

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 14 (1973)
Heft: 1

Artikel: Aufbau und Rückbildung des oberelsässischen Eisenbahnnetzes
Autor: Sulser, Hans-Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089098>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Aufbau und Rückbildung des oberelsässischen Eisenbahnnetzes¹

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).

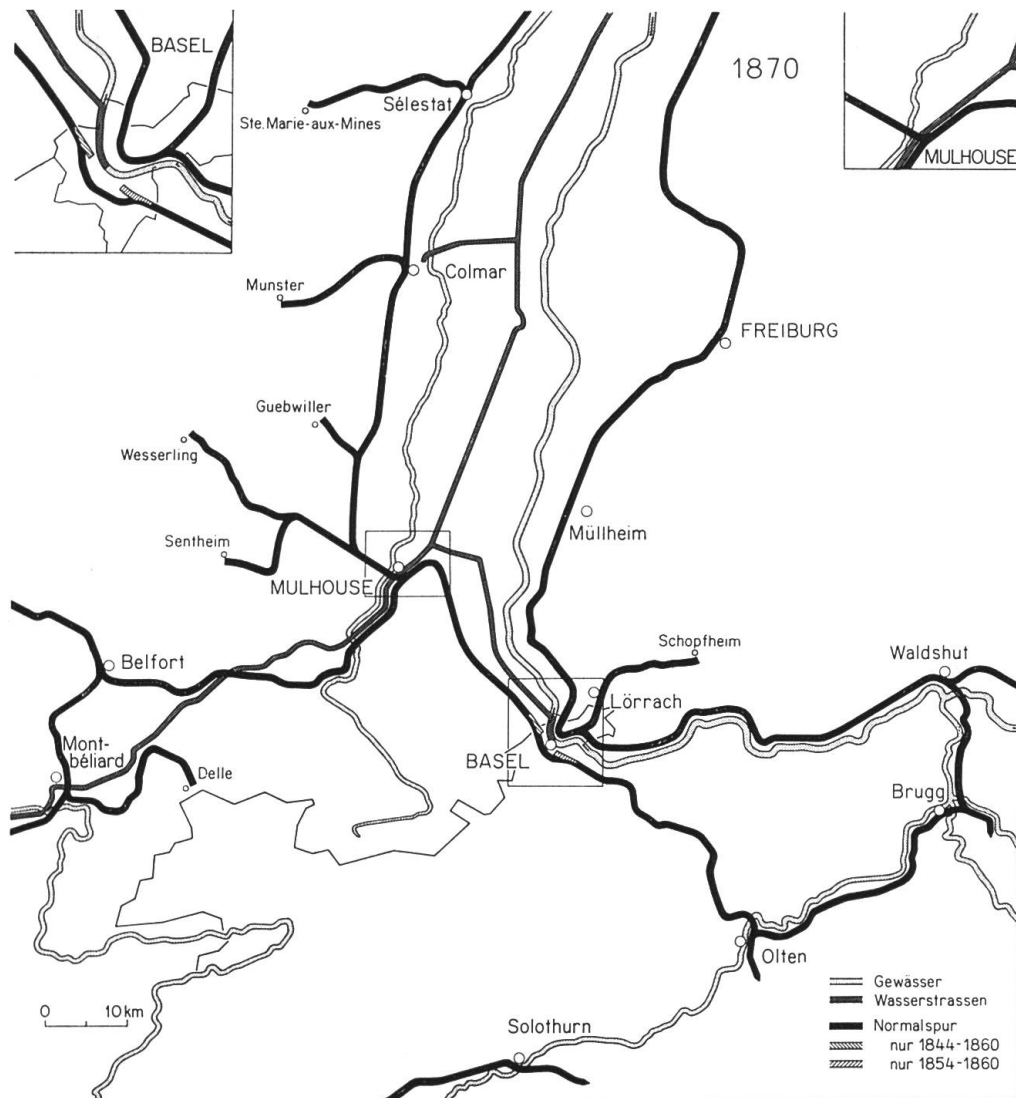
In der nun 134jährigen Geschichte der elsässischen Eisenbahnen war das Gebiet dreimal Schauplatz kriegserischer Ereignisse, die tiefgreifende Einflüsse auf die Gestaltung des Bahnnetzes hatten. Als Stichjahre für die Netzdarstellung wurden deshalb die Jahre 1870, 1913 und 1938 gewählt (Karten 1, 2 und 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 hierfür 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

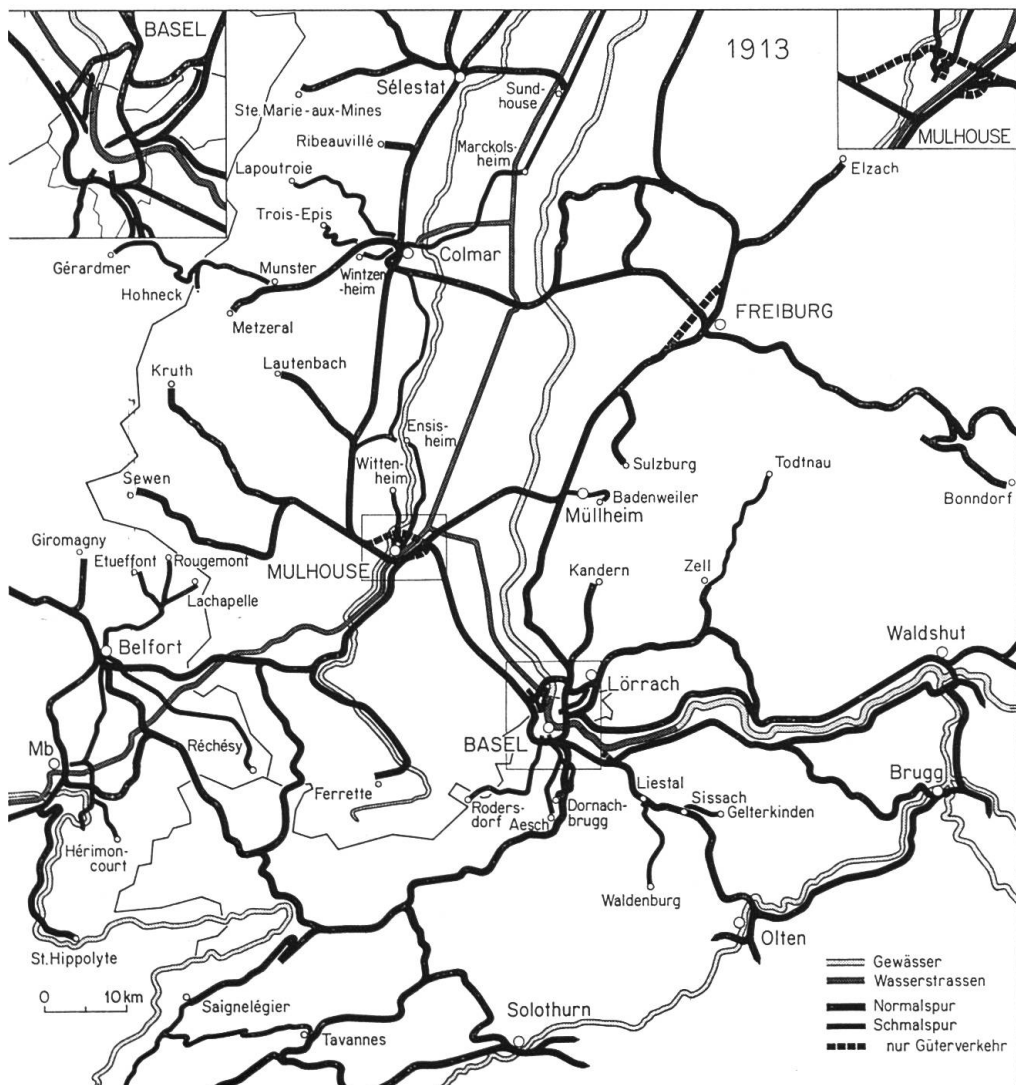
¹ Teil einer mit Unterstützung des Schweiz. Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung durchgeführten Untersuchung.

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.*

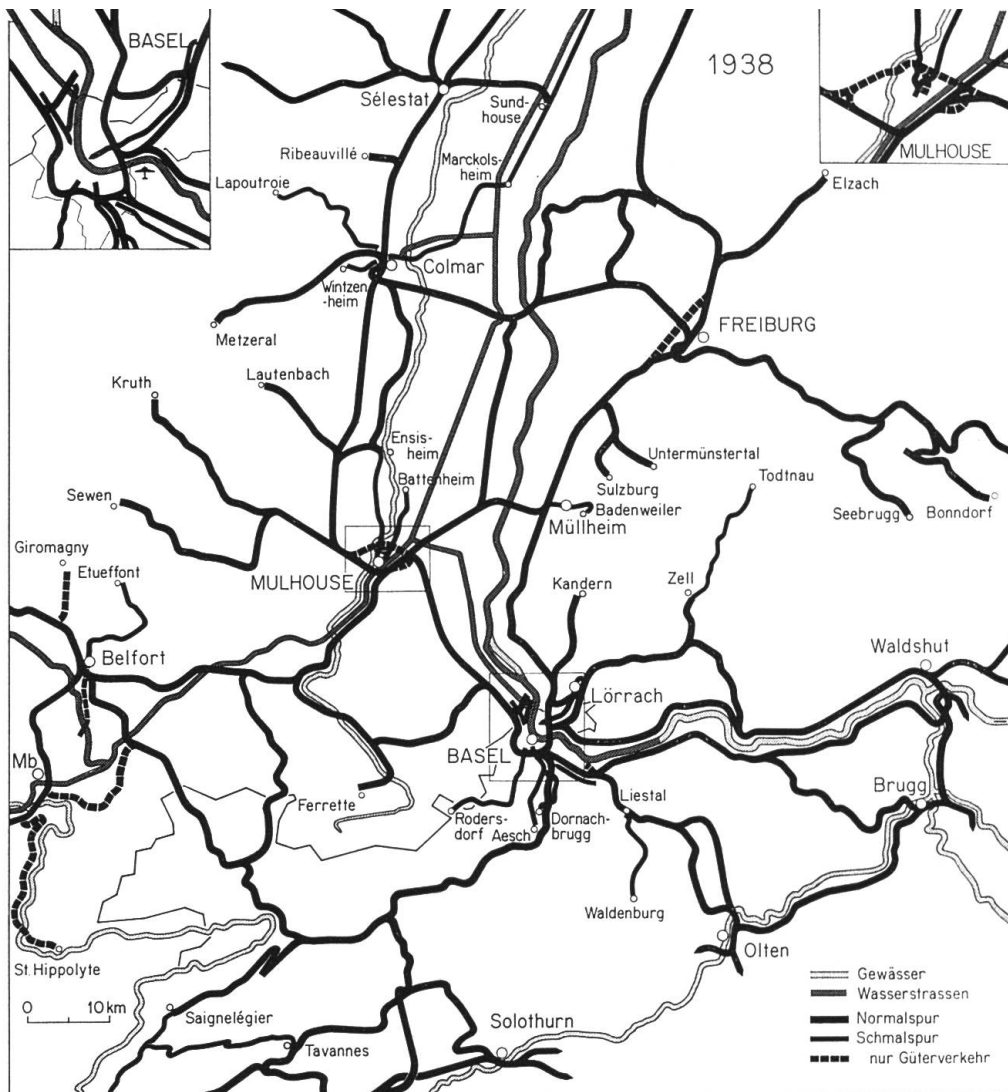


Karte 2
Das Eisenbahnnetz im
Oberelsass und seiner
Umgebung im Jahre 1913.

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

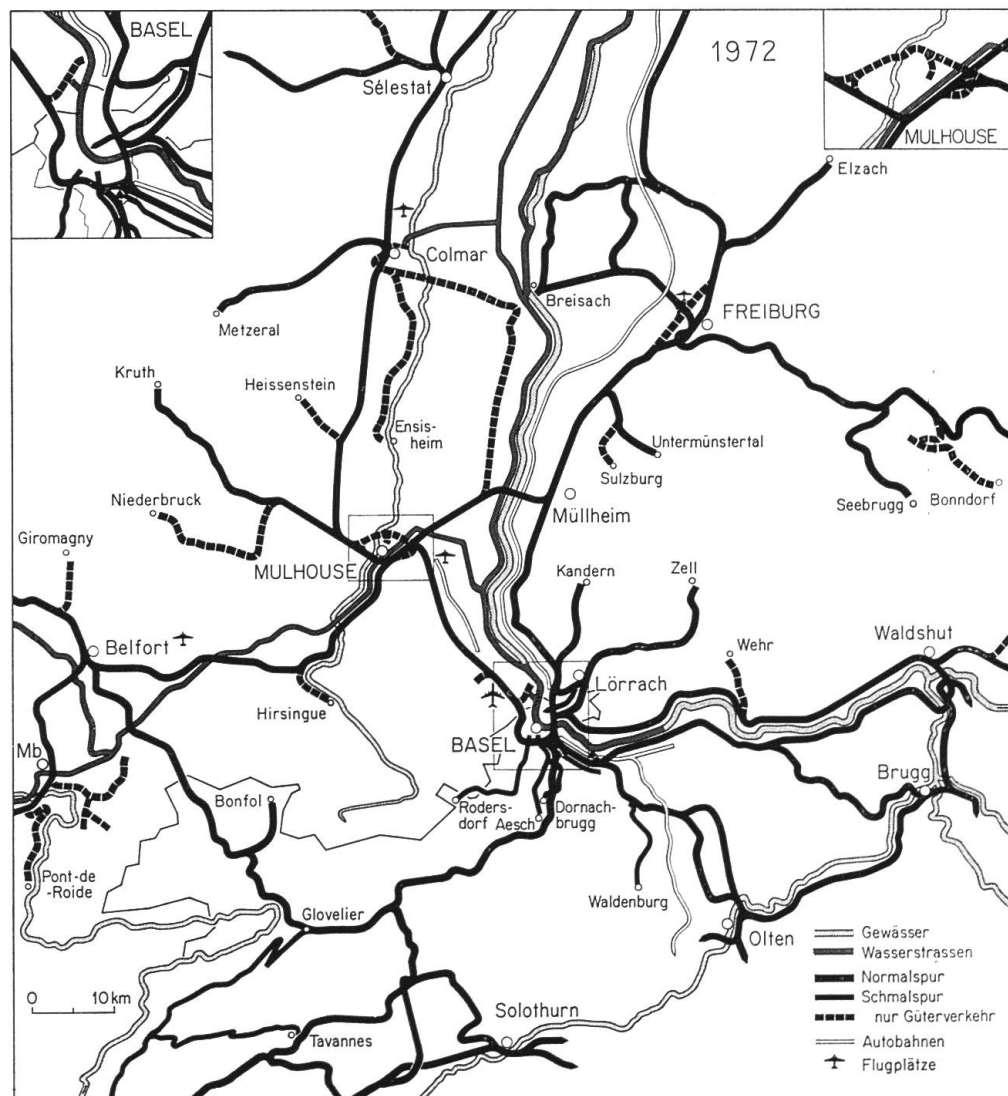
Karte 3
Das Eisenbahnnetz im
Oberelsass und seiner
Umgebung im Jahre 1938.

*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.*



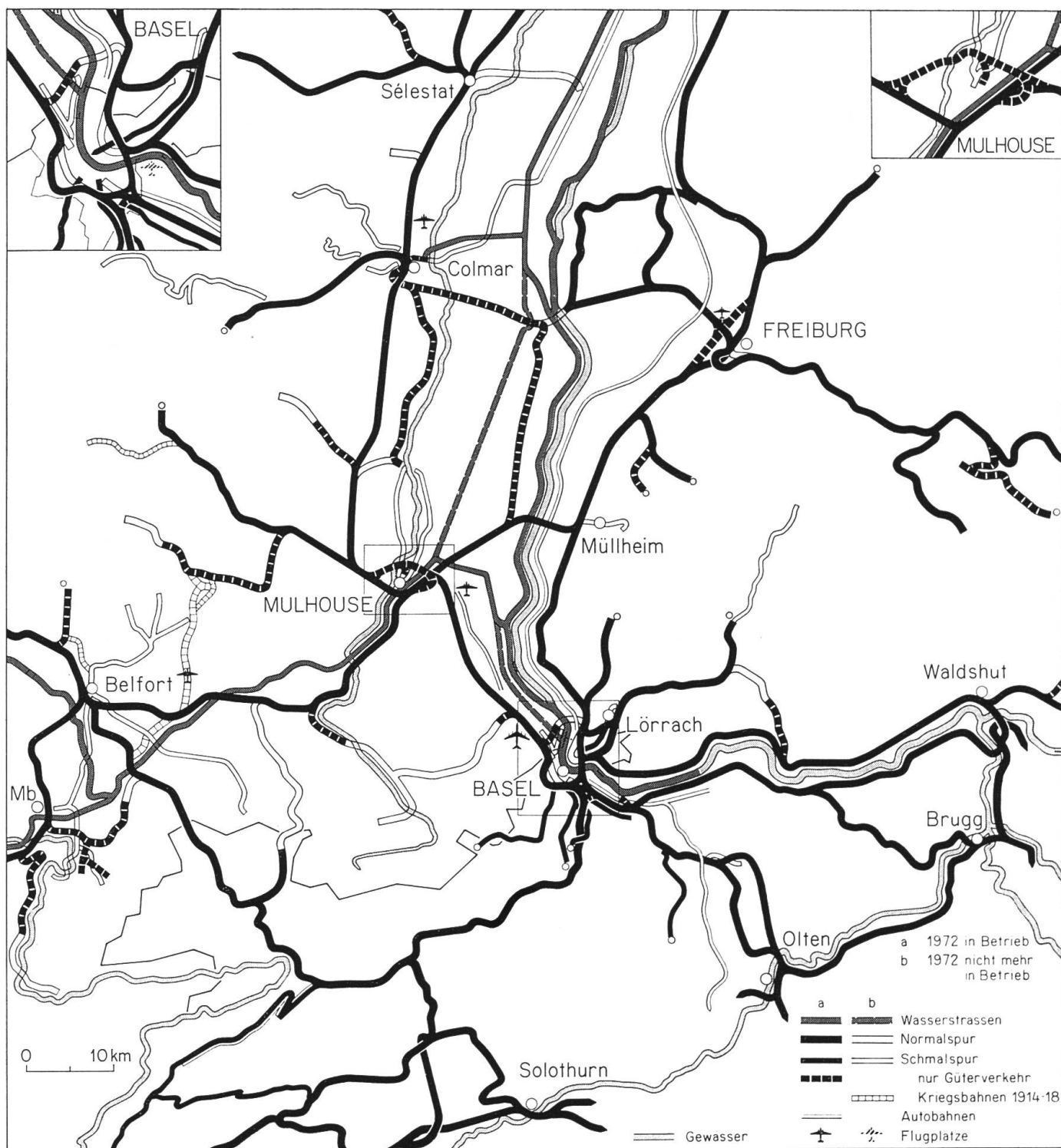
diente der Verbindung von Mülhausen mit dem damals schon stark industrialisierten Thurtal und war als Sammler für den Verkehr mit den Städten Thann, Sennheim (Cernay), Guebwiller und Soultz gedacht (6). Die heutige Nebenbahn ins Thurtal hätte allerdings bei Verwirklichung des Vogesendurchstichs unter 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 Koenigshoffen-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» fusionierten³, 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 Méditerranée» (PLM).



Karte 5 Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung von 1839—1972.
 Carte 5 Le réseau de voies ferrées 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 besteht⁴.

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:

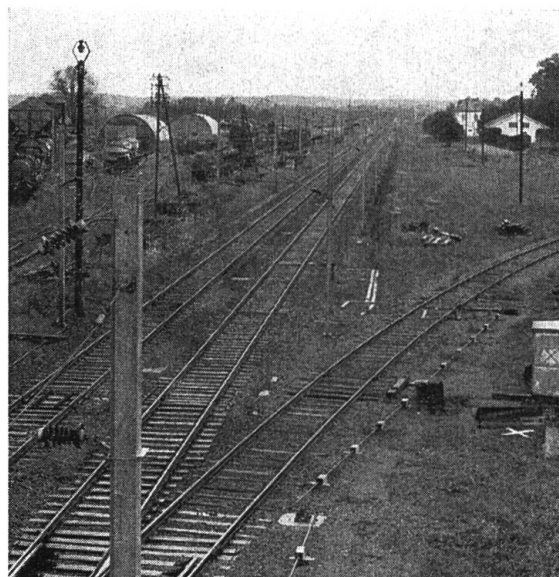
— Die Compagnie de l'Est muss auf ihre Linien im Elsass und in Lothringen verzichten; diese werden von den «Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen» übernommen. An der neuen Grenze zwischen Frankreich und Deutschland werden die Stationen *Petit Croix* (bei Montreux-Château) und *Altmünsterol* (= Montreux-Vieux) zu *Grenzbahnhöfen* ausgebaut⁵.

— 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 (Altmünster, 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 bâtiment 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 Trasse 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 Eteimbès.

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 Eteimbès.

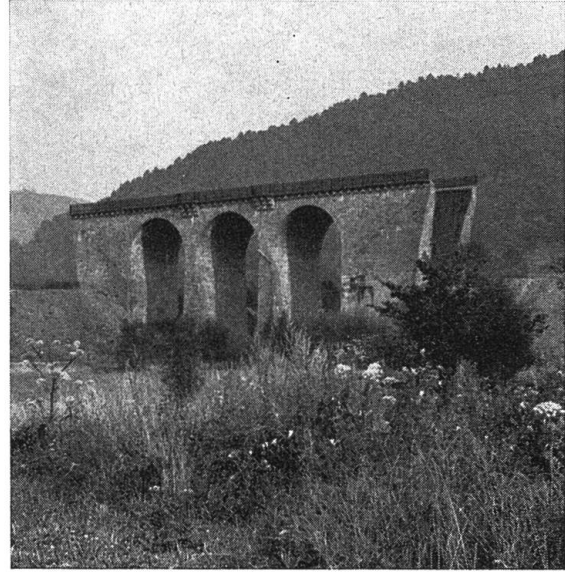


Abb. 4

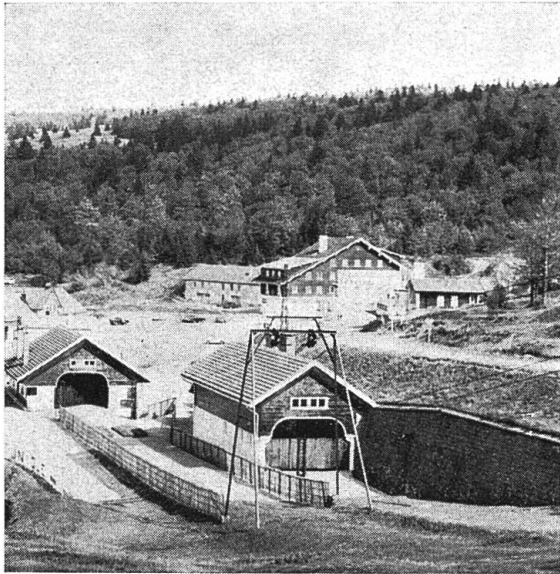
Bereits erstellter Viadukt und Dammschüttung der Vogesenbahn Wesserling - Moseltal westlich Urbès.

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.



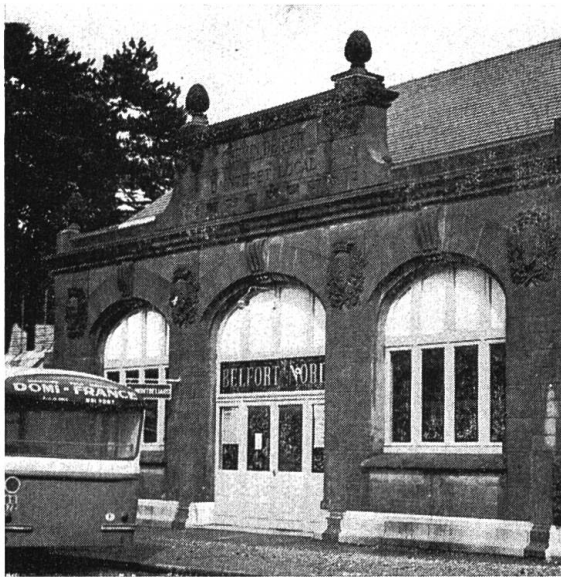
Abb. 6
Der Endpunkt der Bahnlinie auf dem Hohnneck. Das Trasse der nach dem Col de la Schlucht absteigenden Schmalspurbahn ist links vom «Bahnhof» noch gut sichtbar.

Fig. 6
Le terminus de la ligne du Hohnneck. 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 knüpfen⁶.

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 (Inscription 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 sur 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 Strassenbahnnetz⁷ 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 Birsigthalbahn⁸ [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 1er/2e classe Belfort - Berne.

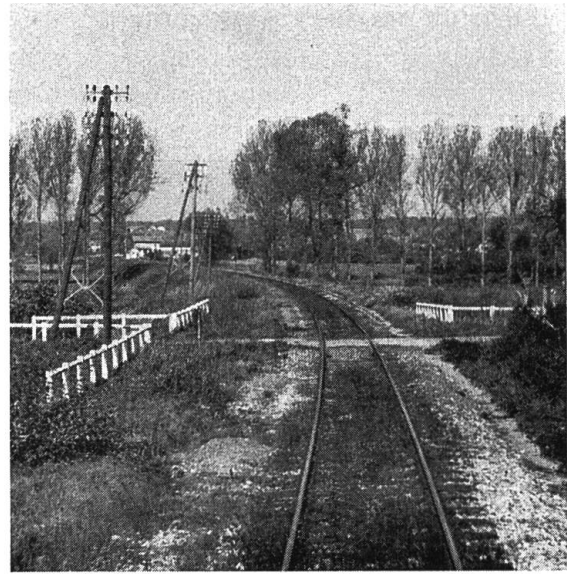


Abb. 10

Die Strecke Belfort - Delle: im Prinzip «koordiniert» mit zwei Schnellzugspaares 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 Hünningen [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 Vogesen-tälern 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 abgebrochen⁹.

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 Trasse 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 ist¹¹.

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'intérêt 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 Soppele-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 Trasse 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, andererseits 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 Bahnhofsanlagen notwendig machte, konnte bei dieser Gelegenheit der Gleiswechsel nach Mulhouse verlegt werden.

Als «Spätfolge» des Krieges ist die Aufhebung und Sprengung des Rheinübergangs von Hünningen 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 werden¹². 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 Wesseling 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 genommen¹³. 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 Strecken, 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 Netzzückbildung 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 Unternehmungs politik der SNCF, die ihren Verkehr auf die Hauptlinien konzentriert, die Nebenbahnen aber entweder zu «koordinieren» 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 «koordiniert» 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 Plakatsfahrpläne 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 Schnellzuglinien sind die Strecken Séléstat - Saint-Dié, Belfort - Paris und Belfort - Delle, wobei die letztere praktisch als «koordiniert» 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 Eilzugpaar — 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 Fechtal 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 Netzurückbildungen 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 kriegserische 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 dürfte¹⁴. 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 nouvelles et reconversions)

N ^o N ^o	Art ¹ Voie ¹	Jahr Année	Datum Date	Strecke Ligne	Verweis auf N ^o Renvois au N ^o
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 - Senthem	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.	Senthem - 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 étroite, Z = Chemin de fer à crémaillère (complètement ou en partie).

² unter Aufhebung der bisherigen Linie zum provisorischen Bahnhof (siehe N^o A 1).

³ Schmalspur 1894 auf Normalspur umgebaut.

N ^o N ^o	Art ¹ Voie ¹	Jahr Année	Datum Date	Strecke Ligne	Verweis auf N ^o Référence au N ^o
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 - [Rodorsdorf]	
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 ^o N ^o	Art ¹ Voie ¹	Jahr Année	Datum Date	Strecke Ligne	Verweis auf N ^o Référence au N ^o
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 ^o	Art der Bahn ¹	Art der Auf- hebung ⁵	Jahr	Datum	Strecke	Verweis auf N ^o
N ^o	Type	Mode de cessation	Année	Date	Ligne	Renvois au N ^o
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 entreprise.*

⁶ Bedienung von Ensisheim über Wittenheim (siehe N^o 83).

N ^o	Art der Bahn ¹	Art der Auf- hebung ⁵	Jahr	Datum	Strecke	Verweis auf N ^o
N ^o	Type de cessation	Mode	Année	Date	Ligne	Renvois au N ^o
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.	Sélestat - [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-Louis - Waldighofen	80
A 35	N	T/A	1955	22. 5.	Sélestat - [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 (Hünigerstrasse)] - 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	— —	Fesch-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/Zürich.
- 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 Eisenbahntwicklung 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'exception 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'exception 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 2^e 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 appropriées, par le rapide développement des moyens de locomotion individuels.

L'évolution de réseau alsacien a été largement conditionné dans le passé par les événements 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 deux 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*)