

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	7
1	1839-1870: Die ursprünglichen Gesellschaften und die Compagnie de l'Est (Ostbahn-Gesellschaft)	9
1.1	Mülhausen – Thann und Straßburg – Basel	9
1.2	Strecke Paris – Straßburg und Abzweigung nach Metz und Saarbrücken 1852	11
1.3	Die Compagnie des Chemins de Fer de l'Est (Ostbahngesellschaft, 1854-1870)	12
1.4	Liste der 1870 durch die Ostbahn betriebenen Strecken in den drei Rhein- und Moseldepartements	14
2	Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	16
2.1	Die drei Departements ab Kriegsbeginn 1870	16
2.2	Der Krieg 1870-1871 und die französische Niederlage	16
2.3	Die Integration des elsässischen und lothringischen Netzes ins Deutsche Reich	17
2.4	Die ersten Maßnahmen der deutschen Verwaltung	19
2.5	Die Entwicklung des Netzes bis zum Ende der Wirtschaftskrise von 1873 (1871-1880)	21
2.5.1	Die Politik des Reiches bis zur Krise von 1873	21
2.5.2	Die Gründerkrise von 1873 und ihre Folgen	21
2.5.3	Die Netzentwicklung im Vollzug der kaiserlichen Verordnungen von 1877, 1878 und 1879	22
2.5.4	Der Rückkauf von privaten Gesellschaften	23
2.6	Der Bau der Strecken örtlicher Bedeutung (1878-1890)	23
2.6.1	Der Streckenbau aufgrund des Frankfurter Friedens	24
2.6.2	Die Entscheidungen des Eisenbahnausschusses vom 28.12.1878 und 01.2.1881	24
2.6.3	Eine lokale Entwicklungslinie: die Straßenbahnnetze	24
2.6.4	Die Einflussnahme des Reiches auf den Bau von Nebenbahnen	25
2.6.5	Der Streckenbau aufgrund von Abkommen zwischen Reichsland und Reich	25
2.7	Die Beteiligung des Reichs an Neubauten (1890/1902)	25
2.7.1	Der Bau von Strecken ausschließlich lokaler Bedeutung	26
2.7.2	Der Ausbau des bestehenden Netzes	26
2.8	Der Abschluss der Netzentwicklung (1902-1914)	29
2.8.1	Die wirtschaftliche Lage im Morgengrauen des 20. Jahrhunderts	29
2.8.2	Das Bauprogramm von 1902	30
2.9	Die Lage der Reichslande 1914	33
2.10	Die Projekte zu Beginn des Ersten Weltkrieges	37
2.11	Der Erste Weltkrieg	38
2.12	Neubauten während des Ersten Weltkrieges	42
3	Die Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine	43
3.1	Die Gründung des Netzes Alsace-Lorraine	43
3.2	Die Sanierung der neuen AL	45
3.3	Die schrittweise Verdrängung der deutschen Beamten	45
3.4	Der neue Status der AL-Eisenbahner	46
3.5	Die letzten Streckenbauten im Elsass und in Lothringen	46
3.6	Die Vogesen-Durchstiche	46
3.7	Die fortschreitende Modernisierung der Bahnanlagen	47
3.7.1	Der Gleisrichtungswechsel zwischen Est und AL	47
3.7.2	Die Verbesserungen der Anlagen	47
3.7.3	Die Einrichtung der Zollbahnhöfe	48
3.7.4	Die neuen Depots	48
3.8	Die Maginot-Linie und die strategischen Verbesserungen	48
3.9	Die unvollendeten Verbindungen	49
3.10	Der Zustand des Netzes 1937	49
3.10.1	Die Züge der „verrückten Jahre“	50
3.10.2	Der Güterverkehr	54
4	Die Ära der SNCF von 1938 bis in unsere Tage	56
4.1	„La drôle de guerre“ – der „komische Krieg“ 1939-1940	56
4.1.1	Die Evakuierung	56
4.1.2	Die letzten Vorbereitungen vor der Schlacht	58
4.1.3	Die Besetzung	58
4.2	Die erzwungene Eingliederung ins Deutsche Reich	58
4.2.1	Deutsche Netzstatistik	59
4.2.2	Instandsetzung unter deutscher Besatzung	59
4.2.3	Die Beteiligung an den Kriegsanstrengungen des Reiches	59
4.2.4	Die Einbeziehung in den Schnellzugverkehr der Deutschen Reichsbahn 1943	59

4.2.5	Chronik der Okkupationszeit	60
4.2.6	Eine schwierige Befreiung 1945	63
4.3	Die Nachkriegselektrifizierungen im Nordosten	67
4.3.1	Die leichteste Oberleitung der Welt	67
4.3.2	Der zweite Elektrifizierungsplan	68
4.3.3	Die 25-kV-Oberleitung erreicht die Schweiz	68
4.3.4	Die Elektrifizierung in Richtung Hauptstadt	68
4.3.5	Die Ausdehnung der Modernisierung auf die angrenzenden Linien	69
4.3.6	Die Elektrifizierung der Rheinbrücke bei Kehl: durchgehender elektrischer Betrieb von Paris bis Wien	71
4.3.7	Mulhouse – Belfort: die letzte große Elektrifizierung	71
4.4	Verbesserungen des Reiseverkehrs auf den großen Strecken	72
4.4.1	Der Morgen nach der Befreiung	72
4.4.2	Ein neues Koordinatensystem: Europa!	81
4.4.3	Das lange Sterben der Nebenbahnen	86
4.4.4	Das Wiederaufblühen der regionalen Verbindungen mit den TER	86
4.5	Der Niedergang des Güterverkehrs	87
4.6	Die lange Entwicklungsgeschichte der LGV Est Européenne	89
4.7	Das Projekt LGV Rhein-Rhône	97
4.8	Vollständige Liste der Verkehrsbeschränkungen und Stilllegungen	97
5	Die Privatbahnen	99
6	Der Triebfahrzeugpark	103
6.1	Der Lokomotivbestand 1839-1870	103
6.1.1	Die Lokomotiven der Gesellschaften von Nicolas Koechlin	103
6.1.2	Der Triebfahrzeugpark der Gesellschaften Paris-Straßburg und der Ostbahn bis 1871	104
6.2	1871-1918: Der Triebfahrzeugbestand der EL	106
6.2.1	Die große Mischung in der Frühzeit	106
6.2.2	Die Nummerierung der EL-Maschinen	112
6.2.3	Die Geburt der SACM, die elsässische Schule und die Verbundbauart du Bousquet/de Glehn	112
6.2.4	Die G 3 und G 4: eine Übernahme der preußischen Normalien	116
6.2.5	Die Nassdampf-Tenderlokomotiven	117
6.2.6	Die Familie G 5	121
6.2.7	Die Glanzzeit der Vierzylinderverbund-Lokomotive nach du Bousquet/de Glehn bei den EL	123
6.2.8	1909: Der Auftritt der Heißdampf-Pacific	127
6.2.9	Eine frühe Alternative: die Akkumulatortriebwagen	129
6.2.10	Der Siegeszug der preußischen Heißdampf-Serien	129
6.2.11	Beschaffungen 1914-1918	134
6.2.12	Der Meterspurpark	134
6.2.13	Lokpark der EL in Zahlen	136
6.3	1918-1937: der Traktionspark der AL	136
6.3.1	Die in Deutschland verlorenengegangenen Maschinen	136
6.3.2	Die Waffenstillstandsleistungen 1918 spezifisch für die AL	141
6.3.3	Der Zustand des Rollmaterials	144
6.3.4	Die Pacifics TP S 14	145
6.3.5	Die T 19 – ein Umbau aus der G 11	146
6.3.6	Die T 20	146
6.3.7	Veränderungen im Lokbestand zwischen der Weltwirtschaftskrise 1929 und dem Kriegsbeginn 1939	147
6.3.8	Die S 10 als Bremsloks	148
6.3.9	Der Schwanengesang des modernen Dampflokbbaus	148
6.3.10	Die Triebwagen der AL	151
6.4	1938 bis heute: Triebfahrzeuge in der SNCF-Epoche	154
6.4.1	Die Verstaatlichung	154
6.4.2	Lokomotiven im Zweiten Weltkrieg	154
6.4.3	Die verlorenen AL-Lokomotiven	158
6.4.4	„Kriegsbeute“ – Lokomotiven mit deutschen Nummern auf dem ehem. AL-Netz ab 1945	163
6.4.5	Das neue Material	166
6.5	Die Ausmusterungswellen für die alten AL-Lokomotiven	172
6.6	Die Umsetzungen zwischen den Regionen	172
6.6.1	Die 1-241.A	172
6.6.2	Die ölgefeuerten 1-230.K	173
6.6.3	Die 1-231.K Sud-Est	174
6.6.4	Die 1-230.F (P 8)	175
6.6.5	Die 1-141.TB (ex Est)	175
6.6.6	Die 1-040.TA (ex Est)	175
6.6.7	Die 1-230.B (ex Est)	175
6.6.8	Die 1-140.C ex ETAT	176
6.7	Das Ende des Dampfbetriebes	177

6.7.1	Das Ausscheiden der ex-AL-Maschinen	178
6.7.2	Der letzte Akt der Dampftraktion	178
7	Die Depots	180
7.1	Bensdorf/Bénestroff	180
7.2	Colmar	180
7.3	Forbach	183
7.4	Hagenau/Haguenau	185
7.5	Hargarten	186
7.6	Hausbergen	187
7.7	Napoleonsinsel/Ile Napoléon	192
7.8	Metz-Sablon	195
7.9	Mülhausen Nord/Mulhouse-Nord	202
7.10	Rieding/Réding	204
7.11	Saarburg/Sarrebourg	205
7.12	Saargemünd/Sarreguemines	208
7.13	Zabern/Saverne	214
7.14	Schlettstadt/Sélestat	216
7.15	Straßburg/EMT Strasbourg-Ville	218
7.16	Diedenhofen/EMT Nord-Lorraine UP Thionville	225
8	Das Rollmaterial	231
8.1	Die Personen- und Gepäckwagen der EL	231
8.1.1	Die EL-Personenwagen 1871-1874	231
8.1.2	Durchgangswagen für Nebenbahnen	231
8.1.3	Zweiachsige Abteilwagen	231
8.1.4	Durchgangswagen B <i>Ci</i> und <i>Ci</i>	231
8.1.5	Abteilwagen AB3	232
8.1.6	Abteilwagen BC3, C3 und D3 mit Laternendach	232
8.1.7	Durchgangswagen B3i	233
8.1.8	Durchgangswagen D3i	233
8.1.9	Preußische Drehgestellwagen mit Seitengang	233
8.1.10	Drehgestellwagen mit Seitengang „pfälzische Bauart“	233
8.1.11	Drehgestellwagen mit Mittelgang	233
8.1.12	Vierachsige Abteilwagen	233
8.1.13	Vierachsige Abteilwagen preußischer Bauarten	234
8.1.14	Die Gepäckwagen	234
8.2	Die Güterwagen der EL	235
8.2.1	Die großen vereinheitlichten Serien 1875-1918	236
8.3	Die Personen- und Gepäckwagen der AL	237
8.4	Die Güterwagen der AL	240
9	Die Architektur der Bahnhöfe	242
9.1	Die Ursprungsbahnhöfe 1839-1870	242
9.2	Die Bauwerke der Compagnie Paris-Strasbourg	242
9.3	Die Gebäude der Strecke Vendenheim – Weißenburg	242
9.4	Die Gebäude „Migneret“ und die Compagnie de l’Est	242
9.5	Die Gebäude der EL-Periode	243
9.5.1	Die „belgischen“ Bauten in Lothringen	243
9.5.2	Die Gebäude der ersten Jahre der Annexion	244
9.5.3	Die genormten EL-Bauten der Periode 1875-1885	244
9.5.4	Die EL- „Standard“-Bauten 1885-1909	251
9.5.5	Genormte Einfachbauten	252
9.5.6	Die neuen Formen der Normbauten	252
9.5.7	Die letzten Bauten mit Turm	252
9.5.8	Die Bauten im EL/AL-Standard II der Periode 1910-1931	253
9.5.9	Die Bauten Standard II Type „Villa“	253
9.5.10	Die Bauten Standard II des Typs „Manoir“	254
9.5.11	Die Monumentalbahnhöfe der EL	254
9.6	Die Bauten der AL-Periode nach 1928 und der SNCF	258
9.6.1	Der Monumentalbahnhof Mulhouse-Ville	259
9.7	Die Periode der SNCF	260
10	Zweisprachiges Verzeichnis der Bahnhofsnamen	261
	Literatur	264
	Abkürzungsverzeichnis	264