

zur Unterbringung von 12 Maschinen sowie einer Wagenwerkstätte zur Ausführung.

Umfassende Umbauten von mehreren Stationsgebäuden, Güterschuppen, Bureauräumlichkeiten zc. mußten ebenfalls stattfinden. Die Anzahl der Lokomotiven erhöhte sich von 96 auf 104 und die der Transportwagen von 1595 auf 1960.

Personalstand 1129.

1862.

Dem öffentlichen Verkehr wurden im Laufe des Betriebsjahres übergeben:

am 1. Jan. die Strecke Pforzheim—Mühlacker;

„ 15. „ „ „ Waldshut—Konstanz.

Die Länge der Bahn 75,71 geogr. Meilen, wovon 37,01 geogr. Meilen Doppelgleis und 38,70 geogr. Meilen einfaches Geleis.

In Konstanz wurde ein Eisenbahnamt und in Schaffhausen eine Eisenbahnbetriebskasse errichtet.

Durch die Eröffnung der genannten zwei Bahnstrecken wurden zwei weitere Anschlüsse an fremde Bahnen, und zwar an die Königl. Württemb. Bahn in Mühlacker und an die Schweizerische Nordostbahn in Schaffhausen erzielt.

Am 8. Januar wurde die gemeinschaftlich mit der Pfälzischen Bahn errichtete Trajektanstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen zum Ueberfahren von Eisenbahnfahrzeugen über den Rhein dem Betrieb übergeben, mittelst welcher im Betriebsjahre 42 620 Wagen mit 2 930 287 Zentnern transportirt worden sind.

Ein direkter Personen- und Gepäckverkehr wurde zwischen einigen Hauptstationen der badiſchen Bahnen einerseits und Mailand über Chur bezw. über den St. Gotthard andererseits und durch Einrichtung von Durchgangsverkehren zwischen mehreren anderen Bahnen hergestellt. Ähnlich verhielt es sich mit dem Gütertransport, der einen vielseitigen, direkten und Durchgangsverkehr erhielt.

Mannheim erhielt ein weiteres provisorisches Maschinenhaus von vier Lokomotiven, wie überhaupt mehrfache ausgedehnte Bauten in den Stationen Karlsruhe, Baden, Offenburg, Kiesel, Kenzingen,

Emmenzingen, Riegel, Mühlheim und Efringen; Denzlingen, Albrück, Lausenburg und Waldshut vorgenommen wurden.

Freiburg erhielt ein neues Maschinenhaus für 6 Lokomotiven.

15 Maschinen gingen zu, somit Bestand 140, 195 Wagen gingen zu, somit Bestand 2716.

Sämmtliche Lokomotiven kosteten 3 953 086 Gulden 54 Kreuzer.

„ Transportwagen „ 6 105 225 „ 3 „

Kopfsahl der Angestellten 1665.

1864.

Eröffnungen weiterer Strecken kamen in diesem Jahre nicht vor. Die Betriebskasse Schaffhausen wurde zum Eisenbahnamt erhoben. Für die Beförderung von Reisenden und Gepäck hat man nunmehr eine direkte Verbindung zwischen Paris und Konstantinopel über Regl, Mühlacker, München, Wien und Rustendje eingerichtet und in Folge der Betriebseröffnung auf der Strecke der Pfälzischen Magbahn von Winden bis an den Rhein einen direkten Verkehr zwischen badischen und pfälzischen Stationen über Mayau hergestellt.

Bahn und Gebäude haben in diesem Jahre wieder umfassende Erweiterungen und Erneuerungen erhalten, so in Heidelberg mit Erweiterung der Bahngleise für den Betrieb der Oberrheinbahn, in Weingarten und Denzlingen mit Errichtung von Güterschuppen, in Ettlingen, Rastatt und Albrück mit Errichtung von Verladeeinrichtungen etc. Bahnwartwohnungen mußten 6 vergrößert werden, wie ferner 16 Bahnwartshäuser kleine Stallungen zugewiesen erhielten.

Personalstand 1923.

1865.

Die neuerrichteten Strecken waren:

am 1. Juli die Strecke Mayau bis Mitte Rheinbrücke (seit

8. Mai schon für den Gütertransport allein benutzt);

am 15. November die Strecke Dinglingen bis Lahr.

An der Bahn und an einer großen Anzahl von Gebäuden wurden erhebliche Veränderungen vorgenommen, so in Kirchheim die Errichtung einer Haltestelle für Personenverkehr, in Weingarten und

Kastatt neue Güterschuppen, in Basel das neue Wohngebäude für Niederbedienstete der Zoll- und Eisenbahnverwaltung, die Vergrößerung von 10 Bahnhauptshäusern mit Stallungen u.

Bestand an Maschinen 155 Stück;

" " Wagen 2718 Stück, worunter 2013 gedeckte und ungedeckte Güterwagen.

Personalbestand 1999.

1866.

Neue Bahnen kamen in diesem Jahre hinzu:

am 2. Juli die Zweigbahn Strecke Offenburg—Harfach;

" 25. August die Zweigbahn Strecke Mosbach—Osterburken;

" 6. Septbr. " " " Singen—Engen;

" 1. Novbr. " " " Osterburken—Würzburg.

Die Länge der Bahn betrug Ende des Jahres 96,94 Meilen.

Von neuen Einrichtungen sind zu erwähnen:

die Herstellung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen der badischen Station Würzburg und Stationen der pfälzischen Bahnen über Mannheim,

die Einrichtung der Station Karlsruhe Mühlbürger Thor auch für den Gütertransport, sowie mehrfache Erweiterungen in den bereits bestehenden direkten Verbindungen.

Im Laufe dieses Jahres mußte in Folge der eingetretenen Kriegereignisse mit den Mitteln für bauliche Zwecke zurückgehalten werden und wurden deshalb auch nur die dringendst nöthigen Arbeiten an Bahn und Gebäuden vorgenommen.

Fünf Stationen wurden mit freistehenden drehbaren Hebrahnen versehen und im neuen Aufnahmsgebäude zu Konstanz wurde die Einrichtung zur Gasbeleuchtung getroffen.

41 neue Maschinen wurden angeschafft, wodurch sich die Gesamtzahl auf 196 Stück stellt. Ebenfalls sind 84 Personenzüge, 493 Güterwagen und 8 Postwagen dazugekommen, wodurch sich die Gesamtzahl auf 3303 erhöhte.

Die Kopfzahl der Angestellten betrug 2117.

1867.

Während des Jahres kamen neue Bahnen hinzu:

- am 20. Juli die Zweigbahn Radolfzell bis Stockach;
- " 10. August die Zweigbahn Mannheim bis Mitte Rhein
(seit 25. Februar schon für den Güterverkehr allein benützt);
- " 10. Oktober die Zweigbahn Lauda bis Hochhausen (vom
1. November an auch für den Güterverkehr).

Stand der Bahnstrecke am Schlusse des Jahres 101,14 Meilen.

Nachdem am 25. Februar die Brücke über den Rhein bei Mannheim soweit vollendet war, daß sie für den Gütertransport verwendet werden konnte, wurde die am 8. Januar 1863 in Gemeinschaft mit der pfälzischen Bahn errichtete Trajekt-Anstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen aufgehoben.

Von neuen Einrichtungen sind zu erwähnen: der direkte Personen- und Gepäckverkehr mit Mailand über Basel und Waldshut. Außerdem wurden die bestehenden direkten Verbindungen sowohl im Personen-, als im Güterverkehr namhaft erweitert.

Wesentliche Bahn- und Gebäudeveränderungen fanden statt: In Mannheim zwei größere Fruchtlager-schuppen und Anlage einer Wasserstation. In Heidelberg ein weiteres Geleise für den Verkehr der Oberrheinbahn. In Bruchsal ein neues Maschinenhaus. Auf der Strecke zwischen Pforzheim und Wilferdingen die Legung eines zweiten Geleises. In Appenweiler ein neuer Güterschuppen. In Rühl ein weiterer Güterschuppen für die unter Zollkontrolle stehenden Güter. In Dinglingen eine Erweiterung des Planums und der Geleise für die Einmündung der Bahner Bahn. In Rheinfelden ein neuer Wartesaal I. und II. Klasse. Gieß Maschinen kamen dazu, somit Stand 207 und 451 neue Wagen, worunter 353 Güterwagen. Bestand derselben 5910 Stück.

Stand des Personals wie im verfloßenen Jahre, nämlich 2117.

1868.

Im Laufe dieses Jahres kamen neue Linien dazu:

- am 15. Juni die Zweigstrecke Eugen—Donauerschingen;

am 25. Juni die Zweigstrecke Meckesheim—Nappena;u;

„ 15. Okt. „ „ Hochhausen—Wertheim.

Es waren im Betrieb 112,17 geogr. Meilen, wobei noch 72,20 Meilen mit einfachen Geleisen versehen waren.

Ebenfalls in diesem Jahre fanden vielseitige Veränderungen an der Bahn und an den Gebäuden statt. In Heidelberg wurde der hölzerne Dachstuhl auf der Wagenwerkstätte durch einen Brandausbruch zerstört.

Rheinfelden erhielt ein neues Salzlagermagazin. Die Anzahl der Maschinen erhöhte sich auf 223 und die der Wagen auf 4580. Angestellte waren es 2788.

1869.

Neu in Betrieb genommene Bahnen waren:

am 5. April die Zweigbahnstrecke Nappena;u Saline für Güter;

„ 1. Juni „ „ von Kastatt nach Gernsbach;

„ 5. August „ „ Nappena;u—Jagstfeld;

„ 16. „ „ „ Donaueschingen—Billingen;

„ 23. Oktbr. „ „ Königshofen—Mergentheim;

Ausgedehnte Erweiterungen der Bahnhöfe und Gebäude waren erforderlich:

Baden erhielt ein neues Telegraphenbureau, 2 Stationen wurden mit sogenannten Vorkrahnen zum Heben von schweren Lasten, 7 Stationen mit freistehenden Hebkrahnen, 6 Stationen mit Wandkrahnen und 30 Stationen mit befahrbaren Brückenwagen versehen.

Zahl der Maschinen 236 und der Wagen 4659.

Zahl der Angestellten 2950.

1870.

Neue Bahnstrecken kamen im Laufe des Jahres dazu:

am 3. Februar die Zweigbahnstrecke Stockach—Meßkirch;

„ 4. August „ „ Mannheim—Karlsruhe
(Rheinbahn).

Gesamtlänge der Bahn 129,52 geogr. Meilen.

Die kriegerischen Ereignisse haben auf den Betrieb in außer-

gewöhnlich hohem Grade gewirkt, die Betriebsmittel in so umfangreichem Maße in Anspruch genommen, daß auf größeren Strecken längere Zeit hindurch die regelmäßigen Fahrten ganz oder theilweise eingestellt werden mußten.

Kurz nach dem im Monat Juli ausgebrochenen Kriege veranlaßten mehrere aus strategischen Gründen vorgenommene Bahnstörungen eine 3 Wochen lange Einstellung des Betriebs auf den Strecken Rastatt—Offenburg—Hausach, Appenweiler—Kehl und Dos—Baden und fast eben so lange war man genöthigt, wegen Beförderung der im Aufmarsch begriffenen beiden hayerischen und norddeutschen Armeekorps auf den Strecken Würzburg—Heidelberg—Jagstfeld—Meckesheim und Heidelberg—Mannheim den regelmäßigen Dienst auf einen Zug in jeder Richtung zu beschränken.

Die Sprengung der Rheinbrücke bei Kehl hatte für den Verkehr zwischen Kehl und Straßburg eine viermonatliche, und die Abführung der Schiffsbrücke bei Magau für den Verkehr zwischen Magau und Maximiliansau eine 2 Wochen lange Unterbrechung der direkten Verbindung zur Folge und im ferneren Verlaufe des Krieges mußte, wegen Bedrohung von französischer Seite her, auf den Strecken Offenburg—Freiburg—Basel einige Tage hindurch der Betrieb eingestellt und das Transportmaterial auf weniger ausgesetzte Strecken geschafft werden. Dadurch wurden die finanziellen Ergebnisse in diesem Jahre namhaft geschmälert.

Zum Transport von Truppen, Verwundeten und Kranken, Personal der freiwilligen Krankenpflege, Armeematerial, Verpflegungsgegenständen und Gefangenen auf verschiedenen Linien, außer einer sehr großen Anzahl Transporte in gewöhnlichen Zügen, wurden im Ganzen 1478 Extrazüge gestellt, wozu noch 655 Züge mit Militär und 229 Züge mit Munition, Proviant u. auf dem zweiten Geleise (Verbindungsbahn) zwischen Mannheim und Friedrichsfeld gerechnet werden müssen, welche mit Zügen der Main-Neckar-Bahn befördert worden sind.

Bauliche Herstellungen waren auf das geringste Maß reduziert. Die beim Ausbruch des Krieges zerstörten Bahnstellen bis Appenweiler und Biberach wurden wieder hergestellt, ebenso die zerstörte

Bahndurchfahrt am westlichen und die theilweise gesprengte Ringbrücke am östlichen Ende des Bahnhofes Kehl.

An Stelle des gesprengten Theils der Kehler Rheinbrücke ist eine hölzerne Nothbrücke errichtet worden.

18 Maschinen wurden angeschafft und dadurch der Stand auf 254 erhöht. Anzahl der Wagen wie im verflossenen Jahre, nemlich 4659. Angestellte waren es 3160.

1871.

Wie schon erwähnt, hatten die durch die Großh. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnen, Staatsbahnen sowohl, wie Privatbahnen, am Schlusse des verflossenen Jahres eine Ausdehnung von 129,52 geogr. Meilen.

In diesem Jahre und zwar am 16. September kam die Zweigbahn von Freiburg nach Altbreisach mit 3,08 geogr. Meilen dazu.

Bauten an der Bahn und an den Gebäuden sind hervorzuheben:

Erweiterung der Bahnhöfe in Freiburg wegen der Breisacher Bahn, zu Basel wegen der Verbindungsbahn mit dem Centralbahnhof, in Konstanz wegen Einmündung der Bahn von Romanshorn. Dort kam auch ein besonderes Gebäude für die Zollabfertigung zur Ausführung.

Fahrbare Brückenwagen erhielten 17, Hebebrücken 11 Stationen. Mit dem Bau eines neuen für 20 Lokomotiven bestimmten Maschinenhauses in Karlsruhe wurde begonnen.

Durch Anschaffung von 10 weiteren Maschinen erhöhten sich dieselben auf 264 Stück.

Beim Wagenpark sind 70 Personenwagen, 20 Gepäckwagen und 338 Güterwagen dazu gekommen, wodurch sich die Gesamtzahl auf 5087 stellt. Die Zahl der Angestellten belief sich auf 3373.

1872.

Neue Strecken wurden nicht in Betrieb genommen und von der vorhandenen Strecke von 981,80 Kilometer waren 343,28 Kilometer mit doppeltem Geleise und 638,57 Kilometer mit einfachem Geleise versehen.

An der Erweiterung der Bahnhöfe zu Heidelberg, Freiburg und Basel wurde fortgefahren.

Die Stationen Untergrombach, Rheinweiler, Efringen und Grenzach erhielten Güterschoppen.

Nein Bahnwartshäuser wurden vergrößert.

Durch Anschaffung von 11 neuen Maschinen erhöhte sich die Anzahl auf 275; die Anzahl der Transportwagen, insbesondere durch Anschaffung von 539 Güterwagen, erhöhte sich auf 5639.

Kopffzahl der Angestellten 3537.

1873.

Nachfolgende Zweigbahnstrecken wurden in Betrieb genommen:

- am 17. Juli Heidelberg—Speyer,
- „ 11. August Schwabenreuth—Pfullendorf,
- „ 6. September Weßkirch—Mengen,
- „ 6. „ Kraichenwies—Sigmaringen,
- „ 1. November Hausach—Willingen,
- „ 3. „ Basel Bad. Bahnhof—Zentralbahnhof,
- „ 10. Dezember Schwesingen—Speyer Mitte Rheinbrücke.

Gesamtlänge der Bahnlänge nunmehr 1102,09 Kilometer.

Zu Kehl wurde mit der Wiederherstellung der im Jahre 1870 gesprengten Rheinbrücke und des Aufnahmsgebäudes begonnen und am dortigen Hafen die Einrichtung für das Verladen der zu Schiff ankommenden Kohlen durch Herstellung einer Quaiwand und Errichtung eines Dampftrahns getroffen. Neue Güterstationen wurden in St. Ilgen, Niederschopfheim und Friesenheim errichtet. In Karlsruhe wurde an dem Giltlinger Straßenübergange ein über den Bahndamm führender Steg für Fußgänger, eine Speisehalle für die Arbeiter der Centralwerkstätte errichtet und eine Lokomotivremise, sowie das Generaldirektions-Gebäude unter Dach gebracht.

Wieder wurden 44 neue Maschinen angeschafft, wodurch sich die Gesamtzahl auf 319 erhöhte. Weitere Transportwagen, worunter 843 Güterwagen, wurden ebenso angeschafft und bezifferte sich die Gesamtzahl auf 6604.

Die Anschaffungskosten sämmtlicher 319 Lokomotiven nebst Ten-

bern betragen im Ganzen 9 026 180 fl. 48 kr.; die Transportwagen 12 066 447 fl. 12 kr.

Kopfsahl der Angestellten 3872.

Prozente des Gesamt-Anlage-Kapitals 4,32.

1874.

Im Laufe dieses Jahres kamen folgende Strecken dazu:

am 15. September Mannheim Personenbahnhof—Zentralgüterbahnhof,

„ 23. November Bruchsal—Rheinsheim Grenze.

Die Gesamtlänge der Bahn belief sich auf 1127,92 Kilometer, wovon 375,47 doppeltes und 752,45 einfaches Geleise.

Am 15. September ist der neuerrichtete Zentralgüterbahnhof in Mannheim für den Frachtgutverkehr eröffnet und in Folge dessen mit genanntem Tage sowohl die bisherige Hauptgüter-Expedition Mannheim als auch die Gütere Expedition Rhein- und Neckarhafen aufgehoben worden. Die neuerrichtete Gütere Expeditionsstelle bei der Fabrik Rheinau wurde am 1. April dem Verkehr übergeben und am 10. Mai der Güterdienst in St. Algen eingeführt.

Die im verflossenen Jahre begonnenen Arbeiten für die Wiederherstellung der gesprengten Rheinbrücke bei Kehl wurde vollendet.

In Offenburg erhielt der Bahnhof mit Rücksicht auf die Eröffnung der Schwarzwaldbahn eine Erweiterung der Geleise und Trottoiranlagen und ein neues Maschinenhaus für 9 Lokomotiven.

In Karlsruhe wurde das Direktionsgebäude vollendet.

In Heidelberg kam ein weiteres Wohngebäude für 4, in Basel ein solches für 6 Weichenwärter zur Ausführung. 11 kleinere Bahnhauptwärtshäuser wurden vergrößert, 111 Bahn- und Weichenwärtersstationen mit heizbaren Wächhütten versehen.

22 neue Maschinen und 192 Wagen wurden angeschafft. Im Ganzen bezifferten sich erstere jetzt auf 341 bezw. 6796 Stück.

Die Gesamtzahl der Angestellten betrug 4205.

Das Anlagekapital der Bahn zur Zinsberechnung von 1840 bis 1841 bis einschl. 1874 betrug 181 007 430 Gulden. Diese Zinsen beliefen sich auf 4,03 %. Das größte Zinserträgniß in

obiger Periode ist das Jahr 1861 mit 6,11 %. Bei der Privatbahn Karlsruhe—Wagau ergab sich die Rente des Anlagekapitals mit 19,19 %.

Unfälle waren 55 zu verzeichnen, wovon 14 mit Tod.

1875.

Bahnstrecken traten hinzu:

am 1. Januar Denzlingen—Waldfisch,

„ 22. April Oberlauchringen—Stühlingen.

Gesamtlänge der Bahn am Jahreschluß 1152,44 Kilometer. Güterdienst wurde eingeführt in Niechen, Rippenheim, Ofteringen, Wilchingen, Rheinsheim und Heidelberg (Karlsruher). Auch erhielt die Vorstadt Konstanz—Petershausen eine Station, jedoch nur für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen. Wertheim erhielt am Tauberufer eine Quatmauer mit Geleiseanlage und Laufbahnen, behufs Umladen der Güter vom Wasser auf die Eisenbahn. Fringen erhielt ein definitives Stationsgebäude.

Im Hauptbahnhof zu Basel wurden wegen Einmündung der Centralbahn die Zolllokalitäten erweitert, ebenso mußten für die Reichspost und Schweizerische Postverwaltung geeignete Räumlichkeiten eingerichtet werden.

Die Strecke Singen—Radolfzell erhielt ein zweites Geleise.

Für den Anschluß an die Schweizerische Nationalbahn in Konstanz und Singen wurden die nöthigen Anlagen und Einrichtungen getroffen. Personenhaltestellen erhielten Hauptbahn an der Mannheimer Rheinbrücke, Seddenheim, Wieblingen, Herthen, Niederschwörstadt, Albert-Hauenstein, Eschelbronn, Niederrwasser und Nußbach. Der Schwesinger Bahnhof bekam Gasbeleuchtung.

27 neue Maschinen und 56 neue Transportwagen wurden angeschafft; daher Gesamtbestand 368 bzw. 6852. Personalstand 4492.

Die Rente des Anlagekapitals war eine geringere, nämlich 3,40 %.

Unfälle hatten sich auf 73 vermehrt, wovon 23 mit erfolgtem Tode.