

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

13. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im März 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			
	100 kg Kartoffeln			Fleisch									Speise-					100 Kilogramm			
	Weizen, Nr. 1	Roggen, Nr. 1	Prot. gangb. Sorte	Lamm-	Rind-	Kuh-	Kalb-	Lamm-	Schweine- (frisch)	Speck, geräuchert	Schweinefleisch	Tafel-Butter	10 Stück Eier	1 Liter Milch	Bohnen	Erbsen	Linien	Kaffee, ungeröstet	1 Liter Erdöl	Kohlen	Anthracit
M	Pf	Pf	M	M	M	M	M	M	M	M	M	Pf	Pf	Pf	Pf	Pf	M	Pf	M	M	M
Mannheim	8,96	48 42 27	1,70	1,50	1,20	1,80	1,40	1,62	2,00	1,60	2,80	80	22	36	48	35	2,40	20	2,80	4,00	3,30
Karlsruhe	6,36	46 40 32,9	1,64	1,56	1,10	1,76	1,60	1,60	2,02	1,77	2,64	82	20	44	44	54	2,60	20	3,44	4,45	2,72
Freiburg	5,88	48 40 32	1,70	1,52	1,40	1,80	1,80	1,80	2,40	1,70	2,78	77	22	40	50	70	2,20	20	3,80	4,50	3,40
Pforzheim	6,60	45 41 30	1,68	1,60	—	1,68	1,40	1,68	2,22	1,80	2,72	81	20	46	50	80	2,70	22	3,20	4,40	3,40
Heidelberg	6,78	44 40 30	1,68	1,60	1,32	1,80	1,80	1,76	1,92	1,96	2,80	84	22	44	46	70	2,40	20	3,10	4,20	3,80
Konstanz	7,35	40 36 32	1,70	1,64	1,40	1,75	1,90	1,80	2,40	1,80	2,50	76	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	1,72	1,60	1,82	2,16	1,92	3,00	92	24	50	50	90	2,80	26	3,40	5,00	2,80
Offenburg	6,76	40 38 30,6	1,72	1,60	1,40	1,60	1,60	1,70	2,40	1,80	2,80	74	20	32	40	40	2,80	20	3,40	4,30	3,00
Bruchsal	5,64	34 32 31	1,68	1,64	—	1,80	1,80	1,80	2,00	2,00	2,58	70	20	40	44	48	2,20	20	2,80	3,80	2,40
Lahr	7,02	40 36 28	1,68	1,60	1,56	1,68	1,70	1,68	2,20	1,80	2,70	72	20	40	40	60	2,40	20	3,40	4,40	3,20
Kastatt	5,72	40 36 30	1,52	1,52	—	1,60	1,70	1,60	2,00	1,80	2,80	74	20	40	45	52	2,40	20	3,00	4,50	2,60
Durlach	6,60	40 32 30	1,68	1,56	1,20	1,68	1,80	1,68	2,40	2,00	2,80	88	20	40	44	71	3,36	20	3,50	5,00	2,80
Lörrach	6,54	40 — 33,3	1,60	1,50	1,40	1,70	1,80	1,62	2,18	1,60	2,50	88	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	1,68	1,60	1,72	2,00	1,80	2,82	84	20	40	40	60	3,20	20	2,80	3,80	3,30
Willingen	5,92	42 40 27	1,60	1,60	1,40	1,70	1,60	1,70	2,40	1,64	2,77	78	20	44	44	80	2,40	22	3,70	4,40	3,40
Ettlingen	6,00	36 32 28	1,56	1,52	—	1,66	1,50	1,73	2,08	1,80	2,60	82	20	40	40	60	2,80	21	3,10	4,30	2,60

## 13. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im März 1909.

## a. Der Staatseisenbahnen:

	Aus dem Personen- verkehr	Aus dem Güter- verkehr	Aus sonstigen Quellen	Summe	Januar bis mit März
	M	M	M	M	M
Nach geschätzter Fest- stellung 1909 . . .	1 885 420	5 051 600	880 480	7 817 500	21 001 850
Auf 1 km Betriebslänge .	1 136	2 892	—	4 529	12 161
Nach geschätzter Fest- stellung 1908 . . .	1 735 020	5 159 520	873 890	7 768 430	21 020 370
Auf 1 km Betriebslänge .	1 046	2 954	—	4 497	12 160
Nach endgültiger Fest- stellung 1908 . . .	1 802 464	5 172 705	870 482	7 845 651	21 016 274
Im Jahr 1909 gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1908 mehr . .	150 400	—	6 590	49 070	—
weniger .	—	107 920	—	—	18 520
Auf 1 km Betriebslänge .	+ 90	— 62	—	+ 32	+ 1
Gegen die endgültige Ein- nahme des Jahres 1908 mehr . .	82 956	—	9 998	—	—
weniger .	—	121 105	—	28 151	14 424

## 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>	Vom Beginn des Betriebs- jahres an <i>M</i>
<b>A. Betriebsjahr vom 1. April 1908 ab:</b>					
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim	32 182	41 293	3 950	77 425	837 191
gegen 1908	34 745	40 604	750	76 099	802 160
	- 2563	+ 689	+ 3 200	+ 1 326	+ 35 031
Karlsruher Lokalbahnen	15 939	1 304	21	17 264	204 451
gegen 1908	18 007	1 192	25	19 224	217 320
	- 2068	+ 112	- 4	- 1 960	- 12 869
Mühen-Ottenhöfen	3 312	6 596	91	9 999	123 840
gegen 1908	3 582	4 848	75	8 505	110 852
	- 270	+ 1748	+ 16	+ 1 494	+ 12 988
Keßl-Lichtenau-Bühl	11 390	5 700	1 176	18 266	201 684
gegen 1908	10 921	5 383	1 055	17 359	191 290
	+ 469	+ 317	+ 121	+ 907	+ 10 394
Keßl-Altenheim-Ottenheim und Offenburg	8 132	4 583	997	13 712	155 344
gegen 1908	8 730	4 250	608	13 588	151 820
	- 598	+ 333	+ 389	+ 124	+ 3 524
Seebach-Lahr-Ottenheim-Rhein	5 072	4 341	623	10 036	121 359
gegen 1908	5 342	4 091	400	9 833	126 674
	- 270	+ 250	+ 223	+ 203	- 5 315
Kaiserstuhlbahn	7 655	14 399	250	22 304	278 088
gegen 1908	7 969	16 086	216	24 271	290 193
	- 314	- 1 687	+ 34	- 1 967	- 12 105
Ottenheimmünster-Rhein	2 020	1 395	172	3 587	43 175
gegen 1908	2 007	1 788	102	3 897	45 972
	+ 13	- 393	+ 70	- 310	- 2 797
Krozingen-Staufen-Sulzburg	2 581	3 822	169	6 572	85 826
gegen 1908	2 571	3 480	105	6 156	85 550
	+ 10	+ 342	+ 64	+ 416	+ 276
Müllheim-Badenweiler	3 999	707	103	4 809	91 671
gegen 1908	3 812	738	95	4 645	87 025
	+ 187	- 31	+ 8	+ 164	+ 4 646
Halsingen-Kandern	4 098	6 014	206	10 318	132 991
gegen 1908	3 724	5 037	125	8 886	112 018
	+ 374	+ 977	+ 81	+ 1 432	+ 20 973
Zell-Lodtnau	4 862	7 846	72	12 780	156 312
gegen 1908	4 569	7 470	79	12 118	161 988
	+ 293	+ 376	- 7	+ 662	- 5 676
Donauschlingen-Furtwangen (Bregtalbahn)	5 331	8 097	183	13 611	183 405
gegen 1908	5 190	6 803	183	12 176	188 829
	+ 141	+ 1 294	-	+ 1 435	- 424
Siberach-Oberharmersbach	2 630	2 993	137	5 760	67 083
gegen 1908	2 675	3 760	56	6 491	72 253
	- 45	- 767	+ 81	- 731	- 5 170
Mosbach-Mudau	3 225	1 877	207	5 309	74 036
gegen 1908	3 038	2 420	227	5 685	71 663
	+ 187	- 543	- 20	- 376	+ 2 373
Oberschefflenz-Billigheim *)	1 109	1 165	76	2 350	20 891

\*) Betriebseröffnung am 12. Juni 1908.

Nach: b. Der von Privatgesellschaften betriebenen Nebenbahnen:

Bezeichnung der Nebenbahn-Linie	Aus dem Personen- verkehr M	Aus dem Güter- verkehr M	Aus sonstigen Quellen M	Im ganzen M	Vom Beginn des Betriebs- jahres an M
<b>B. Betriebsjahr vom 1. Januar 1909 ab:</b>					
Bruchsal-Pilsbach-Menzingen . . . . .	9 800	5 100	215	15 115	38 785
gegen 1908	9 025	3 910	125	13 060	37 045
	+ 775	+ 1 190	+ 90	+ 2 055	+ 1 740
Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb-Pforzheim und Ettlingen-Staatsbahnhof bis Ettlingen-Holzhof	33 330	13 930	200	47 460	134 770
gegen 1908	35 000	13 730	510	49 240	133 780
	- 1 670	+ 200	- 310	- 1 780	+ 990
Bühl-Bühlertal . . . . .	1 640	2 000	115	3 755	12 105
gegen 1908	1 780	3 000	100	4 880	13 595
	- 140	- 1 000	+ 15	- 1 125	- 1 490
Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch . . . . .	5 690	7 010	270	12 970	33 330
gegen 1908	5 300	8 250	590	14 140	33 385
	+ 390	- 1 240	- 320	- 1 170	- 55
Nekarbischofsheim-Hüffenhardt . . . . .	1 370	1 710	110	3 190	8 390
gegen 1908	1 510	1 900	150	3 560	8 840
	- 140	- 190	- 40	- 370	- 450
Im ganzen sämtliche Nebenbahn-Linien . . . . .	165 367	141 882	9 343	316 592	3 004 727
gegen 1908	169 497	138 740	5 576	313 813	2 937 252
	- 4 130	+ 3 142	+ 3 767	+ 2 779	+ 67 475

Erläuterungen (zu a. Staatsbahnen).

Die Witterung war im März unbeständig, vorwiegend kalt und rau mit Schnee und Regen. Der Reiseverkehr war dadurch beeinträchtigt, doch bestand an den Sonntagen nach den Hauptpunkten des Wintersports ein lebhafter Touristenverkehr. Die Italienertransporte haben nicht in gleichem Maß wie in früheren Jahren eingeseht, was wohl in der Hauptsache der ungünstigen Witterung und der geringen Bautätigkeit zuzuschreiben ist. Im übrigen war der Reiseverkehr im allgemeinen mäßig, doch etwas stärker als im März 1908. Außer einer Anzahl von Italiener-sonderzügen verkehrten Vor-, Nach- und Sonderzüge nur in geringer Zahl. Der Tierverkehr war etwas lebhafter als im Vorjahr. Die geschätzte Einnahme aus dem Personenverkehr war im März 1909 um 150 400 M und in den Monaten Januar bis März 1909 um 326 230 M höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1908.

Der Güterverkehr hat gegen den Februar 1909 angezogen, doch steht er gegen den März 1908, der namentlich einen sehr starken Kohlenverkehr aufwies, noch etwas zurück. Immerhin mehrten sich die Anzeichen, daß das wirtschaftliche Leben wieder im Aufschwung begriffen ist. In der ersten Hälfte des März war die Schifffahrt auf dem Rhein durch Niedrigwasser stark behindert. In der zweiten Hälfte des Monats trat eine merkliche Besserung ein, so daß auch die Fahrten nach dem Oberrhein wieder aufgenommen werden konnten, doch waren die Fahrten bis Rehl selten und der Schiffsraum konnte nicht genügend ausgenützt werden. Der Verkehr auf dem Neckar bewegte sich in mittlerer Höhe. Bedarfszüge verkehrten in ziemlich großer Zahl, was zum Teil davon herrührt, daß eine Anzahl ständiger Güterzüge in Bedarfszüge umgewandelt worden ist. An gedeckten Güterwagen bestand zeitweilig, namentlich in der zweiten Hälfte des Monats, ein leichter Mangel; offene Güterwagen waren im Überfluß vorhanden, weil der Kohlenversand immer noch nicht die erwünschte Höhe erreicht hat. Die geschätzte Einnahme aus dem Güterverkehr war im März 1909 um 107 920 M und in den Monaten Januar bis März um 319 660 M geringer als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1908.