

**Geschäfts-Bericht**  
der  
**Deutschen Strassenbahngesellschaft**  
in Dresden

für  
**das siebente Geschäftsjahr**  
vom 1. Januar bis 31. December 1896.

---

**DRESDEN.**  
Druck der Albanus'schen Buchdruckerei.  
Am See 7.

Archiv







# Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

## Einladung

zur

### siebenten ordentlichen Generalversammlung.

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

**Sonnabend, den 27. 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 1896 bis 31. Dezember 1896, der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung.
2. Beschlussfassung über Genehmigung der unter 1. gedachten Vorlagen und Entlastung des Vorstandes und Aufsichtsrathes.
3. Wahlen in den Aufsichtsrath.
4. Beschlussfassung über die durch die Erhöhung des Grundcapitals bedingte Aenderung der Statuten, sowie von § 22 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 berechtigen Denjenigen, auf dessen Namen sie ausgestellt sind, ebenfalls zur Theilnahme an der Generalversammlung.

Jede Actie gewährt eine Stimme.

Der Geschäftsbericht kann vom 12. März d. J. ab bei der Gesellschaft, der Dresdner Bank in Dresden und der Bankfirma Günther & Rudolph in Dresden entnommen werden.

DRESDEN, den 23. Februar 1897.

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.
  - „ 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 1896.

Das Unternehmen der Gesellschaft hat auch im Berichtsjahre einen, den Geschäftserfolgen der Vorjahre günstigen Verlauf genommen.

Die Zahl der auf dem Bahngebiete der Gesellschaft beförderten Personen ist von 10 983 408 in 1895 auf 13 637 176 in 1896, mithin um 2 653 768 Personen = 24,1 % gestiegen und im gleichen Verhältnisse ist auch die Betriebs-Einnahme von 1 311 724 M. 25 Pfg. in 1895 auf 1 625 464 M. 17 Pfg. in 1896, sonach um 23,8 % gewachsen, während die Ausgaben von 916 533 M. 71 Pfg. auf 1 048 947 M. 94 Pfg., daher nur um 14,4 % sich vermehrt haben.

Zu dieser Hebung des Verkehrs und der Einnahmen hat neben der natur- und erfahrungsgemässen Steigerung des Verkehrs namentlich die Eröffnung der electrischen Linie „Böhmischer Bahnhof — Neustädter Bahnhöfe“ beigetragen, welche rechtzeitig mit Eröffnung der Ausstellungsanlagen in Betrieb gesetzt werden konnte und während der Gartenbauausstellung und der Ausstellung des Sächsischen Handwerks und Kunstgewerbes reichliche Einnahmen erzielte. Leider blieben die erhofften Mehreinnahmen, welche von der Umwandlung weiterer Pferdebahnlilien in solche mit electrischem Betriebe erwartet wurden, aus, da keine dieser Linien auf ihrer ganzen Strecke electrisch betrieben werden konnte und dieser Betrieb mit dem lästigen Umsteigen vom Motor- in den Pferdebahnwagen und umgekehrt uns die Fahrgäste entfremdete, trotzdem dieser Betrieb schwierig und kostspielig war. Einen weiteren nachtheiligen Einfluss auf unsere Einnahmen hatten die fortwährenden Unterbrechungen unserer Hauptlinie, der Linie Friedrichstrasse bzw. Maxstrasse — Striesen — Blasewitz. Nachdem vom 9. März bis 2. April die Canalettostrasse gepflastert worden war, wurde in Folge Neuasphaltirung und Einbaues der unterirdischen Stromzuführung am 27. Mai der Verkehr in der König-Johannstrasse unterbrochen und musste umgestiegen werden. Die Arbeiten schritten sehr langsam fort und dehnten sich bis zum 28. Juni aus, nachdem uns am 20. Juni mit Eröffnung



der Ausstellung die Legung von Nothgleisen um die Aufbruchsstellen herum gestattet worden war. Vom 17. September bis 12. October wurde die Kreuzung König-Johannstrasse—Moritzstrasse für die unterirdische Stromzuführung hergestellt und am 21. October wurde abermals aufgebrochen zwecks Herstellung der Kreuzung am Altmarkt, welche Arbeiten bis 10. November dauerten, während welcher Zeit eine weitere Aufbruchsstelle in der Grunaerstrasse entstand, ohne dass das dort gesteckte Ziel erreicht wurde. Nicht ohne Einfluss auf den Ertrag dieser Linie blieb auch unsere Erlaubniss der Befahrung der König-Johannstrasse durch die Dresdner Strassenbahn, welche derselben gemäss unseres Betriebsvertrags bereits im August gestattet wurde.

Die uns mit electricischem Betriebe concessionirte Linie über die Carolabrücke electricisch einzurichten, ist uns bis jetzt leider nicht gelungen, da die ursprünglich in Aussicht genommene unterirdische Stromzuführung auf dieser Linie von der Königlichen Regierung z. Zt. nicht erlaubt, die Befahrung mit Accumulatorenwagen von der Stadt uns jedoch verweigert wird, weil die dort provisorisch für die zukünftige unterirdische Stromzuführung eingebauten Canäle Motorwagen im Gewicht von über 160 Centner einschliesslich Accumulatoren (30 Centner) und Besetzung (65 Centner) nicht zulassen sollen.

An dieser Stelle wiederholen wir einige aufklärende Mittheilungen über die in ihrer Höhe nur wenigen Kreisen bekannten Leistungen und Lasten, welche wir bisher der Stadt gegenüber haben übernehmen müssen und nunmehr dauernd zu tragen haben. Die Gesellschaft hat nicht nur bei der Einlegung der Gleise in die Strassen die Kosten für die neue Strassendecke zwischen den Schienen und 0,6 m seitwärts derselben und eventuell Strassen-Verbreiterung zu tragen, sondern auch die von ihren Bahnen berührten Strassen in der Ausdehnung des Bahnkörpers zu unterhalten bzw. je nach Erfordern mit Steinen 1. und 2. Classe, Holz oder Asphalt neu zu befestigen.

Für diese Arbeiten waren bis Ende des Jahres 1895 von uns 1 586 031 M. 58 Pfg. ausgegeben worden, dazu im Berichtsjahre für Neupflasterungen

einschliesslich Berechnungsgeld für noch nicht abgerechnete Arbeiten	485 713	"	26	"
für Reparaturen . . . . .	35 797	"	94	"
an Reinigungskosten . . . . .	12 476	"	50	"
2 $\frac{1}{2}$ % der Bruttoeinnahme ca. . . . .	35 000	"	00	"
an Gemeindeabgaben . . . . .	5 316	"	80	"

sodass die Gesamtleistungen an die Stadt bis Ende des Berichtsjahres sich erstrecken auf ca. . . . . 2 160 336 M. 08 Pfg.

Gemäss Beschluss der ausserordentlichen General-Versammlung vom 16. Mai 1896 ist aus den damals ausführlich dargelegten Gründen das Grundkapital der Gesellschaft von 4 000 000 M. auf 5 000 000 M. erhöht worden mit der Massgabe, dass die ausgegebenen



neuen Actien erst vom 1. Juli ab an der Dividende theilnehmen. Der daraus erwachsene Agiogewinn von 400000 M. ist dem ordentlichen Reservefonds zugeflossen, welcher nunmehr die nach den Statuten erforderliche Höhe von 500000 M. um 69773 M. 77 Pfg. bereits überschritten hat.

Der Betriebsvertrag mit der Dresdner Strassenbahn hat ein gedeihliches Zusammengehen mit dieser Gesellschaft zu aller Nutzen ermöglicht. So wurden auch die Controlen der Aufsichtsbeamten der einen Gesellschaft auf die Linien der anderen ausgedehnt. Da wohl in den meisten Fällen irgend eine der beiden Gesellschaften zum Ausgleich der Anderen von ihren Einnahmen einen Betrag wird abgeben müssen, so soll, um die eigentliche Abrechnung nicht zu stören, für die Folge ein Ausgleichsconto geführt werden, auf welchem alle zu vereinnahmenden oder zu verausgabenden Beträge verbucht und die vereinnahmten Beträge in Reserve gestellt werden sollen. Für das Jahr 1896 hat die Dresdner Strassenbahn auf Grund dieses Abkommens die Summe von 53436 Mk. 47 Pfg. an die Deutsche Strassenbahngesellschaft herauszuzahlen gehabt. Diese Summe ist dem Ausgleichsfonds überwiesen und in Reserve gestellt worden.

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 1894 gegründeten Pensionfonds hinzuzufügen. Dieser Fonds soll den Grundstock zu einer Pensionskasse für das Personal der Gesellschaft bilden. Ferner wurde durch die im Mai des Berichtsjahres erfolgte Errichtung einer eigenen Krankenkasse, der Wunsch vieler unserer Angestellten, erfüllt.

Ausser dem Betriebsgewinn haben wir auch in diesem Jahre aus dem Verkauf von Grundstücken einen Gewinn und zwar 65234 M. 64 Pfg. zu verzeichnen. Die bei der Anlegung der Trachenbergerstrasse in Pieschen in unseren Besitz gekommenen Baustellen waren für uns entbehrlich und sind daher günstig verkauft worden. Der daraus erzielte Gewinn wird wie in den Vorjahren zum weitaus grössten Theil mit 60000 M. dem Erneuerungsfonds zugeführt werden, welcher hierdurch auf die Höhe von 160000 Mk. gebracht wird. Der Rest von 5234 M. 64 Pfg. soll dem Pensions- und Unterstützungsfonds zugeführt werden.

Die Gesamteinnahme im Berichtsjahre aus dem Betriebe beträgt 1625464 M. 17 Pfg. davon soll der Erlös für diejenigen Zeitkarten, welche im Berichtsjahre zwar gelöst, aber in das Jahr 1897 hinein Geltung haben, in Höhe des für 1897 vorausbezahlten Betrags mit . . . . . 24482 „ — „ abgesetzt werden, sodass . . . . . 1600982 „ 17 „ verbleiben.

Aus dem Betriebe verbleibt ein Rohgewinn von . . . . .	460632	„	93	„
Vortrag aus dem Jahre 1895: . . . . .	1308	„	74	„
	Summa 461941 M. 67 Pfg.			



Wir beantragen, denselben wie folgt zu verwenden:

1. Abschreibungen nach Verhältniss der Zeit:	
a) Pferdeconto bis auf 400 M. das Pferd	32 623 M. — Pfg.
b) Wagenconto $\left\{ \begin{array}{l} 5\% \text{ Pferdebahnwagen} \\ 10\% \text{ Motorwagen} \end{array} \right\}$	65 090 „ 51 „
c) Geschirreconto bis auf 1 M. . . . .	1 258 „ 50 „
d) Bekleidungsconto 75% . . . . .	31 750 „ 27 „
e) Inventar- und Maschinenconto 25% . . . . .	10 418 „ 18 „
	<u>Summa 141 140 M. 46 Pfg. 141 140 M. 46 Pfg.</u>
2. Zur Bildung eines Pensions- und Unterstützungsfonds . . . . . 765 M. 36 Pfg.	
3. Von verbleibenden	
	320 035 M. 85 Pfg. abzüglich
	1 308 „ 74 „ Vortrag aus dem Jahre 1895
	<u>318 727 M. 11 Pfg.</u>
a) 5% an den Erneuerungsfonds . . . . .	15 936 M. 35 Pfg.
b) 5% Tantième an den Auf-	
sichtsrath . . . . .	15 936 „ 35 „
c) 5% Tantième an die Direction	
und Beamten . . . . .	15 936 „ 35 „
	<u>47 809 M. 05 Pfg. 47 809 M. 05 Pfg.</u>
4. 6% Dividende . . . . . 270 000 M. — Pfg.	
5. Vortrag auf neue Rechnung . . . . . 2 226 M. 80 Pfg.	
	<u>Summa 461 941 M. 67 Pfg.</u>

Ausserdem kommen die für Zeitkarten abgesetzten 24 482 M. zum Vortrag.

Ferner beantragen wir, den Grundstücksgewinn von 65 234 M. 64 Pfg. zum weitaus grössten Theile dem Erneuerungsfonds zuzuführen und zwar

1. zum Erneuerungsfonds . . . . .	60 000 M. — Pfg.
2. den Rest zum Pensionsfonds mit . . . . .	5 234 „ 64 „
	<u>Summa 65 234 M. 64 Pfg.</u>

Von dem Gesamtgewinn werden demnach 223 076 M. 77 Pfg. zu Abschreibungen und Rückstellungen verwendet und 301 872 M. 62 Pfg. zur Zahlung von Dividenden und Tantièmen.



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

Geschäfts-jahr.	Betriebs-gewinn Mk.	Grund-stücks-gewinn Mk.	Zu-sammen Mk.	Davon wurden verwendet:				Be-merkungen.
				Zu Ab-schreib. Mk.	zu Reserve-stellungen Mk.	Zur Dividende %	zur Tantième Mk.	
1890	23549,48	—	23549,48	23549,48	—	—	—	Baujahr.
1891	21616,59	—	21616,59	20116,59	—	—	1500,00	nur für 1/2 Jahr.
1892	187520,84	—	187520,84	51754,53	40038,32	3	90000	für 1 1/2 Jahr.
1893	201770,48	—	201770,48	130789,46*	5299,05	3	90000	* einschl. 350000 M. aus dem Erneuerungsfond.
1894	295950,54	111213,55	407164,09	162948,40	73006,60	5	150000	18013,20
1895	368477,95	52065,01	420542,96	127208,11	218718,71 *	5	200000	23307,40
1896	461940,93	65234,64	527175,57	141140,46	460000,00 *	6	270000	31872,62

Dem allgemeinen Berichte schliessen wir noch folgende Einzelberichte an:

## I. Baubericht.

### A. Grundbesitz.

Von den am Ende des Jahres 1895 in unserem Besitz befindlichen Grundstücken sind die Baustellen auf der westlichen Seite der Trachenbergerstrasse in Pieschen, welche für den Betrieb entbehrlich waren, nutzbringend verkauft worden, sodass die Gesellschaft an Grundstücken noch besitzt:

1. Bahnhof I (für den elektrischen Betrieb mit Werkstatt) an der Pfortenhauerstrasse mit ca. . . . . . 12000 □m
  2. Das vormalige Floragrundstück (Ostraallee), Bahnhof II, mit ca. . . . . 10460 □m
  3. Den Bahnhof III in Pieschen mit ca. . . . . . 6790 □m
  4. Bauland an der Trachenbergerstrasse (östliche Seite) mit ca. . . . . 5330 □m
  5. Haus und Areal in Loschwitz einschl. Strassenland mit ca. . . . . 74000 □m
- Summa 108580 □m

welche einschliesslich der auf Nr. 1, 2 und 3 von der Gesellschaft errichteten Bauten und einschliesslich der auf erpachteten Terrain an der Friedrichstrasse erbauten Wagenhalle mit nur . . . . . 913452 M. 53 Pfg. zu Buche stehen.

Von diesen Grundstücken sind in Folge veränderter Disposition zunächst noch die unter 4 und 5 aufgeführten, für den Betrieb der Gesellschaft entbehrlich 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 Wagenhalle und Stall am Ende der Friedrichstrasse.

### B. Bahnbauten.

Die Bauarbeit begann unter günstigen Witterungsverhältnissen bereits am 13. Januar 1896 und wurde neu fertiggestellt:

1. die Gleise auf der Lennéstrasse vom Ausstellungsplatz bis Haupteingang zum Grossen Garten, einschliesslich des Anschlusses der Lenné- und Gellertstrasse in der Kreuzung der Parkstrasse den 20. März . . . . .	570,00 m
2. Anschluss in der Wienerstrasse mit Kreuzung nach der Beuststrasse den 30. März . . . . .	80,00 m
3. Doppelgleislegung auf der Striesenerstrasse in Blasewitz den 18. April . . . . .	350,00 m
4. Wienerstrasse einschliesslich Curve von der Gellertstrasse bis Uhlandstrasse den 20. April . . . . .	917,00 m
5. Stand- und Abfahrtsgleis auf dem Leipziger Bahnhof den 2. Mai . . . . .	210,00 m
6. Antonstrasse und Kreuzung Albertplatz den 2. Mai . . . . .	620,00 m
7. Stübelallee den 2. Mai . . . . .	767,00 m
8. Albertbrücke nebst den Aufgängen vom Sachsenplatz und Kurfürstenplatz den 2. Mai . . . . .	450,00 m
9. Neulegung der Curve von der Wiener- nach der Uhlandstrasse nebst Kreuzung Wienerstrasse beim Tieferlegen der bisherigen Gleise in der Uhlandstrasse den 4. Mai . . . . .	60,00 m
10. Ausbau der Einfahrt auf Bahnhof I den 23. Mai . . . . .	180,00 m
11. Auswechslung der provisorischen Gleisanlage auf der König Albertstrasse mit Anschluss an die Hauptstrasse den 23. Mai . . . . .	340,00 m
<u>Uebertrag</u>	<u>4 544,00 m</u>



	Uebertrag	4544,00 m
12. Marien- und Carola-Allee von der Jägerstrasse bis zu den Grenadierkasernen den 19. Juni . . . . .		1090,00 m
13. Auswechslung der Flachschiene König-Johannstrasse vom Pirnaischen Platz bis Altmarkt einschliesslich Kreuzung Moritzstrasse den 19. Juni . . . . .		775,00 m
14. Bönisch-Platz den 27. Juni . . . . .		520,00 m
15. Karlstrasse mit Anschluss an die Bautznerstrasse den 11. Juli . . . . .		240,00 m
16. Altmarkt nebst Kreuzung von der König-Johannstrasse den 2. November . . . . .		245,00 m
17. Auswechseln des auf schlechtem Grund gelegten, an den Stössen abgefahrenen Gleises in der Grunaerstrasse von der Albrechtsstrasse bis Circusstrasse den 10. November . . . . .		450,00 m
18. Dresdnerstrasse in Löbtau den 1. Dezember . . . . .		740,00 m
19. Könneritzstrasse mit Haltestellen am Wettiner Bahnhof den 1. Dezember . . . . .		690,00 m
20. Markgraf-Heinrichstrasse-Wartburgstrasse zur Schleife in Striesen den 2. Dezember . . . . .		480,00 m
21. Bahnhof I Eisenbahnschienen zur Schiebebühne gelegt . . . . .		50,00 m

In Folge, resp. für den elektrischen Betrieb wurden folgende Curven erneuert:

Profil 7 gegen Profil 14

In den Curven am Barbarossaplatz . . . . .	40,00 m
" " " Wartburgstrasse . . . . .	20,00 m
" " " Emserallee Ecke Schubertstrasse . . . . .	40,00 m
" " " Huttenstrasse . . . . .	50,00 m

ausgefahrenes Profil 14

In den Curven Fürsten- und Nicolaistrasse . . . . .	20,00 m
" " " Antonstrasse . . . . .	20,00 m
" " " Glacisstrasse—Albertplatz . . . . .	40,00 m
" " " am Schlesischen Bahnhof . . . . .	40,00 m

Uebertrag 10 094,00 m



	Uebertrag 10094,00 m
In den Curven Ziegel- und Lothringerstrasse . . . . .	10,00 m
„ „ „ Forststrasse . . . . .	25,00 m
für den Betrieb mit Pferden:	
Die Curve an der Marienhofstrasse . . . . .	45,00 m
Gleiswechsel wurden eingelegt	
den 21. August am Schlesischen Bahnhof . . . . .	15,00 m
den 2. November in der Lennéstrasse . . . . .	15,00 m
Für Auswechseln von ausgefahrenen Gussherzstücken gegen solche aus Schienenstücken, selbst gebaute, wurden verwandt . . . . .	90,00 m
	Summa 10294,00 m

An Doppelzungenweichen für Profil 14 wurden verlegt 36 Eingänge für Reparatur und 54 Eingänge für Neubau. Von Profil 7 wurden 18 Spitzen für Reparatur gebraucht.

Schienenverbindungen, bestehend in Kupferdrähten mit Stöpseln, wurden bei allen Neubauten eingezogen und für den elektrischen Betrieb die Antonstrasse, Forststrasse, Carlstrasse, Melanchthonstrasse, Friedrichstrasse, Grunaerstrasse, Lennéstrasse, Glacisstrasse mit solchen versehen.

An Schienen wurden in diesem Jahre bei Neuanlagen ausschliesslich nur Phönixschienen Profil 14e mit Schmidt'schem Halbstoss verlegt und wo unterirdische Stromzuführung eingebaut, solche desselben Profils mit verstärkten Spurhaltern.

Unser ganzes Bahnnetz umfasste Ende des Berichtsjahres einschliesslich 3843,10 Gleismeter, welche wir mit der Dresdner Strassenbahn gemeinschaftlich besitzen und einschliesslich 600 m erpachteten Gleisen = 76581,76 Gleismeter = 40 749,83 m Streckenlänge, davon sind 68 661,92 Gleismeter = 36 377,91 m Streckenlänge im Betrieb, während 7919,84 Gleismeter noch der Verwendung harren und als vorschussweise gebaut geführt werden.

Auf den Bahnhöfen und Zufahrtsstrassen liegen 1726,00 m Gleis.

Die hier angeführte Nachweisung No. 1 giebt eine genaue Uebersicht der bis jetzt von uns verlegten Gleise.



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	6365,65	ausschliesslich 90 lfd. m bei Linie I verrechnet; einschliesslich gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 653,82	
III.	Bergkeller-Ausstellung	575,00	3755,00	200,00	4330,00	2332,50	5033,00	ausschliesslich 3252 lfd. m bei Linie I und II; einschliesslich gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 1785,70	
III a.	Böhm. Bahnh.-Neust. Bahnh.	399,90	4949,60	200,00	5349,50	4112,50	7445,00	ausschliesslich 1534 lfd. m bei Linie I und II; 1520,10 bei Linie III einschliesslich gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 2015,2 lfd. m	
IV.	Böhm. Bahnh.-Grenadierkas.	1498,03	4381,97	571,50	5880,00	4695,00	8463,47	ausschliesslich 2370 lfd. m bei Linie II und III a; einschliesslich gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn 1640 lfd. m	
V.	Wilder Mann-Albertplatz	3072,00	1430,00	613,00	4502,00	3612,00	4765,00	ausschliesslich 1780 lfd. m bei Linie III a verrechnet	
VI.	St. Pauli Friedhof-Albertpl.	2648,00	1430,00	483,40	4078,00	1100,00	1321,80	ausschliesslich 4669,6 lfd. m bei Linie III a und V verrechnet	
VII.	Schlossplatz-Loschwitz	135,00	5787,00	354,00	5980,00	5190,00	10893,00	ausschliesslich 1170 lfd. m bei Linie IV verrechnet; einschliesslich 609,2 lfd. m gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn und 600 lfd. m auf der Loschwitzerbrücke	
VIII.	Neust. Bahnh.-Böhm. Bahnh. (elektrisch)	210,00	5290,00	236,00	5500,00	3860,00	7746,00	ausschliesslich 3280 bei Linie I, II, III a, IV, VII, einschliesslich 788 lfd. m gemeinschaftlich mit der Dresdner Strassenbahn verrechnet.	
<b>A.1. Im theilweisen Betrieb.</b>									
IX.	Stübelallee	70,00	867,00	32,00	433,50	433,50	1756,00	ausschliesslich 80 lfd. m bei Linie III verrechnet.	
<b>Summa zu A</b>		<b>9981,20</b>	<b>37613,62</b>	<b>3199,18</b>	<b>47141,00</b>	<b>36377,91</b>	<b>68661,92</b>		
<b>B. Noch nicht im Betriebe bzw. ausser Betrieb gesetzt.</b>									
X.	Ammonstrasse . . . . .	—	193,15	—	193,15	193,15	386,30	<b>Gemeinschaftliche Strecken.</b> Postplatz - Wilsdrufferstrasse - Altmarkt . . . . . 798,70 Albertbrücke . . . . . 654,00 Albertplatz . . . . . 148,00 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 3843,10</b>	
XI.	Hechtstrasse . . . . .	—	437,70	—	437,70	437,70	875,40		
XI a.	Bischofsplatz . . . . .	—	74,60	—	74,60	74,60	149,20		
XII.	Moritzstrasse-Johann-Georgen-Allee . . . . .	315,00	581,37	—	896,37	896,37	1477,74		
XIII.	Löbtauerstrasse . . . . .	—	600,00	—	600,00	600,00	1200,00		
XIV.	Dresdnerstrasse in Löbtau . . . . .	—	370,00	—	370,00	370,00	740,00		
XV.	Markgraf-Heinrichstrasse-Wartburgstrasse . . . . .	480,00	—	—	480,00	480,00	480,00		
XVI.	Bismarckstrasse . . . . .	—	400,60	40,00	400,60	400,60	841,20		
XVII.	Jahnstrasse . . . . .	—	35,00	—	35,00	35,00	70,00		
XVIII.	Altmarkt . . . . .	47,00	57,50	18,00	104,50	104,50	180,00		
XIX.	Hertelstrasse . . . . .	—	110,00	—	110,00	110,00	220,00		
XX.	Carlstrasse-Holzhofgasse . . . . .	150,00	—	260,00	280,00	280,00	410,00		
XXI.	Könneritzstrasse und Haltestelle: Wettiner Bahnhof . . . . .	86,00	300,00	74,00	300,00	300,00	760,00		
XXII.	Jägerstrasse . . . . .	50,00	—	80,00	90,00	90,00	130,00		
<b>Summa zu B</b>		<b>1128,00</b>	<b>3159,92</b>	<b>472,00</b>	<b>4371,92</b>	<b>4371,92</b>	<b>7919,84</b>		Ausserdem Loschwitzerbrücke gemeinschaftlich erpachtet . 600,00 <b>Summa 4443,10</b>
<b>Zusammenstellung.</b>									
Summa zu A		9981,20	37613,62	3199,18	47141,00	36377,91	68661,92		
Summa zu B		1128,00	3159,97	472,00	4371,92	4371,92	7919,84		
<b>Zusammen</b>		<b>11109,20</b>	<b>40773,59</b>	<b>3671,18</b>	<b>51512,92</b>	<b>40749,83</b>	<b>76581,76</b>		
							Dazu auf den Bahnhöfen		1726,00
							<b>Summa</b>		<b>78307,76</b>
							Darunter gemeinschaftlich und erpachtetes Gleis mit der Dresdner Strassenbahn . . . . .		5694,10



### C. Hochbauten.

Der im Jahre 1895 in Angriff genommene Bau eines neuen Depots auf unserem neu erworbenen Areal an der Pfotenhauerstrasse — s. A., 3. — ist im Berichtsjahre zu Ende geführt worden. Das Depot ist für die Unterbringung von 80 Motor- und 35 Anhängerwagen eingerichtet worden, ausserdem befindet sich hier die Hauptreparaturwerkstatt und die Materialverwaltung, welche im Laufe des Berichtsjahres von dem Depot in der Ostraallee hierher verlegt wurden. Die definitive Abrechnung der Baukosten erfolgt erst im Jahre 1897.

## II. Betriebsmittel.

### A. Wagen.

Am Jahresschlusse waren vorhanden:

3	Zweispänner-Pferdebahnwagen,
74	Einspänner- " " "
20	Sommerwagen
16	Motorwagen für 34 Personen
56	" " " 45 "

Summa 169 Strassenbahnwagen.

Weitere 20 Motorwagen sind im Bau und nahezu fertiggestellt.

Ausserdem sind noch 23 verschiedene Arbeits-, Salz-, Tafel-, Fourage-, Wasserpp. Wagen, sowie eine Kehrmaschine und 4 Schneepflüge vorhanden.

Nach Einrichtung der neuen Werkstatt ist die Instandhaltung der Wagen, wozu uns bisher nur eine einfache Werkstatt zur Verfügung stand, in grösserem Umfange in die Hand genommen worden.

Ende 1895 stand das Wagenconto zu Buche mit . . . . .	528 022 M. 70 Pfg.
Abschreibung . . . . .	32 022 " 70 "
	<u>Rest 496 000 M. — Pfg.</u>

Dazu Neuanschaffung von 30 Motorwagen sowie verschiedener Ausrüstungen . . . . .	392 090 M. 51 Pfg.
--	--------------------

Stand des Wagencontos Ende 1896: 888 090 M. 51 Pfg.

### B. Pferde.

Bestand am 1. Januar 1896

424 Stück Pferde mit . . . . .	246 371 M. 50 Pfg.
Abschreibung 1895 . . . . .	49 271 " 50 "

Rest 197 100 M. — Pfg.



Rest 197 100 M. — Pfg.

Dieser Bestand von 424 Stück wurde im Berichtsjahre nicht vermehrt, vielmehr sind infolge Einführung des electricen Betriebes durch Verkauf sowie Tod (4 Stück)

123 Stück mit . . . . . 44 077 M. — Pfg.

abgegangen, sodass am 31. Dezember

301 Stück verbleiben mit . . . . . 153 023 M. — Pfg.

welche nach Abzug der vorgeschlagenen Abschreibung von 32 623 M. — Pfg. pro Stück mit 400 M. zu Buche stehen und zu diesem Preise mit Nutzen verkäuflich sein werden.

Der Abstammung nach entfallen auf

Dänische Race . . . . . 279,

Ardenner . . . . . 15,

Verschiedene . . . . . 7.

Davon sind noch vorhanden von dem im Jahre

1889 angekauften 70 Stück noch 12 Stück,

1890 „ 172 „ „ 49 „

1891 „ 126 „ „ 40 „

1892 „ 148 „ „ 85 „

1893 „ 43 „ „ 35 „

1894 „ 53 „ „ 45 „

1895 „ 46 „ „ 35 „

1896 sind keine Pferde angekauft

worden

Summa 301 Stück.

Der Gesundheitszustand war in diesem Jahre ein sehr guter. Die Krankentage betragen 4432 = 3,39% gegen 5883 = 3,80% in 1895.

Die tägliche Durchschnittsleistung der im Strassenbahnbetriebe verwendeten Pferde (ausschliesslich Vorlegepferde) betrug für Einspänner 21 Kilometer, für Zweispänner 24 Kilometer.

### III. Der Betrieb.

Das dem Betrieb überwiesene Bahnnetz umfasste am Ende des Berichtsjahres 47,141 Betriebskilometer und zwar 27 Kilometer mit Pferden und 20,141 Kilometer electricch betrieben. Das gegen das Jahr 1895 sich ergebende Mehr von 3,841 Kilometer entfällt auf die neu eröffnete electriche Linie vom Böhmischem Bahnhof nach den Neustädter Bahnhöfen. Diese Linie hatte eine Verkürzung der Pferdebahnlinie vom Bergkeller nach den Neustädter Bahnhöfen von der Kaulbachstrasse ab zur Folge.



An Wagenkilometern wurden gefahren 4 719 898 gegen 3 513 316 im Vorjahre und zwar

a) bei der Pferdebahn . . . . . 2 376 595,

b) „ „ electrischen Bahn . . . . . 2 343 303,

Pferdekilometer wurden . . . . . 2 623 158 zurückgelegt

gegen 3 033 142 in 1895.

Die Witterung war in dem Berichtsjahre im Allgemeinen dem Verkehr nicht günstig und beeinflusste dementsprechend die Einnahmen.

Es folgen nunmehr die Hauptergebnisse und zwar immer

a) Pferdebahn,

b) Electriche Bahn,

c) Zusammen.

Verkehr		Einnahmen	
1895	1894	1895	1894
4 719 898	3 513 316	1 200 000	1 100 000
2 376 595	1 800 000	600 000	550 000
2 343 303	1 713 316	600 000	550 000
2 623 158	3 033 142	1 200 000	1 100 000

### III. Der Betrieb.

Der Betrieb der Eisenbahnverwaltung ist im Vergleich mit dem Vorjahre ein sehr günstiger gewesen. Die Einnahmen sind im Vergleich mit dem Vorjahre um 10% gestiegen, während die Ausgaben nur um 5% zugenommen haben. Die Wagenkilometer sind um 35% gestiegen, was auf eine sehr günstige Witterung zurückzuführen ist. Die Pferdebahn hat im Vergleich mit dem Vorjahre um 30% mehr Wagenkilometer gefahren, während die Electriche Bahn um 25% zugenommen hat. Die Einnahmen der Pferdebahn sind um 20% gestiegen, während die Einnahmen der Electriche Bahn um 15% zugenommen haben. Die Ausgaben sind im Vergleich mit dem Vorjahre um 5% zugenommen, was auf den Ankauf neuer Wagen und die Reparatur der alten Wagen zurückzuführen ist.



Nachweisung 2.

# Nachweisung

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.

## A. Pferdebahn.

Lfd. No.		1895	1896	1896 weniger
1.	<b>Anzahl der im Betrieb gewesenen</b>			
	a) Gleiskilometer (Streckenkilometer) . . . . .	29,60	20,46	9,14
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	38,00	32,61	5,39
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen (Wagenkilometer) . . . . .</b>	71,54	64,93	6,61
3.	" " " " Pferden " Kilometer . . . . .	83,23	71,67	11,56
4.	" " beförderten Personen . . . . .	22696	17021	5675
5.	<b>Einnahme aus dem Personenverkehr . . . . .</b>	2464,37. #	1891,18. #	573,19. #
	a) pro Wagenkilometer . . . . .	34,44 ⌘	29,13 ⌘	5,31 ⌘
	b) " Streckenkilometer . . . . .	83,23. #	93,48. #	
	c) " Betriebskilometer . . . . .	64,83. #	57,99. #	6,84. #
6.	<b>Durchschnittsbestand an Wagen</b>			
	a) überhaupt einschliesslich Reserve- und 3 Sommerwagen . . . . .	95	84	11
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	5	4	1
7.	<b>Durchschnittsbestand an Pferden</b>			
	a) überhaupt ausschliesslich Arbeitspferde und Vorleger . . . . .	386	331	55
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	16	16	
8.	<b>Durchlaufene Kilometer</b>			
	a) auf einen Wagen (ohne Reserve-Wagen 62) . . . . .	211	105	106
	b) " ein Pferd (incl. Vorleger 347) . . . . .	22	21	1
9.	<b>Beförderte Personen</b>			
	a) auf einen Wagen (ohne Reserve-Wagen) . . . . .	327	275	52
	b) " ein Pferd (ohne Vorleger, incl. Arbeitspferd) . . . . .	56	50	6
10.	<b>Einnahme aus der Personenbeförderung</b>			
	a) auf einen Wagen (62) . . . . .	35,21. #	30,50. #	4,71. #
	b) " ein Pferd (ohne Vorleger 331) . . . . .	5,97. #	5,71. #	0,26. #
11.	<b>Auf 1 Kilometer Gleis entfallen</b>			
	a) Wagenkilometer . . . . .	366	316	50
	b) Pferdekilometer . . . . .	343	350	

1 Wg. 275 km

$$\frac{2376595}{366 \cdot 275}$$



Nachweisung 3.

**Nachweisung**

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.

**B. Electricische Bahn.**

Lfd. No.		1895	1896	1896 mehr
1.	<b>Anzahl der in Betrieb gewesenen</b>			
	a) Gleiskilometer (Streckenkilometer) . . . . .	5,18	12,57	7,39
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	5,98	14,52	8,54
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen Wagenkilometer</b>			
	a) Motorwagen . . . . .	2207	5252	3045
	b) Anhängewagen nur die Betriebstage 238 gerechnet . . . . .	880	1769	889
3.	<b>Anzahl der beförderten Personen</b> . . . . .	—	20239	—
	a) mit Motorwagen . . . . .	6218	16371	10153
	b) Anhängewagen nur die Betriebstage 238 gerechnet . . . . .	3908	5949	2041
4.	<b>Einnahme aus dem Personenverkehr</b> . . . . .	1078,04 <i>M</i>	2474,56 <i>M</i>	1396,52 <i>M</i>
	a) pro Motorwagenkilometer . . . . .	42,02 <i>⊥</i>	37,67 <i>⊥</i>	—
	b) „ Anhängewagenkilometer . . . . .	83,38 <i>⊥</i>	43,10 <i>⊥</i>	—
	Im Durchschnitt pro Wagenkilometer . . . . .	43,60 <i>⊥</i>	38,65 <i>⊥</i>	—
	c) pro Streckenkilometer . . . . .	208,08 <i>M</i>	196,86 <i>M</i>	—
	d) „ Betriebskilometer . . . . .	180,27 <i>M</i>	171,11 <i>M</i>	—
5.	<b>Durchschnittsbestand an Wagen</b>			
	a) überhaupt einschliesslich Reservewagen			
	und zwar Motorwagen . . . . .	26	53	27
	Anhängewagen . . . . .	16	17	1
	b) auf 1 Kilometer Bahnnetz . . . . .	4	4	—
6.	<b>Durchlaufene Kilometer</b>			
	a) auf einen Motorwagen (ohne Reservewagen) . . . . .	137	188	51
	„ „ Anhängewagen nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	88	221	133
7.	<b>Einnahme aus der Personenbeförderung</b>			
	a) auf einen Motorwagen . . . . .	67,38 <i>M</i>	70,67 <i>M</i>	3,29 <i>M</i>
	b) „ „ Anhängewagen nur die Betriebstage gerechnet . . . . .	73,40 <i>M</i>	95,31 <i>M</i>	21,91 <i>M</i>
8.	<b>Auf 1 Kilometer Gleis entfallen</b>			
	a) Wagenkilometer (Motorwagen) . . . . .	426	418	—
	b) „ „ (Anhängewagen) . . . . .	170	141	—



Nachweisung 4.

## Nachweisung

über die Hauptbetriebsergebnisse im Tagesdurchschnitt.  
C. Zusammen Pferdebahn und elektrische Bahn.

Lfd. No.		1895.	1896.	1896 mehr.
1.	<b>Anzahl der im Betrieb gewesen</b>			
	a) Gleiskilometer (Streckenkilometer) . . . . .	30,38	33,03	2,65
	b) Betriebskilometer im Tagesdurchschnitt . . . . .	39,58	47,13	7,55
2.	<b>Anzahl der von den Wagen gelaufenen Wagenkilometer</b> . . . . .	9626	12896	3270
3.	<b>Anzahl der von den Pferden gelaufenen Kilometer</b> (incl. Vorleger) . . . . .	8323	7167	—
4.	<b>Anzahl der beförderten Personen</b> . . . . .	30092	37260	7168
5.	<b>Einnahmen aus dem Personenverkehr</b> . . . . .	3541,64. <i>M</i>	4365,74. <i>M</i>	824,10. <i>M</i>
	„ a) pro Wagenkilometer . . . . .	36,79 <i>§</i>	33,85 <i>§</i>	—
	„ b) „ Streckenkilometer . . . . .	120,14. <i>M</i>	132,18. <i>M</i>	12,04. <i>M</i>
	„ c) „ Betriebskilometer . . . . .	91,56. <i>M</i>	92,64. <i>M</i>	1,08. <i>M</i>
7.	Durchschnittsbestand an Wagen einschl. 20 Sommerwagen			
	a) überhaupt . . . . .	132	157	25
	b) auf einen Kilometer Bahnnetz . . . . .	4	4	—
8.	Durchschnittsbestand an Pferden			
	a) überhaupt, ausschliesslich Arbeitspferde und Vorleger . . . . .	386	331	—
	b) auf einen Kilometer Bahnnetz . . . . .	16	16	—
9.	Durchlaufene Kilometer			
	a) auf einen Wagen . . . . .	105	132	27
	b) „ ein Pferd . . . . .	22	21	—
10.	Beförderte Personen			
	a) auf einen Wagen . . . . .	327	380	53
	b) auf ein Pferd . . . . .	56	50	—
11.	Einnahmen aus der Personenbeförderung			
	a) auf einen Wagen . . . . .	38,50. <i>M</i>	44,55. <i>M</i>	6,05. <i>M</i>
	b) „ ein Pferd . . . . .	5,97. <i>M</i>	5,71. <i>M</i>	—
12.	Auf einen Kilometer Gleis entfallen			
	a) Wagenkilometer . . . . .	327	390	63
	b) Pferdekilometer . . . . .	343	350	7

6218.365  
 18654  
 37308  
 37090  
 2269570  
 930104  
 3199674

3908.238  
 7816  
 17724  
 31264  
 930104



Die vorstehenden Nachweisungen sind in mehrfacher Hinsicht interessant und bedürfen in verschiedenen Punkten der Aufklärung.

Zunächst giebt die Nachweisung a eine Uebersicht über die Abnahme des Pferdebahnbetriebes, während die Nachweisung b die Vergrößerung des electrischen Betriebes ergibt. Es muss jedoch auffallen, in der Nachweisung a, dass auch der Erlös pro Pferdebahnwagenkilometer gefallen ist und zwar von 34,44 auf 29,13 Pfg. Die Erklärung hierfür ist darin zu suchen, dass erstens bei der Pferdebahn die Zweispänner-Wagenkilometer der Maxstrasse (Wagen für 56 Personen), welche in 1895: 45 Pfg. pro Wagenkilometer eingebracht haben, weggefallen und durch Einspänner auf einer Theilstrecke der Linie ersetzt worden sind, sodann aber auch, dass durch die Eröffnung der elektrischen Linie „Böhmischer Bahnhof — Neustädter Bahnhöfe“ der Pferdebahnlinie „Bergkeller — Neustädter Bahnhöfe“ die rentabelste Strecke (Kaulbachstrasse — Neustädter Bahnhöfe) genommen wurde und durch Befahrung der Strecke „Pirnaischer Platz — Striesen — Blasewitz“ mit Motorwagen den Pferdebahnlinien „Friedrich- bzw. Maxstrasse — Blasewitz“ nur der unrentabelste Theil „Friedrich- bzw. Maxstrasse — Ausstellungsplatz“ übrig blieb.

Ferner fällt es in der Nachweisung b auf, dass die Einnahme für den Motorwagenkilometer sowohl, als auch den Anhängewagenkilometer gegen das Vorjahr gesunken ist. Die Erklärung hierfür ist darin zu suchen, dass der früheren einzigen elektrischen Linie von Blasewitz nach dem Schlossplatz durch die Befahrung der Linie „Blasewitz — Böhmischer Bahnhof — Reichenbachstrasse“ mit Motorwagen Abbruch gethan wurde und dass die von uns neu eröffneten electrischen Linien „Pirnaischer Platz — Striesen - Blasewitz“ sowie „Pirnaischer Platz — Forststrasse“, weil sie nicht von einem Ende zum anderen gehen, weniger einbrachten, als die erste electrische Linie. Es ist jedoch wohl mit Bestimmtheit vorauszusagen, dass diese electrischen Linien mit ihren Erträgnissen wachsen werden, sobald der Betrieb ein durchgehender und normaler sein wird. Das von den Motorwagenkilometern Gesagte gilt auch von den Anhängewagenkilometern. Die Einnahmen derselben wurden durch das, infolge des gemischten und schwierigen Betriebs auf dem Platz J nothwendige Anhängen sämtlicher, von der Friedrich- bzw. Maxstrasse kommenden Pferdebahnwagen bedeutend gewässert. Auch hierin wird eine Wandlung eintreten.

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



Nachweisung 5.

## Nachweisung.

## A. Pferdebahn.

		Beförderte Personen		Einnahme in Mark	
		absolut	%	absolut	%
<b>Gesammtziffer</b>		<b>6 229 766</b>	—	<b>692 172,15</b>	—
Davon auf Grund:					
I.	Einzel gelöster Fahrscheine zu 10 Pfg. . . . .	4 151 653	66,64	415 165,30	59,98
	„ „ „ 15 Pfg. . . . .	1 137 114	18,25	170 567,10	24,64
	„ „ „ 20 Pfg. . . . .	244 020	3,92	48 804,00	7,05
	„ „ „ 25 Pfg. . . . .	20 631	0,33	5 157,75	0,75
<b>Zusammen in sich</b>		<b>5 553 418</b>	<b>89,14</b>	<b>639 694,15</b>	<b>92,42</b>
durchschnittlich: 11,52					
II.	Verschiedene Zeitkarten				
	1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	545 611	8,76	46 759,95	6,76
	2. gestellte Sonderwagen . . . . .	1 299	0,02	220,95	0,03
	3. einzelne Monatszeitkarten der Schulkinder . . . . .	67 946	1,09	3 632,30	0,53
	4. billigere Fahrscheine für die Beamten . . . . .	24 375	0,39	1 625,00	0,23
<b>Zusammen in sich</b>		<b>639 231</b>	<b>10,26</b>	<b>52 238,20</b>	<b>7,55</b>
durchschnittlich; 8,17					
I und II zusammen					
<b>durchschnittlich: 11,17</b>					
III.	Frei-Fahrscheine . . . . .	37 117	0,60	—	—
IV.	Ausserdem Entschädigung für Beförderung der Posttaschen etc., für jede Beförderung 10 Pfg. . . . .	—	—	239,80	0,03
<b>Zusammen wie oben</b>		<b>37 117</b>	<b>0,60</b>	<b>239 80</b>	<b>0,03</b>
durchschnittlich: 11,11					
<b>Zusammenstellung.</b>					
I.	Auf Grund einzeln gelöster Fahrscheine . . . . .	5 553 418	89,14	639 694,15	92,42
II.	„ „ verschiedener Zeitkarten . . . . .	639 231	10,26	52 238,20	7,55
III.	„ „ von Freifahrscheinen . . . . .	37 117	0,60	—	—
IV.	Entschädigung für Beförderung von Posttaschen etc. . . . .	—	—	239,80	0,03
<b>Summa</b>		<b>6 229 766</b>	<b>100,00</b>	<b>692 172,15</b>	<b>100,00</b>



## Nachweisung 6.

## B. Electriche Bahn.

		Beförderte Personen		Einnahme in Mark	
		absolut	%	absolut	%
<b>Gesamtziffer</b>		<b>7 407 430</b>	—	<b>905 689,56</b>	—
Davon auf Grund:					
I.	Einzel gelöster Fahrscheine zu 7 Pfg. . . . .	35 521	0,48	2 486,47	0,28
	„ „ „ 10 Pfg. . . . .	4 070 543	54,95	407 054,30	44,94
	„ „ „ 15 Pfg. . . . .	1 738 126	23,46	260 718,90	28,79
	„ „ „ 20 Pfg. . . . .	704 301	9,51	140 860,20	15,55
	„ „ „ 25 Pfg. . . . .	203 881	2,75	50 970,25	5,63
	„ Rückfahrkarten „ 25 Pfg. . . . .	11 691	0,15	2 922,75	0,32
<b>Zusammen in sich</b>		<b>6 764 063</b>	<b>91,30</b>	<b>865 012,87</b>	<b>95,51</b>
durchschnittlich: 12,79					
II.	Verschiedene Zeitkarten				
	1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	513 134	6,93	32 577,45	3,60
	2. gestellte Sonderwagen . . . . .	157	0,01	49,04	0,01
	3. einzelne Monatszeitkarten der Schulkinder . . . . .	42 873	0,58	1 638,20	0,18
	4. billigere Fahrscheine für Beamte . . . . .	19 275	0,26	1 285,00	0,14
	5. „ „ „ Arbeiter . . . . .	42 074	0,57	4 207,40	0,46
<b>Zusammen in sich</b>		<b>617 513</b>	<b>8,35</b>	<b>39 757,09</b>	<b>4,39</b>
durchschnittlich; 6,44					
I und II zusammen <b>durchschnittlich: 12,26</b>					
III.	Freifahrscheine . . . . .	25 854	0,35	—	—
IV.	Ausserdem Entschädigung für Beförderung der Posttaschen etc., für jede Beförderung 10 Pfg. . . . .	—	—	919,60	0,10
<b>Zusammen wie oben</b>		<b>25 854</b>	<b>0,35</b>	<b>919,60</b>	<b>0,10</b>
durchschnittlich: 12,23					
<b>Zusammenstellung.</b>					
I.	Auf Grund einzeln gelöster Fahrscheine . . . . .	6 764 063	91,30	865 012,87	95,51
II.	„ „ verschiedener Zeitkarten . . . . .	617 513	8,35	39 757,09	4,39
III.	„ „ von Freifahrscheinen . . . . .	25 854	0,35	—	—
IV.	Entschädigung für Beförderung von Posttaschen etc. . . . .	—	—	919,60	0,10
<b>Summa</b>		<b>7 407 430</b>	<b>100,00</b>	<b>905 689,56</b>	<b>100,00</b>



## Nachweisung 7.

## C. Zusammen.

	Beförderte Personen		Einnahme in Mark	
	absolut	%	absolut	%
<b>Gesamtziffer</b>	<b>13 637 196</b>	—	<b>1597861,71</b>	—
Davon auf Grund				
I. Einzel gelöster Fahrscheine zu 7 Pfg. . . . .	35 521	0,26	2 486,47	0,16
"  "  "  "  10 " . . . . .	8 222 196	60,29	822 219,60	51,46
"  "  "  "  15 " . . . . .	2 875 240	21,08	431 286,00	26,99
"  "  "  "  20 " . . . . .	948 321	6,95	189 664,20	11,87
"  "  "  "  25 " . . . . .	224 512	1,65	56 128,00	3,51
davon Rückfahrkarten " 25 " . . . . .	11 691	0,08	2 922,75	0,18
<b>Zusammen in sich</b>	<b>12 317 481</b>	<b>90,31</b>	<b>1504707,02</b>	<b>94,17</b>
durchschnittlich: 12,22				
II. Verschiedene Zeitkarten				
1. gewöhnliche Zeitkarten . . . . .	1 058 745	7,76	79 337,40	4,97
2. gestellte Sonderwagen . . . . .	1 456	0,01	269,99	0,02
3. einzelne Monatszeitkarten der Schulkinder . . . . .	110 819	0,83	5 270,50	0,33
4. billigere Fahrscheine für Beamte . . . . .	43 650	0,32	2 910,00	0,18
5. " " " Arbeiter . . . . .	42 074	0,31	4 207,40	0,26
<b>Zusammen in sich</b>	<b>1 256 744</b>	<b>9,23</b>	<b>91 995,29</b>	<b>5,76</b>
durchschnittlich: 7,32				
I und II zusammen <b>durchschnittlich: 11,03</b>				
III. Freifahrscheine . . . . .	62 971	0,46	—	—
IV. Ausserdem Entschädigung für Beförderung von Posttaschen etc. für jede Beförderung 10 Pfg. . . . .	—	—	1 159,40	0,07
<b>Zusammen wie oben</b>	<b>62 971</b>	<b>0,46</b>	<b>1 159,40</b>	<b>0,07</b>
durchschnittlich: 11,72				
<b>Zusammenstellung.</b>				
I. Auf Grund einzeln gelöster Fahrscheine . . . . .	12 317 481	90,31	1504707,02	94,17
II. " " verschiedener Zeitkarten . . . . .	1 256 744	9,23	91 995,29	5,76
III. " " von Freifahrtscheinen . . . . .	62 971	0,46	—	—
IV. Entschädigung für Beförderung von Posttaschen etc. . . . .	1 349 775	—	1 159,40	0,07
<b>Summa</b>	<b>13 637 196</b>	<b>100,00</b>	<b>1597861,71</b>	<b>100,00</b>

59,054

93,155



In dieser Nachweisung fehlen dieses Jahr die Angaben über den Umsteigeverkehr, weil dieselben nach Einführung des gegenseitigen Umsteigens auf beiden Gesellschaften sehr schwierig zu ermitteln sind. Aus der Thatsache jedoch, dass die ausgegebenen 15 Pfg.-Fahrscheine sich wiederum vermehrt haben, von 18,26 % auf 21,08 % ist zu schliessen, dass die vermehrte Gelegenheit zum Umsteigen auch wieder in höherem Masse benutzt worden ist. Ferner ist auch in dem Berichtsjahre wiederum ein weiteres Steigen der ausgegebenen Zeitkarten und Schülermarken bemerkbar. Dieser Zeitkartenverkehr ist von 5,57 % im Jahre 1893 auf 9,23 % in 1896 gestiegen. Der Rückgang der Zahl der verausgabten Fahrscheine zu 20 und 25 Pfg. auf den elektrischen Linien ist, abgesehen von der Verschiebung des Verhältnisses durch Vermehrung der elektrischen Linien und dadurch der Fahrgäste überhaupt, wohl mit darauf zurückzuführen, dass durch die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie „Blasewitz-Reichenbachstrasse“, die Linie „Loschwitz-Blasewitz-Schlossplatz“ viele Fahrgäste dieser Gattung verloren hat; dagegen sind, wohl weil die elektrischen Linien nunmehr in der Stadt selbst verkehren, die Fahrgäste für 10 Pfg. von 35,88 % auf 54,95 % gestiegen; dementsprechend ist auch der Durchschnittsfahrpreis heruntergegangen.

Es folgen nunmehr Zusammenstellungen über die Personenbeförderung und der dadurch erzielten Einnahmen, monatsweise.

Der stärkste Tag war der erste Vogelwiesensonntag,

der 2. August mit 94539 Personen und 12551 M. Einnahme  
gegen den 4. „ „ 74513 „ „ 10718 „ in 1895.

Die stärkste Woche war

die 32. mit 484181 Personen und 61052 M. Einnahme  
gegen die 31. „ 393444 „ „ 52908 „ in 1895.

Der stärkste Monat war

der August mit 1466950 Personen und 188170 M. Einnahme  
gegen den Juli „ 1033757 „ „ 135823 „ in 1895.

Dabei ist zu bemerken, dass im Jahre 1895 der grösste Theil der Vogelwiesentage in den Monat Juli, in diesem Jahre aber das ganze Fest in den August fiel.

Am schwächsten waren

der 9. Januar mit 22392 Personen und 2274 M. Einnahme  
gegen den 10. Januar „ 17108 „ „ 1792 „ in 1895,  
die 3. Woche „ 195884 „ „ 20287 „ Einnahme  
gegen die 7. Woche „ 143978 „ „ 15195 „ in 1895,  
der Februar „ 731233 „ „ 92583 „ Einnahme  
gegen den Februar „ 553334 „ „ 69767 „ in 1895.



Nachweisung 8.



Nachweisung 8.

## Zusammenstellung der beförderten

## A. Pferde-

Lfde. No.	Linie.	Länge der Strecke in Meter.	Monat.				
			Januar	Februar	März	April	Mai
I	Friedrichstrasse-Blasewitz . . . . .	7650	132 446	122 370	142 831	140 015	159 123
I a.	Maxstrasse-Blasewitz . . . . .	<del>6540</del>	135 364	132 880	153 554	139 157	<sup>1)</sup> 185 831
II.	Theaterplatz-Schnorrstrasse . . . . .	3450	71 177	64 720	70 120	51 010	61 067
III.	Neust. Bahnhöfe-Bergkeller . . . . .	7100	101 839	97 322	116 070	121 136	<sup>2)</sup> 73 305
III a.	Neust. Bahnhöfe-Bismarckstrasse . . . . .	<del>5400</del>	55 961	58 868	72 042	75 069	79 040
IV.	Böhm. Bahnhof-Forststrasse . . . . .	5410	44 715	42 775	50 899	53 317	<sup>4)</sup> 60 692
V.	Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	4500	18 140	20 277	24 828	28 382	36 719
VI.	Albertplatz-St. Pauli-Friedhof . . . . .	4100	13 483	12 297	14 799	15 958	19 561
	Hierüber auf Fahrscheine für ermässigte Preise an Beamte des Rathes . . . . .	44150	—	—	—	—	—
	Für Sonderwagen . . . . .	32110	—	—	—	—	—
	<b>Summa zu A</b>		<b>573 125</b>	<b>551 509</b>	<b>645 143</b>	<b>624 044</b>	<b>675 338</b>

## B. Electrischer

1.	Schlossplatz - Loschwitz . . . . .	5980	178 331	179 724	219 403	234 923	229 036
2.	Böhm. Bahnhof - Neust. Bahnhöfe	5500	—	—	—	—	<sup>5)</sup> 292 659
3.	Pirnaischer Platz - Blasewitz . . . . .	4900	—	—	—	—	<sup>6)</sup> 21 284
4.	Pirnaischer Platz - Grenadierkaserne	4280	—	—	—	—	—
5.	Pirnaischer Platz - Vogelwiese . . . . .	2800	—	—	—	—	—
	Hierüber auf Fahrscheine für ermässigte Preise an Beamte des Rathes . . . . .		—	—	—	—	—
	Hierüber auf Fahrscheine für ermässigte Preise an Arbeiter . . . . .		—	—	—	—	—
	Für Sonderwagen . . . . .		—	—	—	—	—
	<b>Summa zu B</b>		<b>178 331</b>	<b>179 724</b>	<b>219 403</b>	<b>234 923</b>	<b>542 979</b>

## C. Zu-

	<b>Zusammen</b>		<b>751 456</b>	<b>731 233</b>	<b>864 546</b>	<b>858 967</b>	<b>1218 317</b>
--	-----------------	--	----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------

1. Am 27. Mai Linie Maxstrasse-Blasewitz eingezogen wegen Gleislegung König-Johannstrasse. 2. Am 20. Juni Maxstrasse- und zwar bis Ausstellungplatz. 4. Am 11. Mai Linie Böhm. Bahnhof-Forststrasse über das Terrassenufer. 5. Am 2. Mai Linie 25. Oktober Linie Pirnaischer Platz-Grenadierkaserne eröffnet. 8. Am 2. August Linie Pirnaischer Platz-Vogelwiese eröffnet, geht nur vom Böhm. Bahnhof



# Personen im Jahre 1896.

## bahn.

Monat.							Im besonderen Abonnement	Zusammen
Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember		
69 727	58 103	55 246	53 163	45 742	42 965	44 152	140 001	1 205 884
<sup>9)</sup> 8 029	24 310	24 454	23 683	19 642	18 904	18 184	137 279	1 021 271
63 888	56 615	54 553	62 770	70 483	64 086	73 768	79 335	843 592
47 082	76 327	77 131	76 338	50 990	44 070	45 595	93 303	1 020 508
62 254	76 929	78 728	72 495	71 642	60 862	66 866	76 673	907 429
57 688	52 442	47 305	47 107	<sup>4a)</sup> 38 758	7 389	7 672	63 495	574 254
36 451	39 097	40 143	36 676	36 220	28 133	29 703	40 773	415 542
18 251	17 617	19 283	16 505	16 554	15 501	15 988	19 815	215 612
—	—	—	—	—	—	—	24 375	24 375
—	—	—	—	—	—	—	1 299	1 299
<b>363 370</b>	<b>401 440</b>	<b>396 843</b>	<b>388 737</b>	<b>350 031</b>	<b>281 910</b>	<b>301 928</b>	<b>676 348</b>	<b>6 229 766</b> einschliessl. 37 117 auf Freikarten bef. Personen.

## Betrieb.

194 365	204 789	354 369	181 800	178 035	142 809	146 944	251 360	2 695 888
228 204	333 265	345 168	313 222	207 516	172 808	177 319	69 702	2 139 863
254 519	336 370	326 631	326 721	293 272	229 673	283 058	248 221	2 319 749
—	—	—	—	<sup>7)</sup> 14 105	55 691	64 111	12 438	146 345
—	—	<sup>8)</sup> 43 939	<sup>9)</sup> —	—	—	—	140	44 079
—	—	—	—	—	—	—	19 275	19 275
—	—	—	—	—	—	—	42 074	42 074
—	—	—	—	—	—	—	157	157
<b>677 088</b>	<b>874 424</b>	<b>1 070 107</b>	<b>821 743</b>	<b>692 928</b>	<b>600 981</b>	<b>671 432</b>	<b>643 367</b>	<b>7 407 430</b> einschliessl. 25 854 auf Freikarten bef. Personen.

## sammen.

<b>1 040 458</b>	<b>1 275 864</b>	<b>1 466 950</b>	<b>1 210 480</b>	<b>1 042 959</b>	<b>882 891</b>	<b>973 360</b>	<b>1 319 715</b>	<b>13 637 196</b> einschliessl. 62 971 auf Freikarten bef. Personen.
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	----------------	----------------	------------------	--

Blasewitz wieder, jedoch nur bis Stübellee resp. Holbeinstrasse. 3. Am 2. Mai Linie Bergkeller-Neust. Bahnhöfe verändert Böh. Bahnhof (Wienerstrasse)-Neust. Bahnhöfe eröffnet. 6. Am 29. Mai Linie Pirnaischer Platz-Blasewitz eröffnet. 7. Am 9. Am 9. August dieselbe Linie wieder eingezogen. 4a. Linie Forststrasse-Böh. Bahnhof vom 25. Oktober ab verändert — bis Pirnaischen Platz.



Nachweisung 9. **Zusammenstellung aus der Personen-****A. Pferde-**

Laufende No.	Linie	Länge d. Strecke in Meter	Monat				
			Januar	Februar	März	April	Mai
I.	Friedrichstrasse-Blasewitz . . . . .	7650	14921,80	13827,05	16138,85	15898,60	18481,65
Ia.	Maxstrasse-Blasewitz . . . . .	6540	14980,95	14708,80	17037,80	15528,10	<sup>1)</sup> 20812,55
II.	Theaterplatz-Schnorrstrasse . . . . .	3450	7622,00	6912,30	7473,95	5457,00	6656,30
III.	Neust. Bahnhöfe-Bergkeller . . . . .	7100	11010,85	10519,30	12531,60	13185,60	<sup>2)</sup> 7819,90
IIIa.	Neust. Bahnhöfe - Bismarckstrasse	5400	6296,05	6619,50	8108,90	8535,80	9205,60
IV.	Böhm. Bahnhof-Forststrasse . . . . .	5410	5398,10	5163,75	6171,25	6468,80	<sup>3)</sup> 7441,80
V.	Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	4500	2363,05	2653,00	3268,85	3793,25	5011,70
VI.	Albertplatz-St. Pauli Friedhof . . . . .	4100	1717,90	1592,40	1933,00	2089,75	2657,45
	Besondere Abonnements . . . . .	—	10123,60	3131,00	3927,50	5860,95	6209,70
	Für gestellte Sonderwagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Für Beförderung von Posttaschen etc.	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa zu A</b>	—	<b>74434,30</b>	<b>65127,10</b>	<b>76591,70</b>	<b>76817,85</b>	<b>84296,65</b>

**B. Electricer**

I.	Schlossplatz-Loschwitz . . . . .	5980	25609,82	26261,66	32426,82	35104,15	34398,59
II.	Böhm. Bahnhof- Neust. Bahnhöfe	5500	—	—	—	—	<sup>4)</sup> 35263,20
III.	Pirn. Platz-Blasewitz . . . . .	4900	—	—	—	—	<sup>5)</sup> 2461,80
IV.	Pirn. Platz-Grenadierkaserne . . . . .	4280	—	—	—	—	—
V.	Pirn. Platz-Vogelwiese . . . . .	2800	—	—	—	—	—
	Besondere Abonnements . . . . .	—	2559,90	1194,75	2981,10	2533,95	2883,05
	Für gestellte Sonderwagen . . . . .	—	—	—	—	—	—
	Für Beförderung von Posttaschen etc.	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa zu B</b>	—	<b>28169,72</b>	<b>27456,41</b>	<b>35407,92</b>	<b>37638,10</b>	<b>75006,64</b>

**C. Zu-**

	<b>Zusammen</b>	—	<b>102604,02</b>	<b>92583,51</b>	<b>111999,62</b>	<b>114455,95</b>	<b>159303,29</b>
--	-----------------	---	------------------	-----------------	------------------	------------------	------------------

1) Am 27. Mai Linie Maxstrasse-Blasewitz eingezogen wegen Gleislegung der König-Johannstrasse. 2) Am 20. Juni Linie Maxstrasse-ändert und zwar bis Ausstellungsplatz. 3) Am 11. Mai Linie Böhm. Bahnhof-Forststrasse verändert und zwar über das Terrassen-Böhm. Bahnhof (Wienerstrasse) eröffnet. 4) Am 29. Mai Linie Pirn. Platz-Blasewitz eröffnet. 5) Am 25. October Linie Pirn.



## beförderung erzielten Einnahmen im Jahre 1896.

betrieb.

M o n a t							Im besonderen Abonnement	Zusammen
Juni	Juli	August	September	October	November	December		
7789,95	6777,05	6515,70	6258,75	5445,70	5066,65	5212,25	12045,80	134379,80
<sup>2)</sup> 918,50	2830,20	2884,55	2792,25	2334,35	2221,25	2152,10	11948,50	111149,90
6960,60	6131,90	5988,60	6833,30	7662,95	6979,25	7964,70	6257,35	88900,20
5003,75	8204,00	8369,45	8272,95	5490,40	4779,90	4907,40	3899,45	103994,55
7127,50	9024,30	9345,50	8514,75	8364,50	7075,65	7758,45	3537,65	99514,15
7073,05	6454,40	5837,90	5828,30	<sup>5)</sup> 4770,85	938,10	978,50	6133,65	68658,45
5029,25	5434,05	5523,90	5073,60	4895,10	3791,30	3933,15	4120,70	54890,90
2498,55	2416,15	2620,45	2253,00	2203,75	2064,45	2102,45	4074,15	30223,45
3169,05	3596,95	1450,50	4944,85	4342,95	2950,70	2309,50	52017,25	—
—	—	—	—	—	—	—	220,95	220,95
—	—	—	—	—	—	—	239,80	239,80
<b>45570,20</b>	<b>50869,00</b>	<b>48536,55</b>	<b>50771,75</b>	<b>45510,55</b>	<b>35867,25</b>	<b>37318,50</b>	—	<b>692172,15</b>

einschliessl.  
220,95 M. für  
Extrawagen.

Betrieb.

28441,98	29953,94	51362,95	26123,25	25061,13	19502,61	19685,97	21698,05	375630,92
27417,40	40391,55	42140,35	37883,60	25274,30	20894,25	21317,15	5087,05	255668,85
28772,60	38547,65	37778,50	37667,30	33769,85	26620,50	32301,10	12174,70	250094,00
—	—	—	—	<sup>8)</sup> 1739,85	6806,85	7816,55	748,25	17111,50
—	—	<sup>9)</sup> 6215,65 <sup>10)</sup>	—	—	—	—	—	6215,65
2438,15	4611,55	2136,15	610,375	5014,85	3530,65	3720,20	39708,05	—
—	—	—	—	—	—	—	49,04	49,04
—	—	—	—	—	—	—	919,60	919,60
<b>87070,13</b>	<b>113504,69</b>	<b>139633,60</b>	<b>107777,90</b>	<b>90859,98</b>	<b>77354,86</b>	<b>84840,97</b>	—	<b>905689,56</b>

einschliessl.  
49,04 M. für  
Extra wagen.

sammen.

<b>132640,33</b>	<b>160373,69</b>	<b>188170,15</b>	<b>158549,65</b>	<b>136370,53</b>	<b>113222,11</b>	<b>122159,47</b>	—	<b>1597861,71</b>
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	---	-------------------

einschliessl.  
269,99 M. für  
Extrawagen.

Blasewitz wieder eröffnet, jedoch nur bis Stübelallee, resp. Holbeinstrasse. 3) Am 2. Mai Linie Bergkeller-Neust. Bahnhöfe ver-  
ufer. 5) Am 25. October dieselbe Linie verändert und zwar Böhm. Bahnhof-Firn, Platz. 6) Am 2. Mai Linie Neust. Bahnhöfe-  
Platz-Grenadierkaserne eröffnet. 9) Am 2. Aug. Linie Pirn. Platz-Vogelwiese eröffnet. 10) Am 9. Aug. Einziehung derselben Linie.



Nachweisung 10.

## Gesamt-Uebersicht der Betriebs-

## A. Pferde-

1. Linie	2. Im Betriebe seit	3. Länge in Metern	4. Betriebs-tage im Jahre 1896	5. Anzahl der Pferde-tage incl. Vorleger	6. Anzahl der zurückgelegten Fahrten		7. Anzahl der zurückgelegten Kilometer			
					überhaupt	durchschnittlich	Wagen		Pferde	
							überhaupt	durchschnittlich	überhaupt	durchschnittlich
Friedrichstrasse-Blasewitz . . . . .	2./9. 90.	7 650 <i>bz: 3650</i>	366 ✓	19 430	85 611	234	402 468	1100	407 642	1114
Maxstrasse-Blasewitz . . . . .	1./11. 90.	<del>6 540</del> <i>bz: 2540</i>	344	19 606	75 477	220	295 726	860	459 621	1336
Theaterplatz-Schnorrstrasse . . . . .	5./10. 90.	3 450	366	12 748	84 786	231	291 559	796	295 826	808
Neust. Bahnhöfe-Bergkeller bezw. Neust. Bahnhöfe-Böhm. Bahnhof	30./11. 90. 6./7. 95.	7 100 5 400 <i>bz: 4880</i>	366	19 197 17 901	76 457 70 531	209 193	391 682 380 579	1070 1040	434 184 396 867	1186 1084
Forststrasse-Böhm. Bahnhof . . . . .	22./11. 92.	5 410 <i>bz: 1600</i>	366	17 694	71 886	196	334 392	914	371 539	1015
Albertplatz-Wilder Mann . . . . .	14./6. 91.	4 500	366	7 208	36 118	99	162 319	443	154 727	423
Albertplatz - St. Pauli-Friedhof . . . . .	11./10. 91.	4 100	366	4 755	28 752	79	117 870	322	102 752	281
Für Beförd. von Posttaschen etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa zu A</b>	—	<i>37 610</i>	—	<b>118 539</b>	<b>529 618</b>	<b>1 447</b>	<b>2 376 595</b>	<b>6 493</b>	<b>2 623 158</b>	<b>7 167</b>
<i>118 539 : 366 = 324 gleitende Pferde im Mittel</i>										

## B. Electriche

Schlossplatz - Blasewitz - Loschwitz Böhm. Bahnhof (Wienerstrasse)- Neust. Bahnhöfe . . . . .	6./7. 93. 2./5. 96.	5980 5500	366 244	— —	165 694 98 440	453 404	928 979 541 422	2539 2219	— —	— —
Pirn. Platz-Blasewitz . . . . .	29./5. 96.	4900	217	—	180 531	832	803 847	3704	—	—
Pirn. Platz-Grenadierkaserne . . . . .	25./10. 96.	4280	68	—	14 054	207	59 109	869	—	—
Pirn. Platz-Vogelwiese . . . . .	2./8. 96.	2800	8	—	3 552	445	9 946	1244	—	—
Für Beförd. von Posttaschen etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa zu B</b>	—	—	—	—	<b>462 271</b>	<b>1 263</b>	<b>2 343 303</b>	<b>6 403</b>	—	—

## C. Zu-

<b>Zusammen</b>	—	—	—	<b>118 539</b>	<b>991 889</b>	<b>2 710</b>	<b>4 719 898</b>	<b>12 896</b>	<b>2 623 158</b>	<b>7 167</b>
-----------------	---	---	---	----------------	----------------	--------------	------------------	---------------	------------------	--------------



# ergebnisse des Jahres 1896.

## bahn.

8.		9.				10.				11.				12.	13.
Anzahl der beförderten Personen		Betrag der Einnahme überhaupt		durchschnittlich		Die Anzahl der beförd. Personen beträgt im Tagesdurchschnitt auf				Die durchschnittliche Tageseinnahme beträgt auf				Die auf eine beförd. Person entfallene Einnahme beträgt	Be-merkungen
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.	
1 025 616	2 981	111 189	90	323	23	698	3,47	52	14	75,78	0,38	5,67	1,47	11,18	
847 654	2 316	88 900	20	242	90	671	2,91	66	10	70,41	0,30	6,94	1,05	10,49	
1 022 589	2 794	104 001	55	284	16	532	2,61	54	13	54,11	0,27	5,46	1,36	10,17	
909 460	2 485	99 514	15	271	90	460	2,39	51	13	50,35	0,26	5,55	1,41	10,94	
578 392	1 580	68 683	45	187	66	336	1,73	33	8	39,89	0,21	3,91	0,96	11,88	
418 372	1 143	55 014	50	150	31	254	2,58	57	12	33,40	0,34	7,52	1,52	13,15	
217 643	595	30 223	45	82	58	145	1,85	46	8	20,01	0,26	6,35	1,05	13,88	
—	—	239	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>6 229 766</b>	<b>17 021</b>	<b>692 172</b>	<b>15</b>	<b>1891</b>	<b>18</b>	<b>522</b>	<b>2,62</b>	<b>52</b>	<b>12</b>	<b>57,99</b>	<b>0,29</b>	<b>5,78</b>	<b>1,31</b>	<b>11,11</b>	

Zuzüglich  
37117 Einzel-  
fahrten auf  
Grund von Frei-  
fahrtscheinen.

883 auf  
1 Strecken-  
kilometer.

83,48 auf  
1 Strecken-  
kilometer.

## Bahn.

2 719 799	7 431	375 679	96	1 026	45	1306	2,93	—	16	180,40	0,40	—	2,27	13,81
2 155 698	8 835	255 668	85	1 047	82	1606	3,98	—	22	190,51	0,47	—	2,59	11,86
2 335 581	10 763	250 094	00	1 152	51	2197	2,91	—	13	235,21	0,31	—	1,39	10,71
152 276	2 239	17 111	50	251	64	523	2,58	—	11	58,79	0,29	—	1,22	11,24
44 076	5 510	6 215	65	776	96	1968	4,43	—	12	277,49	0,62	—	1,75	14,10
—	—	919	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>7 407 430</b>	<b>20 238</b>	<b>905 689</b>	<b>56</b>	<b>2 474</b>	<b>56</b>	<b>1394</b>	<b>3,16</b>	<b>—</b>	<b>16</b>	<b>171,11</b>	<b>0,39</b>	<b>—</b>	<b>1,96</b>	<b>12,23</b>

Zuzüglich  
25 854 Einzel-  
fahrten auf  
Grund von Frei-  
fahrtscheinen.

1610 auf  
1 Strecken-  
kilometer.

196,86 auf  
1 Strecken-  
kilometer.

## sammen.

<b>13 637 196</b>	<b>37 260</b>	<b>1 597 861</b>	<b>71</b>	<b>4 365</b>	<b>74</b>	<b>791</b>	<b>2,89</b>	<b>52</b>	<b>14</b>	<b>92,64</b>	<b>0,34</b>	<b>5,78</b>	<b>1,61</b>	<b>11,72</b>
-------------------	---------------	------------------	-----------	--------------	-----------	------------	-------------	-----------	-----------	--------------	-------------	-------------	-------------	--------------

auf  
1 Strecken-  
kilometer  
1128

auf  
1 Strecken-  
kilometer  
132,18.

Zuzüglich  
62971 Einzel-  
fahrten auf  
Grund von Frei-  
fahrtscheinen.



Die vorstehende Nachweisung Nr. 10 soll eine Gesamtübersicht über unseren Betrieb und die Ermittlung der Einheitssätze abgeben. Ueber die Einnahmen pro Wagenkilometer ist schon Aufschluss gegeben worden. Die Ausgaben bei dem Pferdebetrieb sind gegen diejenigen des Vorjahres zurückgegangen auf 26 Pfg. in Folge Wegfall des zweispännigen Betriebs. Ueber die Ausgaben bei dem electrischen Betriebe lässt sich noch nichts Bestimmtes sagen, da dieser Betrieb noch im Werden ist, in welchem Zustande derselbe immer theurer als nachher zu stehen kommt. Derselbe wird jedenfalls aber theurer als in anderen Städten zu stehen kommen, weil wir die Energie von der Stadt beziehen und die von der Stadt hergestellten Anlagen hoch verzinsen müssen. Im Jahre 1895 mussten wir 22 Pfg. für die Kilowattstunde bezahlen und für das Jahr 1896 soll der Preis — definitive Abrechnung seitens der Stadt steht noch aus — ca. 14 Pfg. betragen, während andere Strassenbahnen dafür 6—10 Pfg. aufwenden.

An Unglücksfällen sind in diesem Jahre vorgekommen:

**a. Pferdebahn.**

ohne Verletzung . . . . .	110
mit leichter Verletzung . . . . .	23
mit schwerer Verletzung . . . . .	11

**b. electriche Bahn.**

ohne Verletzung . . . . .	126
mit leichter Verletzung . . . . .	30
mit schwerer Verletzung . . . . .	10

Im Betriebe selbst sind 77 Fälle der Berufsgenossenschaft gemeldet worden gegen 26 Fälle im Jahre 1895.

An Reparaturkosten entstanden bei Zusammenstößen 2901 M. 95 Pfg., davon sind bis jetzt 1728 M. 13 Pfg. wieder eingezogen worden.

Die Gesamteinnahmen stellen sich einschliesslich der für das Jahr 1897 bereits vereinnahmten und zu kürzenden Zeitkartengelder im Betrage von 24482 M.

auf . . . . .	1 625 464 M. 17 Pfg.
die Ausgaben auf . . . . .	1 048 947 „ 94 „
	Ueberschuss: 576 516 M. 23 Pfg.
davon ab . . . . .	24 482 „ — „
zu verrechnen . . . . .	552 034 M. 23 Pfg.

Die Einnahmen und Ausgaben sind aus beifolgender Aufstellung zu ersehen.



Die Einnahmen betragen:

Für Beförderung von Personen . . . . .	1 504 707,02 Mk.
„ verschiedene Abonnements . . . . .	92 884,70 „
„ den Verkauf von Dünger . . . . .	4 876,70 „
„ Plakatmiete . . . . .	5 701,64 „
„ Miethertrag . . . . .	1 412,50 „
„ besondere Einnahmen . . . . .	15 611,62 „
„ aussergewöhnliche Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . .	269,99 „

Summa 1 625 464,17 Mk.

Die Ausgaben betragen:

Für Gehälter und Löhne . . . . .	378 108,87 Mk.
„ Hof- und Bahnreinigung . . . . .	39 656,95 „
„ Futter und Streumaterial . . . . .	187 569,31 „
„ Bekleidungen-Unterhaltung . . . . .	3 595,36 „
„ Geschirre-Unterhaltung . . . . .	6 184,62 „
„ Wagen-Unterhaltung . . . . .	95 793,98 „
„ Hufbeschlag und Pferdepflege . . . . .	19 143,16 „
„ Inventar-Unterhaltung . . . . .	4 775,61 „
„ Feuerungsmaterial . . . . .	400,25 „
„ Beleuchtungen . . . . .	7 181,74 „
„ Drucksachen . . . . .	6 275,71 „
„ Bureau-Bedürfnisse . . . . .	1 842,12 „
„ besondere Ausgaben . . . . .	10 430,95 „
„ Unterhaltung der Gebäude . . . . .	3 685,32 „
„ Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	73 554,78 „
„ Steuern . . . . .	17 050,53 „
„ Pachten und Miethen . . . . .	7 846,62 „
„ Versicherungen . . . . .	5 343,72 „
„ Verschiedenes . . . . .	2 931,59 „
„ Elektrische Kraft und Licht . . . . .	172 620,26 „
„ Kranken- und Invaliden-Vericherung . . . . .	4 956,49 „

1 048 947,94 Mk.

**Wiederholung:**

Summa der Einnahme: 1 625 464,17 Mk.

„ „ Ausgabe: 1 048 947,94 „

Ueberschuss: 576 516,23 Mk.



## I. Bemerkungen zu den Betriebseinnahmen.

Der Personenverkehr auf den Linien der Gesellschaft, welche im Berichtsjahre am 2. Mai eine Vergrößerung von 3,8 Kilometern erfuhren, ist gegen das Vorjahr mit 10 983 408 Personen um 2 653 768 Personen, als um 24% gestiegen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat dementsprechend gegen 1895 mit 1 292 696 M. 88 Pfg. eine Steigerung von 305 164 M. 83 Pfg., mithin auf 1 597 861 M. 71 Pfg. = 23,6 % erfahren.

## II. Bemerkungen zu den Betriebsausgaben.

### I. Löhne und Gehälter.

Dieselben betragen . . . . . 378 108 M. 87 Pfg.  
 gegen im Vorjahre . . . . . 335 321 „ 44 „  
 und stehen im angemessenen Verhältnisse zu der Vermehrung der Betriebseinnahmen.

Das Personal der Gesellschaft, mit Ausnahme der nach Bedürfniss beschäftigten Bauarbeiter — im Berichtsjahre bis 150 Mann — betrug am Ende des Jahres:

1. bei der Direction einschl. Bau . . . . .	18
2. „ „ Betriebs- und Bahnverkehrsverwaltung . . . . .	75
3. in Fahrdienst . . . . .	343
4. Hof- und Bahnreinigung . . . . .	27
5. in den Werkstätten . . . . .	95

Summa 558. *u 10*

Der Zuschuss zur Krankenkasse, sowie zur Invaliditäts- und Altersversicherung betrug ausser den Kosten der Kassenverwaltung 7424 M. gegen 7080 M. im Vorjahre. Der Beitrag zur Unfallversicherung wird auf 4000 M. geschätzt.

Der aus den Strafgebern und dem Erlös für verkaufte, nicht abgeholte Fundsachen, sowie durch andere Zuwendungen gebildete Unterstützungsfonds, aus welchem bei Todesfällen und langen Krankheiten ohne Ansuchen Unterstützungen gewährt werden, hat eine Höhe von 4496 M. 47 Pfg. erreicht, der von der Gesellschaft angelegte Pensions- und Unterstützungsfonds 10 050 M. 36 Pfg.

### 2. Futter-Conto.

An Futter und Streu wurden verausgabt 187 569 M. 31 Pfg. gegen 214 003 M. 19 Pfg., eine Folge der Verminderung des Pferdebestands.

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



39785.17  
 278495  
 676345

477420  
 39785  
 39785  
 556990

Die tägliche Ration bestand aus:

- 6 Kilo Mais, 954840 kg
- 3 " Hafer, 477420
- 1/4 " Gerste als Saufen, 39785
- 3 1/2 " Stroh, 556990
- 4 1/4 " Heu.

Die Kosten hierfür stellen sich nach Abzug des Dungs auf 136,89 Pfg. gegen 138,24 Pfg. in 1895.

Dabei wurden die Arbeitspferde durchgefüttert.

Die Aussichten für 1897 sind wiederum günstig, da der grösste Theil des Futters durch vortheilhafte Abschlüsse gedeckt ist.

### III. Wagenunterhaltung.

Die sämtlichen Reparaturen werden in den nunmehr fertiggestellten Werkstätten ausgeführt.

Dieselben betragen:

an Löhnen . . . . .	58 308 M. 08 Pf.
an Materialien . . . . .	38 114 M. 96 Pf.
an Schmier- und Reinigungsmaterial . . . . .	8 940 M. 07 Pf.

Summa 105 363 M. 11 Pf.

Davon kommen in Abzug:

Erlös für altes Material . . . . .	7 841 M. — Pf.
Erstattete Reparaturkosten für beschädigte Wagen 1 728 „ 13 „	9 569 M. 13 Pf.

Rest 95 793 M. 98 Pf.

Diese Reparaturkosten sind aus dem Betriebe gedeckt worden.

### IV. Bekleidungen - Conto.

Die Uniformen sind sämtlichen Bediensteten bisher unentgeltlich geliefert worden und zwar für jeden angestellten Mann 2 Mäntel, 3 Tuchgarnituren, 1 Sommerjoppe und 2 Paar Drellhosen.

Die Ausgaben für Neuanschaffung betragen in Folge Vermehrung des Betriebspersonals

36 750 M. 27 Pfg. gegen

22 954 „ 27 „ in 1895.

Die Kosten für die Unterhaltung betragen 3595 M. 36 Pfg. gegen 3087 M. 20 Pfg.



### V. Geschirr-Unterhaltung.

Die Unterhaltungskosten betragen

6184 M. 62 Pfg. gegen

5866 „ 22 „ im Vorjahre.

Die Erhöhung hat ihren Grund in den im Vorjahre begründeten Verbuchungen von Neuanschaffungen auf dieses Conto.

### VI. Hufbeschlagn und Pferdepflege.

Die Kosten auf diesem Conto betragen:

1. an Löhnen . . . . . 8 131,04 M.

2. an Material abzüglich des verkauften Altmaterials im Betrage  
von . . . . . 7 939,47 M.

3. an Kosten für den Rossarzt, Krankenwärter, Arznei . . . . . 3 072,65 M.

Summa 19 143,16 M.

oder auf ein Pferd monatlich 3,53 M. gegen 4,42 M., täglich 11,8 Pfg. gegen 14,7 Pfg. in 1895.

Der Beschlag mit Strickeisen ist nunmehr, soweit es nicht die Hüfe verbieten, allenthalben durchgeführt.

## III. Bemerkungen zu einzelnen Bilanzposten.

### A. Hypotheken-Conto.

Das Hypotheken-Conto mit . . . . . 134 000 M.

vermindert sich durch Verkauf von, mit 14 000 M.

belasteten Bauland um . . . . . 14 000 M.

sodass am Ende des Jahres noch . . . . . 120 000 M.

Hypotheken vorhanden waren.

### B. Erneuerungsfonds.

Neben dem Reservefonds, welcher nunmehr seine gesetzmässige Höhe überschritten hat, ist aus dem Grundstücksgewinn ein Dispositionsfonds angelegt worden, welcher vornehmlich auch zur Amortisation des Bahnkörpers dienen soll. Diesem Fonds sind bis jetzt 100 000 M. zugeführt worden. Durch erneute Zuwendung aus dem Grundstücksgewinn des Berichtsjahres soll derselbe auf 160 000 M. gebracht werden. Derselbe ist in Effekten angelegt. Der Dispositionsfonds soll künftig „Erneuerungsfonds“ genannt werden.



**C. Reservefonds.**

Der Reservefonds betrug am 31. Dezember 1895 . . . . . 169343 M. 97 Pf.  
 Demselben wurden im Berichtsjahre ausser den  
 gesetzmässigen 5% des Reingewinns von  
 1895, mit . . . . . 11 653 M. 70 Pf.  
 noch der Agiogewinn bei der Ausgabe der  
 neuen Aktien abzüglich 11223 M. 90 Pf.  
 Unkosten mit . . . . . 388 776 „ 10 „ = 400 429 „ 80 „  
 zugeführt, so dass derselbe Ende des Be-  
 richtsjahres die Höhe von . . . . . 569 773 M. 77 Pf.  
 erreicht, demnach die gesetzmässige Höhe um 69 773 M. 77 Pf. überschritten hat.  
 Derselbe ist ebenfalls in Effekten angelegt.

DRESDEN, den 7. Februar 1897.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

**Der Director:**

**Stoessner.**



U. Haverstedt

Der Herrschaftsbesitz am 31. Dezember 1888  
 wurden im Besitzstande der  
 Gesellschaften D. des Haverstedt vor  
 1888 mit . . . . . 11 638 M. 79 Pf.  
 nach der Abgrenzung bei der Abgabe der  
 neuen Aktien abzüglich 11 523 M. 50 Pf.  
 Differenz von . . . . . 115 M. 29 Pf. = 40 115 M. 80 Pf.  
 darunter: so dass derselbe Betrag der  
 Abgrenzung die Höhe von . . . . . 11 523 M. 79 Pf.  
 erreicht, demnach die gesammelte Höhe an 11 523 M. 79 Pf. abgeschrieben hat.  
 Hinsichtlich der Einlage in Dresden angelegt.

Dresden, den 7. Februar 1891

Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden.

Der Direktor:

Stöckert.



## 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

Consul Arnstädt,  
Consul Palmié,  
Commissionsrath Reichardt,  
Ingenieur Schwab,

welche sofort wieder wählbar sind.

Im Laufe des Geschäftsjahres verloren wir durch den Tod ein hochgeschätztes Mitglied des Aufsichtsrathes, Herrn Robert Bierling, welcher als Mitbegründer unseres Unternehmens dem Aufsichtsrath von Beginn desselben angehört hat. Wir werden ihm allezeit ein treues Andenken bewahren.

DRESDEN, am 23. Februar 1897.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Der Aufsichtsrath:

Georg Schubert, Vorsitzender.



# Bericht des Aufsichtsrathes.

Der Aufsichtsrath hat nach eingehender Prüfung der verschiedenen Punkte des  
Berichtes des Vorstandes und der Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt.  
Das die Abrechnung betreffende in demselben vom 1. bis 31. März 1907

erhaltenen Geschäftsverzeichniss hat die Herren

Carl Fiedler,

Carl Fiedler,

Technische Abtheilung

Carl Fiedler,

welche zum Zweck der Prüfung

in dem die Abrechnung betreffend erlassen worden sind, und dass die Abrechnung  
den Tatsachen entspricht, dass die Bilanz zum 31. März 1907 richtig ist, und  
dass die Abrechnung den Tatsachen entspricht, dass die Bilanz zum 31. März 1907  
richtig ist, und dass die Abrechnung den Tatsachen entspricht.

ERHEBEN am 24. März 1907

Deutsche Südsachsenbahn-Gesellschaft in Dresden

Der Aufsichtsrath:

Georg Schuberth, Vorsitzender







Activa.

Bilanz am

	Mark	Pfg.	Mark	Pfg.
An <b>Conto Bau-Gesamt-Bahnkörper</b> . . . . .	.....	.	4 505 397	49
„ <b>Bahnhöfe- und Grundstücke-Conto</b> . . . . .	.....	.	979 462	17
„ <b>Wagen-Conto</b> . . . . .	888 090	51		
Abschreibung { 5% Pferdebahnwagen } { 10% Motorwagen } . . . . .	65 090	51	823 000	—
„ <b>Pferde-Conto</b> . . . . .	153 023	—		
Abschreibung bis auf 400 Mk. das Pferd . . . . .	32 623	—	120 400	—
„ <b>Geschirre-Conto</b> . . . . .	1 259	50		
Abschreibung bis auf 1 Mk. . . . .	1 258	50	1	—
„ <b>Bekleidungen-Conto</b> . . . . .	41 750	27		
Abschreibung 75% . . . . .	31 750	27	10 000	—
„ <b>Inventar- und Maschinen-Conto</b> . . . . .	53 418	18		
Abschreibung 25% p. r. t. . . . .	10 418	18	43 000	—
„ <b>Inventuren-Conto:</b>				
Bestände an Baumaterial . . . . .	110 836	21		
„ „ Betriebsmaterial . . . . .	75 798	16		
„ „ Futter . . . . .	20 981	94	207 616	31
„ <b>Conto-Corrent-Conto:</b>				
Bankguthaben . . . . .	417 532	80		
Verschiedene andere Guthaben und Vorauszahlungen, vorbehältlich späterer Abrechnung . . . . .	630 923	88		
Ausgleichsfonds . . . . .	53 436	47	1 101 893	15
„ <b>Conto-Cautionen bei Behörden:</b>				
Bei den Behörden hinterlegte Effecten (nach Massgabe des Gesetzes vom 15. Juli 1884 berechnet) . . . . .	.....	.	241 973	87
„ <b>Cassa-Conto:</b>				
Baarbestand am 31. Dezember 1896 . . . . .	.....	.	1 847	57
„ <b>Effecten- und Documenten-Conto:</b>				
Eigene Effecten und Hypotheken . . . . .	750 662	50		
Effecten des Reservefonds . . . . .	553 530	25		
„ „ Erneuerungsfonds . . . . .	101 125	—		
„ „ Allgemeiner Unterstützungsfonds . . . . .	3 565	12	1 408 882	47
Summa			9 443 474	43

DRESDEN, den

*Deutsche Strassenbahn-*

Nach vorgenommener Prüfung der Belege und Bücher der Gesellschaft. bescheinige ich hiermit die

DRESDEN, den

Zwickau

Hauptkassen-Revdant der Grossen Berliner







Debet.

## Gewinn- und Verlustrechnung

	Mark	Pfg.	Mark	Pfg.
<b>An Gewinn- und Verlust-Conto:</b>				
Coursverlust an Effecten abzüglich des Gewinns . . . . .			12 594	65
„ <b>Obligationen-Zinsen-Conto:</b>				
Gezahlte und fällige Obligationenzinsen . . . . .			120 000	—
„ <b>Wagen-Conto:</b>				
Abschreibung 5% Pferdebahnwagen {				
Abschreibung 10% Motorwagen . . }			65 090	51
„ <b>Pferde-Conto:</b>				
Abschreibung bis auf 400 Mk. das Pferd . . . . .			32 623	—
„ <b>Geschirre-Conto:</b>				
Abschreibung bis 1 Mk. . . . .			1 258	50
„ <b>Bekleidungen-Conto:</b>				
Abschreibung 75% . . . . .			31 750	27
„ <b>Inventar- und Maschinen-Conto:</b>				
Abschreibung 25% . . . . .			10 418	18
„ <b>Rückstellungen:</b>				
a) für laufende Zeitkarten . . . . .	24 482	—		
b) „ Abgabe an den Stadtrath . . . . .	37 000	—		
c) „ „ die Unfall-Berufs-Genossenschaft . . . . .	4 000	—	65 482	—
„ <b>Erneuerungsfonds-Conto:</b>				
Ueberweisung aus dem Jahre 1896 . . . . .			75 936	35
„ <b>Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Conto:</b>				
Ueberweisung aus dem Jahre 1896 . . . . .			6 000	—
„ <b>Gewinn-Saldo</b> . . . . .			304 099	50
<b>Summa</b>			725 252	96

DRESDEN, den

*Deutsche Strassenbahn-*

Nach vorgenommener Prüfung der Belege und Bücher der Gesellschaft bescheinige ich hiermit die ordnungsgemässe

DRESDEN, den

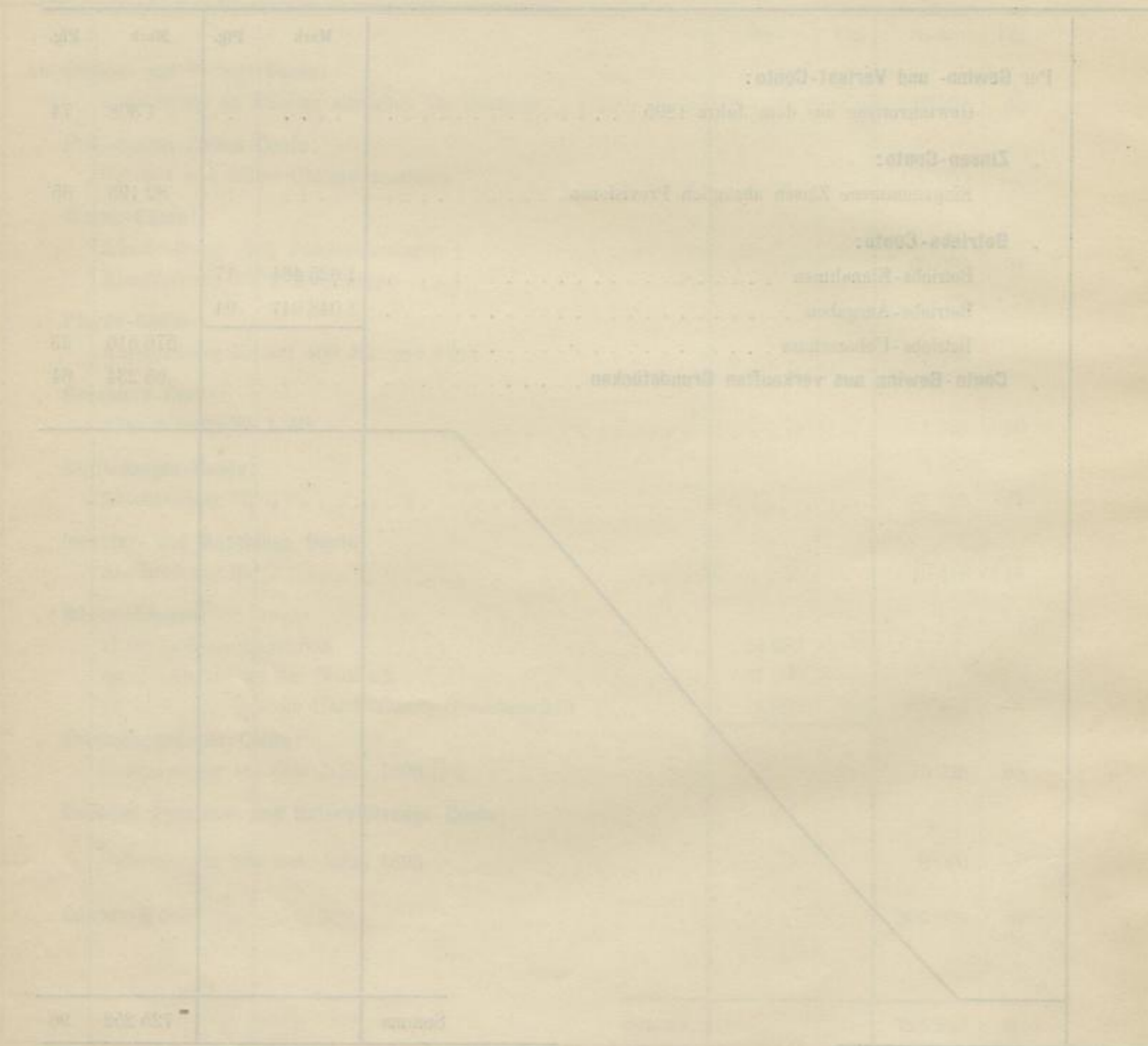
Zwickau

Hauptkassen-Rendant der Grossen Berliner









Gesellschaft der Deutschen

Der Director

Stützpunkt

Führung der Bücher nach der Lebensversicherung der württembergischen Gesellschaft

24. Februar 1897

Verwaltungsrath

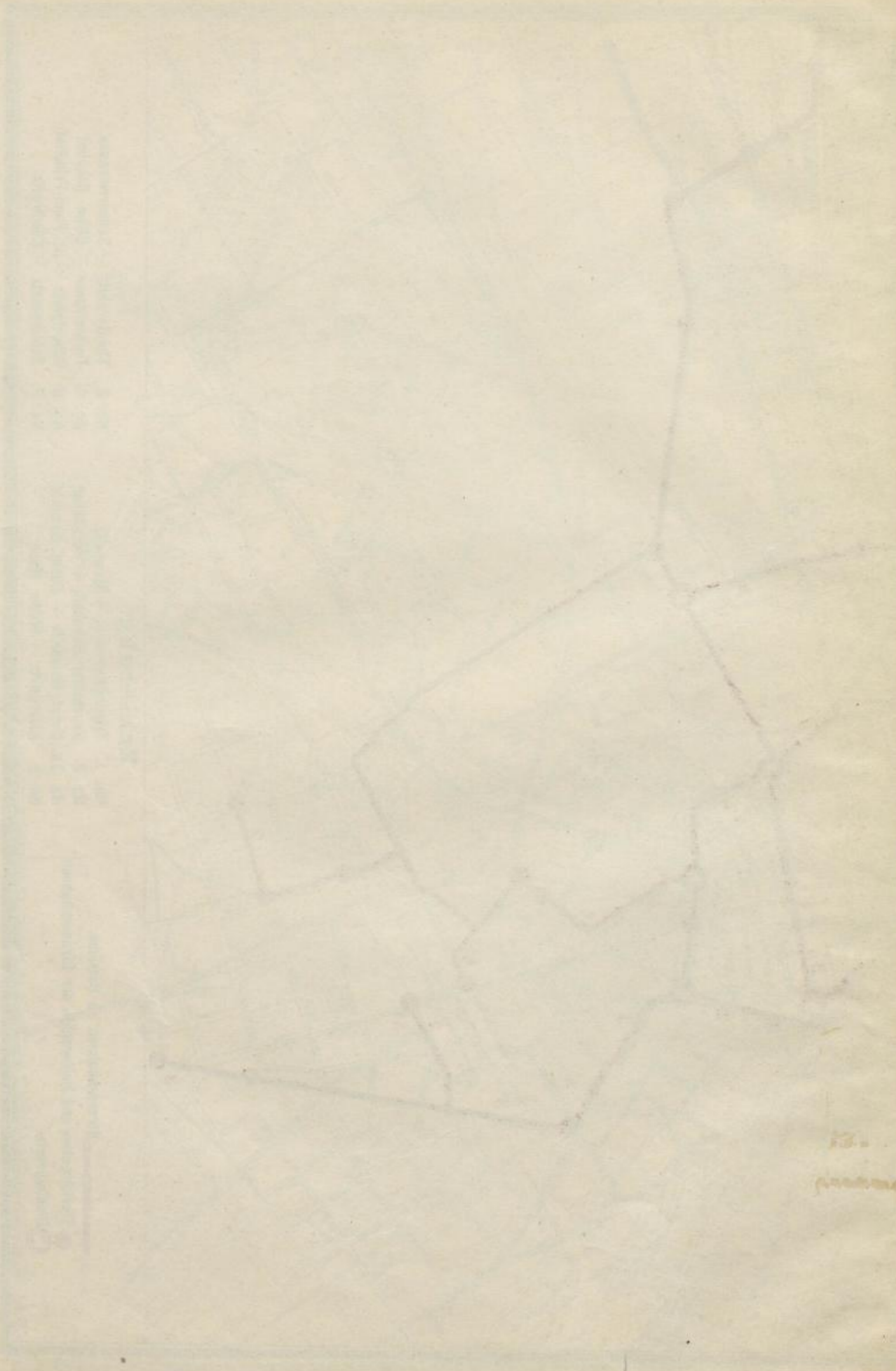












13.  
Dresden







