

Inhaltsübersicht.

Einleitung:		Seite
	Verkehrsgeographische Lage und Bedeutung des Landes Elsaß-Lothringen	1
Deutsche Eisenbahnbaupolitik in Elsaß-Lothringen.		
I. Kapitel:		
	Der Übergang der elsass-lothringischen Eisenbahnen in die deutsche Verwaltung	7
§ 1.	Die Klärung der Rechtsverhältnisse der Reichseisenbahnen .	7
I.	Die Besetzung der elsass-lothringischen Bahnen während des deutsch-französischen Krieges 1870—1871	7
II.	Der Frankfurter Frieden und die reichsländischen Eisen- bahnen	9
III.	Die Regelung des Verhältnisses des Reiches zu den Privat- gesellschaften auf Grund des Zusatzabkommens zum Frankfurter Frieden vom 11. Dezember 1871	14
IV.	Die vertraglichen Abmachungen des Reiches mit der Wilhelm- Luxemburg-Eisenbahngesellschaft auf Grund der Be- stimmungen des Frankfurter Friedens	17
§ 2	Die ersten Handlungen der deutschen Verwaltung	20
I.	Die Einsetzung der Kaiserlichen General-Direktion in Straß- burg als Betriebs- und Verwaltungsbehörde der Reichseisenbahnen	20
II.	Die Neueinrichtung des Betriebes bei den Reichseisenbahnen.	21
II. Kapitel:		
	Der Ausbau des elsass-lothringischen Hauptbahnnetzes bis zur Überwindung der Wirtschaftskrise von 1873 (1871—1880).	23
§ 1.	Die Eisenbahnpolitik des Reiches bis zur Krise von 1873 (1871—1873)	23
I.	Die Lage nach dem Kriege und die Anpassung Elsaß-Lothrin- gens an die neuen Verkehrs- und Wirtschaftsverhält- nisse	23
1.	Die schlechte Verkehrs- und Wirtschaftslage Elsaß-Lothringens nach dem Kriege	
a.	Das Daniederliegen des Verkehrswezens:	
a. a.	Der zerrüttete Zustand der Bahnanlagen.	
b. b.	Der Mangel an Personal und Fahrmaterial.	
b.	Das durch den Krieg geschädigte Wirtschaftsleben.	

2. Besserung der Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse
 - a. a. Herbeiführung normaler Betriebsbedingungen.
 - b. b. Beschaffung von Betriebsmaterial.
 - c. c. Einrichtung eines geregelten Fahrdienstes.
 - b. Versuche zur Hebung der Wirtschaftslage.
 - a. a. Erwirkung von Zollvergünstigungen gegenüber Frankreich.
 - b. b. Einführung zweckmäßiger Personen- und Gütertarife.
 - c. c. Einrichtung direkter Kohlen- und Erztransporte.
 - d. d. Der Einfluß des deutschen Wirtschaftsaufschwungs auf Handel und Industrie in Elsaß-Lothringen.
- II. Die Bestrebungen der deutschen Verwaltung zur Einordnung der elsass-lothringischen Bahnen in das europäische Verkehrsnetz 27
 1. Maßgebende haupolitische Gesichtspunkte 27
 - a. Ausgestaltung des Bahnnetzes im Landesinteresse:
 - a. a. Zur Erschließung,
 - b. b. zur Gewinnung des Durchgangsverkehrs.
 - b. Erweiterung des Netzes im Reichsinteresse:
 - a. a. aus Gründen militärischer Sicherheit,
 - b. b. zur kulturellen Hebung des Landes und Annäherung an Deutschland.
 2. Die Auswirkung der haupolitischen Richtlinien in den Reichsgesetzen von 1872 und 1873 29
 - a. Die Gesetzentwürfe und ihre Beratung.
 - a. a. Ansichten der Abgeordneten im Reichstag.
 - b. b. Stellungnahme der Regierungsvertreter.
 - c. c. Beschluß zur Ausführung der Gesetze.
 - b. Die Aufgaben der zum Bau beschlossenen Bahnen.
 - a. a. Verknüpfung des elsass-lothringischen mit dem deutschen Bahnnetz.
 Verbindungen mit Baden:
 Colmar — Breisach, St. Ludwig — Müningen, Müllhausen — Müllheim.
 Herstellung eines Anschlusses an das preussische Bahnnetz:
 Diedenhofen — Sterck.
 - b. b. Abkürzung bestehender Linien:
 zur Gewinnung des deutschen Nord-Südverkehrs:
 Straßburg — Lauterburg;
 für den belgisch-holländischen Nord-Südverkehr:
 Nieding — Remilly, Barr — Schlettstadt, Wassenheim — Zabern.

3. Anwendung tarifpolitischer Maßnahmen	43
a. Einführung von Personentarifen:	
a. a. für den direkten Verkehr,	
b. b. für den Durchgangsverkehr.	
b. Aufstellung von Tarifen für die Güterbeförderung:	
a. a. für den Nord-Südverkehr,	
b. b. für den Ost-Westverkehr.	
§ 2. Die Krise von 1873 und der Ausbau des Hauptbahnnetzes (1873—1879)	44
I. Der Stillstand in der Eisenbahnbaupolitik (1873—1877)	44
1. Die Krise von 1873 und ihre Bedeutung für das Wirtschafts- und Verkehrsweisen in Elsaß-Lothringen	44
a. Das weniger heftige Auftreten der Krise in Elsaß-Lothringen:	
a. a. infolge des agrarwirtschaftlichen Charakters des Landes,	
b. b. infolge der alten Handelsbeziehungen zu Frankreich,	
c. c. infolge der geringen Verbindung mit Deutschland,	
d. d. infolge der Beschäftigung mit Wiederaufbauarbeiten.	
b. Tarifpolitische Maßnahmen zur Erhaltung der Verkehrs- und Wirtschaftslage:	
a. a. Vornahme zweckmäßiger Tarifierhöhung,	
b. b. Schaffung von Ausnahmetarifen für die notleidende Industrie des Landes.	
2. Die Überwindung der Krise	47
a. Die Eroberung des europäischen Nord-Südverkehrs im Kampfe mit den badiſchen Bahnen.	
b. Anwachsen des Verkehrs und Steigen der Einnahmen.	
II. Die Wiederaufnahme der Eisenbahnbaupolitik nach den 1872 und 1873 aufgestellten Grundsätzen (1877—1881)	51
1. Der weitere Ausbau des Hauptbahnnetzes auf Grund der Reichsgesetze von: 1877, 1878 und 1879	51
a. Herstellung von Anſchlußlinien:	
a. a. Verbindungen mit dem preußischen Bahnnetz: Teterchen — Bous, Wadgassen — Bülkingen.	
b. b. Angliederung französisch orientierter Grenzbahnen an die Reichseisenbahnen: Château-Salins — Saaralben, Dieuze — Betsdorf.	
b. Bau der Abkürzungslinie: Karlingen — Diedenhofen.	
2. Der Ankauf von Privatbahnen durch das Reich:	56
Saarburg — Saargemünd, Courcelles — Teterchen, Château- Salins — Chambrey, Straßburg — Schiltigheim	56
III. Kapitel:	
Der Bau von Bahnen niederer Ordnung	59
§ 1. Die Entwicklung des Lokal- und Straßenbahngedankens und die ersten Versuche (1880—1886)	59

I. Die Veranlassung zur Aufnahme des Prinzips	
1. Herstellung billiger Beförderungsmittel für den weiteren und engeren örtlichen Verkehr	
2. Erschließung ärmerer und abgelegener Gebiete	
3. Zuführung neuen Verkehrs zu den Hauptbahnen	
II. Der Lokalbahn und das Reich	61
1. Der Bau von Lokalbahnen gemäß den Vereinbarungen im Frankfurter Frieden:	
Muzig — Rothau, Steinburg — Buchweiler	63
2. Das Verlangen des Landes nach Stellungnahme des Reiches zum Lokalbahnbau	64
3. Die Beschlüsse der Lokalbahnkommission vom 28. 12. 1878 und 1. 2. 1881	65
a. Übernahme des Baues und Betriebes von Lokalbahnen durch das Reich und Zuwendungen des Landes, der Bezirke, Gemeinden und Privaten entsprechend ihren lokalen Interessen.	
b. Aufstellung eines Bauprogrammes und die Ausführung der ersten Linien:	
Gebweiler — Bühl, Sonthheim — Masmünster.	
III. Die Entwicklung des Kleinbahnbaues durch das Land	72
1. Die Erkenntnis der Bedeutung des Straßenbahnbaues im Landesauschuß und die ersten Versuche	72
a. Allgemeine Erörterungen in den Landesauschußsitzungen und der Landesauschußkommission.	
a. a. Hinweis auf die Entwicklung der Straßenbahnen in anderen Ländern,	
b. b. Ansichten der Abgeordneten über die gesetzliche Regelung,	
c. c. Frage der Betriebssicherung,	
d. d. Bewilligung von Mitteln für Studien- und Vorarbeiten.	
b. Kommissionsvorschläge zum Straßenbahnbau:	
Horbürg — Colmar — Schnierlach, Rieding — Vallernsthal, Weiler — Weikerthal.	
c. Das Projekt Horburg — Schnierlach.	
a. a. Ablehnung des Staatsbahnbaues,	
b. b. Konzessionserteilung an eine Privatbahngesellschaft.	
2. Die Ausführung von Straßenbahnen nach den im Landesauschuß aufgestellten Grundsätzen:	
Straßburg — Markolsheim mit Abzweigung Boofsheim — Rheinau, Mühlhausen — Ensisheim — Wittenheim, Colmar — Winzenheim, Straßburg — Truchtersheim	80
§ 2. Die Ausgestaltung des elsäß-lothringischen Lokalbahnebes (1886—1902)	81
1. Die Beeinflussung des Lokalbahnbaues durch die Reichseisenbahnpolitik (1887—1890)	81

1. Der Bau normalspuriger Bahnen durch das Reich an Stelle vom Land beabsichtigter Straßenbahnen: Weiler — Weilerthal, Altkirch — Pfirt, Forburg — Marfolshheim (schmalspurig)	81
2. Die finanzielle Beteiligung des Reiches zur Förderung des Lokalbahnbaues: Hagendingen — Großmoyeuve, Rothau — Sales, Buchsweiler — Ingweiler	89
II. Der Ausgleich zwischen Reichs- und Landesinteressen bei der Finanzierung künftiger Bahnbauten	91
III. Die Erweiterung des normalspurigen Bahnnetzes auf Reichs- und Landeskosten	94
1. Bau von Bahnen allgemeiner und lokaler Bedeutung	94
a. Anschlußlinien mit Baden und Preußen: Hagenau — Röschwoog — Raftatt, Selz — Walburg — Merzweiler, Busendorf — Dillingen, Metz — Vigy — Anze-Münzthal — St. Louis, Château-Salins — Metz.	
b. Abföhrungslinien für den Binnenverkehr des Landes: Mommenheim — Obermodern — Saargemünd, Bingen — Münzthal — St. Louis, Château-Salins — Metz.	
2. Bahnen von nur lokaler Bedeutung	111
a. Vollspurige Lokalbahnen.	
a. a. Im Unter-Elfaß: Walburg — Wörth — Lembach, Sauterburg — Weiffenburg,	
b. b. Im Ober-Elfaß: Münster — Metzeral, Maxmünster — Seven, Wessertling — Krüt,	
c. c. In Lothringen: Saarburg — Oberschweiler, Hefsen — Vallernsthal, Fentfch — Numeß — Deutfch-Dth.	
b. Schmalspurbahnen: Vollweiler — Enfißheim — Colmar, Lüzelsburg — Pfalzburg — Drulingen, Oberhausbergen — Wefthofen und Wolfißheim — Breufchwickersheim, Diedenhofen — Mondorf.	
IV. Die Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse in der Zeit von 1889 bis zur Krise von 1901	115

IV. Kapitel:

Die Zeit des vollkommenen Ausbaues des elfaß-lothringifchen Bahnnetzes (1902—1918)	120
§ 1. Aufstellung eines Bauprogrammes	120
I. Vom Reich mit Landeszufchüffen auszuföhrnde Linien	
II. Dem Privatbahnbau überlassene Linien	
§ 2. Die Auswirkung des Bauprogrammes:	125

I.	Bau von Anschlußbahnen an die schweizerischen und preussischen Bahnen: Dammerkirch—Pfetterhausen, Bettisdorf—Endorf—Merzig, Wadgassen—St. Avold	126
II.	Die pfälzischen Eisenbahnprojekte: Münzthal—Wolmünster—pfälzische Grenze, Weissenburg—pfälzische Grenze, Pirmasens—Philippsburg	129
III.	Bau von Lokalbahnen: Schlettstadt—Sundhausen, Saarburg—Drulingen—Diemerdingen, St. Ludwig—Walldigshofen, Jungweiler—Lügelstein, Öttingen—Bollingen	134
§ 3.	Die mächtige Verkehrsentwicklung bis zum Kriegsausbruch und die Notwendigkeit einer Entlastung der Hauptlinie Straßburg—Basel	136
§ 4.	Notwendige Bauten während des Krieges und das Ende der Reichseisenbahnen	139
Schluß:	Die Bedeutung der elsass-lothringischen Bahnen für den Reichsbahngedanken	142
	Literaturverzeichnis	150