhe, die verschiedenen Interessensgemeinschaften sich zusammenschlossen und etwas zur Schwarzwaldbahn herausbrachten.

**Autor:**

In den 150 Jahren ihrer Geschichte war die Schwarzwaldbahn oft Inspiration für Schriftsteller. Es gibt Romane, die an der Strecke spielen und Krimis mit dem Erbauer Robert Gerwig als Hauptfigur. Ein frühes Zeugnis dafür ist ein zehneitiges Prosa-Gedicht des evangelischen Pfarrers Leopold Krummel aus der Schwarzwaldgemeinde Kirnbach. Er hat es 1870 im Selbstverlag herausgegeben. (6)

**O-Ton 29, Barbara Bauer:**

Dieses Gedicht ist gewissermaßen ein Lobgedicht auf die Schwarzwaldbahn. Es ist wie eine Unterhaltung der Götter auf dem Olymp dargestellt, die sich über den Schwarzwald unterhalten. ... Und das Gedicht entwickelt sich so, dass eben die Dampf-Eisenbahn, die den Schwarzwald bezwingt und durch den Schwarzwald fährt, ganz humorvoll auch, wie die Schwarzwaldbahn da als Aufhänger genutzt wird und auf eine Art und Weise auch gelobt wird die Leistung von Robert Gerwig.

**Autor:**

Im Gedicht geht es auch um den Kampf der Technik gegen die Naturgewalten. Schnee und Eis waren immer wieder Herausforderungen für die Eisenbahn. Sie waren aber auch seit den Anfängen der Bahn eine Attraktion für Touristen. Auf historischen Plakaten wird die Schwarzwaldbahn bläulich-dynamisch in einer weißen Landschaft gezeigt, die zum Wintersport einlädt. Daneben ist schematisiert die

Zuganbindung aus den großen Städten Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe und Offenburg dargestellt.

**O-Ton 30, Barbara Bauer:**

Die zeigen zum Beispiel, dass Frankfurter Urlaubsgäste in den Schwarzwald als Skiregion reisen konnten, unter anderem mit der Schwarzwaldbahn. (...) Und die Schwarzwaldbahn selbst oder die Betreiber der Bahn ... haben sich immer bemüht, auch diese Urlaubsgäste natürlich direkt anzusprechen. Also sei es dann mit anderen Fahrzeiten am Wochenende, mit Vergünstigungen. Es gab Aussichtswagen, die Panoramafenster hatten, sodass man die Strecke auch sich anschauen konnte.

**Autor:**

Auch heute gibt es an der Strecke viel zu sehen: Sägewerke mit aufgetürmten Baumstämmen, enge Täler und kleine Wasserfälle. Und wenn die Bahn von Hornberg bis Sankt Georgen mit 70 Stundenkilometern durch die scheinbar unzähligen Tunnel fährt, ist das nicht nur eine Reise durch den Schwarzwald, sondern auch in frühere Zeiten.

*ZUGATMO von außen, Zug fährt ab*

**Abspann SWR2 Wissen Jingle:**

„150 Jahre Schwarzwaldbahn – Vorbild für Gebirgsbahnen weltweit“. Von Almut Ochsmann und Moritz Chelius. Sprecher: Moritz Chelius. Redaktion: Sonja Striegl.

\* \* \* \* \*

**Bücher und Links:**

**(1) Klaus Scherff:**

Alles über die Schwarzwaldbahn, Stuttgart, 2009, S. 19.

**(2) Martin Ruch:**

Die Schwarzwaldbahn. Kultur und Geschichte von Offenburg bis Konstanz. Offenburg 2005, S. 53.

**(3) <https://digital.blb-karlsruhe.de/blbihd/content/pageview/6815968>**

**(4) <https://www.pinterest.de/pin/458311699563577539/>**

**(5) <https://digital.blb-karlsruhe.de/id/6818418>**

**(6) <https://digital.blb-karlsruhe.de/id/6809558>**