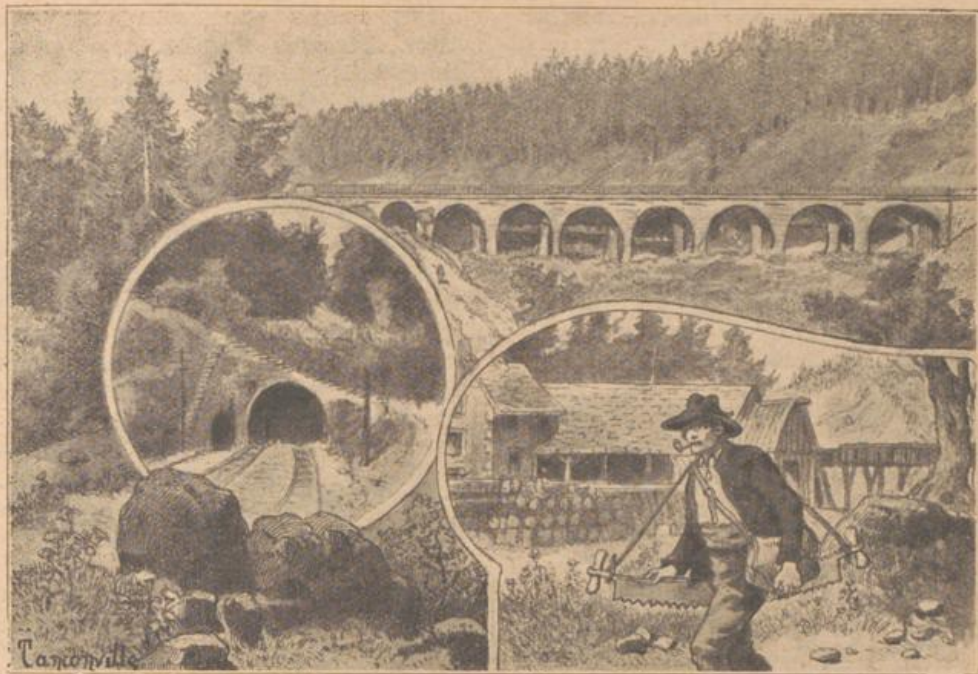


Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Vorwort

Vorwort.



Der neue Vogesendurchstich.

Die Zeitschrift « l'Alsace Française » veröffentlicht in ihrer Nummer vom 21. Okt. 1928 einen sehr interessanten Artikel hierüber, in dem sie daran erinnert, daß das zurückgewonnene Elsass früher nur zwei Bahnlinien hatte, die es mit Innerfrankreich verbanden und die ca. 100 km voneinander entfernt lagen: die Linie Paris—Straßburg und die Linie Paris—Mülhausen. Erstere ward im Juli 1852 durch den Prinzen Louis Napoléon, dem damaligen Präsidenten der Republik, feierlich eröffnet und durch Mgr. Raetz, damals Bischof von Straßburg, eingeweiht; sie durchbrach die Vogesen zwischen Zabern und Saarburg. Die zweite Linie führte durch die « Trouée de Belfort ».

Seit mehr als einem halben Jahrhundert schon wünschten die patriotischen Bevölkerungen diesseits und jenseits von

Saales jehnlidhst, das Breuschtal mit dem Tal von St. Dié verbunden zu sehen.

Um 1908 ungefähr hätte man glauben können, daß dies Projekt seiner demnächstigen Verwirklichung entgegengehe, denn eine deutsch-französische Kommission hatte sich mit demselben befaßt und manche Sitzung hierüber am grünen Tisch abgehalten. Man sprach viel, aber zu einem praktischen Resultate kam es nicht.

Deutschland sah nämlich nicht besonders gerne eine Verbesserung der Verbindungen zwischen den „verlorenen Brüdern“ und, unter dem Deckmantel strategischer Gründe, brach es die Verhandlungen ab.

Aber sofort nach dem Waffenstillstand nahm man die Frage mit Begeisterung wieder auf: die Projekte wurden ausgearbeitet und sind heute nun eine vollen-

Verlangen Sie Katalog **zuverlässige Samen** bei **V. MOSZBERGER, Succ^r, Strasbourg**
 gratis und franko über
 nur Kaufhausgasse 17 vis-à-vis Markthalle, Rabenbrücke, früher Dominikanergasse.

dete Tatsache; und somit konnte die feierliche Eröffnung der neuen Bahnstrecke Saales—Saint-Dié bereits am 21. Okt. 1928 durch Ministerpräsident Raymond Poincaré, in Gegenwart der Ausarbeiter des Projektes, der Autoritäten, Parlamentarier und einer ungeheuern Menschenmenge, stattfinden.

Die alte Bahnstrecke Straßburg—Molsheim—Rothau, war dementsprechend ausgebaut. Leider fehlt es uns an Platz, um hier all die Vorteile dieses neuen Vogesendurchstichs anzuführen. Uebrigens haben schon zahlreiche maßgebende Artikel diese Bahnanlage, deren Entstehung, Verwirklichung und Zweck eingehend besprochen. Wir wollen in diesen Zeilen nur einen raschen Einblick dieser interessanten Strecke geben:

Nachdem wir die qualmenden Schloten des Straßburger Industrieviertels hinter uns haben, lachen uns bereits die grünen Gefilde der fruchtbaren Rheinebene entgegen. Und am Fuße der lieben Vogesenkette erkennen wir schon berühmte Reb- gelände, dann die finstern Tannentwälder und hin und wieder die Ueberreste alter, sagenumwobener Ruinen. Allseits reizende, wohlhabende Dörfer. Dort, das Schlachtfeld Turennes, hier, Dachstein, die ehemalige Feste der Straßburger Bischöfe. Bei Molsheim, einem einladenden, mittelalterlichen Städtchen, nähert man sich den Vogesen; auf dem Bahnhof reger Verkehr, da hier der Kreuzungspunkt der drei Bahnlinien nach Rothau, Schlettstadt und Zabern ist.

Etwas weiter dann das industriereiche Mutzig, mit ebenfalls mittelalterlichem Charakter und Schloß. Allmählich wird das Tal enger und landschaftlich schöner. Die Bahn führt an der plätschernden Breusch entlang; freundliche, saubere Dörferchen, bedeutende Sägewerke, zahlreiche, wunderbare Ausflugspunkte in die nahen, einladenden Berge. Nach Heiligenberg, Urmatt, Lützelhausen, Wisch, Hersbach, folgen die Industriestädtchen Schirneck und Rothau, deren Bahnhöfe

ständig an Bedeutung zunehmen. Das Tal erweitert sich alsdann wieder bei Fouday, wo ein imposanter Viadukt die beiden Uferseiten der Breusch verbindet. Bis Saales wird das Tal immer schmaler; die Stationen sind umrahmt von Koniferenwäldungen. Noch einige interessante Bahnbauten und man erreicht Saales mit dem Climont und dem Solamont im Hintergrunde. Nur ungern verläßt man diese lachende, lustige Gegend, um, durch den Lubine-Tunnel, in das Meurthe-Tal abwärts zu fahren; es ist viel breiter als das Breuschthal und erweitert sich rasch: bei Provencères schon erblickt man St. Dié und die von der Meurthe und deren Nebenbächlein gespeisten, silberschimmernden Wasser; rechts der Ormont, links die Côte Saint-Martin.

Wir haben von den Eröffnungsfeierlichkeiten der Bahnlinie Paris—Straßburg durch den zukünftigen Kaiser Napoléon III. gesprochen, als er noch Präsident der Republik war. In seiner Auflage von 1852 hat uns „der Große hinkende Bote“ eine ebenso interessante wie detaillierte Beschreibung der Einweihung gegeben, der die ganze begeisterte Bevölkerung, alle Verwaltungen, Kultusminister u. a. m. beizwohnten. Der Bischof selbst zelebrierte unter freiem Himmel und abends wurde das Münster feierlich beleuchtet.

Und im „Großen hinkenden Boten“ von 1834 finden wir eine nicht weniger interessante Beschreibung der ersten Eisenbahnen, die 1830 in England gebaut wurden. Der Artikel schließt mit folgender lustiger Betrachtung:

„Wie in England, plant man jetzt ebenfalls in Frankreich, Eisenbahnen anzulegen, wie sie daselbst, und in Saint-Etienne, seit einigen Jahren bestehen. Unsere Leser werden sicherlich gespannt sein, diese neuen Transportmittel kennen zu lernen, die nicht nur mit den Kanälen, ja vielleicht sogar auch einmal mit den Postkutschen Schritt halten werden....!

Tempora mutantur...
Der große Straßburger hinkende Bote.

Gemüse-, Blumen- u. Feldsamen, die bekannten Original- **V. MOSZBERGER,** Succ^r Saaten nur bei
STRASBOURG, Kaufhausgasse 17 (vis-à-vis Markthalle, Rabenbrücke). Katalog gratis.