

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Eisenbahnverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-220368](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220368)

I.
 Fängenentwicklung der unter badischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen 1840—1871.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Im Betriebe zu Ende des Jahres	Hauptbahn von Mannheim (Rheinbrücke) bis Constanz, Appenweier-Keßl (Rheinbrücke).	Dos-Baden.	Safenbahn Mannheim.	Waldshut-Rheinbrücke	Durlach-Mühlacker.	Heidelberg-Würzburg.	Basel-Schopfheim.	Carlsruhe-Marau (Rheinbrücke)	Dinglingen-Lahr.	Offenburg-Dausach.	Singen-Billingen.	Lauda-Wertheim.	Kadolfzell-Meckkirch.	Meckesheim-Sagstfeld.	Kappenan-Saline.	Kastatt-Gernsbach.	Königshefen-Mergentheim.	Mannheim-Carlsruhe (Rheinb.)	Freiburg-Altbreisach.	Im Ganzen.	Davon doppelgleisig.	Durchschnittliche Betriebslänge.	
1840	2,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,55	—	—	
1841	2,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,55	—	2,55	
1842	2,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,55	—	2,55	
1843	9,82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,82	—	7,85	
1844	19,65	1,65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,30	—	16,89	
1845	28,16	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,38	—	25,12	
1846	28,16	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,38	12,72	30,38	
1847	32,87	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,09	20,55	33,11	
1848	34,98	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,20	27,92	35,40	
1849	34,98	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,20	27,92	37,20	
1850	34,98	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,20	27,92	37,20	
1851	35,78	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38,00	27,92	37,95	
1852	35,78	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38,00	27,92	38,00	
1853	35,78	1,65	0,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38,00	27,92	38,00	
1854	35,78	1,65	0,57	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38,39	27,92	38,39	
1855	36,58	1,65	0,57	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,19	36,87	39,08	
1856	43,97	1,65	0,57	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46,58	36,87	43,61	
1857	43,97	1,65	0,57	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46,58	36,87	46,58	
1858	43,97	1,65	0,57	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46,58	36,87	46,58	
1859	43,97	1,65	0,57	0,39	0,23	1,68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,49	36,87	47,33	
1860	43,97	1,65	0,57	0,39	0,23	1,68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,49	36,87	48,49	
1861	43,97	1,86	0,57	0,39	0,23	3,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,37	37,01	49,55	
1862	43,97	1,86	0,57	0,39	0,23	3,55	7,17	3,00	1,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62,02	37,01	54,18	
1863	55,95	1,86	0,57	0,39	0,23	5,26	7,17	3,00	1,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,71	37,01	69,59	
1864	55,95	1,86	0,57	0,39	0,23	5,26	7,17	3,00	1,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,71	37,01	75,71	
1865	55,95	1,86	0,57	0,39	0,24	5,25	7,17	3,00	1,31	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76,17	37,01	75,78	
1866	55,95	1,88	0,57	0,39	0,24	5,25	21,49	3,00	1,31	0,43	4,47	1,96	—	—	—	—	—	—	—	96,94	37,94	82,16	
1867	56,11	1,88	0,57	0,39	0,24	5,25	21,49	3,00	1,31	0,43	4,47	1,96	1,69	2,35	—	—	—	—	—	101,14	39,97	98,45	
1868	56,11	1,88	0,57	0,39	0,24	5,25	21,49	3,00	1,31	0,43	4,47	6,67	4,24	2,35	3,77	—	—	—	—	112,17	39,97	106,21	
1869	56,11	1,88	0,57	0,39	0,24	5,25	21,49	3,00	1,31	0,43	4,47	8,53	4,24	2,35	4,91	0,16	2,02	1,00	—	118,35	46,33	114,83	
1870	56,11	1,88	0,57	0,39	0,24	5,25	21,49	3,00	1,31	0,43	4,47	8,53	4,24	5,16	4,91	0,16	2,02	1,00	8,36	129,52	46,33	124,34	
1871	56,11	1,88	0,57	0,39	0,24	5,25	21,49	3,00	1,31	0,43	4,47	8,53	4,21	5,16	4,91	0,16	2,02	1,00	8,36	132,55	46,33	130,40	

Hauptbahn Mannheim-Constanz. 1840 von Mannheim bis Heidelberg, 1843 bis Carlsruhe, 1844 bis Offenburg, 1845 bis Freiburg, 1847 bis Schliengen, 1848 bis Erzingen, 1851 bis Saltingen, 1855 bis Basel, 1856 bis Waldshut, 1863 bis Constanz, 1867 Mannheim-Rheinbrücke.
 Appenweier-Keßl. 1844 Appenweier-Keßl, 1861 Keßl-Rheinbrücke.
 Durlach-Mühlacker. 1859 Durlach-Bilsberingen, 1861 bis Pforzheim, 1863 bis Mühlacker.
 Heidelberg-Würzburg. 1862 Heidelberg-Rosbach, 1866 bis Würzburg.
 Carlsruhe-Marau. 1862 Carlsruhe-Marau, 1865 Marau-Rheinbrücke.
 Singen-Billingen. 1866 Singen-Engen, 1868 bis Donauschingen, 1869 bis Billingen.
 Lauda-Wertheim. 1867 Lauda-Hochhausen, 1868 bis Wertheim.
 Kadolfzell-Meckkirch. 1867 Kadolfzell-Stodach, 1870 bis Meckkirch.
 Meckesheim-Sagstfeld. 1868 Meckesheim-Kappenan, 1869 bis Sagstfeld.

*) Unter den Ende 1871 im Betriebe befindlichen 132,55 Meilen Eisenbahnen sind 122,76 Meilen Staatsbahnen, worunter die gepachtete Strecke der bayerischen Staatsbahn von der bayerischen Grenze bei Kirchheim bis Würzburg mit 3,21 Meilen, und 9,79 Meilen Privatbahnen, nämlich Carlsruhe-Marau 1,21 M. der Stadtgemeinde Carlsruhe, Basel-Schopfheim 3,00 M., Dinglingen-Lahr 0,43 M., Kastatt-Gernsbach 2,02 M. und Freiburg-Altbreisach 3,00 M. Privatgesellschaften gehörig.

II.

Material, Personal, Bau- und Betriebskapital und Betriebsfond 1870*) und 1871.

	1870.	1871.
Material:		
1. Lokomotive	254	264
2. Tender	247	257
3. Personenwagen	753	823
4. Gepäckwagen	145	166
5. Güterwagen, gedeckte	1,870	2,009
" ungebedekte	1,630**	1,831**
6. Postwagen	50	47
im Ganzen Wagen (3—6)	4,448**	4,876**
mit Achsen	9,204	10,038
Belastungsfähigkeit aller Lastwagen, einschließlich der Bahndienstwagen (4 und 5) . . . Zoll-Ctr.	720,880	793,939
Personal, ständiges:		
1. Centralverwaltung	135	148
2. Transportverwaltung	1,578	1,723
3. Bahnverwaltung	1,380	1,421
4. Hilfsanstalten	59	81
im Gesammten Personal	3,152	3,373
Bau- und Betriebskapital — Nettoaufwand bis Ende des Jahres:		
für den Bau der Bahn und der Gebäude:		
1. Staatsbahn fl.	106,450,814	107,400,343
2. Wiesenthalbahn "	1,307,703	1,307,703
3. Carlsruher Rheinbahn "	688,828	688,691
4. Lahrer Bahn "	187,326	187,396
5. Murgthalbahn "	566,053	582,854
6. Freiburg-Altbreisacher Bahn "	—	808,532
für Betriebsmaterial, einschließlich Reservestücke und Ausrißungsgegenstände "	19,385,263	20,602,398
Bau- und Betriebskapital im Ganzen	128,585,987	131,577,917
" " " " Verhältniß zur Betriebszeit	125,423,473	129,765,149
Betriebsfond am Schlusse des Jahres:		
1. stehender rund fl.	19,052,000	19,679,000
2. umlaufender " "	2,794,000	2,574,000

*) Nach den definitiven Feststellungen berichtigt.

**) Außerdem waren 1870 und 1871: 211 Bahndienstwagen vorhanden, welche nach Bedarf auch für den Verkehr verwendet werden.

III.
Personen- und Güterverkehr und Rechnungsergebnisse 1870 *) und 1871.

Verkehr.	1870.	1871.
Beförderte Personen:		
Gesamtzahl	8,160,734	9,675,157
in Wagenklasse nach Prozenten:		
I. Klasse	0,79	1,05
II. "	12,32	12,71
III. "	86,89	86,24
von einer Person durchschnittlich durchfahrene Meilen . . .	3,40	4,22
auf eine Meile Personen	65,632	74,196
Güter:		
im Gesammten Zoll-Ctr.	38,125,150	54,141,080
darunter: Eilgüter "	1,099,018	1,488,309
Dienstgüter "	1,802,171	1,564,896
Reisegepäck "	278,033	359,965
Equipagen Stück	250	241
Thiere:		
im Gesammten Stück	497,699	721,454
nämlich: Pferde "	47,235	77,712
Rindvieh "	113,309	170,746
Jungvieh und Kälber "	29,713	27,981
Schweine "	84,823	127,576
Schaafe "	204,728	293,288
Hunde "	17,891	24,151
Rechnungsergebnisse.		
Einnahme: im Gesammten rund fl.	10,867,000	16,601,000
auf eine Meile " "	87,400	127,311
Ausgabe: im Gesammten " "	5,335,000	7,284,000
auf eine Meile " "	42,907	55,863
Reinertrag: im Gesammten " "	5,532,000	9,317,000
auf eine Meile " "	44,493	71,448
Verzinsung des Anlagekapitals:		
1. der Staatsbahn Prozent	4,36	7,13
2. der Wiesenthalbahn "	3,75	4,39
3. der Karlsruher Rheinbahn "	15,50	26,53
4. der Lahrer Bahn "	2,88	2,82
5. der Murgthalbahn "	3,58	3,79
6. der Freiburg-Altbreisacher Bahn "	—	5,08
im Ganzen "	4,41	7,18

*) Nach den definitiven Feststellungen berichtet.