

sich die Gesamtzahl der Maschinen auf 66 bezifferte; der Stand der Wagen war 1031 Stück, worunter 557 Güterwagen; Unglücksfälle ereigneten sich sechs, worunter einer tödtlich.

1849.

Es muß hervorgehoben werden, daß der Betrieb der Bahn — in Folge der im Laufe des Jahres stattgehabten Revolution — verschiedene Störung erlitten, und daß nicht allein während, sondern auch lange Zeit nach der Revolution eine ganz bedeutende Verminderung der Frequenz und der Einnahme stattfand; die Benützung der Bahn und des Transportmaterials zu Extrazügen mit ungeheureren Massen von Freischaaaren, Kriegsmaterial und Truppen der verschiedensten Art ist während dieser Zeit außerordentlich groß gewesen. Der Erfas der Kosten für alle jene außerordentlichen Transporte ist aber entweder gar nicht, oder doch nur in sehr beschränktem Maße geleistet worden.

Es kursirten zwischen sämtlichen Stationen der Hauptbahn vom 1. Januar bis 1. Mai täglich nur 4 Personenfahrten,

„ 15. Oktober „ 31. Oktober „ „ 3 „

„ 1. Mai „ 15. Oktober „ „ 4 „

außerdem ein Güterzug in jeder Richtung. Die Zahl der Angestellten belief sich auf 757. Die Zahl der Wagen ist um 15 Stück zurückgegangen, nämlich mit 1016 Stück gegenüber der des verfloffenen Jahres mit 1031 Stück.

Unglücksfälle kamen sieben vor, worunter zwei tödtliche. Lokomotivführer Hof erhielt Verwundung durch eine Kugel in den Oberschenkel und zwei Schrotschüsse an den Hals und Brust. Beim Herannahen des Abendzuges von Baden-Dos begab sich nämlich ein Detachement von ungefähr 300 Mann bei dem Uebergang der Wartstation No. IX auf die Bahn, sperrten diese und zwangen den Lokomotivführer, anzuhalten. Da dieser, trotz den ihm zu Gebot stehenden Mitteln, nicht gleich anhalten konnte, glaubten die Soldaten, er wolle nicht anhalten und feuerten 20 bis 30 Schüsse auf den Führer und den Zug.

Mehrere Bahnstrecken wurden durch die Freischaaaren zerstört,

so u. A. in Schliengen, wo auch die Eisenbahnkasse durch den damaligen Zivilkommissär Meff im Namen der provisorischen Regierung weggenommen wurde. Meff wurde in Freiburg standrechtlich erschossen.

Die Bahnstrecke zwischen Freiburg und Schliengen war mehrere Tage für die Fahrten unterbrochen. Die Herren Generaldirektor Zimmer, Bauath Kuppert, Bahningenieur Günther, Bahnmeister Krumm und Führer Gretsch versuchten es, mit einer leeren Maschine von Freiburg nach Schliengen behufs Rekognoszirung zu gelangen, und als sie in der Nähe von Auggen Struwe mit einer großen Anzahl Freischaaaren wahrnahmen, fuhren sie gegen Müllheim zurück, wo auch schon der Bahnhof mit Freischaaaren besetzt war, von denen sie mit einem wahren Kugelregen empfangen wurden, glücklicherweise ohne jemand dieser Herren zu treffen.

Mit Rückdampf gelangten sie wieder nach Schliengen, und fuhren, nachdem die Maschine unfahrbar gemacht war, bei Steinstadt über den Rhein und durch das Elß über Altbreisach nach Freiburg zurück.

1850.

Zur Raufe des Betriebsjahres erhielt der Fahrdienst dadurch eine Störung, daß am 1. August zwischen Schallstadt und Renzingen eine steinerne Brücke der Eisenbahn durch ungewöhnliches Hochwasser zerstört wurde. Durch rasche Herstellung einer Nothbrücke gelang es, diese Unterbrechung des regelmäßigen Betriebs schon nach wenigen Tagen zu beseitigen.

Bei großen Schneefälle und Schneewehungen fuhr Großherzog Leopold mittelst Extrazug von Dös nach Karlsruhe. Dieser Zug konnte nicht weiter wie nach Ettlingen gelangen und mußte der Großherzog bei dem damaligen Expeditor Herrn Weiß übernachten. Selbst von der Stadt Ettlingen konnten wegen der Schneewehungen keine Lebensmittel nach dem dortigen Bahnhofs beigebracht werden. Tausende von Arbeitern der Umgegend wurden zur Beseitigung des Schnees herbeigezogen, bis am nächsten Tag die Bahn wieder befahren werden konnte.

Der Ertrag der Bahn war immer noch nicht den Ergebnissen der Betriebsperiode vor dem Jahre 1848 gleichgekommen.

Die Gesamtzahl der Wagen hat sich dieses Jahr auf 1015 Stück gestellt.

Unglücksfälle ergaben sich fünf ohne Todesfall.

1851.

Die Betriebsöffnung der Bahnstrecke von Sfringen nach Haltungen erfolgte am 22. Januar, während der Gütertransport auf dieser Strecke erst am 1. Februar eingeführt wurde. Die Anzahl der Personalfahrten wurden auch in diesem Jahre weder im Winter- oder Sommerdienst gegenüber dem verfloffenen Jahre vermehrt.

Am 15. Oktober wurde der elektro-magnetische Telegraph, welcher sich von Mannheim bis Haltungen, einschließlich der Seitenbahnen, an der Bahnlinie hinzog, der Benützung des Publikums und der Großh. Staatsbehörden übergeben.

Der telegraphische Verkehr beschränkte sich übrigens nur auf das Inland mit 10 Telegraphenstationen, nämlich Mannheim, Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Rastatt, Baden, Rühl, Offenburg, Freiburg und Haltungen. Die Gebühr für die Depesche war je nach der Entfernung erhoben. In dieses Jahr fällt auch die Perforierung der Brücke bis Offenburg durch Hochwasser. Es mußte das Verbringen der Reisenden und deren Gepäck vermittelst Omnibus von Offenburg nach dem Bahnwartshause bei Offenburg erfolgen. Ebenso mußte der Transport der Güter auf der Landstraße von Offenburg bis in den Bahnhof zu Dinglingen geschehen.

Die Anzahl der Transportwagen ist wie im verfloffenen Jahre die gleiche geblieben.

Es ergaben sich sieben Unglücksfälle ohne Todesherbeiführung.

1852.

Die Organisation des Dienstes hat, abgesehen von der Errichtung zweier Bahn-Inspektionen, einer Inspektion der Magazine und Werkstätten, sowie einer Inspektion des Transportdienstes, keine Veränderung erfahren.

Das erste Geleise zwischen Langenbrücken und Wiesloch wurde umgebaut und größtentheils mit neuen Lang- und Querschwellen, sowie mit neuen Signalschienen versehen. Die Dauer der ursprünglich verwendeten unthansirten Langschwellen aus Forstenholz und Schienen (Brückschienen) hat ungefähr 9 Jahre betragen.

Der Bestand der Lokomotiven war 66 Stück. Die Anzahl der Transportwagen hat sich nicht vermehrt.

Unglücksfälle waren 10 ohne Erfolg des Todes zu verzeichnen.

1853.

Ein bedauerlicher Unfall war am 23. Mai zu beklagen, da die Maschine des landaufwärtsgehenden Schnellzugs zwischen den Stationen Ettlingen und Malsch aus den Schienen kam und über den Bahndamm hinunterstürzte, wodurch der plötzliche Tod des Führers herbeigeführt wurde. Als wahres Glück kann es genannt werden, daß weder das übrige Dienstpersonal noch Passagiere Verletzungen erhielten und zwar durch den Umstand, daß der ganze Zug auf den Schienen weiter fortrollte, während die Maschine, wie schon erwähnt, den Bahndamm hinuntergeworfen wurde.

Am 20. Juli wurde mit der französischen Ostbahn, am 1. September mit dem mitteldeutschen Eisenbahnverbande, und am 1. Oktober mit der königlich württembergischen Bahn ein direkter Personen-, Gepäck- und Equipagentransport eingeführt. Auch wurde die Abgabe von Hundreisebilleten in's Leben gerufen. Die thansirten Langschwellen von Forsten- und Tannenholz haben sich sehr schlecht bewährt und mußte zum Umbau längerer Strecken geschritten werden.

Die Anzahl der Angestellten belief sich auf 765. Die Anzahl der Transportwagen hat sich nur um 5 Stück vermehrt.

Unglücksfälle sind 3 mit einem tödtlichen Erfolg anzuführen.

1854.

In der Organisation des Dienstes trat insoferne eine Aenderung ein, als die verwaltende Oberbehörde die Benennung „Direktion der Großh. badischen Verkehrs-Anstalten“ erhielt, während diese noch im Jahre 1842 mit Großh. Oberpostdirektion und vom Jahre 1843 mit

Direktion der Großh. Posten und Eisenbahnen bezeichnet war. Die im Jahre 1852 errichteten zwei Bahninspektionen und die Inspektion der Eisenbahnmagazine und Werkstätten wurden im Laufe dieses Jahres aufgehoben und deren Dienstgeschäfte, nämlich: die Beaufsichtigung der Bahn und der Magazins- und Werkstätdienst mit Ausnahme jenes der Station Karlsruhe den betreffenden Eisenbahnämtern und bezw. den bei diesen angestellten Bezirksingenieuren übertragen.

In Karlsruhe wurde eine Verwaltung der Eisen-Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins mit einem besonderen Vorstande errichtet.

Die Inspektion des Transportdienstes endlich wurde der Direktion einverleibt.

In diesem Jahre wurde die Wänderung der Spurrweite der Bahn und des Transportmaterials begonnen und im Jahre 1855 vollendet.

Die Spurrweite der badischen Bahn betrug 5,33 Fuß bad. = 5' 3" engl., die allgemeine Spurrweite beträgt 4,78 bad. Fuß = 4' 8 1/2" engl., daher mußte eine Verringerung von 0,55 bad. Fuß = 6 1/2" engl. ausgeführt werden. Die Wänderung der Spurrweite, des Transportmaterials und zwar an 66 Lokomotiven, 65 Tendern und an 1133 Wagen, begann am 15. April. Mit dem Umbau der Bahn wurde im Anfang Mai begonnen. Zunächst wurden zwischen Heidelberg und Mannheim sowie zwischen Appentweier und Sehl eines der beiden Geleise umgebaut.

Zwischen Freiburg und Haltingen, wo auf dem zweispurigen Bahndamme nur ein Geleise vorhanden war, wurde das zweite neu hergestellt. Die Verlängerung der Bahn von Haltingen bis Basel, welche gleichzeitig in Angriff genommen war, wurde zu gleicher Zeit mit dem zweiten Geleise zwischen Haltingen und Freiburg fertig. Vom 9. November ab wurden die ersten Züge auf dem engen Geleise in Cours gesetzt und es begann damit die Periode, welche bis zum 26. März 1855 dauerte und in welcher gleichzeitig auf dem engen und dem weiten Geleise gefahren werden mußte.

Auf der 0,6 Meilen langen Seitenbahn zwischen Doss und Baden, welche nur einspurig ist, mußte zur Vornahme der Spurränderung der Betrieb eingestellt werden; die Arbeiten wurden übrigens

so rasch betrieben, daß schon nach drei Tagen die Wiedereröffnung auf enger Spur erfolgen konnte.

Zudem daß der Betrieb während der Periode der Spurabänderung an und für sich schon sehr schwierig war, kam auch gerade in der strengsten Bauperiode, wo sich alle Arbeiten zusammendrängten und wo eine große Menge dienstlicher Materialtransporte nöthig waren, nämlich zwischen dem 1. September 1854 und 1. April 1855, ein außerordentlicher lebhafter Güterverkehr, so daß 3 bis 5 Güterzüge in jeder Richtung befördert werden mußten. Demungeachtet ging die ganze Periode ohne einen nennenswerthen Unfall und ohne erhebliche Störung vorüber.

Im Anfang des Jahres waren noch 66 Maschinen vorhanden, welche in den Jahren 1840 bis 1848 geliefert wurden. Zehn weitere Maschinen (für Schnellzüge) wurden in diesem Jahre in Bau genommen und davon vier noch vor Schluß des Jahres abgeliefert. Der Wagenpark wurde im Laufe des Jahres um 95 Stück vermehrt. Außerdem wurde die schon im Jahre 1853 begonnene Umwandlung der Stehwagen theils zu Personenwagen I, II. und III. Klasse, zum größten Theil aber zu Güterwagen in diesem Jahre zu Ende geführt.

Bis zum Spätjahr 1854 waren sämtliche Bahnhöfe zur ungehinderten Benützung für den Betrieb mit beiden Spuren hergestellt und so rasch wurden die sehr schwierigen und mitunter gefährlichen Arbeiten der Spurabänderung und Geleiseneuerung in den Bahnhöfen vollzogen, daß die erste Probefahrt auf enger Spur schon am 20. Oktober von Karlsruhe nach Heidelberg, die zweite am 6. und 8. November von Karlsruhe bis Mannheim und an den Rheinhafen, die dritte am 27. November von Karlsruhe nach Rehl und Offenburg und endlich die vierte am 13. Dezember von Offenburg nach Freiburg vorgenommen werden konnte. Nach der Einstellung des Betriebs auf dem weiten Geleise, was am 26. März 1855 geschah, wurde unterweilt zur Spurabänderung dieses Geleises geschritten und dieselbe im Laufe des Frühljahrs zu Ende geführt.

In diesem Jahre waren leider 15 Unglücksfälle zu verzeichnen, wovon 3 mit tödtlichem Erfolge.

1855.

Am 20. Februar wurde die weiter eröffnete Strecke von Halingen bis Basel in Betrieb genommen. Das bisher in Halingen bestandene provisorische Post- und Eisenbahnamt wurde gleichzeitig nach Basel verlegt, wie ebenso in Mannheim am 1. Februar eine Gütere Expeditionsstelle im Rheinhafen errichtet wurde. Am Schlusse des Jahres beliefen sich die Maschinen auf 77 Stück. Der Wagenpark wurde in diesem Jahre um 185 Stück vermehrt. Auf den Stationen Karlsruhe und Durlach wurden die definitiven Güterschoppen in Bau genommen, welche in den ersten Wochen des folgenden Jahres benutzt werden konnten. Die Kopfzahl der Angestellten bezifferte sich auf 770.

Unglücksfälle waren 6 zu verzeichnen, worunter 2 mit Tod. Die Reineinnahme der Bahn hat sich in diesem Jahre auf 2 027 490 fl. 26 kr. beziffert.

1856.

Am 4. Februar wurde die Bahnstrecke von Basel bis Säckingen und am 30. Oktober von Säckingen bis Basel eröffnet. Der Ertrag der Bahn hat sich abermals gehoben, wozu die erhöhten Schnellzugstagen, die Aufnahme einer größeren Zahl von Stationen in den direkten Verkehr mit auswärtigen Bahnen und die Eröffnung der Bahnstrecke von Basel bis Säckingen bezw. Waldshut beigetragen hat.

Das Anlagekapital der Eisenbahn hat eine Verzinsung von 5 % ergeben.

Durch Untauf von weiteren Maschinen belief sich deren Anzahl auf 82, während der Wagenpark sich auf 2390 bezifferte.

Zahl der Angestellten 870.

1857.

In diesem Jahre sind keine neuen Bahnstrecken dazu gekommen und betrug die Bahn 77,63 bad. Wegstunden. Es sind zur Erleichterung des Verkehrs mancherlei zweckmäßige Einrichtungen getroffen worden, worunter man namentlich die weitere Aufnahme von Stationen in den direkten Verkehr, die Lagermäßigung für mehrere

Hauptartikel und das Aufheben der III. Klassen im Güterverkehr zählen kann, in deren Folge der Ertrag der Bahn sich wieder um Bedeutendes gehoben hat. Der Vorrath der Maschinen war der gleiche wie im verfloffenen Jahre, während die Anzahl des Wagenparkes sich durch Anschaffung von weiteren 38 Wagen, worunter 30 Güterwagen, auf 1428 Stück beziffert. Die noch mit Brückschienen und Langschwellen belegten Strecke zwischen Bühl und Appenweier und zwischen Offenburg und Dinglingen wurden in das Querschwellensystem unter Anwendung von 4" hohen Wignolschienen umgebaut.

Umfangreiche Vergrößerungen von Gebäuden und Güterschoppen sowie wesentliche Erweiterungen der Geleise in den Bahnhöfen mußten erfolgen.

1858.

Auch in diesem Jahre ist keine weitere Bahnstrecke dem Betrieb übergeben worden.

Direkter Verkehr wurde eingerichtet, hinsichtlich der Personen und des Gepäcks, mit den Pfälzischen Bahnen, der Hessischen Ludwigs- und der Königl. Preussischen Saarbrücker-Bahn und hinsichtlich der Güter mit der Schweizer Nordostbahn.

Zwei neue Maschinen für Schnellzüge wurden angeschafft; der Gesamtvorrath belief sich deshalb am Schlusse des Jahres auf 84 Stück.

Die Verbindungsbahn zwischen Mannheim und der Main-Neckar-Bahn und Friedrichsfeld wurde in's Querschwellensystem mit Anwendung von Wignolschienen umgebaut.

Vielseitige Vergrößerungen von Bauten mußten erfolgen und wurden namentlich zwanzig nur als Wachlokale hergestellte Bahnwärtshäuschen zur Benützung als Wohnungen vergrößert.

Die Kopfzahl der Angestellten erhöhte sich auf 970.

1859.

Im Monat August wurde von der Bahn von Durlach nach Mühlacker die Strecke Durlach—Wilferdingen und die Strecke Waldbut bis Mitte Rhein zum Anschluß an die Nordostbahn dem öffent-

lichen Verkehr übergeben. Die Gesamtlänge der Bahn belief sich Ende dieses Jahres auf 48,49 Meilen, wovon 36,80 Meilen mit doppelten Geleisen und 11,69 Meilen mit einfachen Geleisen versehen waren.

Durch Anschaffung von weiteren sechs neuen Maschinen wurde die Anzahl auf 90 erhöht; die Anzahl der Wagen war 1483 Stück. Durch den im Monat Juli in der Gegend von Offenburg eingetretenen Hagelschlag erhielten die Bahnhofgebäude in Offenburg erhebliche Beschädigungen. Die Strecke zwischen Dinglingen und Offenburg wurde in's Querschwellensystem mit stärkeren Signalschienen umgebaut.

In Baden wurde die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und durch einen fürstlichen Wartsaal und eines Telegraphenbureaus zur Ausführung gebracht; ebenso wurden bei einer großen Anzahl von Bahnpärterhäusern die Wohnräume vergrößert.

1860.

Weder die Bahnlänge noch die Vermehrung der einfachen Geleise hat sich in diesem Jahre vergrößert.

Für die Beförderung von Personen und Gepäck wurden noch verschiedene Stationen der Rheinischen Bahn, der k. k. priv. Oesterr. Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Belgischen Staatsbahnen und der Rheinischen Centralbahn direkte Verbindungen hergestellt; ebenso hinsichtlich der Güterbeförderung, nach mehreren Stationen des Rheinischen Eisenbahnverbandes, der vereinigten Schweizerbahnen, der Main-Rhein-Eisenbahn und der Königl. bayr. Staatseisenbahn (über Darmstadt). Außerdem wurde noch ein direkter Zug zwischen Wien und Paris eingerichtet, wodurch der Verkehr um ein Namhaftes gesteigert worden ist.

Gegen das vorige Jahr wurden 120 948 Personen und 2 262 228 Zentner Güter mehr befördert, wodurch auch der Ueberschuß um 262 382 Gulden gestiegen ist.

Die Strecken Dos-Baden und Kehl-Appenweier (nördliches Geleise) wurden auf Querschwellen mit Balkschienen umgebaut.

Sechs neue Maschinen kamen hinzu, wodurch der Stand 96 betrug, während jener des Wagenparks sich auf 1595 Wagen erhöhte.

Die Anschaffungskosten sämtlicher 96 Lokomotiven nebst den Tendern betragen 2 589 086 Gulden und 51 Kreuzer, jene für Personenwagen und Lastwagen 3 398 011 Gulden und 47 Kreuzer.

Die Zahl der Angestellten betrug 1069.

1861.

Dem öffentlichen Verkehr wurden im Laufe dieses Betriebsjahres übergeben:

am 1. Mai die Strecke Kehl alter Bahnhof bis neuer Bahnhof,

„ 11. „ „ „ „ neuer Bahnhof bis Mitte Rheinbrücke,

„ 4. Juli „ „ „ Wisserdingen bis Pforzheim.

Die Strecken zwischen Mannheim und Friedrichsfeld, zwischen Heidelberg und Basel und zwischen Appenweier und Kehl, Mitte Rheinbrücke, waren mit doppeltem Geleise, die übrigen Strecken dagegen mit einfachem Geleise versehen.

Zur Erleichterung des Personenverkehrs wurde die Einrichtung getroffen, daß im innern Verkehr Abonnements-Karten und an Sonn- und Feiertagen Hin- und Rückfahrtsbillete zwischen den wichtigeren in einer Entfernung von 10 Meilen gelegenen Stationen, und solche Hin- und Rückfahrtsbillete auch mit verschiedenen Stationen der Rheinischen Bahnen und der schweizerischen Nordostbahn, daß ferner Billete mit Tagermäßigungen für Auswanderer und zur Fahrt auf den Dampfschiffen der Rbdn-Düsseldorfer Gesellschaften ausgegeben werden.

Sodann trat ein direkter Verkehr mit London über Rbdn und Ostende, sowie über Kehl, Paris und Calais und mehreren anderen Bahnen ins Leben.

In diesem Betriebsjahr sind gegen das Vorjahr 503 024 Personen und 2 572 800 Zentner Güter mehr befördert worden.

Der Ueberschuß ist von 2 562 681 Gulden auf 3 387 909 Gulden gestiegen.

Auf der Station Karlsruhe kam eine weitere Lokomotiv-Remise