

Inhalt

Vorwort	9
Politische und wirtschaftliche Verhältnisse in der Zeit der pfälzischen Eisenbahngründung	11
Der Verkehr ohne Eisenbahnen	15
I. Die Anfänge	17
Politische Impulse 17 • Die West-Ost-Linie 20 • Zwei Regierungen werden angesprochen 21 • Die Meinung Preußens 23 • Diplomatische Auskünfte 25 • Bayern, Preußen und Gesamtdeutschland 27 • Namhafte Pfälzer treten der Initiativgruppe bei 29 • Muster für ein Novum gesucht 31 • Zwischen München und Berlin 32 • Französische Aktivität 34 • Erneute Warnungen vor Baden 38 • Die Schritte des französischen Gesandten 40 • Die Ansicht des Königs 42 • Die preußischen Absichten 45 • Von den elsässischen Aktionen 47	
II. Der Entschluß	53
Die Aktienzeichnung läuft an 54 • Eine lebhafte Generalversammlung 57 • Die Chance für Speyer 58 • Die zweite Generalversammlung 59 • Zur Haltung des Staates 60 • Statuten und Aufbau der Verwaltung 63 • Gründung und Konzession 63 • Das Verhältnis zur Post 65 • Die Wirtschaft im Vordergrund 65 • Bedürfnis und Verkehr 67 • Die Techniker haben das Wort 67 • Tauziehen zwischen Bayern und Preußen 68 • Bedingungen für eine Zinsgarantie 73 • Ein Experte wird berufen: Paul von Denis 79 • Stimmen von draußen 82	
III. Der Bau beginnt	85
Die Ludwigsbahn 85 • Zwischen 1845 und 1848 86 • Die ersten Probefahrten 88 • Strecke Neustadt–Ludwigshafen wird eröffnet 90 • Geplänkel der Revolution 93 • Die ganze Strecke vollendet 94 • Die Bilanz des Jahres 1848 96 • Blick in die ersten Fahrpläne 114 • Schaffnerwesen und Verordnungen 115 • Der Postransport spielt sich ein 116 • Max Joseph von Lamotte 118 • Die Lauterburger Gesellschaft lebt auf 120 • Neue diplomatische Tätigkeit 122 • Weißenburg im Wettbewerb 124 • Neue Gefahr der Auflösung? 126 • Für und Wider in der Pfalz 130 • Die Verbindung mit Hessen 134 • Die Maximiliansbahn entsteht 143 • Technisches von der Maxbahn 145 • Zweites Gleis für die Ludwigsbahn 146 • Zweigbahn Homburg–Zweibrücken 147 • Zur Verkehrssituation um 1856 148 • Technik und Poesie der Lokomotive 150 • Zwei Bahnen – ein Organisationsplan 155 • Das Verwaltungsjahr 1858/59 der Maximiliansbahn 157 • Brückenschlag nach Baden wird vorbereitet: Winden–Karlsruhe 159 • Parlamentarische Vorgeschichte 161 • Bei Maxau über den Rhein 163 • Die Strecken Speyer–Germersheim und Homburg–St. Ingbert 165 • Bau und Betrieb zwischen 1859 und 1860 168 • Von Neustadt nach	

Dürkheim 169 • Die erste stehende Rheinbrücke 170 • Der Krieg von 1866 172 • Zweigleisig von Neustadt nach Winden 173 • Die pfälzischen Nordbahnen 173 • Von Landstuhl nach Kusel 174 • Durch das Alsenzthal 175 • Bergzabern findet Anschluß 176 • Erschließung des Queichtals und des Schwarzbachtals 177 • Pirmasens und seine Interessen 179 • Die Ausführung 181 • Pirmasens sucht Anschluß nach Kaiserslautern 183 • Von Germersheim nach Wörth 186 • Landau mit Germersheim verbunden 188

IV. Die Fusion

191

Lage bis zur Fusion: Unmittelbare Auswirkungen 192 • Schwere Jahre und neuer Aufschwung 193 • Im Schatten der Weltwirtschaftskrise 1873 bis 1879 195 • Erbitterter Konkurrenzkampf 199 • Der dritte Rheinübergang 200 • Zweibrücken (Lautzkirchen)–Saargemünd 201 • Die Projekte der Nordbahnen 203 • Durch das Zellertal von Marnheim nach Monsheim 203 • Von Dürkheim nach Monsheim 204 • Die Donnersbergbahn 206 • Die Strecke Freinsheim–Frankenthal 207 • Von der Eistalbahn 207 • Bei Speyer über den Rhein 208 • Blick auf den Finanzsektor 225 • Von Bexbach in die Saargruben 227 • Von St. Ingbert nach Saarbrücken 228 • Zweites Gleis Homburg–Ingweiler: Teilweiser Umbau des Bahnhofs Homburg 230 • Die Lautertalbahn 231 • Die Glantalbahn 233 • Fortsetzung Enkenbach–Eisenberg 238 • Seitenlinien und Zweigbahnen 239 • Schmalspurige Lokalbahnen 241 • Sie blieben Wünsche und Ideen: 245 • Landstuhl–Thaleischweiler–Biebermühle 247 • Landstuhl–Bergzabern 247 • Zweibrücken–Bitsch 247 • Weißenburg–pfälzische Westgrenze 249 • Pläne in der vorderen und südlichen Pfalz 250 • Albert von Jäger zum Gedenken 252

V. Bis zur Verstaatlichung

255

Entwicklung zwischen 1880 und 1884 256 • Von 1885 bis 1890 257 • Von 1892 bis zur Jahrhundertwende 259 • Kritik an der Eisenbahnpolitik 262 • Im neuen Jahrhundert 263

VI. Rückblick und Übersicht

269

Zum Personenverkehr 269 • Zum Güterverkehr 269 • Zur Verkehrslage 271 • Schiffsverkehr und Eisenbahn 271 • Von den Bahnanlagen in Ludwigshafen 273 • Von den sozialen Leistungen der Pfalzbahn 275 • Jakob von Lavale 277

Die Verstaatlichung. Schluß

279

Anmerkungen

285

Quellen- und Literaturverzeichnis

295

Anhang

301

Fotos

97–112, 209–224