

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	<b>6</b>	4.8.5	MICUM-Verträge	166
			4.8.6	Umschwung der Politik	166
<b>2</b>	<b>Der Erste Weltkrieg</b>	<b>12</b>	4.8.7	Dawes-Plan	168
2.1	Kriegsziele	12	4.8.8	Vertrag von Locarno	172
2.2	Kriegsgräuel	14	4.8.9	Young-Plan	175
2.3	Kriegsschuld	15			
<b>3</b>	<b>Und nach dem Krieg: Frieden?</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>Die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten</b>	<b>177</b>
3.1	Kapitulation und Waffenstillstand	16	5.1	Von den Länderbahnen zur Deutsche Reichsbahn	177
3.2	Der deutsche Rückzug aus Belgien und Frankreich	21	5.1.1	Auswirkungen des Kriegs und der Nachkriegsunruhen auf den Betrieb	177
3.3	Die Besetzung der Gebiete links des Rheins	23	5.1.2	Organisatorische Änderungen	182
3.3.1	Preußische, hessische, bayerische und oldenburgische Gebiete	23	5.1.3	Neue Grenzbahnhöfe	185
3.3.2	Elsass-Lothringen	38	5.1.4	Der Sonderfall Saarbahnen	188
3.4	Ablieferung von Lokomotiven und Wagen	42	5.1.5	Eisenbahnen im besetzten Rheinland unter Alliiertes Oberhoheit	190
3.4.1	Länderbahnloks für die Alliierten	42	5.2	Die Regiebahn	193
3.4.2	Elsass-Lothringen	52	5.2.1	Die Besetzung der Eisenbahnen	193
3.5	Transportprobleme und Nachschubsorgen der Besatzungstruppen	53	5.2.2	Die Gründung der Regiebahn	195
3.6	Der Vertrag von Versailles und die Reparationen	57	5.2.3	Auswirkungen der französischen Maßnahmen auf den Verkehr	205
3.7	Etablierung der Besatzungstruppen im Rheinland	60	5.2.4	Konsolidierung des Betriebes	207
3.8	Besondere Transporte	66	5.2.5	Hyperinflation und Regie-Geld	210
3.8.1	Kriegsgefangene	66	5.2.6	Annäherung zwischen Reichsbahn und Regie	211
3.8.2	Polnische Blaue Armee	68	5.2.7	Das Abkommen von Mainz vom 1. Dezember 1923	213
3.8.3	Abstimmungsgebiete	69	5.2.8	Das Abkommen von Mainz vom 16. Februar 1924 für die Kölner Zone	216
3.8.4	Spezielle Reparationstransporte	69	5.3	Der Verkehr	218
<b>4</b>	<b>Die Ruhrkrise</b>	<b>70</b>	5.3.1	Personenverkehr	218
4.1	Die Wiedergutmachungsleistungen	70	5.3.2	Güterverkehr	220
4.1.1	Die Einforderung der Reparationen	70	5.3.3	Kohleverkehr	226
4.1.2	Auswirkungen auf den Kohlemarkt	77	5.3.4	Militärverkehr	228
4.2	Die Besetzung des Ruhrgebiets	79	5.4	Die Fahrzeuge der Regiebahn	228
4.2.1	Der Vormarsch	79	5.4.1	Wagenbestand	228
4.2.2	Französische Ziele	83	5.4.2	Lokomotiven	230
4.2.3	Deutsche Reaktionen	86	5.4.3	Fahrzeugunterhaltung	236
4.2.4	Briten und Amerikaner	90	5.5	Strecken- und Gebäudeunterhalt	240
4.2.5	Weitere Besetzungen	91	5.6	Vom Staatsunternehmen zum Privatbetrieb	241
4.3	Passiver Widerstand	93	5.6.1	Der Umbau der Gesellschaft	241
4.3.1	Richtlinien für die Eisenbahner	93	5.6.2	Die Auflösung der Regiebahn	245
4.3.2	Auswirkungen des passiven Widerstands	95	5.6.3	Die von der Reichsbahn vorgefundenen Schäden	249
4.3.3	... in der Pfalz	97	5.6.4	Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	251
4.3.4	... im Raum Bonn/Köln	99	5.6.5	Das Verhältnis zu den Besatzungsmächten	256
4.3.5	... im Raum Troisdorf/Hennef/Overath	100	5.6.6	Militärtransporte für die Alliierten	259
4.3.6	... am Niederrhein	102	5.6.7	Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen-Aktiengesellschaft (MITROPA)	262
4.3.7	... im Raum Eifel/Aachen/Düren	103	5.6.8	Konkurrenz auf der Straße und in der Luft	264
4.3.8	... im Raum Koblenz/Mainz/Darmstadt	106			
4.3.9	... im Ruhrgebiet	108	<b>6</b>	<b>Die Post unter der Alliierten Besetzung</b>	<b>267</b>
4.3.10	... Alternative Verkehrsmittel	117	6.1	Feldpost der Alliierten	267
4.4	Einbruch und Ausbruch	120	6.2	Auswirkungen der Ruhrbesetzung auf den Bahnpostbetrieb	268
4.5	Repressalien	122			
4.5.1	Eisenbahn	122	<b>7</b>	<b>Die Vennbahn</b>	<b>273</b>
4.5.2	Geldbeschlagnahmung	122	7.1	Überblick über die Vennbahn und die an sie anschließenden Strecken	273
4.5.3	Kohle	124	7.2	Eupen und Malmedy in den Verhandlungen des Friedensvertrages	274
4.5.4	Zölle, Ausreise- und Ausfuhrbeschränkungen	128	7.3	Die Grenzziehung	275
4.5.5	Straßenverkehr	133	7.4	Die Übernahme der Strecken	278
4.5.6	Ausweisungen	133			
4.5.7	Französische Schadensersatzansprüche	135	<b>8</b>	<b>Schlussbetrachtungen</b>	<b>280</b>
4.5.8	Deutsche Repressalien	136			
4.6	Aktiver Widerstand	137	<b>Fußnoten</b>	<b>282</b>	
4.6.1	Von außen gesteuert	139			
4.6.2	Einzelne Vorfälle	141	<b>Abkürzungen</b>	<b>287</b>	
4.6.3	Das Unternehmen Wesel	145			
4.6.4	Schwere Zusammenstöße	148	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>288</b>	
4.7	Die Folgen der Ruhrbesetzung für die Reichsbahn	150			
4.7.1	Das Nebeneinander von Regie und Reichsbahn	150	<b>9</b>	<b>Anlagen</b>	<b>294</b>
4.7.2	Auswirkungen auf den Verkehr der Reichsbahn	154			
4.7.3	Tarife und Inflation	160			
4.8	Die langsame Normalisierung	161			
4.8.1	Erlahmen des Widerstands	161			
4.8.2	Französische Erfolge	162			
4.8.3	Verhandlungsversuche seitens der Regierung	164			
4.8.4	Separatisten	165			