

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

14. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im Februar 1909

[urn:nbn:de:bsz:31-220981](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220981)

b. Durchschnittspreise für die größeren Städte.

Städte.	1 Kilogramm													1 kg					100 Kilogramm				
	Mehl			Fleisch							Eier			Speise-			Kohlen						
	Weizen, Nr. 1			Fleisch		Schweine-		Speck, geräuchert			Käse-Butter			Brot, gangb. Sorte			Kaffee, ungebraunt			1 Liter Erdöl			
	M	Pf	Pf	Rind-	Kuh-	Kalb-	Lamm-	Schweine-	Speck, geräuchert	Schweine-	Käse-Butter	10 Stück Eier	1 Liter Milch	Bohnen	Erbsen	Linzen	Kaffee, ungebraunt	1 Liter Erdöl	Kohlen	Kohlen	Kohlen		
Mannheim	8,30	48	42	27	1,70	1,50	1,20	1,80	1,40	1,70	2,00	1,60	2,80	90	22	40	44	35	2,40	20	2,80	4,00	3,30
Karlsruhe	5,80	46	40	32,9	1,64	1,56	1,10	1,66	1,60	1,60	2,00	1,74	2,60	105	20	40	44	51	2,60	20	3,50	4,50	2,80
Freiburg	5,40	48	40	32	1,70	1,52	1,40	1,80	1,80	1,80	2,40	1,70	2,75	95	22	40	50	78	2,20	20	3,80	4,50	3,40
Birsbrunn	6,00	44	40	30	1,68	1,60	—	1,68	1,40	1,68	2,20	1,70	2,80	104	20	46	50	80	2,70	22	3,20	4,40	3,40
Heidelberg	6,70	44	40	30	1,68	1,60	1,32	1,80	1,80	1,80	1,92	2,00	2,80	103	22	44	46	70	2,40	20	3,10	4,20	3,80
Konstanz	6,31	40	36	32	1,70	1,63	1,40	1,75	1,90	1,80	2,40	1,80	2,50	98	18	44	56	70	2,20	24	4,20	5,00	4,20
Baden	5,40	52	42	34	1,80	1,70	1,30	1,70	1,60	1,85	2,20	2,00	3,00	120	24	50	50	90	2,80	26	3,40	5,00	2,80
Offenburg	6,20	40	38	30,6	1,72	1,60	1,40	1,60	1,60	1,70	2,40	1,80	2,80	95	20	32	40	40	2,80	20	3,40	4,30	3,00
Bruchsal	5,80	34	32	31	1,68	1,64	—	1,80	1,80	1,80	2,00	2,00	2,70	98	20	40	44	48	2,20	20	2,80	3,80	2,40
Lahr	6,50	40	36	28	1,68	1,60	1,56	1,68	1,65	1,68	2,20	1,80	2,80	89	20	40	40	60	2,40	20	3,40	4,40	3,20
Kastatt	5,20	40	36	30	1,52	1,52	—	1,60	1,70	1,60	2,00	1,80	2,80	100	20	40	45	52	2,40	20	3,00	4,50	2,80
Durlach	6,00	40	32	30	1,68	1,56	1,20	1,68	1,80	1,68	2,40	2,00	2,80	113	20	40	42	66	3,40	20	3,50	5,00	2,80
Lörrach	6,15	40	—	33,3	1,60	1,50	1,40	1,70	1,80	1,60	2,20	1,60	2,48	115	20	48	48	50	2,00	21	3,60	4,60	3,20
Weinheim	7,00	36	34	24	1,60	1,60	1,28	1,60	1,60	1,72	2,00	1,80	2,80	103	20	40	40	60	3,20	20	2,80	3,90	3,30
Willingen	5,70	42	40	27	1,60	1,60	1,40	1,70	1,60	1,70	2,40	1,60	2,78	93	20	44	44	80	2,40	22	3,70	4,40	3,40
Ettlingen	6,00	36	32	28	1,56	1,52	—	1,64	1,40	1,80	2,10	1,80	2,60	113	20	40	40	60	2,80	21	3,10	4,30	2,60

14. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im Februar 1909.

a. Der Staatseisenbahnen:

	Aus dem Personen- verkehr	Aus dem Güter- verkehr	Aus sonstigen Quellen	Summe	Januar bis mit Februar
	M	M	M	M	M
Nach geschätzter Fest- stellung 1909 . . .	1 442 380	4 316 370	789 670	6 548 420	13 173 500
Auf 1 km Betriebslänge .	869	2 471	—	3 789	7 625
Nach geschätzter Fest- stellung 1908 . . .	1 384 220	4 670 730	788 200	6 843 150	13 242 560
Auf 1 km Betriebslänge .	834	2 674	—	3 956	7 660
Nach endgültiger Fest- stellung 1908 . . .	1 359 658	4 751 652	789 669	6 900 979	13 170 623
Im Jahr 1909 gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1908 mehr . .	58 160	—	1 470	—	—
weniger .	—	354 360	—	294 730	69 060
Auf 1 km Betriebslänge .	+ 35	— 203	—	— 167	— 35
Gegen die endgültige Ein- nahme des Jahres 1908 mehr . .	82 722	—	1	—	2 877
weniger .	—	435 282	—	352 559	—

h. Der von Privatgesellschaften betriebenen Nebenbahnen:

Bezeichnung der Nebenbahn-Linie	Aus dem Personen- verkehr <i>M</i>	Aus dem Güter- verkehr <i>M</i>	Aus sonstigen Quellen <i>M</i>	Im ganzen <i>M</i>	Zum Beginn des Betriebs- jahres an <i>M</i>
A. Betriebsjahr vom 1. April 1908 ab:					
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim gegen 1908	28 472 29 172 - 700	26 870 29 483 - 2 613	750 750 -	56 092 59 405 - 3 313	759 766 725 226 + 34 540
Karlsruher Lokalbahnen gegen 1908	14 139 14 268 - 129	1 064 1 126 - 62	55 20 + 35	15 258 15 414 - 156	187 187 197 873 - 10 686
Nahern-Ottenhöfen gegen 1908	3 672 2 766 + 906	4 718 4 411 + 307	- - -	8 390 7 177 + 1 213	113 225 101 097 + 12 128
Rehl-Lichtenau-Bühl gegen 1908	10 530 9 946 + 584	4 820 4 130 + 690	532 587 - 55	15 882 14 663 + 1 219	183 418 173 931 + 9 487
Rehl-Altenheim-Ottenheim und Altenheim- Offenburg gegen 1908	7 695 8 460 - 765	4 227 3 708 + 519	332 378 - 46	12 254 12 546 - 292	141 632 138 232 + 3 400
Seelbach-Lahr-Ottenheim-Rhein gegen 1908	4 748 4 819 - 71	2 440 3 885 - 1 445	30 42 - 12	7 218 8 746 - 1 528	110 111 116 414 - 6 303
Kaiserstuhlbahn gegen 1908	6 702 7 405 - 703	12 562 14 514 - 1 952	250 216 + 34	19 514 22 135 - 2 621	255 784 266 479 - 10 695
Ottenheimmünster-Rhein gegen 1908	1 818 1 827 - 9	1 374 1 516 - 142	- 18 - 18	3 192 3 361 - 169	39 801 40 823 - 1 022
Krozingen-Staufen-Sulzburg gegen 1908	2 273 2 171 + 102	3 255 2 733 + 522	- - -	5 528 4 904 + 624	78 537 77 938 + 599
Mühlheim-Badenweiler gegen 1908	2 974 2 982 - 8	537 492 + 45	25 - + 25	3 536 3 474 + 62	86 259 82 622 + 3 637
Haltingen-Kandern gegen 1908	3 334 2 805 + 529	5 547 4 041 + 1 506	- - -	8 881 6 846 + 2 035	122 220 101 431 + 20 789
Bell-Lodnan gegen 1908	4 019 4 049 - 30	7 799 8 721 - 922	72 79 - 7	11 890 12 849 - 959	143 532 150 343 - 6 811
Donaueshingen-Furtwangen (Dregtalbahn) gegen 1908	4 562 4 023 + 539	5 739 6 450 - 711	183 183 -	10 484 10 656 - 172	169 794 171 569 - 1 775
Vöhringen-Oberharmersbach gegen 1908	1 953 2 344 - 391	2 371 2 745 - 374	- - -	4 324 5 089 - 765	61 164 65 417 - 4 253
Mosbach-Mudau gegen 1908	2 861 2 865 - 4	1 122 1 388 - 266	3 58 - 55	3 986 4 311 - 325	68 706 65 978 + 2 728
Oberscheffenz-Billigheim*) gegen 1908	1 080	563	-	1 643	18 642

*) Betriebsöffnung am 12. Juni 1908.

Noch: b. Der von Privatgesellschaften betriebenen Nebenbahnen:

Bezeichnung der Nebenbahn-Linie	Aus dem Personen- verkehr <i>M</i>	Aus dem Güter- verkehr <i>M</i>	Aus sonstigen Quellen <i>M</i>	Im ganzen <i>M</i>	Vom Beginn des Betriebs- jahres an <i>M</i>
B. Betriebsjahr vom 1. Januar 1909 ab:					
Bruchsal-Hiltsbach-Menzingen	8 260	3 360	120	11 740	23 670
gegen 1908	8 640	3 100	150	11 890	23 985
	— 380	+ 260	— 30	— 150	— 315
Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb-Pforzheim und Ettlingen-Staatsbahnhof bis Ettlingen-Holzhof	31 060	13 100	150	44 310	87 310
gegen 1908	30 460	10 400	290	41 150	84 540
	+ 600	+ 2 700	— 140	+ 3 160	+ 2 770
Bühl-Bühlertal	1 740	2 390	120	4 250	8 350
gegen 1908	1 640	2 750	120	4 510	8 715
	+ 100	— 360	—	— 260	— 365
Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch	5 400	4 800	210	10 410	20 360
gegen 1908	4 760	4 420	175	9 355	19 245
	+ 640	+ 380	+ 35	+ 1 055	+ 1 115
Neckarbischofsheim-Hüffenhardt	1 380	1 030	300	2 710	5 200
gegen 1908	1 300	1 240	120	2 660	5 280
	+ 80	— 210	+ 180	+ 50	— 80
Im ganzen sämtliche Nebenbahn-Linien	148 672	109 688	3 132	261 492	2 684 668
gegen 1908	146 702	111 253	3 186	261 141	2 617 138
	+ 1 970	— 1 565	— 54	+ 351	+ 67 530

Erläuterungen (zu a. Staatsbahnen).

Die Witterung war im Februar 1909 vorwiegend kalt und trocken, unterbrochen von einzelnen Schneefällen. Der Reiseverkehr bewegte sich in mäßigen Grenzen; an Sonntagen brachte der immer zunehmende Wintersport viel Leben. Die Saisonarbeiter, die sich in früheren Jahren schon im Februar in großen Massen zeigten, reisten jetzt nur in kleinen Gesellschaften. Außer Sonntagszügen für Sportfreunde und einigen Italienerzügen verkehrten keine Personensonderzüge. Der Tierverkehr verlief regelmäßig. Die geschätzte Einnahme aus dem Personenverkehr war im Februar 1909 um 58 160 *M* und in den Monaten Januar und Februar 1909 um 175 830 *M* höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1908.

Der Güterverkehr war immer noch schwach; weitere Zeichen von Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage waren noch nicht zu erkennen. Namentlich liegt der Versand von Steinkohlen und Baustoffen noch sehr darnieder, während der Getreideversand wieder etwas angezogen hat. Die Schifffahrt auf dem Rhein war in den ersten Tagen des Monats noch geschlossen. Durch das am 4. Februar plötzlich einsetzende Tauwetter trat eine vorübergehende Besserung des Wasserstandes ein, so daß die Schifffahrt wieder aufgenommen werden konnte. Doch wurde der Verkehr auf dem Rhein bald durch rasches Fallen des Wassers stark behindert. Die Neckarschifffahrt war vom 1. bis 8. und vom 25. bis 28. Februar teils wegen Hochwassers, teils wegen niederen Wasserstandes eingestellt. Die Behinderung der Zufuhr auf dem Wasserweg machte sich in schwächerem Eisenbahnversand von den Rheinhäfen geltend. Bedarfzüge wurden nur in mäßigem Umfang geführt, obwohl eine Anzahl ständiger Güterzüge in Bedarfzüge umgewandelt worden ist. Wagenmangel trat nicht ein. Die geschätzte Einnahme aus dem Güterverkehr war im Februar 1909 um 354 360 *M* und in den Monaten Januar und Februar 1909 um 211 740 *M* geringer als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1908. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß der Februar 1908 gegenüber dem Februar 1907 mit der sehr hohen Mehreinnahme von 743 270 *M* abgeschlossen hat.

Außerdem darf nicht übersehen werden, daß das Jahr 1908 ein Schaltjahr war, daß der Februar also 29 Tage hatte. Dies kommt einer Mehreinnahme von rund $3\frac{1}{2}$ Prozent gleich. Zieht man diesen Betrag an der Einnahme des Februar 1908 ab, so schließt der Februar 1909 im Personenverkehr um rund 106 600 *M* günstiger, im Güterverkehr um rund 190 900 *M* ungünstiger und insgesamt nur um rund 84 300 *M* ungünstiger ab als der Februar 1908.