REGIO BASILIENSIS 64/2 2023 – 65/1 2024 S. 179-207

# Neuere Entwicklungen im oberelsässischen Eisenbahnnetz

Oliver Stucki

## Eine Einleitung zu: Hans-Ulrich Sulser – Aufbau und Rückbildung des oberelsässischen Eisenbahnnetzes (RB 14/1 1973: 21–43)

Die Verkehrsgeographie befasst sich mit dem Verkehr als räumliche Erscheinung. In den früheren Jahren standen dabei meist die Verkehrsmittel und Verkehrswege im Mittelpunkt: ihre Verteilung über die Erdoberfläche, ihre Abhängigkeit von den natürlichen Grundlagen und der technischen Entwicklung sowie ihre kulturlandschaftsprägenden Wirkungen. Heute wird die funktionale Verkehrsgeographie stärker betont, d. h. die Aufgaben des Verkehrs, seine Bedeutung für das Funktionieren des Wirtschafts- und Gesellschaftslebens oder sozialgruppenspezifische Aktivitätenmuster stehen mehr im Vordergrund.

Hans-Ulrich Sulser (1928–2006), langjähriger Leiter des Wirtschaftsarchivs, verfasste verschiedene, meist geographisch-volkswirtschaftlich ausgerichtete Publikationen – mehrfach auch für die Regio Basiliensis. Er setzte sich generell für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der trinationalen Region Basel ein, so war ihm auch die regionale Verkehrspolitik und -geographie stets ein Anliegen. Im vorliegenden Artikel fokussiert er auf die verschiedenen Phasen der Entstehung und der anschliessenden Reduktion des Eisenbahnnetzes im Oberelsass und der Burgunder Pforte, gibt den damaligen Zustand wider und stellt eine zum damaligen Zeitpunkt noch nicht bestehende grafische und tabellarische Übersicht über sämtliche Linieneröffnungen und -schliessungen zusammen. Da das Gebiet mehrfach Schauplatz von kriegerischen Auseinandersetzungen war, die tiefgreifend auf die Gestaltung, die strategische und wirtschaftsgeographische Ausrichtung und Bedeutung der Verkehrsströme und -richtungen sowie auf die Wirtschaftlichkeit des Bahnnetzes einwirkten, hat Sulser die Jahre 1870, 1913, 1938 und 1972 als Stichjahre für die Darstellung des jeweiligen Netzzustands gewählt (Karten 1 bis 4 im Originalartikel). Sulser zeigt auf, dass die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg einsetzende Rückbildung des Netzes auf eine Kombination von wachsender Konkurrenz durch das Automobil, sich nicht mehr lohnender Erneuerung der Infrastruktur nach Kriegszerstörung und den sich mehrmals ändernden Verkehrsströmen und -richtungen zurückzuführen ist.

Adresse des Autors: Dr. Oliver Stucki, Bretzwilerstrasse 40, CH-4418 Reigoldswil
E-Mail: stucki.regio@bluewin.ch

Der Zenit der Streckenstilllegungen war zum Publikationszeitpunkt des Originalartikels noch nicht erreicht, so dass eine Fortschreibung der Karten angebracht ist. Abbildung 1 zeigt, dass bis heute eine weitere Konzentration auf die Hauptlinien stattgefunden hat. Dies entspricht im Grundsatz dem damaligen Fazit von Sulser, allerdings konnte er nicht vorhersehen, dass sich unterdessen auch ein gegensätzlicher Trend entwickeln wird: sinnvolle und das erforderliche Fahrgastpotenzial aufweisende Linien im Schienennahverkehr zu reaktivieren. Dies erfolgt nicht zuletzt aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, zur Entlastung hochfrequentierter Strassenverbindun-

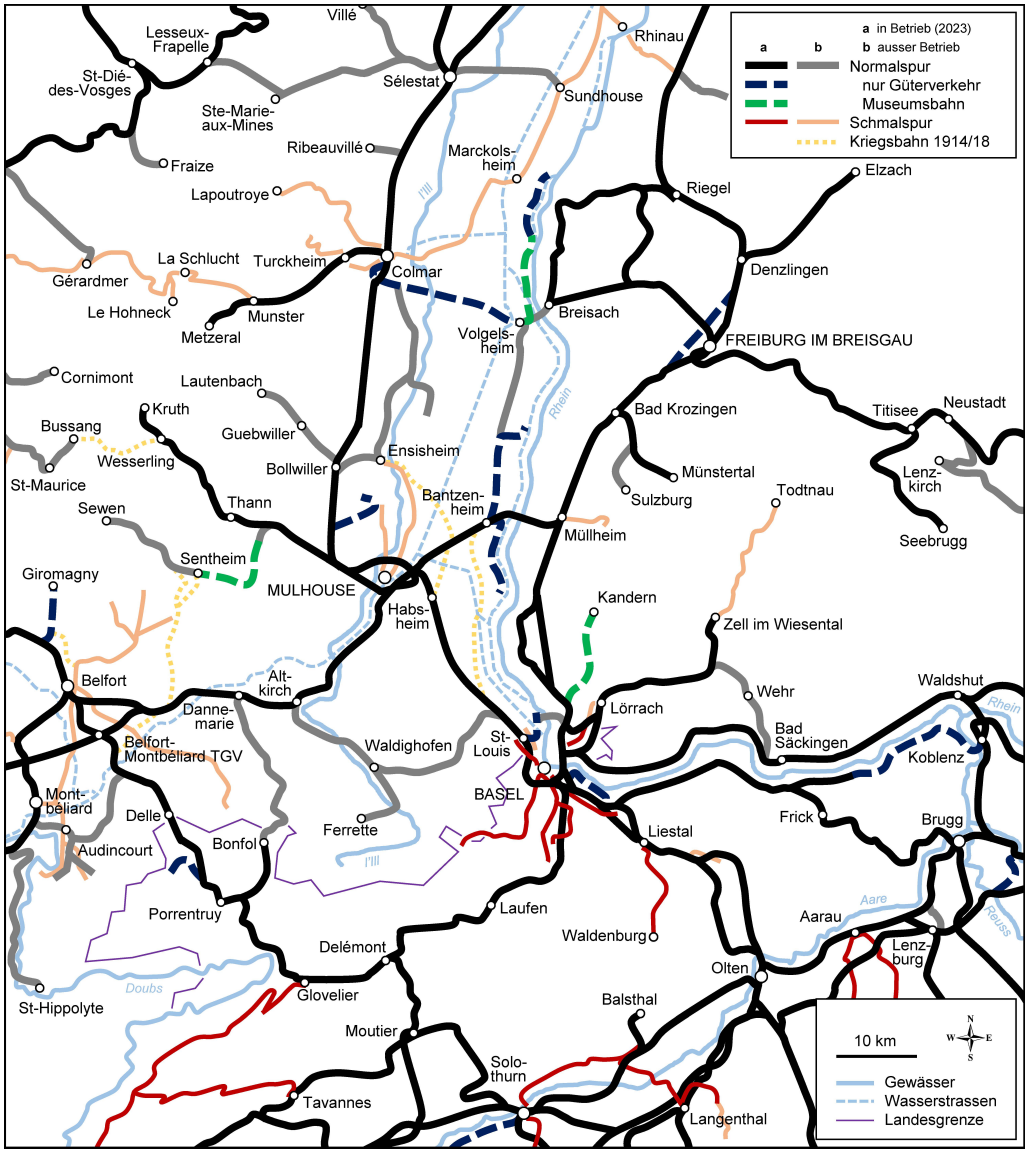



Abb. 1 Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung im Jahre 2023 (Datengrundlage: *Gibert & Banaudo* 1981, *Würdig* 2015 sowie eigene Erhebung). *Grafik: O. Stucki*

gen oder aus politischer Motivation. Abbildung 1 darf daher nicht darüber hinwegtäuschen, dass einzelne Linien, welche heute als "in Betrieb" aufgeführt sind, insbesondere in den 1980er und 1990er Jahren stillgelegt und erst in neuerer Zeit reaktiviert wurden.

Paradebeispiel dafür ist die grenzüberschreitende Linie Belfort – Delle – Porrentruy (vgl. Kap. 7 im Originalartikel). Diese wurde auf französischer Seite bereits 1958 faktisch "coordiniert" (vgl. Abb. 2), die beiden verbliebenen internationalen Schnellzugpaare Belfort – Delémont verkehrten am 26. September 1992 zum letzten Mal (Abb. 3). Am 28. Juni 1993 wurde der Grenzübergang Delle für den Güterverkehr geschlossen, ab 27. Mai 1995 endeten die Regionalzüge aus der Schweiz in Boncourt, dem letzten Bahnhof vor der Landesgrenze. Insbesondere für Grenzgänger wurden allerdings ab 10. Dezember 2006 mehrere Regionalzugpaare wieder bis Delle verlängert (Abb. 4). Die Wende brachte dann die Schnellfahrstrecke "LGV Rhin-Rhône", welche am 11. Dezember 2011 in Betrieb ging: In der Gemeinde Meroux-Moval wurde am Kreuzungspunkt mit der stillgelegten Linie Belfort – Delle ein Bahnhof errichtet: "Belfort-Montbéliard TGV" (vgl. *Schröder* 2013, *Woessner* 2013). Die Linie hatte somit das Potenzial, als (internationaler) TGV-Zubringer zu dienen. Dies führte letztlich dazu, dass sie am 9. Dezember 2018 – gesamterneuert und elektrifiziert – abermals in Betrieb genommen wurde (*Ammann* 2019). Bedient wird die Strecke heute von SBB und SNCF: RE (RegioExpress) Biel/Bienne – Delle – Meroux TGV sowie TER (Transport express régional) Belfort – Meroux TGV – Delle.

Abb. 2 Das typische Bild einer "coordinierten" Strecke in Frankreich (per Gesetz wurde eine Koordination zwischen sich konkurrierenden Bus- und Bahnlinien durchgeführt, was in vielen Fällen dazu führte, dass der Regionalverkehr auf die Strasse verlegt wurde): Die Natur erobert sich das Bahntrassee zurück, der Unterhalt wird vernachlässigt, so dass die Strecke auch für einen allfällig (und vorerst) noch verbleibenden Güterverkehr unattraktiv wird (Morvillars, 19. Juli 2013). *Foto: O. Stucki*

Abb. 3 Knapp drei Monate vor seiner Einstellung wartet der Schnellzug 1085 nach Delle – Delémont (vgl. Abb. 9 im Originalartikel) in Belfort auf Anschlussreisende des Eurocitys 115 "L'Arbalète" Paris – Basel – Zürich (29. Juni 1992). *Foto: O. Stucki*

Abb. 4 Triste Stimmung im ehemals bedeutenden Grenzbahnhof: Das (einzige) Gleis aus der Schweiz endet am Bahnsteig von Delle im Nirgendwo (11. Januar 2011). *Foto: O. Stucki*

Gemäss *Schröder* (2021) besteht bei grenzüberschreitenden Linien nach Deutschland ebenfalls Potenzial zur Reaktivierung. So erfolgte die Reaktivierung z. B. bei der grenzüberschreitenden Strecke (Mulhouse –) Bantzenheim – Neuenburg (– Müllheim) bereits vor etwas mehr als zehn Jahren: Nachdem die Strecke seit den 1980er Jahre nur noch dem Güterverkehr diente, wurde sie 2006 mit sonntäglichen und 2012 mit täglichen Personenzügen Mulhouse – Müllheim wiedereröffnet. Zwischen 2013 und 2018 fuhr gar der TGV Freiburg i. Br. – Paris über diese Strecke (🌍1).

Das Beispiel der Strecke Mulhouse – Thann (– Kruth) zeigt hingegen, dass auch die Modernisierung von Nebenlinien in die Vogesentäler sinnvoll ist: Mit der Elektrifizierung und der Inbetriebnahme der Stadtbahn ("tram-train") Mulhouse – Thann im Dezember 2010 wurde die Strecke einer sicheren Zukunft zugeführt (🌍2). Dieser Betrieb könnte dereinst bis Kruth verlängert werden, vorerst fahren dort aber wie bisher Dieseltriebwagen.

Bei anderen Linien in die Vogesentäler bleibt die Reaktivierung wohl weiterhin ein Traum, da die Rahmenbedingungen ungünstig sind (Abb. 5). Die Hauptfunktion der Bahnen damals – die Erschliessung der ländlichen Gebiete für den Güterverkehr – hat längst die strassengebundene Transportbranche übernommen, grössere Industriebetriebe mit namhaftem Güterverkehr sind ebenfalls nur noch wenige zu finden (Abb. 6). Für einen profitablen Personen(nah)verkehr ist in den ländlichen und peripheren Gebieten das Potenzial aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte hingegen meist zu klein, eine Rechtfertigung für eine Reaktivierung somit nicht gegeben. An den damaligen Erkenntnissen von Sulser hat sich generell wenig geändert.

Abb. 5 Seit über dreissig Jahren fordert eine Vereinigung die Wiedereröffnung der Bahnlinie von Bollwiller nach Guebwiller, auf der 1969 der Personen- und 1992 der Güterverkehr eingestellt wurde. Obwohl eine Studie 2008 die Reaktivierung der Linie als mögliche Variante eines sinnvollen öffentlichen Verkehrs aufgezeigt hat, betrachtet die Région Grand Est die Wiedereröffnung der Linie nicht als vordringlich (🌍3). Die Vereinigung will deshalb aber nicht aufgeben, was sie am ehemaligen Bahnhof von Guebwiller auch kund tut (4. Oktober 2017). *Foto: O. Stucki*

Abb. 6 Die Förderung im Kalibergwerk Wittenheim (südlich Ensisheim) ist zwar seit 1986 eingestellt (links im Bild das Fördergerüst des ehemaligen, heute verfüllten Schachts "Théodore"), der Gleisanschluss des Areals besteht aber nach wie vor (21. April 2012). *Foto: O. Stucki*

Interessant ist die Betrachtungsweise von Sulser, die Eisenbahn sei aufgrund der langlebigen, auch nach einer Stilllegung wahrnehmbaren Infrastruktur(reste) ein ideales Objekt für deren nachträgliche Erforschung. Diese Aussage dürfte auch heute noch grundsätzliche Gültigkeit haben, insbesondere da seit der Jahrtausendwende der (teilweise) Erhalt von Bahninfrastruktur auch aus Sicht der Denkmalpflege, Industriekultur und Technikgeschichte mehr Bedeutung erlangte. Dem Ansinnen abträglich ist jedoch das heutige Ziel zur Siedlungsverdichtung, wodurch die meist günstig gelegenen ehemaligen Bahnareale zuweilen mit wenig Rücksichtnahme auf wertvolle oder identitätsstiftende Elemente vollständig einer neuen Nutzung zugeführt werden. Im Weiteren stehen auch vermehrt Forderungen im Raum, dass eine Infrastruktur nach deren Aufgabe vollständig rückzubauen sei. Insofern wird es für Eisenbahnarchäologen zunehmend schwierig, Spuren ehemaliger Bahnlinien ausfindig zu machen, soweit es sich nicht um (einzelne) herausragende Denkmalschutz-Objekte handelt (wie z. B. ein Viadukt) oder ehemalige Bahntrassees, die in Rad- oder Fusswege umgewandelt wurden. Im Sinne der Erinnerung an die einstmalige Bedeutung der Bahnlinien im Oberelsass dürfen letztlich auch die Museumsbahnen nicht vergessen gehen (vgl. Abb. 1).

Zusammenfassend handelt es sich beim Artikel von Sulser um eine typische Arbeit im Sinne des damaligen Verständnisses der Verkehrsgeographie: Aufarbeitung der physiogeographischen, humangeographischen, politischen und geschichtlichen Fakten, Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Ursachen, so dass damit eine gesamtheitliche Übersicht entsteht. Entsprechend ist der Artikel zeitlos lesenswert. Ergänzend – insbesondere in Bezug auf die neuere Geschichte des Eisenbahnnetzes im Oberelsass und der Burgunder Pforte – sind *Gibert & Banaudo* (1981), *Dupuy* et al. (1998) und *Buchmann & Dupuy* (2001) zum Studium empfohlen.

## Literatur


Ammann C. 2019. Wiedereröffnung Delle – Belfort. Eine wechselvolle Geschichte – eine Zukunft mit Herausforderungen. *Eisenbahn Amateur* 6/2019: 248–256.

Buchmann J. & Dupuy J.-M. 2001. *L'Encyclopédie des Chemins de Fer D'Alsace-Lorraine. Tome 2.* Auray, 1–349.

Dupuy J.-M., Buchmann J. & Mayer B. 1998. *L'Encyclopédie des Chemins de Fer D'Alsace-Lorraine*. Auray, 1–330.

Gibert A. & Banaudo J. 1981. *Trains Oubliés. Volume 1 : L'Alsace-Lorraine – L'Est*. Menton, 1–175.

Schröder E.-J. 2013. Die Burgundische Pforte – neue Drehscheibe im europäischen Schienenschnellverkehr und ihre regionalen Effekte. *Regio Basiliensis* 54(3): 111–119.

Schröder E.-J. 2021. Der Rückbau der Kernkraft und die Verkehrswende am Oberrhein in grenzüberschreitender Perspektive. *Regio Basiliensis* 62(2): 143–154.

Woessner R. 2013. Le TGV Rhin-Rhône et le retour de la Porte de Bourgogne. *Regio Basiliensis* 54(3): 121–128.

Würdig T. 2015. *Atlas ferroviaire de la France. Tome I Nord.* Köln, 1–80.


## Internetquellen


1 https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_M%C3%BCllheim%E2%80%93Mulhouse

2 https://de.wikipedia.org/wiki/Tram-Train_Mulhouse%E2%80%93Vall%C3%A9e_de_la_Thur

3 https://www.lalsace.fr/transport/2023/03/02/florirail-mise-sur-les-futurs-trains-legers-pour-desservir-la-vallee

# Aufbau und Rückbildung des oberelsässischen Eisenbahnnetzes[1]

HANS-ULRICH SULSER

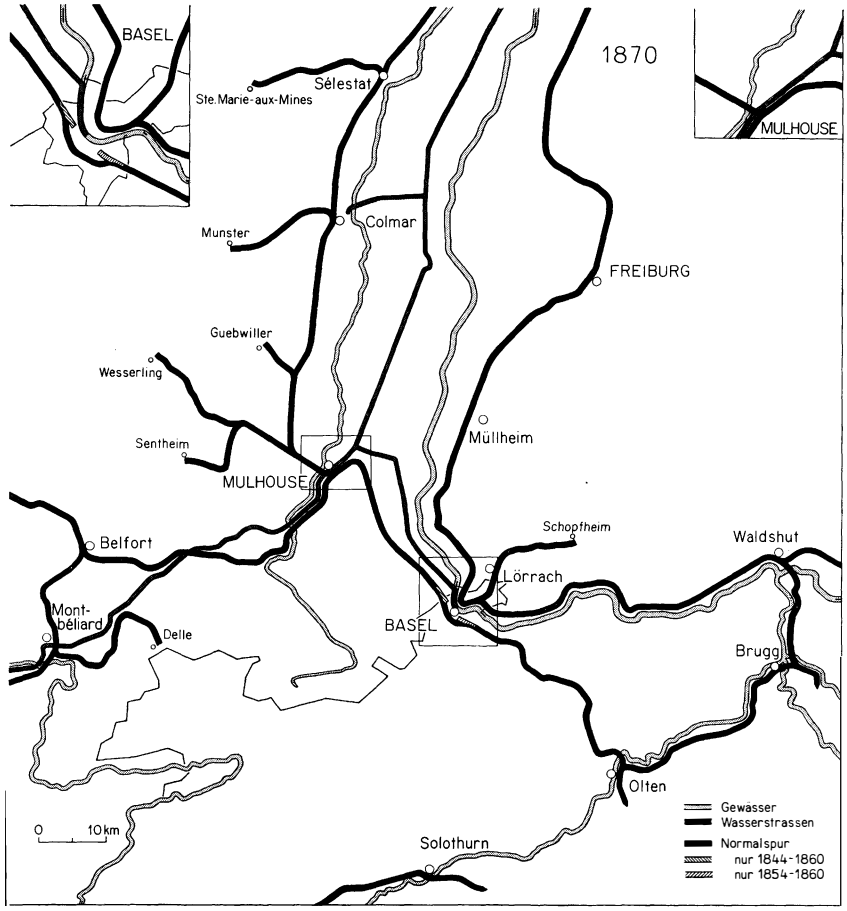
Das Studium der Entwicklung der Eisenbahnnetze — insbesondere ihrer Rückbildung oder Auflösung sowie des Ersatzes einzelner Linien durch schienenfreie Verkehrsmittel — ist einer der Programmpunkte, die sich die Kommission für Verkehrsgeographie der «Union Géographique Internationale» für die kommenden Jahre gesetzt hat (*1*)[2]. Diese Zielsetzung ist nicht zufällig, eignet sich doch die Eisenbahn wie kein anderes öffentliches Verkehrsmittel zu einem verkehrsgeographischen Forschungsobjekt. Sie erscheint meist mit eigenem Trassee sowohl in der Landschaft wie auf der Karte, und die Spuren aufgehobener Linien sind oft noch jahrzehntelang sichtbar, sofern sie nicht (vor allem bei Strassenbahnen) durch Strassenverbreiterungen oder neue Überbauungen zerstört worden sind. Buslinien entziehen sich jedoch leicht der Forschung: Veränderungen in Linienführung und Ortsbedienung sind später nur noch auf Grund von Akten (Fahrplänen etc.) festzustellen, doch sind leider gerade diese Unterlagen allzuhäufig für weiter zurückliegende Fahrplanperioden nicht mehr auffindbar.
Die nachfolgende Darstellung des Eisenbahnnetzes im Oberelsass und der Burgunder Pforte ist im Rahmen einer grösseren Arbeit über die Verkehrsgeographie der Basler Region entstanden. Sie soll für das französische Gebiet unserer Region die verschiedenen Phasen des Netzaufbaus und der Linienreduktion auf den heutigen Zustand darstellen. Diese Entwicklung ist in keinem der drei Teile der Regio so interessant und vielseitig wie im Elsass, so dass ihr eine eingehendere Behandlung gebührt, als sie bisher erhalten hat (*10, 11*). Im Tabellenanhang wurde versucht, eine bisher noch nicht bestehende Übersicht über sämtliche Linieneröffnungen und -schliessungen zusammenzustellen, wie sie sich auf Grund der zur Verfügung stehenden Unterlagen ergibt (*3, 5, 7, 15, 16, 17, 18, 19, 20*). Ein Anspruch auf Vollständigkeit darf jedoch nicht erhoben werden, da gewisse Daten nur annähernd eingesetzt werden konnten (nur Jahres- oder Monatsangaben).
In der nun 134jährigen Geschichte der elsässischen Eisenbahnen war das Gebiet dreimal Schauplatz kriegerischer Ereignisse, die tiefgreifende Einflüsse auf die Gestaltung des Bahnnetzes hatten. Als Stichjahre für die Netzdarstellung wurden deshalb die Jahre 1870, 1913 und 1938 gewählt (Karten 1, 2 und 3), um den jeweiligen Zustand vor Kriegsausbruch zu zeigen. Karte 4 gibt den gegenwärtigen Stand wieder, während Karte 5 eine synoptische Übersicht über sämtliche je bestehenden, die heute noch betriebenen und die heute wieder geschlossenen Bahnlinien bietet.

## 1 Erster Ausbau bis 1870

Die erste Bahnlinie in Ostfrankreich — die neunte Frankreichs — wurde am 1. September 1839 feierlich eröffnet, nachdem die Konzession hiefür bereits am 17. Juli 1837 erteilt worden war. Die Betriebsaufnahme auf der Strecke *Mulhouse-Thann* [1] war eine Pionierleistung im Oberrheingebiet, die der Initiative des Konzessionsinhabers, des Textilfabrikanten Nicolas Koechlin, zu verdanken war (*6*). Sie erfolgte 6 Jahre vor jener der ersten deutschen und 15 Jahre vor der ersten schweizerischen Bahnlinie in dieser Region. Von Interesse mag sein, dass die erste elsässische Bahn nicht als Bestandteil einer Hauptlinie entstanden ist, wie dies bei den entsprechenden ersten Strecken in Baden und der Schweiz der Fall war. Sie

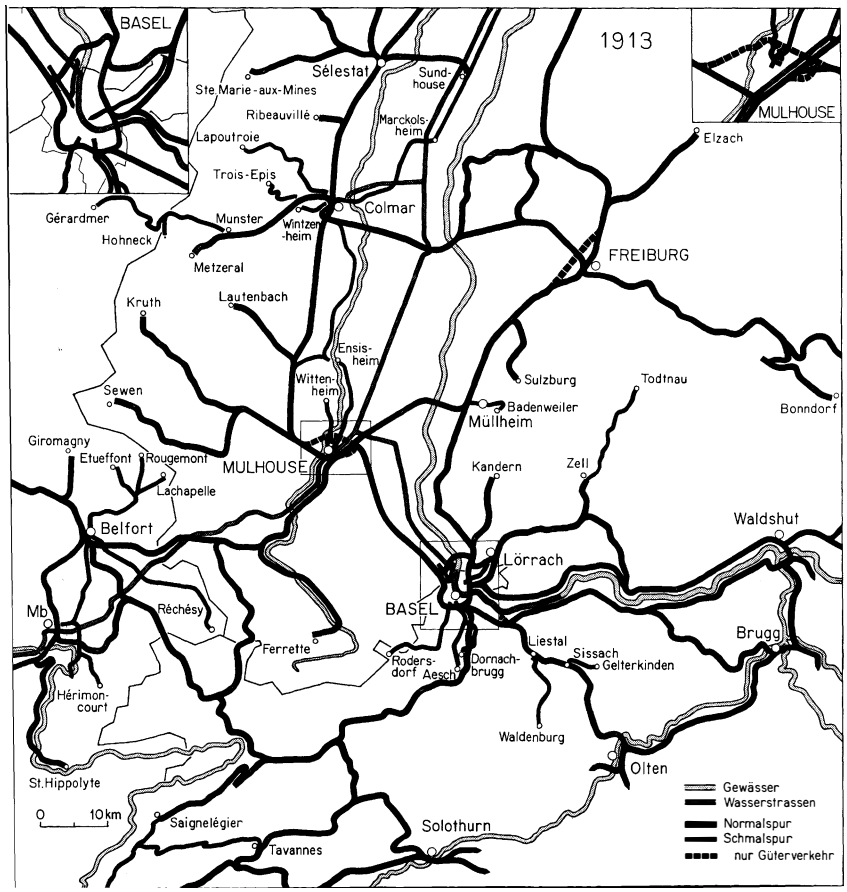
---

[1] Teil einer mit Unterstützung des Schweiz. Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung durchgeführten Untersuchung.
[2] Die Ziffern in runden Klammern sind Literaturhinweise, in eckigen Klammern Rückweise auf die Tabellen der Linieneröffnungen- und -aufhebungen.




Karte 1
Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung im Jahre 1870.

*Cartes 1*
*Le réseau de voies ferrées en Haute Alsace et dans les régions limitrophes en 1870.*

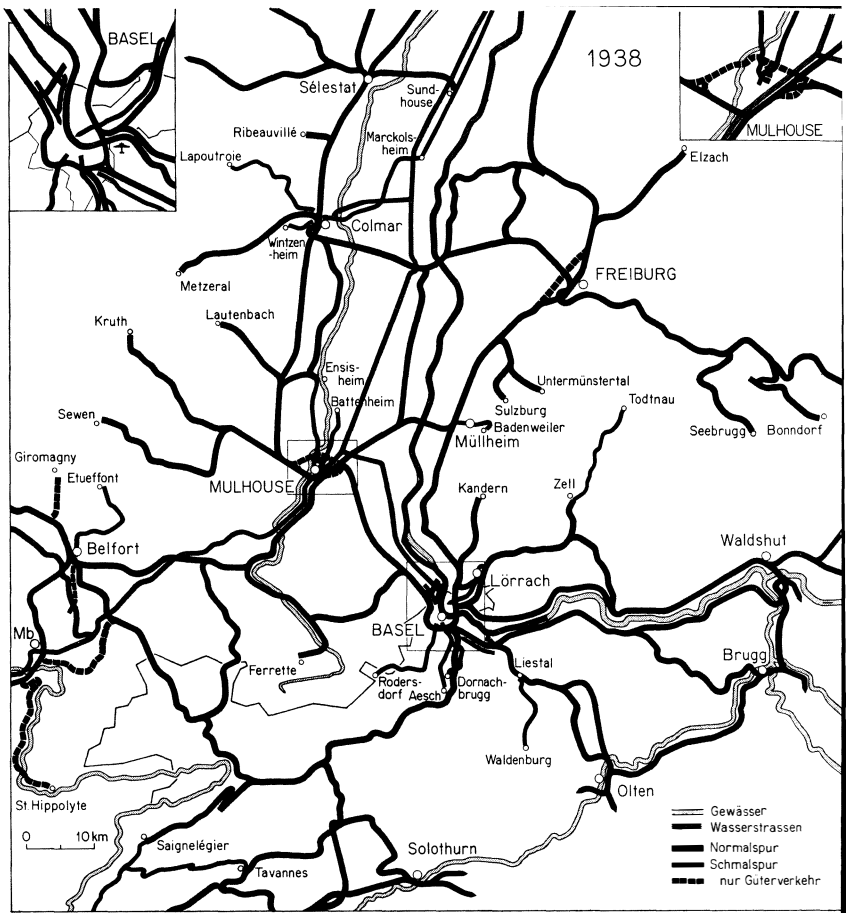



Karte 2
Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung im Jahre 1913.

*Cartes 2*
*Le réseau de voies ferrées en Haute Alsace et dans les régions limitrophes en 1913.*

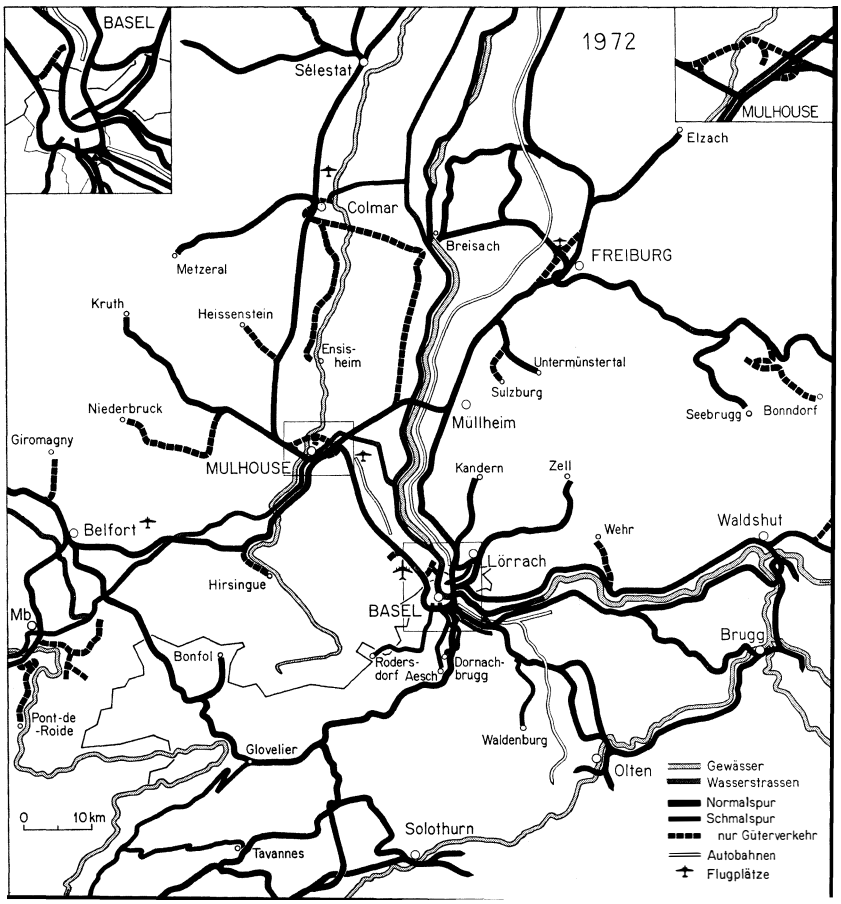
Karte 3
Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung im Jahre 1938.

*Cartes 3*
*Le réseau de voies ferrées en Haute Alsace et dans les régions limitrophes en 1938.*



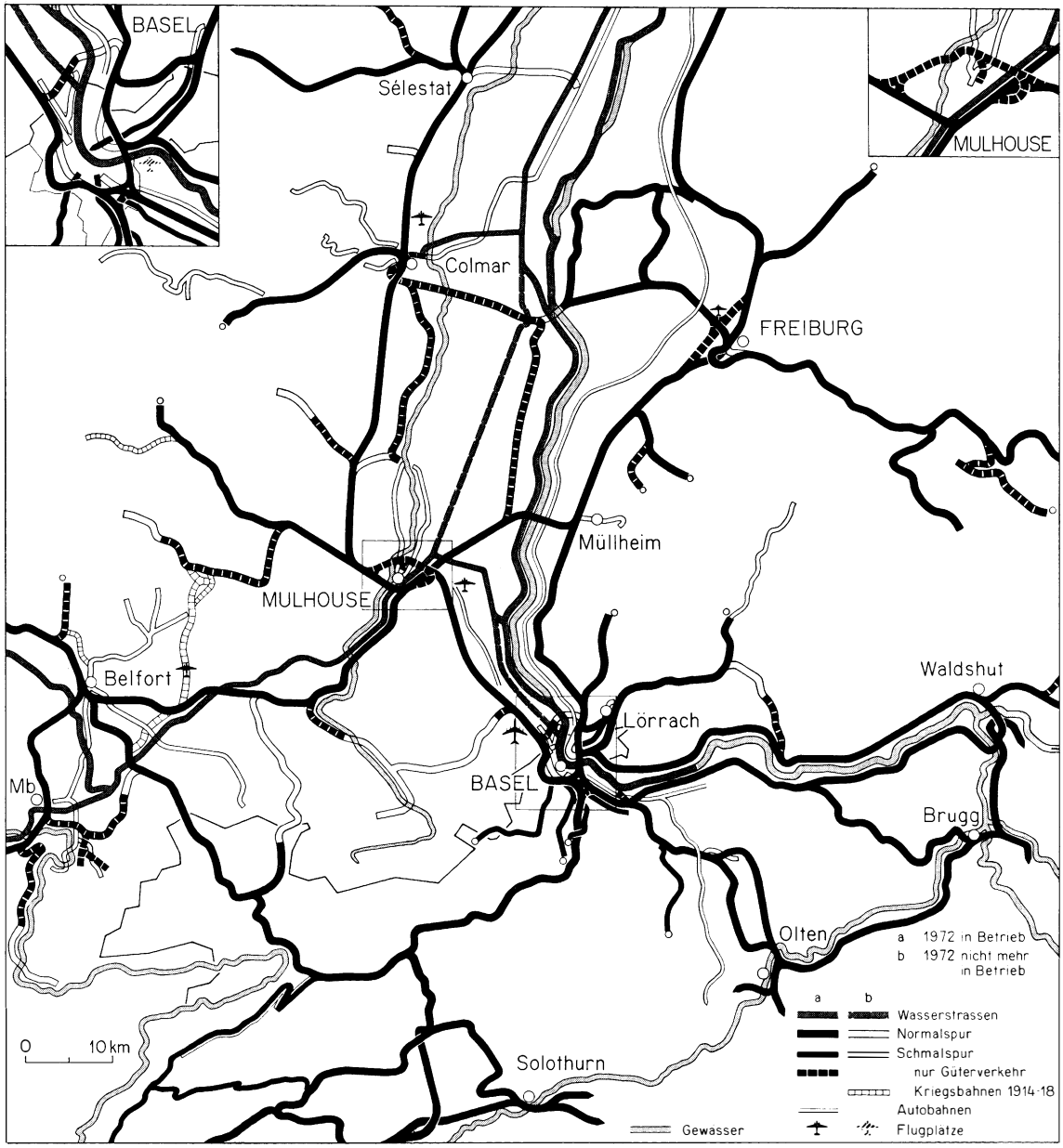

Karte 4
Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung im Jahre 1972.

*Cartes 4*
*Le réseau de voies ferrées en Haute Alsace et dans les régions limitrophes en 1972.*



diente der Verbindung von Mülhausen mit dem damals schon stark industrialisierten Thurtal und war als Sammler für den Verkehr mit den Städten Thann, Sennheim (Cernay), Guebwiller und Soultz gedacht (*6*). Die heutige Nebenbahn ins Thurtal hätte allerdings bei Verwirklichung des Vogesendurchstichs unter dem Col de Bussang (*13*) zu einer Hauptlinie aufgewertet werden können, doch wurden derartige Erwägungen beim Bau der Bahn noch nicht angestellt.
Noch vor der Eröffnung der ersten Bahnlinie wurden die Herren Nicolas Koechlin et frères am 6. März 1838 ebenfalls Konzessionsinhaber für die elsässische Hauptlinie von *Strassburg nach Basel*, die von der Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle in Etappen von 1840 bis 1844 erstellt und dem Betrieb übergeben werden konnte [2, 3, 4, 5, 6]. Bei der Eröffnung der Strecke Kœnigshoffen-Saint-Louis im Jahre 1841 stellte diese Bahn mit 136 km sogar die längste zusammenhängende Bahnlinie Frankreichs dar. Die Strecke Saint-Louis - Basel war für Frankreich die erste grenzüberschreitende Bahnlinie, für die Schweiz die erste Bahn überhaupt. Mit der Betriebsaufnahme auf dieser wichtigen N-S-Verbindung, die auch die Städte Schlettstadt, Colmar, Ruffach und Mülhausen bediente, hatte Frankreich einen Vorsprung auf die konkurrierende Badische Bahn erzielt, die erst 1855 ihre N-S-Linie bis Basel durchgehend eröffnen konnte. Während mehrerer Jahre blieb aber die Strecke Strassburg - Basel ohne Verbindungen oder Fortsetzungen nach aussen und war für den N-S-Verkehr auf die Rheinschiffahrt von und ab Strassburg angewiesen. 1852 erfolgte die durchgehende Verbindung von Strassburg mit Paris. Im gleichen Jahr erhielt die Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, die 1854 in der Compagnie des chemins de fer de l'Est aufging, die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahn von Strassburg nach Wissemburg, die 1855 eröffnet werden konnte. Mit dieser Linie und ihrer Fortsetzung nach Speyer und Mainz durch die Pfalz entstand auf der linken Rheinseite eine bayrisch-elsässische Konkurrenz zur inzwischen fertiggestellten Badischen Bahn. Zur vollen Bedeutung gelangte sie allerdings erst, als 1860 die vorher isolierten Bahnhöfe der Ostbahn und der Centralbahn in Basel in einem gemeinsamen Bahnhof verlegt [11] und damit das französische und das schweizerische Netz miteinander verbunden werden konnten.
Ab 1857 gelangte auch die *E-W-Relation* aus dem Oberelsass ins Landesinnere zur Ausführung [8, 9, 10], und bereits 1858 waren die elsässischen Städte über Belfort mit Paris und mit Lyon - Marseille verbunden.
Nachdem die unzähligen privaten Bahngesellschaften Frankreichs 1854 zu den grossen, bis 1938 bestehenden «Compagnies» fusionierten[3], schloss der Staat mit ihnen 1859 neue Konventionen ab, wonach das Bahnnetz in «ancien réseau» und «nouveau réseau» eingeteilt wurde. Die bestehenden Stammlinien bildeten das «ancien réseau», während das «nouveau réseau» neue Zubringerlinien umfassen sollte, um dem Stammnetz zusätzlichen Verkehr zuzuführen. Da diese neuen Linien in ihrem Betrieb unter Umständen defizitär sein konnten, sollten die Gesellschaften für ihren Bau erhöhte Subventionen erhalten. Unter diesem Aspekt

[3] Im Untersuchungsgebiet sind dies die «Compagnie des chemins de fer de l'Est» (EST) und die «Compagnie des Chemins de Fer Paris à Lyon et à la Méditerrannée» (PLM).




Karte 5 Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung von 1839—1972.
*Carte 5 Le réseau de voies ferrés en Haute Alsace et dans les régions limitrophes de 1839 à 1972.*
(Karten: B. Baur / *Cartographie: B. Baur*)

sind die weiteren Bauten der 60er Jahre zu sehen. Von der bestehenden Hauptlinie aus werden *Stichbahnen* in die Vogesentäler errichtet, um die weitere Industrialisierung zu fördern. So wird die Strecke Mulhouse - Thann bis Wesserling verlängert [12], und es entstehen die Abzweigungen ins Leber- [16], Münster- [18], Doller- [19] und Lauchtal [20]. Die letzteren beiden Teilstücke Bollwiller - Guebwiller und Cernay - Sentheim waren allerdings nicht als Stichbahnen, sondern als Teilstücke einer neuen Linie gedacht, die am Fuss der Vogesen von Belfort über Cernay - Bollwiller und Soultz nach Guebwiller führen sollte. Mit der Verwirklichung dieser Linie wäre erstmals ein eigentliches Bahn«netz» im Oberelsass entstanden. Die neue Grenzziehung nach dem Deutsch-Französischen Krieg im Jahre 1871 schloss jedoch eine Weiterführung der Linie Richtung Belfort aus.
Am Ende dieser *ersten Bauperiode* sind die heute noch bestehenden und wichtigsten Hauptlinien erstellt. Daneben führen Stichbahnen in fünf Vogesentäler hinein, während vergleichsweise im Südschwarzwald erst ein einziges Tal vom Oberrhein her mit einer Bahnlinie erschlossen ist. Anschlüsse nach aussen bestehen über die Hauptlinien Richtung N, S und W. Durch das Industriegebiet der Burgunder Pforte führt eine weitere Verbindung an die Schweizer Grenze [17], während nach E über den Rhein nach Deutschland noch kein einziger Übergang besteht[4].

2 Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 und seine unmittelbaren Folgen

Der Deutsch-Französische Krieg bringt vorerst einen Unterbruch im weiteren Ausbau der bereits konzessionierten Linien. Nach dem Übergang des Elsass an Deutschland, wobei das vorher zum Haut-Rhin gehörende Gebiet von Belfort bei Frankreich verbleibt, ergeben sich durch die neue Grenzziehung dreierlei *Anpassungsprobleme* für den Bahnbetrieb, die sich in Linienführung und Netzentwicklung auswirken:

— Die Compagnie de l'Est muss auf ihre Linien im Elsass und in Lothringen verzichten; diese werden von den «Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen» übernommen. An der neuen Grenze zwischen Frankreich und Deutschland werden die Stationen *Petit Croix* (bei Montreux-Château) und *Altmünsterol* (= Montreux-Vieux) zu *Grenzbahnhöfen* ausgebaut[5].

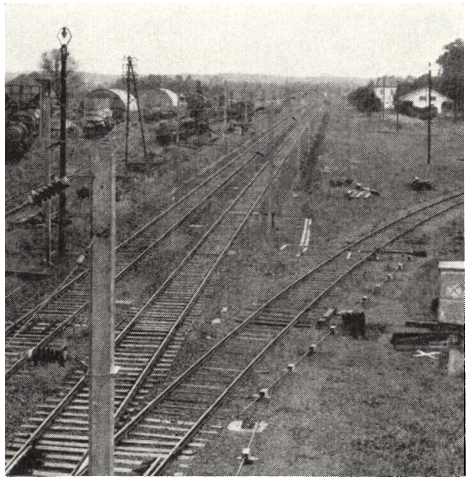
— Die französischen Bahnen haben ihre *Verbindung mit der Schweiz* über Basel verloren. Die Compagnie de l'Est sucht einen neuen Anschluss im Jura [22, 23] und subventioniert die Bahnbauten im Berner Jura (vgl. *20*, S. 45), damit die direkte Verbindung mit Basel möglichst rasch wieder hergestellt werden kann, was aber erst 1877 der Fall ist.

— Von den deutschen Behörden werden die Anschlüsse an das badische Netz forciert. Trotz des schwierigen Baus der Bahnbrücken werden drei *Rheinüberquerun-*

---

[4] Die Linie Strassburg - Kehl bewältigt seit dem 6. April 1861 den gesamten E-W-Verkehr aus dem Elsass mit Baden.

[5] Spuren dieser Epoche sind noch heute an beiden Orten gut sichtbar (vgl. Abb. 1 und 2). In Montreux-Vieux wird das grosse Gleisfeld heute wieder benützt. Das Bahnhofgebäude und umliegende Bauten stehen jedoch in keinem Verhältnis zum jetzigen Verkehr. Für Petit-Croix gilt dasselbe. Der grosse Bahnhof (heute nur noch Haltestelle) und ehemalige Personalhäuser sowie Spuren des einstigen Gleisfeldes sind Relikte aus der Periode 1871—1918.



Ehemalige Grenzbahnhöfe / *Anciennes gares-frontières*

Abb. 1
Das Gleisfeld von Montreux-Vieux (Altmünsterol, ehem. deutscher Grenzbahnhof) gegen E. Die Geleise im S (gegen den Rhein-Rhone-Kanal) dienen der Zufahrt zu einem Brennstofflager.

*Fig. 1*
*L'ensemble des voies et embranchements de la gare de Monterux-Vieux, ancienne gare-frontière allemande, vers l'Est. Les voies au Sud (en direction du canal du Rhône au Rhin) desservent un dépôt de carburants.*

Abb. 2
Die Anlage des ehemaligen Gleisfeldes von Petit-Croix (ehem. französischer Grenzbahnhof). Das alte Bahnhofgebäude (rechts von der Hauptlinie), heute nur noch Haltepunkt, ist um die Breite einer Doppelspur inkl. Zwischenperron vom heutigen Geleise entfernt.

*Fig. 2*
*Le tracé des anciennes voies à Petit-Croix, ancienne gare-frontière française. Le batiment de la vieille gare (à droite de la ligne principale), aujourd'hui une simple halte, se trouve à l'écart de la voie actuelle d'une distance correspondant à la largeur d'une voie double avec son quai intermédiaire.*

*gen* im gleichen Jahr eröffnet [26, 27, 28], wobei die Anschlusslinien an die Badische Hauptbahn nach Leopoldshöhe und nach Müllheim gleichzeitig erstellt wurden. Nur die deutsche Linie von Freiburg nach Breisach [21] wurde schon kurz nach Kriegsende (26. Februar 1871) eröffnet, da sie wie ihre Fortsetzung nach Colmar schon früher geplant worden war.

## 3 Das deutsche Elsass 1871 - 1914

Die Zeit von 1871 bis 1914, in welcher das Elsass deutsches Reichsland war, brachte einen kräftigen wirtschaftlichen Aufschwung, mit dem ein ausserordentlich starker Ausbau des Bahnnetzes verbunden war. Nach dem bereits erwähnten Bau neuer Anschlusslinien wurden insbesondere sämtliche *Stichbahnen* in die Vogesentäler bis zur hintersten, ohne künstliche Linienentwicklung oder andere Schwierigkei-

Verschwundene und nicht gebaute Linien im Gelände / *Traces de voies inachevées et disparues sur le terrain*

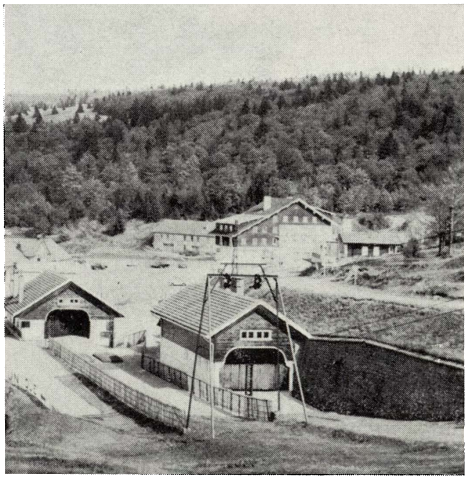
Abb. 3
Das Trassee der normalspurigen französischen Kriegsbahn Bourogne - Lauw ist im Gelände — ausser im Gebiet des heutigen Flughafens von Belfort bei Fontaine — auf grossen Strecken noch gut erkennbar. Häufig ist der nach dem Abbruch Niemandsland (eigentlich Staatsland) gewordene Bahnkörper heute bewaldet, wie hier zwischen Lachapelle und Eteimbes.

*Fig. 3*
*Le tracé de l'ancienne voie ferrée française à gabarit normal Bourogne-Lauw reste très visible sur le terrain et sur de grands tronçons, sauf dans la zone de l'actuel aérodrome de Belfort-Fontaine. Souvent l'ancienne emprise de la voie, devenue terrain vague (en réalité propriété domaniale), est aujourd'hui couverte de bois, comme ici entre La Chapelle et Éteimbes.*

Abb. 4
Bereits erstellter Viadukt und Dammschüttung der Vogesenbahn Wesserling - Moseltal westlich Urbès.

*Fig. 4*
*Elément de viaduc déjà achevé et ballast prévus pour la ligne vosgienne reliant Wesserling (vallée de Thann) à la vallée de la Moselle, à W d'Urbès.*

ten erreichbaren Ortschaft verlängert [31/59, 63, 32, 52, 50]. Dieser intensive Ausbau, der praktisch in jedem Vogesental bis zum Passfussort führte, tritt ungleich stärker in Erscheinung als die entsprechende Liniengestaltung im Südschwarzwald (vgl. Karte 2). Sie dürfte weitgehend strategischen Motiven entsprungen sein, verlief doch die Staatsgrenze auf dem Vogesenkamm!
Dieselben Beweggründe dürften, neben den Argumenten für eine bessere Verkehrserschliessung, auch für den Bau der beiden Linien im südlichen *Sundgau* massgebend gewesen sein [51, 69]. Die Linie nach Pfetterhouse wurde allerdings ge-



Das Schicksal der Touristenbahnen / *Le sort des voies touristiques*

Abb. 5
Auf dem Col de la Schlucht dienen die Anlagen der ehemaligen Schmalspurbahnen heute den nach dem 2. Weltkrieg entstandenen Sesselbahnen.

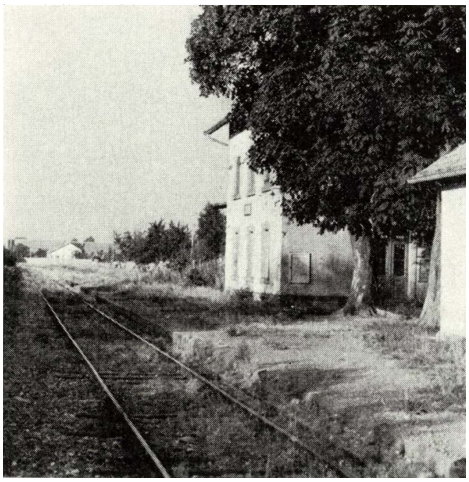
*Fig. 5*
*Au col de la Schlucht les installations de l'ancienne voie étroite servent aujourd-hui au téléférique construit après la 2e guerre mondiale.*

Abb. 6
Der Endpunkt der Bahnlinie auf dem Hohneck. Das Trassee der nach dem Col de la Schlucht absteigenden Schmalspurbahn ist links vom «Bahnhof» noch gut sichtbar.

*Fig. 6*
*Le terminus de la ligne du Hohneck. Le tracé de la voie étroite descendant au col de la Schlucht est encore bien visible à gauche de la «gare».*

mäss einem Staatsvertrag des Deutschen Reichs mit der Schweiz als grenzüberschreitende Bahn angelegt [58, 69, 70], mit dem Ziel, die Verbindungen der Ajoie mit Mülhausen enger zu knüpfen[6].
Ab 1879 [29] entwickelte sich neben den bisherigen normalspurigen Bahnen ein ausgedehntes Netz von *Schmalspurbahnen,* die aus Kostengründen meist am Rande von Fahrstrassen angelegt wurden und deren genaue Linienführung heute nicht mehr ohne weiteres feststellbar ist, da sämtliche Strecken wieder aufgehoben worden sind. Dieses Netz, das über die Strassburger Strassenbahn [41] mit dem mittelbadischen Netz verknüpft war, umfasste in seiner maximalen Ausdehnung eine Streckenlänge von 425 km zwischen Schwarzwald und Vogesen und gehörte zu den grössten zusammenhängenden Meterspurnetzen Europas (*16*). Im Oberelsass lagen zwei Schwerpunkte dieses Netzes: Colmar und Mülhausen. Neben der Colmarer Strassenbahn bestanden die Linien der «Kaysersberger Thalbahn», welche die Strecken nach Kaysersberg - Schnierlach (= Lapoutroie) [33, 36], nach Wint-

[6] Das Bahnhofgebäude in Pfetterhouse an der inzwischen total aufgehobenen Linie ist noch ein Zeuge der einstigen Grenzfunktion des Bahnhofs.



Bahnhöfe im Wandel / *Gares en reconversion*

Abb. 7
Der ehemalige Bahnhof der «Chemins de fer d'intérêt local du Territoire de Belfort» in Belfort (Inschrift über dem Haupteingang) dient heute als Schalterhalle und Warteraum der «gare routière».

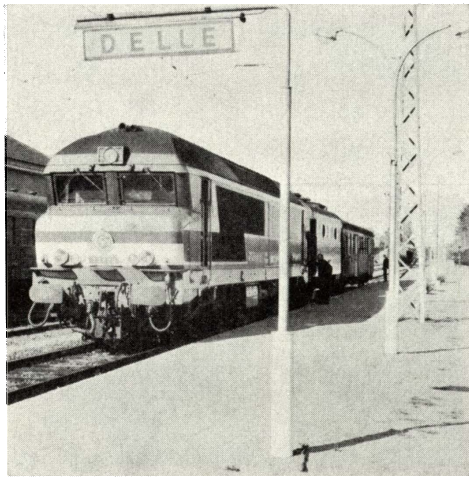
*Fig. 7*
*L'ancienne gare des «Chemins de fer d'intérêt local du Territoire de Belfort» (inscription au-dessus de l'entrée principale) sert aujourd'hui de salles de guichets et d'attente pour la gare routière.*

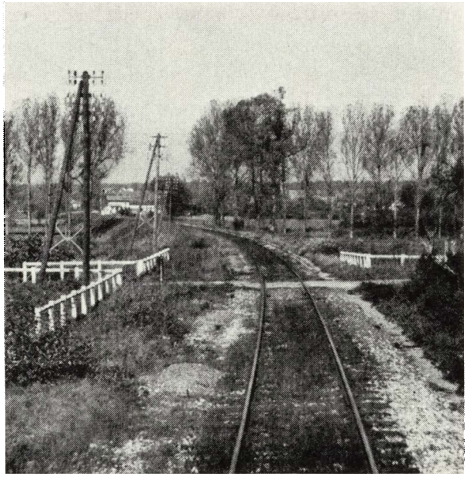
Abb. 8
Der Bahnhof von Oberentzen an der koordinierten Strecke Colmar - Ensisheim ist unbedienter Bahnhof mit einem Verkehrsaufkommen von (1971) 324 t Güterabgang und 792 t Güterankunft.

*Fig. 8*
*La gare de Oberentzen nur la rocade Colmar-Ensisheim est une gare non desservie; le trafic marchandises (1971) est de 324 t aux sorties et 792 t aux arrivées.*

zenheim [38] und nach Horburg [37] betrieb, wobei die Strecke nach Lapoutroie eine weitere Stichbahn an den Fuss des Col du Bonhomme darstellte. Die «Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen» vermittelten mit ihrer Linie Horburg-Marckolsheim [49] den Anschluss mit der Strassburger Strassenbahn und mit der Linie Colmar - Ensisheim - Bollwiller [60, 61] jenen mit dem Netz von Mülhausen, wo neben dem städtischen Strassenbahnnetz[7] Vorortslinien ins Kaligebiet von Ensisheim und Wittenheim errichtet worden waren [34, 44]. Als weitere Schmalspurbahnen, die isoliert von diesem Netz das Elsass nur am Rande berühren, sind der Vollständigkeit halber die Eröffnung der Birsigthalbahn[8] [43, 45, 68] und der

[7] Eine Besonderheit des Mülhauser Strassenbahnnetzes waren die reinen Güterlinien, welche die wichtigsten Industrien der Stadt mit dem Güterbahnhof in Dornach und mit dem Kanalhafen verbanden und einen starken Güterverkehr aufwiesen (z. B. im Jahre 1888 über 134 000 t, gem. Lit. Nr. 5).
[8] Mit den 3,011 km auf französischem Gebiet liegenden Geleisen stellt die Birsigthalbahn heute die einzige im Elsass noch in Betrieb stehende Schmalspurbahn dar.



Die Strecke Belfort - Delle / *La ligne Belfort - Delle*

Abb. 9
Der Schnellzug 582 bei Ankunft in Delle, bestehend aus Diesellokomotive, Heizwagen und einem 1./2.-Klass-Wagen Belfort - Bern.

*Fig. 9*
*Le Rapide 582 à son arrivée à Delle, composé d'une locomotive Diesel et d'une voiture de 1re/2e classe Belfort - Berne.*

Abb. 10
Die Strecke Belfort - Delle: im Prinzip «coordiniert» mit zwei Schnellzugspaaren pro Tag. Ferner verkehren täglich noch durchschnittlich zwei Güterzüge in jeder Richtung.

*Fig. 10*
*La ligne Belfort - Delle: correspondances assurées par deux rames express par jour dans chaque sens. En plus il circulent en moyenne deux trains de marchandises par jour dans chaque direction.*

beiden grenzüberschreitenden Basler Strassenbahnlinien nach Saint-Louis [56] und nach Hüningen [71] zu erwähnen.
Erstmals — und gleichzeitig letztmals — treten in dieser Epoche auch *touristische Bahnen* in Erscheinung. Im Gegensatz zu sämtlichen bisher erwähnten Linien, die dank der günstigen Geländeverhältnisse in der Rheinebene und in den Vogesentälern vorwiegend als Flachlandbahnen zu betrachten sind, handelt es sich hierbei um Gebirgslinien. Das Tram von Türckheim nach dem hochgelegenen Wallfahrtsort Drei Ähren (= Trois Epis) [55], das der Strasse entlang angelegt war, hatte auf 8,71 km Betriebslänge eine Höhendifferenz von 454 m mit einer Maximalsteigung von 98 ‰ zu überwinden. Noch grössere Steigungen hatte die 1907 in Betrieb genommene Bahn von Münster zum Schluchtpass [65] zu bewältigen. Sie verlief vorerst als Adhäsionsbahn im Tal der kleinen Fecht mit einer Steigung von 65 ‰ und erreichte dann auf einer 2,85 km langen Zahnstangenstrecke (System Strub) mit 220 ‰ Steigung die Passhöhe des Schluchtpasses (1159 m). Hier vermittelte sie den Anschluss an die vom französischen Luftkurort Gérardmer aufsteigende Schmalspurbahn zum Hohneck [64], allerdings ohne Gleisverbindung.

Immerhin ergab sich mit dieser Linie erstmals eine Möglichkeit, die Vogesen mit der Bahn zu überqueren, nachdem eine Untertunnelung trotz zahlreicher Studien (*13*) noch nicht zustande gekommen war. Leider sollte dieser Touristikbahn nur eine kurze Lebensdauer beschieden sein: Bei Kriegsausbruch im Jahre 1914 wurden beide Flanken dieser Pass- und Aussichtsbahn sofort geschlossen [A 3, A 4], später zerstört und abgebrochen[9].

Von Bedeutung, weil heute noch bestehend, sind die in diesem Zeitraum vorgenommenen Ausbauten und Verlegungen der *Hauptbahnlinien.* In Mülhausen entstand der Nordbahnhof als zentraler Güterbahnhof. Er erhielt Verbindungen mit der Hauptlinie im W über Lutterbach [35][10] und im SE mit dem Hauptbahnhof (Wanne) [54] und Rixheim [53] sowie mit dem Kanalhafen [39]. In Basel musste die Elsässerbahn ihr bisheriges Trassee aufgeben und eine neue periphere Linienführung in Tieflage suchen [57, A 2], um die weitere Entwicklung der Stadt nicht zu hemmen.

In der französisch gebliebenen *Burgunder Pforte* wurden während dieser Zeit neben der Linie Belfort - Delle [22] lediglich zwei neue Normalspurbahnen eröffnet. Die Linie nach Giromagny [30] bildete eine weitere Stichbahn in die Vogesen und diente in erster Linie der Versorgung der Industrie im Tal der Savoureuse mit Kohle aus den Gruben von Ronchamp. Am Westrand der Industriezone stiess schliesslich noch eine Stichbahn durch das Tal des Doubs bis Saint-Hippolyte in den französischen Jura vor [40]. Etwas später als im deutschen Oberelsass entwickelten sich aber auch um Audincourt und um Belfort eine Reihe von schmalspurigen Bahnlinien. In der Industriezone von Belfort-Montbéliard-Hérimoncourt entsprachen sie einem vorhandenen Verkehrsbedürfnis [42, 46, 47, 62, 67, 76]. Die Linien der von Belfort gegen E ausstrahlenden elektrischen Überlandbahnen [72, 73, 74, 75, 77] führten hingegen über das schwach besiedelte Land und sollten der besseren Erschliessung des «Territoire de Belfort» dienen. Gleichzeitig waren sie aber mit ihrer gegen die Landesgrenze zu gerichteten Linienführung auch eine Art Ergänzung zu den vielen zur Garnison von Belfort gehörenden Feldbahnen, von denen heute im Gegensatz zu den Überlandbahnen nichts mehr sichtbar ist[11].

## 4 Der Erste Weltkrieg 1914 - 1918

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges setzte dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes ein abruptes Ende; auch fielen einige Linien den Zerstörungen im Gefolge von Kampfhandlungen zum Opfer [A 3, A 4]. Die Eisenbahn als Verkehrsmittel wurde auf eine enorme Bewährungsprobe gestellt. Die Bahn stellte in diesem Krieg das einzige *Nachschubinstrument* von Bedeutung dar, während sie im Zweiten Weltkrieg diese Position bereits an das Automobil abtreten musste.

---

[9] Relikte finden sich heute noch auf dem Col de la Schlucht, wo die Sesselbahnstation, und auf dem Hohneck, wo die Ruine der Haltestelle noch an die ehemalige Bahn erinnert (vgl. Abb.5 und 6).

[10] 1916 wurde auch Mulhouse - Dornach an den Nordbahnhof angeschlossen [79].

[11] Die Bahnhöfe, Stationen und Remisen der «Compagnie des Chemins de fer d'interêt local du Territoire de Belfort» sind noch zu einem grossen Teil erhalten. Sie dienen den verschiedensten Zwecken wie Autobusbahnhof (Belfort), Tabakladen, Mairie oder Weekendhaus (Abb. 7).

Die Front verlagerte sich von der Grenze am Vogesenhauptkamm gegen E zu den östlichen Vorbergen, was einige kriegsbedingte Bahnbauten zur Folge hatte, die auf Karte 5 eingetragen sind.

Auf *französischer Seite* wurde nach der Eroberung des Dollertals die bestehende Schmalspurbahn von Belfort nach Lachapelle-sous-Rougemont [75] über Soppe-le-Haut nach Sentheim verlängert (Betriebsaufnahme am 2. März 1915), wo sie die in französischem Besitz befindliche Bahnlinie im oberen Dollertal erreichte. Um grösseren Ansprüchen gerecht zu werden, wurde eine normalspurige Kriegsbahn von Bourogne (am Rhein-Rhone-Kanal) über Brebotte, Petit-Croix und Mortzwiller nach Lauw gebaut, die am 29. Januar 1917 in Betrieb genommen werden konnte, und deren Trassee noch heute in der Landschaft deutlich erkennbar ist (vgl. Abb. 3). Um den Bahnhof von Belfort zu entlasten, wurde ferner eine schmalspurige Verbindung von Le Martinet zum Bahnhof von Bas-Evette erstellt (Betriebsaufnahme am 25. Juni 1918). Dem Nachschub ins Thurtal diente einerseits die von der französischen Armee erbaute «Route Joffre» von Masevaux nach Bitschwiller, anderseits eine Feldbahn mit 60 cm Spurweite von Bussang über den Col de Bussang nach Wesserling. Diese Feldbahn, die von der französischen Armee bereits bei ihrem Vorrücken 1914 der Strasse entlang erstellt wurde, diente nach Kriegsende in den Sommermonaten der Jahre 1921 bis 1923 als Touristenbahn und stellte damit eine weitere — wenn auch nur temporäre — Überquerung der Vogesen dar. Sämtliche Kriegsbahnen sind nach Kriegsende wieder abgebrochen worden.

Auf der *deutschen Seite* stellten sich andere Probleme. Die Nachschubwege waren — insbesondere seit dem Bau der «strategischen Bahn» von Ulm her um die Schweiz herum im Jahre 1890 — intakt und genügten den Bedürfnissen. Durch das Vorrücken der französischen Truppen an den Vogesenrand geriet jedoch die Hauptlinie Colmar - Mulhouse in den Schussbereich der französischen Artillerie. Aus diesem Grunde wurde die sog. Riedbahn Colmar - Ensisheim - Bollwiller von der Meterspur auf Normalspur umgebaut, damit der N-S-Verkehr keine Behinderungen erfahren musste. Parallel dazu erfolgte der Bau der Strecken Neu-Breisach - Bantzenheim [81] als weitere Entlastung der N-S-Linie und Saint-Louis - Waldighofen [80], beides Linien, die erst nach Kriegsende für den allgemeinen Verkehr freigegeben wurden.

Die *Anpassung* an die neue Grenzziehung unmittelbar nach dem Krieg erforderte keine Neubauten im Streckennetz. Die «Reichseisenbahnen» wurden in die staatlichen «Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine» übergeführt, bis sie 1938 in der «Société Nationale des Chemins de Fer Français» (SNCF) aufgingen. Ein Neubau jedoch war notwendig: Die «Reichseisenbahnen» fuhren wie die anderen deutschen Bahnen auf doppelpurigen Strecken rechts, die französischen Bahnen aber links. Der Übergang vom Rechts- zum Linksverkehr konnte bisher im Grenzbahnhof ohne weitere Probleme stattfinden. Nachdem alle elsässischen Bahnhöfe für den Rechtsverkehr eingerichtet waren, kam der hohen Kosten wegen eine Umstellung der Fahrtrichtung im Elsass nicht in Frage. Wollte man nicht Halte an den bisherigen, nunmehr unbedeutend gewordenen Grenzbahnhöfen in Kauf nehmen, gab es nur eine Lösung zur reibungslosen Abwicklung des Gleiswechsels: die

Gleisüberwerfung («saut de mouton»). Diese wurde auf allen doppelspurigen Verbindungslinien vom Elsass mit der Ostbahn eingebaut. Auf der Hauptlinie Mulhouse - Belfort befand sich diese Anlage zwischen Zillisheim und Illfurth. Sie war bis zur Elektrifikation der Linie im Jahre 1970 im Betrieb. Da die Elektrifikation ohnehin Umbauten der Bahnhofanlagen notwendig machte, konnte bei dieser Gelegenheit der Gleiswechsel nach Mulhouse verlegt werden.
Als «Spätfolge» des Krieges ist die Aufhebung und Sprengung des Rheinübergangs von Hüningen zu werten [A 12], die zwar erst 1937 erfolgte, aber doch erkennen lässt, dass für die aus strategischen Gründen seinerzeit erbaute Linie nach der neuen Grenzziehung offenbar kein Verkehrsbedürfnis mehr vorhanden war.

## 5 Die Zwischenkriegszeit 1919 - 1938

Der Erste Weltkrieg hat die Entwicklung des schon vorher vereinzelt aufgetretenen Automobils zu einem brauchbaren Verkehrsmittel beschleunigt. Nach dem Kriegsende kamen vermehrt auch im zivilen Bereich Autobusse zur Verwendung, die dank ihrer Flexibilität zu einer immer grösseren Konkurrenz der Eisenbahnen wurden. Ihr Einsatz führte dazu, dass bereits zu Beginn der 30er Jahre einige Bahnlinien ihren Betrieb einstellen mussten. Der Tendenz zur Umstellung auf Busbetrieb fielen in erster Linie schwach frequentierte Strassen- und Schmalspurbahnen [z. B. A 7 bis A 11] zum Opfer.
Die Normalspurbahnen, die sämtliche den grossen Gesellschaften (ab 1938 der SNCF) zugehörten, verspürten ebenfalls die Konkurrenz der Strasse, die sich vor allem auf den langen Distanzen bemerkbar machte. Diese Situation sollte durch das verkehrspolitische Mittel der *«Coordination»* geändert werden[12]. Die Autobusfirmen mussten sich verpflichten, die Fernstrecken nicht mehr zu bedienen. Als Kompensation wurden Nebenbahnlinien für den Personenverkehr geschlossen und dieser den Busfirmen überlassen, während der Güterverkehr weiterhin von der Bahn besorgt wurde. In den Karten 3 bis 5 erscheinen die von dieser Massnahme betroffenen Strecken mit einer besonderen Signatur; im Tabellenanhang sind sie mit dem Vermerk «C» versehen. Erste Opfer dieser neuen Verkehrspolitik waren Strecken in der Burgunder Pforte [A 16, A 17, A 18] — d. h. in der nächsten Nähe eines der grossen Automobilwerke —, die bereits in der ersten Koordinierungsetappe 1938 von dieser Umstellung betroffen wurden.
Nach der Rückkehr des Elsass zu Frankreich wurde das Problem der *Vogesendurchquerungen* wieder aktuell, hätte doch ein Gebirgsdurchstich die Distanzen zum Zentrum Paris nach dem peripheren Elsass erheblich kürzen können. Auch für die Relationen von der Schweiz nach der Kanalküste (— London) waren kürzere Reisezeiten errechnet worden. Aus einem Katalog von neun möglichen Varianten, der schon vor dem Krieg aufgestellt worden war (*13*), gelangten nach dem Krieg zwei zur Ausführung. Nachdem 1928 der erste Vogesendurchstich aus dem Bas-Rhin nach Saint-Dié in Betrieb genommen werden konnte [13, 15, 25, 48, 82], erfolgte 1937 die Verbindung von Sainte-Marie-aux-Mines durch den 6,872 km langen Tunnel von Sainte-Marie nach Lesseux-Frapelle [84] an der Linie Stras-

[12] «Décret portant coordination des transports ferroviaires et routiers» vom 19. April 1934.

bourg - Saint-Dié und damit die einzige E-W-Querung aus dem Oberelsass. Eine weitere Linie, die mit einem rund 8 km langen Tunnel unter dem Col de Bussang von Wesserling her die westliche Stichbahn bei Bussang erreichen sollte, wurde 1932 begonnen, 1936 nach dem Bankrott der Baufirma aber wieder aufgegeben und nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr in Angriff genommen[13]. Der Vollständigkeit halber sei noch auf eine weitere — bereits wieder aufgehobene — Vogesenbahn hingewiesen, die wenige Kilometer westlich des Untersuchungsgebietes von Lure nach Le Thillot ins oberste Moseltal führte. Diese Schmalspurbahn der «Chemins de fer vicinaux de la Haute-Saône» durchstiess den Vogesenkamm unter dem Col des Croix in einem Tunnel von 1,085 km Länge, dessen Portale und Zugangslinien noch gut erhalten sind.

## 6 Der Zweite Weltkrieg 1939 - 1945

Die Kämpfe während des Zweiten Weltkriegs und seine unmittelbaren Folgen wirkten sich entscheidend auf den Bestand des elsässischen Eisenbahnnetzes aus. Für den Nachschub von Truppen und Kriegsmaterial mussten keine neuen Bahnlinien erstellt werden, da nach der «Drôle de guerre» (1939-40) die Truppenbewegungen mit motorisierten Verbänden rasch abgewickelt wurden und kein stationärer Stellungskrieg geführt wurde. Hingegen sind die meisten Linien durch Kampfhandlungen z. T. mehrmals in Mitleidenschaft gezogen und mehr oder weniger lang unterbrochen worden [vgl. z. B. A 23 und Anmerkung]. Auch Strekken, deren Untergang in der Tabelle erst nach 1939-1945 figuriert, sind teilweise Opfer des Krieges. Sie wurden nach dem Waffenstillstand mit einem Minimum an Aufwand für einen reduzierten Betrieb wieder bereitgestellt, mussten aber notgedrungen beim Erstarken des nach Kriegsende ebenfalls weitgehend stillgelegten Automobilverkehrs ihren Betrieb einstellen, da die Kosten zu einer gesamthaften und konkurrenzfähigen Erneuerung von Fahrweg und Rollmaterial zu gross waren.

## 7 Die Netzrückbildung seit 1945

Abgesehen von einer Güterlinie im Vallée de Hérimoncourt — als Ersatz für die aufgehobene Trambahn mit Güterverkehr — [A 7, 85] sind nach dem Krieg keine neuen Bahnlinien mehr gebaut worden. Im Gegenteil, es erfolgte eine starke *Rückbildung des Bahnnetzes*. So sind — ausser der von der Schweiz her betriebenen Birsigthalbahn — sukzessive sämtliche Schmalspurbahnen aufgehoben und abgebrochen worden, wurden allerdings meist (vgl. Tabelle) durch Autobusdienste ersetzt. Auch die «Coordination» wurde intensiv weiterverfolgt, wobei in den letzten Jahren einige End-Teilstrecken sogar ganz aufgehoben wurden [A 38, A 44, A 48 bis 51]. Dies geschah im Einklang mit der gegenwärtigen Unternehmungspolitik der SNCF, die ihren Verkehr auf die Hauptlinien konzentriert, die Nebenbahnen aber entweder zu «coordinieren» oder ganz aufzuheben sucht. In ihrer Auswirkung hat diese Eisenbahnpolitik dazu geführt, dass der heutige Torso des einstigen Bahnnetzes beinahe wieder dem Bild von 1870 entspricht (vgl. Karten 1

[13] Vgl. Abb. 4.

und 4), d. h. dem Netz der Hauptbahnen des «ancien réseau» vor dem Bau des «nouveau réseau» gemäss Konventionen von 1859. Die Strecken des «nouveau réseau» hätten gemäss Definition eventuell defizitär sein können: Sie waren es auch, doch hat diese Tatsache den Staat nicht gestört, solange diese Linien im Besitze der privaten Gesellschaften waren. Bezeichnenderweise sind im Jahre 1938, d. h. im ersten Betriebsjahr der staatlichen SNCF erstmals Bahnstrecken «coordiniert» worden!

Die Lücken im Netz werden heute von *Autobuslinien* ausgefüllt, doch ist dieser Ersatz etwas problematisch. Sie werden von Dutzenden von privaten Firmen betrieben und figurieren — mit wenigen Ausnahmen — nicht im Kursbuch der SNCF. Erst 1970 hat sich das Syndikat der Autocarhalter im Haut-Rhin entschliessen können, einen gemeinsamen Fahrplan zu publizieren, der aber nicht regelmässig erscheint. Da zudem häufig die Haltestellen der Busse nicht markiert und auch keine Plakatfahrpläne angeschlagen sind, eignet sich dieses Verkehrsmittel wohl nur für Einheimische, die ohnehin Bescheid wissen.

*Der heutige Zustand des Bahnnetzes* lässt sich wie folgt charakterisieren: Die Hauptlinien Basel - Strasbourg und Mulhouse - Belfort (- Besançon) sind im Einklang mit dem Konzentrationsprogramm durchwegs gut ausgebaut und für elektrischen Betrieb mit hohen Geschwindigkeiten eingerichtet. Nicht elektrifizierte Schnellzugslinien sind die Strecken Séléstat - Saint-Dié, Belfort - Paris und Belfort - Delle, wobei die letztere praktisch als «coordiniert» betrachtet wird, indem nur noch zwei Schnellzugspaare pro Tag für den direkten Verkehr mit der Schweiz geführt werden und die Zwischenstationen für den Personenverkehr geschlossen sind. Ein Eilzugspaar — neben einigen wenigen Personenzügen — verkehrt von Mülhausen über Chalampé - Neuenburg nach Müllheim und Freiburg, die letzte noch vorhandene Bahnverbindung nach Deutschland. Ausser diesen Linien sind nur noch die beiden Vogesenstichbahnen nach Kruth im Thurtal und nach Metzeral im Fechttal in vollem Betrieb für Personen- und Güterverkehr, dies dank des relativ starken Berufspendlerverkehrs an Werktagen aus diesen beiden Tälern nach Mülhausen und nach Colmar; an Sonntagen wird jedoch der Personenverkehr bereits der Strasse überlassen. Alle übrigen noch nicht aufgehobenen Bahnstrecken dienen lediglich noch dem Güterverkehr.

## 8 Rückblick und Ausblick

Als *Fazit* muss festgestellt werden, dass in der ersten Bauphase bis 1870, abgesehen von einigen wenigen Nebenlinien, bereits jene Magistralen entstanden sind, die noch heute das Rückgrat des oberelsässischen Bahnnetzes bilden. So ist es denn kein Zufall, dass von den bis 1865 eröffneten Strecken — abgesehen von einer Linienverlegung — bis heute keine einzige wieder aufgehoben worden ist! Die starke Netzverdichtung zwischen den Kriegen von 1870/71 und 1914-18 hatte hingegen keinen Bestand. Von den in jener Zeit erbauten Bahnen ist die grosse Mehrheit wieder verschwunden. Nach dem Ersten Weltkrieg entstanden nur noch wenige Linien, die meist bereits in Kenntnis der Automobilkonkurrenz konzipiert waren.

Die Karte 5 ist eine *Zusammenfassung* sämtlicher je in Betrieb gestandener Linien

in ihrem heutigen Zustand. Das im maximalen Ausbaustadium, etwa in den Jahren 1928-1932, relativ engmaschige Netz mit besonderen Konzentrationen um Belfort, Mülhausen, Colmar und Basel ist heute im wesentlichen wieder auf die Hauptlinien reduziert. Von diesem Abbau ist keine Region ausgenommen, so dass topographische Gründe nicht ausschlaggebend sein können. Die Netzrückbildungen sind sowohl in der oberrheinischen Tiefebene wie im südlichen Sundgau und auch in einigen Vogesentälern festzustellen. Die Ursachen zu dieser Entwicklung liegen einerseits in den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, anderseits im relativ schwachen Verkehrsaufkommen der agrarisch orientierten Regionen, deren Verkehrsbedürfnis mit Autobuslinien befriedigt wurde, sofern die Bevölkerung sich nicht mangels geeigneter Relationen der rapid an Bedeutung zunehmenden individuellen Verkehrsmittel bedient.

Die Entwicklung des elsässischen Bahnnetzes wurde in der Vergangenheit weitgehend durch kriegerische Ereignisse bestimmt, die nicht nur auf die Netzgestaltung, sondern auch auf die *Anschlüsse nach aussen* Einfluss hatten. Heute bestehen im S zwei Anschlüsse nach der Schweiz, im W die Linien durch die Burgunder Pforte und im N die Relationen über Schlettstadt nach Strassburg und Saint-Dié - Nancy. Die drei ehemaligen Übergänge im E nach Deutschland sind heute auf eine Linie reduziert. Lange Diskussionen wurden um die Vogesendurchstiche geführt, bilden doch die Vogesen ein natürliches Hindernis ersten Ranges für die Eisenbahn. Nach zwei nur während kurzer Zeit betriebenen Schmalspurbahnverbindungen über Vogesenpässe entstand schliesslich kurz vor dem Zweiten Weltkrieg die einzige aus dem Oberelsass hinausführende, aber peripher gelegene Linie über Sainte-Marie-aux-Mines, während die zentrale, auf Mülhausen gerichtete Linie nicht vollendet werden konnte. Für den Verkehr mit dem Landesinnern ist das Elsass somit noch immer auf die beiden, die Vogesen im N und im S umfahrenden Hauptlinien angewiesen.

Die *zukünftige Entwicklung* dürfte vermutlich noch weitere Konzentrationserscheinungen zeigen, die sich in einer noch stärkeren Bevorzugung der gut ausgebauten Hauptlinien auswirken dürfte[14]. Das Oberelsass ist dank der bedeutenden hier transitierenden europäischen Verkehrsströme wie Paris - Basel - Schweiz, Nordfrankreich/Belgien - Schweiz und Marseille - Lyon - Strassburg - Deutschland in der günstigen Lage, dass an eine Reduktion der Hauptlinien nicht zu denken ist. Die neueste Politik der SNCF, nicht mehr nur einige wenige aber lange Züge zu führen, sondern mit vermehrten Fahrgelegenheiten und leichteren, schnelleren Zügen im Sinne einer Art Taktfahrplan um die Gunst des Publikums zu werben, dürfte auch in unserer Region Erfolg haben und die davon begünstigten Linien noch mehr aufwerten.

---

[14] Z. B. durch Umleitung der Züge Paris - Basel über die voll elektrifizierten Strecken Nancy - Strasbourg oder Dijon - Besançon, wie dies vereinzelt bereits mit direkten Wagenläufen aus dem Elsass geschieht.

ANHANG

Chronologische Übersicht der Betriebseröffnungen und Schliessungen von Bahnlinien (exkl. urbane Strassenbahnlinien) im Oberelsass und in der Burgunder Pforte. — Ortsangaben in eckigen Klammern [] bezeichnen Streckenendpunkte ausserhalb des Untersuchungsgebietes.

*1. Betriebseröffnungen (Neubauten und Umbauten)*
*1. Mises en exploitation (constructions neuves et reconversions)*

| N° *N°* | Art[1] *Voie*[1] | Jahr *Année* | Datum *Date* | Strecke *Ligne* | Verweis auf N° *Renvois au N°* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | N | 1839 | 1. 9. | Mulhouse - Lutterbach - Thann | |
| 2 | N | 1840 | 18. 10. | Colmar - Séléstat - [Benfeld] | |
| 3 | N | 1840 | 25. 10. | Mulhouse - Saint-Louis | |
| 4 | N | 1841 | 1. 5. | [Strasbourg/Kœnigshoffen - Benfeld] | |
| 5 | N | 1841 | 15. 8. | Colmar - Lutterbach | |
| 6 | N | 1844 | 13. 6. | Saint-Louis - [Basel (Schellenmätteli)] | 11 / A 1 |
| 7 | N | 1857 | 15. 10. | Mulhouse - Dannemarie | |
| 8 | N | 1858 | 15. 2. | Dannemarie - Belfort | |
| 9 | N | 1858 | 26. 4. | [Vesoul] - Belfort (damit auch Paris - Belfort) | |
| 10 | N | 1858 | 1. 6. | [Besançon] - Belfort | |
| 11 | N | 1860 | 15. 6. | [Basel-St. Johann - Basel Centralbahnhof][2] | |
| 12 | N | 1863 | 25. 11. | Thann - Wesserling | |
| 13 | N | 1864 | 29. 9. | [Strasbourg - Molsheim] | |
| 14 | N | 1864 | 29. 9. | [Barr - Molsheim] | |
| 15 | N | 1864 | 15. 12. | [Molsheim - Mutzig] | |
| 16 | N | 1864 | 29. 12. | Séléstat - Sainte-Marie-aux-Mines | |
| 17 | N | 1868 | 29. 6. | Montbéliard - Audincourt - Morvillars - Delle (PLM) | A 18 / A 45 |
| 18 | N | 1868 | 3. 12. | Colmar - Munster | |
| 19 | N | 1869 | 30. 6. | Cernay - Sentheim | A 43 |
| 20 | N | 1870 | 5. 2. | Bollwiller - Guebwiller | A 47 |
| | | | | * | |
| 21 | N | 1871 | 16. 9. | [Freiburg i. Br. - Breisach] | |
| 22 | N | 1872 | 13. 8. | Belfort - Morvillars - Delle (Est) | |
| 23 | N | 1872 | 23. 9. | [Porrentruy] - Delle | |
| 24 | N | 1877 | 1. 8. | Séléstat - [Barr] | |
| 25 | N | 1877 | 15. 10. | [Mutzig - Rothau] | |
| 26 | N | 1878 | 5. 1. | Colmar - [Breisach] | A 23 / A 46 |
| 27 | N | 1878 | 6. 2. | Mulhouse - [Neuenburg - Müllheim] | |
| 28 | N | 1878 | 11. 2. | Saint-Louis - Huningue - [Leopoldshöhe] | A 12 / A 27 |
| 29 | S[3] | 1879 | 4. 8. | Ribeauvillé Gare - Ribeauvillé Ville | A 20 |
| 30 | N | 1883 | 1. 7. | Bas Evette - Giromagny | A 16 |
| 31 | N | 1884 | 1. 9. | Sentheim - Masevaux | A 43 |
| 32 | N | 1884 | 15. 12. | Guebwiller - Lautenbach | A 47 / A 50 |
| 33 | S | 1885 | 20. 1. | Colmar - Kaysersberg | A 28 |
| 34 | S | 1885 | 22. 2. | Mulhouse - Battenheim - Ensisheim (Tram) | A 6 / A 22 / 37 |
| 35 | N | 1885 | 1. 11. | Lutterbach - Mulhouse-Nord (Güterverkehr) | |
| 36 | S | 1885 | 1. 12. | Kaysersberg - Lapoutroie | A 28 |
| 37 | S | 1885 | 1. 12. | Colmar - Horbourg | A 24 |

[1] N = Normalspur, S = Schmalspur, Z = Zahnradbahn (ganz oder teilweise). — *N = Voie normale, S = Voie etroite, Z = Chemin de fer à crémaillère (complètement ou en partie.*
[2] unter Aufhebung der bisherigen Linie zum provisorischen Bahnhof (siehe N° A 1).
[3] Schmalspur 1894 auf Normalspur umgebaut.

| N° *N°* | Art[1] *Voie*[1] | Jahr *Année* | Datum *Date* | Strecke *Ligne* | Verweis auf N° *Référence au N°* |
|---|---|---|---|---|---|
| 38 | S | 1885 | 1. 12. | Colmar - Wintzenheim (Tram) | A 40 |
| 39 | N | 1886 | 5. 8. | Mulhouse-Nord - Port-du-Canal (Güterverk.) | |
| 40 | N | 1886 | 19. 9. | Voujeaucourt - Saint-Hippolyte | A 17 / A 51 |
| 41 | S | 1886 | 6. 11. | [Strasbourg] - Marckolsheim (Tram) | A 13 |
| 42 | S | 1887 | 26. 6. | Audincourt - Hérimoncourt (Tram) | A 7 |
| 43 | S | 1887 | 4. 10. | [Basel - Therwil] | |
| 44 | S | 1888 | 27. 8. | Mulhouse - Wittenheim (Tram) | A 36 |
| 45 | S | 1888 | 12. 10. | [Therwil - Flüh] | |
| 46 | S | 1888 | — — | Audincourt - Valentigney (Tram) | A 7 |
| 47 | S | 1889 | — — | Valentigney - Beaulieu (Tram) | A 7 |
| 48 | N | 1890 | 1. 10. | [Rothau - Saales] | |
| 49 | S | 1890 | 3. 11. | Horbourg - Marckolsheim | A 24 |
| 50 | N | 1891 | 1. 10. | [Val-de-Villé - Villé] | A 29 |
| 51 | N | 1892 | 4. 1. | Altkirch - Ferrette | A 33 / A 44 |
| 52 | N | 1893 | 1. 11. | Munster - Metzeral | |
| 53 | N | 1899 | 1. 5. | Mulhouse-Nord - Rixheim (Güterverkehr) | |
| 54 | N | 1899 | 1. 5. | Mulhouse-Nord - Wanne (Güterverkehr) | |
| 55 | S | 1899 | 3. 6. | Turckheim - Trois-Epis | A 9 |
| 56 | S | 1900 | 20. 7. | [Basel] - Saint-Louis (Tram) (bis St-Louis Bahnübergang, am 1. 5. 1911 verlängert bis St-Louis Kirche) | A 39 |
| 57 | N | 1901 | 12. 5. | [Basel: Linienverlegung der Elsässerbahn] | A 2 |
| 58 | N | 1901 | 14. 7. | [Porrentruy - Bonfol] | |
| 59 | N | 1901 | 1. 8. | Masevaux - Sewen | A 43 / A 49 |
| 60 | S[4] | 1901 | 24. 10. | Colmar - Ensisheim | A 25 |
| 61 | S[4] | 1901 | 24. 10. | Ensisheim - Bollwiller | A 25 |
| 62 | S | 1904 | — — | Audincourt - Sochaux (Tram) | A 7 |
| 63 | N | 1905 | 2. 1. | Wesserling - Kruth | |
| 64 | S | 1905 | — — | [Gérardmer - Retournemer] - Col de la Schlucht - Hohneck | A 4 / A 5 |
| 65 | S/Z | 1907 | — — | Munster - Col de la Schlucht | A 3 |
| 66 | N | 1909 | 30. 10. | Séléstat - [Sundhouse] | A 30 / A 35 |
| 67 | S | 1909 | — — | Sochaux - Montbéliard (Tram) | A 7 |
| 68 | S | 1910 | 1. 5. | [Flüh] - Leymen - [Rodersdorf] | |
| 69 | N | 1910 | 1. 10. | Dannemarie - Pfetterhouse | A 42 / A 48 |
| 70 | N | 1910 | 1. 11. | [Bonfol] - Pfetterhouse | A 19 |
| 71 | S | 1910 | 17. 12. | [Basel] - Huningue (Tram) | A 41 |
| 72 | S | 1913 | 15. 5. | Belfort - Les Errues | A 31 |
| 73 | S | 1913 | 15. 5. | Les Errues - Etueffont | A 31 |
| 74 | S | 1913 | 15. 5. | Les Errues - Rougemont-le-Château | A 10 |
| 75 | S | 1913 | 15. 5. | Les Errues - Lachapelle-sous-Rougemont | A 11 |
| 76 | S | 1913 | 6. 8. | Belfort - Sochaux | A 14 / A 15 / A 21 |
| 77 | S | 1913 | 27. 9. | Belfort - Réchesy | A 8 |
| | | | | * | |
| 78 | S | nach 1913 | | Beaulieu - Mandeure (Tram) | A 7 |
| 79 | N | 1916 | 1. 4. | Mulhouse-Dornach - Mulhouse-Nord (Güterverkehr) | |
| 80 | N | 1920 | 1. 3. | Saint-Louis - Waldighoffen | A 34 / A 38 |
| 81 | N | 1923 | 1. 4. | Neuf-Brisach - Bantzenheim | A 26 |
| 82 | N | 1928 | 21. 10. | [Saales - Lesseux-Frapelle - Saint-Dié] | |

[4] im 1. Weltkrieg auf Normalspur umgestellt.

| N° *N°* | Art[1] *Voie*[1] | Jahr *Année* | Datum *Date* | Strecke *Ligne* | Verweis auf N° *Référence au N°* |
|---|---|---|---|---|---|
| 83 | S | 1930 | 26. 1. | Wittenheim - Ensisheim (Tram) | A 36 |
| 84 | N | 1937 | 2. 8. | Sainte-Marie-aux-Mines - [Lesseux-Frapelle] | |
| 85 | N | 1946 | 3. 10. | Audincourt - Hérimoncourt und Audincourt - Beaulieu (Güterverkehr) | |

*2. Betriebsschliessungen und Aufhebungen*
*2. Arrêt de l'exploitation et fermeture de la ligne*

| N° *N°* | Art der Bahn[1] *Type* | Art der Auf-hebung[5] *Mode de cessation* | Jahr *Année* | Datum *Date* | Strecke *Ligne* | Verweis auf N° *Renvois au N°* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A 1 | N | A | 1860 | 15. 6. | [Basel: St. Johann - Schellenmätteli] | 6 / 11 |
| A 2 | N | A | 1901 | 12. 5. | [Basel: alte Linie der Elsässerbahn] | 11 / 57 |
| A 3 | S/Z | A | 1914 | — — | Munster - Col de la Schlucht | 65 |
| A 4 | S | A | 1914 | — — | [Retournemer] - Schlucht - Hohneck | 64 |
| A 5 | S | A | 1928 | — — | [Gérardmer - Retournemer] | 64 |
| A 6 | S | T/A[6] | 1930 | 26. 1. | Battenheim - Ensisheim (Tram) | 34 |
| A 7 | S | T/A | 1932 | 1. 6. | Tramway de la vallée de Hérimoncourt | 42 / 46 / 47 / 62 / 67 / 78 |
| A 8 | S | T/A* | 1932 | 20. 7. | Belfort - Réchesy | 77 |
| A 9 | S | T/A** | 1934 | 1. 4. | Turckheim - Trois Epis (déclassée am 4. 8. 1935) | 55 |
| A 10 | S | T/A* | 1934 | 30. 6. | Les Errues - Rougemont-le-Château | 74 |
| A 11 | S | T/A* | 1934 | 30. 6. | Les Errues - Lachapelle-sous-Rougemont | 75 |
| A 12 | N | T/A | 1937 | 3. 4. | Huningue - [Leopoldshöhe] | 28 |
| A 13 | S | C* | 1938 | 1. 1. | [Boofzheim] - Marckolsheim | 41 |
| A 14 | S | T/A* | 1938 | 7. | Châtenois - Sochaux | 76 |
| A 15 | S | C* | 1938 | 7. | Belfort - Châtenois | 76 |
| A 16 | N | C | 1938 | 17. 10. | Bas-Evette - Giromagny | 30 |
| A 17 | N | C | 1938 | 5. 12. | Voujeaucourt - Saint-Hippolyte | 40 |
| A 51 | N | T | 1971 | 5. 7. | Saint-Hippolyte - Pont-de-Roide | 40 / A 17 |
| A 50 | N | T | 1971 | 5. 7. | Heissenstein - Lautenbach | 32 / A 47 |

[5] C = Personenverkehr eingestellt (coordonnée) — nur noch Güterverkehr. — *Trafic de voyageurs suspendue (coordonnée) — seulement encore trafique de marchandise.*
T = Total geschlossen, Linie aufgehoben. — *Fermée, ligne abandonnée.*
A = Abbruch; Linie abgebrochen oder zerstört. — *Démolition, ligne demolie ou détruite.*
T/A = Linie geschlossen und später aufgehoben. — *Ligne fermée et plus tard supprimée.*
* = Personenverkehr durch Autobusse der Bahngesellschaft besorgt. — *Trafic de voyageurs par autobus de la société de chemin de fer.*
** = Autobusbetrieb für Personenverkehr von einer anderen Gesellschaft übernommen. — *Trafic de voyageurs par une autre cntreprise.*

[6] Bedienung von Ensisheim über Wittenheim (siehe N° 83).

| N° | Art der Bahn[1] | Art der Aufhebung[5] | Jahr | Datum | Strecke | Verweis auf N° |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *N°* | *Type de cessation* | *Mode* | *Année* | *Date* | *Ligne* | *Renvois au N°* |
| A 18 | N | C | 1938 | 5. 12. | Montbéliard - Morvillars | 17 |
| A 19 | N | T | 1939 | 2. 9. | [Bonfol] - Pfetterhouse | 70 |
| A 20 | N | T/A | 1939 | — — | Ribeauvillé Gare - Ribeauvillé Ville | 29 |
| A 21 | S | T/A | 1944 | — — | Belfort - Châtenois | 76 / A 15 |
| A 22 | S | A* | 1944 | 11. | Sausheim - Battenheim (Tram) | 34 |
| A 23 | N | A | 1944 | — — | Neuf Brisach - [Breisach][7] | 26 |
| A 24 | S | C** | 1946 | 31. 12. | Colmar - Marckolsheim (Port-du-Canal - Marckolsheim déclassée 1952) | 37 / 49 |
| A 25 | N | C | 1946 | 31. 12. | Colmar - Ensisheim - Bollwiller (Ensisheim - Bollwiller déclassée 1964)[9] | 60 / 61 |
| A 26 | N | C | 1946 | 31. 12. | Neuf Brisach - Bantzenheim | 81 |
| A 27 | N | C | 1946 | 31. 12. | Saint-Louis - Huningue | 28 |
| A 28 | S | T/A** | 1947 | — — | Colmar - Lapoutroie (déclassée 1954) | 33 / 36 |
| A 29 | N | C | 1947 | 1. 10. | [Val-de-Villé - Villé] | 50 |
| A 30 | N | C | 1947 | 1. 10. | Séléstat - [Sundhouse] | 66 |
| A 31 | S | T/A* | 1948 | 4. 7. | Belfort - Etueffont | 72 / 73 |
| A 32 | S | T/A | 1950 | 16. 3. | [Boofzheim] - Marckolsheim | 41 / A 13 |
| A 33 | N | C | 1953 | 20. 7. | Altkirch - Ferrette | 51 |
| A 34 | N | C | 1955 | 28. 3. | Saint-Lous - Waldighofen | 80 |
| A 35 | N | T/A | 1955 | 22. 5. | Séléstat - [Sundhouse] | 66 / A 30 |
| A 36 | S | T/A* | 1957 | 2. 5. | Mulhouse - Wittenheim - Ensisheim (Tram) | 44 / 83 |
| A 37 | S | T/A* | 1957 | 2. 5. | Mulhouse - Sausheim (Tram) | 34 |
| A 38 | N | T/A | 1957 | 13. 6. | Blotzheim (Village) - Waldighofen | 80 / A 34 |
| A 39 | S | T/A** | 1957 | 31. 12. | [Basel (Lysbüchel)] - Saint-Louis (Tram) | 56 |
| A 40 | S | T/A* | 1960 | 31. 1. | Colmar - Wintzenheim (Tram) | 38 |
| A 41 | S | T/A** | 1961 | 13. 4. | [Basel (Hüningerstrasse)] - Huningue (Tram) | 71 |
| A 42 | N | C | 1965 | 2. 11. | Dannemarie - Pfetterhouse | 69 |
| A 43 | N | C*[8] | 1967 | 29. 5. | Cernay - Sewen | 19 / 31 / 59 |
| A 44 | N | T/A | 1968 | 4. 11. | Hirsingue - Ferrette | 51 / A 33 |
| A 45 | N | T/A | 1969 | — — | Fesches-le-Châtel - Morvillars (déclassée) | 17 / A 18 |
| A 46 | N | C*[8] | 1969 | 17. 3. | Colmar - Neuf Brisach | 26 |
| A 47 | N | C*[8] | 1969 | 17. 3. | Lautenbach - Bollwiller | 20 / 32 |
| A 48 | N | T/A | 1970 | 4. 1. | Dannemarie - Pfetterhouse | 69 / A 42 |
| A 49 | N | T* | 1971 | 5. 7. | Sewen - Niederbruck | 59 / A 43 |

[7] 1939 bei Kriegsausbruch geschlossen, am 12. Oktober 1939 von französischen Truppen gesprengt; am 24. Juli 1940 von den Deutschen wieder in Betrieb genommen; 1944 endgültig zerstört.
[8] nur vereinzelte Kurse an Werktagen.
[9] Die Linie musste wegen Geleisesenkungen im Gebiet des Kalireviers geschlossen werden.

## LITERATUR UND QUELLEN


1 *Appleton, J. H.* (1972): Quelques aspects géographiques de la modernisation des Chemins de Fer Britanniques. Paris (Union Géographique Internationale. Travaux de la Commission de Géographie des Transports 1969—1972, p. 9—18).
2 *Bazaine, P. D.* (1892): Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Notes et documents. Paris.
3 *Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.* Rapport sur les opérations de l'exercice 19 . .
4 *Dautry, Raoul* (1950): Le nouveau décret français de coordination des transports ferroviaires et routiers. Zürich (Schweiz. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 5. Jg., S. 1—30).
5 *Enquête décennale* sur les institutions d'utilité publique de la Haute-Alsace (1889). Mulhouse/Paris.
6 *Grosseteste, W.* (1889): Chemin de fer de Mulhouse à Thann inauguré le 1er septembre 1839. Mulhouse.
7 *Kobschätzky, Hans* (1971): Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835—1892. Düsseldorf.
8 *Kubli, Friedrich* (1940): Der Überlandautobusverkehr der französischen Eisenbahnen. Zürich.
9 *Lartilleux, Henri* (1948): Le Réseau National des Chemins de Fer Français. Paris.
10 *Lartilleux, Henri* (1950): Chemins de fer français (Géographie universelle des transports) 1er vol.: La SNCF. Paris.
11 *Lartilleux, Henri* (1950): Chemins de fer français (Géographie universelle des transports), 2e vol.: Réseaux divers. Paris.
12 *Lefèvre, André* (1947): La ligne de Strasbourg à Bâle. Strasbourg/Zurich.
13 *Percée des Vosges.* Rapport général (1909). Paris.
14 *Peyret, Henry* (1949): Histoire des chemins de fer en France et dans le monde. Paris.
15 Bericht über die Verwaltung der *Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen* und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Rechnungsjahr . . .
16 *Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald* (1971). Hg. von Kurt Seidel. Schwäbisch-Gmünd.
17 *SNCF* (1971): Lignes fermées au service ferroviaire de voyageurs depuis 1932; Région Est. Paris.
18 *SNCF* (1972): Lignes fermées au trafic des marchandises depuis 1938. Paris.
19 *Statistique des Chemins de fer français* au 31 décembre 1887; Document divers. (1890). Paris.
20 *Sulser, Hans-Ulrich* (1962): Die Eisenbahnentwicklung im schweizerisch-französischen Jura unter Berücksichtigung der geographischen Grundlagen. St. Gallen (Basler Beiträge zur Geographie und Ethnologie, H. 11).
21 *Toutain, J. C.* (1967): Les transports en France de 1830 à 1965. Paris.


## DÉVELOPPEMENT ET RECUL DU RÉSEAU FERRÉ DE LA HAUTE ALSACE. RÉTROSPECTIVE ET PROSPECTIVE *(Résumé)*


Le bilan global fait apparaître que c'est au cours de la première étape, qui va jusqu'en 1870, qu'ont été construites, à l'exeption de quelques rares lignes secondaires, les grandes lignes qui constituent encore aujourd'hui les artères maîtresses du réseau du Sud de l'Alsace. Ce n'est donc pas un hasard, si parmi les lignes mises en exploitation avant 1865, à l'exeption d'un seul changement de tracé, aucune n'a été supprimée jusqu'à nos jours. Par contre, le renforcement de la densité ferroviaire entre les guerres de 1870/71 et 1914/18 ne s'est maintenu nulle part. Les lignes construites pendant cette période ont, dans leur grande majorité, de nouveau disparu. Après la première guerre mondiale, on n'a construit que quelques rares lignes, la plupart d'ailleurs déjà conçue dans la perspective de la concurrence automobile.

La carte 5 représente l'ensemble des lignes mises en exploitation et dans leur état actuel. Le réseau relativement dense au cours de la période de la plus forte exploitation, soit les années 1928—1932, et particulièrement concentré autour de Belfort, Mulhouse, Colmar et Bâle, se trouve réduit aujourd'hui, pour l'essentiel, aux grandes lignes. Comme ce recul touche l'ensemble des régions, aucune raison topographique n'a pu être déterminante. Les reculs de lignes ferroviaires peuvent être constatés aussi bien dans le fossé rhénan que dans le Sundgau méridional et dans quelques vallées

vosgiennes. Les raisons de cet état de choses se trouvent d'une part dans les destructions de la 2e guerre mondiale, d'autre part dans les échanges relativement faibles de régions plutôt agricoles, dont les besoins en moyens de communication ont été satisfaits par les lignes d'autobus ou, à défaut de liaisons appropriés, par le rapide développement des moyens de locomotion individuels.

L'évolution de réseau alsacien a été largement conditionné dans le passé par les évènements militaires, qui ont eu leur répercussion non seulement sur la structure du réseau, mais aussi sur les raccordements vers l'extérieur. Aujourd'hui il existe, au Sud, deux raccordements vers la Suisse, à l'W, les lignes à travers la Porte de Bourgogne, et au N, les relations par Sélestat vers Strasbourg et Saint-Dié—Nancy. Les trois relations de jadis vers l'E avec l'Allemagne se trouvent aujourd'hui réduites à une seule. De longues discussions eurent lieu à propos des liaisons transvosgiennes, les Vosges constituant effectivement un obstacle de premier rang pour le chemin de fer. Après deur liaisons à voie étroite, très éphémères, à travers les cols vosgiens, on créa enfin, immédiatement avant la deuxième guerre mondiale, la seule voie débouchant dans la Haute Alsace, mais cependant d'une façon marginale, la ligne de Sainte-Marie-aux-Mines, alors que la voie directe débouchant sur Mulhouse n'a jamais pu être achevée. Il en résulte qu'en ce qui concerne les liaisons avec l'intérieur de la France, l'Alsace reste réduite aux deux grandes lignes contournant les Vosges au N et au S.

L'évolution future amènera probablement de nouvelles concentrations, qui se traduiront par une priorité encore plus grande accordée aux très grandes lignes. Grâce au très important transit européen, Paris—Bâle—Suisse, France du Nord/Belgique—Suisse, Marseille—Lyon—Strasbourg—Allemagne, la Haute-Alsace se trouve dans une situation telle qu'une réduction des lignes principales est exclue. La récente politique de la SNCF, qui consiste à gagner la faveur du public non plus par quelques trains à grande capacité de transport, mais par des rames plus nombreuses, plus légères et plus rapides, suivant une sorte d'horaire cadencé, devrait aussi remporter des succès dans notre région et valoriser encore davantage les grandes lignes qui en bénéficient.

(Trad. *P. Meyer*)