

## Bericht des Vorstandes für das Jahr 1901.

Wir haben die Ehre über das zwölfte Geschäftsjahr zu berichten.

Während das Geschäftsjahr 1900 dadurch hervortrat, dass in demselben der Pferdebetrieb sein Ende erreichte, ist das abgelaufene Geschäftsjahr insofern für uns von grosser Bedeutung, als in demselben der Ausbau des uns concessionirten Strassenbahnnetzes seinen Abschluss fand und wir nunmehr mit festgelegten Linien, die zum Theil bisher nur provisorisch waren, rechnen können. Der 16. November, der Tag der Eröffnung des Verkehrs über die Marienbrücke, brachte uns den noch fehlenden Betrieb der Linie Bergkeller—Trachau—Wilder Mann und die Fortsetzung der Linie Hauptbahnhof—Albertbrücke—Neustädter Bahnhof über die Marienbrücke zurück zum Hauptbahnhof und nach dem Strehlemer Platz (Ackermannstrasse) und Ausbildung derselben zu einer Rundbahn.

Das abgelaufene Geschäftsjahr tritt ferner noch dadurch hervor, dass in demselben der 10 Pfennigtarif voll zur Geltung kam. Die in dem letzten Geschäftsbericht bereits ausgesprochene Befürchtung, dass, wie in anderen Städten — ausgenommen sind nur die wenigen Städte, welche sich durch kurze, reich belebte Stadtlinien auszeichnen und langer Vorortlinien entbehren —, auch unsere Einnahmen durch Einführung des 10 Pfennigtarifs leiden würden, ist leider eingetroffen, während die Ausgaben, namentlich der hohen Strompreise wegen, durch welche sich unsere Stadt in Folge der zu theueren Anlagen und des zu theueren Betriebes auszeichnet, nicht im gleichen Maasse trotz der grössten Sparsamkeit sich verringern liessen. Ausser der Einführung des 10 Pfennigtarifs hat aber auch der Wegfall des Deutschen Bundesschiessens, des Circus Barnum und der 3½ Monate dauernden Bauausstellung im Jahre 1900 und nicht minder auch die schlechten Zeiten dazu beigetragen, dass die Einnahme für den Wagenkilometer wiederum zurückgegangen ist. Was den letzteren Grund betrifft, so glauben wir jedoch den Nullpunkt erreicht zu haben, da in dieser Beziehung eine Besserung bereits zu merken ist. In Folge des billigen Tarifs ist zwar eine Steigerung der Frequenz eingetreten, jedoch auf Kosten der Einnahme und noch mehr des Verdienstes. Es sind in 1901 gegen 1900 täglich 3703 Personen mehr befördert worden, dem eine Mehreinnahme von nur täglich 70 Mk. 91 Pfg. gegenüber steht, während 2617 Wagenkilometer täglich mehr geleistet werden mussten. Zu diesem Missverhältniss trägt vielfach die Länge der Aussenlinien bei, bei denen Leistung und Bezahlung in gar keinem Verhältniss stehen und welche in Folge dessen die Stadtlinien derartig beeinflussen, dass für die Folge wohl jedes Unternehmen bei der Einrichtung oder Erweiterung solcher Linien nur mit der grössten Vorsicht verfahren muss.