

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Eisenbahnen

[urn:nbn:de:bsz:31-220443](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220443)

## Eisenbahnen.

Tabelle 50.

139

Länge der unter badischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnlirien 1878 und 1879.

Bahnlirien.	Ob Staats- oder Privatbahn.	Eröffnungs- Jahre.	1878.		1879.	
			Am 31. Dez. im Betrieb.	Davon doppel- geleisig.	Am 31. Dez. im Betrieb.	Davon doppel- geleisig.
			Kilometer.			
Mannheim (Rheinbrücke)-Konstanz [Hauptbahn]	St.	1840-67	415,30	278,09	415,36	278,15
Mannheim Station-Centralgüterbahnhof	St.	1874	3,78	—	3,75	—
Hafenbahn Mannheim, Anfangs 1879 abgebrochen	St.	1854	3,14	—	—	—
Heidelberg-Würzburg, 1879 über Eberbach	St.	1862-79	159,21	54,48	159,43	44,52
Lauda-Wertheim	St.	1867-68	31,43	—	31,43	—
Königshofen-Mergentheim	St.	1869	7,40	—	7,40	—
Medesheim-Jagstfeld (1879 Zugrichtung geändert)	St.	1868-69	36,35	—	—	—
Nedargemünd üb. Medesheim u. Einsheim-Jagstfeld	St.	1862-69	—	—	46,39	10,04
Rappena-Saline	St.	1869	1,19	—	1,19	—
Medesheim-Nedareiz (1879 Zugrichtung geändert)	St.	1862-79	—	—	32,05	—
Nedareiz-Jagstfeld	St.	1879	—	—	17,57	—
Heidelberg-Speyer [Rheinbrücke]	P.	1873	22,21	—	22,16	—
Mannheim-Karlsruhe [Rheinbahn]	St.	1870	61,94	—	61,98	—
Bruchsal-Rheinsheim [Landesgrenze]	St.	1874	22,05	—	22,05	—
Bruchsal-Dretten	St.	1879	—	—	14,89	—
Durlach-Mühlacker	St.	1859-63	38,92	38,92	38,91	38,91
Gröbtingen-Eppingen	St.	1879	—	—	40,76	—
Karlsruhe-Magau [Rheinbrücke]	P.	1862-65	9,74	—	9,73	—
Kastatt-Gernsbach [Murgthalbahn]	P.	1869	14,93	—	14,98	—
Dos-Baden	St.	1845	4,22	—	4,20	—
Appenweiler-Kehl [Rheinbrücke]	St.	1844-61	13,89	13,89	13,89	13,89
Appenweiler-Dypenau [Menchthalbahn]	P.	1876	18,41	—	18,41	—
Offenburg-Singen	St.	1866-73	149,14	—	149,16	—
Hausach-Wolfach	St.	1878	4,47	—	4,48	—
Dinglingen-Lahr	P.	1865	3,18	—	3,28	—
Denzlingen-Baldkirch [Elzthalbahn]	P.	1875	7,12	—	7,12	—
Freiburg-Mitbretschach [Rheinbrücke]	P.	1871	23,22	—	23,25	—
Müllheim-Neuenburg [Rheinbrücke]	St.	1878	4,60	—	4,59	—
Leopoldshöhe-Rheinbrücke	St.	1878	1,99	—	1,98	—
Basel bad. Bhf.-Centralbahn-Bhf. zu $\frac{1}{2}$ der Länge	P.	1873	1,63	—	1,62	—
Basel-Schopfheim-Zell i. W. [Wiesenthalbahn]	St. u. P.	1862	29,43	—	29,43	—
Waldshut-Rheinbrücke	St.	1859	1,74	—	1,74	—
Oberlauchringen-Stühlingen-Weizen	St.	1875	20,40	—	20,40	—
Radolfzell-Mengen	St.	1867-73	56,80	—	56,95	—
Schwarzenreuth-Pfullendorf	St.	1873	15,71	—	15,94	—
Krauchenwies-Sigmaringen	St.	1873	9,36	—	9,47	—
Nebenbahnen:						
Mannheim Centralgüterbahnhof-Nedarkafen	St.	1879	—	—	2,30	—
Mannheim Abw. z. Centralgüterbahnhof-Fruchtbahnhof	St.	1879	—	—	1,28	—
Verbindungsbahn bei Nedareiz (alte Würzburger Linie)	St.	1862	—	—	1,23	—
Verbindungsbogen bei Heidelberg	St.	—	—	—	0,33	—
„ „ Weiherheim	St.	—	—	—	0,22	—
Zu Ganzen			1,192,90	385,38	1,313,00	385,51

Die Längenangaben für 1879 beruhen auf einer neuen Vermessung.

Die Bahnlirien wurden eröffnet:

Hauptbahn Mannheim-Konstanz. 1840 von Mannheim bis Heidelberg, 1843 bis Karlsruhe, 1844 bis Offenburg, 1845 bis Freiburg, 1847 bis Schliengen, 1848 bis Efringen, 1851 bis Daitingen, 1855 bis Basel, 1856 bis Waldshut, 1863 bis Konstanz, 1867 Mannheim-Rheinbrücke.

Appenweiler-Kehl. 1844 Appenweiler-Kehl, 1861 Kehl-Rheinbrücke.

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

Heidelberg-Würzburg. 1862 Heidelberg-Mosbach, 1866 bis Würzburg, 1879 neue Linie Nedargemünd über Eberbach-Einleitung in die alte Bahn bei Mosbach.

Karlsruhe-Magau. 1862 Karlsruhe-Magau, 1865 Magau-Rheinbrücke.

Offenburg-Singen. 1866 Offenburg-Hausach, Singen-Engen, 1868 Engen-Donauerschingen, 1869 Donauerschingen-Willingen, 1873 Hausach-Willingen.

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

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

Medesheim-Jagstfeld. 1868 Medesheim-Rappena, 1869 bis Jagstfeld, 1879 dazu von der alten Würzburger Linie: 1862 Nedargemünd-Medesheim.

Freiburg-Mitbretschach. 1871 Freiburg-Mitbretschach, 1878 Mitbretschach-Rheinbrücke.

Oberlauchringen-Weizen. 1875 Oberlauchringen-Stühlingen, 1876 bis Weizen.

Medesheim-Nedareiz. 1862 Medesheim-Abteilung von der alten Bahn (alte Würzburger Linie), 1879 bis Nedareiz.

Die Ende 1879 betriebenen 1,318,00 km. Eisenbahnen zerfallen in 1,184,00 km. badiſche Staatsbahnen, 24,00 km. gepachtete bayeriſche Staatsbahn von der bayeriſchen Grenze bis Würzburg und in 104,00 km. Privatbahnen, nämlich Karlsruher-Magau (Mitte Rheinbrücke) 9,70 km., Ablentung Bafel-Schoffheim 19,04 km., Dinglingen-Lothar 3,20 km., Raſtatt-Gernsbach 14,00 km., Heidelberg-Speyer (Mitte Rheinbrücke) 22,10 km., Denzlingen-Waldkirch 7,12 km., Schoffheim-Zell i./B. 7,24 km., Appenweier-Luppenau 18,41 km. und die mit der ſchweizeriſchen Centralbahn gemeinſam betriebene Privatbahnſtrecke, Verbindungsbahn zwiſchen den Baſler Bahnhöfen, mit  $\frac{1}{2}$  der Länge oder 1,02 km.

Im Jahr 1878 betrug die durchſchnittliche Betriebslänge 1,189,00 km. wegen der im Laufe des Jahres eröffneten Strecken Altsreilach-Mitte Rheinbrücke mit 0,77 km., Müllheim-Neuenburg-Mitte Rheinbrücke mit 4,15 km., Leopoldshöhe-Mitte Rheinbrücke mit 1,77 km. und Hauſach-Wolfach mit 2,00 km. des Jahresdurchſchnitts. Im Jahre 1879 betrug dieſelbe 1,245,00 km. wegen der eröffneten Strecken Redargemünd über Eberbach-Einlenkung in die alte Bahn bei Roſbach mit 25,00 km., Redareiz alte Station Ablentung-Redareiz prov. mit 0,77 km., Redareiz prov.-Jagſfeld mit 10,00 km., Bruchſal-Bretten mit 3,18 km. und Grödingen-Eppingen mit 8,71 km. des Jahresdurchſchnitts.

Tabelle 51. Eisenbahn-Material und Personal 1878 und 1879.

	Stückzahl.		Achsen.		Leistungsfähigkeit.	
	1878.	1879.	1878.	1879.	1878.	1879.
<b>Transportmaterial:</b>						
1. Lokomotiven . . . . .	385	402	—	—	—	—
2. Tender . . . . .	370	385	—	—	—	—
3. Perſonenwagen . . . . .	1,006	1,026	2,056	2,096	41,011	41,627
4. Gepäckwagen . . . . .	192	192	384	384	960	960
5. Güterwagen, gedeckte . . . . .	2,448	2,495	5,082	5,176	24,205	24,695
6. „ ungedeckte . . . . .	3,017	3,017	6,075	6,075	30,132	30,132
7. Bahndienſtwagen . . . . .	281	281	562	562	1,405	1,405
im Ganzen (Wagen) . . . . .	6,944	7,011	14,159	14,293	56,702	57,192
					Eigentliche Tragfähigkeit in Tonnen.	
					960	960
					24,205	24,695
					30,132	30,132
					1,405	1,405
					56,702	57,192
					Im Ganzen.	
					1878.	1879.
					56,702	57,192
<b>Personal, fländiges:</b>						
					Staatsdiener	
					Angeſtellte.	
					Arbeiter.	
					Im Ganzen.	
					1878.	1879.
1. Centralverwaltung . . . . .	87	84	150	154	7	8
2. Transportverwaltung . . . . .	81	83	1,986	2,010	1,521	1,644
3. Bahnverwaltung . . . . .	22	24	1,749	1,714	1,153	1,283
4. bei den Hilfsanſtalten . . . . .	5	5	110	110	1,358	1,402
im Ganzen . . . . .	195	196	3,995	3,988	4,039	4,337
					8,229	8,521

Tabelle 52.

Eisenbahnverkehr 1878 und 1879.

Leistung des Fahrdienstes:	Kugkilometer.	
	1878.	1879.
Zurückgelegt mit fahrplanmäßigen und mit Extrazügen:		
1. Schnellzüge . . . . .	823,175	749,611
2. Perſonenzüge . . . . .	3,541,728	3,655,158
3. Güterzüge . . . . .	1,988,882	1,944,517
4. Gemischte Züge . . . . .	661,806	774,014
im Ganzen Kugkilometer hiezü Vorspannkilometer . . . . .	7,015,591	7,123,300
außerdem Material- und Arbeitszüge	215,456	223,513
	7,231,047	7,346,813
	6,960	43,630
	1878.	1879.
<b>Beförderte Perſonen:</b>		
Gesamtzahl . . . . .	10,505,925	10,222,708
in Wagenklassen nach Prozenten: I. Klasse . . . . .	1,26	1,21
II. „ . . . .	15,29	14,66
III. „ . . . .	83,45	84,13
von einer Perſon durchſchnittlich durchfahrene Kilometer . . . . .	24,92	25,82
auf 1 Kilometer Bahnlänge Perſonen . . . . .	221,552	214,021
auf 1 Kugkilometer Perſonen . . . . .	36,21	35,93

		1878.	1879.		
<b>Beförderte Güter:</b>					
im Gesamtten	Tonnen	3,599,496	3,834,987		
darunter: Eilgüter	"	26,258	25,873		
Dienstgüter	"	188,002	171,308		
von 1 Tonne (zahlbarer Güter) durchschn. durchfahrene Kilometer	"	71,27	71,95		
auf 1 Kilometer Bahnlänge	"	204,351	211,664		
auf 1 Nutzkilometer	"	33,62	35,88		
<b>Reisegepäck</b> (einschl. Expreßgut und Milchtransport)	Tonnen	23,584	23,609		
<b>Fahrzeuge</b>	Stück	738	648		
<b>Tiere:</b>					
im Gesamtten	Stück	1,185,685	1,102,153		
nämlich: Pferde	"	15,056	13,387		
Rindvieh	"	119,874	133,077		
Jungvieh und Kälber	"	50,245	56,494		
Schweine	"	168,540	179,006		
Schafe	"	802,398	690,850		
Hunde	"	29,572	29,339		
		<b>Kapital.</b>		<b>Verzinsung.</b>	
		1878.	1879.	1878.	1879.
		<i>M.</i>	<i>M.</i>	%	%
<b>Anlagekapital und dessen Verzinsung:</b>					
1. Staatsbahn. a. für den Bau einschl. Bauzinsen		290,593,397	327,630,362	3,02	3,07
b. für Betriebsmaterial		50,837,758	51,631,949	—	—
2. Heidelberg-Speyerer Bahn		2,210,562	2,210,562	2,44	4,19
3. Karlsruhe-Maxauer Bahn		1,243,418	1,243,418	26,32	—*)
4. Murgthalbahn		1,050,186	1,045,410	3,99	4,34
5. Renchthalbahn		1,929,494	1,948,587	2,67	2,63
6. Lahrer Bahn		329,743	329,743	6,30	5,20
7. Elzthalbahn		754,408	752,608	2,90	2,93
8. Freiburg-Mtbbreischer Bahn		—**)	—**)	—**)	—**)
9. Wiejenthalbahn { a. Basel-Schopfheim		2,344,032	2,357,144	5,37	5,77
{ b. Schopfheim-Zell i. W.		855,613	859,052	3,90	3,99
Bau- und Betriebskapital im Ganzen		352,148,611	390,008,835	3,12	3,08
Bau- u. Betriebskapital im Verhältnis zur Betriebszeit		350,370,055	369,405,994	—	—
davon für den Bau, einschl. Bauzinsen		299,679,146	318,171,140	—	—
" " Betriebsmaterial		50,690,909	51,234,854	—	—
		1878.	1879.		
<b>Betriebsfond</b> umlaufender, am Schlusse des Jahres:		6,234,403	5,969,827		
<b>Einnahme:</b> im Gesamtten		28,062,893	28,316,746		
auf 1 Kilometer Bahnlänge	Mark	23,586	22,737		
auf 1 Nutzkilometer	"	3,88	3,85		
<b>Ausgabe:</b> im Gesamtten		17,114,405	16,922,093		
auf 1 Kilometer Bahnlänge	Mark	14,384	13,588		
auf 1 Nutzkilometer	"	2,37	2,30		
<b>Einnahmeüberschuß:</b> im Gesamtten		10,948,488	11,394,653		
auf 1 Kilometer Bahnlänge	Mark	9,202	9,149		
auf 1 Nutzkilometer	"	1,51	1,55		

\*) Bezigt von 11,344 M. 78 Pf., weil im Vorjahr die Einnahme um 188,806 M. 6 Pf. zu hoch angegeben war.  
 \*\*) Nicht angeführt, weil 1878 in Pacht; 1879 bei Staatsbahn inbegriffen.