

Württemberg-Hohenzollern als Land der französischen Besatzungszone

Das Streckennetz der Direktion Karlsruhe war nun vergleichsweise umfanglich geworden. Ende 1945 betrug es 1888,13 km, Ende 1946 dann 2241,93 km Bahnlinien. Seine Gesamtlage war wenig abgerundet, zumal es sich über zwei Länder, Baden und Württemberg-Hohenzollern, erstreckte. Zudem wurde es an zehn Punkten durch die Zonengrenze durchschnitten. Grenzbahnhöfe der französischen zur amerikanischen Zone waren für die Strecken:

Forchheim/Durmersheim : Karlsruhe – Rastatt
 Malsch/Muggensturm : Karlsruhe – Rastatt
 Brötzingen/Birkenfeld : Pforzheim – Calw
 Grundbach-Salmbach/Unterreichenbach : Pforzheim – Calw
 Schafhausen/Ostelsheim : Renningen – Calw
 Bonndorf/Ergenzingen : Herrenberg – Eutingen
 Bempflingen/Metzlingen : Plochingen – Tübingen
 Blaubeuren/Schelklingen : Ulm – Reutlingen bzw. – Riedlingen
 Dellmensingen/Rißtissen-Achstetten : Ulm – Aulendorf.

Durch die Zonengrenzziehung gelangte der Bahnhof Dettenhausen der Stichbahn Böblingen-Dettenhausen zur Direktion Karlsruhe. Im einzelnen war die Organisation durch die Zerreißung der alten Verbindungen recht schwerfällig geworden, ganz abgesehen von den kriegbedingten Zerstörungen und deren Auswirkungen. Eine für die Franzosen sehr bedenkliche und ansonsten eher kuriose Folge der zonenabhängigen Bahnorganisationen war, daß der Direktionsitz Karlsruhe seinerseits wieder einer anderen Direktion, nämlich Stuttgart, unterstand. Doch vermochte die französische Militärregierung daran nichts zu ändern, zumal die Amerikaner in Karlsruhe die Benutzung von Fernsprech- und Fernschreibeinrichtungen großzügig gestatteten und etwa auch bei der Beschaffung von Wohnraum für die französischen Bahnkontrolleure behilflich waren. In Freiburg, dem in Aussicht genommenen Sitz einer neuen gleichsam französischen Bahndirektion, hingegen war eine Bereitstellung von weiteren Wohn- und Büroräumen unmöglich, nachdem schon die badische Landesverwaltung von Karlsruhe nach Freiburg umgesiedelt worden war.

Wegen der militärischen Bedürfnisse der Alliierten ins Leben gerufene Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung hatten nur kurzen Bestand. So wurde etwa zur geordneten Durchführung des Nachschubs der Alliierten am 29. Mai 1945 von Amerikanern und Franzosen eine Superintendantur mit einem Generaldirektor an der Spitze in Esslingen errichtet. Dieser Stelle unterstanden die Direktionen Karlsruhe, Stuttgart und die östlichen Strecken der Direktion Saarbrücken, eine wichtige Nachschubstrecke also. Wegen der zwischen Amerikanern und Franzosen bestehenden Unstimmigkeiten aber war es kein Wunder, daß diese Einrichtung in Esslingen nur bis zum 1. September 1945 bestand.

Die spätere Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) hatte bereits einen Vorläufer gehabt, insofern als die Chefferie des D. O. C. F. gegen Jahresende 1945 offenbar erkannt hatte, daß die deutschen Eisenbahnbetriebe ohne gemeinsame deutsche Oberleitung kaum aufrechtzuerhalten waren. Wohl nur deshalb wurde am 17. Dezember in Speyer eine deutsche Oberdirektion der Eisenbahnen eingerichtet, die am 18. Januar 1946 ihre Tätigkeit aufnahm. Doch offenbar war diese Oberleitung der deutschen Eisenbahnen auf die Dauer kein die französische Besatzungsmacht zufriedenstellendes Instrument. Denn neben der Aufrechterhaltung des Militärverkehrs ging es der Besatzungsmacht vor allem darum, die stark mitgenommenen Eisenbahnen Frankreichs auf Kosten der deutschen Betriebs- und Verkehrsanlagen wieder aufzubauen. Dies führte unvermeidlich zu schweren Konflikten zwischen den französischen Bahnbeamten und ihren deutschen Gehilfen. Am 27. Mai 1946 wurde der Chef der gerade erst geschaffenen Oberbehörde, Oberpräsident Dr. Roser, seines Amtes bereits wieder von den Franzosen enthoben. Doch auch damit konnte die Militärregierung keine sie befriedigende Lösung erreichen. Deshalb hob der Chef des D. O. C. F. mit der Note Nr. 8 vom 13. Juni 1946 die genannte Oberdirektion wieder auf und unterstellte das gesamte deutsche Eisenbahnwesen in der französischen Besatzungszone in Deutschland erneut der alleinigen und