

# Geschäfts-Bericht

der

# Deutschen Strassenbahngesellschaft

in Dresden

für

das sechste Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. December 1895.



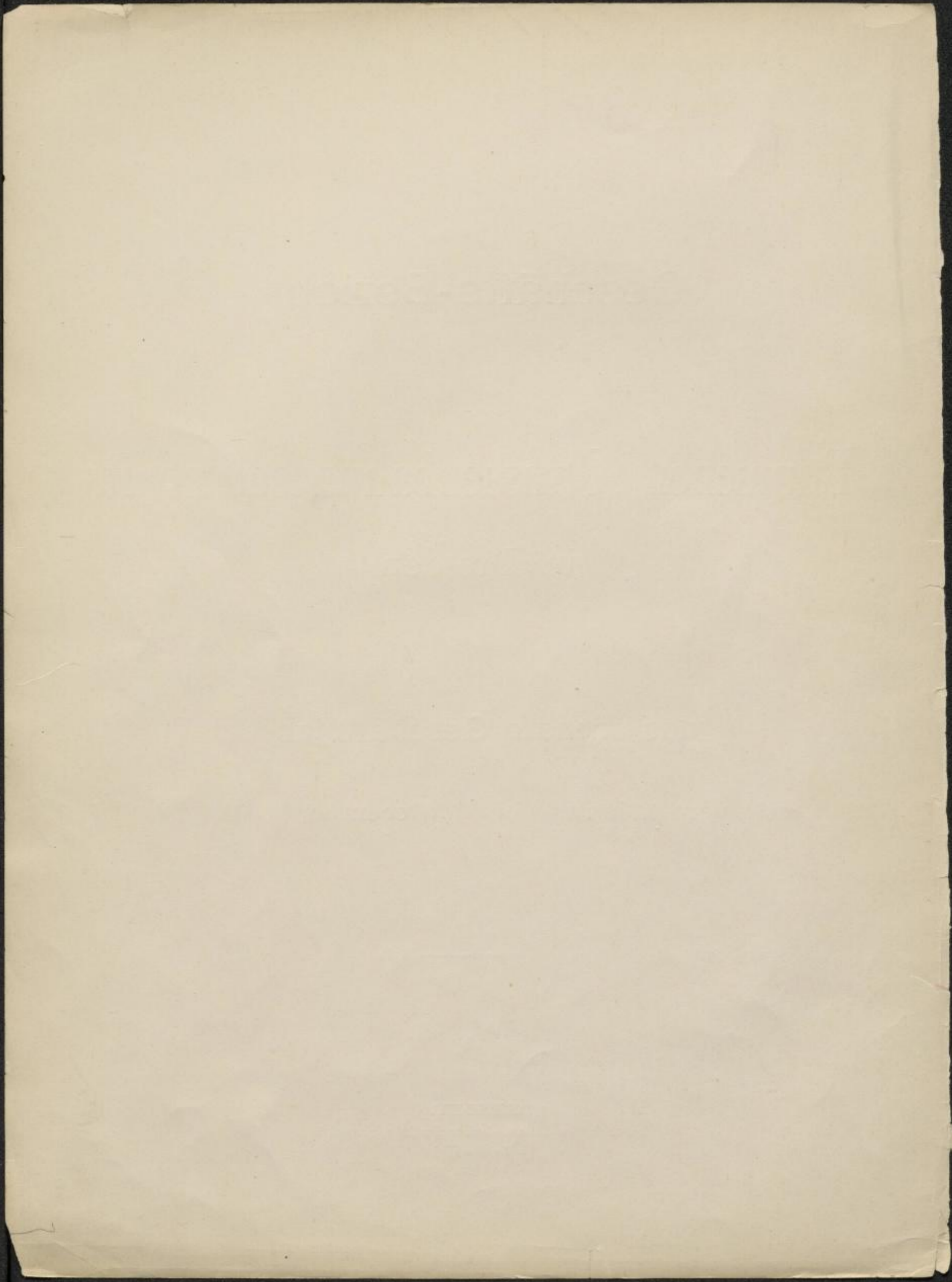
DRESDEN.

Druck der Albanus'schen Buchdruckerei.

Am See 7.

Archiv







# Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

## Einladung

ZUR

### sechsten ordentlichen Generalversammlung.

In Gemässheit des § 21 der Statuten werden die Actionäre zur sechsten ordentlichen Generalversammlung, welche

**Sonnabend, den 7. März d. J., 10 Uhr Vormittags**

**im kleinen Saale der „Dresdner Börse“, Waisenhausstrasse 23, I.**

stattfinden wird, eingeladen.

#### Tages-Ordnung:

1. Vorlegung des Geschäftsberichts auf die Zeit vom 1. Januar 1895 bis 31. Dezember 1895, der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung.
2. Beschlussfassung über Genehmigung der unter 1. gedachten Vorlagen und Entlastung des Vorstandes und Aufsichtsrathes.
3. Wahl von zwei Aufsichtsrathsmitgliedern an Stelle der ausscheidenden aber sofort wieder wählbaren Herren Rentner Robert Bierling und Kaufmann Robert Eisenreich
4. Beschlussfassung über die durch die Erhöhung des Grundcapitals bedingte Aenderung der Statuten.

Zur giltigen Beschlussfassung über Punkt 4 der Tagesordnung bedarf es der Zustimmung einer Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundcapitals.

Zur Theilnahme ist Jeder berechtigt, der dem die Präsenzliste führenden Notar vor Beginn der Verhandlung eine oder mehrere Actien vorweist.

Depositenscheine über bei der Gesellschaft, bei einer Gerichtsbehörde, bei der Dresdner Bank in Dresden oder bei der Bankfirma Günther & Rudolph in Dresden hinterlegte Actien berechtigten Denjenigen, auf dessen Namen sie ausgestellt sind, ebenfalls zur Theilnahme an der Generalversammlung.

Jede Actie gewährt eine Stimme.

Der Geschäftsbericht kann vom 22. Februar d. J. ab bei der Gesellschaft, der Dresdner Bank in Dresden und der Bankfirma Günther & Rudolph in Dresden entnommen werden.

DRESDEN, den 15. Februar 1896.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

**Der Aufsichtsrath:**

**Georg Schubert, Vorsitzender.**



**Aufsichtsrath**  
der  
Deutschen Strassenbahngesellschaft in Dresden.

- Herr Rechtsanwalt *Georg Schubert* in *Dresden*, Vorsitzender.  
„ K. Ital. Consul *Gg. Arnstädt* in *Dresden*, Director der *Dresdner Bank*,  
stellvertretender Vorsitzender.  
„ *Robert Bierling*, Rentner in *Dresden*.  
„ Kaufmann *Robert Eisenreich* in *Dresden*, Firma *Salzburg & Eisenreich*.  
„ Kgl. Kommerzienrath *Ernst Grumbt* in *Dresden*.  
„ K. Grossbrit. Consul *Henri Palmié*, Bankier in *Dresden*, Firma *Günther & Rudolph*.  
„ Commissionsrath *Reichardt* in *Dresden*.  
„ Ingenieur *Oskar Schwab* in *Dresden*.





## Bericht des Vorstandes für das Jahr 1895.

Die Leistungsfähigkeit der Strassenbahnen im Getriebe weltstädtischen Verkehrs hat denselben die hervorragende Stellung geschaffen, die sie heute unter den öffentlichen Beförderungsmitteln einnehmen; sie haben sich zu einer Lebensbedingung auch für Dresden herausgebildet und damit eine Grundlage gewonnen, welche ihren Bestand und ihre Ertragsfähigkeit sichert und insbesondere auch für unser Unternehmen weitere Fortschritte in den bisherigen günstigen Ergebnissen erwarten lässt.

Das Berichtsjahr, das fünfte Betriebsjahr, hat der Gesellschaft in dem wirtschaftlichen Ergebnisse ihres Bahnbetriebes weitere erfreuliche Erfolge gebracht, welche die Hebung und andauernde gedeihliche Weiterentwicklung des Unternehmens am Besten kennzeichnen.

Welche Bedeutung der erst 5 Jahr alte Bahnbetrieb bereits erreicht und in welchem Umfange derselbe sich entwickelt hat, zeigt folgende Nachweisung über die bis jetzt beförderten Personen.

Es wurden befördert:

1891 :	4 447 807	Personen
1892 :	5 930 131	"
1893 :	8 150 626	"
1894 :	10 081 845	"
1895 :	10 983 408	"

Die Betriebseinnahmen sind gegen das Vorjahr von 1 211 065 M. 6 Pf. auf 1 311 724 M. 25 Pf., demnach um 8,3 % gestiegen, während die Betriebsausgaben von 846 226 M. 25 Pf. im Vorjahre auf 877 233 M. 71 Pf., demnach nur um 3,7 % gestiegen sind. An dieser Mehreinnahme ist besonders unsere elektrische Linie betheiligt.

Leider ist es uns nicht gelungen, weitere elektrische Linien in dem Berichtsjahre in Betrieb zu bringen, da die Fertigstellung der städtischen Centrale und Stromzuführung bei Weitem nicht in dem Tempo erfolgte, in welchem dieselbe geplant wurde. Wir haben infolge dessen durch die vorzeitige Hergabe unserer Kraftcentrale an die Stadt einen beträchtlichen Schaden und zwar dadurch erlitten, dass wir für den erforderlichen Strom an die Stadt bedeutend mehr als früher zu bezahlen haben, weil zu den höheren Ausgaben



eines kleinen Betriebes auch noch 20 % als Nutzen der Stadt hinzugeschlagen werden sollen. Während daher in Hannover, Hamburg, München, Halle etc. der Preis der electrischen Energie zwischen 10 und 12 Pf. pro Kilowattstunde schwankt, sollen wir diesmal 23 Pf. zahlen. Wir hatten jedoch nur die Wahl, entweder die Kraftstation aufzugeben und auf die Stromlieferungs-Bedingungen der Stadt einzugehen oder auf die Einrichtung weiterer mittels Electricität zu betreibender Linien zu Gunsten der Dresdner Strassenbahn zu verzichten.

An dieser Stelle sei gestattet, einige aufklärende Mittheilungen über die nur wenigen Kreisen in ihrem Umfange bekannten aussergewöhnlichen Leistungen und Lasten anzuschliessen, welche wir im Laufe der wenigen Jahre zu übernehmen hatten und welche wir dauernd zu tragen haben. Die Gesellschaft hat nicht nur bei der Einlegung der Gleise in die Strassen die Kosten für die neue Strassendecke (Pflaster, Asphalt etc., Entwässerungsanlagen) zwischen und 0,6 m seitwärts der Schienen und eventuell Strassenverbreiterungen zu tragen, sondern auch die von ihren Bahnen berührten Strassen in der Ausdehnung des Bahnkörpers zu unterhalten bezw. je nach Erfordern mit Steinen 1. oder 2. Cl., Holz oder Asphalt neu zu befestigen.

Bis Ende 1895 hat die Gesellschaft einschliesslich Berechnungsgeld für noch nicht abgerechnete Arbeiten bezahlt:

für Neupflasterungen . . . . .	1 362 538 M. 67 Pf.
„ Reparaturen . . . . .	104 359 „ 95 „
	<hr/>
Summa: . . . . .	1 466 898 M. 62 Pf.
Ausserdem Reinigungskosten (pro □ m 10 Pf.) . . . . .	21 499 „ 65 „
sodann 2 bzw. 2½ % der Brutto-Einnahme . . . . .	80 443 „ 95 „
an Gemeindeabgaben bis jetzt . . . . .	17 189 „ 36 „
sodass die Gesamtleistungen an die Stadt bis Ende des Berichtsjahres sich erstrecken auf . . . . .	<hr/> 1 586 031 M. 58 Pf.

Zahlen, welche bei Aufstellung der Wirthschaftspläne für die Stadt gewiss mit sprechen dürften.

Gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 28. Februar 1895 ist aus den damals ausführlich dargelegten Gründen das Grundkapital der Gesellschaft von 3 000 000 Mk. auf 4 000 000 Mk. erhöht worden. Der daraus erwachsene Agiogewinn von 150 000 Mk. ist dem ordentlichen Reservefonds zugeflossen.

Von Bedeutung ist das Jahr 1895 für uns dadurch geworden, dass wir mit der Dresdner Strassenbahn einen in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 13. Juli 1895 genehmigten Betriebsvertrag abgeschlossen haben, dessen Zweck ist, durch gegenseitige Unterstützung im Geschäftsbetriebe sowohl die allgemeinen Verkehrsinteressen, als auch die Interessen der Actionäre beider Gesellschaften zu fördern.

Die Selbstständigkeit beider Gesellschaften wird von diesem Vertrage nicht berührt.

Die fürsorglichen Einrichtungen für das Personal sind auch in dem Berichtsjahre in der



früheren Weise weiter gepflegt worden und wird auch diesmal vorgeschlagen, von dem Jahresgewinn einen weiteren Beitrag zu dem im vorigen Jahre gegründeten Pensionsfonds hinzuzufügen. Dieser Fonds soll den Grundstock zu einer Pensionskasse für das Personal der Gesellschaft bilden. Ferner wird mit der Errichtung einer eigenen Krankenkasse im Jahre 1896 der Wunsch vieler unserer Angestellten erfüllt werden.

Ausser dem Betriebsgewinn haben wir auch in diesem Jahre aus dem Verkauf von Grundstücken einen Gewinn und zwar von 52 065 Mk. 01 Pf. zu verzeichnen. Nach dem Verkauf unserer Kraftstation an die Stadt wurden die an der Hertelstrasse noch in unserem Besitz verbleibenden Baustellen für uns entbehrlich und daher verkauft. Der daraus erzielte Gewinn wird wie im Vorjahre zum weitaus grössten Theil mit 51 014 Mk. 65 Pfg. dem neugebildeten Dispositionsfonds zugeführt werden, welcher hierdurch auf die Höhe von 100 000 Mk. gebracht wird, der Rest von 1050 Mk. 36 Pf. soll dem Pensions- und Unterstützungsfonds zugeführt werden.

Aus dem Betriebe verbleibt

ein Rohgewinn von . . . . .	365,282 Mk. 06 Pf.,
Vortrag aus dem Jahre 1894	3,195 „ 89 „
	<hr/>
	Summa 368,477 Mk. 95 Pf.

Wir beantragen, denselben wie folgt zu verwenden:

1. Abschreibungen nach Verhältniss der Zeit:

a) auf Pferdeconto . . . . .	ca. 23%	Mk.	49,271. 50.
b) „ Wagenconto . . . . .	7½%	„	32,022. 70,
c) „ Geschirreconto . . . . .	70%	„	2,516. 86.
d) „ Bekleidungenconto „	88%	„	36,954. 27,
e) „ Inventarconto . . . . .	25%	„	6,442. 78,
			<hr/>
		Mk.	127,208. 11. Mk. 127,208. 11.

2. Zur Bildung eines Pensions- und Unterstützungsfonds . . Mk. 5,000. —

3. Von verbleibenden

Mk. 236,269. 84 abz.

„ 3,195. 89 Vortrag aus dem Jahre 1894

---

Mk. 233,073. 95.

a) 5% an den Reservefonds . . . . .	Mk.	11,653. 70,
b) 5% Tantiemen an den Aufsichtsrath . . . . .	„	11,653. 70,
c) 5% Tantiemen an die Direction und Beamten . . . . .	„	11,653. 70,
		<hr/>
	Mk.	34,961. 10. Mk. 34,961. 10.

4. 5% Dividende . . . . . Mk. 200,000. —

5. Vortrag auf neue Rechnung . . . . . Mk. 1,308. 74.

---

Summa Mk. 368,477. 95.



Ferner beantragen wir, den Grundstücksgewinn von 52,065 Mk. 01 Pf. zum weitaus grössten Theile dem Dispositionsfonds zuzuführen und zwar:

1. Zum Dispositionsfonds . . . . .	Mk. 51,014. 65.
2. Den Rest zum Pensionsfonds mit . . . . .	" 1,050. 36.
	<u>Summa Mk. 52,065. 01.</u>

Von dem Gesamtgewinne werden demnach 195,926 Mk. 82 Pf. zu Abschreibungen und Reservestellungen verwendet und 223 307 Mk. 40 Pf. zur Zahlung von Dividenden und Tantiemen.

Seit dem Bestehen der Gesellschaft wurde der erzielte Reingewinn wie folgt verwendet:

Geschäfts-jahr.	Betriebs-gewinn Mk.	Grund-stücks-gewinn Mk.	Zu-satzen Mk.	Davon wurden verwendet:				Be-merkungen.
				Zu Ab-schreib. Mk.	zu Reserve-stellungen Mk.	Zur Dividende 0/0	zur Tantième Mk.	
1890	23549,48	—	23549,48	23549,48	—	—	—	Paujahr.
1891	21616,59	—	21616,59	20116,59	—	—	1500,00	zur für 1/2 Jahr.
1892	187520,84	—	187520,84	51754,53	40038,32	3	90000	5038,31 für 1 1/2 Jahr
1893	201770,48	—	201770,48	130789,46*	5299,05	3	90000	10598,10 * einschl. 35000 M. aus dem Erneuerungsfond.
1894	295950,54	111213,55	407164,09	162948,40	73006,60	5	150000	18013,20
1895	363477,95	52065,01	420542,96	127208,11	218718,71 *	5	200000	23307,40 * einschl. 150000 M. Agiogewinn.

Dem allgemeinen Berichte schliessen wir noch folgende Einzelberichte an:

## I. Baubericht.

### A. Grundbesitz

Von den am Ende des Jahres 1894 in unserem Besitz befindlichen Grundstücken sind diejenigen an der Hertelstrasse verkauft, dagegen grosses Areal in Loschwitz und ein dergleichen an der Pfothenhauerstrasse, auf welchem letzterem jetzt ein neues Depot für den elektrischen Betrieb erbaut wird, hinzugekauft worden, sodass die Gesellschaft an Grundstücken besitzt:

1. Das vormalige Floragrundstück Ostraallee 30 (Bahnhof II) mit ca.	10,460 □m
2. Den Bahnhof III in Pieschen mit . . . . .	6,790 □m
3. Den Bahnhof IV (elektrisch und Werkstatt) an der Pfothenhauerstrasse mit ca. . . . .	12,000 □m
4. Bauland an der Trachenberger- und Marienhofstrasse mit . . . . .	9,110 □m
5. Früher Richtersche Gärtnerei mit Wohnhaus in Pieschen mit . . . . .	5,435 □m
6. Haus und Areal in Loschwitz einschliesslich Wegeland mit ca. . . . .	74,000 □m
	<u>117,795 □m</u>



welche einschliesslich der auf No. 1 und 2 von der Gesellschaft errichteten Bauten mit nur 1,033.535 Mk. 84 Pf. zu Buche stehen.

Von diesen Grundstücken sind in Folge veränderter Disposition zunächst die unter No. 4—6 aufgeführten für die Betriebszwecke der Gesellschaft entbehrlich geworden und sollen bei günstiger Gelegenheit verkauft werden. Der Zeitwerth übersteigt den Anschaffungswerth ganz erheblich und werden wir voraussichtlich bei dem Verkauf weiteren Gewinn, welcher in derselben Weise wie bisher Verwendung finden soll, erzielen.

Hierüber hat die Gesellschaft in Pacht:

1. Depot I in der Peterstrasse 6.
2. Wagenhalle und Stall am Ende der Friedrichstrasse.

### B. Bahnbauten.

Die Bauarbeit begann am 4. März 1895 und wurden neu fertig gestellt:

1. die Gleise auf der Moritzallee vom Pirnaischen Platz, dem Brückenvorplatz, der Carolabrücke, König Albertstrasse sowie 326 m provisorisches Gleis zum Anschluss an die Hauptstrasse aus vorhandenen alten Schienen Profil Nr. 7 und Anschluss von der Hauptstrasse nach der Antonstrasse	
den 6. Juli ausschliesslich provisorischer Gleise . . . . .	1949,90 m
2. von der Ringstrasse (Maximilians-Allee bis Anschluss an die Moritzstrasse;	
den 10. August . . . . .	194,00 m
3. Auswechslung des Cainsdorferprofils in Marienstrasse von der Annenstrasse bis einschliesslich Curve nach dem Dippoldiswaldaerplatz und nach der Johannesallee	
den 28. August . . . . .	1012,20 m
4. Bismarckstrasse, von der Bergstrasse über Pragerstrasse bis an die Strehlenerstrasse mit Curve nach der Pragerstrasse	
den 18. September . . . . .	1366,10 m
5. Maxstrasse, von der Ostraallee aus das zweite Gleis mit Kreuzung Könnerritzstrasse, Eisenbahnüberführung nach der Friedrichstrasse bis Weisseritzstrasse	
den 28. September . . . . .	612,00 m
6. Jahnstrasse	
den 11. October . . . . .	70,00 m
7. Neues Depot, Einfahrt bis zum ersten Schuppen	
den 23. October . . . . .	206,00 m
	<u>Uebertrag 5410,20 m</u>



	Uebertrag	5410,20 m
8. Gellertstrasse, von der Parkstrasse nach der Wienerstrasse		
den 30. October . . . . .		358,00 m
9. Naumannstrasse, das zweite Gleis nebst Umfahrungen		
den 2. November . . . . .		185,00 m
10. Umbau des Pirnaischen Platzes mit Auswechslung des Cainsdorfer Profils, von König Johannstrasse bis Grunaerstrasse		
den 3. November . . . . .		290,00 m
11. Verbindung des zweiten Gleises der Maximiliansallee von der Moritzstrasse nach den Fleischbänken		
den 16. November . . . . .		70,00 m
12. Ausstellungsplatz mit Curven von Grunaerstrasse nach der Lenné- und Canalettostrasse, von der Lenné- nach der Canalettostrasse und von der Canalettostrasse nach der Stübelallee		
den 20. November . . . . .		320,00 m
13. Lennéstrasse vom Ausstellungsplatze an		
den 26. November . . . . .		75,00 m
14. Curve von der Grunaerstrasse nach der Kaulbachstrasse nebst Umfahrungen		
den 27. November . . . . .		80,00 m
15. Stübelallee von der Canalettostrasse an		
den 3. December . . . . .		230,00 m
Sodann wurden für den electrischen Betrieb folgende Kreuzungen und Curven umgebaut		
Sachsenplatz . . . . .		96,00 m
Ziegelstrasse—Lothringerstrasse . . . . .		40,00 m
Pfothenerstrasse—Hertelstrasse . . . . .		40,00 m
Glacisstrasse—Melanchthonstrasse . . . . .		40,00 m
Ausgefahrene Curven mit Profil 7 gegen solche mit Profil 14 ausgewechselt		
In den Curven Wartburgstrasse . . . . .		60,00 m
" " " Gemeindeamt Striesen . . . . .		75,00 m
" " " Augsburgstrasse . . . . .		75,00 m
" " " Friedrich-Auguststrasse . . . . .		60,00 m
" " " vor Schönthans Villa, Emserallee . . . . .		60,00 m
	Summa	7564,20 m

Gleiswechsel bzw. Umfahrungen wurden je eine in der Grunaer-, Fürsten-, Glacisstrasse und Terrassenufer mit Summa 80 m eingelegt. Im Juli wurden die gesenkten



Gleise in der Uhlandstrasse von der Strehlerstrasse bis Rabenerstrasse gehoben und Schienenverbindungen angebracht. Im August wurden ebenfalls die Gleise der Glacisstrasse gehoben, mit Schienenverbindungen versehen und die Strasse gepflastert. Für den electrischen Betrieb sind bei allen Neubauten und ausserdem auf der Linie Friedrichstrasse—Blasewitz von Blasewitz bis Pirnaischen Platz Schienenverbindungen eingelegt worden.

Im Ganzen wurden ausschliesslich 375 m Vignolschienen in der ersten Wagenhalle des neuen Depots und 326 m provisorisch verlegtes vorhandenes Profil No. 7 im Berichtsjahre 7644,2 m neu gelegt.

Ausserdem wurden noch ca. 200 m Schienen für Reparaturen und Erneuerungen verwendet. An Schienen wurden auch in diesem Jahre bei Neuanlagen nur Phönixschienen Profil No. 14a und 14c mit Schmidt'schem Halbstoss verlegt und wo unterirdische Stromzuführung vorgesehen, solche desselben Profils mit verstärkten Spurhaltern.

Unser ganzes Bahnnetz umfasste Ende des Berichtsjahres einschliesslich 3886,80 Gleismeter der Dresdner Strassenbahn, welche wir mit Letzterer gemeinschaftlich besitzen und einschliesslich 600 m erpachteten Gleisen 68,133,17 Gleismeter = 36,194 m Streckenlänge, davon sind 60,566 Gleismeter = ~~32,289~~ lfd. m Streckenlänge in Betrieb, während 7566,29 m noch der Verwendung harren und als vorschussweise gebaut geführt werden. Diese Strecken sind:

1. Wienerstrasse	Lüttichaustrasse Sidonienstrasse	460,00 m
2. Ammonstrasse		386,30 "
3. Hechtstrasse		875,40 "
4. Bischofsplatz		149,20 "
5. Moritzstrasse-Johann Georgen-Allee		1477,74 "
6. Altmarkt		112,45 "
7. Löbtauerstrasse		1200,00 "
8. Lennestrasse		1246,00 "
9. Gellertstrasse		358,00 "
10. Stübelallee		250,00 "
11. Bismarckstrasse		841,20 "
12. Könnertitzstrasse		140,00 "
13. Jahnstrasse		70,00 "
	Summa	7566,29 m

Auf den Bahnhöfen und Zufahrtsstrassen liegen 1676 m Gleis.

Die hier angefügte Nachweisung giebt eine genaue Uebersicht der bis jetzt von uns verlegten Gleise.

*J. M. Hoffmann  
Leiter*



Nachweisung 1.

# Nachweisung

der bis jetzt verlegten Gleislängen.

## A. Im Betrieb.

No.	Linie.	Ein- gleisige lfd. m.	Zwei- gleisige lfd. m.	Weichen- länge lfd. m.	Betriebs- länge lfd. m.	Strecken- länge lfd. m.	Gleis- länge lfd. m.	Bemerkungen.
I.	Friedrichstrasse - Blasewitz	815,00	6848,00	362,00	7658,00	7658,00	14873,00	davon gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 852,60
II.	Theaterplatz - Schnorrstrasse	558,27	2875,05	147,28	3430,00	3384,41	6345,65	ausschliesslich 90 lfd. m bei Linie I verrechnet; einschliesslich gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 653,82
III.	Neust. Bahnhöfe - Bergkeller	575,00	6310,48	240,00	7100,00	5378,00	9637,96	ausschliesslich 3798 lfd. m bei Linie I und II, einschliesslich gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 845,70
IV.	Böhm. Bahnhof - Forststrasse	1038,03	4311,97	351,50	5350,00	4012,00	7337,42	ausschliesslich 2676 lfd. m bei Linie II und III verrechnet, einschliesslich 845,70 lfd. m gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn
V.	Böhm. Bahnh. - Neust. Bahnh.	399,90	4649,60	200,00	5349,50	2800,80	5803,00	ausschliesslich 2474 lfd. m bei Linie I und II, 560 lfd. m bei Linie III und 217,4 lfd. m bei Linie IV verrechnet, einschliesslich 1075,2 lfd. m gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn
VI.	Wilder Mann - Albertplatz	3072,00	1430,00	613,00	4502,00	3612,00	4765,00	ausschliesslich 1780 lfd. m bei Linie III verrechnet
VII.	St. Pauli Friedhof - Albertpl.	2648,00	1430,00	483,40	4078,00	1100,00	1321,80	ausschliesslich 4669,6 lfd. m bei Linie III und VI verrechnet
VIII.	Schlossplatz - Loschwitz	135,00	5787,00	354,00	5980,00	5190,00	10483,00	ausschliesslich 1580 lfd. m bei Linie III und IV verrechnet, einschliesslich 609,2 lfd. m gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn und 600 lfd. m auf der Brücke mit Loschwitz
<b>Summa zu A</b>		<b>9241,20</b>	<b>33642,10</b>	<b>2751,18</b>	<b>43453,50</b>	<b>32289,51</b>	<b>60566,88</b>	

## B. Noch nicht im Betrieb.

IX.	Wienerstrasse	—	230,00	—	230,00	230,00	460,00	<b>Gemeinschaftliche Strecken.</b> Postplatz - Wilsdrufferstrasse-Altmarkt . . . . . 798,70 Albertbrücke . . . . . 654,00 Albertsplatz . . . . . 191,70 Sophienstrasse . . . . . 610,30 Postplatz Ostraallee 60,90 } . . . . . 104,40 Marienstrasse 43,50 } Bautznerstrasse . . . . . 689,00 Blasewitz . . . . . 394,50 Loschwitz . . . . . 214,70 Hauptstrasse . . . . . 229,50 <b>Summa 3886,80</b>  Ausserdem Loschwitzerbrücke gemeinschaftlich erpachtet . 600,00 <b>Summa 4486,80</b>
X.	Ammonstrasse	—	193,30	—	193,30	193,30	386,30	
XI.	Hechtstrasse	—	437,75	—	437,75	437,75	875,40	
XIa.	Bischofsplatz	—	74,60	—	74,60	74,60	149,20	
XII.	Moritzstrasse-Johann-Georgen-Allee-Lennéstrasse	315,00	581,37	—	896,37	896,37	1477,74	
XIII.	Altmarkt	—	40,00	32,45	40,00	40,00	112,45	
XIV.	Löbtauerstrasse	—	600,00	—	600,00	600,00	1200,00	
XV.	Lennéstrasse	—	623,00	—	623,00	623,00	1246,00	
XVI.	Gellertstrasse	—	179,00	—	179,00	179,00	358,00	
XVII.	Stübelallee	—	125,00	—	125,00	125,00	250,00	
XVIII.	Bismarckstrasse	—	400,60	40,00	400,60	400,60	841,20	
XIX.	Könneritzstrasse	—	70,00	—	70,00	70,00	140,00	
XX.	Jahnstrasse	—	35,00	—	35,00	35,00	70,00	
<b>Summa zu B</b>		<b>315,00</b>	<b>3589,42</b>	<b>72,45</b>	<b>3904,42</b>	<b>3904,42</b>	<b>7566,29</b>	

## Zusammenstellung.

Summa zu A	9241,20	33642,10	2751,18	43453,50	32289,51	60566,88
Summa zu B	315,00	3589,42	72,45	3904,42	3904,42	7566,29
<b>Zusammen</b>	<b>9556,20</b>	<b>37231,52</b>	<b>2823,63</b>	<b>47357,92</b>	<b>36193,93</b>	<b>68133,17</b>

Dazu auf den Bahnhöfen 1676,00

Summa 69809,17

Darunter gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn und erpachtetes Gleis . . . . . 4486,80



### C. Hochbauten.

Durch Verkauf unseres Areals mit Kraftstation an der Hertelstrasse wurden wir in die Nothwendigkeit versetzt, für den electrischen Betrieb ein neues Heim zu suchen. Wir kauften in Folge dessen ein an der Pfothenerstrasse gelegenes Areal — siehe No. 3 bei I A — und planten hier eine ca. 170 mtr. lange Wagenhalle mit Zubehör und Werkstatt. Nach Beseitigung der dieser Planung entgegenstehenden Hindernisse erfolgte die Genehmigung endlich im September vorigen Jahres und ist der Bau nunmehr im vollen Gange. Das Depot wird zur Aufnahme von 72 Motorwagen und 20 Anhängewagen eingerichtet und erhält ausserdem die Hauptreparaturwerkstätte für den sämmtlichen Betrieb. Mit Fertigstellung der Baulichkeiten wird daher die interimistisch eingerichtete Werkstatt auf dem Depot II (Ostraallee) aufgehoben und mit der neubauten Werkstatt vereinigt. Desgleichen soll die Materialien-Verwaltung in die neuen Gebäude verlegt werden.

## II. Betriebsmittel.

### A. Wagen.

Am Jahresschlusse waren vorhanden:

10	Wagen mit Sitzen auf dem Verdeck,
3	Zweispännerwagen ohne Sitze auf dem Verdeck,
74	Einspännerwagen,
19	Sommerwagen.
16	Motorwagen für 34 Personen,
10	„ „ 45 „

---

Summa 132 Strassenbahnwagen.

Ausserdem

7	Arbeitswagen,
4	Salzwagen,
4	Tafelwagen,
2	Schienenwagen.
1	Fouragewagen,
1	Wasserwagen,
1	Schlammwagen,
2	Dienst- und Einfahrwagen,
1	Strassenkehrmaschine.

Die neuen Motorwagen sind von den Firmen Siemens & Halske sowie der Union in Berlin geliefert, die Kästen dazu sind von der Wagenbauanstalt C. Stoll in Plauen bei Dresden und von der Zypen in Deutz gebaut worden.



Mit der Einrichtung der neuen Werkstatt wird der Neubau der Wagen in noch grösserem Umfange als wie bisher von uns selbst in die Hand genommen werden, da bis jetzt in unserer sehr einfachen Werkstatt nur die Sommerwagen hergestellt werden konnten.

Ende 1894 stand das Wageneonto zu Buche mit . . . . . 337 873,29 M.  
Abschreibung . . . . . 32 873,29 „

Rest 305 000,00 M.

Dazu Neuanschaffung von 23 Motorwagen mit . . . . . 223 022,70 M.

Stand des Wageneontos Ende 1895: 528 022,70 M.

#### B. Pferde.

Bestand am 1. Januar 1895

402 Stück Pferde mit . . . . . 277 287,50 M.  
Abschreibung 1894 . . . . . 60 287,50 „

Rest 217 000,00 M.

Dieser Bestand von

402 Stück wurde vermehrt durch Ankauf von  
46 Stück, welche kosteten . . . . . 36 727,50 M.

auf 448 Stück mit . . . . . 253 727,50 M.

Davon sind in Abzug zu bringen an zurückgegebenen,  
ausgemusterten, gefallenen Pferden

24 Stück mit . . . . . 7 356,00 M.  
sodass am 31. Dezember

424 Stück verbleiben mit . . . . . 246 371,50 M.

welche nach Abzug der vorgeschlagenen Abschreibung von 49271 Mk. 50 Pf. pro Stück mit 465 Mark zu Buche stehen und zu diesen Preise mit Nutzen verkäuflich sein werden.

Der Abstammung nach entfallen auf

Dänische Race . . . . . 389  
Ardenner . . . . . 20  
Verschiedene . . . . . 15

Davon sind noch vorhanden von den im Jahre

	1889 angekauften	70 Stück noch	26 Stück
1890	"	172	" " 86 "
1891	"	126	" " 61 "
1892	"	148	" " 117 "
1893	"	43	" " 40 "
1894	"	53	" " 50 "
1895	"	46	" " 44 "

Summa 424 Stück.



Der Gesundheitszustand war auch in diesem Jahre ein normaler. Die Krankentage betragen 5883 = 3,80% gegen 4669 = 3,18% im letzten Jahre.

Die tägliche Durchschnittsleistung der im Strassenbahnbetriebe verwendeten Pferde (ausschliesslich Vorlegepferde) betrug für Einspanner 22 Kilometer für Zweispänner 25 Kilometer.

### III. Der Betrieb.

Das dem Betrieb überwiesene Bahnnetz umfasste am Ende des Jahres 43,3 Betriebskilometer, daher mehr 5,5 Kilometer, welche auf die Linie über die Carolabrücke entfallen. Diese Linie, welche interimistisch eingerichtet wurde, hatte eine Beschränkung der Fahrten über die Albertbrücke zur Folge.

An Wagenkilometern wurden gefahren 3 513 316 gegen 3 145 983 im Vorjahre und zwar

- a) bei der Pferdebahn . . . . . 2 491 690
- b) bei der electrischen Bahn . . . . . 902 439
- c) bei der Gasbahn . . . . . 119 187 10 21 626
- Pferdekilometer wurden . . . . . 3 033 142 zurückgelegt

gegen 2 864 219 in 1894.

Die Witterung war im Betriebsjahre dem Verkehr günstig, sodass die hohen Einnahmen, welche bei der internationalen Nahrungsmittel- etc. Ausstellung im Jahre 1894 erzielt, erreicht wurden.

Es folgen nunmehr die Hauptbetriebsergebnisse kurz zusammengestellt und zwar immer

- a) Pferdebahn,
- b) Gasbetrieb,
- c) Electricischer Betrieb,
- d) Zusammen.

$$3\,513\,316 : 3\,145\,983 = 2\,491\,690 : x$$

$$x = \frac{3\,145\,983 \cdot 2\,491\,690}{3\,513\,316} = 2\,231\,200$$

Handwritten calculations:

$$3\,145\,983 \cdot 2\,491\,690$$

$$\begin{array}{r} 6\,291\,966 \\ 12\,583\,932 \\ 28\,313\,847 \\ 31\,459\,83 \\ 220\,218\,8100 \\ \hline 7\,838\,845\,841\,100 : 3\,513\,316 = 2\,231\,200 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 7\,026\,632 \\ 8\,102\,2138 \\ 40\,26632 \\ \hline 10\,955\,064 \\ 10\,539\,948 \\ \hline 4\,151\,167 \\ 35\,13316 \\ \hline 63\,78457 \end{array}$$



Nachweisung 2.

## Nachweisung

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.  
A. Pferdebahn.

Lfde. No.		1894.	1895.	1895 mehr.
1.	<b>Anzahl der im Betrieb gewesen</b>			
	a) Gleiskilometer — (Streckenkilometer) . . . . .	23 40	25,20	1,80
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	31,80	33,60	1,80
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen (Nutz-) Kilometer</b> . . . . .	6564	6827	263
3.	Anzahl der von den Pferden gelaufenen Kilometer . . . . .	7839	8323	484
4.	Anzahl der beförderten Personen . . . . .	20641	21921	1280
5.	<b>Einnahme aus dem Personenverkehr</b> . . . . .	2223,03	2364,39	141,36
	a) pro Wagenkilometer . . . . .	33,89	34,63	0,74
	b) „ Streckenkilometer . . . . .	95,00	97,30	2,30
	c) „ Betriebskilometer . . . . .	69,91	74,33	4,42
6.	<b>Durchschnittsbestand an Wagen</b>			
	a) überhaupt einschliessl. Reservewagen und 3 Sommerwagen . . . . .	90	90	—
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	4	4	—
7.	<b>Durchschnittsbestand an Pferden</b>			
	a) überhaupt ausschliessl. Arbeitspferde und Vorleger . . . . .	375	386	11
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	16	16	—
8.	<b>Durchlaufene Kilometer</b>			
	a) auf einen Wagen (ohne Reservewagen) . . . . .	101	102	1
	b) auf ein Pferd . . . . .	21	22	1
9.	<b>Beförderte Personen</b>			
	a) auf einen Wagen (ohne Reservewagen) . . . . .	318	327	9
	b) auf ein Pferd (ohne Vorleger) . . . . .	55	56	1
10.	<b>Einnahme aus der Personenbeförderung</b>			
	a) auf einen Wagen . . . . .	34,20	35,28	1,08
	b) auf ein Pferd (ohne Vorleger) incl. Arbeitspferde . . . . .	5,93	5,97	0,04
11.	<b>Auf 1 Kilometer Gleis entfallen</b>			
	a) Wagenkilometer . . . . .	280	284	4
	b) Pferdekilometer . . . . .	335	343	8
		20 641,365	22 23,365	23 64,365
		6 192,3	6 669	7 092
		12 384,6	13 338	14 184
		10 320,5	11 115	11 820
		75 339,65	81 139,5	86 286,0



Nachweisung 3.

# Nachweisung

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.  
B. Gasmotor.

Lfd. No.		1894.	1895.	1895 mehr.
1.	<b>Anzahl der im Betrieb gewesen</b>			
	a) Gleiskilometer (Streckenkilometer) . . . . .	4,40	4,40	—
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	4,40	4,40	—
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen (Nutz) Kilometer</b>			
	a) Motorwagen . . . . .	264	327	63
	b) Anhängewagen . . . . .	—	—	—
3.	<b>Anzahl der beförderten Personen</b>			
	a) mit Motorwagen 196 pro Wagen . . . . .	588	775	187
	a) mit Anhängewagen . . . . .	—	—	—
4.	<b>Einnahme aus dem Personenverkehr</b> . . . . .	75,94	99,98	24,04
	a) pro Motorwagenkilometer . . . . .	28,77	30,62	1,85
	b) „ Anhängewagenkilometer . . . . .	—	—	—
	c) pro Streckenkilometer . . . . .	17,26	22,72	5,46
	d) „ Betriebskilometer . . . . .	17,26	22,72	5,46
5.	<b>Durchschnittsbestand an Wagen</b>			
	a) überhaupt einschliesslich 2 Reservewagen . . . . .	5	5	—
	Motorwagen . . . . .	5	5	—
	Anhängewagen . . . . .	—	—	—
	b) auf einen Kilometer Bahnnetz . . . . .	1	1	—
6.	<b>Durchlaufene Kilometer</b>			
	a) auf einen Motorwagen . . . . .	88	109	21
	b) „ „ Anhängewagen, nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	—	—	—
7.	<b>Einnahme aus der Personenbeförderung</b>			
	a) auf einen Motorwagen . . . . .	25,10	33,33	8,23
	b) „ „ Anhängewagen nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	—	—	—
8.	<b>Auf 1 Kilometer Gleis entfallen</b>			
	a) Wagenkilometer Motorwagen . . . . .	60	82	22
	b) „ „ „ Anhängewagen . . . . .	—	—	—

6827.365  
 20481  
 40962  
 34135  
 2497855

6564.365  
 79692  
 39384  
 32820  
 2395860

21921.365  
 65463  
 131526  
 109605  
 8001765



Nachweisung 4.

**Nachweisung**

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.

**C. elektrische Bahn.**

Lfd. No.		1894.	1895.	1895 mehr.
1.	<b>Anzahl der im Betrieb gewesenen</b>			
	a) Gleiskilometer (Streckenkilometer) . . . . .	5,18	5,18	—
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	5,98	5,98	—
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen (Nutz) Kilometer</b>			
	a) Motorwagen . . . . .	1943	2207	264
	b) Anhängewagen nur die Betriebstage (110) gerechnet . . . . .	880	880	—
3.	<b>Anzahl der beförderten Personen</b>			
	a) mit Motorwagen . . . . .	5315	6218	903
	b) „ Anhängewagen nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	4312	3908	—
4.	<b>Einnahme aus dem Personenverkehr</b>	1011,04	1078,04	67,00
	a) pro Motorwagenkilometer . . . . .	38,96	42,02	3,06
	b) „ Anhängewagenkilometer . . . . .	76,49	83,38	6,89
	c) pro Streckenkilometer . . . . .	195,18	208,08	12,90
	d) „ Betriebskilometer . . . . .	169,08	180,27	11,19
5.	<b>Durchschnittsbestand an Wagen</b>			
	a) überhaupt einschliesslich Reservewagen und zwar Motorwagen . . . . .	16	26	10
	b) Anhängewagen . . . . .	16	16	—
	c) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	2	4	2
6.	<b>Durchlaufene Kilometer</b>			
	a) auf einen Motorwagen . . . . .	125	137	12
	b) „ „ Anhängewagen nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	88	88	—
7.	<b>Einnahme aus der Personenbeförderung</b>			
	a) auf einen Motorwagen . . . . .	63,08	67,38	4,30
	b) „ „ Anhängewagen nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	67,21	73,40	6,19
8.	<b>Auf 1 Kilometer Gleis entfallen</b>			
	a) Wagenkilometer Motorwagen . . . . .	377	426	49
	b) „ „ „ Anhängewagen . . . . .	170	170	—



Nachweisung 5.

# Nachweisung

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.

## D. Zusammen.

Lfd. No.		1894.	1895.	1895 mehr.
1.	<b>Anzahl der im Betrieb gewesenen</b>			
	a) Gleiskilometer (Streckenkilometer) . . . . .	28,58	30,38	1,80
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	37,78	39,58	1,80
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen (Nutz-) Kilometer</b> . . . . .	8619	9626	1007
3.	<b>Anzahl der von den Pferden gelaufenen Kilometer</b> (incl. Vorleger) . . . . .	7839	8310	471
4.	<b>Anzahl der beförderten Personen</b> . . . . .	27621	30092	2471
5.	<b>Einnahmen aus dem Personenerkehr</b> . . . . .	3266,52	3541,64	275,12
	„ a) pro Wagenkilometer . . . . .	37,90	36,79	—
	„ b) „ Streckenkilometer . . . . .	114,29	120,14	5,85
	„ c) „ Betriebskilometer . . . . .	86,46	91,56	5,10
7.	Durchschnittsbestand an Wagen einschl. 19 Sommerwagen			
	a) überhaupt . . . . .	122	132	10
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	4	4	—
8.	Durchschnittsbestand an Pferden			
	a) überhaupt ausschliesslich Arbeits- und Vorlegepferde . . . . .	375	386	11
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	16	16	—
9.	Durchlaufene Kilometer			
	a) auf einen Wagen . . . . .	99	105	6
	b) „ ein Pferd . . . . .	21	22	1
10.	Beförderte Personen			
	a) auf einen Wagen . . . . .	307	327	20
	b) „ ein Pferd . . . . .	55	56	1
11.	Einnahme aus der Personenbeförderung			
	a) auf einen Wagen . . . . .	36,29	38,50	2,21
	b) auf ein Pferd (ohne Vorleger) . . . . .	5,93	5,97	0,04
12.	Auf einen Kilometer Gleis entfallen			
	a) Wagenkilometer . . . . .	312	327	15
	b) Pferdekilometer . . . . .	335	343	8



Die vorstehenden Nachweisungen geben Zeugnis von einem erfreulichen Wachstum des Verkehrs und damit verbunden der Betriebseinnahmen.

Während der Pferdebahnbetrieb im Jahre 1891 nur 31,60 Pfg. pro Wagenkilometer einbrachte, ist derselbe im Berichtsjahre auf 34,63 Pfg. gestiegen gegen 33,89 im vorigen Jahre.

Der Motorwagenkilometer auf der electricisch betriebenen Linie ist ebenfalls wiederum gestiegen und zwar von 39,96 auf 42,02 Pfg. Dass das Gesamtergebniss pro Wagenkilometer mit 36,79 Pfg. hinter dem vorjährigen etwas zurückgeblieben ist, findet seine Erklärung darin, dass durch Eröffnung der Linie über die Carolabrücke viel Wagenkilometer mit niedriger Einnahme hinzugekommen sind, welche den Gesamtdurchschnitt geschwächt haben.

Es folgt nunmehr eine Nachweisung über die verausgabten Fahrscheine und des eingenommenen Fahrgeldes auf Grund der verschiedenen Fahrpreise.



Nachweisung 6.

## Nachweisung.

### A. Pferdebahnbetrieb.

		Beförderte Personen		Einnahme	
		absolut	%	absolut	%
<b>Gesammtziffer</b>		<b>8 001 089</b>	<b>—</b>	<b>863 001,50</b>	<b>—</b>
Davon auf Grund:					
I.	Einzel gelöster Fahrscheine zu 10 Pfg. . . . .	5 719 876	71,49	571 987,60	66,28
	„ „ „ 15 Pfg. (einschliesslich 245 786 Umsteiger) .	1 301 284	16,26	195 192,60	22,61
	„ „ „ 20 Pfg. ( „ 121 445 „ ) .	231 112	2,89	46 222,40	5,36
	„ „ „ 25 Pfg. ( „ 9 402 „ ) .	9 402	0,12	2 350,50	0,27
<b>Zusammen in sich</b>		<b>7 261 674</b>	<b>90,76</b>	<b>815 753,10</b>	<b>94,52</b>
durchschnittlich: 11,23					
Die Umsteiger doppelt gerechnet: 10,68					
II.	Verschiedene Zeitkarten				
	1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	551 071	6,89	39 253,50	4,55
	2. gestellte Sonderwagen . . . . .	534	0,01	173,00	0,02
	3. einzelne Monatszeitkarten der Schulkinder . . . . .	94 862	1,18	4 208,40	0,49
	4. billigere Fahrscheine für Beamte . . . . .	42 500	0,53	2 834,00	0,33
<b>Zusammen in sich</b>		<b>688 967</b>	<b>8,61</b>	<b>46 468,90</b>	<b>5,39</b>
durchschnittlich: 6,74					
I und II zusammen					
<b>durchschnittlich: 10,84</b>					
III.	Freifahrtscheine . . . . .	50 448	0,63	—	—
IV.	Ausserdem Entschädigung für Beförderung der Posttaschen pp. für jede Beförderung 10 Pf. . . . .	—	—	779,50	0,09
<b>Zusammen in sich</b>		<b>50 448</b>	<b>0,63</b>	<b>779,50</b>	<b>0,09</b>
<b>Zusammenstellung.</b>					
I.	Auf Grund einzeln gelöster Fahrscheine . . . . .	7 261 674	90,76	815 753,10	94,52
II.	„ „ verschiedener Zeitkarten . . . . .	688 967	8,61	46 468,90	5,39
III.	„ „ von Freifahrtscheinen . . . . .	50 448	0,63	—	—
IV.	Entschädigung für Beförderung von Posttaschen pp. . . . .	—	—	779,50	0,09
<b>Summa</b>		<b>8 001 089</b>	<b>100,00</b>	<b>863 001,50</b>	<b>100,00</b>



## Nachweisung 7

## B. Gas.

	Beförderte Personen		Einnahme Mark			
	absolut	%	absolut	%		
	<b>Gesamtziffer</b>		<b>282 878</b>	<b>—</b>	<b>36 210,80</b>	<b>—</b>
	Davon auf Grund					
I.	Einzel gelöster Fahrscheine zu 10 Pfg. . . . .	121 904	43,09	12 190,40	33,67	
	" " " " 15 Pfg. (einschliesslich 12 298 Umsteiger) . .	84 448	29,86	12 667,20	34,98	
	" " " " 20 Pfg. ( " 11 829 " ) . .	37 044	13,10	7 408,80	20,46	
	" " " " 25 Pfg. ( " 1 964 " ) . .	1 964	0,69	491,00	1,36	
	<b>Zusammen in sich</b>	<b>245 360</b>	<b>86,74</b>	<b>32 757,40</b>	<b>90,47</b>	
	durchschnittlich: 13,35 Die Umsteiger doppelt gerechnet: 12,07					
II.	Verschiedene Zeitkarten					
	1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	28 633	10,12	2 985,55	8,24	
	2. Gestellte Extrawagen . . . . .	—	—	—	—	
	3. Einzelne Monatskarten für Schulkinder . . . . .	6 632	2,34	467,85	1,29	
	4. Billigere Fahrscheine für Beamte . . . . .	—	—	—	—	
	<b>Zusammen in sich</b>	<b>35 265</b>	<b>12,46</b>	<b>3 453,40</b>	<b>9,53</b>	
	durchschnittlich 9,79 I und II zusammen <b>durchschnittlich 12,90</b>					
III.	Freifahrtscheine . . . . .	2 253	0,80	—	—	
IV.	Ausserdem Entschädigung für Beförderung der Posttaschen pp. für jede Beförderung 10 Pfg. . . . .	—	—	—	—	
	<b>Zusammen in sich</b>	<b>2 253</b>	<b>0,80</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	
	<b>Zusammenstellung.</b>					
I.	Auf Grund einzeln gelöster Fahrscheine . . . . .	245 360	86,74	32 757,40	90,47	
II.	" " verschiedener Zeitkarten . . . . .	35 265	12,46	3 453,40	9,53	
III.	" " von Freifahrtscheinen . . . . .	2 253	0,80	—	—	
VI.	Entschädigung für Beförderung von Posttaschen pp. . . . .	—	—	—	—	
	<b>Summa</b>	<b>282 878</b>	<b>100,00</b>	<b>36 210,80</b>	<b>100,00</b>	



## Nachweisung 8

393 484,58  
 36 270,80  
 -----  
 429 695,38

## C. Electrischer Betrieb.

	Beförderte Personen		Einnahme Mark	
	absolut	%	absolut	%
<b>Gesamtziffer</b>	<b>2 699 441</b>	—	<b>393 484,58</b>	—
Davon auf Grund				
I. Einzel gelöster Fahrscheine zu 7 Pfg.*) . . . . .	24 186	0,90	1 693,02	0,43
"  "  "  "  10 " . . . . .	968 554	35,88	96 855,40	24,62
"  "  "  "  15 " (einschliesslich 82 651 Umsteiger) . . .	619 141	22,94	92 871,15	23,60
"  "  "  "  20 " (      "      64 875      "      ) . . .	623 796	23,11	124 759,20	31,71
"  "  "  "  25 " (      "      1 685      "      ) . . .	203 442	7,54	50 860,50	12,93
davon 20 906 Rückfahrkarten " 25 " . . . . .	20 906	0,77	5 226,50	1,33
<b>Zusammen in sich</b>	<b>2 460 025</b>	<b>91,14</b>	<b>372 265,77</b>	<b>94,62</b>
durchschnittlich: 15,13 Die Umsteiger doppelt gerechnet: 14,15				
II. Verschiedene Zeitkarten				
1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	151 194	5,60	14 865,11	3,78
2. Gestellte Sonderwagen . . . . .	50	—	18,00	—
3. Einzelne Monatskarten für Schulkinder . . . . .	25 986	0,96	1 001,50	0,25
4. Billigere Fahrscheine für Beamte . . . . .	8 500	0,32	566,00	0,14
5. " " " Arbeiter . . . . .	46 094	1,70	4 609,40	1,17
<b>Zusammen in sich</b>	<b>231 824</b>	<b>8,58</b>	<b>21 060,01</b>	<b>5,34</b>
durchschnittlich: 9,08 I und II zusammen <b>durchschnittlich: 14,61</b>				
III. Freifahrtscheine . . . . .	7 592	0,28	—	—
IV. Ausserdem Entschädigung für Beförderung der Posttaschen pp. für jede Beförderung 10 Pfg. . . . .	—	—	158,80	0,04
<b>Zusammen in sich</b>	<b>7 592</b>	<b>0,28</b>	<b>158,80</b>	<b>0,04</b>
<b>Zusammenstellung.</b>				
I. Auf Grund einzelnen gelöster Fahrscheine . . . . .	2 460 025	91,14	372 265,77	94,62
II. " " verschiedener Zeitkarten . . . . .	231 824	8,58	21 060,01	5,34
III. " " von Freifahrtscheinen . . . . .	7 592	0,28	—	—
IV. Entschädigung für Beförderung von Posttaschen pp. . . . .	—	—	158,80	0,04
<b>Summa</b>	<b>2 699 441</b>	<b>100,00</b>	<b>393 484,58</b>	<b>100,00</b>

\*) Auf der ersten Theilstrecke von Loschwitz nach Blasewitz 10 Pf. einschliesslich 3 Pf. Brückenzoll.



## Nachweisung 9.

## D. Zusammen.

		Beförderte Personen		Einnahme Mark	
		absolut	%	absolut	%
<b>Gesamtziffer</b>		<b>10 983 408</b>	—	<b>1292696,88</b>	—
Davon auf Grund					
I.	Einzel gelöster Fahrscheine zu 7 Pfg.*) . . . . .	24 186	0,22	1 693,02	0,13
	„ „ „ 10 „ . . . . .	6 810 334	62,01	681 033,40	52,69
	„ „ „ 15 „ (einschliesslich 290 735 Umsteiger) . . . . .	2 004 873	18,26	300 730,95	23,27
	„ „ „ 20 „ ( „ 198 149 „ ) . . . . .	891 952	8,12	178 390,40	13,80
	„ „ „ 25 „ ( „ 13 051 „ ) . . . . .	214 808	1,96	53 702,00	4,16
	davon 20 906 Rückfahrkarten „ 25 „ . . . . .	20 906	0,19	5 226,50	0,40
<b>Zusammen in sich</b>		<b>9 967 059</b>	<b>90,76</b>	<b>1220 776,27</b>	<b>94,45</b>
durchschnittlich : 12,25 Die Umsteiger doppelt gerechnet: 11,63					
II.	Verschiedene Zeitkarten				
	1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	730 898	6,65	57 104,16	4,42
	2. gestellte Sonderwagen . . . . .	584	—	191,00	—
	3. Einzelne Monatskarten für Schulkinder . . . . .	127 480	1,16	5 677,75	0,44
	4. Billigere Fahrscheine für Beamte . . . . .	51 000	0,46	3 400,00	0,26
	5. „ „ „ Arbeiter . . . . .	46 094	0,42	4 609,40	0,36
<b>Zusammen in sich</b>		<b>956 056</b>	<b>8,69</b>	<b>70 982,31</b>	<b>5,48</b>
durchschnittlich 7,42 I und II zusammen <b>durchschnittlich 11,77</b>					
III.	Freifahrtscheine . . . . .	60 293	0,55	—	—
IV.	Ausserdem Entschädigung für Beförderung der Posttaschen für jede Beförderung 10 Pfg. . . . .	—	—	938,30	0,07
<b>Zusammen in sich</b>		<b>60 293</b>	<b>0,55</b>	<b>938,30</b>	<b>0,07</b>
<b>Zusammenstellung.</b>					
I.	Auf Grund einzeln gelöster Fahrscheine . . . . .	9 967 059	90,76	1220 776,27	94,45
II.	„ „ verschiedener Zeitkarten . . . . .	956 056	8,69	70 982,31	5,48
III.	„ „ von Freifahrtscheinen . . . . .	60 293	0,55	—	—
IV.	Entschädigung für Beförderung von Posttaschen . . . . .	—	—	938,30	0,07
<b>Zusammen</b>		<b>10 983 408</b>	<b>100,00</b>	<b>1292 696,88</b>	<b>100,00</b>
*) Auf der ersten Teilstrecke von Loschwitz nach Blasewitz 10 Pf. einschliesslich 3 Pf. Brückenzoll.					

\*) Auf der ersten Teilstrecke von Loschwitz nach Blasewitz 10 Pf. einschliesslich 3 Pf. Brückenzoll.



Diese Nachweisung, verglichen mit der vorjährigen, zeigt zunächst wiederum ein Anwachsen der Umtseigefahrtscheine für alle Preise, es führen:

	1893	1894	1895
zu 15 Pfennige	193 921	268 020	290 735
„ 20 „	123 006	169 747	198 149
„ 25 „	11 659	12 765	13 031

ferner ein weiteres Zurückgehen der Fahrgäste, welche auf gelöste Fahrtscheine gefahren sind, zu Gunsten derjenigen mit Zeitkarten und Schülermarken, es führen:

	1893	1894	1895
für 10 Pfennige	67,55%	62,66%	62,01%
„ 15 „	18,23 „	19,16 „	18,26 „
„ 20 „	6,77 „	8,16 „	8,12 „
„ 25 „	1,21 „	2,19 „	2,15 „
	<u>93,76%</u>	<u>92,17%</u>	<u>90,54%</u>

während auf Zeitkarten führen:

	1893	1894	1895
	5,57%	7,20%	8,69%

Auch bezüglich Benutzung der einzelnen Theilstrecken ist im Berichtsjahre gleichwie im vorigen Jahre zwischen Pferde- und electrischer Bahn ein grosser Unterschied geblieben.

Es benutzten:

	auf der Pferdebahn:		auf der electrischen Bahn	
	1894	1895	1894	1895
die Theilstrecken zu 10 Pfge.	71,99%	71,49%	34,78%	35,88%
„ „ „ 15 „	16,29 „	16,26 „	27,59 „	32,94 „
„ „ „ 20 „	2,98 „	2,89 „	23,80 „	23,11 „
„ „ „ 25 „	0,14 „	0,12 „	8,54 „	7,54 „

Interessant ist auch in diesem Jahre der Umstand, dass auf der electrischen Bahn 35,88% für 10 Pfennige fahren, während 1894 nur 34,78, 1893 aber nur 31,44% gefahren sind. Die Erklärung hierfür dürfte in einer Steigerung des Verkehrs zwischen der Pfortenhauerstrasse und dem Schlossplatz zu suchen sein.

Auch ist zu bemerken, dass die Zeitkarten auf der electrischen Linie wiederum bedeutend zugenommen haben und zwar 5,01% auf 8,58%, während 1893 nur 2,25% auf Zeitkarten gefahren sind.



Die Durchschnittsfahrpreise für eine Person sind bei der Pferdebahn mit 10,84 Pfg. gleich dem Jahre 1894 geblieben, bei der electricen Bahn weiter von 15,06 auf 14,61 Pfennige gefallen, während bei beiden Betrieben zusammen derselbe von 11,89 auf 11,82 gefallen ist.

Die nun folgende Uebersicht vergleicht die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien mit dem Vorjahre.

Diese Nachweisung giebt das Steigen des Verkehrs auf fasst allen Linien kund.

Nur auf Linie III Bergstrasse ist der Fahrkilometer zurückgegangen. Die Ursache liegt zweifellos, abgesehen von den Unterbrechungen, in der Eröffnung der Linie über die Carolabrücke, welche den gehegten Erwartungen, wie das bei neuen Linien oft geschieht, zunächst nicht entsprochen hat. Die Einrichtung der Linie von der Seestrasse ab und mittelst Electricität wird darin zweifellos Wandlung schaffen.

Die fehlenden Kilometer hat die Linie III ebenfalls an die neue Linie abgeben müssen, da nach Eröffnung der Linie über die Carolabrücke die Fahrten beschränkt wurden.

Dasselbe gilt für die Linie nach der Forststrasse, welche in diesem Jahre durch öftere Unterbrechung und Veränderung gelitten hat. Auch für die Linien nach dem Wilden Mann und St. Pauli Friedhof scheinen die schlechten Zeiten vorüber zu sein. Die sich jetzt dort entwickelnde grosse Bauthätigkeit, die nunmehr erfolgte Genehmigung der Bauordnungen für die dortigen Gegenden und der bevorstehende Anschluss von Pieschen und Trachenberge an Dresden lassen für diese Linien eine bessere Zukunft und damit einen Gewinn erhoffen, welcher bis jetzt dort noch nicht zu verzeichnen gewesen ist.



Nachweisung 10.

**Nachweisung.**

Vergleichende Uebersicht der Betriebsergebnisse des Jahres 1895 gegen 1894.

**(Fette Ziffern = 1894.)**

1. <b>Linie</b>	2. Anzahl der beförderten Personen.		3. Betrag der Einnahmen.		4. Die Zahl der beförderten Personen beträgt im Tagesdurchschnitt auf:				5. Die durchschnittliche Tageseinnahme beträgt auf:				6. Die auf eine beförderte Person entfallende Einnahme beträgt Pfennige.
	überhaupt	durchschnittlich	Mark	Pfg.	1 Km. Betriebslänge	1 Wagenkilometer	1 Pferd	1 Fahrt	1 Km. Betriebslänge	1 Wagenkm.	1 Pferd	1 Fahrt	
I. Friedrichstrasse-Blasewitz . .	<b>1 860 231</b>	<b>5 097</b>	<b>200 311</b>	<b>10</b>	<b>680</b>	<b>3,61</b>	<b>76</b>	<b>27</b>	<b>73,17</b>	<b>0,39</b>	<b>8,17</b>	<b>2,92</b>	<b>10,77</b>
Ia. Maxstrasse-Blasewitz . .	<b>1 516 643</b>	<b>4 155</b>	<b>156 238</b>	<b>60</b>	<b>649</b>	<b>4,02</b>	<b>50</b>	<b>23</b>	<b>57,07</b>	<b>0,42</b>	<b>5,17</b>	<b>2,39</b>	<b>10,30</b>
II. Theaterplatz-Schnorrstrasse	953 103	2 611	99 047	10	768	3,32	70	11	79,81	0,35	7,26	1,17	10,39
III. Bergkeller-Neust. Bahnhöfe	<b>1 849 815</b>	<b>5 068</b>	<b>194 327</b>	<b>55</b>	<b>792</b>	<b>3,07</b>	<b>64</b>	<b>19</b>	<b>83,19</b>	<b>0,34</b>	<b>6,87</b>	<b>1,94</b>	<b>10,51</b>
IIIa. Bismarckstrasse-Neust. Bahnhöfe	509 260	2 845	56 422	75	527	2,62	56	14	58,37	0,29	6,18	1,55	11,08
IV. Forststrasse-Böhm. Bahnhof	923 817	2 531	101 958	95	422	2,20	46	13	46,56	0,25	5,09	1,45	11,04
V. Albertplatz-Wilder Mann	306 713	840	41 009	30	191	2,47	—	11	25,53	0,34	—	1,49	13,34
VI. Albertplatz-St. Pauli Friedhof	177 213	486	24 291	70	119	1,78	—	7	16,23	0,25	—	0,97	13,71
VII. Schlossplatz-Loschwitz	<b>2 455 245</b>	<b>6 726</b>	<b>368 858</b>	<b>24</b>	<b>1 125</b>	<b>3,02</b>	—	<b>16</b>	<b>168,99</b>	<b>0,47</b>	—	<b>2,53</b>	<b>15,02</b>

\* Bei Linie III hat die Vergleichung mit der Linie IIIa stattgefunden.

\* Bei Linie V und VI mit Pferdebahn und Gas.

Hieran schliesst sich umseitig eine Zusammenstellung der beförderten Personen und der erzielten Einnahmen auf den einzelnen Linien nach Monaten geordnet.

Aus derselben ersieht man, dass wie bereits früher, so auch in diesem Jahre die Linie Friedrichstrasse-Blasewitz allen anderen Linien vorangeht. Während im vorigen Jahre im Juli, wurde im Berichtsjahre im April die höchste Einnahme mit 17367 Mark erzielt für 153 575 beförderte Personen. Friedrichstrasse und Maxstrasse zusammen haben im Berichtsjahre rund 385 787 Mark gegen 356 488 im Jahre 1894 eingebracht, demnach ohne erhebliche Vermehrung des Betriebes nur in Folge einer anderen Einrichtung 29 000 Mark mehr.

Die Theaterplatz-Schnorrstrassen-Linie ist bei gleichem Betriebe um ca. 2800 Mark, die Forststrassen-Linie um 3000 Mark gestiegen, die Wilde Mann-Linie mit Pferdebahn und Gaswagen wiederum um ca. 4500 Mark, die Linie nach dem Friedhof ca. 3700 Mark.

Die elektrische Linie hat allerdings mit verstärktem Betrieb 393 484 Mark gegen 369 023 Mark gebracht.

Die Gesamtübersicht über unseren Betrieb und die Ermittlung der Einheitssätze soll folgende Nachweisung abgeben.



Nachweisung II.

## Zusammenstellung der beförderten

A. Pferde-

Lfde. No.	Linie	Länge der Strecke in Meter.	Monat.				
			Januar	Februar	März	April	Mai
I.	Friedrichstrasse-Blasewitz . . . . .	7 500	124 848	108 288	140 114	153 575	142 396
Ia.	Maxstrasse-Blasewitz . . . . .	6 400	102 826	90 777	113 579	131 565	145 533
II.	Theaterplatz-Schnorrstrasse . . . . .	3 400	71 784	59 957	74 824	77 906	78 634
III.	Neust. Bahnhöfe-Bergkeller bezw. Böhm. Bahnhof . . . . .	6 400	125 690	104 746	133 753	155 585	153 383
IV.	Böhm. Bahnhof-Forststrasse . . . . .	6 000	65 542	53 389	69 151	81 731	81 384
V.	Wilder Mann-Albertplatz . . . . .	4 400	2 561	1 947	3 194	9 111	11 397
VI.	St. Pauli Friedhof-Albertplatz . . . . .	4 100	8 491	7 146	9 710	11 535	12 356
VII.	Altmarkt-Vogelwiese . . . . .	3 000	—	—	—	—	—
	Hierüber auf Fahrscheine für er- mässigte Preise an Beamte des Raths . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Desgl. an Polizei-Beamte . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Für Sonderwagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Summa zu A</b>			<b>501 742</b>	<b>426 250</b>	<b>544 325</b>	<b>621 008</b>	<b>625 093</b>

B. Gas-

I.	Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	4 400	12 062	10 620	14 839	18 167	18 479
II.	Albertplatz-St. Pauli Friedhof . . . . .	4 100	1 896	1 764	2 190	2 851	3 467
<b>Summa zu B</b>			<b>13 958</b>	<b>12 384</b>	<b>17 029</b>	<b>21 018</b>	<b>21 946</b>

C. Electrischer

I.	Schlossplatz-Loschwitz . . . . .	5 980	126 815	114 700	134 124	185 666	199 904
II.	Hierüber auf Fahrsch. für Beamte des Rathes . . . . .	—	—	—	—	—	—
III.	Desgl. an Beamte der Polizei . . . . .	—	—	—	—	—	—
IV.	Desgl. an Arbeiter . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Für Sonderwagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
<b>Summa zu C</b>			<b>126 815</b>	<b>114 700</b>	<b>134 124</b>	<b>185 666</b>	<b>199 904</b>

D. Zu-

<b>Zusammen</b>			<b>642 515</b>	<b>553 334</b>	<b>695 478</b>	<b>827 692</b>	<b>846 943</b>
-----------------	--	--	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

1. Am 6. Juli Eröffnung der Linie Neust. Bahnhöfe-Bismarckstrasse (zu Linie III gerechnet). 2. Am 27. November verkehrt Altmarkt-Vogelwiese, 4. Am 4. August



# Personen im Jahre 1895.

bahn.

Monat.							Im besonderen Abonnements	Zusammen
Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember		
136 335	139 767	136 912	145 132	147 249	125 957	149 058	181 744	1 831 375
146 169	144 277	139 740	156 467	151 982	119 705	153 868	237 010	1 833 498
74 270	67 159	63 895	79 572	82 470	72 764	83 694	64 047	950 976
163 116	1) 205 689	200 847	205 979	191 981	162 803	190 095	132 648	2 126 315
83 882	75 076	74 221	75 618	77 558	2) 64 326	51 511	70 316	923 705
15 776	12 300	11 789	10 639	6 036	5 329	5 778	1 999	97 866
15 016	13 862	13 900	13 632	13 539	13 159	13 506	8 569	154 421
—	3) 19 093	4) 20 758	—	—	—	—	48	39 899
—	—	—	—	—	—	—	30 000	30 000
—	—	—	—	—	—	—	12 500	12 500
—	—	—	—	—	—	—	534	534
<b>634 564</b>	<b>677 223</b>	<b>662 062</b>	<b>687 039</b>	<b>670 815</b>	<b>564 043</b>	<b>647 510</b>	<b>739 415</b>	<b>8 001 089</b> einschliessl. 50 448 auf Freikarten bef. Personen
<b>betrieb.</b>								
20 856	20 196	21 115	19 844	18 911	16 331	15 628	35 964	243 012
4 502	4 054	4 245	3 976	3 477	3 207	2 683	1 554	39 866
<b>25 358</b>	<b>24 250</b>	<b>25 360</b>	<b>23 820</b>	<b>22 388</b>	<b>19 538</b>	<b>18 311</b>	<b>37 518</b>	<b>282 878</b> einschliessl. 2253 auf Freikarten bef. Personen
<b>Betrieb.</b>								
246 917	332 284	310 143	224 402	205 728	190 144	189 198	184 772	2 644 797
—	—	—	—	—	—	—	6 000	6 000
—	—	—	—	—	—	—	2 500	2 500
—	—	—	—	—	—	—	46 094	46 094
—	—	—	—	—	—	—	50	50
<b>246 917</b>	<b>332 284</b>	<b>310 143</b>	<b>224 402</b>	<b>205 728</b>	<b>190 144</b>	<b>189 198</b>	<b>239 416</b>	<b>2 699 441</b> einschliessl. 7592 auf Freikarten bef. Personen
<b>sammen.</b>								
906 839	1 033 757	997 565	935 261	898 931	773 725	855 019	1 016 349	10 983 408 einschliessl. 60293 auf Freikarten bef. Personen

die Linie Forststrasse - Böhm. Bahnhof über das Terrassenufer. 3. Am 28. Juli Eröffnung der Linie  
Einziehung derselben Linie.

2699441  
282878  
2982319



Nachweisung 12. **Zusammenstellung aus der Personen-****A. Pferde-**

Laufende No.	Linie	Länge der Linie Meter	Monat				
			Januar	Februar	März	April	Mai
I.	Friedrichstrasse-Blasewitz . . . . .	7 500	13 972,80	12 093,50	15 708,10	17 367,30	16 133,80
Ia.	Maxstrasse-Blasewitz . . . . .	6 400	11 282,75	9 951,60	12 485,80	14 602,15	16 091,85
		bezw. 5300					
II.	Theaterplatz-Schnorrstrasse . . . . .	3 400	7 689,15	6 431,90	8 006,85	8 337,20	8 411,50
III.	Neust. Bahnhöfe-Bergkeller bezw. Böhm. Bahnhof . . . . .	6 400	13 577,15	11 297,95	14 531,95	17 124,95	16 884,25
IV.	Böhm. Bahnhof-Forststrasse . . . . .	6 000	7 443,20	6 043,85	7 886,05	9 334,05	9 267,75
V.	Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	4 400	336,80	254,45	427,70	1 256,25	1 594,75
VI.	Albertplatz-St. Pauli Friedhof . . . . .	4 100	1 076,40	902,05	1 265,60	1 538,35	1 644,30
VII.	Altmarkt-Vogelwiese . . . . .	3 300	—	—	—	—	—
	Pirn. Platz-Vogelwiese . . . . .	3 000	—	—	—	—	—
	Besondere Abonnements . . . . .	—	3 274,95	2 771,45	3 466,45	4 745,70	4 360,45
	Für gestellte Sonderwagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Für Bef. von Posttaschen pp. . . . .	—	—	—	193,00	—	—
	<b>Summa zu A</b>	—	<b>58 653,20</b>	<b>49 746,75</b>	<b>63 971,50</b>	<b>74 305,95</b>	<b>74 388,65</b>

**B. Gas-**

I.	Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	4 400	1 564,75	1 378,00	1 951,70	2 481,80	2 513,85
II.	Albertplatz-St. Pauli Friedhof . . . . .	4 100	235,65	215,75	272,10	363,10	458,30
	Besondere Abonnements . . . . .	—	235,10	212,10	371,60	351,80	231,60
	<b>Summa zu B</b>	—	<b>2 035,50</b>	<b>1 805,85</b>	<b>2 595,40</b>	<b>3 196,70</b>	<b>3 203,75</b>

**C. Electriccher**

I.	Schlossplatz-Loschwitz . . . . .	5 980	18 617,51	16 813,93	20 105,78	28 891,35	30 707,33
	Besondere Abonnements . . . . .	—	1 063,40	1 400,85	2 034,00	1 813,70	2 177,25
	Für gestellte Sonderwagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Für Bef. von Posttaschen . . . . .	—	—	—	39,40	—	—
	<b>Summa zu C</b>	—	<b>19 680,91</b>	<b>18 214,78</b>	<b>22 179,18</b>	<b>30 705,05</b>	<b>32 884,58</b>

**D. Zu-**

	<b>Zusammen</b>	—	<b>80 369,61</b>	<b>69 767,38</b>	<b>88 746,08</b>	<b>108 207,70</b>	<b>110 476,98</b>
--	-----------------	---	------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------

1. Am 6. Juli Eröffnung der Linie Neust. Bahnhöfe—Bismarckstrasse (zu Linie III gerechnet). 2. Am 27. November Altmarkt—Vogelwiese. 4. Am



## beförderung erzielten Einnahmen im Jahre 1895. bahn.

M o n a t							Im besonderen Abonnements	Zusammen
Juni	Juli	August	September	October	November	December		
15 465,20	15 872,45	15 587,70	16 438,60	16 622,15	14 199,15	16 730,85	11 435,70	197 627,30
16 302,55	16 039,65	15 550,05	17 419,95	16 810,00	13 221,70	16 969,50	11 432,70	188 160,25
8 019,00	7 275,40	6 911,75	8 529,05	8 835,75	7 762,55	8 903,25	6 715,65	101 829,00
18 149,00	1) 23 520,70	23 028,25	23 146,10	21 337,15	18 041,95	20 837,70	6 456,65	227 933,75
9 571,90	8 634,25	8 577,15	8 615,20	8 818,85	2) 7 283,10	6 190,40	6 437,55	104 103,30
2 186,65	1 697,65	1 624,65	1 461,70	795,50	715,95	749,20	1 908,75	15 010,00
2 027,65	1 843,25	1 865,10	1 784,05	1 758,50	1 735,45	1 742,05	1 908,90	21 091,65
—	3) 789,00	4) 691,60	—	—	—	—	—	1 480,60
—	2 250,00	2 563,15	—	—	—	—	—	4 813,15
3 099,95	2 721,45	3 148,95	3 561,95	5 341,95	5 321,95	4 480,70	46 295,90	—
—	—	—	—	—	—	—	* 173,00	173,00
192,30	—	—	198,60	—	—	195,60	779,50	779,50
<b>75 014,20</b>	<b>80 643,80</b>	<b>79 548,35</b>	<b>81 155,20</b>	<b>80 319,85</b>	<b>68 281,80</b>	<b>76 799,25</b>	—	<b>863 001,50</b> *einschliessl. 173,00 M. für Extrawagen
<b>betriebl.</b>								
2 829,85	2 760,35	2 894,15	2 691,75	2 506,55	2 176,40	2 049,70	1 727,20	29 526,05
602,20	531,05	553,75	515,05	443,55	422,65	345,40	1 726,20	6 684,75
223,20	225,10	239,60	301,60	239,10	417,40	405,20	3 453,40	—
<b>3 655,25</b>	<b>3 516,50</b>	<b>3 687,50</b>	<b>3 508,40</b>	<b>3 189,20</b>	<b>3 016,45</b>	<b>2 800,30</b>	—	<b>36 210,80</b>
<b>Betrieb.</b>								
38 911,40	50 488,24	47 332,68	34 297,51	30 533,10	28 389,16	27 177,78	21 042,01	393 307,78
1 961,70	1 174,80	1 491,45	1 981,25	1 578,45	2 881,55	1 483,61	21 042,01	—
—	—	—	—	—	—	—	* 18,00	18,00
38,70	—	—	40,80	—	—	39,90	158,80	158,80
<b>40 911,80</b>	<b>51 663,04</b>	<b>48 824,13</b>	<b>36 319,56</b>	<b>32 111,55</b>	<b>31 270,71</b>	<b>28 701,29</b>	—	<b>393 484,58</b> *einschliessl. 18 Mark für Extrawagen
<b>s a m m e n.</b>								
<b>119 581,25</b>	<b>135 823,34</b>	<b>132 059,98</b>	<b>120 983,16</b>	<b>115 620,60</b>	<b>102 568,96</b>	<b>108 300,84</b>	—	<b>1292696,88</b>

verkehrt die Linie Forststrasse—Böhm. Bahnhof über das Terrassenufer. 3. Am 28. Juli Eröffnung der Linie  
4. August Einziehung derselben Linie.



308: entst. im nom. Einnahmen im Jahre 1895

DVB

Gleich wie im vorigen Jahre, so war auch in diesem Jahre die Vogelwiesenwoche (31.) die stärkste bez. des Verkehrs und der Einnahmen.

Es wurden befördert:

**a. Pferdebahn.**

1894	1895
178 457 Personen mit 21 432 Mk. Einn.	200 788 Personen mit 24 344 Mk. Einn.

**b. electriche Bahn.**

1894	1895
169 851 Personen mit 26 701 Mk. Einn.	192 656 Personen mit 28 564 Mk. Einn.

**c. Zusammen.**

1894	1895
348 308 Personen mit 48 133 Mk. Einn.	393 444 Personen mit 52 908 Mk. Einn.

Die stärksten Tage waren:

**a. bei der Pferdebahn.**

1894	1895
der 13. Mai m. 352 107 Pers. u. 4210 Mk.	der 4. August m. 33 696 Pers. u. 4438 Mk.

**b. bei der electriche Bahn.**

1894	1895
der 5. Aug. m. 342 78 Pers. u. 5497 Mk.	der 4. Aug. mit 39 338 Pers. u. 6065 Mk.

**c. des Gesamtbetriebes.**

1894	1895
der 5. Aug. m. 60 501 Pers. u. 9469 Mk.	der 4. Aug. m. 74 513 Pers. u. 10 718 Mk.

Die schwächsten Tage waren:

**a. bei der Pferdebahn.**

1894	1895
der 26. Jan. m. 14 706 Pers. u. 1597 Mk.	der 10. Jan. m. 13 957 Pers. u. 1280 Mk.

**b. bei der electriche Bahn.**

1894	1895
der 18. Jan. mit 2894 Pers. u. 380 Mk.	der 10. Jan. mit 3064 Pers. und 403 Mk.

**c. des Gesamtbetriebes.**

1894	1895
der 26. Jan. m. 19 637 Pers. u. 2013 Mk.	der 10. Jan. m. 17 108 Pers. u. 1792 Mk.

Die schwächste Woche war die siebente mit 143 978 Personen und 15 195 Mark Einnahme gegen die zweite Woche mit 148 098 Personen und 15 812 Mark Einnahme in 1894.



Gesamt-Umsatz der Betriebs-

Nachweise 13

Bilanz

		I		II		III		IV	
		1900		1901		1902		1903	
		1. 1. 1900		1. 1. 1901		1. 1. 1902		1. 1. 1903	
1. Bilanz									
a. Vermögen									
1. Grundvermögen									
2. Umlaufvermögen									
b. Verbindlichkeiten									
1. Rückstellungen									
2. Verbindlichkeiten									
3. Bilanzsumme									



Nachweisung 13.

## Gesamt-Uebersicht der Betriebs-

Pferde-

1.  L i n i e	2.  Im Betriebe seit	3.  Länge in Meter	4.  Be- triebs- tage im Jahre 1895	5.  Anzahl der Pferde- tage	6.		a) 7. b)			
					Anzahl der zurückgelegten Fahrten		Anzahl der zurückgelegten Kilometer für die			
					überhaupt	durch- schnitt- lich	Wagen		Pferde	
		überhaupt	durch- schnitt- lich	überhaupt	durch- schnitt- lich	überhaupt	durch- schnitt- lich			
Friedrichstrasse-Blasewitz . . . . .	21./9. 90	7 500	365	23 360	67 994	186	508 111	1 392	520 897	1 427
Maxstrasse-Blasewitz . . . . .	1./11. 90	6 400	365	33 945	74 794	205	414 349	1 135	785 630	2 152
Theaterplatz-Schnorrstrasse . . . . .	5./10. 90	3 400	365	13 505	85 438	234	281 839	772	288 318	790
Neust. Bahnhöfe-Bergkeller bezw. Neust. Bahnhf.-Böhm. Bahnhf.	30./11. 90 6./7. 95	6 500 <del>5 400</del>	365 179	22 995 9 129	84 114 37 394	230 209	536 832 197 039	1 471 1 101	643 152 198 861	1 760 1 111
Böhm. Bahnhof-Forststrasse . . . . .	22./11. 92	6 000	365	19 345	70 201	192	421 622	1 155	452 554	1 240
Alberplatz-Wilder Mann . . . . .	14./6. 91	4 400	365	1 460	8 940	24	36 616	100	39 743	109
Albertplatz-St. Pauli Friedhof . . . . .	11./10. 91	4 100	365	4 015	21 582	59	88 371	242	91 880	252
Altmarkt-Vogelwiese . . . . .	29./7. 94	<del>3 000</del>	8	496	2 214	277	6 911	864	12 107	1 513
Für Bef. der Posttasche pp. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa zu a</b>	—	38 300	—	128 250	452 671	—	2 491 690	—	3 033 142	—
Im Tagesdurchschnitt	—	—	—	351	1 240	—	6 827	—	8 310	—

## B. Gas-

Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	28./7. 94	4 400	365	—	21 497	59	94 916	260	—	—
Albertplatz-St. Pauli-Friedhof . . . . .	1./11. 94	4 100	365	—	5 921	16	24 271	66	—	—
<b>Summa zu b</b>	—	—	—	—	27 418	—	119 187	—	—	—

## C. Electrischer

Schlossplatz-Loschwitz . . . . .	6./7. 93	5 980	365	—	160 855	441	902 439	2 472	—	—
Für Bef. der Posttaschen pp. . . . .	—	bz. 5400	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa zu c</b>	—	52 680	—	—	160 855	441	902 439	2 472	—	—

## D. Zu-

<b>Zusammen</b>	—	—	—	128 250	640 944	1 756	3 513 316	9 626	3 033 142	8 310
-----------------	---	---	---	---------	---------	-------	-----------	-------	-----------	-------



# ergebnisse des Jahres 1895.

## bahn.

8.		9.		10.		11.				12.				13.	14.
Anzahl der beförderten Personen		Betrag der Einnahmen überhaupt		Betrag der Einnahme durchschnittlich		Die Anzahl der beförd. Personen beträgt im Tagesdurchschnitt auf				Die durchschnittliche Tageseinnahme beträgt auf				Die auf eine beförd. Person entfallene Einnahme beträgt	Anmerkung
überhaupt	durchschnittlich	Mark	Pfg.	Mark	Pfg.	1 Kilometer Betriebslänge	1 Wagenkilometer	1 Pferd	1 Fahrt	1 Kilometer Betriebslänge	1 Wagenkilometer	1 Pferd	1 Fahrt	Pfg.	
1 835 625	5 029	197 627	30	541	44	671	3 61	79	27	72,19	0,39	8,46	2,91	10,77	Zuzüglich 50 448 Einzelfahrten auf Grund von Freifahrtscheinen. 72.19 69897:9 72
1 837 909	5 035	188 207	25	515	64	787	4,44	54	25	80,57	0,45	5,55	2,51	10,24	
959 476	2 629	101 829	00	278	98	773	3 41	71	11	82,06	0,36	7,54	1,19	10,61	
1 625 615	4 426	171 527	00	469	94	681	3,00	40	19	72,30	0,32	7,46	2,07	10,62	
509 260	2 845	56 422	75	315	21	527	2,62	56	14	58,37	0,29	6,18	1,55	11,08	
932 205	2 554	104 103	30	285	21	426	2,21	48	14	47,53	0,24	5,38	1,49	11,17	
102 429	281	15 120	00	41	42	64	2,81	70	12	9,41	0,41	10,35	1,73	14,74	
158 671	435	21 091	65	57	79	106	1,80	40	7	14,10	0,24	5,25	0,98	13,29	
39 899	4 987	6 293	75	786	72	1 583	5,77	80	18	262,24	0,91	12,69	2,84	15,78	
—	—	779	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8 001 089	—	863 001	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Zuzüglich 225 3 Einzelfahrten auf Grund von Freifahrtschein.
21 921	—	2 364	39	—	—	670	3,21	57	18	72,31	34,63	6,16	1,91	10,79	

## betrieb.

243 012	666	29 526	05	80	89	151	2,56	—	11	18,38	0,31	—	1,37	12,13	Zuzüglich 225 3 Einzelfahrten auf Grund von Freifahrtschein.
39 866	109	6 684	75	18	32	27	1,65	—	7	4 47	0,28	—	1,15	16,81	
282 878	—	36 210	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

## Betrieb.

2 699 441	7 396	393 325	78	1 077	60	1 300	3,00	—	17	189,38	44,00	—	2,44	14 57	Zuzüglich 7592 Einzelfahrten auf Grund von Freifahrtscheinen.
—	—	158	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 699 441	7 396	393 484	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

## sammen.

10 983 408	30 092	1 292 696	88	3 541	64	784	3,13	57	17	92,25	36,79	6,16	2,02	11,77	Zuzüglich 60 293 Einzelfahrten auf Grund von Freifahrtscheinen.
										1894 = 37,89					
										1893 = 34,68					
										1892 = 31,60					
										1891 = 32,24					



Die Einnahmen pro Wagenkilometer sind bereits besprochen, die Ausgaben betragen bei der Pferdebahn 28,17, gegen 28,04 im Jahre 1894. Der Unterschied ist bei den niedrigeren Futterpreisen, den erhöhten Ausgaben für Steuern, Hof- und Bahnreinigung (Schnee), bereits bezahlten und verrechneten Versicherungen und den ungeheueren Pflaster- und Strassenreparaturkosten des Baths zu suchen.

Bei dem Gasmotorenbetrieb ist uns der Kilometer 16,14 Pfg. gekommen, gegen 14,97 in 1894, zu welchem Satze noch für Controle und Verwaltung 2 Pfg. zu schlagen sind. Dieses Ergebniss ist dazu angethan, die Erfindung und alle Verbesserungen an den Wagen auch weiter mit Interesse zu verfolgen. Die Ausgaben pro Kilometer des Gesamtbetriebes betragen 26,09 Pfg. gegen 26,90 Pfg. in 1894.

An Unglücksfällen sind in diesem Jahre vorgekommen.

#### a. Pferdebahn.

ohne Verletzungen . . . . .	177	gegen	179
mit leichten Verletzungen . . . . .	34	"	16
mit schweren Verletzungen . . . . .	1	"	4
	<hr/>		
	Sa.	212	gegen 199 in 1894

#### b. bei der electricischen Bahn.

ohne Verletzungen . . . . .	65	gegen	84
mit leichten Verletzungen . . . . .	21	"	13
" schweren " . . . . .	2	"	5
	<hr/>		
	Summa	88	gegen 102 in 1894.

#### c. bei dem Gasbetriebe.

keine.

Für die wachsende Sicherheit unserer Leute spricht der Umstand, dass von sämtlichen Fällen bis jetzt zwei dem diesseitigen Personal zur Last gelegt worden; jedoch noch der Aufklärung bedürfen.

Im Betriebe selbst sind 25 Fälle der Berufsgenossenschaft gemeldet worden, gegen 24 Fälle in 1894.

An Reparaturkosten entstanden bei Zusammenstößen:

a. bei der Pferdebahn: . . . . .	1240	Mark	34	Pfg.
b. bei der electricischen Bahn . . . . .	273	"	66	"
	<hr/>			
	Summa:	1514	Mark	00 Pfg.

Davon sind bis jetzt 1032 Mark 35 Pfg. wieder eingezogen.



Die Gesamteinnahmen stellen sich auf . . . . .	1 338 224,25 Mk.
Die Ausgaben auf . . . . .	916 533,71 "
Ueberschuss . . . . .	421 690,54 Mk.

Die Einnahmen setzen sich zusammen aus:

einzel gelöste Fahrscheine . . . . .	1 220 776,27 Mk.
Zeitkarten, Schülermarken, Sonderwagen . . . . .	70 712,71 "
Beförderung der Postsachen . . . . .	938,30 "
Verkauf von Dünger . . . . .	5 275,50 "
Plakatmiethe . . . . .	5 939,50 "
Miethertrag . . . . .	1 750,00 "
Verschiedenes . . . . .	32 831,97 "

Summa 1 338 224,25 Mk.

Die Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen, aus:

Gehälter und Löhne . . . . .	335 321 Mk. 44 Pf.	3617%
Futter und Streu . . . . .	214 003 " 19 "	
Bekleidungen und Unterhaltung . . . . .	3 087 " 20 "	
Geschirr-Unterhaltung . . . . .	5 866 " 22 "	
Wagen-Unterhaltung . . . . .	75 910 " 97 "	1732 = 5/5
Hufbeschlag und Pferdepflege . . . . .	22 514 " 06 "	
Inventarunterhaltung . . . . .	1 996 " 24 "	
Hof- und Bahnreinigung . . . . .	40 265 " 74 "	
Feuerungsmaterial . . . . .	585 " 55 "	
Beleuchtung . . . . .	7 646 " 04 "	
Drucksachen . . . . .	4 951 " 65 "	
Bureaubedürfnisse . . . . .	1 238 " 81 "	
Besondere Ausgaben . . . . .	6 609 " 41 "	
Unterhaltung der Gebäude . . . . .	2 396 " 01 "	
Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	57 770 " 42 "	
Steuern . . . . .	10 102 " 47 "	
Pachten und Miethen . . . . .	12 669 " 63 "	
Versicherungen . . . . .	4 200 " 43 "	
Verschiedenes . . . . .	1 652 " 76 "	
Electrischer Betrieb ohne Wagen . . . . .	95 825 " 18 "	
Gasmotorenbetrieb . . . . .	11 920 " 29 "	

Summa 916 533 Mk. 71 Pf. = 100 %



## I. Bemerkungen zu den Betriebseinnahmen.

Der Personenverkehr auf den Linien der Gesellschaft, welche im Berichtsjahre am 6. Juli eine Vergrößerung von 5,5 Kilometer erfahren, ist gegen das Vorjahr mit 10081 845 Personen um 901 563, mithin auf 10 983 408 Personen, also um 9% gestiegen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat dementsprechend gegen 1894 mit 11 922 274 Mark 24 Pfg. eine Steigerung von 100 422 Mark 64 Pfg., mithin auf 1 292 696 Mark 88 Pfg. rund 9% erfahren.

## II. Bemerkungen zu den Betriebsausgaben.

### I. Löhne und Gehälter.

Dieselben betragen . . . . .	335 321 M. 44 Pfg.
gegen im Vorjahr . . . . .	318 608 M. 42 Pfg.

und stehen im angemessenen Verhältniss zu der Vermehrung der Betriebseinnahme.

Ausserdem sind die Löhne für den electrischen Betrieb dabei.

Das Personal der Gesellschaft, mit Ausnahme der nach Bedürfniss beschäftigten Bauarbeiter, betrug am Ende des Berichtsjahres:

1. bei der Direction einschl. Bau . . . . .	18
2. „ „ Betriebs- und Bahnverwalt. . . . .	64
3. im Fahrdienst . . . . .	281
4. Hof- und Bahnreinigung . . . . .	19
5. in den Werkstätten pp. . . . .	57

Summa 439

Der Zuschuss zur Krankenkasse, sowie zur Invaliditäts- und Altersversicherung betrug 7080 M. 94 Pf., gegen 6595 M. 53 Pf. im Vorjahre. Der Betrag zur Unfallversicherung wird auf 4000 M. — Pf. geschätzt, gegen 3500 M. in 1894.

Der aus den Strafgeldern und den Erlös für verkaufte nicht abgeholte Fundsachen gebildete Unterstützungsfonds hat eine Höhe von 3314 M. — Pf. erreicht, der von der Gesellschaft angelegte Pensions- und Unterstützungsfonds 4000 M.

### II. Futter-Conto.

An Futter und Streu wurden verausgabt trotz Erhöhung des Pferdebestandes und der Ration 214 003 M. 19 Pf. gegen 236 801 M. 41 Pf. in 1894.

In dieser Summe sind sämtliche Nebenkosten als Bearbeitung, Gasverbrauch mit enthalten.



Die tägliche Ration bestand aus:

im Sommer:	im Winter:
4 $\frac{1}{2}$ Kilo Mais	6 Kilo Mais
4 $\frac{1}{2}$ „ Hafer	3 „ Hafer
$\frac{1}{4}$ „ Gerste	$\frac{1}{4}$ „ Gerste
3 $\frac{1}{2}$ „ Stroh	3 $\frac{1}{2}$ „ Stroh
4 $\frac{1}{4}$ „ Heu	4 $\frac{1}{4}$ „ Heu.

Beigabe von Möhren, Kleie pp.

Die Kosten hierfür stellten sich nach Abzug des Dungs auf 138,24 gegen 150,88 in 1894.

Dabei wurden die Arbeitspferde durchgefüttert.

Die Aussichten für 1896 haben sich wiederum günstiger gestaltet, als zur Zeit der Aufstellung des Wirtschaftsplanes. Das erste Halbjahr 1895 ist mit sehr billigem Futter vollständig gedeckt.

### III. Wagenunterhaltung.

Die sämtlichen Reparaturen, auch an den electrischen Wagen, wurden in den kleinen Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt. Sie betragen:

#### A. Pferdebahn.

an Löhnen . . . . .	23 038 M. 01 Pf.
an Materialien . . . . .	15 419 M. 22 Pf.
„ Schmier- und Reinigungsmaterial . . . . .	1 368 M. 16 Pf.
	<u>Summa zu A 39 825 M. 39 Pf.</u>

Davon kommen in Abzug:

Erlös für altes Material . . . . .	690 M. 73 Pf.
Erstattete Reparaturkosten für beschädigte Wagen . . . . .	1032 „ 35 „ 1 723 M. 08 Pf.
	<u>Rest 38 102 M. 31 Pf.</u>

#### B. electriche Bahn.

Löhne . . . . .	13 149 M. 34 Pf.
an Materialien . . . . .	20 973 M. 63 Pf.
an Schmier- und Reinigungsmaterial . . . . .	3 685 M. 69 Pf.
	<u>Summa zu B 37 808 M. 66 Pf.</u>
	<u>Dazu Summa zu A 38 102 M. 31 Pf.</u>
	<u>Gesamtsumme 75 910 M. 97 Pf.</u>

Diese Reparaturkosten sind aus dem Betriebe gedeckt worden.

### 4. Bekleidungen - Conto.

Die Uniformen werden sämtlichen Bediensteten unentgeltlich geliefert und ist jeder angestellte Mann im Besitze von 2 Mänteln, 3 Tuchgarnituren, 1 Sommerjoppe und 2 Paar Drellhosen. Die im vorigen Jahre beschlossene Abänderung der Uniformen findet 1896 ihren Abschluss.



Die Ausgaben für Neubeschaffungen betragen infolge Erhöhung des Mannschaf-  
bestandes im Berichtsjahre:

	22 954 M. 27 Pf.
gegen	18 208 „ 84 „
im Jahre 1894.	

Die Kosten für die Unterhaltung betragen	3087 M. 20 Pf.
gegen	1061 „ 01 „

Die Erhöhung ist durch die Abänderung in die neue Probe, welche auf Kosten des Betriebs erfolgte, hervorgerufen. Es besteht die Absicht, das Conto auch später zwar fortbestehen zu lassen, die Ausgaben für die Neuanschaffungen jedoch nach und nach aus dem Betriebe zu bestreiten und sind demgemäss die Abschreibungen auf diesem Conto vorgenommen worden.

#### V. Geschirr-Conto.

Dieses Conto soll mit Rücksicht auf die Umwandlung in electrischen Betrieb ebenfalls baldigst wegfallen und werden nunmehr alle noch erforderlichen Neuanschaffungen aus dem Betriebe bestritten werden.

Die Unterhaltungskosten betragen	5 866,22 M.
gegen	4 902,57 M.
im Vorjahre.	

#### VI. Hufbeschlagn und Pferdepflege.

Die Kosten auf diesem Conto betragen:

1. an Löhnen	8 600,45 M.
2. an Material (abzüglich des verkauften Altmaterials im Betrage von 241,30 M.)	9 702,23 M.
	<hr/>
	18 302,68 M.
3. an Kosten für den Rossarzt, Krankenwärter und Arznei	4 211,38 „
	<hr/>
	Summa 22 514,06 M.

oder auf ein Pferd monatlich 4,42 M. gegen 4,04 M., täglich 14,7 Pfg., gegen 13,1 Pfg.  
in 1894.

Der Beschlag mit Strickeisen wurde in diesem Jahre, soweit es nicht die Hufe verbot, allenthalben durchgeführt und hat sich vortrefflich bewährt.

### III. Bemerkungen zu einzelnen Bilanzposten.

#### A. Hypotheken-Conto.

Das Hypotheken-Conto mit	114 000 M.
vermindert sich durch Abstossung von	100 000 „
	<hr/>
	auf 14 000 M.



	Uebertrag 14 000 M.
wozu im Laufe des Jahres . . . . .	120 000 „
neu hinzutreten,	
sodass am Ende des Jahres . . . . .	134 000 M.
Hypotheken vorhanden waren.	
Dieselben vertheilen sich auf Bahnhof III (Pieschen) . . . . .	14 000 M.
auf Land in Loschwitz . . . . .	120 000 „
	Summa 134 000 M.

#### B. Dispositionsfonds.

Neben dem Reservefonds ist im vorigen Jahre aus dem Grundstücksgewinn ein Dispositionsfond angelegt worden, welcher vornehmlich auch zur Amortisation des Bahnkörpers dienen soll. Dieser Fonds wurde im vorigen Jahre mit 60 000 M. dotirt und aus demselben die Unkosten der Ausgabe der neuen Actien bestritten, sodass derselbe am Ende des Jahres 48 985,35 M. betrug. Durch erneute Zuwendung aus dem Grundstücksgewinn des Berichtsjahres soll derselbe auf 100 000 M. gebracht werden. Derselbe ist in Effecten angelegt.

#### C. Reservefonds.

Der Reservefonds betrug am 31. December 1894 . . . . .	10 337 M. 37 Pf.
Demselben wurden im Berichtsjahre ausser den	
gesetzmässigen 5% des Reingewinns von	
1894, mit . . . . .	9 006 M. 60 Pf.
noch der Agiogewinn bei der Ausgabe der	
neuen Actien mit . . . . .	150 000 „ — „ = 159 006 „ 60 „
zugeführt, so dass derselbe Ende des Be-	
richtsjahres die Höhe von . . . . .	169 343 M. 97 Pf.
erreicht hat. Derselbe ist in Effecten angelegt.	

DRESDEN, am 30. Januar 1896.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

**Der Director:**  
Stoessner.



1. Einleitung

2. Beschreibung der Aufgabenstellung

3. Lösungsweg

4. Ergebnisse

5. Zusammenfassung

6. Literaturverzeichnis

7. Anlagen

8. Schlusswort

9. Danksagung

10. Bibliographie



## Bericht des Aufsichtsrathes.

Der Aufsichtsrath hat nach eingehender Prüfung den vorstehenden Bericht des Vorstandes, die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt.

Aus dem Aufsichtsrath scheiden in Gemässheit von § 16 der Statuten in der diesjährigen Generalversammlung aus die Herren:

Rentner Robert Bierling und  
Kaufmann Robert Eisenreich,

welche sofort wieder wählbar sind.

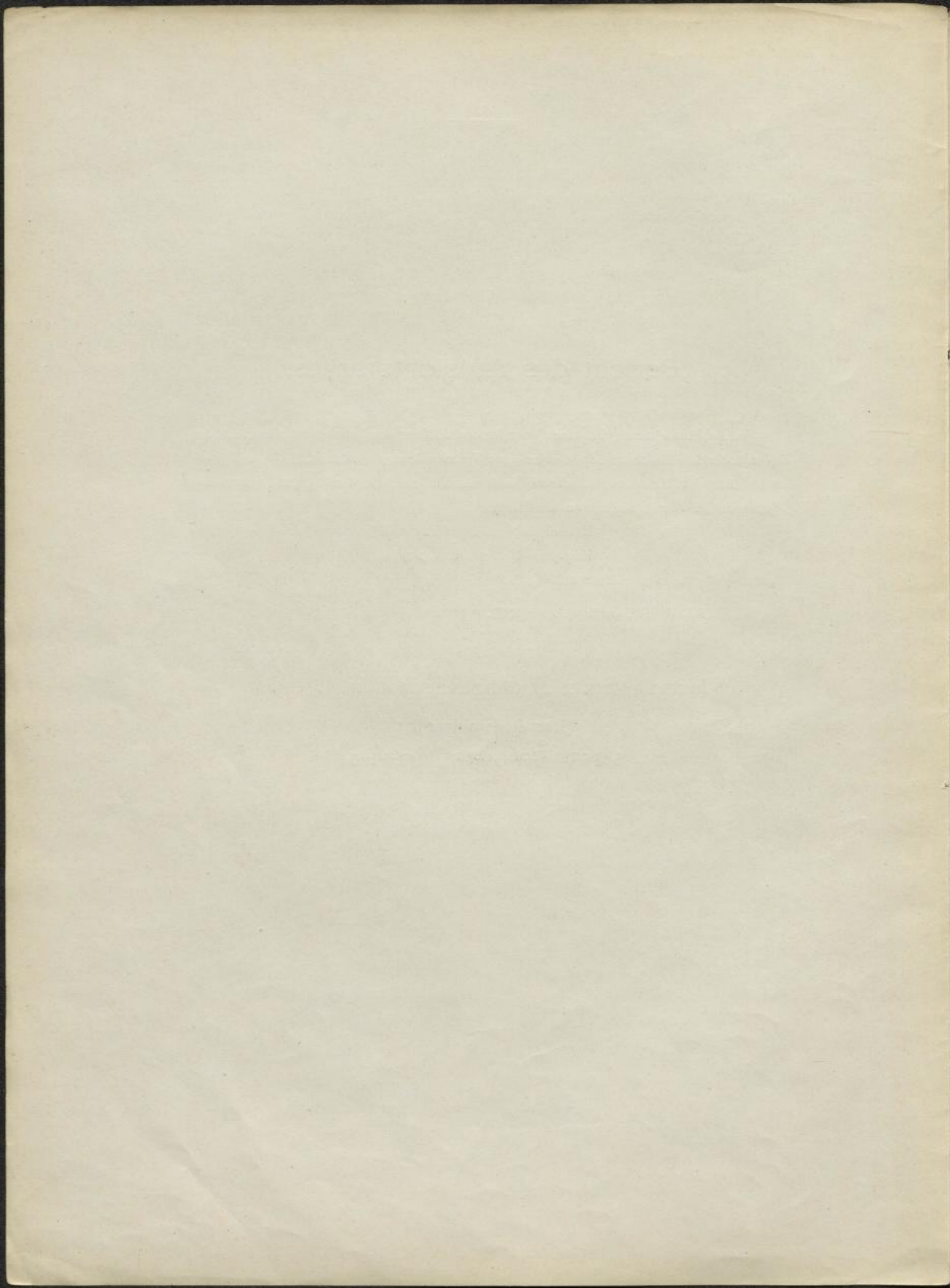
DRESDEN, am 6. Februar 1896.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Der Aufsichtsrath:

Georg Schubert, Vorsitzender.







# Bilanz.



















