

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

16. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im April 1911

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

Über Bestand, Zu- und Abgang der von der Landesversicherungsanstalt Baden in ständige Heilbehandlung genommenen Kranken im Monat April gibt folgende Übersicht Auskunft:

Bestand, Zu- und Abgang.	Lungenkranke.						Andere Kranke.			Überhaupt behandelte Versicherte.		
	Männer	Darunter in Friedrichs- heim	Nordbrach- Kolonie	Frauen	Darunter im Luitpoldheim	Zu- sammen	Männer	Frauen	Zu- sammen	Männer	Frauen	Zu- sammen
Bestand Ende März 1911	327	223	98	274	200	601	79	53	132	406	327	733
Zugang im April 1911	125	75	42	100	64	225	83	52	135	208	152	360
Abgang " " "	129	88	40	114	79	243	63	38	101	192	152	344
Bestand Ende April 1911	323	215	100	260	185	583	99	67	166	422	327	749

Arbeiterwohnungsdarlehen wurden im Monat April an 21 Versicherte 97 215 *M* zugesagt; ausbezahlt wurden an 22 Versicherte 97 340 *M* und zu sonstigen gemeinnützigen Zwecken an 1 Krankenpflegeverein 5000 *M*, zusammen 102 340 *M*.

Berichtigung: Im Monat März wurden an 25 Versicherte 133 755 *M* Arbeiterwohnungsdarlehen zugesagt; die Angaben in der Märzangabe Seite 48 sind darnach zu berichtigen.

## 16. Die Einnahmen der badischen Eisenbahnen im April 1911.

### a) Der Staatseisenbahnen:

	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 April <i>M</i>
Nach geschätzter Fest- stellung 1911 . . . . .	2 753 000	5 171 000	880 000	8 804 000	32 659 000
Auf 1 km Betriebslänge . . . . .	1 651	2 946	—	5 097	18 853
Nach geschätzter Fest- stellung 1910 . . . . .	2 186 110	5 254 450	851 000	8 291 560	30 475 760
Auf 1 km Betriebslänge . . . . .	1 318	3 008	—	4 812	17 685
Nach endgültiger Fest- stellung 1910 . . . . .	2 198 317	5 319 983	855 000	8 373 300	30 717 280
Zm Jahre 1911 gegen die geschätzte Einnahme des Jahres 1910 mehr . . . . .	566 890	—	29 000	512 440	2 183 240
weniger . . . . .	—	83 450	—	—	—
Auf 1 km Betriebslänge . . . . .	+ 333	— 62	—	+ 285	+ 1 168
Gegen die endgültige Ein- nahme des Jahres 1910 mehr . . . . .	554 683	—	25 000	480 700	1 941 720
weniger . . . . .	—	148 983	—	—	—

Wie in der Darstellung für März 1911, so muß auch für den April darauf hingewiesen werden, daß die Karwoche und das Osterfest im Jahr 1910 in den März, im Jahr 1911 in den April fielen. Dies im Verein mit dem weiteren Umstand, daß der April 1910 nur 4 Sonntage hatte, der April 1911 dagegen 5, hat zur Folge gehabt, daß der April 1911 für den Reise- und Ausflugsverkehr günstiger, für das Frachtgeschäft weniger günstig war als der April 1910.

Die Witterung war im April 1911 fast ständig schön und warm; erst gegen Ende des Monats traten regnerische und kühle Tage ein. Während der ganzen Osterzeit, namentlich an den beiden Osterfeiertagen, war das herrlichste Frühlingswetter, das den Verkehr sehr begünstigte. Der Reiseverkehr war auch außer dem Osterverkehr gut; der Osterverkehr war außergewöhnlich stark. Die Beförderung italienischer Arbeiter nach den Arbeitsgelegenheiten in Deutschland hielt auch im April noch an. In ländlichen Bezirken blieb der Nahverkehr hinter den Erwartungen zurück, weil die Landleute wegen des Ausbruchs der Maul- und Klauenseuche den Verkehr von Ort zu Ort möglichst einschränken. Die Bewältigung des Osterverkehrs machte die Führung zahlreicher Oster- und Militäurlauberzüge notwendig; ferner mußten Ergänzungszüge an Sonntagen für den Ausflugsverkehr und Sonderzüge für italienische Arbeiter geführt werden. Der Tierverkehr war fast überall durch die Maul- und Klauenseuche sehr behindert und schwach. Die geschätzte Einnahme aus dem Personenverkehr war im April 1911 um 566 890 M und in den Monaten Januar bis April 1911 um 307 070 M höher als in den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1910.

Der Güterverkehr war im April 1911 durch das Osterfest und den Ausstand der Hafensarbeiter in Mannheim, der vom 3. April bis 2. Mai dauerte, ungünstig beeinflusst. In den Ausstand traten die Getreide- und Stüdgutarbeiter fast aller Betriebe; ausgesperrt wurden die Arbeiter sämtlicher Holzinteressenten, während die Kohlenarbeiter an der Bewegung nicht beteiligt waren. Soweit der Verkehr durch diese Einflüsse nicht berührt wurde, war er stark, namentlich auch nach der Schweiz und nach Österreich. Die Schifffahrt auf dem Mittel- und Oberrhein war den ganzen Monat offen, des niederen Wasserstandes wegen aber teilweise behindert. Der Schiffsverkehr war in Mannheim wegen des Hafensarbeiterausstandes wenig belebt. Die Reedereien mit eigenen Werftanlagen mußten in den ersten Tagen des Ausstandes den Güterumschlag nahezu ganz einstellen; später konnten sie ihn nur schwach aufrechterhalten. Auf dem Oberrhein war der Schiffsverkehr etwas lebhafter. Die Neckarschifffahrt war ebenfalls während des ganzen Monats offen, aber durch den Arbeiterausstand behindert. Der Güterverkehr beanspruchte auf allen Hauptstrecken die Führung zahlreicher Bedarfs- und Sondergüterzüge. In den ersten 10 Tagen bestand allgemein Mangel an gedeckten Güterwagen, an einzelnen Plätzen war während des ganzen Monats Mangel an vier- oder mehrachsigen offenen Güterwagen. Die geschätzte Einnahme aus dem Güterverkehr war im April 1911 um 83 450 M niedriger und in den Monaten Januar bis April 1911 um 1 850 490 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>	Zum Beginn des Betriebs- jahres an <i>M</i>
<b>A. Betriebsjahr vom 1. April 1911 ab:</b>					
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim . . . . .	49 336	33 482	1 000	83 818	83 818
gegen 1910	38 550	34 675	784	74 009	74 009
	+ 10 786	- 1 193	+ 216	+ 9 809	+ 9 809
Karlsruher Lokalbahnen . . . . .	19 698	1 259	—	20 952	20 952
gegen 1910	15 674	1 370	4	17 048	17 048
	+ 4 019	- 111	- 4	+ 3 904	+ 3 904
Albern-Ottenhöfen . . . . .	4 302	6 981	181	11 464	11 464
gegen 1910	3 181	4 609	384	8 174	8 174
	+ 1 121	+ 2 372	- 203	+ 3 290	+ 3 290
Rehl-Lichtenau-Bühl . . . . .	12 097	5 050	645	17 792	17 792
gegen 1910	10 145	5 850	670	16 665	16 665
	+ 1 952	- 800	- 25	+ 1 127	+ 1 127
Rehl-Altenheim-Ottenheim und Altenheim- Offenburg . . . . .	8 860	4 960	1 262	15 082	15 082
gegen 1910	7 124	4 575	1 653	13 352	13 352
	+ 1 736	+ 385	- 391	+ 1 730	+ 1 730
Rastatt-Schwarzach . . . . .	2 962	1 180	5	4 147	4 147
gegen 1910	2 960	715	18	3 693	3 693
	+	+ 465	- 13	+ 454	+ 454

Noch: 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>
Seelbach-Lahr-Dittenheim-Rhein . . . . .	5 434	7 482	30	12 946	12 946
gegen 1910	4 847	4 812	118	9 277	9 277
	+ 1 087	+ 2 670	- 88	+ 3 669	+ 3 669
Kaiserstuhlbahn . . . . .	9 087	14 507	242	23 786	23 786
gegen 1910	7 997	15 449	250	23 696	23 696
	+ 1 040	- 942	- 8	+ 90	+ 90
Ettenheimmünster-Rhein . . . . .	2 411	1 837	8	3 756	3 756
gegen 1910	1 743	1 215	104	3 062	3 062
	+ 668	+ 122	- 96	+ 694	+ 694
Krozingen-Staufen-Sulzburg . . . . .	3 045	4 868	21	7 934	7 934
gegen 1910	2 600	4 915	157	7 672	7 672
	+ 445	- 47	- 136	+ 262	+ 262
Müllheim-Badenweiler . . . . .	6 466	1 070	427	7 963	7 963
gegen 1910	4 636	920	427	5 983	5 983
	+ 1 830	+ 150	-	+ 1 980	+ 1 980
Hallingen-Kandern . . . . .	4 899	7 561	32	12 492	12 492
gegen 1910	3 686	7 639	32	11 357	11 357
	+ 1 213	- 78	-	+ 1 135	+ 1 135
Zell-Todtnau . . . . .	5 413	6 757	75	12 245	12 245
gegen 1910	4 735	7 894	75	12 704	12 704
	+ 678	- 1 137	-	- 459	- 459
Donauschlingen-Furtwangen . . . . .	6 075	9 002	225	15 302	15 302
gegen 1910	5 285	9 347	184	14 816	14 816
	+ 790	- 345	+ 41	+ 486	+ 486
Vöhrach-Oberharmerzbach . . . . .	2 617	3 807	48	6 472	6 472
gegen 1910	2 440	3 950	53	6 443	6 443
	+ 177	- 143	- 5	+ 29	+ 29
Mosbach-Mudau . . . . .	3 544	4 995	18	8 557	8 557
gegen 1910	3 192	5 272	42	8 506	8 506
	+ 352	- 277	- 24	+ 51	+ 51
Oberschefflenz-Billigheim . . . . .	909	1 937	35	2 881	2 881
gegen 1910	928	2 261	38	3 227	3 227
	- 19	- 324	- 3	- 346	- 346
<b>B. Betriebsjahr vom 1. Januar 1911 ab:</b>					
Bruchsal-Hilsbach-Menzingen . . . . .	10 100	4 100	150	14 350	52 913
gegen 1910	9 490	4 910	180	14 580	53 605
	+ 610	- 810	- 30	- 230	- 692
Karlsruhe-Ettingen-Derrenalb-Pforzheim und Ettingen Staatsbahnhof bis Ettingen Holzhof	50 700	16 750	375	67 825	229 643
gegen 1910	39 060	19 300	815	59 175	218 835
	+ 11 640	- 2 550	- 440	+ 8 650	+ 15 808
Bühl-Bühlertal . . . . .	2 230	3 200	140	5 570	22 548
gegen 1910	1 640	3 550	120	5 310	20 415
	+ 590	- 350	+ 20	+ 260	+ 2 133
Wiesloch-Neckesheim-Waldbangelloch . . . . .	6 100	8 630	475	15 205	54 281
gegen 1910	5 160	8 415	530	14 105	48 580
	+ 940	+ 215	- 55	+ 1 100	+ 5 701
Neckarbischofsheim-Hüffenhardt . . . . .	1 530	1 950	110	3 590	13 657
gegen 1910	1 300	2 330	180	3 810	13 420
	+ 230	- 380	- 70	- 220	+ 237
Im ganzen sämtliche Nebenbahn-Linien . . . . .	217 760	150 865	5 504	374 129	640 631
gegen 1910	175 873	153 973	6 818	336 664	589 539
	+ 41 887	- 3 108	- 1 314	+ 37 465	+ 51 092

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