

Mertens

Geschäfts-Bericht
der
Dresdner Strassenbahn
in Dresden
über das Jahr
1900.



Dresden.
Druck von Johannes Pässler.
1901.

Archiv

Tages-Ordnung

für die am

25. März 1901, Vormittags 10 Uhr,

im Saale der Dresdner Börse, Waisenhausstr. 23 I., Dresden.

abzuhaltende

7. ordentliche Generalversammlung.

Die Anmeldung beginnt $\frac{1}{2}$ 10 Uhr.

1. Jahresbericht, Bilanz, Gewinn- und Verlust-Conto.
2. Verwendung des Reingewinnes.
3. Entlastung der Verwaltungs-Organe.
4. Genehmigung zur Errichtung einer Pensionskasse für die Angestellten der Gesellschaft.
5. Aufsichtsrathswahl.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung ist jeder Actionär berechtigt. Die Actionäre, welche in der Generalversammlung das Stimmrecht ausüben wollen, müssen ihre Actien oder die von der Reichsbank oder einem deutschen Notar über die bei ihnen hinterlegten Actien ausgestellten Depotscheine spätestens bis zum 21. März Abends 6 Uhr bei der Gesellschaft oder bei der Dresdner Bank zu Dresden oder Berlin hinterlegen, vergl. § 23 des Statuts.

Der Geschäftsbericht mit Bilanz und Gewinn- und Verlust-Rechnung liegt vom 6. März an zur Einsicht und Empfangnahme für die Actionäre bei der Gesellschaft und der Dresdner Bank hier und in Berlin bereit.



Aufsichtsrath
der
Dresdner Strassenbahn.

Herr Consul Wm. Knoop in Dresden, Vorsitzender.

„ *Justizrath Dr. Ed. Wolf in Dresden, stellvertretender Vorsitzender.*

„ *Bankdirektor Consul Klemperer in Dresden.*

„ *General-Consul F. Wiedemann in Dresden.*



Bericht des Vorstandes.

I. Allgemeines.

Unsere Gesellschaft hat seit ihrem Bestehen kein Geschäftsjahr zu verzeichnen gehabt, in welchem sich Umgestaltungen von so wesentlicher und bedeutungsvoller Art in ihrem Betriebe vollzogen haben, als im abgelaufenen. Nicht nur dass mit der um die Mitte des Jahres erfolgten Umwandlung der letzten noch bestandenen Pferdebahnlinsen nach ^{Nachh.} **Löbtau-Wölfnitz**, nach ^{30. März} **Plauen** und nach dem ^{28. März} **Arsenal** die Einrichtung des **elektrischen Betriebes** auf sämtlichen uns concessionirten Linien zum Abschluss gelangte, sondern auch die vertragsmässig herzustellenden Verlängerungen dreier Strecken, nämlich:

- a) durch die **Hamburgerstrasse** ^{nach K. A.} . . (1763 Meter Doppelgleis)
- b) durch **Bischofsweg nach Hechtstrasse** . . . (1544 " ")
- c) durch die **Münchenerstrasse nach Plauen** . . (1373 " ")

konnten dem Verkehr übergeben und damit das für den Umfang unserer geschäftlichen Thätigkeit gesteckte Ziel, soweit die Ausdehnung des Schienennetzes in Frage kommt, im Grossen und Ganzen als erreicht und bis auf die Verlängerung nach **Leubnitz—Neuostra** auch als abgeschlossen betrachtet werden.

Nächst dem ist die durch Einführung des Einheitspreises von 10 Pf. für je eine Fahrt auf ein und derselben Linie innerhalb des Stadtbezirks erfolgte Verbilligung der Fahrpreise, welche vertragsmässig mit der allgemeinen Durchführung des elektrischen Betriebes auf allen Linien Platz zu greifen hatte und seit dem 1. August vorigen Jahres zugleich mit einer entsprechenden Ermässigung der bisher nach den Vororten gültig gewesenen Fahrpreise in Kraft getreten ist, als ein für unsere Gesellschaft bedeutungsvoller Vorgang zu bezeichnen.

Durch denselben hat sich zwar die Benutzung der Wagen, insbesondere seitens der weniger bemittelten Bewohner Dresdens und seiner Vororte, nicht unwesentlich gehoben, gleichzeitig aber auch eine entsprechende Vermehrung des Wagenparks und der dazu erforderlichen Bedienungsmannschaften nöthig gemacht. Leider ist jedoch damit die erhoffte bessere Ausnutzung der Wagenplätze nicht erfolgt, vielmehr hat sich das Gegentheil ergeben, weil diese Steigerung des Verkehrs, mehr noch als bisher, stossweise in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden, d. i. vor Beginn und nach Schluss der Schulen, Geschäfte und Fabriken in die Erscheinung getreten ist. Die zur Bewältigung dieses Verkehrs über den regelmässigen Bedarf hinaus einzustellenden Wagen finden nur Benutzung nach einer Richtung, während zu diesen Zeiten die fahrplanmässigen Wagen nach der anderen Richtung nur geringen Verkehr aufweisen. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die Zahl der pro Wagenkilometer beförderten Personen von 4,1 im Vorjahre auf 3,9 zurückgegangen ist. Wenn es uns auch gelungen ist, in der Brutto-Einnahme den Ausfall in dem Erlöse aus dem Fahrschein-Verkaufe auszugleichen und einen mässigen Ueberschuss gegen das Vorjahr zu erzielen, so ist doch die Einnahme für den durchfahrenen Wagenkilometer in den letzten 5 Monaten unter der Einwirkung des neuen Tarifs von 40,2 Pf. auf 35,9 Pf., also um 4,3 Pf., d. h. um 10,7 % gegen diejenige der ersten 7 Monate des abgelaufenen Jahres zurückgegangen, wodurch das Erträgniss sehr ungünstig beeinflusst würde, wenn es uns nicht andererseits gelungen wäre, die Betriebskosten im Allgemeinen nicht unwesentlich zu vermindern.] Einige genauere Angaben, durch Vergleiche erläutert, finden sich in dem Kapitel „Betrieb“ auf Seite 4/5 verzeichnet.

Wie des Näheren aus der Tabelle auf Seite 20/21 ersichtlich, sind im Berichtsjahre von unseren Wagen 12 268 550 Kilometer zurückgelegt worden, gegen 10 155 118 Kilometer im Vorjahre, was eine Mehrleistung von 2 113 432 Kilometern ergibt.

Die Zahl der beförderten Personen ist von 42 078 309 im Vorjahre auf 48 186 779, also um 6 108 470 Personen gestiegen, während die Fahrgelder-Einnahme, einschliesslich der für Zeitfahrkarten, Kindermarken

und Arbeiterkarten gezahlten Beträge, sich von Mk. 4 322 551,51 auf Mk. 4 688 297,10, also um Mk. 365 745,59 erhöhte.

Im Durchschnitt wurden im Berichtsjahre pro durchfahrenen Wagenkilometer 3,9 Personen befördert und 38 Pf. vereinnahmt. Von letzteren entfallen 37 Pf. mit 3,8 Personen auf den elektrischen und 49 Pf. mit 4,9 Personen auf den Pferdebetrieb.

Der procentuale Antheil der reinen Betriebsausgaben (ohne Abschreibungen etc.) an den Betriebs-einnahmen beträgt in 1900: 59,259 % gegen 60,53 % in 1899, wobei zu beachten ist, dass die Betriebs-einnahmen um 4,526 Pf. pro Wagenkilometer gefallen sind.

Hierbei müssen wir wiederholt darauf hinweisen, dass wir zufolge der uns seitens der städtischen Behörden bei Einführung des elektrischen Betriebes auferlegten Bedingungen hinsichtlich Abnahme des theuern Stromes aus den städtischen Werken und der ausgedehnten Verwendung von Accumulatoren ungünstiger arbeiten müssen, als solche Strassenbahnen, welche sich ihren Strom in der eigenen Centrale wesentlich billiger erzeugen und ausserdem die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Accumulatoren ersparen.

II. Betrieb.

Die **Betriebslänge** unserer gesammten Strassenbahnlinien (mit Ausschluss der erpachteten Lössnitzbahn) belief sich bei Beginn des Berichtsjahres auf 57,213 Kilometer, wovon 12,960 Kilometer auf Pferdebetrieb und 44,253 Kilometer auf elektrischen Betrieb entfielen. Infolge der eingangs erwähnten Verlängerungen bestehender Linien hat sich bis zum Jahresschluss der Umfang unseres Betriebsnetzes auf 60,698 Kilometer erweitert. Hiervon entfallen

1. 20,087 Kilometer auf reine Oberleitungsstrecken,
2. 28,714 " " solche mit gemischtem Oberleitungs- und Accumulatoren-Betrieb,
und hiervon wieder a) 19,861 Kilometer mit Oberleitung,
b) 8,853 " mittels Accumulatoren,
3. 11,897 " " gemischtem Ober- und Unterleitungsbetrieb
und zwar a) 11,420 Kilometer mit Oberleitung,
b) 0,477 " mittels unterirdischer Stromzuführung.

zusammen 60,698 Kilometer wie oben.

Die geleisteten Wagenkilometer vertheilen sich wie folgt:

1. 1 141 464 Wagenkilometer im Pferdebetrieb,
2. 2 007 898 " im reinen Oberleitungsbetrieb,
3. a) 4 252 426 " im Accumulatoren-Betrieb mit Oberleitung,
b) 1 804 627 " in demselben, automobil,
4. a) 2 907 973 " im gemischten Ober- und Unterleitungsbetrieb mit Oberleitung,
b) 154 162 " in demselben mittels Unterleitung,

zusammen 12 268 550 Wagenkilometer.

Aus der Uebersichtstabelle auf den Seiten 20/21 sind die Längen der einzelnen Linien, die Zahl der regelmässig darauf verkehrenden Wagen und die mit ihnen durchfahrenen Kilometer, sowie die Anzahl der beförderten Personen und die auf den einzelnen Linien erzielten Einnahmen, verglichen mit den vorangegangenen Jahren, ersichtlich.

Am Schlusse des Berichtsjahres standen im Ganzen 1393 Personen im Dienste der Gesellschaft gegen 1403 am Schlusse des Vorjahres. Die nur vorübergehend beschäftigten Arbeiter sind hierbei nicht inbegriffen. Die kleine Verminderung der Gesamtzahl entfällt auf die durch Aufgabe des Pferdebetriebes entbehrlich gewordenen Wärter und Schmiede etc., während die Zahl der angestellten Schaffner um 43 Mann gestiegen ist.

Von den im Berichtsjahre beförderten 48 186 779 Personen hatten 36 474 511 Personen Fahrscheine

$\frac{11\ 912\ 268 \cdot 100}{48\ 186\ 779} = 24,72\%$

gelöst, während die übrigen 11 712 268 sich aus Zeit- und Freikarten-Inhabern und solchen Personen zusammenstellten, welche mit Umsteigefahrscheinen die zweite Fahrt ausführten.

Die Einnahme aus den verschiedenen Arten von Abonnements betrug Mk. 388 288,16, wovon Mk. 86 625,25 auf das Jahr 1901 zu übertragen sind.

Der Absatz der **Fahrscheine** vertheilt sich auf die verschiedenen Sorten wie folgt:

25 092 332	Fahrscheine à 10 Pf.	=	Mk. 2 509 233,20
42 745	„ (Loschwitz-Blasewitz) à 7 bzw. 8 Pf.	=	„ 3 280,14
8 472 265	„ à 15 Pf.	=	„ 1 270 839,75
2 111 718	„ „ 20 „	=	„ 422 343,60
516 138	„ „ 25 „	=	„ 127 956,50 ^{*)}
239 313	„ „ 30 „	=	„ 70 176,70 ^{**)}
<u>36 474 511 Fahrscheine für zusammen</u>			<u>Mk. 4 403 829,89</u>

Im Durchschnitt wurden täglich 132 019 Personen befördert und dafür Mk. 12 844,65 vereinnahmt gegen 115 283 Personen mit Mk. 11 842,61 Einnahme im Vorjahre.

Der verkehrsreichste Tag des Jahres während der Giltigkeit des alten (höheren) Tarifs war Montag der 4. Juni (2. Pfingstfeiertag), an welchem (mit Ausschluss der Lössnitzbahn) 200 887 Personen befördert und Mk. 23 349,33 vereinnahmt wurden, während nach Inkrafttreten des neuen Tarifs Sonntag, der 16. September, den grössten Verkehr aufzuweisen hatte mit einer Beförderung von 206 960 Personen und einer Tageseinnahme von Mk. 20 301,88. Hieraus ist ersichtlich, wie unter der Wirkung des neuen Tarifs die Personenbeförderung um 6073 zugenommen hat, die Tageseinnahme aber um Mk. 3047,50 zurückgegangen ist, während zur Bewältigung des stärkeren Verkehrs 26 Wagen mehr als am 2. Pfingstfeiertag in Betrieb gestellt werden mussten.

Weniger nachtheilig beeinflusst dagegen der neue Tarif die Einnahme an Wochentagen, weil an denselben seitens der Fahrgäste nicht wie an Sonn- und Feiertagen vorwiegend längere, sondern vielfach auch kürzere Strecken zurückgelegt werden. Am deutlichsten kommt die Wirkung der Fahrpreisverbilligung zum Ausdruck durch den Nachweis, dass zur Erlangung gleicher Wocheneinnahmen wie aus der Zeit des alten Tarifs jetzt eine wöchentliche Mehrbeförderung von 93 000 Personen gegen früher nöthig ist.]

Als verkehrsärmster Tag ist Freitag (Charfreitag) der 13. April mit einer Beförderung von nur 89 202 Personen und einer Tageseinnahme von Mk. 8990,15 zu verzeichnen.

Nach den verschiedenen Monaten des Jahres vertheilt sich der Umfang des Verkehrs und der damit erzielten Einnahmen in folgender Weise:

Monat.	Beförderte Personen.	Einnahmen.
Januar	3 538 187	Mk. 365 143,37
Februar	3 236 827	„ 318 056,92
März	3 576 203	„ 348 394,27
April	3 808 155	„ 408 140,78
Mai	3 880 957	„ 399 369,65
Juni	4 125 145	„ 419 163,57
Juli	4 079 899	„ 415 928,—
August	4 301 093	„ 395 413,05
September	4 447 924	„ 413 331,16
October	4 553 324	„ 435 793,81
November	4 090 355	„ 368 297,01
December	4 548 710	„ 401 265,51
	<u>48 186 779</u>	<u>Mk. 4 688 297,10</u>

^{*)} Mk. 129 034,50 abzüglich Mk. 1078,— } Ausgleich an Lössnitzbahn.
^{**)} „ 71 793,00 „ „ 1617,20 }

III. Betriebsmittel.

a) Wagen.

Unser Wagenpark hat im Berichtsjahre eine Vermehrung von
 32 Motorwagen mit Accumulatoren
 31 dergleichen ohne „
 13 neuen Anhängewagen

erfahren. Ausserdem wurden 37 Pferdebahnwagen durch Umbau in Anhängewagen umgeändert und mit magnetischen Bremsen sowie elektrischer Lichteinrichtung versehen. Die hierfür gemachten Aufwendungen betragen Mk. 978 827,82.

Der gesammte Besitz an rollendem Material bestand am 31. Dezember 1900 aus

262 Motorwagen und zwar

27 Motorwagen mit Accumulatoren und einem Motor,
 98 „ „ „ „ zwei Motoren,
 56 „ „ einem Motor ohne Accumulatoren,
 81 „ „ zwei Motoren,

10 dergleichen im Ausbau begriffen,

118 geschlossene Anhängewagen,

24 offene Anhängewagen,

32 Pferdebahnwagen, deren Umbau in Anhängewagen noch zu erfolgen hat,

zusammen 446 Strassenbahnwagen.

Hierzu kommen noch: 7 Salzstreuwagen,

30 Arbeitswagen,

7 Schneebeseitigungsmaschinen,

4 Oberleitungs-Thurmwagen,

4 Wasser- und Sprengwagen,

2 Strassen-Kehrmaschinen und

20 sonstige Fahrzeuge.

Der Buchwerth dieses gesammten Materials stellt sich nach Abzug der dafür erfolgten Zuweisungen an den Amortisations- und Erneuerungsfonds auf Mk. 4 474 299,84, wovon Mk. 4 345 810,67 auf Motor- und Anhängewagen entfallen.

Hierüber Wagenpark der Lössnitzbahn:

25 Motorwagen für Oberleitung mit 2 Motoren.

12 geschlossene Anhängewagen,

8 offene Anhängewagen,

2 Oberleitungs-Thurmwagen,

1 Salzstreuwagen,

1 Schneepflug,

mit einem Buchwerthe von Mk. 353 887,57.

b) Pferde.

Bei Beginn des Berichtsjahres bezifferte sich der Bestand auf	521 Stück
Zugekauft wurden	2 „
zusammen	523 Stück.

Hiervon wurden mit der fortschreitenden Einführung des elektrischen Betriebes nach und nach verkauft	506 Stück
--	-----------

Bestand am 31. December 1900	17 Stück,
--	-----------

welche bis auf Weiteres zur Verwendung im Fuhrwesendienst etc. beizubehalten sind.

Der Erlös aus den verkauften Pferden beziffert sich auf Mk. 244 295,75 oder Mk. 482,80 per Stück, während der Buchwerth am 1. Januar 1900 nur Mk. 450 pro Stück betrug, mithin einen Mehrerlös von

Mk. 32,80 per Stück ergeben hat. Der aus dem Verkaufe erzielte Gewinn ist zunächst zur Deckung der infolge Aufhörens des Pferdebetriebes erforderlichen Abschreibung auf Inventarien etc. verwendet und mit dem Restbetrage von Mk. 7687,10 im Gewinn- und Verlust-Conto verbucht worden. Verluste durch Todesfälle im Pferdebestande hatten wir erfreulicher Weise nicht zu verzeichnen.

IV. Baubericht.

a) Hochbauten.

Von den im Vorjahre durch die Erweiterung des elektrischen Betriebes nöthig gewordenen Neuanlagen von Bahnhöfen ist auch diejenige in Nausslitz soweit fertiggestellt worden, dass die Wagenhallen und Werkstätten Ende Juni in Betrieb genommen werden konnten, während die Niederlagen und Verwaltungsräume im laufenden Jahre der Vollendung entgegengeführt werden. Im Berichtsjahre wurden hierfür weitere Mk. 112 036,45 verausgabt.

Nachdem es sich als wünschenswerth erwiesen hat, dass wir den für den Betrieb der Laubegaster Strecke benötigten elektrischen Strom in einer auf unserem Bahnhof Tolkewitz zu errichtenden Centrale selbst erzeugen, haben wir mit der Firma Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co. wegen Auflösung des mit ihr abgeschlossenen Stromlieferungsvertrags eine Vereinbarung getroffen und den Bau eines eigenen Kraftwerks in Angriff genommen.

Die dazu erforderlichen Hochbauten sind im Rohbau vollendet und die Aufstellung der Maschinen soweit fortgeschritten, dass die Inbetriebnahme voraussichtlich im April d. J. erfolgen kann.

Bis 31. December sind hierfür Mk. 258 828,33 aufgewendet worden, die Baurechnungen sind aber noch nicht abgeschlossen.

Zur Vervollständigung des aus dem Bilanz-Conto Ersichtlichen geben wir im Nachstehenden eine Zusammenstellung der Areal- und Gebäudewerthe unter Beifügung der Flächengrößen der Grundstücke, bezw. mit Angabe über die Ausnutzung der Gebäude.

Bezeichnung der Grundstücke	Grösse	Buchwerth		Buchwerth		Gesamtwerth		Anzahl	
	des bebauten Areals			der Gebäude		der Bahnhofs- Anlagen		Motor-	Anhänge-
	□ m	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Wagen	
Bahnhof Blasewitz — Neugruna	13 192	247 275	47	370 200	—	617 475	47	73	41
„ Mickten a) eigene Linien	15 400	90 651	34	475 000	—	565 651	34	10 ^{***})	35
„ b) Lössnitzbahn		56 130	— ^{*)}	109 069	18 ^{*)}	165 199	18 ^{*)}		
„ und Bauland Tolkewitz	90 930	472 527	84	450 000	—	922 527	84	77	51 16 ^{**})
„ „ Nausslitz	17 440	266 254	70	160 700	—	426 954	70	38	8 10 ^{**})
„ Bühlau	19 644	162 742	81	198 300	—	361 042	81	18	7
ehemaliges Bahnhofsgrundstück in Vorstadt Striesen	8 440	97 078	17	183 700	—	280 778	17		
desgl. in Löbtau	12 950	106 806	33	113 600	—	220 406	33		
Bauland in Obergohlis	22 708	60 658	65 ^{†)}	—	—	60 658	65		
Hierüber: Besitzantheil in Flur Plauen bei Dresden	200 704	1 560 125	31	2 060 569	18	3 620 694	49		
	3 10 000	100 000	—	—	—	100 000	—		
Gesamter Grundbesitz	210 704	1 660 125	31	2 060 569	18	3 720 694	49		

^{*)} Anlagewerthe der Lössnitzbahn. ^{**}) Pferdebahnwagen, theils im Umbau. ^{***}) Motorwagen im Ausbau.

[†]) Nach Abzug von 60 000 Mk. unbezahlter Kaufgelder.

b) **Bahnbauten.**

Die Bahnanlagen der Gesellschaft bestanden am 1. Januar 1900, einschliesslich der der Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft miteigenthümlich gehörigen 5584,82 Gleismeter aus . . . 113 007,63 Gleis Metern.

Dieselben wurden um folgende Anlagen vermehrt:

im Bischofsweg und der Hechtstrasse (einschliesslich 914 Meter von der Deutschen Strassenbahn gekauft)	2 780,74	Gleismeter
zur Fertigstellung in der Münchnerstrasse	1 748,39	„
Ausbau des Doppelgleises in der Flur Nausslitz	694,20	„
Einfahrt und Wagenhalle Bahnhof Nausslitz	1 175,14	„
Wagenhalle im Bahnhof Mickten einschliesslich Schiebebühne	206,50	„
desgleichen in den Bahnhöfen Tolkewitz und Bühlau	136,55	„
	<u>zusammen</u>	6 741,52 Gleismeter.

Abgang durch Gleisbeseitigung in Höfen und Wagenhallen der früheren Bahnhöfe Dresden-Neustadt,

Löbtau und Vorst. Striesen	1 961,80	„	4 779,72 Gleismeter.
			Bestand am 31. December 1900 117 787,35 Gleismeter.

An grösseren Erneuerungen bestehender Gleisanlagen wurden im Berichtsjahre ausgeführt:

zur Fertigstellung in der Königsbrückerstrasse	2 484,10	Gleismeter
in der Ammonstrasse und dem Plauenschen Platz	493,15	„
in der Annenstrasse und Falkenstrasse	810,70	„
in der Reichsstrasse	307,80	„
	<u>zusammen</u>	4 095,75 Gleismeter.

In das Miteigenthum der Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft durch Zahlung der Hälfte des Werthes sind übergegangen:

am Neumarkt	60,90	Gleismeter
in der Moritzstrasse	403,—	„
in der Ammonstrasse	459,90	„
	<u>zusammen</u>	923,80 Gleismeter,

wodurch sich der gemeinschaftliche Besitz auf 6652,62 Gleismeter erhöht hat.

V. **Bemerkungen zur Bilanz.**a) **Areal-Conto.**

Unser Arealbesitz ist um ein in Flur Obergohlis gelegenes Grundstück in der Grösse von 22708 Quadratmetern vermehrt worden. Die Anschaffungskosten dafür betragen 120 658 Mk. 65 Pf., wovon 60 000 Mk. als unbezahlte Kaufgelder auf dem Grundstücke hypothekarisch eingetragen sind.

Dieses Areal ist zum Theil bestimmt, der Errichtung einer Bahnhofsanlage für die Schmalspurbahn Dresden(Cotta)—Cossebaude—Kötzschenbroda zu dienen. Der grössere Theil davon wird seiner Zeit als Baustellen-Areal verfügbar sein.

b) **Anleihe-Conto, II. Emission.**

Zur Deckung des Geldbedarfs beschlossen die Verwaltungsorgane der Gesellschaft, eine Anleihe von 4 Millionen Mark mit einem den Zeitverhältnissen entsprechenden Zinssatze von $4\frac{1}{2}\%$, aufzunehmen.

Die Hälfte derselben wurde von der Dresdner Bank zu Dresden zum Kurse von 98% fest übernommen mit der Verpflichtung, die gesammte Anleihe ohne weitere Kosten an der Dresdner Börse einzuführen. Das entstandene Disagio beabsichtigen wir durch den bei freihändigem Verkaufe der restlichen 2 Millionen Mark zu erzielenden Agio-Gewinn zu amortisiren.

c) Werthpapiere und Cautions-Effecten-Conto.

Unser Besitz an Wertheffecten setzt sich wie folgt zusammen:

	Cours	Buchwerth	
		Mk.	Pf.
1. Werthpapiere-Conto			
222 000 Mk. Strassenbahn Hannover-Actien	84,75	188 145	—
2. Cautions-Effecten-Conto			
181 600 Mk 3 $\frac{1}{2}$ % Sächsische Rente	84,65	153 724	40
73 100 „ 3 $\frac{1}{2}$ % Deutsche Reichs-Anleihe	97,40	71 199	40
14 100 „ 3 $\frac{1}{2}$ % Sächsische Staats-Anleihe	98,90	13 857	75
600 „ 3 $\frac{1}{2}$ % Preussische Consols	97,00	582	—
3 000 „ Sparkasseneinlage	—	3 000	—
		242 363	55

d) Amortisations- und Erneuerungsfond.

Der Umbau unserer Pferdebahnwagen in Motor- und Anhängewagen ist nunmehr bis auf restliche 32 Stück abgeschlossen. Nachdem die dadurch entstandenen Kosten soweit dem Betriebe belastet worden sind, dass der Zeitwerth der Wagen dem Buchwerthe entspricht, haben wir eine Zuweisung an den Amortisations- und Erneuerungsfond in Höhe von

73 285 Mk. — Pf.

als ausreichend erachtet.

Weiterhin sind diesem Fond

216 777 Mk. 50 Pf.

als Amortisationsquote für das Bahnbau-Conto zugewiesen worden, sodass er sich nunmehr auf

601 000 Mk.

bezieht.

e) Creditoren.

Die Creditoren enthalten zunächst folgende grössere Beträge:

182 598 Mk. 35 Pf. für Wagenausrüstungen,

101 572 „ 99 „ Guthaben des Staatsfiscus an den Betriebseinnahmen der Lössnitzbahn pro 1900,

98 963 „ 41 „ Zahlung an den Ausgleichsfonds pro 1900,

61 998 „ 24 „ Stromrechnung des Rathes zu Dresden pro December 1900,

129 885 „ 08 „ Concessionsabgabe an die Stadt Dresden pro 1900,

86 625 „ 25 „ Uebertrag von Einnahmen aus Zeitfahrkarten auf das nächste Rechnungsjahr,

während sich der Rest aus Rechnungen für Lieferungen zusammensetzt, welch' letztere zum wesentlichen Theile wieder als Waarenbestände in der Inventur erscheinen.

Die rückständigen Forderungen konnten noch nicht zum Ausgleich gebracht werden, weil sie theils Beträge darstellen, die als Garantiesummen auf Lieferungen erst später fällig werden, theils die schuldigen Summen erst auf Grund der Jahresabschlüsse festzustellen waren.

VI. Betriebsrechnung und Statistik.

Die Betriebsrechnung weist in den Ausgaben eine der Vermehrung des Betriebes entsprechende Erhöhung auf. Nur die Kosten für den Pferdebetrieb sind mit Rücksicht auf den abgekürzten Zeitraum des Bestehens wesentlich niedriger.

Wir geben nachstehend eine Specification sowohl der Einnahmen als auch der Ausgaben und fügen eine Darstellung bei, wie sich beide auf den durchfahrenen Wagenkilometer vertheilen.

A. Betriebseinnahmen.

	Im Ganzen		Durchschnitt pro Wagenkilometer			
	Mk.	Pf.	Pferde- betrieb		Elektrischer Betrieb	
			Pf.	Pf.	Pf.	Pf.
1. Fahrscheine, Zeitfahrkarten etc.						
a) Pferdebetrieb	559 526	67				
b) Elektrischer Betrieb	4 128 770	43				
2. Posttaschenbeförderung	3 134	80				
3. Beförderung von Reclameplacaten	7 881	80				
Sa. der Betriebseinnahmen	4 699 313	70		49,108		37,195

B. Betriebsausgaben.

	Mark	Pf.	Durchschnitt pro Wagenkilometer			
			Pferde- betrieb		Elektrischer Betrieb	
			Pf.	Pf.	Pf.	Pf.
1. Hauptverwaltung.						
a) Gehalte an Direction und Beamte	75 823	13	0,618		0,618	
b) Schreib- und Drucksachen, Porti	4 978	03	0,041		0,041	
c) Reinigung, Heizung und Beleuchtung sowie sonstige Unkosten des Hauptbureaus	4 926	97	0,040		0,040	
hierzu	85 728	13	0,699		0,699	
d) Abschreibung auf Bureau-Inventar	1 374	29	0,011	0,710	0,011	0,710
2. Betriebsdienst.						
I. Allgemeines.						
a) Gehalte des Aufsichtspersonals und der Beamten der Bahnhofs- Verwaltungen sowie der Schaffner und Hofarbeiter	555 400	60	4,527		4,527	
b) Bekleidungsaufwand	23 719	85	0,193		0,193	
c) Fahrscheine	10 882	24	0,089		0,089	
d) Unterhaltung der Bahnhofs-Bureaus, Wartehallen, Dienstwoh- nungen einschl. der Kosten für Beleuchtung, Reinigung und Heizung sowie Schreib- und Drucksachen	17 435	23	0,142		0,142	
hierzu	607 437	92	4,951		4,951	
e) Abschreibung auf Inventar und Beleuchtungs-Anlagen	4 513	98	0,037	4,988	0,037	4,988
II. Pferdebetrieb.						
a) Pferde						
1. Futter und Streu	135 409	Mk. 18 Pf.				
2. Löhne und Bekleidungsaufwand für Kutscher, Futtermeister und Boden- arbeiter etc.	92 083	„ 30 „				
3. Kosten des Hufbeschlags und der Krankenpflege	11 407	„ 91 „				
4. Unterhaltung der Geschirre und des Stall-Inventars	9 605	„ 17 „	248 505	56	21,771	—
b) Unterhaltung der Pferdebahnwagen	9 554	95	258 060	51	0,837	22,608
III. Elektrischer Betrieb.						
a) Kosten des elektrischen Stromes	732 792	70				6,586
b) Unterhaltung der Stromzuführungs-Anlagen						
1. Gebühr an den Rath zu Dresden	79 811	Mk. 33 Pf.				
2. Unterhaltung der eigenen Anlagen	4 984	„ 76 „	84 796	09		0,762
c) Fahrdienst						
1. Löhne an das Fahrpersonal	367 338	Mk. 81 Pf.				
2. Bekleidungsaufwand	16 352	„ 05 „	383 690	86		3,448
Seitenbetrag:	1 201 279	65	957 114	83	28,306	5,698

	Mark	Pf.	Im Ganzen		Durchschnitt pro Wagenkilometer			
			Mk.	Pf.	Pferdebetrieb		Elektrischer Betrieb	
					Pf.	Pf.	Pf.	Pf.
d) Unterhaltung der Motor- und Anhängewagen	Uebertrag: 1 201 279	65	957 114	83		28,306		5,69
1. Löhne und Materialien für Unterhaltung der Wagenkasten und elektromotorischen Ausrüstungen	216 200 Mk. 73 Pf.							
2. Desgl. der Accumulatoren und der Batterieräume	71 139 „ 27 „						2,869	
3. Desgl. d. Inventars u. d. Werkstätten	31 951 „ 60 „	319 291 60					0,121	
e) Material-Verwaltung		13 517 17					0,220	
f) Sicherheitsdienst		24 525 07					14,006	
hierzu		1 558 613 49						
g) Rückstellung für den Amortisations- und Erneuerungsfonds auf den Werth der Wagen		73 285 —					0,658	
h) Abschreibung auf den Werth der Stromzuführungs-Anlagen		15 092 11					0,135	
i) „ „ „ „ Maschinen		14 506 30					0,130	
k) „ „ „ „ des Inventars		6 853 60	1 668 350	50			0,062	14,99
3. Unterhaltung der Gleise und des Bahnkörpers.								
a) Reparaturen								
1. Erstattungen an die Königl. und städtischen Bauämter	85 800 Mk. 90 Pf.							
2. Eigene Reparaturkosten einschliessl. Unterhaltung des Strecken-Inventars	37 331 „ 44 „	123 132 34			1,004		1,004	
b) Reinigung								
1. Reinigungs-Gebühr an den Rath zu Dresden	16 068 Mk. 85 Pf.							
2. Löhne an Streckenwärter und Material-Verbrauch	54 763 „ 12 „	70 831 97			0,577		0,577	
c) Schnee-beseitigung		10 016 47			0,082		0,082	
hierzu		203 980 78			1,663		1,663	
d) Rückstellung für den Amortisations- und Erneuerungsfonds auf den Werth der Bahnanlagen		216 777 50			1,767		1,767	
e) Abschreibung auf den Werth des Strecken-Inventars		2 346 65	423 104	93	0,019	3,449	0,019	3,44
4. Gebäude-Unterhaltung.								
a) Gesammter Unterhaltungs-Aufwand		10 403 30			0,085		0,085	
b) Abschreibung auf den Werth der Gebäude		14 049 73	24 453	03	0,114	0,199	0,114	0,19
5. Versicherung und Wohlfahrts-Einrichtungen.								
a) Unfallversicherung der Passagiere und Passanten sowie Ersatzleistungen		9 648 34			0,079		0,079	
b) Kranken-, Unfall- und Invaliden-Versicherung des Betriebs-Personals		28 988 19			0,236		0,236	
c) Sonstiges		5 509 54	44 146	07	0,045	0,360	0,045	0,30
6. Steuern.								
Einkommensteuern und Grundstücksabgaben			66 709	90		0,544		0,54
7. Gerichts- und allgemeine Unkosten.			5 184	—		0,042		0,04
Sa. der Betriebsausgaben			3 189 063	26		32,900		25,28

3135
 2882
 11 077

Aus vorstehender Statistik ist zu erkennen, dass sich die Ausgaben pro Wagenkilometer im elektrischen Betriebe nicht unwesentlich ermässigen. Andererseits aber sind infolge der kürzeren Wagenfolge und aus den im Eingange dieses Berichts auf Seite 3 näher erläuterten Ursachen auch die Einnahmen pro Wagenkilometer wesentlich niedriger als im Pferdebetriebe. Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben und die Statistik dazu stellt sich wie folgt:

Abschluss der Betriebsrechnung	Im Ganzen		pro Wagen-Kilometer	
	Mk.	Pf.	im Pferde- Betrieb Pf.	im elektrisch. Betrieb Pf.
A. Betriebseinnahmen	4 699 313	70	49,108	37,195
B. Betriebsausgaben (einschl. aller Rückstellungen u. Abschreibungen)	3 189 063	26	32,900	25,285
Ueberschuss (Ueberweisung an das Gewinn- und Verlust-Conto)	1 510 250	44	16,208	11,910

VII. Gewinnvertheilung.

Der verfügbare Ueberschuss beträgt einschliesslich des Saldo-Vortrages aus 1899

1 169 841 Mk. 29 Pf.

Wir beantragen, denselben nach § 11 des Statuts zu verwenden, wie folgt:

1. 4 % auf 12 Millionen Mark Actiencapital	= 480 000 Mk. — Pf.
2. 5 % von dem restlichen Reingewinn von 656 687 Mk 72 Pf.	
Tantième an den Aufsichtsrath	= 32 834 „ 38 „
3. 5 % weitere Dividende auf 12 Millionen Mark Actiencapital	= 600 000 „ — „
4. 1½ % Tantième an die Beamten	= 17 050 „ 31 „
5. An den Unterstützungs-Fond	= 15 000 „ — „
	<u>zusammen 1 144 884 Mk. 69 Pf.</u>
während der Rest mit	24 956 „ 60 „
auf neue Rechnung vorzutragen sein würde	Sa. wie oben.

Dresden, am 21. Februar 1901.

Der Vorstand.

Paul Clauss.

Bemerkungen des Aufsichtsraths.

Der unterzeichnete Aufsichtsrath hat den vorstehenden Bericht geprüft und spricht zu demselben in allen Theilen seine Billigung und sein Einverständniss aus.

Zugleich bestätigt der Aufsichtsrath, dass er die angefügte Bilanz, wie das Gewinn- und Verlust-Conto, nachdem dieselben durch einen sachverständigen Bücher-Revisor geprüft worden sind, auch seinerseits in Ordnung und mit den Büchern der Gesellschaft in Uebereinstimmung gefunden hat und beantragt demgemäss:

den Bericht und das Rechnungswerk zu genehmigen,

der vorgeschlagenen Vertheilung des Reingewinnes zuzustimmen und

die Entlastung der Verwaltungsorgane auszusprechen.

Dresden, den 28. Februar 1901.

Der Aufsichtsrath.

Wm. Knoop,

Vorsitzender.

Activa.

Bilanz-

1900. 31. Decbr.		Mark	Pf.	Mark	Pf.
	Areal-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	1 531 723	76		
	„ Arrondirung des Bahnhofsareals in Tolkewitz	11 612	90		
	„ Arealankauf in Obergohlis	60 658	65	1 603 995	31
	Gebäude-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	1 669 000	—		
	„ Aufwendungen 1900	296 549	73		
		1 965 549	73		
	Per Abschreibung	14 049	73	1 951 500	—
	Bahnanlage-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	9 160 632	71		
	„ Neu- und Umbauten 1900	801 454	22		
		9 962 086	93		
	Per Erstattung der Deutschen Strassenbahn-Gesellschaft für Gleismitbenutzung	45 289	99	9 916 796	94
	Stromzuführungs-Anlagen für den Strassenbahnbetrieb.				
	An Saldo-Vortrag	144 900	—		
	„ Aufwendungen 1900	5 192	11		
		150 092	11		
	Per Abschreibung	15 092	11	135 000	—
	Stromzuführungs-Anlagen für Maschinenbetrieb und Licht- bedarf, sowie Telephon-Anlagen.				
	An Saldo-Vortrag	25 800	—		
	„ Aufwendungen 1900	15 083	70		
		40 883	70		
	Per Abschreibung	4 083	70	36 800	—
	Wagen-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	3 664 417	02		
	„ Aufwendungen 1900	978 827	82	4 643 244	84
	Pferde-Conto.				
	An 17 Pferde à Mk. 450			7 650	—
	Geschirre-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	5 000	—		
	„ Aufwendungen 1900	3 155	23		
		8 155	23		
	Per Erlös für verkaufte Geschirre . . . 2 130 Mk. — Pf.				
	„ Abschreibung 6 024 „ 23 „	8 154	23	1	—
	Uniformen und Ausrüstung des Betriebs-Personals.				
	An Saldo-Vortrag	65 700	—		
	„ Aufwendungen 1900 nach Abzug der Beiträge der uniformirten Beamten	82 765	82		
		148 465	82		
	Per Abschreibung	49 465	82	99 000	—
	Seitenbetrag:			18 393 988	09

Activa.

Bilanz-

1900. 31. Decbr.		Mark	Pf.	Mark	Pf.
	Uebertrag:			18 393 988	09
	Maschinen-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	128 800	—		
	„ Anschaffungen 1900	152 106	30		
		280 906	30		
	Per Abschreibung	14 506	30	266 400	—
	Inventar-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	87 600	—		
	„ Anschaffungen 1900	23 404	82		
		111 004	82		
	Per Abschreibung	11 004	82	100 000	—
	Werthpapiere-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	252 520	—		
	Per verkaufte Mk. 14 000 Strassenbahn Hannover-Actien 13 512 Mk. 30 Pf.				
	„ Coursverlust 50 862 „ 70 „	64 375	—	188 145	—
	Cautions-Effecten-Conto.				
	An Saldo-Vortrag	248 582	81		
	Per Abgang 4 997 Mk. 36 Pf.				
	„ Coursverlust 1 221 „ 90 „	6 219	26	242 363	55
	Anlagewerthe der Lössnitzbahn			571 014	92
	Diverse Bankguthaben			1 123 223	47
	Disagio-Conto			38 723	60
	Vorräthe an Betriebs-Materialien lt. Inventur vom 31. December 1900			503 055	62
	Diverse Debitoren			116 902	37
	Cassen-Bestand			24 629	25
	Antheil am Ausgleichsfonds der Deutschen Strassenbahn- Gesellschaft.				
	Unser Antheil	228 595	12	—	—
				21 568 445	87

Dresden, den 31. Januar 1901.

Dresdner

Nach vorgenommener Prüfung der Belege und Bücher der Gesellschaft bescheinige ich hiermit die
Dresden, am

Conto.

Passiva.

1900. 31. Decbr.	Uebertrag:	Mark	Pf.	Mark	Pf.
				21 568 445	87
				21 568 445	87

Strassenbahn.

Der Vorstand.
Paul Clauss.

ordnungsmässige Führung der Bücher und die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit denselben.
28. Februar 1901.

August Greger.

Debet.

Gewinn- und

1900.		Mark	Pf.	Mark	Pf.
31. Decbr.	An Anleihe-Zinsen:				
	Zinsen für die 4 %ige Anleihe (I. Emission) . . .	75 867	60		
	" " " 4 1/2 %ige Anleihe (II. Emission) . . .	68 163	75	144 031	35
	„ Unkosten der Anleihe (II. Emission)			11 888	40
	„ Coursverluste an Werthpapieren			52 084	60
	„ Erfüllung des Betriebsvertrags			98 963	41
	„ Concessions - Abgaben:				
	1. an den Rath zu Dresden	142 391	—		
	2. an andere Behörden	4 024	46	146 415	46
	„ Abschreibung auf die Anlagewerthe der Lössnitzbahn			19 720	30
	„ Bilanz-Conto:				
	Saldo-Vortrag aus 1899	33 153	57		
	Reingewinn aus 1900	1 136 687	72	1 169 841	29
				1 642 944	81

Dresden, den 31. Januar 1901.

Dresdner

Nach vorgenommener Prüfung der Belege und Bücher der Gesellschaft bescheinige ich hiermit die
Dresden, am

Verlust-Conto.

Credit.

1900.		Mark	Pf.	Mark	Pf.
31. Decbr.	Per Saldo-Vortrag			33 153	57
	„ Betriebs-Rechnung.				
	Betriebs-Einnahmen	4 699 313	70		
	„ Ausgaben	3 189 063	26	1 510 250	44
	„ Mieth- und Pachtzinsen			982	02
	„ Capitalzinsen			50 033	26
	„ Amortisations- und Verzinsungsquote aus dem Pacht- vertrage über die Lössnitzbahn:				
	a) Amortisation	19 720	30		
	b) Verzinsung	21 118	12	40 838	42
	„ Gewinn aus dem Verkauf von Pferden			7 687	10
				1 642 944	81

Strassenbahn.

Der Vorstand.

Paul Clauss.

ordnungsmässige Führung der Bücher und die Uebereinstimmung des vorstehenden Gewinn- und Verlust-Conto mit denselben.
28. Februar 1901.

August Greger.

Vergleichende Uebersicht über die Betriebs-Ergebnisse der einzelnen Linien in den Jahren 1900 u.

Linie	Länge der Linie	Anzahl													
		der Fahrten				der laufenden Wagen						der Wagen-			
		elektrischer Betrieb		Pferde-		Wochentags		Sonntags		Pferdebahn		Motor		Anhänger	
		pr. Jahr	pr. Tag	pr. Jahr	pr. Tag	Motor	Anhänger	Motor	Anhänger	ein- spännig	zwei- spännig	pr. Jahr	pr. Tag	pr. Jahr	pr. Tag
Postplatz — Plauen ¹⁾	1900 3 400	—	—	80 548	447	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—
	1899 3 400	—	—	160 090	439	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—
Wölfnitz — Postplatz ²⁾	1900 4 140	—	—	103 352	488	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—
	1899 4 140	—	—	175 396	481	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—
Arsenal — Hauptbahnhof ³⁾	1900 5 420	—	—	85 664	479	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—
	1899 5 420	—	—	149 965	411	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—
Waldschlösschen — Postplatz	1900 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1899 4 000	—	—	58 778	259	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—
Neust. Bahnhof — Georgplatz	1900 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1899 2 697	—	—	92 234	279	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—
Mickten — Postplatz	1900 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1899 4 367	—	—	82 788	360	—	—	—	—	—	12 1/2	—	—	—	—
Eibberg — Schäferstrasse bez. Striesen — Hoffmannstrasse	1900 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1899 3 050	—	—	157 494	590	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—
Omnibus Striesen — Seidnitz	1900 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1899 2 740	—	—	1 772	30	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
name und Durchschnitt des Pferdebetriebes	1900 12 960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	—
	1899 12 960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	—
											21	62 1/2	—	—	—
											83 1/2	—	—	—	—
Blasewitz } — Reichenbachstrasse bez. Loschwitz } — Plauen	1900 7 845	337 478	925	—	—	25	15	31	19	—	—	1 627 637	4460	903 118	2474
	1899 bez. 9 218 7 845	350 020	959	—	—	25	15	—	—	—	—	1 618 979	4436	931 948	2553
Waldschlösschen — Strehlen bez.	1900 8 250	176 616	484	—	—	18 1/2	6 1/2	24	11	—	—	1 266 291	3469	226 569	621
	1899 8 440	59 806	433	—	—	18	3	—	—	—	—	485 341	3517	35 661	259
Georgplatz bez. Albertplatz — Strehlen	1899 6 130	91 240	402	—	—	14	—	—	—	—	—	543 840	2396	—	—
Alaunplatz — Georgplatz bez. Hechtstrasse — Georgplatz	1900 3 440	154 909	424	—	—	10 1/2	—	15	—	—	—	634 093	1737	—	—
	1899 bez. 4 990 3 420	154 737	424	—	—	9	—	—	—	—	—	538 528	1475	—	—
Striesen — Altmarkt bez. Laubegast — { Altmarkt bez. Friedrichst. Bahnhof bez. Hamburgerstrasse	1900 10 224	319 296	875	—	—	28	18	41	30	—	—	2 044 456	5601	1 051 895	2882
	1899 bez. 11 897 3 450	270 628	741	—	—	18	8 1/2	—	—	—	—	1 293 792	3545	496 065	1360
	1899 bez. 8 050 10 224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blasewitz — { Laubegast bez. Johannsfriedhof bez. Hartmannstrasse	1900 1 840	75 666	207	—	—	2	—	2	—	—	—	139 632	383	73	—
	1899 bez. 2 520 1 840	77 705	213	—	—	3	—	—	—	—	—	208 061	570	9	—
Oschatzerstrasse — Postplatz	1900 3 459	282 732	775	—	—	14 1/2	9 1/2	18	15	—	—	673 034	1844	332 562	911
	1899 4 367	86 234	639	—	—	14	7	—	—	—	—	298 603	2212	79 055	586
Neust. Bahnhof — Georgplatz	1900 2 367	118 258	324	—	—	6 1/2	—	7	—	—	—	286 436	785	—	—
	1899 2 370	9 900	291	—	—	6 1/2	—	—	—	—	—	23 873	702	—	—
Waldschlösschen — Bühlau	1900 5 717	86 538	237	—	—	7 1/2	1 1/2	13	6	—	—	443 953	1216	33 622	92
	1899 5 747	28 260	214	—	—	7	—	—	—	—	—	159 786	1210	—	—
Arsenal — Hauptbahnhof ⁴⁾	1900 5 420	135 465	728	—	—	16	9	16	14	—	—	530 575	2853	205 767	1106
	1899 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Postplatz — Plauen ⁵⁾	1900 3 400	99 428	537	—	—	11 1/2	—	14	—	—	—	316 966	1713	6 018	33
	1899 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wölfnitz — Postplatz ⁶⁾	1900 4 140	92 850	607	—	—	14	5 1/2	15	8	—	—	351 254	2296	53 135	347
	1899 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
name und Durchschnitt des elektr. Betriebes	1900 60 698	—	—	—	—	154	65	194	103	—	—	8 314 327	22779	2 812 759	7706
	1899 44 253	—	—	—	—	219	—	297	—	—	—	5 170 803	14167	1 542 738	4227
						114 1/2	33 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—
						148	—	—	—	—	—	—	—	—	—
name und Durchschnitt des Pferde- und elektrischen Betriebes zusammen	1900 60 698	—	—	—	—	154	65	194	103	—	—	8 314 327	22779	2 812 759	7706
	1899 57 213	—	—	—	—	114 1/2	33 1/2	—	—	—	—	5 170 803	14167	1 542 738	4227
	1898 57 199	—	—	—	—	62 1/2	16 1/2	—	—	—	—	3 963 973	10860	1 009 340	2765
	1897 53 975	—	—	—	—	55 1/2	16 1/2	—	—	—	—	3 431 202	9401	969 013	2655
	1896 52 970	—	—	—	—	40	16	—	—	—	—	1 803 709	4942	530 717	1454
	1895 54 320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1894 54 320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1893 50 580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1892 49 460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1891 46 060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Pferdebetrieb bis 29. Juni. 2) Pferdebetrieb bis 31. Juli. 3) Pferdebetrieb bis 28. Juni. 4) Seit 29. Juni elektrisch. 5) Seit 30. Juni elektrisch.

1899 und Zusammenstellung dieser durchschnittlichen Ergebnisse aus den Jahren 1891—1900.

Kilometer								Einnahmen										Lit		
einspännig zweispännig Pferdebahn				in Summe elektrischer Pferde- Betrieb				der laufenden Pferde		der Fahrgäste		pr. Jahr		pr. Tag		pr. Pferd u. Tag			pr. Wagen u. Kilometer	
pr. Jahr	pr. Tag	pr. Jahr	pr. Tag	pr. Jahr	pr. Tag	pr. Jahr	pr. Tag	ein- spännig	zwei- spännig	pr. Jahr	pr. Tag	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.		Mk.	Pf.
—	—	268 735	1493	—	—	268 735	1 493	—	128	1 365 965	7 589	130 914	45	727	30	5	68	—	49	Pferdebetrieb.
—	—	557 357	1527	—	—	557 357	1 527	—	121	2 817 680	7 720	282 423	20	773	76	6	34	—	51	
—	—	420 858	1985	—	—	420 858	1 985	—	138	2 067 787	9 754	206 928	37	976	08	7	07	—	49	
—	—	726 162	1990	—	—	726 162	1 990	—	126	3 620 446	9 919	350 449	55	960	14	7	62	—	48	
—	—	451 871	2524	—	—	451 871	2 524	4	202	2 175 412	12 153	221 683	85	1 238	46	6	01	—	49	
—	—	815 341	2234	—	—	815 341	2 234	4	171	4 363 114	11 954	448 657	60	1 229	20	7	02	—	55	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	243 886	1074	—	—	243 886	1 074	3	78	1 240 765	5 466	128 471	90	565	96	6	99	—	53	
252 409	763	—	—	—	—	252 409	763	42	—	707 210	2 137	64 503	85	194	88	4	64	—	26	
—	—	358 793	1560	—	—	358 793	1 560	3	116	1 872 586	8 142	201 588	80	876	47	7	37	—	56	
482 785	1808	—	—	—	—	482 785	1 808	76	—	2 246 075	8 412	203 383	50	761	74	10	02	—	42	
—	—	4 844	82	—	—	4 844	82	—	8	10 618	180	1 228	25	20	82	2	60	—	25	
—	—	1 141 464	5384	—	—	1 141 464	5 384	4	468	5 609 164	26 458	559 526	67	2 639	28	5	59	—	49	
785 194	2014	2 706 383	7415	—	—	3 441 577	9 429	128	620	16 878 494	46 242	1 680 706	65	4 604	68	6	16	—	49	
									748											
—	—	—	—	2 530 755	6 934	—	—	—	—	9 727 477	26 651	949 861	70	2 602	36	—	—	—	38	Elektrischer Betrieb.
—	—	—	—	2 550 927	6 989	—	—	—	—	9 983 787	27 353	1 018 361	88	2 790	03	—	—	—	40	
—	—	—	—	1 492 860	4 090	—	—	—	—	5 986 431	16 401	570 787	08	1 563	80	—	—	—	38	
—	—	—	—	521 002	3 775	—	—	—	—	2 103 513	15 243	213 024	20	1 543	65	—	—	—	41	
—	—	—	—	543 840	2 396	—	—	—	—	2 006 709	8 840	206 134	80	908	08	—	—	—	38	
—	—	—	—	634 093	1 737	—	—	—	—	2 369 357	6 491	216 202	50	592	34	—	—	—	34	
—	—	—	—	538 528	1 475	—	—	—	—	2 142 187	5 869	213 826	60	585	83	—	—	—	40	
—	—	—	—	3 096 351	8 483	—	—	—	—	10 818 329	29 639	1 098 966	66	3 010	87	—	—	—	35	
—	—	—	—	1 789 857	4 904	—	—	—	—	6 497 200	17 801	697 566	92	1 911	14	—	—	—	39	
—	—	—	—	139 705	383	—	—	—	—	258 711	709	20 663	07	56	61	—	—	—	15	
—	—	—	—	208 070	570	—	—	—	—	391 438	1 072	36 480	31	99	95	—	—	—	17	
—	—	—	—	1 005 596	2 755	—	—	—	—	4 857 486	13 308	451 356	44	1 236	59	—	—	—	45	
—	—	—	—	377 658	2 798	—	—	—	—	1 581 366	11 714	189 327	60	1 402	43	—	—	—	50	
—	—	—	—	286 436	785	—	—	—	—	836 471	2 292	74 136	—	203	11	—	—	—	26	
—	—	—	—	23 873	702	—	—	—	—	78 155	2 299	7 610	10	223	83	—	—	—	32	
—	—	—	—	477 575	1 308	—	—	—	—	1 275 140	3 494	155 286	50	425	44	—	—	—	33	
—	—	—	—	159 786	1 210	—	—	—	—	415 460	3 147	59 512	45	450	85	—	—	—	37	
—	—	—	—	736 342	3 959	—	—	—	—	3 189 409	17 147	294 263	35	1 582	06	—	—	—	40	
—	—	—	—	322 984	1 746	—	—	—	—	1 524 931	8 243	134 202	55	725	42	—	—	—	42	
—	—	—	—	404 389	2 643	—	—	—	—	1 733 873	11 333	163 044	58	1 065	65	—	—	—	40	
—	—	—	—	11 127 086	30 485	—	—	—	—	42 577 615	116 651	4 128 770	43	11 311	70	—	—	—	37	
—	—	—	—	6 713 541	18 393	—	—	—	—	25 199 815	69 041	2 641 844	86	7 237	93	—	—	—	39	
—	—	1 141 464	5384	11 127 086	30 485	1 141 464	5 384	4	468	48 186 779	132 019	4 688 297	10	12 844	65	5	59	—	38	
785 194	2014	2 706 383	7415	12 268 550	35 869	3 441 577	9 429	128	620	42 078 309	115 283	4 322 551	51	11 842	61	6	16	—	43	
1 206 556	3306	2 824 408	7738	10 155 118	27 822	4 030 964	11 044	174	585	39 627 332	108 568	3 989 481	93	10 930	09	7	27	—	44	
1 363 076	3734	2 650 359	7261	4 973 313	13 626	4 013 435	10 996	191	542	36 413 945	99 764	3 692 097	62	10 115	34	7	38	—	44	
1 544 765	4232	2 683 464	7352	9 004 277	24 669	4 228 229	11 584	261	542	29 079 776	79 671	3 166 024	20	8 674	04	8	06	—	48	
—	—	—	—	4 400 215	12 055	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	8 413 650	23 051	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	2 334 426	6 396	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	6 562 655	17 980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	5 478 319	15 009	—	—	—	—	24 742 039	67 786	2 725 585	88	7 467	36	7	86	—	50	
—	—	—	—	5 111 136	14 003	—	—	—	—	22 568 756	61 832	2 540 433	91	6 960	09	7	47	—	50	
—	—	—	—	4 328 331	12 320	—	—	—	—	19 941 763	54 635	2 284 803	10	6 259	73	7	42	—	51	
—	—	—	—	4 097 403	11 188	—	—	—	—	18 431 361	50 357	2 154 988	90	5 881	94	7	55	—	53	
—	—	—	—	3 690 329	10 110	—	—	—	—	16 762 156	45 923	2 066 648	13	5 662	04	7	86	—	56	

*) Seit 1. August elektrisch.

