

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Eisenbahnverkehr

[urn:nbn:de:bsz:31-220403](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220403)

I. Länge der unter badischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnlinsen 1874 und 1875.

1875.	Bahnlinsen.	Ob Staats- bahn oder Privat- bahn.	Eröffnungs- Jahre.	1874.		1875.	
				Km 31. Dez. im Betrieb.	Davon Doppel- gleisig.	Km 31. Dez. im Betrieb.	Davon Doppel- gleisig.
				Kilometer.			
1,109	Mannheim (Rheinbrücke)-Constanz (Hauptbahn).	St.	1840-67	415,34	268,16	*)415,30	278,09
3,747	Mannheim Station-Centralgüterbahnhof	St.	1874	3,78	—	3,78	—
1,192	Hafenbahn Mannheim	St.	1854	3,14	—	3,14	—
2,555	Heidelberg-Würzburg	St.	1862-66	159,21	54,48	159,21	54,48
	Lauda-Wertheim	St.	1867-68	31,43	—	31,43	—
	Königshofen-Mergentheim	St.	1869	7,40	—	7,40	—
262	Medesheim-Jagstfeld	St.	1868-69	36,35	—	36,35	—
	Rappenaub-Saline	St.	1869	1,19	—	1,19	—
	Heidelberg-Speyer (Rheinbrücke)	P.	1873	22,21	—	22,21	—
235	Mannheim-Carlsruhe (Rheinbahn)	St.	1870	61,91	—	*)61,94	—
27	Bruchsal-Rheinsheim (Landesgrenze)	St.	1874	22,05	—	22,05	—
	Durlach-Mühlacker	St.	1859-63	38,92	38,92	38,92	38,92
	Carlsruhe-Marau (Rheinbrücke)	P.	1862-65	9,74	—	9,74	—
	Rastatt-Gernsbach (Murgthalbahn)	P.	1869	14,93	—	14,93	—
	Dos-Baden	St.	1845	4,22	—	4,22	—
414	Appenweier-Kehl (Rheinbrücke)	St.	1844-61	13,91	13,91	13,91	13,91
	Offenburg-Singen	St.	1866-73	149,14	—	149,14	—
382	Dinglingen-Lahr	P.	1865	3,18	—	3,18	—
32	Denzlingen-Waldfirch (Elzthalbahn)	P.	1875	—	—	7,12	—
	Freiburg-Altbreisach	P.	1871	22,44	—	22,44	—
	Basel bad. Bahnhof-Centralbahn-Bahnhof zu 1/3 der Länge	P.	1873	1,63	—	1,63	—
	Basel-Schoppsheim (Wiesenthalbahn)	St. u. P.	1862	22,19	—	22,19	—
	Waldbut-Rheinbrücke	St.	1859	1,74	—	1,74	—
	Oberlauchringen-Stühlingen	St.	1875	—	—	17,41	—
52	Radolfzell-Mengen	St.	1867-73	56,80	—	56,80	—
	Schwabenreuth-Pfullendorf	St.	1873	15,71	—	15,71	—
	Krauchenwies-Sigmaringen	St.	1873	9,36	—	9,36	—
35	Im Ganzen			1,127,92	375,47	1,152,44	385,40

An Theilen der Bahnlinsen wurden eröffnet:

Hauptbahn Mannheim-Constanz. 1840 von Mannheim bis Heidelberg, 1843 bis Carlsruhe, 1844 bis Offenburg, 1845 bis Freiburg, 1847 bis Schliengen, 1848 bis Sfringen, 1851 bis Haltingen, 1855 bis Basel, 1856 bis Waldbut, 1863 bis Constanz, 1867 Mannheim-Rheinbrücke.

Appenweier-Kehl. 1844 Appenweier-Kehl, 1861 Kehl-Rheinbrücke.

Durlach-Mühlacker. 1859 Durlach-Wilsferdingen, 1861 bis Pforzheim, 1863 bis Mühlacker.

Heidelberg-Würzburg. 1862 Heidelberg-Mosbach, 1866 bis Würzburg.

Carlsruhe-Marau. 1862 Carlsruhe-Marau, 1865 Marau-Rheinbrücke.

Offenburg-Singen. 1866 Offenburg-Hausach, Singen-Engen, 1868 Engen-Donauerschlingen, 1869 Donauerschlingen-Billingen, 1873 Hausach-Billingen.

Lauda-Wertheim. 1867 Lauda-Hochhausen, 1868 bis Wertheim.

Radolfzell-Mengen. 1867 Radolfzell-Stockach, 1870 bis Meßkirch, 1873 bis Mengen.

Medesheim-Jagstfeld. 1868 Medesheim-Rappenaub, 1869 bis Jagstfeld.

Die Ende 1875 betriebenen 1,152,44 Kilom. Eisenbahnen zerfallen in 1,026,75 Kilom. badische Staatsbahnen, 24,50 Kilom. gepachtete bayrische Staatsbahn von der bayrischen Grenze bis Würzburg, und in 101,19 Kilom. Privatbahnen, nämlich Carlsruhe-Marau (Mitte Rheinbrücke) 9,74 Kilom., Ablenkung Basel-Schoppsheim 19,94 Kilom., Dinglingen-Lahr 3,18 Kilom., Rastatt-Gernsbach 14,93 Kilom., Freiburg-Altbreisach 22,44 Kilom., Heidelberg-Speyer (Mitte Rheinbrücke) 22,21 Kilom., Denzlingen-Waldfirch 7,12 Kilom. und die mit der schweizerischen Centralbahn gemeinsam betriebene Privatbahnstrecke, Verbindungsbahn zwischen den Basler Bahnhöfen, mit einem Drittel der Länge oder 1,63 Kilom.

Die durchschnittlichen Betriebslängen der einzelnen Bahnstrecken sind im Allgemeinen den wirklichen Längen vom 31. Dezember gleich, mit Ausnahme der Strecke Mannheim Station-Centralgüterbahnhof mit 1,12 Kilom. und derjenigen Bruchsal-Rheinsheim mit 2,35 Kilom. für 1874, sowie der Bahnstrecke Oberlauchringen-Stühlingen mit 12,12 Kilom. für 1875. Die gesammte durchschnittliche Betriebslänge war 1,105,56 Kilom. im Jahr 1874, 1,147,15 Kilom. im Jahr 1875.

*) Nach Vollendung des Personenbahnhofs und des Centralgüterbahnhofs zu Mannheim geändert.

II. Material, Personal, Bau- und Betriebskapital und Betriebsfond 1874 und 1875.

	1874.	1875.
Material:		
1. Lokomotive	341	368
2. Tender	332	359
3. Personenwagen	954	994
4. Gepäckwagen	180	192
5. Güterwagen, gedeckte	2,470	2,470
" ungebedekte	2,941	2,941
im Ganzen Wagen (3—5)	*) 6,545	*) 6,597
mit Achsen	13,363	13,467
Belastungsfähigkeit aller Lastwagen (4 und 5), einschließlich der Bahndienstwagen . . . Ctr.	1,113,755	1,115,275
Personal, ständiges:		
1. Centralverwaltung	289	296
2. Transportverwaltung	2,151	2,307
3. Bahnverwaltung	1,765	1,889
im Gesammten Personal	4,205	4,492
Bau- und Betriebskapital — Nettoaufwand bis Ende des Jahres (einschl. Bauzinsen).		
für den Bau der Bahn und der Gebäude:		
1. Staatsbahn Mf.	267,611,117	277,769,410
2. Heidelberg-Speyerer Bahn "	1,943,453	1,943,453
3. Carlsruhe-Maxauer Bahn "	1,213,150	1,231,651
4. Murgthalbahn "	1,046,676	1,046,936
5. Lahrer Bahn "	321,250	321,682
6. Elzthalbahn "	—	684,225
7. Freiburg-Altbreisacher Bahn "	1,628,380	1,628,936
8. Wiesenthalbahn "	2,255,969	2,255,970
für Betriebsmaterial, einschließlich Reservevorräte und Ausstattungsgegenstände "	47,234,659	49,424,745
Bau- und Betriebskapital im Ganzen "	323,254,654	336,307,008
" " " " Verhältniß zur Betriebszeit	310,298,451	330,868,014
Betriebsfond am Schlusse des Jahres:		
1. stehender (Bahn und Gebäude ausgenommen) rund Mf.	40,710,000	49,409,000
2. umlaufender " "	7,227,000	7,193,000

*) Außerdem waren 1874 und 1875: 255 Bahndienstwagen vorhanden, welche nach Bedarf auch für den Verkehr verwendet werden.

III. Personen- und Güterverkehr und Rechnungsergebnisse 1874 und 1875.

Verkehr.		1874.	1875.
Beförderte Personen:			
Gesamtzahl		12,177,362	10,932,967
in Wagenklassen nach Prozenten:			
I. Klasse		1,18	1,22
II. "		14,88	15,09
III. "		83,94	83,69
von einer Person durchschnittlich durchfahrene Kilometer		22,28	? *)
auf einen Kilometer Personen		10,796	9,487
Güter:			
im Gesamten	Ctr.	70,130,278	67,211,626
darunter: Eilgüter	"	969,024	727,527
Dienstgüter	"	1,847,572	2,654,187
von einem Centner (zahlbarer Güter) durchschnittlich durchfahrene Kilometer		69,55	? *)
auf einen Kilometer Centner		60,539	56,018
Reisegepäck	Ctr.	415,242	403,662
Equipagen	Stück	536	536
Tiere:			
im Gesamten	Stück	717,007	849,730
nämlich: Pferde	"	10,362	14,088
Rindvieh	"	127,271	148,312
Jungvieh und Kälber	"	36,360	42,502
Schweine	"	181,334	181,999
Schaafe	"	333,744	430,529
Hunde	"	27,936	32,300
Rechnungsergebnisse.			
Einnahme: im Gesamten	rund M.	29,885,000	29,716,000
auf 1 Kilometer	" "	27,030	25,904
Ausgabe: im Gesamten	" "	17,391,000	18,477,000
auf 1 Kilometer	" "	15,730	16,107
Reinertrag: im Gesamten	" "	12,494,000	11,239,000
auf 1 Kilometer	" "	11,300	9,797
Verzinsung des Anlagekapitals (einschl. Bauzins):			
1. der Staatsbahn	Prozent	3,99	3,33
2. der Heidelberg-Speyerer Bahn	"	— **)	— **)
3. der Carlsruhe-Magauer Bahn	"	19,19	20,71
4. der Murgthalbahn	"	5,41	3,44
5. der Lahrer Bahn	"	5,61	6,06
6. der Elzthalbahn	"	—	3,19
7. der Freiburg-Altbreisacher Bahn	"	4,79	4,74
8. der Wiesenthalbahn	"	5,39	5,71
im Ganzen	"	4,03	3,40

*) Für 1875 noch nicht ermittelt.

**) Defizit 1874 = 60,970 Mark, 1875 = 11,365 Mark.