

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Eisenbahnen

[urn:nbn:de:bsz:31-220456](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220456)

Eisenbahnen.

Tabelle 50.

137

Länge der unter badischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnlinien 1879 und 1880.

Bahnl. nien.	Ob Staats- oder Privatbahn.	Eröffnungsjahr.	1879.		1880.	
			Km 31. Dez. im Betrieb.	Davon doppelgleisig.	Km 31. Dez. im Betrieb.	Davon doppelgleisig.
			Kilometer.			
Hauptbahn Mannheim-Basel	St.	1840-55	269,95	260,25*)	269,96	260,26*)
Bahn Basel-Konstanz	St.	1856-63	144,32	16,81	144,32	16,87
Mannheim Personenbahnhof-Centralgüterbahnhof	St.	1874	3,75	—	3,75	—
—Mittler Rheinbrücke	St.	1867	1,09	1,09	1,09	1,09
Verbindungsbogen bei Friedrichsfeld	St.	1846	(bisher nicht berücksichtigt)	—	1,09	1,09
Heidelberg-Würzburg über Eberbach	St.	1862-79	159,43	44,52	159,43	44,52
Lauda-Wertheim	St.	1867-68	31,43	—	31,43	—
Königshofen-Mergentheim	St.	1869	7,40	—	7,40	—
Neckargemünd ab. Neckesheim u. Einsheim-Jagstfeld	St.	1862-69	46,39	10,04	46,38	10,03
Rappena-Saline	St.	1869	1,19	—	1,19	—
Neckesheim-Neckarelz	St.	1862-79	32,05	—	32,05	—
Neckarelz-Jagstfeld	St.	1879	17,57	—	17,57	—
Heidelberg-Spener (Mittler Rheinbrücke)	P.	1873	22,16	—	22,16	—
Mannheim-Karlsruhe (Rheinbahn)	St.	1870	61,98	—	61,98	—
Bruchsal-Rheinsheim (Vandessgrenze)	St.	1874	22,05	—	22,05	—
Bruchsal-Bretten	St.	1879	14,89	—	14,89	—
Durlach-Mühlacker	St.	1859-63	38,91	38,91	38,91	38,91
Gröningen-Eppingen	St.	1879	40,76	—	40,76	—
Karlsruhe-Magau (Mittler Rheinbrücke)	P.	1862-65	9,73	—	9,73	—
Nastatt-Gernsbach (Wurgthalbahn)	P.	1869	14,98	—	14,98	—
Dos-Baden	St.	1845	4,20	—	4,20	—
Appenweiler-Neckel (Mittler Rheinbrücke)	St.	1844-61	13,89	13,89	13,89	13,89
Appenweiler-Dypenau (Renchthalbahn)	P.	1876	18,41	—	18,41	—
Offenburg-Singen	St.	1866-73	149,16	—	149,16	—
Hausach-Wolfach	St.	1878	4,48	—	4,48	—
Dinglingen-Lahr	P.	1865	3,28	—	3,28	—
Denzingen-Waldkirch (Elzthalbahn)	P.	1875	7,12	—	7,12	—
Freiburg-Altbreisach (Mittler Rheinbrücke)	St.	1871	23,25	—	23,25	—
Müllheim-Neuenburg (Mittler Rheinbrücke)	St.	1878	4,59	—	4,59	—
Leopoldshöhe-Rheinbrücke	St.	1878	1,98	—	1,98	—
Basel bad. Bf.-Centralbahn-Bf. zu 1/3 der Länge	P.	1873	1,62	—	1,62	—
Basel-Schopshausen-Bell i. B. (Wiejenthalbahn)	P. u. St.	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	56,95	—	56,88	—
Schwanenreuth-Phullendorf	St.	1873	15,94	—	15,94	—
Krauchenwies-Sigmaringen	St.	1873	9,47	—	9,47	—
Nebenbahnen für Gütertransport:						
Mannheim Centralgüterbahnhof-Neckarhafen	St.	1879	2,00	—	2,00	—
Mannheim Abzw. z. Centralgüterbahnhof-Freudsbahn	St.	1879	1,78	—	1,78	—
Verbindungsbahn bei Neckarelz (alte Würzburger Linie)	St.	1862	1,23	—	1,23	—
Verbindungsbogen bei Heidelberg	St.	1865	0,83	—	0,83	—
—Wertheim	St.	1870	0,82	—	0,82	—
Im Ganzen			1 313,00	385,51	1 314,02	386,66

Die Unterschiede zwischen den Längenangaben für 1878, 1879 und 1880 beruhen auf neuen Vermessungen. Der Verbindungsbogen von der Strecke der Staatsbahn Mannheim-Heidelberg bei Friedrichsfeld zum Bahnhof der Main-Neckar-Bahn ist 1880 zum ersten Mal in die Uebersichten der Bahnlängen aufgenommen worden.

Die Bahnlängen wurden eröffnet:

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

Appenweiler-Neckel. 1844 Appenweiler-Neckel, 1861 Neckel-Rheinbrücke.

Durlach-Mühlacker. 1859 Durlach-Bilsferdingen, 1861 bis Forstheim, 1863 bis Mühlacker.

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

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

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

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

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

(Fortsetzung auf Seite 138)

*) Bemerkung. Das zweite Geleise der Strecke Heidelberg-Friedrichsfeld mit 9,20 km. ist Theil der Main-Neckar-Bahn.

Medesheim-Jagstfeld. 1868 Medesheim-Rappenau, 1869 bis Jagstfeld, 1879 dazu von der alten Würzburger Linie: 1862 Redargemünd-Medesheim.
 Freiburg-Altbreisach. 1871 Freiburg-Altbreisach, 1878 Altbreisach-Rheinbrücke.
 Oberlauringen-Weizen. 1875 Oberlauringen-Stühlingen, 1876 bis Weizen.
 Medesheim-Redareiz. 1862 Medesheim-Abentung von der alten Bahn (alte Würzburger Linie), 1879 bis Redareiz.
 Im Jahre 1879 betrug die durchschnittliche Betriebslänge 1 245,88 km. Im Jahr 1880 wurden keine neuen Bahnstrecken dem Verkehr übergeben. Die Betriebslänge ist daher für 1880 gleichmäßig 1 314,02 km. Diese 1 314,02 km. Eisenbahnen zerfallen in 1 185,08 km. badiische Staatsbahnen, 24,88 km. gepachtete bairische Staatsbahn von der bairischen Grenze bis Würzburg und in 104,06 km. Privatbahnen, nämlich Karlsruhe-Magau (Mitte Rheinbrücke) 9,73 km., Abentung Wasel-Schopfheim 19,94 km., Dinglingen-Lahr 3,88 km., Rastatt-Gernsbach 14,88 km., Feilberg-Speyer (Mitte Rheinbrücke) 22,14 km., Denslingen-Waldkirch 7,19 km., Schopfheim-Bell i./B. 7,88 km., Appenweier-Oppenau 18,41 km. und die mit der schweizerischen Centralbahn gemeinsam betriebene Privatbahnstrecke, Verbindungsbahn zwischen den Basler Bahnhofen, mit $\frac{1}{3}$ der Länge oder 1,82 km.

Tabelle 51. Eisenbahn-Material und -Personal 1879 und 1880.

	Stückzahl.		Achsen.		Leistungsfähigkeit.	
	1879.	1880.	1879.	1880.	1879.	1880.
Transportmaterial:						
1. Lokomotiven	402	411	—	—	—	—
2. Tender	385	385	—	—	—	—
3. Personenwagen	1 026	1 032	2 096	2 108	41 627	41 819
4. Gepäckwagen	192	192	384	384	960	960
5. Güterwagen, gedeckte	2 495	2 695	5 176	5 576	24 695	26 695
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)	7 011	7 217	14 293	14 705	57 192	59 192
	Etatmäßige Beamte.	Diätarische Beamte.	Arbeiter.	Im Ganzen.		
	1880.	1880.	1880.	1880.		
Personal, ständiges:*)						
1. Allgemeine Verwaltung	270	8	10	288		
2. Bahnverwaltung	875	3	1 438	2 316		
3. Transportverwaltung	2 980	52	2 057	5 089		
4. Werkstätteverwaltung	81	8	1 214	1 303		
im Ganzen	4 206	71	4 719	8 996		

Tabelle 52.

Eisenbahnverkehr 1879 und 1880.

Leistung des Fahrdienstes:	Ruhkilometer.	
	1879.	1880.
Zurückgelegt mit fahrplanmäßigen und mit Extrazügen:		
1. Schnellzüge	749 611	775 062
2. Personenzüge	3 655 158	3 887 475
3. Güterzüge	1 944 517	2 091 657
4. Gemischte Züge	774 014	823 346
im Ganzen Ruhkilometer hiesu Vorspannkilometer	7 123 300 223 513	7 577 540 155 975
außerdem Material- und Arbeitszüge	7 346 813 43 630	7 733 515 18 780
Beförderte Personen:	1879.	1880.
Gesamtzahl	10 222 708	10 805 248
in Wagenklassen nach Prozenten:		
I. Klasse	1,21	1,18
II. „	14,66	14,34
III. „	84,13	84,48
von einer Person durchschnittlich durchfahrene Kilometer	25,82	25,24
auf 1 Kilometer Bahnlänge Personen	214 021	209 483
auf 1 Ruhkilometer Personen	35,93	35,26

*) Wegen Einführung des neuen Buchungsformulars, welches eine veränderte Berechnung der für das Personal aufgewendeten Kosten vorschreibt, mußte die Vergleichung des Personalstandes mit dem Vorjahr für diesmal unterbleiben.

Beförderte Güter:		1879.	1880.
im Gesammten	..... Tonnen	3 834 987	4 202 427
darunter: Eilgüter	..... "	25 721*)	29 624
Dienstgüter	..... "	171 308	212 186
von 1 Tonne (zahlbarer Güter) durchschn. durchfahrene Kilometer	..... "	71,95	71,96
auf 1 Kilometer Bahnlänge	..... "	211 664	218 532
auf 1 Rußkilometer	..... "	35,88	37,13
Reisegepäck (einschl. Erpreßgut und Milchtransport)		23 609	25 401
Fahrzeuge		648	713
Thiere:			
im Gesammten	..... Stück	1 102 153	1 158 553
nämlich: Pferde	..... "	13 387	13 706
Rindvieh	..... "	133 077	154 036
Jungvieh und Kälber	..... "	56 494	55 449
Schweine	..... "	179 006	211 635
Schafe	..... "	690 850	692 827
Hunde	..... "	29 339	30 900

	Kapital.		Verzinsung.	
	1879.	1880.	1879.	1880.
	M.	M.	%	%
Umlagekapital und dessen Verzinsung:				
1. Staatsbahn. a. für den Bau einschl. Bauzinsen	327 630 362	329 710 448	3,09*)	3,40
b. für Betriebsmaterial	51 631 949	52 776 002		
2. Heidelberg-Speyerer Bahn	2 210 562	2 204 203	2,05*)	2,07
3. Karlsruhe-Maxauer Bahn	1 243 418	1 243 418	11,93*)	12,03
4. Murgthalbahn	1 045 410	1 045 779	4,34	4,35
5. Renchthalbahn	1 948 587	1 951 029	2,63	2,80
6. Lahrer Bahn	329 743	335 524	5,20	6,44
7. Elzthalbahn	752 608	785 020	2,93	3,10
8. Wiesenthalbahn { a. Basel-Schopfheim	2 357 144	2 378 336	5,77	6,04
{ b. Schopfheim-Zell i. W.	859 052	864 994	3,99	4,01
Bau- und Betriebskapital im Ganzen	390 008 835	393 294 753	3,14	3,44
Bau- u. Betriebskapital im Verhältniß zur Betriebszeit	369 405 994	391 651 794	—	—
davon für den Bau, einschl. Bauzinsen	318 171 140	339 447 818	—	—
" " Betriebsmaterial	51 234 854	52 203 976	—	—

	1879.	1880.
	Betriebsfond umlaufender, am Schlusse des Jahres:	5 969 827	5 563 739
Einnahme: im Gesammten	28 514 284*)	30 429 873
auf 1 Kilometer Bahnlänge	22 896	23 158
auf 1 Rußkilometer	3,88	3,93
Ausgabe: im Gesammten	16 922 093	16 965 305
auf 1 Kilometer Bahnlänge	13 588	12 911
auf 1 Rußkilometer	2,30	2,19
Einnahmeüberschuß: im Gesammten	11 592 191*)	13 464 568
auf 1 Kilometer Bahnlänge	9 308	10 247
auf 1 Rußkilometer	1,58	1,74

*) Nachträgliche Berichtigung.

Tabelle 53 a., b. und c. (Gewerbevereine, Handelskammern und Handelsgenossenschaften, besätigte Innungen) fallen für 1880 aus.