

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

16. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im März 1911

[urn:nbn:de:bsz:31-221008](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-221008)

b. Durchschnittspreise für die größeren Städte.

Städte.	1 Kilogramm													1 kg				100 Kilogramm					
	100 kg Kartoffeln	Mehl			Fleisch							Tafel-Butter	Speise-				Kohlen						
		Weizen, Nr. 1	Roggen, Nr. 1	Brot, gangb. Sorte	Lamm-	Rind-	Kalb-	Schaf-	Schweine-	Speck, geräuchert	Schweineschmalz		10 Stück Eier	1 Liter Milch	Bohnen	Erbsen	Linsen	Kaffee, ungeröstet	1 Liter Erdöl	Ruß	Anthrazit	Gaslofs	
																							M
Mannheim	9,30	44	40	30	1,80	1,70	1,40	1,80	1,70	1,78	1,90	1,66	3,00	78	22	40	48	50	2,60	20	2,70	3,70	2,90
Karlsruhe	8,20	38	32	31,4	1,84	1,76	1,30	1,96	1,70	1,62	2,20	2,00	2,80	79	22	40	43	39	3,00	20	3,00	4,10	2,55
Freiburg	8,40	44	38	30	1,80	1,72	1,50	1,80	1,80	1,80	2,30	2,00	2,80	72	22	46	48	56	2,80	20	3,90	4,50	2,60
Pforzheim	9,60	42	38	30	1,80	1,72	—	1,92	1,60	1,65	2,40	1,90	2,98	79	22	44	46	44	3,20	21	2,90	4,10	2,80
Heidelberg	9,62	44	36	28	1,88	1,80	1,52	1,92	1,80	1,60	2,00	1,80	3,00	85	23	46	44	58	2,80	18	2,90	4,00	3,60
Konstanz	9,96	40	36	30	1,84	1,80	1,40	1,90	1,90	1,80	2,40	2,00	2,80	74	19	44	56	50	2,40	24	4,10	4,90	4,10
Baden	—	48	40	35	1,86	1,80	—	1,99	1,72	1,72	2,20	2,00	2,94	96	22	48	48	50	2,88	22	3,20	4,40	2,40
Offenburg	9,40	40	38	28,2	1,98	1,80	1,70	1,80	1,70	1,74	2,40	1,88	3,00	73	22	36	44	40	3,00	19	3,06	4,20	2,84
Bruchsal	8,10	34	26	28	1,84	1,80	—	1,92	1,92	1,80	2,00	2,00	2,80	76	22	40	44	36	2,40	20	3,00	4,00	2,40
Rastatt	8,00	36	30	29	1,65	1,65	—	1,84	1,82	1,74	2,06	2,00	3,00	75	20	44	47	41	2,64	19	2,80	4,45	2,16
Lahr	9,10	44	36	27	1,88	1,80	1,62	1,88	1,72	1,72	2,21	2,00	2,84	72	22	42	42	50	2,60	20	3,30	4,40	3,00
Lörrach	9,00	44	42	33	1,76	1,70	—	1,90	1,90	1,76	2,40	1,80	2,86	82	22	48	48	50	2,38	20	3,60	4,60	3,20
Weinheim	8,08	36	32	30	1,72	1,72	—	1,88	1,80	1,72	2,00	1,96	2,98	81	21	40	44	40	3,20	15	2,70	3,90	2,77
Durlach	8,10	40	32	31	1,88	1,80	1,20	1,92	1,80	1,80	2,40	2,00	2,80	87	22	42	48	56	3,40	20	2,86	4,20	2,44
Billingen	8,90	44	38	27	1,80	1,80	1,39	1,84	1,70	1,80	2,40	2,00	3,04	70	20	42	48	41	2,32	19	3,40	4,40	3,50
Ettlingen	9,00	32	24	28	1,80	1,80	—	1,84	1,70	1,76	2,20	2,00	2,80	80	22	40	44	46	3,00	18	2,90	4,20	2,30

16. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im März 1911.

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 1911	2 009 000	5 863 000	850 000	8 722 000	23 870 000
Auf 1 km Betriebslänge	1 205	3 341	—	5 029	13764
Nach geschätzter Fest- stellung 1910	2 420 290	5 088 060	851 000	8 359 350	22 183 750
Auf 1 km Betriebslänge	1 459	2 913	—	4 858	12 873
Nach endgültiger Fest- stellung 1910	2 373 696	5 123 748	855 000	8 352 444	22 343 980
Im Jahre 1911 gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1910 mehr	—	774 940	—	362 650	1 686 250
weniger	411 290	—	1 000	—	—
Auf 1 km Betriebslänge	— 254	+ 428	—	+ 171	+ 891
Gegen die endgültige Ein- nahme des Jahres 1910 mehr	—	739 252	—	369 556	1 526 020
weniger	364 696	—	5 000	—	—

Bei der Vergleichung der Verkehrseinnahmen vom März 1911 mit jenen vom März 1910 ist vor allem zu berücksichtigen, daß die Karwoche und das Osterfest im Jahr 1910 in den März fielen, während sie im Jahr 1911 in den April fallen. Dies hat zur Folge, daß der März 1911 für den Reise- und Ausflugsverkehr weniger günstig, dagegen für das Frachtgeschäft günstiger war als der März 1910.

Die Witterung war im März 1911 vorwiegend gut, doch wechselten die schönen Tage wiederholt mit Regen und Frost. Die Höhenlagen des Schwarzwaldes boten noch günstige Schneeverhältnisse für den Wintersport. Der Reiseverkehr, der zu Anfang des Monats noch mäßig war, hat gegen Ende des Monats wesentlich zugenommen. Der Bezug italienischer Arbeiter war sehr stark. Außer mehreren Bedarfszügen für Ausflüge, Feste und den Wintersport wurden mehrere Gesellschafts- und Militärsonderzüge und zahlreiche Italienersonderzüge ausgeführt. Der Tierverkehr war infolge der Maul- und Klauenepidemie schwach. Die geschätzte Einnahme aus dem Personenverkehr war im März 1911 um 411 290 *M* und in den Monaten Januar bis März 1911 um 259 820 *M* geringer als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1910, was in der Hauptsache, wie oben bemerkt, auf die verschiedene Lage von Ostern zurückzuführen ist.

Der Güterverkehr war im März 1911 erheblich stärker als im März 1910. Auch hierin kommt die Lage des Osterfestes zum Ausdruck; doch hat sich auch abgesehen hiervon der Güterverkehr weiter belebt. Besonders stark war der Verkehr mit Steintohlen und Getreide nach der Schweiz, ferner Kartoffelsendungen aus Norddeutschland. Ein erfreuliches Zeichen für die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse ist die Zunahme in der Beförderung von Baustoffen. Die Rheinschiffahrt war bis Kehl—Straßburg fast den ganzen Monat offen und lebhaft, aber von Karlsruhe an in der zweiten Hälfte des Monats durch Niedrigwasser behindert. Der Schiffsverkehr bis Karlsruhe war lebhaft. Auch die Neckarschiffahrt war den ganzen Monat offen; der Verkehr war von mittlerer Höhe. Auf allen Hauptstrecken verkehrten Ergänzungs-, Bedarfs- und Sondergüterzüge in beträchtlicher Zahl. An gedeckten Wagen war fast den ganzen Monat Mangel, was hauptsächlich davon herrührt, daß zu den in der Frühjahrsbestellzeit regelmäßig auftretenden großen Sendungen von Düngemitteln und andern Gütern zur Feldbestellung noch außergewöhnlich viel Saatkartoffeln zu befördern waren. An offenen Güterwagen bestand kein Mangel. Die geschätzte Einnahme aus dem Güterverkehr war im März 1911 um 774 940 *M* und in den Monaten Januar bis März 1911 um 1 933 940 *M* höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1910.

b) Der von Privatgesellschaften betriebenen badischen 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>
A. Betriebsjahr vom 1. April 1910 ab:					
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim	39 742	39 149	783	79 674	892 321
gegen 1910	42 440	30 282	938	73 660	873 876
	- 2 698	+ 8 867	- 155	+ 6 014	+ 18 445
Karlsruher Lokalbahnen	18 244	1 279	25	19 548	228 070
gegen 1910	16 103	1 349	26	17 478	218 866
	+ 2 141	- 70	- 1	+ 2 070	+ 9 204
Nahern-Ottenhöfen	3 483	6 370	59	9 912	117 370
gegen 1910	3 774	6 228	93	10 095	130 091
	- 291	+ 142	- 34	- 183	- 12 721
Kehl-Lichtenau-Bühl	11 401	5 870	975	18 246	212 369
gegen 1910	11 900	6 430	1 015	19 345	217 244
	- 499	- 560	- 40	- 1 099	- 4 875
Kehl-Altenheim-Ottenheim und Offenburg	7 961	5 217	1 370	14 548	167 271
gegen 1910	8 859	4 780	1 698	15 337	164 236
	- 898	+ 437	- 328	- 789	+ 3 035
Rastatt-Schwarzach	2 815	1 850	46	4 711	52 660
gegen 1910	3 050	860	45	3 955	42 365
	- 235	+ 990	+ 1	+ 756	+ 10 295

Noch: b) Der von Privatgesellschaften betriebenen badischen 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-Ottenheim-Rhein	4 374	8 807	200	13 381	129 025
gegen 1910	5 585	5 685	400	11 670	133 685
	- 1 211	+ 3 122	- 200	+ 1 711	- 4 660
Kaiserstuhlbahn	7 675	15 412	250	23 337	273 007
gegen 1910	8 729	16 823	241	25 793	318 243
	- 1 054	- 1 411	+ 9	- 2 456	- 45 236
Ottenheimmünster-Rhein	1 880	1 872	233	3 985	41 968
gegen 1910	2 123	1 577	294	3 994	41 972
	- 243	+ 295	- 61	- 9	- 4
Krozingen-Staufen-Sulzburg	2 406	6 011	120	8 537	102 416
gegen 1910	2 786	4 588	108	7 482	93 944
	- 380	+ 1 423	+ 12	+ 1 055	+ 8 472
Müllheim-Badenweiler	3 923	940	126	4 989	90 663
gegen 1910	4 849	824	104	5 777	95 305
	- 926	+ 116	+ 22	- 788	- 4 642
Saltlingen-Kandern	3 971	8 218	156	12 345	128 676
gegen 1910	4 695	7 059	188	11 942	137 339
	- 724	+ 1 159	- 32	+ 403	- 8 663
Bell-Zodtman	5 598	7 394	75	13 067	161 105
gegen 1910	5 788	7 531	72	13 391	161 774
	- 190	- 137	+ 3	- 324	- 669
Donaueschingen-Furtwangen	5 485	9 170	183	14 838	203 878
gegen 1910	6 057	8 513	183	14 753	187 125
	- 572	+ 657	-	+ 85	+ 16 753
Biberach-Oberharmersbach	2 387	4 621	85	7 093	72 996
gegen 1910	2 629	3 677	62	6 368	68 814
	- 242	+ 944	+ 23	+ 725	+ 4 182
Mosbach-Mudau	3 251	5 479	242	8 972	85 383
gegen 1910	3 505	3 345	387	7 237	75 802
	- 254	+ 2 134	- 145	+ 1 735	+ 9 581
Oberschefflenz-Billigheim	919	1 444	102	2 465	28 360
gegen 1910	960	1 434	87	2 481	27 669
	- 41	+ 10	+ 15	- 16	+ 691
B. Betriebsjahr vom 1. Januar 1911 ab:					
Bruchsal-Hilsbach-Menzingen	9 100	4 650	160	13 910	37 700
gegen 1910	9 350	3 200	180	12 730	38 210
	- 250	+ 1 450	- 20	+ 1 180	- 510
Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb-Pforzheim und Ettlingen Staatsbahnhof bis Ettlingen Holzhof	38 380	20 300	340	59 020	161 340
gegen 1910	43 130	17 800	300	61 230	153 400
	- 4 750	+ 2 500	+ 40	- 2 210	+ 7 940
Bühl-Bühlertal	1 780	3 700	150	5 630	16 500
gegen 1910	1 950	3 120	125	5 195	14 715
	- 170	+ 580	+ 25	+ 435	+ 1 785
Wiesloch-Neckesheim-Waldangelloch	5 600	8 750	500	14 850	39 020
gegen 1910	5 760	6 920	330	13 010	34 060
	- 160	+ 1 830	+ 170	+ 1 840	+ 4 960
Neckarbischofsheim-Hüffenhardt	1 400	2 600	120	4 120	9 760
gegen 1910	1 550	1 970	150	3 670	9 250
	- 150	+ 630	- 30	+ 450	+ 510
Im ganzen sämtliche Nebenbahn-Linien	181 775	169 103	6 300	357 178	3 251 858
gegen 1910	195 572	143 995	7 026	346 593	3 237 985
	- 13 797	+ 25 108	- 726	+ 10 585	+ 13 873

Druck der C. F. Müllerschen Hofbuchdruckerei, Karlsruhe.