

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

13. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im September 1909

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

und Nordosten Europas lag, über das Binnenland aus; es wurde mild und heiter mit Morgennebeln, doch schon am 18. verursachten flache Minima, die sich über dem Festland ausgebildet hatten, neuerdings Regenwetter, das auch noch am nächsten Tag anhielt. Mit Beginn des letzten Drittels stellte sich heiteres, teilweise neblig und sehr warmes Wetter ein, da der hohe Druck wieder von Nordosten her binnenwärts vorgedrungen war; vom 25. an wurde es unter der Einwirkung einer sehr ungleichmäßigen Luftdruckverteilung, die vielfach flache Minima über dem Festland aufwies, meist trüb und Regenfälle stellten sich ein. Die Temperaturen gingen bis zum 28. ziemlich stark zurück, stiegen aber gegen Monatschluß wieder an.

Die Wasserstandsbeziehung verlief ruhig. Der Bodensee ist während des ganzen Monats gleichmäßig gefallen, ebenso der Rhein mit unerheblichen Schwankungen. In den Zuflüssen hielten die niedrigen Wasserstände des Vormonats an, nur bei der Murg war am 5./6. eine kleine Anschwellung zu verzeichnen, und beim Main ein geringes Ansteigen der Wasserstände in dem letzten Drittel des Monats.

Die gemittelten Monatswasserstände waren nur bei Magau um 0,04 m höher, an den übrigen Hauptpegeln dagegen niedriger als die Vergleichswerte für 1891—1900, und zwar bei Konstanz um 0,03 m, bei Waldshut um 0,05 m, bei Basel um 0,40 m, bei Breisach um 0,25 m, bei Rehl um 0,42 m und bei Mannheim um 0,51 m.

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

#### a) Der Staatsbahnen:

	Aus dem Personen- verkehr <i>M</i>	Aus dem Güter- verkehr <i>M</i>	Aus sonstigen Quellen <i>M</i>	Summe <i>M</i>	Januar bis mit September <i>M</i>
Nach geschätzter Feststellung 1909 . . .	2 854 380	5 505 230	674 830	9 034 440	73 924 700
Auf 1 km Betriebslänge .	1 721	3 152	—	5 256	42 968
Nach geschätzter Feststellung 1908 . . .	2 805 250	5 218 580	956 050	8 979 880	72 906 280
Auf 1 km Betriebslänge .	1 691	2 988	—	5 223	42 354
Nach endgültiger Feststellung 1908 . . .	2 857 946	5 343 786	909 568	9 111 300	73 155 807
Im Jahr 1909 gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1908 mehr . .	49 130	286 650	—	54 560	1 018 420
weniger .	—	—	281 220	—	—
Auf 1 km Betriebslänge .	+ 30	+ 164	—	+ 33	+ 614
Gegen die endgültige Einnahme des Jahres 1908 mehr . .	—	161 444	—	—	768 893
weniger .	3 566	—	234 738	76 860	—

#### Erläuterungen.

Die Witterung war im September 1909 sehr wechselnd, teils schön und warm, teils trüb, regnerisch und kühl. Der Reiseverkehr war im allgemeinen befriedigend; der Ausflugsverkehr an schönen Sonntagen lebhaft. Besonders stark war der Verkehr anlässlich der Kaiserparade bei Forchheim am 11. und des Kaisermanövers zwischen Neckar und Tauber am 14. bis 18. September. Diese militärischen Veranstaltungen machten zahlreiche Sonderzüge für den allgemeinen Verkehr nötig; für die Beförderung der Truppen mußten ganz außerordentliche Vorkehrungen getroffen werden. Im ganzen wurden im September 527 Militär-Sonderzüge (306 beladene

Züge und 221 Leerzüge) geführt. Dazu kam eine erhebliche Zahl von Sonderzügen Allerhöchster Herrschaften und von Vereinssonderzügen. Die Kaiserparade und das Kaisermanöver trugen beträchtlich zur Erhöhung des Verkehrs bei. Doch darf nicht übersehen werden, daß den Einnahmen aus dem Wanderverkehr sehr erhebliche Ausgaben für die Bewältigung der außerordentlichen Leistungen des Betriebes gegenüberstehen. Der Tierverkehr verlief regelmäßig. Die geschätzte Einnahme aus dem Personenverkehr war im September 1909 um 49 130 M und in den Monaten Januar bis September 1909 um 923 370 M höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1908. Hierzu wird bemerkt, daß zu einer annähernd zutreffenden Schätzung der Einnahmen für die Beförderung von Militär und Militärgut, die bis zur Abrechnung mit der Militärverwaltung gestundet werden, keine Grundlagen zur Verfügung stehen.

Die leichte Steigerung des Güterverkehrs hielt im September an und nahm noch etwas zu. Namentlich war dies beim Stückgutverkehr bemerkbar, während der Wagenladungsverkehr noch sehr unter dem Stocken der Bantätigkeit leidet. Auch kommt in Betracht, daß der Obstverkehr hinter dem außerordentlich starken Obstverkehr des Septembers 1908 erheblich zurückstand. Dagegen trug die außergewöhnlich große Beförderung von Militärgut zur Erhöhung der Einnahmen bei. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein war im allgemeinen befriedigend. Der Oberrhein wurde bis zum zweiten Drittel des Monats regelmäßig befahren, doch war der Schiffsraum nur wenig ausgenützt. Die Neckarschiffahrt war vom 10. bis 20. September geschlossen, in der übrigen Zeit durch niederen Wasserstand behindert. Die Zahl der Bedarfszüge war ziemlich bedeutend. Offene Güterwagen konnten überall rechtzeitig gestellt werden. An gedeckten Güterwagen bestand in einigen Bezirken zeitweise ein mäßiger Mangel, der nur an einzelnen Tagen empfindlich wurde. Dies ist zum Teil auf die Zunahme des allgemeinen Verkehrs, insbesondere aber auf die außerordentlichen Anforderungen zurückzuführen, die für die Truppenbeförderung an den Wagenpark der Eisenbahnverwaltung gestellt wurden. Namentlich gedeckte Güterwagen waren für die Beförderung der Pferde und des Gepäcks der Truppen in sehr großer Zahl zu stellen und wurden, soweit sie mit Pferden beladen waren, behufs Vornahme der vorgeschriebenen Desinfektion noch länger dem allgemeinen Verkehr entzogen. Daß trotz dieser für die Wagenstellung sehr ungünstigen Verhältnisse der Wagenbedarf des allgemeinen Verkehrs in der Hauptsache sogleich oder nur mit geringen Verzögerungen gedeckt werden konnte, ist der Einrichtung des Staatsbahnwagenverbandes zu verdanken, die sich hierbei vorzüglich bewährte. Die geschätzte Einnahme aus dem Güterverkehr war im September 1909 um 286 650 M und in den Monaten Januar bis August 1909 um 283 510 M höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1908.

#### 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>A. Betriebsjahr vom 1. April 1909 ab:</b>					
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim . . . . .	33 540	27 478	758	66 776	461 352
gegen 1908	35 509	36 053	750	72 312	439 774
	+ 3 031	- 8 575	+ 8	- 5 536	+ 21 578
Karlsruher Lokalbahnen . . . . .	18 702	1 236	—	19 938	109 185
gegen 1908	15 516	1 240	—	16 756	102 394
	+ 3 186	- 4	—	+ 3 182	+ 6 791
Albern-Ottenhöfen . . . . .	4 228	7 019	521	11 768	73 721
gegen 1908	4 590	7 075	90	11 755	64 593
	- 362	- 56	+ 431	+ 13	+ 9 128
Rehl-Lichtenau-Bühl . . . . .	10 530	5 652	780	16 962	103 824
gegen 1908	11 895	4 056	585	16 536	99 203
	- 1 365	+ 1 596	+ 195	+ 426	+ 4 621
Rehl-Altenheim-Ottenheim und Altenheim- Offenburg . . . . .	6 917	3 809	1 621	12 347	77 576
gegen 1908	7 633	3 779	633	12 045	77 222
	- 716	+ 30	+ 988	+ 302	+ 354
Rastatt-Schwarzach *) . . . . .	2 875	550	82	3 507	19 808

\*) Betriebsöffnung am 2. Mai 1909.

## Noch: 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
Seelbach-Lahr-Dittenheim-Rhein	4 803	6 232	181	11 216	63 494
gegen 1908	5 425	5 614	125	11 164	63 790
	- 622	+ 618	+ 56	+ 52	- 296
Kaiserstuhlbahn	10 059	20 252	242	30 553	161 777
gegen 1908	8 224	15 693	250	24 167	147 675
	+ 1 835	+ 4 559	- 8	+ 6 386	+ 14 102
Ettenheimmünster-Rhein	2 165	1 348	170	3 683	20 367
gegen 1908	2 017	2 333	170	4 520	22 058
	+ 148	- 985	-	- 837	- 1 686
Krozingen-Staufen-Sulzburg	3 211	4 539	181	7 931	49 194
gegen 1908	3 364	4 320	123	7 807	43 669
	- 153	+ 219	+ 58	+ 124	+ 5 525
Müllheim-Badenweiler	8 562	936	114	9 612	63 579
gegen 1908	7 968	1 024	119	9 111	60 779
	+ 594	- 88	- 5	+ 501	+ 2 800
Hallingen-Randern	4 440	8 164	217	12 821	75 517
gegen 1908	4 287	8 568	153	13 008	70 808
	+ 153	- 404	+ 64	- 187	+ 5 209
Bell-Todinau	6 343	8 338	73	14 754	86 036
gegen 1908	6 225	7 573	73	13 871	84 167
	+ 118	+ 765	-	+ 883	+ 1 869
Donauessingen-Zurtwangen	6 606	10 168	183	16 952	101 684
gegen 1908	6 769	10 296	183	17 248	103 852
	- 163	- 133	-	- 296	- 2 168
Biberach-Oberharmersbach	2 987	2 969	63	6 019	36 910
gegen 1908	3 043	2 493	63	5 599	37 968
	- 56	+ 476	-	+ 420	- 1 058
Mosbach-Windau	3 409	2 844	205	6 458	40 611
gegen 1908	3 507	2 969	207	6 683	40 492
	- 98	- 125	- 2	- 225	+ 119
Oberschöffenz-Billigheim	958	1 085	85	2 128	13 992
gegen 1908	955	1 456	70	2 481	8 936
	+ 3	- 371	+ 15	- 353	+ 5 056
<b>B. Betriebsjahr vom 1. Januar 1909 ab:</b>					
Bruchsal-Hilsbach-Menzingen	10 310	5 000	175	15 485	130 120
gegen 1908	10 570	4 875	200	15 645	127 944
	- 260	+ 125	- 25	- 160	+ 2 176
Karlsruhe-Etlingen-Derrenalb-Pforzheim und Etlingen Staatsbahnhof bis Etlingen Holzhof	42 670	16 700	2 225	61 595	546 110
gegen 1908	45 320	17 110	920	63 350	527 085
	- 2 650	- 410	+ 1 305	- 1 755	+ 19 025
Bühl-Bühlertal	2 060	3 200	120	5 380	51 090
gegen 1908	2 110	3 260	130	5 500	53 820
	- 50	- 60	- 10	- 120	- 2 730
Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch	5 860	7 310	380	13 550	121 590
gegen 1908	5 755	8 230	170	14 155	134 260
	+ 105	- 920	+ 210	+ 605	- 12 670
Neckarbischofsheim-Hüffenhardt	1 560	1 740	150	3 450	32 155
gegen 1908	1 525	2 135	160	3 820	31 200
	+ 35	- 395	- 10	- 370	+ 955
Im ganzen sämtliche Nebenbahn-Linien	197 795	146 564	8 526	352 885	2 439 692
gegen 1908	192 207	150 152	5 174	347 533	2 341 184
	+ 5 588	- 3 588	+ 3 352	+ 5 352	+ 98 508

Karlsruhe. — Druck der C. F. Müller'schen Hofbuchdruckerei.