

behörde nunmehr die Zulassung dieser Fortsetzung als Kleinbahn ausgesprochen ist, so daß mit den speziellen Vorarbeiten begonnen werden konnte. Die Verhandlungen sind immer noch nicht zum Abschluß gekommen, u. es konnten auch die Darlehen des Reichs und der Länder für den Bahnbau infolge schwieriger Finanzlage von diesen noch nicht bewilligt werden.

3. **Normalspurige Nebenbahn Biberach—Zell—Oberharmersbach** (10,6 km), normalspurig. Dauer der Konz. 90 Jahre, ab 15. Dez. 1904. Nach Ablauf der Konz. gehen die Bahnanlagen unentgeltl. in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Konz. sind gleiche Bestimmungen wie zu 2 getroffen.

4. **Normalspurige Nebenbahn Oberschefflenz—Billigheim** (8,5 km, normalspurig). Dauer der Konz. 90 Jahre, ab 12./6. 1908. Nach Ablauf der Konz. gehen die Bahnanlagen unentgeltl. in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Konz. sind gleiche Bestimmungen wie zu 2 getroffen.

5. **Normalspurige Nebenbahn von Orschweier—Ettenheimmünster** (8 km), früher 1 m-spurig, seit 22./1. 1923 bis Münchweier, seit 11./12. 1927 bis Ettenheimmünster normalspurig umgebaut. Dauer der Konz. bis 11./12. 1987. Ein unentgeltl. Heimfall der Bahn an den Staat ist nicht vorgesehen, der Staat ist aber berechtigt, die Bahn nach Ablauf von 25 Jahren zu einem Kaufpreis zu übernehmen, welchem der 25fache Betrag der durchschnittl. jährl. Reineinnahme der dem Ankaufstermin vorausgegangen fünfjähr. Betriebsperiode zugrunde gelegt werden soll. Sofern die Reineinnahme 4 % der von dem Konzessionär aus eigenen Mitteln aufgewendeten erstmaligen Anlagen zuzügl. jener der späteren Erweiterungen u. Ergänzungen übersteigt, wird der Mehrbetrag an Reineinnahme auf den vom Staat geleisteten Baukostenbeitrag und auf die übrigen Anlagekosten der Bahn im Verhältnis der bezügl. Kapitalbeträge verteilt. Der auf den Staatsbeitrag entfallende Anteil dieses Mehrbetrages kommt bei Ermittlung des Kaufpreises, welcher mindest. die Anlagekosten erreichen muß, von dem gesamten Reinertrag in Abzug. 1921 Einstellung des Betriebes der Teilstrecke Orschweier—Rheinufer.

6. **Normalspurige Nebenbahnen Krozingen—Münstertal—Sulzburg u. Haltingen—Kandern** (11 bzw. 13 km), mit der dazugehörig. Reparaturwerkstatt in Sulzburg. Dauer der Konzession 90 Jahre, ab 22./12. 1894 für Krozingen—Sulzburg u. ab 1./5. 1895 für Haltingen—Kandern. Nach Ablauf der Konz. gehen die Bahnanlagen unentgeltl. in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Konz. sind gleiche Bestimmungen wie zu 2 getroffen. Am 22./10. 1929 wurde der Betrieb einer eigenen Kraftfahrline von Kandern nach Schliengen an der Hauptbahnstrecke Freiburg—Basel aufgenommen; diese Linie bedeutet eine erhebliche Wegabkürzung für alle Reisende nach dem badischen Unterland. Um den Verkehr der Bahn noch weiter vor der Konkurrenz privater Kraftfahrline zu schützen u. auch zu beleben, hat die Ges. eine weitere Kraftfahrline Kandern—Marzell, die bisher schon für die Ges. Zubringerdienste verrichtet hat, mit Unterstützung der Gemeinden übernommen. Zur Beseitigung einer Konkurrenz bei der Nebenbahn Haltingen—Kandern wurde in 1931 von der Stadt Lörrach die Kraftfahrline Lörrach—Binzen übernommen, diese bis Kandern verlängert u. hierbei einige Dampfzüge in Kraftwagenfahrten umgewandelt. Als Ersatz für schwach besetzte Nebenbahnzüge auf der Strecke Haltingen—Kandern ist ein Kraftwagenverkehr zwischen Haltingen u. Kandern und an Stelle von schwach besetzten Dampfzügen auf der Strecke Krozingen—Münstertal—Sulzburg auch ein Kraftwagenverkehr eingerichtet worden.

7. **Normalspurige Nebenbahn Staufen—Münstertal** (6 km, normalspurig). Abzweiglinie der unter 3 bezeichneten Nebenbahn Krozingen—Staufen—Sulzburg. Die Dauer der Konz. läuft mit der für die Stammbahnstrecke Krozingen—Staufen—Sulzburg erteilten Genehmigung am 22./12. 1934 ab. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Genehmigung sind die gleichen Bestimmungen wie bei der Stammbahnstrecke getroffen. Nur der Zeitpunkt, von welchem aber der Staat die Abtretung

der Bahn verlangen kann, ist von 25 Jahren für die Stammbahnstrecke auf 15 Jahre von Eröffnung des Betriebes ab für die Abzweigstrecke festgesetzt worden. Der Gesamtverkehr wurde am 1. Juli 1916 eröffnet.

Hierzu kamen noch zum 1./1. 1932 5 Nebenbahnstrecken in Baden, welche bisher von der Ende 1931 in Konkurs geratenen Badischen Lokal-Eisenbahnen A.-G. in Karlsruhe betrieben wurden. Die Gesteungskosten dieser vor dem Krieg erbauten Bahnen haben rund 16 Millionen Mark betragen, als Kaufpreis für diese Bahnen gab die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft nom. 500 000 RM ihrer eigenen, noch nicht begebenen Vorrats-Aktien. Es handelt sich um folgende Bahnstrecken:

a) elektrische Schmalspurbahn: Albtalbahn (Karlsruhe—Ettlingen—Herrenalb mit Zweigstrecke Busenbach—Ittersbach) 40 649 km; b—c: vollspurige Dampf-bahnen: b) Bruchsal—Hilsbach—Menzingen 41,445 km; c) Bühlertalbahn (Bühl—Oberbühlertal) 6,015 km; d) Neckarbischofsheim—Hüffenhardt 17,009 km; e) Wiesloch—Meckesheim—Waldangelloch (ausschl. des stillliegenden Streckenteils von Schatthausen bis Meckesheim) 26,899 km. Die Gesamtstreckenlänge der von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Ges. betriebenen Bahnen ist damit auf nahezu 300 km gestiegen.

8. **Normalspurige Nebenbahn Achern—Ottenhöfen** (10,4 km lang); Betriebseröffnung 2./9. 1898.

9. **Normalspurige Nebenbahn Möckmühl—Dörzbach** (39 km lang); eröffnet 15./3. 1901, insges. 134,1 km.

10. **Albtalbahn** (Länge 40,65 km). Die Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken erfolgte zu folgenden Zeitpunkten: Karlsruhe—Ettlingen Stadt und Ettlingen—Ettlingen Reichsbahnhof am 1./12. 1897; Ettlingen Stadt—Frauenalb am 14./5. 1898; Frauenalb—Herrenalb am 22./7. 1898; Busenbach—Ittersbach am 10./4. 1899.

11. **Bruchsal—Hilsbach—Menzingen** (Länge 41,45 km). Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken: Bruchsal—Odenheim am 5./10. 1896; Ubstadt—Menzingen am 5./3. 1896; Odenheim—Hilsbach am 3./9. 1900.

12. **Bühlertalbahn** (Länge 6 km). Eröffnung am 28./12. 1896.

13. **Neckarbischofsheim—Hüffenhardt** (Länge 17,01 Kilometer). Eröffnung am 16./10. 1902.

14. **Wiesloch—Meckesheim—Waldangelloch** (Länge 26,90 km). Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken: Wiesloch—Walldorf—Meckesheim am 14./5. 1901; Wiesloch Stadt—Waldangelloch am 16./10. 1901.

Pachtbetriebe: Nebenbahn Vorwohle—Emmerthal (Länge 32,2 km). Die Betriebs-Ges. führt seit 1./4. 1917 den Betrieb der Bahn und besitzt 3 866 400 RM Aktien von dem gesamten A.-K. in Höhe von 4 200 000 RM.

Kraftwagenlinien: Haltingen—Kandern, Kandern—Schliengen, Kandern—Marzell, Hertingen—Lörrach, Kandern—Binzen—Lörrach, Voldagsen—Duingen, Duingen—Alfeld, Duingen—Ithwiesen—Eschershausen, Krozingen—Staufen—Münstertal—Sulzburg. — Vorhanden sind 7 Kraftomnibusse.

Sonstige Mitteilungen:

Verbände: Die Ges. gehört folgenden Verbänden an: Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, Berlin.

Satzungen: Geschäftsjahr: Kalenderjahr seit 1./1. 1925 (vorher April—März). — G.-V. spät. im Juni (1933 am 7./7.); 1 St.-A. zu 400 RM = 1 St., 1 Vorz.-A. zu 5 RM = 6 St., vom Reingewinn 5 % zum R.-F., bis zu 10 % des A.-K., zum Ern.-F. nach Bestimm. des A.-R. entsprechend der Abnutzung des Oberbau- u. Betriebsmaterials, zum Bilanz-R.-F. gleichfalls nach den Bestimmungen des A.-R. — Vom Ueberschuß 6 % Div. an Vorz.-A., alsdann etwaige aus früheren Jahren rückständig gebliebene Div. auf Vorz.-A., vom verbleibenden Betrag werden bis 4 % Div. auf St.-A. verteilt, hierauf 10 % Tant. für den A.-R. (der Vors. erhält 4000 RM, jedes andere Mitglied 2000 RM, welche bei der Tantieme anzurechnen sind); Rest ist Super-Div.

Zahlstellen: Berlin: Ges.-Kasse, Commerz- und Privat-Bank u. sämtl. Niederlass., Delbrück Schickler & Co.; Dresden: Philipp Elimeyer; Frankfurt a. M.: Mitteldutsche Creditbank, Niederlass. der Commerz- u. Privat-Bank; Hannover u. Stuttgart: Deutsche Bank u. Disconto-Ges.