Verwaltungsbericht

der

Städtischen Straßenbahn in Dresden

auf die Jahre 1909 und 1910.

Dresden.
Buchdruckerei der Dr. Güntzschen Stiftung
vormals E. Blochmann & Sohn.

Verwaltungsbericht der Städtischen Straßenbahn Dresden

für die Jahre 1909 und 1910.

Am 1. Oktober 1909 traten die von den städtischen Kollegien im Frühjahr 1909 beschlossenen Änderungen in der Linienführung und im Tarife ein.

Da erfahrungsgemäß die Tragweite solcher einschneidenden Veränderungen sich nie im voraus in allen Einzelheiten übersehen läßt, war es notwendig, ihren Erfolg besonders eingehend zu prüfen. Dazu boten die Ergebnisse des 4. Vierteljahres 1909 keine genügende Grundlage, und deshalb war es angezeigt, den Bericht über das Jahr 1909, in dem nur Unvollkommenes und Ungenügendes hätte geboten werden können, mit dem für 1910 zu verbinden.

So interessant nun auch die bisher gemachten nachstehend mitzuteilenden Erfahrungen sind, so wenig bieten sie doch schon in allen Richtungen genügende Grundlagen für endgültige Schlußfolgerungen. Die außerordentlich große Zahl, Verschiedenheit und Flüchtigkeit der sich darbietenden Erscheinungen macht es ungemein schwierig, festzustellen, welche von ihnen als dauernde Werte anzusprechen sind. Es ist deshalb erforderlich, in längerer Betriebszeit zu ermitteln, ob diese Erscheinungen sich auch fortgesetzt wiederholen, so daß daraus alsdann auf den Bestand der in ihnen sich kennzeichnenden Verhältnisse zu rechnen ist.

I. Die Linien- und Tarifänderung.

Zur Beurteilung des Erfolgs der eingetretenen Veränderungen werden diese in knappen Umrissen hier nochmals angeführt.

A. In bezug auf die Linienführung.

Es betrugen

	bis 30. Septbr. 1909	ab 1. Oktober 1909
die Betriebslänge[1])	112,56 km	114,62 km
die Zahl der Linien	25	18
die Gesamtlänge der Linien	159,04 km	161,08 km
die Durchschnittslänge einer Linie	6,36 km	8,95 km

[1]) Der mit Gleisen belegte Straßenzug in der Achse gemessen.

B. In bezug auf den Tarif.

1) Fahrscheintarif.

An Teilstrecken bestanden

	bis 30. Septbr. 1909		ab 1. Oktober 1909	
	Zahl	durchschnittliche Länge	Zahl	durchschnittliche Länge
zu 10 ₰	46	4,4 km	93	4,8 km
zu 15 ₰	17	6,1 km	56	6,4 km
zu 20 ₰	10	8,4 km	30	8,0 km
zu 25 ₰	2	6,8 km	13	9,3 km
zu 30 ₰	2	9,4 km	3	10,5 km

2) Zeitfahrkartentarif.

Der neue Tarif brachte in der Hauptsache folgende Änderungen:

a. Wegfall der Kartensorten für einzelne Linien sowie für die Linienkomplexe mit gerader oder mit ungerader Nummer. Einrichtung der Karten für 4 Teilstrecken auf einer oder 6, 8 oder 10 und mehr Teilstrecken auf einer oder zwei Linien, sowie für 2, 3, 4 usf. bis 10 Zonen.

b. Teilweise geringere Preise für 1-, 3- und 6-Monatskarten.

c. Wegfall der für die Linienkomplexe mit gerader oder mit ungerader Nummer für „den Inhaber" gültigen Schülermonatsfahrscheine.

d. Gestaltung des Schüler- und Lehrlingskartentarifs auf der Grundlage des Volltarifs unter Wegfall der Benutzungsbeschränkung täglich von abends 8 Uhr an und in den Schulferien, sowie unter Ausdehnung der Altersgrenze für die Bezugsberechtigung bis auf das 20. Lebensjahr.

e. Neueinrichtung eines Arbeiterkartentarifs auf der Grundlage des Volltarifs mit Wochenkarten für 12 einfache oder Umsteige-Fahrten mit 50—75 % Fahrpreisermäßigung.

A. Zur Linienänderung.

Daß es gelungen ist, die neue Linienführung den Verkehrsverhältnissen anzupassen, ohne in bestehende Verkehrsgewohnheiten und -beziehungen störend einzugreifen, beweist die Tabelle auf Seite 3.

Aus ihr ergibt sich, daß die Benutzung der Linien, die meist erhebliche Veränderungen erfuhren, mit geringen Schwankungen nach oben oder unten im wesentlichen dieselbe geblieben ist, wie sie früher nachzuweisen war. Die Zahl der auf einem durchfahrenen Wagenkilometer beförderten Personen bewegt sich auf gleicher Höhe wie früher, obgleich, wie ebenfalls aus dieser Tabelle zu ersehen ist, die Zahl der auf einem Kilometer Linienlänge gefahrenen Wagenkilometer allenthalben beträchtlich gestiegen ist. In Rücksicht ist hierbei überdies zu ziehen, daß die Fahrgäste, die in der alten Linienführung mit Umsteigefahrschein je zwei der hier zusammengestellten Linien benutzten, auch zweimal in der Zahl der beförderten Personen gezählt wurden, während sie nach Wegfall der Umsteigenotwendigkeit für denselben Fahrtweg auf der zusammengelegten Linie nur einmal erscheinen.

Der Übergang aus der alten in die neue Linienführung ging ohne jede Störung vonstatten. Die Steigerung der Betriebsleistungen hat auch in den verkehrsreichen Straßen der inneren Altstadt keinerlei Schwierigkeiten für den Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr im Gefolge gehabt.

Wagendichte und Personenbeförderung auf den veränderten Linien.

Linien-Nr.	Auf den Kilometer Linienlänge gefahrene Wagenkilometer	Auf den durchfahrenen Wagenkilometer beförderte Personen	Linien-Nr.	Auf den Kilometer Linienlänge gefahrene Wagenkilometer	Auf den durchfahrenen Wagenkilometer beförderte Personen
1. Oktober 1908 bis 30. September 1909			1. Oktober 1909 bis 30. September 1910		
7	274 525	4,27			
13	290 029	4,46			
durchschn.	281 304	4,35	7	308 533	4,52
15	219 475	4,74			
17	315 576	4,55			
durchschn.	273 459	4,62	15	299 341	4,61
22	171 219	4,33			
30	174 993	3,47			
durchschn.	173 312	3,85	22	221 119	3,79
23	166 981	4,39			
28	102 718	4,22			
durchschn.	134 388	4,33	23	146 723	4,09
5	198 397	3,67	5	198 486	3,77
26	158 216	4,11	26	164 257	4,37
durchschn.	170 399	3,96	durchschn.	181 892	4,04
10	130 004	2,86			
12	63 254	2,80			
14	101 380	2,54			
durchschn.	96 219	2,69	12	116 580	2,88
4	106 769	2,56			
16	98 034	2,82	4	128 012	2,55
25	153 118	3,27	16	139 695	3,61
durchschn.	116 916	2,89	durchschn.	132 929	3,02

B. Zur Tarifänderung.

I. Fahrscheintarif.

1. Die Linienänderung brachte keine nennenswerte Erweiterung des Gleis- und des Liniennetzes, dagegen aber in ausgedehntem Maße die Zusammenlegung kurzer Linien, wie dies aus dem früher angegebenen Vergleich und im einzelnen genauer aus den vergleichenden Betriebsübersichten — Anlage D — zu erkennen ist.

Vom neuen Tarife war daher zu erwarten:

a. infolge Verkürzung einer größeren Anzahl von Tarifstrecken eine Vergrößerung des Fahrscheinverkaufs in den Sorten zu 15—30 ₰,

b. infolge der Linienzusammenlegung und damit eintretendem Wegfalls von Umsteigenotwendigkeiten eine Verminderung an Umsteigefahrscheinen zu 15 ₰ zugunsten der 10 ₰-Fahrscheine und eine Vermehrung der Umsteigefahrscheine zu 15—30 ₰ durch Erschließung neuer Umsteigemöglichkeiten.

2. An Fahrscheinen wurden verkauft:

₰	v. 1. 10. 08 b. 30. 9. 09		v. 1. 10. 09 b. 30. 9. 10		v. 1. 10. 09 b. 30. 9. 10		
	Stückzahl	%	Stückzahl	%	mehr oder weniger	Stückzahl	%
10	60 313 301	78,627	60 730 849	78,602	mehr	417 548	0,692
15	13 906 609	18,129	12 833 750	16,610	weniger	1 072 859	7,715
20	1 933 329	2,520	2 442 371	3,161	mehr	509 042	26,329
25	413 517	0,539	953 097	1,234	mehr	539 580	130,485
30	141 813	0,185	303 543	0,393	mehr	161 730	114,044
	76 708 569	100,00	77 263 610	100,00	mehr	555 041	0,723

Aus der Tabelle ergibt sich, daß der durch den Wegfall von Umsteigenotwendigkeiten verursachte Ausfall von 15 ₰-Fahrscheinen weit größer war, als er veranschlagt wurde. Nicht allein der unter 1a erwähnte Zuwachs aus der Verkürzung der 10 ₰-Strecken ist durch ihn wieder aufgebraucht, sondern selbst der alte Besitzstand an 15 ₰-Fahrscheinen ist zugunsten der 10 ₰-Fahrscheine geschmälert worden, was eine wesentliche Verminderung der Einnahme bedeutet. Ein ungefähres Bild vom Einfluß dieser Linienzusammenlegung erhält man aus dem Vergleich der Umsteigefahrgäste zur Zahl der Fahrscheinfahrgäste, aus denen sie stammen. Es fuhren

	v. 1. 10. 08 b. 30. 9. 09	v. 1. 10 09 b. 30. 9. 10
auf Fahrscheine zu 15—30 ₰	16 395 268	16 532 761
Davon waren Umsteigefahrscheine	14 079 316	12 560 541
= %	85,9	76,0

Andererseits aber läßt dieser Vergleich das große Bedürfnis erkennen, das für die Beseitigung der kurzen Linien bestand und ferner ergibt sich aus ihm, daß die neue Linienzusammenstellung dem allgemeinen Verkehrszuge in zweckmäßigster Weise folgte.

3. Die Einnahmen aus den verkauften Fahrscheinen vergleichen sich wie folgt:

	1. 10. 08 bis 30. 9. 09	1. 10. 09 bis 30. 9. 10
Stückzahl	76 708 569	77 263 610
Einnahme insgesamt.	8 647 689 ℳ	8 815 959 ℳ
Einnahme pro Fahrschein	11,273 ₰	11,410 ₰

Die Einnahme pro Fahrschein blieb also annähernd dieselbe wie früher. Im Durchschnitt hat erst der 36. Fahrgast 5 ₰ Fahrgeld mehr entrichtet als früher.

Auch die Heraushebung der nur an den Sonn- und Festtagen verkauften Fahrscheine, die erfahrungsgemäß für längere Fahrten gelöst werden, als wochentags, zeigt das gleiche Bild.

Es wurden verkauft

	an 63 Sonntagen zwischen 1. 10. 08 und 30. 9. 09		an 61 Sonntagen zwischen 1. 10. 09 und 30. 9. 10	
	Stückzahl	%	Stückzahl	%
10 ₰-Fahrscheine	11 626 913	72,01	11 684 196	71,33
15 ₰- „	3 695 644	22,89	3 410 772	20,82
20 ₰- „	611 773	3,79	847 882	5,18
25 ₰- „	152 791	0,95	322 116	1,97
30 ₰- „	58 920	0,36	114 815	0,70
	16 146 041	100,00	16 379 781	100,00
und daraus an Einnahmen erzielt	1 894 846 ℳ 19 ₰		1 964 585 ℳ 30 ₰	
demnach von einem Fahrgast . .	11,735 ₰		11,994 ₰	

Auch hier ist die Einnahme pro Fahrschein nicht erheblich größer. Die Mehrzahlung von 5 ₰ tritt erst beim 20. Fahrgast ein.

Die Erhöhung der Fahrpreise auf den langen Linien hat also hauptsächlich dem Ausgleiche der durch den Wegfall eines großen Teils der Umsteigefahrscheine entstandenen Verbilligung auf den zusammengelegten Linien gedient.

4. Schulausflüge mit der in § 6 der Tarifbestimmungen vorgesehenen Preisermäßigung wurden in der Zeit vom 1. Oktober 1909 bis 31. Dezember 1910 in 568 Fällen ausgeführt und dabei 68 773 Personen befördert. Die Einnahme daraus betrug 4 347 ℳ 22 ₰, also von einer Person 6,32 ₰.

5. Die Handhabung des neuen Tarifs bereitete dem Betriebspersonal anfänglich einige Schwierigkeiten infolge der langjährigen Gewöhnung an den natürlich leichter zu übersehenden und zu handhabenden Linientarif. Mit Hilfe geeigneten Lehrmaterials und der erforderlichen Unterweisungen wurde jedoch diese Schwierigkeit sehr schnell überwunden. Das Publikum dagegen übersah überraschend schnell die neuen Verhältnisse.

II. Zeitfahrkartentarif.

1. Das Verhältnis der auf Zeitfahrkarten zu den auf Fahrscheine beförderten Personen betrug

	1. 10. 08 bis 30. 9. 09		1. 10. 09 bis 30. 9. 10	
	Personen	%	Personen	%
auf Fahrscheine	76 708 569	83,48	77 263 610	76,10
auf Zeitfahrkarten	15 184 518	16,52	24 267 496	23,90
zusammen	91 893 087	100,00	101 531 106	100,00

Die Zahl der Fahrgäste zusammen ist erheblich gestiegen, wie ersichtlich aber fast allein durch vermehrte Benutzung von Zeitfahrkarten.

Die Kartenausgabe vergleicht sich wie folgt:

	Stückzahl	für Monate	Einnahmen insgesamt	für 1 Karte	für 1 Kartenmonat
a. Zeitfahrkarten:					
1. 10. 08 bis 30. 9. 09					
Zeitfahrkarten	21 702	110 026			
Schülermonatsfahrscheine .	19 712	19 712			
zusammen	41 414	129 738	724 302 ℳ	17 ℳ 49 ₰	5 ℳ 58 ₰
1. 10. 09 bis 30. 9. 10 . .	70 625	154 142	985 350 ℳ	13 ℳ 95 ₰	6 ℳ 39 ₰
b. Arbeiterwochenkarten:					
1. 10. 08 bis 30. 9. 09 . .	83 321	—	89 386 ℳ	1 ℳ 07 ₰	—
1. 10. 09 bis 30. 9. 10 . .	475 170	—	304 770 ℳ	— ℳ 64 ₰	—

2. Die vom 1. Oktober 1909 an ausgegebenen Zeitfahrkarten verteilen sich nach Geltungsbereich und Dauer wie folgt:

Karten, gültig für	1 Monat		3 Monate		6 Monate		9 Monate		12 Monate		Zusammen	
	Stückzahl	für Kartenmonate	Stückzahl	für Kartenmonate	Stückzahl	für Kartenmonate	Stückzahl	für Kartenmonate	Stückzahl	für Kartenmonate	Stückzahl	für Kartenmonate
4 Teilstrecken . .	39 524	39 524	5 535	16 605	2 011	12 066	124	1 116	2 067	24 804	49 261	94 115
6 „ . .	10 798	10 798	2 213	6 639	1 034	6 204	70	630	830	9 960	14 945	34 231
8 „ . .	1 519	1 519	347	1 041	149	894	14	126	151	1 812	2 180	5 392
10 „ . .	1 229	1 229	263	789	170	1 020	16	144	117	1 404	1 795	4 586
I. und II. Zone.	134	134	36	108	19	114	.	.	56	672	245	1 028
I. bis III. „ .	82	82	44	132	20	120	1	9	49	588	196	931
I. „ IV. „ .	280	280	193	579	76	456	10	90	407	4 884	966	6 289
I. „ V. „ .	97	97	77	231	65	390	3	27	221	2 652	463	3 397
I. „ VI. „ .	35	35	47	141	15	90	1	9	68	816	166	1 091
I. „ VII. „ .	9	9	3	9	3	18	.	.	23	276	38	312
I. „ VIII. „ .	5	5	6	18	1	6	1	9	15	180	28	218
I. „ IX. „ .	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2	2
I. „ X. „ .	108	108	17	51	31	186	1	9	183	2 196	340	2 550
Zusammen	53 822	53 822	8 781	26 343	3 594	21 564	241	2 169	4 187	50 244	70 625	154 142

Die verhältnismäßige Verbilligung der kurzfristigen Karten hat besonders eine erhebliche Zunahme der Monatskarten zur Folge gehabt, sodaß die durchschnittliche Geltungsdauer einer Karte von 3 auf 2 Monate zurückgegangen ist. Andererseits ist die Einnahme für einen Kartenmonat von 5 ℳ 58 ₰ auf 6 ℳ 39 ₰ gestiegen, da eine Monatskarte etwas mehr kostet, als den Monatsteil einer längerfristigen Karte.

3. Die Bestellung und Ausgabe der Zeitfahrkarten ergab infolge ihrer auf das $3^1/_2$fache gestiegenen Anzahl bei der Reichhaltigkeit der Tarifmöglichkeiten und der vielfachen Gliederung des Liniennetzes anfänglich einige Schwierigkeiten. Wegen Unzulänglichkeit des zur Verfügung stehenden Kassenraums wurde daher vom 1. Januar 1910 an ein weiterer im neuen Rathaus bezogen. Ferner wurde zugelassen, daß der Kartenlauf nicht nur vom Anfange, sondern auch vom 16. jeden Monats ab beginnen könne. Wennschon von dieser im Juli 1910 eingetretenen Neuerung nicht in erheblichem Maße Gebrauch gemacht worden ist, da der größte Teil der Karteninhaber zu den Festbesoldeten gehört, die infolge der Gehaltszahlung regelmäßig ihre Karten nur am Monatsersten lösen, so wurden doch mit Hilfe auch dieser Änderung und nachdem vor allem eine genügende Anzahl eingerichtete Beamte herangebildet worden war, die Beschwerden alsbald beseitigt.

4. An Arbeiterkarten wurden entnommen
für die Stadtlinien allein

	einfache Karten	
für 4 Teilstrecken	184 155	= 38,76 %,
„ 6 „	61 461	= 12,93 %,
„ 8 „	16 694	= 3,51 %,
„ 10 „	5 102	= 1,07 %,
„ 12 „	1 518	= 0,32 %,
zusammen	268 930	= 56,59 %,

		Übertrag: 268 930	= 56,59 %,
	Umsteigekarten		
für 6 Teilstrecken	. . . . .	115 890	= 24,39 %,
„ 8 „	. . . . .	48 546	= 10,22 %,
„ 10 „	. . . . .	11 366	= 2,39 %,
„ 12 „	. . . . .	2 617	= 0,55 %,
„ 14 „	. . . . .	1 851	= 0,39 %,
„ 16 „	. . . . .	657	= 0,14 %,
„ 18 „	. . . . .	70	= 0,02 %,
		zusammen 180 997	= 38,10 %,
für Tarifslinien (Stadt- in Verbindung mit fremden Linien)	. . .	25 243	= 5,31 %,
		Summe: 475 170	= 100,00 %.

Der Verkauf erfolgte:

mit	78 600	Stück	im Hauptbureau,
„	74 341	„	in 10 Bahnhofsbureaus,
„	314 301	„	durch die Schaffner,
„	7 928	„	in sonstigen Verkaufsstellen,
	475 170	Stück.	

5. Für eine Fahrt eines Zeitkarteninhabers (Zeitfahrkarten und Arbeiterwochenkarten) entfiel eine Einnahme von 5,380 ₰ unterm neuen, gegen 5,455 ₰ unterm alten Tarif.

Die Durchschnittseinnahme für eine Fahrt auf Fahrschein oder Zeitkarte betrug 9,969 ₰ unterm neuen, gegen 10,312 ₰ unterm alten Tarif. Eine vergleichende zeichnerische Darstellung der hier fraglichen Betriebsergebnisse befindet sich in Anlage A.

Gesamtergebnis.

Im allgemeinen läßt sich zurzeit über die Ergebnisse der Linien- und Tarifänderung folgendes sagen:

1) Die Linienänderung ist in zweckmäßiger Weise dem allgemeinen Verkehrszuge gefolgt und hat sich den Interessen des Publikums gut dienstbar erwiesen. Durch die Beseitigung der mit den Endpunkten kurzer Linien im Stadtinnern verbundenen Verkehrserschwernisse und durch den Wegfall von Umsteigenotwendigkeiten hat sie eine größere Verflüssigung des Straßenbahnverkehrs herbeigeführt, die nicht nur das Verkehrsunternehmen aufnahmsfähiger gestaltete, sondern auch belebend auf den Verkehr im allgemeinen, wie den Straßenbahnverkehr im besonderen einwirkte.

2) Die Linienänderung wäre ohne Änderung des Tarifs nicht durchzuführen gewesen, wenn das Verkehrsunternehmen auf seiner alten Leistungsfähigkeit erhalten werden sollte. Denn, wie ohne weiteres ersichtlich, ist der durch die Linienzusammenlegung eingetretene Einnahmeausfall beträchtlich gewesen. Er ist jedoch durch die Mehreinnahmen aus der Verkürzung der langen Teilstrecken ausgeglichen worden, ohne daß daraus eine die Entwickelung des allgemeinen Verkehrs hemmende zu starke Belastung des einzelnen Fahrgastes erwachsen wäre.

3) Eine besonders starke Belebung erfuhr der Verkehr durch die Ausgestaltung des Zeit- und Arbeiterkartenwesens. Der Verbilligung der Arbeiterkarten stehen erhebliche Betriebsmehrleistungen und gewisse Erschwernisse für die Kontrolle gegenüber, die zu vorsichtiger Behandlung der Vergünstigungstarife veranlassen. (Siehe hierzu Abschnitt III Ziffer 5.)

4) Das finanzielle Gesamtergebnis ist als befriedigend zu bezeichnen.

II. Die Betriebsergebnisse 1906 bis 1910.

A. Einnahmen, Ausgaben und Reingewinn.

Ein allgemein gültiges Urteil über die wirtschaftlichen Ergebnisse des städtischen Betriebsunternehmens läßt sich bei der Größe der einzelnen Faktoren und den durch die Verstadtlichung nach und nach notwendig eingetretenen erheblichen Veränderungen nicht aus dem Vergleiche eines Jahres mit dem vorangegangenen gewinnen. Deshalb wird in den Tabellen I—IV — Anlage B — eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der Jahre 1906 bis 1910 gegeben, die die Tendenz der einzelnen Faktoren besonders auch aus den ihr beigegebenen zeichnerischen Darstellungen besser erkennen läßt.

Die Zusammenstellungen umfassen:

I. die geleistete Betriebsarbeit in Wagen- und Rechnungskilometern;

II. die beförderten Personen, getrennt nach
Fahrscheinfahrgästen (Umsteiger nur einmal gezählt),
Zeitkartenfahrgästen
und unter Beifügung der
Freikarten und Umsteige-Fahrgäste;

III. die Einnahmen, getrennt nach
Betriebseinnahmen (aus Fahrscheinen, Zeitfahrkarten und anderen Fahrgeldern),
sonstigen Einnahmen (Zinsen usw.);

IV. die Ausgaben und den Überschuß, getrennt nach
Betriebsausgaben mit den dort ersichtlichen Unterabteilungen,
anderen Ausgaben,
Kapitaltilgungen und
der Verwendung des Überschusses.

Die Tabellen III und IV kontrollieren sich durch die Übereinstimmung ihrer Gesamtsummen.

Zur Erläuterung ist dazu folgendes zu bemerken:

Tabelle I. Betriebsarbeit.

Die Zahl der Wagenkilometer hat sich durchschnittlich um 3,50 % Jahr auf Jahr erhöht. Da indes die Zahl der Motorwagenkilometer nur um jährlich 1,63 %, die der Anhängewagenkilometer dagegen um jährlich 9,33 % zunahm, ergibt sich für die hinsichtlich der Ausgaben in Betracht zu ziehenden Rechnungskilometer (in die die Anhängewagenkilometer zur Hälfte eingerechnet sind) nur eine Erhöhung um jährlich 2,69 %.

Außer den aufgeführten Betriebsleistungen wurden ferner durchschnittlich jährlich gefahren

1 634 000	Motorwagenkilometer	auf den Linien des Königlich Sächsischen Staatsfiskus,
473 000	Anhängewagenkilometer	
341 000	Motorwagenkilometer	auf der Gemeindeverbandslinie Loschwitz—Pillnitz,
61 000	Anhängewagenkilometer	
2 509 000	Wagenkilometer zusammen.	

Tabelle II. Fahrgäste.

Die durchschnittliche jährliche Zunahme der Fahrgäste auf Fahrscheine (Umsteiger nur einmal gerechnet) und Zeitfahrkarten betrug 5,13 %. Im einzelnen betrug sie

bei den Fahrscheinfahrgästen 3,00 %,
bei den Zeitkartenfahrgästen 15,40 %.

Letztere erfuhren in den Jahren 1907 und 1908 nur eine Zunahme von 8,84 beziehentlich 7,42 %, in den Jahren 1909 und 1910 jedoch 19,73 beziehentlich 53,82 %. Hier tritt die Wirkung des neuen Tarifs in die Erscheinung.

Tabelle III. Einnahmen.

Die durchschnittliche jährliche Zunahme der Einnahmen betrug 1907—1910:

aus Fahrscheinen	3,38 %,
aus Zeitfahrkarten	9,00 %,
aus Arbeiterkarten	40,70 %,
aus bezahlten Fahrtausweisen überhaupt	4,25 %,
in der gesamten Betriebseinnahme	4,25 %.

Während die Erhöhung der Fahrscheineinnahmen in diesen 4 Jahren keine erheblichen Schwankungen aufweist, hat sie in den Jahren 1909 und 1910 unterm Einflusse des neuen Tarifs betragen

bei den Zeitfahrkarten	9,40	beziehentlich 23,63 %,
bei den Arbeiterkarten	62,87	beziehentlich 133,15 %.

In den Fahrscheineinnahmen sind 4 014 ℳ 60 ₰ aus 12 626 Nachtfahrscheinen enthalten, sodaß 31,80 ₰ auf einen entfallen.

Tabelle IV. Ausgaben und Reingewinn.

a. Die jährliche Zunahme der Gesamtausgaben betrug durchschnittlich 2,88 % und zwar:

in den reinen Betriebsausgaben	3,00 %,
in Kapitalzinsen, Steuern und Abgaben	2,20 %,
in den Kapitaltilgungen	4,75 %.

Dabei ist bemerkenswert, daß die in den Betriebsausgaben enthaltenen persönlichen Ausgaben für Gehalte, Löhne, Pensionen, Unterstützungen und Versicherungsbeiträge sich allein von Jahr zu Jahr um durchschnittlich 5,75 % erhöht haben, während sich das ständige Personal jährlich nur um 4,38 % vermehrt hat. (Vergl. hierzu Abschnitt IV Ziffer 2—6).

Die Ausgaben für elektrischen Strom und für Benutzung der Stromzuführungsanlagen erhöhten sich dagegen nur um 1,06 % jährlich.

Auf den Rechnungskilometer entfielen

	1906	1907	1908	1909	1910
Stromverbrauch für den Straßenbahnbetrieb in Wattstunden					
aus den städt. Kraftwerken	577	593	540	525	534
aus dem Kraftwerk Bühlau	772	777	791	815	832
aus dem Lößnitzwerk . . .	555	659	542	545	558
im Mittel	580	598	545	532	541
Ausgaben für Strom und Benutzung der Stromzuführungsanlagen	8,01 ₰	8,15 ₰	7,64 ₰	7,48 ₰	7,52 ₰

b. Die Tilgung der Anleihen nahm jedes Jahr durchschnittlich um 4,75 % zu. Von 1906 bis 1910 sind zu Lasten der Betriebseinnahmen insgesamt getilgt worden:

1 630 596 ℳ durch Rückzahlung von Obligationsanleiheanteilen,

41 137 ℳ Amortisationsraten an der Forderung des Staatsfiskus für den Streckenteil Oschatzer Straße—Bahnhof Mickten,

1 671 733 ℳ.

c. Die gesamten Ausgaben (einschließlich der Abgaben an den städtischen Haushalt für Straßen- und Brückenbenutzung und die Verwaltung) beanspruchten im Mittel 93,1 %, im Jahre 1910: 89,7 % der gesamten Einnahmen.

d. Der Betriebskoeffizient betrug im Mittel 69,3 %. Seit 1907 ist er ständig gesunken und beträgt 1910: 67,3 %.

e. Nach Deckung der Anleihezinsen verblieben als Reingewinn im Durchschnitt 6,9 %, 1910: 10,3 %, der gesamten Einnahmen. Davon flossen 1906 bis 1910 dem allgemeinen städtischen Haushalte (außer den in den Betriebsausgaben bereits enthaltenen Abgaben für die Benutzung der Straßen und Brücken von zusammen 1 934 263 ℳ oder im Jahresdurchschnitt 386 853 ℳ) insgesamt 2 621 362 ℳ = durchschnittlich 5,45 % der Einnahmen, zu, während bei der Städtischen Straßenbahn insgesamt 775 155 ℳ — durchschnittlich 1,6 % der Einnahmen — verblieben.

Zu den Tabellen I—IV.

Für den Vergleich zwischen Betriebsarbeit und -ergebnissen ist zusammenzufassen, daß innerhalb der fünfjährigen Periode die durchschnittliche Steigerung Jahr auf Jahr

in der Betriebsarbeit	3,50 %	für Wagenkilometer,
	2,69 %	„ Rechnungskilometer,
in den beförderten Personen . .	5,13 %,	
in den Betriebseinnahmen . . .	4,25 %,	
in den Betriebsausgaben . . .	3,00 %,	
in den Gesamtausgaben	2,88 %,	
im Reingewinn	37,17 %	

betrug.

Einen anschaulichen Vergleich dieser Betriebsergebnisse bieten die zeichnerischen Darstellungen zu Anlage B.

B. Kapitalbewegung.

a. Der bei Übernahme der beiden Straßenbahn-Gesellschaften von der 36-Millionenanleihe verwendete Teil betrug . . . . . 33 416 896 ℳ.

Er erhöhte sich bis Ende 1910 auf. . . . . 35 301 415 ℳ,

demnach um . . . . . 1 884 519 ℳ.

Die von den vormaligen Straßenbahn-Gesellschaften zur Rückzahlung übernommenen Obligationsanleihen verminderten sich in derselben Zeit infolge Auslosungen zu Lasten der Betriebseinnahmen von 10 300 552 ℳ,
auf . . . . . 8 669 956 ℳ,

demnach um . . . . . 1 630 596 ℳ,

sodaß tatsächlich eine Erhöhung des Anlagekapitals um nur

253 923 ℳ

eingetreten ist.

b. Dagegen wurden den Erweiterungs-, Erneuerungs- und Betriebsfonds 1906 bis 1910 aus den Betriebseinnahmen insgesamt überwiesen 2 739 227 ℳ,
während aus diesen Einlagen verwendet wurden . . . . . 1 465 060 ℳ,

so daß der obigen Kapitalserhöhung ein unverwendeter Rücklagebestand von 1 274 167 ℳ
gegenübersteht, der sich für bereits bewilligte und größtenteils ausgeführte, aber noch nicht abgerechnete Arbeiten noch um etwa 500 000 ℳ vermindert.

Mit der aus dem Gewinn des Jahres 1905 in den Erneuerungsfonds erfolgten Einlage von . . . . . 542 958 ℳ

besitzen die Rücklagenfonds zusammen Ende 1910 einen Buchbestand von 1 817 125 ℳ,

der sich mit

1 275 829 ℳ auf den Erneuerungsfonds,
63 154 ℳ „ „ Erweiterungsfonds II und
478 142 ℳ „ „ Betriebsfonds

w. o.

verteilt und nach Abzug der oben erwähnten, daraus noch zu deckenden 1910er Ausgaben mit rund 1 300 000 ℳ zu bewerten ist.

C. Kapitalerträgnis.

Das Erträgnis des in der Städtischen Straßenbahn angelegten Kapitals stellte sich wie folgt:

	1906—1910 im Jahresdurchschnitt		1910	
	absolut ℳ	in % vom Anlage-Kapital	absolut ℳ	in % vom Anlage-Kapital
Gezahlte Schuldzinsen	1 617 472	3,63	1 610 779	3,60
Verbliebener Reingewinn				
a. für den allgemeinen städtischen Haushalt	524 272	1,18	705 192	1,58
b. für die Städtische Straßenbahn .	155 031	0,35	382 016	0,85
zusammen	2 296 775	5,16	2 697 987	6,03
Hierüber wurden zu Lasten der Betriebseinnahmen vom Anlagekapital getilgt	334 347	0,75	372 648	0,83

Einzelangaben zu Abschnitt II A—C für die Jahre 1909 und 1910 sind im Bilanz-, sowie Gewinn- und Verlust-Konto — Anlage C — zu ersehen.

III. Betrieb und Allgemeines.

1) Wie sich bereits aus den Mitteilungen in den Abschnitten I und II und den zugehörigen Tabellen ergibt, ist die Personenbeförderung 1909 und besonders auch 1910 erheblich gewachsen und dementsprechend, besonders 1910, die Betriebsarbeit gesteigert worden. Das nasse Frühjahr 1909 hemmte zunächst den Ausflugsverkehr. Er entwickelte sich dafür um so mehr unter dem Einflusse schöner Witterung im Spätsommer und Herbst. Von November 1909 an machte sich eine weitere Steigerung bemerkbar, die auf den allgemeinen Aufschwung in Industrie und Handel zurückzuführen war. Der Ausflugsverkehr in Frühling und Sommer 1910 war gut. Von September 1910 ab trat bereits der Einfluß der in der Errichtung begriffenen Internationalen Hygiene-Ausstellung durch Zunahme der Fahrgäste auf den an der Ausstellung vorüberführenden Linien, der ständig blieb, in die Erscheinung.

2) In Betrieb genommen wurden die Verlängerungsstrecken
in der Nöthnitzer Straße (Vorstadt Plauen) am 28. Oktober 1909,
in der Liebstädter- und Winterbergstraße (Rennbahn) am 17. Juli 1910,
nach dem neuen Schlachthof am 12. August 1910.

3) Die Hauptfestzeiten wiesen den herkömmlichen starken Verkehr auf. Es wurden befördert

	1909	1910
an den 4 Tagen von Sonnabend bis Dienstag		
am Osterfest	1 406 512 Personen	1 448 654 Personen
am Pfingstfest	1 558 589 Personen	1 644 846 Personen
an den 8 Vogelwiesentagen	3 048 640 Personen	3 364 985 Personen

Eine fortgesetzte Steigerung hat der Verkehr nach dem Rennplatz in Vorstadt Seidnitz erfahren, auch dadurch mit, daß am 24. Oktober 1909 die neue Radrennbahn neben der Reicker Gasanstalt in Betrieb genommen wurde.

An besonderen außergewöhnlichen Vorkommnissen, die eine Rückwirkung auf den Straßenbahnverkehr ausübten, sind zu erwähnen:

1909:

9. 1. bis 15. 1.	Kochkunstausstellung im Ausstellungspalast.
6. 2. bis 19. 2.	Sperrung der Hilfsbrücke infolge Gefährdung durch großes Hochwasser mit starkem Eisgang. Infolgedessen trat eine fühlbare Störung im allgemeinen Verkehr und im Straßenbahnbetrieb ein.
19. 2. bis 19. 4.	Zirkus Sarrasani an der Gerokstraße.
1. 5. bis 10. 10.	Internationale Photographische Ausstellung im Ausstellungspalast.
8. 6. bis 10. 7.	Sperrung der Wilsdruffer Straße infolge Bahnumbaues.
23. 6. bis 22. 7.	Zirkus Schumann an der König-Albert-Straße.
2. 8.	Brand der Vogelwiese.
30. 8. und 31. 8.	Hundertjahrfeier der Jäger und Schützen mit Festzug und Parade auf dem Alaunplatz.

1910:

7. 2. und 8. 2.	Karnevalsfeier in Weißer Hirsch.
27. 3.	Nationales Ballonwettfliegen in Reick.
27. 3. bis 3. 5.	Zirkus Angelo am Münchner Platz.
23. 4. und 24. 4.	Hundeausstellung im Ausstellungspalast.
2. 5. bis 17. 5.	Ausstellung „Für Haus und Herd" daselbst.
4. 5.	Hundertjahrfeier des 1. Train-Bataillons Nr. 12.
7. 5. bis 10. 5.	Pferdeausstellung in Reick.
29. 5.	Frühlingsfest im Palaisgarten.
24. 6.	Huldigung vor Sr. Majestät dem König Friedrich August durch die Dresdner Bürgerschaft.
12. 7.	Landung des Luftschiffes „Parseval" auf dem Heller.
30. 7. bis 21. 8.	Vorführung der Hagenbeckschen Raubtierdressuren am Münchner Platz.
12. 8.	Eröffnung des Schlachthofs.
26. 8. bis 29. 8.	Sperrung der Hilfsbrücke. Umleitung des Straßenbahnverkehrs.
30. 8.	Eröffnung der neuen Friedrich-August-Brücke.
2. 9. bis 14. 9.	Zirkus Sidoli.
1. 10.	Rathausweihe.

4) Eine Statistik über stattgehabte Unfälle ergibt folgendes:

Jahr	Gesamtzahl der Unfälle	Verletzte Personen			Gesamtzahl der verletzten Personen	Ursachen der Unfälle					Auf 1 Million Wagenkilometer				Auf 1 Million Fahrgäste			
						Zusammenstöße mit			Auf- oder Abspringen während der Fahrt	Sonstige Veranlassungen								
		leicht	schwer	tödlich		Straßen- und Eisenbahnwagen	anderen Fahrzeugen	Fußgängern, Reitern oder Radfahrern			leicht	schwer	tödlich	Gesamtzahl der Unfälle	leicht	schwer	tödlich	Gesamtzahl der Unfälle
1908	155	86	46	5	137	11	28	68	46	2	2,94	1,57	0,17	5,30	0,83	0,44	0,05	1,50
1909	142	101	31	4	136	7	12	67	55	1	3,44	1,05	0,14	4,83	0,94	0,29	0,04	1,32
1910	159	114	38	7	159	7	23	64	58	7	3,63	1,21	0,22	5,06	0,96	0,32	0,06	1,34

5) Die Benutzung der Arbeiterwochenkarten ist beschränkt
im Sommerhalbjahr auf die Zeit bis früh 7 Uhr und von nachmittags 6 Uhr ab,
im Winterhalbjahr „ „ „ „ „ 8 „ „ „ „ 5 „ „
Sonnabends können sie das ganze Jahr hindurch von 2 Uhr nachmittags ab benutzt werden.

Aus Arbeiterkreisen und später auch von den Stadtverordneten war mehrfach das Ersuchen gestellt worden, die Benutzungsberechtigung in den Morgen- und Abendstunden zu erweitern und sie überdies auch auf die Mittagszeiten zu erstrecken.

Zur Erörterung der Bedürfnisfrage wurde an über 900 Betriebe mit je mehr als 20 Arbeitern ein Fragebogen versandt, der von 520 Betrieben mit rund 47 000 Arbeitern beantwortet zurückgelangte. Daraus wurde eine Statistik über die Arbeitszeiten aufgenommen, aus der sich ergab, daß die zurzeit für die Benutzung der Arbeiterkarten zugelassene Zeit sich in der Hauptsache den ortsüblichen Arbeitszeiten anpaßt. Die Frühbeschränkung entspricht ihnen allenthalben. Nur in den Nachmittagszeiten des Sommerhalbjahres liegt in einer geringen Anzahl von Betrieben der Arbeitsschluß vor 6 Uhr.

Die Mittagspausen sind in der weitaus größten Zahl von Betrieben von solcher Dauer, daß nur die in der Nähe ihrer Arbeitsstätte wohnenden Arbeiter, für die die Benutzung der Straßenbahn ohnehin nicht in Frage käme, zur Mittagszeit nach Hause gehen können.

Bei dieser Sachlage war darauf Gewicht zu legen, daß die hier fragliche Beschränkung von vornherein gegenüber der außerordentlichen Preisermäßigung als notwendige Voraussetzung zur Verhütung von Mißbräuchen bezeichnet worden ist, und daß auch die starke Steigerung der Zahl verkaufter Arbeiterkarten einen Beweis für die Zulänglichkeit der Benutzungszeit bietet.

Da ferner mit der verstärkten Benutzung der Arbeiterkarten eine bedeutende Betriebsmehrarbeit und erheblich größere Schwierigkeiten für die Verwaltung und die Betriebskontrolle verbunden sind, die Zahl der Karten auch noch immer eine gewaltige Steigerung aufweist, konnte die in der Zeitbeschränkung liegende Sicherheits- und Kontrollmaßregel nicht entbehrt werden. Der Rat sah sich daher nicht in der Lage, den Anträgen zu entsprechen, er beließ es vielmehr bei den bisherigen Bestimmungen.

6) Vom 15. Dezember 1910 ab ist versuchsweise die Einführung von Nachtfahrten erfolgt. Auf verschiedenen Linien, auf denen ein Bedürfnis dazu vorzuliegen schien, laufen nachts etwa 1.30 und 2 Uhr vom Stadtinnern aus noch einige Wagen, für deren Benutzung das Dreifache des gewöhnlichen Fahrpreises zu zahlen ist. Zeit- und Freikarten haben keine Gültigkeit. Über den Erfolg läßt sich außer dem in Abschnitt II zu Tabelle III Seite 9 Gesagten bei der Kürze der Betriebszeit nichts berichten.

7) Im April 1910 gelangte ein Vertrag mit dem Staatsfiskus zum Abschluß, durch welchen die Stadtgemeinde, wie in früheren Fällen, die Betriebsführung auf der vom Staatsfiskus neu erbauten Straßenbahnlinie Dresden (Arsenal) — Klotzsche übernimmt. Die Städtische Straßenbahn stellt wiederum das Personal und die erforderlichen Wagen. Abweichend von den früheren Verträgen ist in diesem Falle auf die Beteiligung der Stadtgemeinde am etwaigen Reingewinn verzichtet, dafür aber Vorsorge getroffen worden, daß die für die Betriebsführung zu zahlende Erstattung der Selbstkosten der späteren Erhöhung der eigenen

Betriebskosten entsprechend erhöht werden kann. Die Linie ist am 21. Januar 1911 in Betrieb genommen worden.

8) Vom 1. Oktober 1910 ab konnten die der Städtischen Straßenbahn nach den Beschlüssen der städtischen Kollegien zugewiesenen Diensträume im alten Rathaus in Benutzung genommen werden. Damit wurde nicht allein die schon lange notwendig gewordene Vergrößerung des verfügbaren Raumes erreicht, sondern auch die Zusammenlegung der bisher außerhalb untergebrachten Geschäftsstellen mit der Hauptverwaltung herbeigeführt, die sich ebenfalls als ein dringendes Bedürfnis herausgestellt hatte. Nunmehr ist nur noch, und zwar aus Rücksicht auf die Zeit- und Arbeiterkartenabfertigung, eine Kassenstelle im neuen Rathaus untergebracht, deren durchaus wünschenswerte Vereinigung mit der Hauptverwaltung in Aussicht genommen ist, sobald beim Umbau des alten Rathauses im Erdgeschoß desselben die erforderlichen Räume gewonnen werden.

9) Der Ein- und Ausgang an Fundsachen stellte sich in den letzten 3 Jahren wie folgt:

	1908	1909	1910
In den Straßenbahnwagen blieben zurück Gegenstände	13 429	15 238	17 577
d. i. auf 1 Million Fahrgäste Stück	129,7	141,3	148,7
Abgeholt wurden	7 485	8 383	9 554
= %	55,7	55,0	54,4
Gemäß § 979 des B.G.B. wurden verwertet	5 492	5 876	6 853
= %	40,9	38,6	39,0
Wertlos waren	452	979	1 170
= %	3,4	6,4	6,6

10) Der Geschäftsverkehr in den Registranden stellte sich wie folgt:

	1909			1910		
	Eing.	Ausg.	zus.	Eing.	Ausg.	zus.
Allgemeine Verwaltungssachen	16 617	17 606	34 223	18 980	20 616	39 596
Vergebungen von Lieferungen u. Leistungen, sowie Bauangelegenheiten	5 121	9 900	15 021	4 682	8 806	13 488
Beschwerden, Unfall- und Schadenersatzsache	6 874	5 260	12 134	7 414	6 608	14 022
Personalsachen und Betriebskrankenkasse .	3 687	3 134	6 821	3 994	4 236	8 230
zusammen	32 299	35 900	68 199	33 070	40 266	75 336
Hierüber:						
Nicht registrandenmäßig behandelte Meldungen, Verlustanzeigen, Anfragen und dergleichen	ungefähr 35 000			ungefähr 36 000		
Verfügungen an das Betriebspersonal . .	152			185		

IV. Personalien.

1) Am 1. Januar 1910 trat Herr Direktor Stößner nach 20jähriger Tätigkeit im Straßenbahndienste in den Ruhestand. Der bisherige stellvertretende Direktor Regierungsbaumeister a. D. Nier wurde dafür zum Direktor ernannt.

2) Außer den beiden Mitgliedern der Direktion waren im städtischen Straßenbahndienste tätig:

	1907	1908	1909	1910
Abteilungsvorstände (davon einer als Stellvertreter des Direktors)	5	5	5	4
Ingenieure	3	4	4	4
Technische, Kanzlei- und Kassenbeamte bei der Hauptverwaltung, sowie 4 Boten und Aufwärter	29	30	30	30
Dergleichen im Betriebs-, Strecken- und Werkstattdienste	120	119	118	121
Schaffner	1 043	1 078	1 108	1 236
Wagenführer	789	796	833	848
Signal- und Streckenwärter	93	92	91	91
Technische und Kanzleihilfsarbeiter	27	27	31	30
Handwerker und Arbeiter	730	732	675[1])	685[1])
zusammen	2 839	2 883	2 895	3 049

[1]) durchschnittlich.

Außerdem wurden zur Aushilfe im Fahrdienste an verkehrsreichen Sonn- und Festtagen im Jahre 1909 rund 350 und im Jahre 1910 rund 400 Aushilfsschaffner und -führer beschäftigt.

Die im städtischen Besoldungsplane eingestellten 1 459 pensionsberechtigten Beamtenstellen waren Ende 1909 bis auf 65 Stellen und Ende 1910 bis auf 45 Stellen besetzt.

3) Infolge der von den städtischen Körperschaften beschlossenen allgemeinen Neuregelung der Gehälter der städtischen Beamten und Bediensteten sind auch die Gehälter der Beamten der Städtischen Straßenbahn in allen Klassen vom 1. Januar 1909 ab erhöht worden. Der Mehraufwand beträgt durchschnittlich jährlich rund 120 000 ℳ. Gleichzeitig erfolgte die Aufbesserung der Löhne der Hilfsarbeiter im Fahrdienste, die einen Mehraufwand von jährlich rund 54 000 ℳ verursacht.

4) Im Zusammenhange hiermit wurde ein 3. Nachtrag vom 23. Juli 1909 zur Ordnung für die Annahme, Ausbildung und Beschäftigung der Hilfsarbeiter im Schaffner- und Führerdienste erlassen, in dem bestimmt ist, daß die Monatslöhne der Hilfsschaffner im 2. und 3. Dienstjahre 90 und 95 ℳ und die der Hilfsführer in diesem Dienstalter 100 und 105 ℳ betragen.

5) Im Anschlusse an die Regelung der Gehalte der Beamten haben die städtischen Körperschaften weiter beschlossen, die Löhne der städtischen Arbeiter vom 1. Juli 1909 ab zu erhöhen und den am 15. Juli 1909 im städtischen Dienste befindlich gewesenen Arbeitern eine Nachzahlung von 1 ℳ für jede im städtischen Dienste im 1. Halbjahre 1909 ausgeübte Arbeitswoche zu bewilligen. Bei der Straßenbahn erhielten 657 Arbeiter zusammen 11 105 ℳ Lohnnachzahlungen für das 1. Halbjahr 1909 und vom 1. Juli 1909 ab 715 Arbeiter Lohnzulagen von 1—5 ₰ stündlich, wodurch im 2. Halbjahre 1909 ein Mehraufwand an Löhnen von rund 23 000 ℳ entstanden ist, während der jährliche Mehraufwand von 1910 ab rund 45 000 ℳ beträgt.

6) In den Ruhestand getreten sind

1909: 2 Beamte (Schaffner),

1910: 15 Beamte (1 Direktor, 9 Schaffner, 1 Signalwärter, 1 Streckenwärter, 2 Wächter und 1 Streckenvorarbeiter).

Verstorben sind

1909: 13 Beamte (1 Sekretär, 2 Betriebskontrolleure, 1 Werkmeister, 5 Schaffner, 1 Führer und 3 Streckenwärter),

1910: 4 Beamte (2 Schaffner, 1 Materialausgeber und 1 Streckenvorarbeiter).

Im Jahre 1909 waren an 8 Beamte (1 Direktor, 1 Bahnmeister, 4 Schaffner und 2 Führer) sowie an 24 Witwen und 34 Waisen zusammen 27 231 ℳ 96 ₰ Pension und an 1 Schaffner 616 ℳ Wartegeld und im Jahre 1910 an 22 Beamte (2 Direktoren, 13 Schaffner, 2 Führer, 2 Wächter, 1 Signalwärter, 1 Streckenwärter und 1 Streckenvorarbeiter), sowie an 31 Witwen und an 42 Waisen zusammen 49 027 ℳ 21 ₰ Pension und an 1 Schaffner 308 ℳ Wartegeld zu zahlen.

Auf Grund der Allgemeinen Arbeiterordnung erhielten in den Berichtsjahren 2 Arbeiter Ruhelohn von je 456 ℳ und 421 ℳ 80 ₰ und 2 Witwen von Arbeitern Witwengeld von jährlich 280 ℳ und 367 ℳ 31 ₰. Außerdem wurden an 11 Bedienstete sowie an 12 Witwen und 16 Waisen verstorbener Bediensteter im Jahre 1909 zusammen 6 734 ℳ 36 ₰ und im Jahre 1910 zusammen 9 056 ℳ 74 ₰ laufende Unterstützungen gezahlt.

Schließlich sind aus den der Direktion zur Verfügung stehenden Mitteln

1909	1910	
1 825 ℳ — ₰	1 986 ℳ 40 ₰	aus der Unterstützungskasse,
3 997 ℳ 50 ₰	4 000 ℳ — ₰	aus haushaltplanmäßigen Verfügungssummen
zus. 5 822 ℳ 50 ₰	5 986 ℳ 40 ₰	

in Beträgen von 10—50 ℳ als einmalige Unterstützungen an Beamte, Hilfsarbeiter und Arbeiter oder deren Angehörige gewährt worden.

7) Aus der Clauß-Stiftung und aus haushaltplanmäßigen Mitteln konnten während der Schulferien von Mitte Juli bis Mitte August im Jahre 1909 77 Kinder und im Jahre 1910 90 Kinder von unteren Straßenbahnbediensteten in die für sie besonders begründeten Ferienkolonien Weigmannsdorf und Hennersdorf im Erzgebirge gesendet werden. Die Aufwendungen dafür betrugen im Jahre 1909 1 620 ℳ und im Jahre 1910 1 999 ℳ, von denen rund 356 ℳ jährlich aus der Clauß-Stiftung gedeckt wurden.

8) Einer Anzahl von Schaffnern, die ihre Befähigung in der internationalen Hilfssprache „Esperanto" nachgewiesen haben, ist die Erlaubnis zum Anbringen und Tragen des Esperantosternes am linken Oberarm ihrer Uniform unter der Bedingung erteilt worden, daß sie alljährlich durch Bescheinigung des hiesigen Esperantoinstitutes nachweisen, daß sie noch imstande sind, Fremden in der Esperantosprache Auskunft zu erteilen.

V. Bahnanlagen.

1) Der Bestand an Gleisanlagen betrug	in den eigenen Anlagen	in den für eigenen Betrieb erpachteten Anlagen	in den dem Staatsfiskus und dem Gemeindeverband gehörigen Anlagen
Am 1. Januar 1909	223,916 km	0,592 km	44,892 km
Durch Neu- und Umbauten sind 1909 und 1910			
zugewachsen	6,598 km	—	0,632 km
weggefallen	0,786 km	—	—
Der Bestand betrug demnach am 31. Dez. 1910	229,728 km	0,592 km	45,524 km

2) Die in den letzten Jahren verlegten modernen Schienenstoßkonstruktionen System Melaun und Scheinig & Hofmann sowie die Thermitschienenschweißung haben sich bewährt und werden auch in Zukunft bei Gleisumbauten mit Verwendung finden.

3) Die im Jahre 1908 angeschaffte Preßluftanlage zum Aufbrechen von Beton hat fortgesetzt ausgiebig Verwendung gefunden und dabei ihre Überlegenheit gegenüber dem Handbetrieb weiter bewiesen. Sie wird außerdem in den Wintermonaten zur Kissen- und Deckenreinigung unter Verwendung besonderer Saugmundstücke benutzt.

4) Zur schnelleren Abwickelung des Verkehrs an Kreuzungspunkten mit sehr häufiger Wagenfolge sind versuchsweise 1909 am Pirnaischen Platz und 1910 am Sachsenplatz elektrische Weichenstellvorrichtungen verschiedener Systeme eingebaut worden. Sie arbeiten zur Zufriedenheit und es konnte deshalb in Aussicht genommen werden, noch einige solche Vorrichtungen zu verwenden, jedoch läßt sich bei der Kürze der Versuchszeit noch kein abschließendes Urteil abgeben.

VI. Werkstätten und Wagen.

1) Das rollende Material bestand Ende 1910 aus

510 Triebwagen mit 2 Motoren gegen 499 Ende 1908,
347 Anhängewagen und zwar
159 Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb mit Fahrgestell,
3 solchen ohne Fahrgestell,
122 geschlossenen Anhängewagen mit Fahrgestell,
9 „ „ ohne „
35 offenen Sommerwagen mit Fahrgestell,
19 „ „ ohne Fahrgestell,
w. o., gegen 312 Ende 1908,
zusammen 857 Personenwagen gegen 811 Ende 1908,

sowie überdies aus:

1 Triebwagen mit Motor zur Materialbeförderung,
4 Schneekratzen mit elektrischem Antrieb,
4 Güterwagen als Anhängewagen,
1 Sprengwagen als Anhängewagen,
26 Salzwagen und Schneekratzen,
6 Achsbruchwagen,
zusammen 42 Arbeitsfahrzeugen mit Spurrädern wie Ende 1908.

2) In den Jahren 1909 und 1910 wurden weitere 92 Triebwagen mit Glasvorbau und seitlichem Abschluß ausgerüstet.

3) Die guten Erfolge mit der elektrisch betriebenen Schneekratze haben den Anlaß zur Ausrüstung weiterer 3 Schneekratzen mit elektrischem Antrieb gegeben.

4) Da die Beobachtungen und Erfahrungen erkennen ließen, daß als Schutzvorrichtung zur Verhütung oder Abschwächung von Unfällen das Fangnetz dem gewöhnlichen Räumer überlegen ist, so ist die Ausrüstung aller Triebwagen mit diesem Fangnetz in Aussicht ge-

nommen. 1909 und 1910 sind daher weitere 100 Wagen damit versehen worden, so daß nunmehr 150 Wagen mit ihr laufen. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit erhielten weitere 200 Triebwagen elektrisch auslösbare Sandstreuvorrichtung, während die Auswechselung der Scheibenbremsen gegen Kernbremsen in allen Anhängewagen durchgeführt wurde.

5) Nachdem die versuchsweise erfolgte Anbringung von Druckknöpfen zur Signalklingel an den Wagenaußenseiten für den Verkehr zwischen Schaffner und Führer sich bewährt hatte, ist sie nunmehr bei allen Triebwagen erfolgt.

6) Die in den vorhergegangenen Jahren gemachten verschiedenen Versuche zur Beleuchtung der Liniennummern auf den Wagen haben das Ergebnis gezeitigt, daß nunmehr die Kennzeichnung der Wagen in der Finsternis durch Laternen mit einer Milchglasscheibe von 45 cm Durchmesser und vorgesteckter aus Eisenblech gestanzter Liniennummer erfolgt.

In Verbindung mit dieser Arbeit ist auch die Verbesserung der Beleuchtung in den Wagen in die Wege geleitet worden. Dabei ist vor allem auf die Herbeiführung einer normalen Lampenspannung Bedacht genommen worden. Es treten an Stelle der vielfach noch vorhandenen Serien mit 7 oder 8 Lampen, 2 Serien mit je 5 Lampen zu je 100 Volt.

Die Versuche mit Tantal- und Osramlampen haben deren Verwendbarkeit im Straßenbahnwagen erwiesen. Die Betriebskosten sind niedriger, als beim Gebrauche von Kohlenfadenlampen. Sie werden daher auch weiterhin verwendet.

7) Die bereits im Jahre 1909 begonnenen Versuche mit Schienenbremsen sind beendet. Das Ergebnis ließ zwar bei Gefahrenbremsung eine Überlegenheit der Schienenbremse gegenüber der Kurzschlußbremse erkennen, doch ist ihre Wirkung als Gebrauchsbremse zu hart.

Dresden, im August 1911.

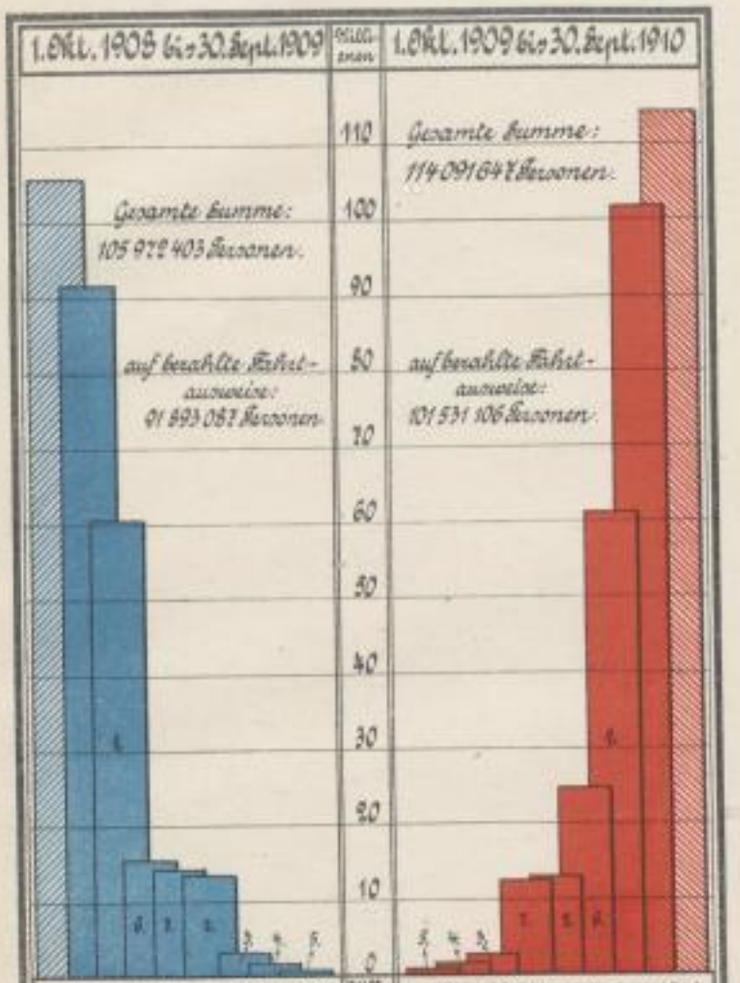
Die Direktion der Städtischen Straßenbahn.

Köppen. Nier.

Anlage A

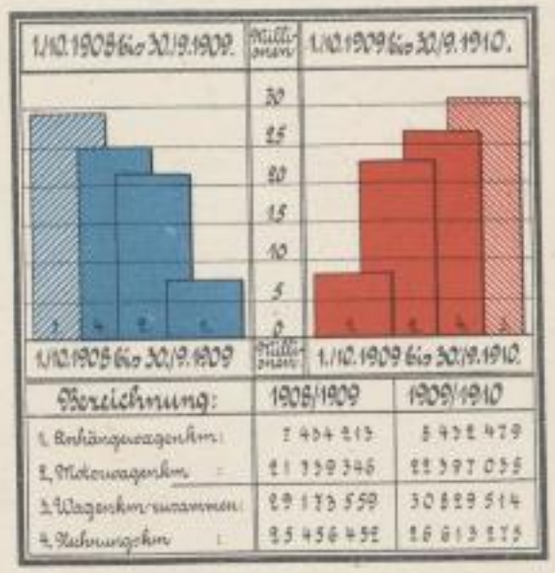
Vergleichende Darstellung der Betriebs-Ergebnisse unter dem alten und neuen Tarif.

Beförderte Personen



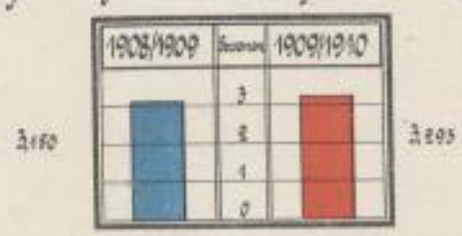
Bezeichnung:	1908/1909	1909/1910
1. auf Fahrscheine zu 10 Pf.:	60 313 301	60 730 849
2. " " " " 15 " :	13 906 609	12 833 250
3. " " " " 20 " :	1 933 329	2 442 371
4. " " " " 25 " :	413 517	953 097
5. " " " " 30 " :	141 813	303 543
6. " Vollfahrkarten	15 184 518	24 267 496
7. " Umsteigefahrscheine 2. Klasse:	14 079 316	12 560 54
zusammen:	105 972 403	114 091 642

Betriebs-Leistung

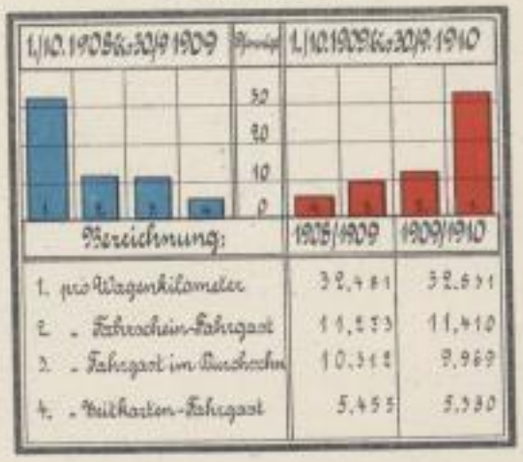


Bezeichnung:	1/10. 1908 bis 30/9. 1909 (Millionen)	1/10. 1909 bis 30/9. 1910.
1. Anhängewagenkm:	2 454 213	3 432 479
2. Motorwagenkm " :	27 719 346	27 397 035
3. Wagenkm zusammen:	29 173 559	30 829 514
4. Nutzwagenkm " :	25 456 452	26 613 275

Auf 1 Wagenkilometer beförderte Personen



Einnahmen



Bezeichnung:	1908/1909	1909/1910
1. pro Wagenkilometer	32,481	32,531
2. " Fahrschein-Fahrgast	11,223	11,410
3. " Fahrgast im Durchschn	10,312	9,969
4. " Vollkarten-Fahrgast	5,455	5,330

Betriebs-Einnahme

Bezeichnung:	1908/1909	1909/1910
1. aus Fahrscheinen zu 10 Pf.:	6 029 109	6 023 085
2. " " " " 15 " :	2 085 991	1 925 063
3. " " " " 20 " :	386 666	488 474
4. " " " " 25 " :	103 329	238 274
5. " " " " 30 " :	42 544	91 063
6. " Vollfahrkarten :	224 302	985 349
7. " Arbeiter-Wochenkarten:	59 386	304 770
8. " Rats-Dienstfahrkarten:	14 680	15 542
zusammen:	9 476 057	10 121 620

Anlage B.

Die Betriebs-Ergebnisse
1906—1910.

(Text hierzu siehe Seiten 8—10 des Verwaltungs-Berichts.)

Tabelle I.

	1906		1907		
		in %		gegen das Vorjahr ± %	in %
Motorwagenkilometer	21 120 536	77,26	21 673 609	+ 2,62	74,37
Anhängewagenkilometer	6 215 846	22,74	7 468 499	+ 20,15	25,63
Wagenkilometer zusammen	27 336 382	100,00	29 142 108	+ 6,61	100,00
Rechnungskilometer (Anh.-W.-Klm. zur Hälfte)	24 228 459	—	25 407 859	+ 4,87	—

Tabelle II.

	1906			1907			
		in % an der Beförderung			gegen das Vorjahr ± %	in % an der Beförderung	
		Fahrschein-	Gesamt-			Fahrschein-	Gesamt-
A. Personen auf Fahrscheine zu 10 ₰	56 104 566	79,40	59,01	58 315 806	+ 3,94	78,88	57,99
15 ₰	12 490 575	17,68	13,14	13 308 709	+ 6,55	18,00	13,24
20 ₰	1 621 803	2,30	1,70	1 782 324	+ 9,90	2,41	1,77
25 ₰	320 598	0,45	0,34	397 577	+ 24,01	0,54	0,40
30 ₰	120 284	0,17	0,13	125 531	+ 4,36	0,17	0,12
30 ₰ . . . . (Nachtwagen)	—	—	—	—	—	—	—
45 ₰ (Nachtwagen)	—	—	—	—	—	—	—
60 ₰ (Nachtwagen)	—	—	—	—	—	—	—
75 ₰ (Nachtwagen)	—	—	—	—	—	—	—
90 ₰ . . . . (Nachtwagen)	—	—	—	—	—	—	—
Summe A	70 657 826	100,00	74,32	73 929 947	+ 4,63	100,00	73,52
B. Zeitkarten . . . . . Summe B	12 243 354	—	12,88	13 326 016	+ 8,84	—	13,25
Bezahlte Fahrtausweise zusammen (A + B)	82 901 180	—	87,20	87 255 963	+ 5,25	—	86,77
Hierüber:							
C. Freikarten	305 369	—	0,32	264 034	— 13,54	—	0,26
D. Umsteigefahrgäste (2. Fahrt)	11 864 681	—	12,48	13 035 119	+ 9,87	—	12,97
Fahrgäste zusammen (A + B + C + D)	95 071 230	—	100,00	100 555 116	+ 5,77	—	100,00

Betriebsarbeit.

1908			1909			1910		
	gegen das Vorjahr ± %	in %		gegen das Vorjahr ± %	in %		gegen das Vorjahr ± %	in %
21 785 910	+ 0,52	74,49	21 840 947	+ 0,25	74,37	22 645 127	+ 3,68	72,06
7 459 690	— 0,12	25,51	7 527 370	+ 0,91	25,63	8 778 663	+ 16,62	27,94
29 245 600	+ 0,36	100,00	29 368 317	+ 0,42	100,00	31 423 790	+ 7,00	100,00
25 515 755	+ 0,42	—	25 604 632	+ 0,35	—	27 034 459	+ 5,58	—

Fahrgäste.

1908				1909				1910			
	gegen das Vorjahr ± %	in % an der Beförderung: Fahrschein-	in % an der Beförderung: Gesamt-		gegen das Vorjahr ± %	in % an der Beförderung: Fahrschein-	in % an der Beförderung: Gesamt-		gegen das Vorjahr ± %	in % an der Beförderung: Fahrschein-	in % an der Beförderung: Gesamt-
59 203 728	+ 1,52	78,60	57,20	60 401 451	+ 2,02	78,69	56,02	61 876 648	+ 2,44	78,57	52,33
13 707 791	+ 3,00	18,20	13,24	13 597 476	— 0,80	17,71	12,61	13 136 497	— 3,39	16,68	11,11
1 868 842	+ 4,85	2,48	1,81	2 068 220	+ 10,67	2,69	1,92	2 456 738	+ 18,79	3,12	2,08
405 406	+ 1,97	0,54	0,39	519 036	+ 28,03	0,68	0,48	968 717	+ 86,64	1,23	0,82
136 929	+ 9,08	0,18	0,13	172 180	+ 25,74	0,23	0,16	310 310	+ 80,22	0,39	0,26
—	—	—		—	—	—	—	11 295	+ 100,00		
—	—	—	—	—	—	—	—	1 186	+ 100,00		
—	—	—	—	—	—	—	—	116	+ 100,00	0,01	0,01
—	—	—	—	—	—	—	—	22	+ 100,00		
—	—	—	—	—	—	—	—	7	+ 100,00		
75 322 696	+ 1,88	100,00	72,77	76 758 363	+ 1,91	100,00	71,19	78 761 536	+ 2,61	100,00	66,61
14 314 159	+ 7,42	—	13,83	17 137 763	+ 19,73	—	15,89	26 361 230	+ 53,82	—	22,29
89 636 855	+ 2,73	—	86,60	93 896 126	+ 4,75	—	87,08	105 122 766	+ 11,96	—	88,90
258 185	— 2,22	—	0,25	266 007	+ 3,03	—	0,25	243 332	— 8,52	—	0,21
13 608 146	+ 4,40	—	13,15	13 664 507	+ 0,41	—	12,67	12 876 627	— 5,77	—	10,89
103 503 186	+ 2,93	—	100,00	107 826 640	+ 4,18	—	100,00	118 242 725	+ 9,66	—	100,00

Tabelle III.

Einnahme aus	1906 Betrag ℳ	1906 in % an den Betriebs-Einnahmen	1906 in % an den gesamten Einnahmen	1906 pro Wagenkilometer ₰	1907 Betrag ℳ	1907 gegen das Vorjahr ± %	1907 in % an den Betriebs-Einnahmen	1907 in % an den gesamten Einnahmen	1907 pro Wagenkilometer ₰
A. Fahrscheinen zu 10 ₰	5 608 505	64,58	64,01	20,52	5 829 604	+ 3,94	63,71	62,46	20,00
15 ₰	1 873 586	21,57	21,38	6,85	1 996 306	+ 6,55	21,82	21,39	6,85
20 ₰	324 361	3,73	3,70	1,19	356 465	+ 9,90	3,90	3,82	1,22
25 ₰	80 149	0,92	0,91	0,29	99 394	+ 24,01	1,08	1,06	0,34
30 ₰	36 085	0,42	0,41	0,13	37 659	+ 4,36	0,41	0,40	0,13
30 ₰ } Nachtwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 ₰ } Nachtwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 ₰ } Nachtwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 ₰ } Nachtwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90 ₰ } Nachtwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fahrscheineinnahme Summe A	7 922 686	91,22	90,41	28,98	8 319 428	+ 5,01	90,92	89,13	28,54
B. Zeitfahrkarten	664 346	7,65	7,58	2,43	717 084	+ 7,94	7,84	7,68	2,46
Arbeiterkarten	64 193	0,74	0,73	0,23	80 445	+ 25,32	0,88	0,86	0,28
Zeitkarteneinnahme Summe B	728 539	8,39	8,31	2,66	797 529	+ 9,47	8,72	8,54	2,74
Fahrgeldeinnahme (A + B)	8 651 225	99,61	98,72	31,64	9 116 957	+ 5,38	99,64	97,67	31,28
C. Sonderwagen, Güterbeförderung, Posttaschen und Reklameplakaten Summe C	34 154	0,39	0,39	0,13	33 719	— 1,27	0,36	0,36	0,12
Summe der Betriebseinnahmen (A + B + C)	8 685 379	100,00	99,11	31,77	9 150 676	+ 5,35	100,00	98,03	31,40
D. Kapital-, Miet- und Pachtzinsen und sonstige Einnahmen Summe D	77 893	—	0,89	0,28	183 455	+ 135,52	—	1,97	0,63
Gesamte Einnahme (A + B + C + D)	8 763 272	—	100,00	32,05	9 334 131	+ 6,51	—	100,00	32,03

Einnahmen.

1908					1909					1910				
Betrag ℳ	gegen das Vorjahr ± %	in % an den Betriebs-Einnahmen	in % an den gesamten Einnahmen	pro Wagenkilometer ₰	Betrag ℳ	gegen das Vorjahr + %	in % an den Betriebs-Einnahmen	in % an den gesamten Einnahmen	pro Wagenkilometer ₰	Betrag ℳ	gegen das Vorjahr ± %	in % an den Betriebs-Einnahmen	in % an den gesamten Einnahmen	pro Wagenkilometer ₰
5 918 322	+ 1,52	63,16	61,99	20,23	6 038 390	+ 2,03	62,39	61,22	20,56	6 187 665	+ 2,47	59,61	58,56	19,69
2 056 169	+ 3,00	21,94	21,54	7,03	2 039 621	— 0,80	21,08	20,68	6,94	1 970 475	— 3,39	18,98	18,65	6,27
373 768	+ 4,85	3,99	3,91	1,28	413 644	+ 10,67	4,27	4,19	1,41	491 348	+ 18,79	4,73	4,65	1,56
101 351	+ 1,97	1,08	1,06	0,35	129 759	+ 28,03	1,34	1,31	0,44	242 179	+ 86,64	2,33	2,29	0,77
41 079	+ 9,08	0,44	0,43	0,14	51 654	+ 25,74	0,53	0,52	0,18	93 093	+ 80,22	0,90	0,88	0,30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 388	+ 100,00			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	534	+ 100,00			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	+ 100,00	0,04	0,04	0,01
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	+ 100,00			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	+ 100,00			
8 490 689	+ 2,06	90,61	88,93	29,03	8 673 068	+ 2,15	89,61	87,92	29,53	8 988 774	+ 3,64	86,59	85,07	28,60
751 756	+ 4,84	8,02	7,87	2,57	822 411	+ 9,40	8,50	8,34	2,80	1 016 778	+ 23,63	9,79	9,63	3,24
88 310	+ 9,78	0,95	0,93	0,30	143 828	+ 62,87	1,48	1,46	0,49	335 326	+ 133,15	3,23	3,17	1,07
840 066	+ 5,33	8,97	8,80	2,87	966 239	+ 15,02	9,98	9,80	3,29	1 352 104	+ 39,93	13,02	12,80	4,31
9 330 755	+ 2,35	99,58	97,73	31,90	9 639 307	+ 3,31	99,59	97,72	32,82	10 340 878	+ 7,28	99,61	97,87	32,91
39 372	+ 16,76	0,42	0,41	0,14	39 905	+ 1,36	0,41	0,40	0,14	40 865	+ 2,41	0,39	0,39	0,13
9 370 127	+ 2,40	100,00	98,14	32,04	9 679 212	+ 3,30	100,00	98,12	32,96	10 381 744	+ 7,26	100,00	98,26	33,04
177 764	— 3,10	—	1,86	0,61	185 479	+ 4,34	—	1,88	0,63	184 296	— 0,64	—	1,74	0,59
9 547 891	+ 2,29	—	100,00	32,65	9 864 691	+ 3,32	—	100,00	33,59	10 566 039	+ 7,11	—	100,00	33,63

Tabelle IV. Aus-

	1906				1907				
	ℳ	% von den gesamten Ausgaben	% von den gesamten Einnahmen	pro Rechnungskilometer ₰	ℳ	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten Ausgaben	% von den gesamten Einnahmen	pro Rechnungskilometer ₰
A. Reine Betriebsausgaben. *)									
1) Gehalte, Löhne, Pensionen, Unterstützungen, Versicherungsbeiträge	2 925 957	34,69	33,39	12,08	3 184 485	+ 8,84	35,42	34,12	12,52
2) Stromkosten und Unterhaltung der Stromzuführungsanlagen	1 940 592	23,00	22,15	8,01	2 070 579	+ 6,70	23,03	22,18	8,15
3) Sonstige sächliche Betriebsausgaben	1 398 611	16,58	15,96	5,77	1 016 578	+ 5,70	11,30	10,89	4,00
4) Abschreibungen und Erneuerungs-Rückstellungen					461 765		5,14	4,95	1,82
Summe A	6 265 160	74,27	71,50	25,86	6 733 407	+ 7,48	74,89	72,14	26,49
B. Andere Ausgaben.									
1) Straßenbenutzungsabgaben und Steuern	291 167	3,45	3,32	1,21	309 653	+ 6,35	3,44	3,32	1,21
2) Kapitalzinsen	1 575 536	18,68	17,98	6,50	1 642 861	+ 4,28	18,28	17,60	6,47
Summe B	1 866 703	22,13	21,30	7,71	1 952 514	+ 4,60	21,72	20,92	7,68
C. Kapitaltilgungen.									
Rückzahlung von Anleihen Summe C	303 970	3,60	3,47	1,25	304 497	+ 0,17	3,39	3,26	1,20
Summe der Ausgaben (A + B + C)	8 435 833	100,00	96,27	34,82	8 990 418	+ 6,58	100,00	96,32	35,37
D. Reingewinn.									
1) Anteil der Stadtgemeinde:									
Allgemeiner städtischer Haushalt	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Überschußfonds	200 000	—	2,28	0,82	300 000	+ 50,00	—	3,21	1,19
Fonds zur Durchführung des Bebauungsplans	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D 1	200 000	—	2,28	0,82	300 000	+ 50,00	—	3,21	1,19
2) Restgewinn der Straßenbahn:									
Fondseinlagen	127 439	—	1,45	0,53	43 713	— 65,70	—	0,47	0,17
Für sonstige Zwecke	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D 2	127 439	—	1,45	0,53	43 713	— 65,70	—	0,47	0,17
Summe des Reingewinns (D)	327 439	—	1,73	1,35	343 713	+ 4,97	—	3,68	1,36
Ausgaben und Reingewinn zusammen (A + B + C + D) gleich **Summe der Einnahmen**	8 763 272	—	100,00	36,17	9 334 131	+ 6,51	—	100,00	36,73

*) Die für die Betriebsführung auf den fremden Linien erstatteten Ausgaben sind gekürzt.

gaben und Reingewinn.

1908					1909					1910				
ℳ	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten Ausgaben	% von den gesamten Einnahmen	pro Rechnungskilometer ₰	ℳ	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten Ausgaben	% von den gesamten Einnahmen	pro Rechnungskilometer ₰	ℳ	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten Ausgaben	% von den gesamten Einnahmen	pro Rechnungskilometer ₰
3 220 701	+ 1,14	36,72	33,72	12,63	3 434 722	+ 6,65	38,15	34,82	13,42	3 660 197	+ 6,58	38,62	34,64	13,54
1 950 173	— 5,82	22,23	20,43	7,64	1 914 639	— 1,82	21,27	19,41	7,48	2 032 844	+ 6,18	21,45	19,24	7,52
847 023	— 16,68	9,66	8,87	3,32	856 135	+ 1,08	9,51	8,68	3,34	901 974	+ 5,36	9,51	8,54	3,34
460 123	— 0,36	5,24	4,82	1,80	458 836	— 0,28	5,10	4,65	1,79	519 821	+ 13,29	5,48	4,92	1,92
6 478 020	— 3,80	73,85	67,84	25,39	6 664 332	+ 2,88	74,03	67,56	26,03	7 114 836	+ 6,76	75,06	67,34	26,32
319 386	+ 3,14	3,64	3,35	1,25	363 885	+ 13,93	4,04	3,69	1,42	380 568	+ 4,58	4,01	3,60	1,41
1 634 707	— 0,50	18,64	17,12	6,40	1 623 477	— 0,69	18,03	16,46	6,34	1 610 779	— 0,78	17,00	15,24	5,96
1 954 093	+ 0,08	22,28	20,47	7,65	1 987 362	+ 1,70	22,07	20,15	7,76	1 991 347	+ 0,20	21,01	18,84	7,37
339 434	+ 11,47	3,87	3,56	1,34	351 184	+ 3,46	3,90	3,56	1,37	372 648	+ 6,11	3,93	3,53	1,37
8 771 547	— 2,48	100,00	91,87	34,38	9 002 878	+ 2,64	100,00	91,27	35,16	9 478 831	+ 5,29	100,00	89,71	35,06
342 996	+ 100,00	—	3,59	1,34	300 000	— 12,53	—	3,04	1,17	500 000	+ 66,67	—	4,73	1,85
300 000	—	—	3,14	1,18	331 500	+ 10,50	—	3,36	1,30	130 192	— 60,72	—	1,23	0,48
66 674	+ 100,00	—	0,70	0,26	75 000	+ 12,49	—	0,76	0,29	75 000	—	—	0,71	0,28
709 670	+ 136,56	—	7,43	2,78	706 500	— 0,45	—	7,16	2,76	705 192	— 0,19	—	6,67	2,61
66 674	+ 52,53	—	0,70	0,26	127 313	+ 90,95	—	1,29	0,50	382 016	+ 200,05	—	3,62	1,41
—	—	—	—	—	28 000	+ 100,00	—	0,28	0,11	—	— 100,00	—	—	—
66 674	+ 52,53	—	0,70	0,26	155 313	+ 132,94	—	1,57	0,61	382 016	+ 145,97	—	3,62	1,41
776 344	+ 125,87	—	8,13	3,04	861 813	+ 11,01	—	8,73	3,37	1 087 208	+ 26,15	—	10,29	4,02
9 547 891	+ 2,29	—	100,00	37,42	9 864 691	+ 3,32	—	100,00	38,53	10 566 039	+ 7,11	—	100,00	39,08

Anhang.

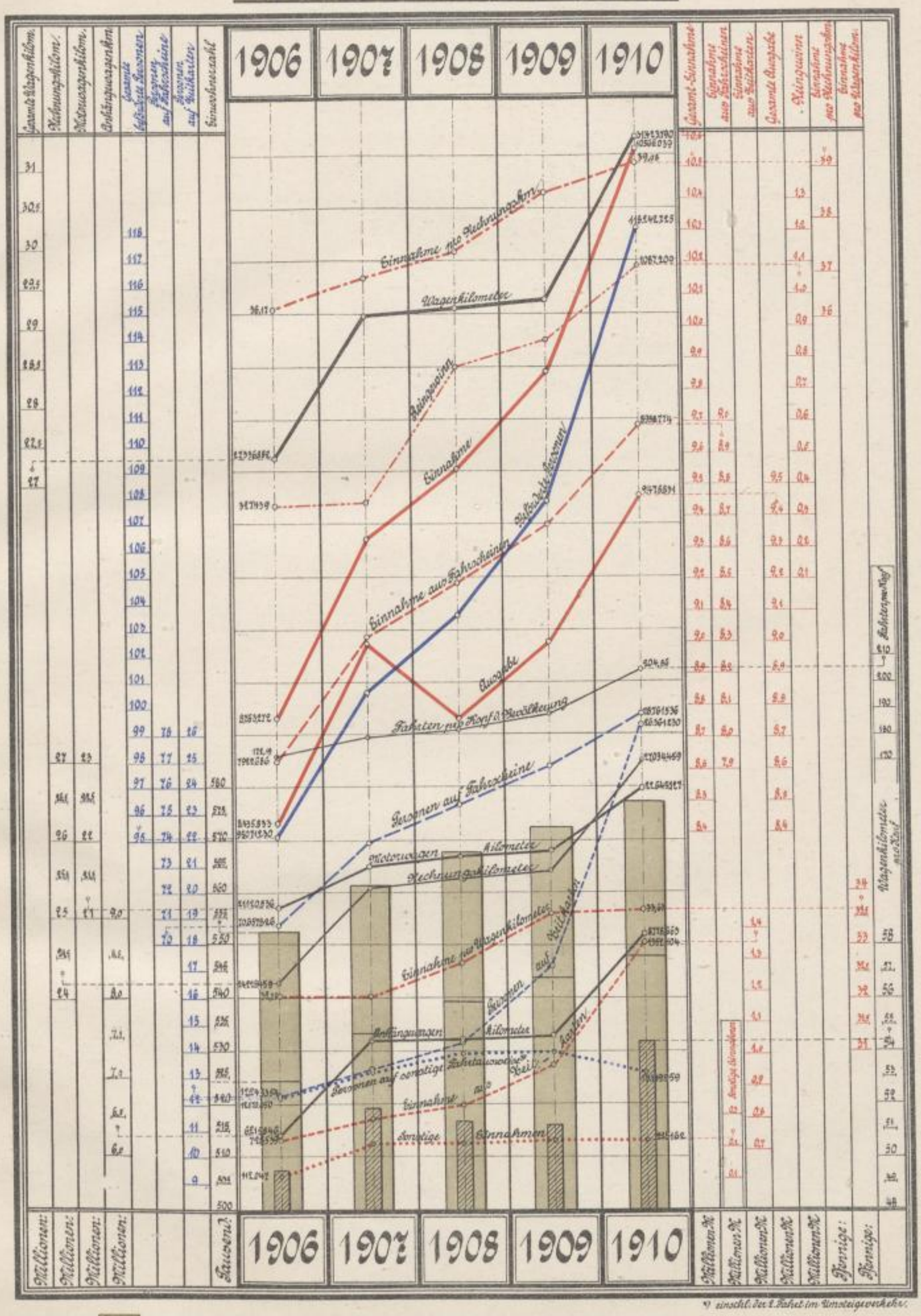
Die Verhältniswerte aus den Tabellen I—IV.

	1906	1907	1908	1909	1910
1) Fahrgäste auf einen Wagenkilometer (Umsteiger einmal gezählt. $\frac{\text{Tab. II A+B+C}}{\text{Wgk.}}$)	3,04	3,00	3,07	3,21	3,35
2) Durchschnitts-Einnahme von einem Fahrscheinfahrgast (Umsteiger nur einmal gezählt. $\frac{\text{Tab. III A}}{\text{Tab. II A.}}$) . . .	11,21 ₰	11,25 ₰	11,27 ₰	11,29 ₰	11,41 ₰
3) Durchschnitts-Einnahme von einem Zeitkartenfahrgast (gezählt bei jeder Fahrt auf einer Linie. $\frac{\text{Tab. III B}}{\text{Tab. II B.}}$)	5,95 ₰	5,98 ₰	5,87 ₰	5,64 ₰	5,13 ₰
4) Durchschnitts-Fahrgeldeinnahme von einem zahlenden Fahrgast überhaupt (Umsteiger nur einmal, Zeitkartenfahrgäste bei jeder Fahrt auf einer Linie einmal gezählt. $\frac{\text{Tab. III A+B}}{\text{Tab. II A+B.}}$)	10,44 ₰	10,45 ₰	10,41 ₰	10,27 ₰	9,84 ₰
5) Durchschnitts-Gesamteinnahme auf einen Fahrgast überhaupt (Umsteige- und Zeitkartenfahrgäste wie bei 4 gezählt. $\frac{\text{Tab. III A+B+C+D}}{\text{Tab. II A+B+C.}}$)	10,53 ₰	10,67 ₰	10,62 ₰	10,48 ₰	10,03 ₰
6) Durchschnitts-Betriebsausgabe für einen Fahrgast $\left(\frac{\text{Tab. IV A}}{\text{Tab. II A+B+C}}\right)$	7,53 ₰	7,69 ₰	7,21 ₰	7,08 ₰	6,75 ₰
7) Durchschnitts-Gesamtausgabe für einen Fahrgast $\left(\frac{\text{Tab. IV A+B+C+D}}{\text{Tab. II A+B+C}}\right)$	10,14 ₰	10,27 ₰	9,76 ₰	9,56 ₰	9,00 ₰
8) Gesamt-Einnahme auf einen Wagenkilometer $\left(\frac{\text{Tab. III A+B+C+D}}{\text{Wgk.}}\right)$	32,05 ₰	32,03 ₰	32,65 ₰	33,59 ₰	33,63 ₰
9) Gesamt-Einnahme auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Tab. III A+B+C+D}}{\text{Rchk.}}\right)$	36,17 ₰	36,73 ₰	37,42 ₰	38,53 ₰	39,08 ₰
10) Gesamt-Ausgabe auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Tab. IV A+B+C}}{\text{Rchk.}}\right)$	34,82 ₰	35,37 ₰	34,38 ₰	35,16 ₰	35,06 ₰
11) Reingewinn auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Tab. IVD}}{\text{Rchk.}}\right)$	1,35 ₰	1,36 ₰	3,04 ₰	3,37 ₰	4,02 ₰
12) Betriebs-Koeffizient	71,50 %	72,14 %	67,84 %	67,56 %	67,34 %

Graphische Darstellung der Betriebsergebnisse

der Städt. Straßenbahn zu Dresden

in den Jahren 1906-1910.



*) einschl. der 1. Fahrt im Umsteigeverkehr.

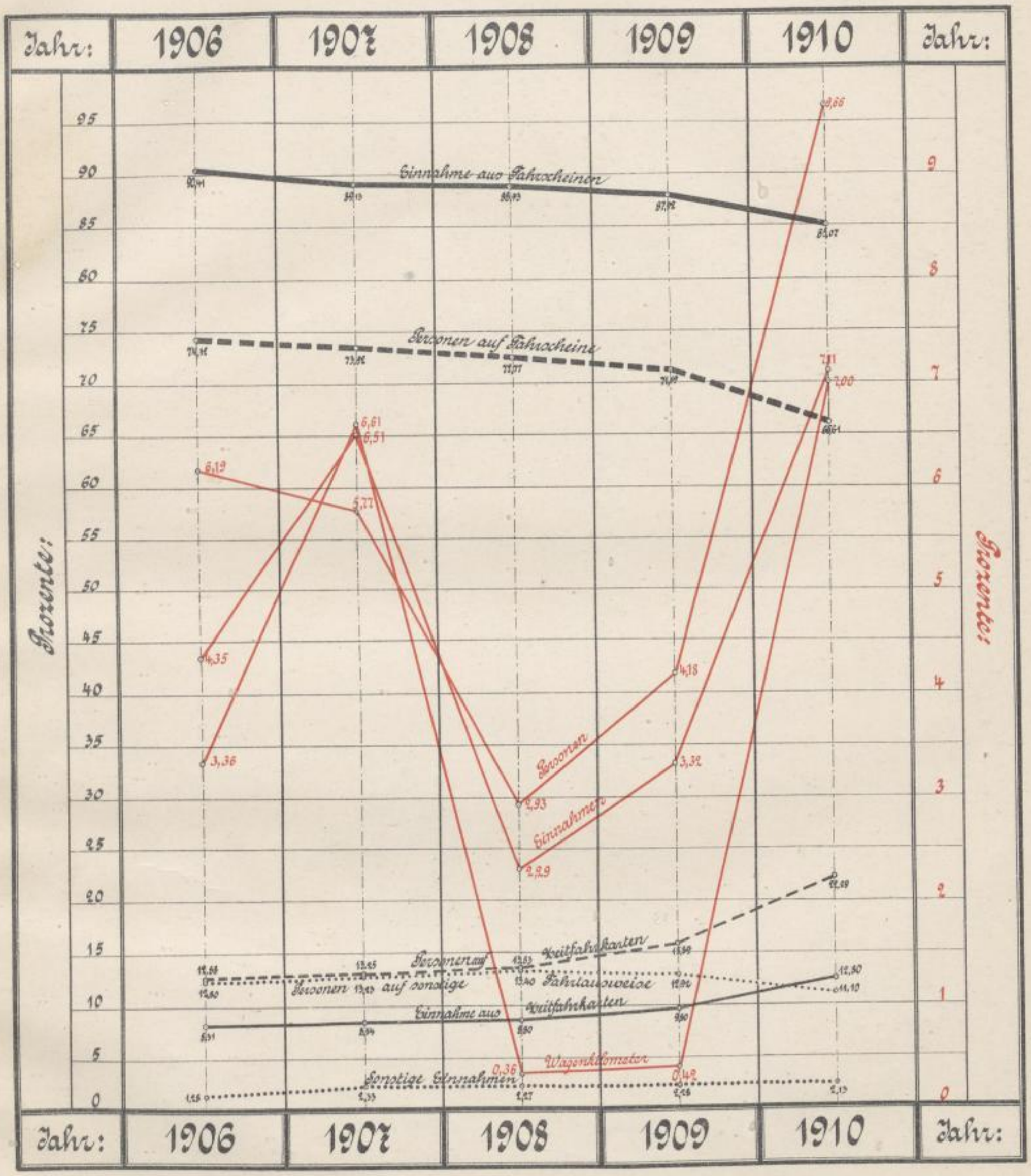
Einwohnerzahl der Stadt Dresden und der vom Straßenbahnverkehr einbezogenen Vororte:
Blasewitz, Bühlau, Laubegast, Leubnitz-Neuostra, Loschwitz, Pillnitz und Weißer Hirsch.

Wagenkilometer pro Kopf der Bevölkerung.

Darstellung der prozentualen Betriebsergebnisse

der Städt. Straßenbahn zu Dresden

in den Jahren 1906-1910.



prozentualer Anteil der Fahrschein - Einnahme
" " " Zeitkarten - "
" " " sonstigen "
} an der Gesamt - Einnahme;

" " " auf Fahrscheine beförderten Personen
" " " " Zeitkarten " "
" " " " sonstige Fahrtausweise*) beförderten Personen
} an der Gesamtzahl der beförderten Personen;

*) einschl. der 1. Fahrten im Umsteigeverkehr

" Zunahme gegenüber dem Vorjahre.

Anlage C.

1) Bilanz-Konto.

2) Gewinn- und Verlust-Konto.

Aktiven. **Bilanz-**

	1909				1910			
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Areal			3 344 788	55			3 201 598	55
Gebäude, einschließlich Dampfheiz.-Anlagen			2 385 709	69			2 353 403	69
Bahnanlagen			11 708 636	59			12 064 739	48
Wagen			6 145 867	89			6 157 713	42
Stromzuführungs- u. Beleuchtungs-Anlagen in den Bahnhöfen und Werkstätten			40 079	60			37 373	60
Bekleidungen und Ausrüstungen			269 901	01			283 745	73
Maschinenanlagen			141 665	75			138 202	01
Inventar			190 959	17			184 159	52
Wertpapiere:								
a. Kautionen bei Behörden	13 651	65			13 574	30		
b. Verfügbare Wertpapiere	1 536 746	08			1 648 217	30		
c. Anlage für Erweiterungsfonds I und II	909 278	56			613 330	52		
d. Anlage für d. Feuerkassenfonds	6 656	52			10 900	34		
e. Anlage der Unterstützungskasse	31 283	30	2 497 616	11	31 496	20	2 317 518	66
Materialvorräte			563 687	79			496 674	39
Debitoren:								
Forderung an die Kraftwerke	500 000	—			300 000	—		
Forderung an das städtische Stammvermögen	—	—			99 660	—		
Bankguthaben	102 665	44			119 272	60		
Hypothekenforderung a. d. Flurst. ad 141a in Loschwitz	16 000	—			—	—		
Rückerstattungsansprüche auf vorschußweise gezahlte Anliegerbeiträge	43 926	96			43 926	96		
Verschiedene	12 943	51	675 535	91	7 498	85	570 358	41
Noch nicht endgültig abgerechnete Baukosten			705 594	47			502 998	84
Konzessionswert			21 351 875	41			21 351 875	41
			50 021 917	94			49 660 361	71

Konto. **Passiven.**

	1909				1910			
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Stadtanleihe I (verwendeter Teil der Anleihe vom Jahre 1905) . . .			34 702 427	26			35 301 415	46
Stadtanleihe II (unverwendeter Teil der Anleihe vom Jahre 1905) — Erweiterungsfonds I —			1 297 572	74			698 584	54
Obligationen			9 033 804	—			8 669 956	—
Kreditoren:								
Grundrenten- und Landeskulturrentenschulden	275 289	50			272 637	92		
Hypothekenschuld auf dem Flurstück 707a für Dresden-A. . .	27 930	—			27 930	—		
Schuld an den Staatsfiskus als Restkaufsumme für die Anlagewerte des Streckenteils Leipziger Straße, von Oschatzer Straße bis Bahnhof Mickten	1 000 000	—			1 000 000	—		
Liquidationsfonds:								
a. The Tramways Company of Germany Ltd.	1 904	51			1 904	51		
b. Kont.-Pferde-Eisenbahn A.-G..	433	30			—	—		
Kassenvorschuß	19 320	86			4 496	49		
Bewilligungen für noch auszuführende Arbeiten	19 897	92			49 694	24		
Verschiedene	30 847	11	1 375 623	20	20 874	21	1 377 537	37
Unterstützungskasse			31 346	95			31 505	95
Reinvermögen:								
Kapital-Konto	848 477	89			976 644	24		
Erneuerungsfonds	1 195 841	73			1 275 828	76		
Erweiterungsfonds II (aus Rücklagen usw. gebildet)	—	—			63 153	84		
Betriebsfonds	82 724	38			478 142	71		
Überschußfonds	1 231 500	—			776 692	50		
Feuerkassenfonds	6 656	52			10 900	34		
Restüberschuß	215 943	27	3 581 143	79	—	—	3 581 362	39
			50 021 917	94			49 660 361	71

Debet. **Gewinn- und**

Nummer des Haushaltplanes		1909				1910			
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
7a, b 8	Verzinsung und Tilgung der Anlagekapitale:								
	7a. Verzinsung des Anlagekapitals an die Stadtkasse	1 259 701	50			1 259 490	75		
	7b. Rente an den Staatsfiskus für den Kaufpreisrest der Straßenbahnstrecke Oschatz. Straße—Mickten	42 500	—			42 500	—		
	8a. Verzinsung und b Tilgung der Prioritätsobligationen an die Stadtkasse . . . a	329 779	64			317 588	63		
	b	342 680	—	1 974 661	14	363 848	—	1 983 427	38
9	Besoldungen und Löhne . .			3 049 263	59			3 241 826	03
10	Stromentnahme aus städtischen und anderen Kraftwerken .			1 571 092	43			1 683 680	45
11	Abgabe für die Benutzung der Stromzuführungsanlagen u. Elektrizitätsmesser an die Kraftwerke			343 546	42			349 163	15
12	Vergütung für Unterhaltung d. Gleisbereichs im Straßenkörper an die Stadtkasse .			170 000	—			170 000	—
13	Reinhaltung des Gleisbereichs im Straßenkörper u. der Gleise			67 237	17			63 196	57
14	Unterhaltung der Gleisanlagen			193 887	87			208 931	52
15	Unterhaltung und Beleuchtung der Wartehallen, Haltestellen und Signaleinrichtungen .			10 971	11			9 196	95
16	Unterhaltung der Wagen . .			572 102	67			610 145	22
17	Unterhaltung der Gebäude und Grundstücke			62 096	41			64 714	08
18	Unterhaltung der Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände			93 857	84			127 329	35
19	Unterhaltung der Kanzleigeräte			2 013	03			2 465	38
20	Unterhaltung der Maschinen, Betriebsgeräte, Werkzeuge u. des sonstigen Inventars . .			33 610	34			35 734	23
21	Kanzleiaufwand für Schreibmaterial, Zeitschriften, Bücher, Porti usw.			7 448	08			7 307	65
22	Vergütungen an Kanzlei- und technische Hilfsarbeiter, sowie Schreiblöhne			36 278	37			43 517	63
	Seitenbetrag:			8 188 066	47			8 600 635	59

Verlust-Konto. Kredit.

Nummer des Haushaltplanes		1909		1910	
		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Einnahme aus dem Betriebe der eigenen Linien	9 656 436	70	10 358 751	87
2	Ausgabenerstattung aus den Betrieben fiskalischer und Gemeindeverbandslinien	403 869	73	426 461	69
3	Einnahme aus der Beförderung von Reklameplakaten	22 775	78	22 991	61
4	Miet- und Pachtzinsen	40 191	13	37 695	09
5	Kapitalzinsen	131 614	05	136 825	86
6	Vermischte Einnahmen	13 673	34	9 775	13
	Seitenbetrag:	10 268 560	73	10 992 501	25

Debet. **Gewinn- und**

Nummer des Haushaltplanes		1909				1910			
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
	Übertrag:			8 188 066	47			8 600 635	59
23	Drucksachen für den Betriebs- und Kanzleidienst			51 184	75			40 994	84
24	Miet- und Pachtzinsen . . .			9 771	97			13 539	33
25	Heizung, Beleuchtung u. Reinhaltung der Direktionsräume, sowie Heizung u. Reinhaltung der Bahnhöfe u. Werkstätten			51 743	22			52 758	77
26	Verwaltungsgebühr an die Stadtkasse			78 000	—			78 000	—
27-30	Konzessions- und dergleichen Abgaben, sowie Steuern:								
	27. Abgabe an die Stadtkasse für Benutzung v. Straßen und Plätzen	309 005	97			331 480	06		
	28. Abgabe an die Stadtkasse für Benutzung der Brücken	18 000	—			23 000	—		
	29. Abgaben an d. Staatsfiskus und an Gemeinden für Benutzung von Straßen, Brücken und Plätzen . .	23 012	41			9 780	96		
	30. Staatseinkommensteuer .	13 866	69	363 885	07	16 306	90	380 567	92
31	Haftpflichtversicherung der Straßenbahn			49 305	68			63 451	99
32	Pensionen u. Unterstützungen an vorm. Beamte u. Bedienstete, Beiträge zu Kassen usw.			111 448	92			117 150	42
33	Feuerversicherung			5 998	72			8 482	92
34	Unterstützungen an Beamte, Bedienstete und Arbeiter .			2 997	50			3 000	—
35	Vermischte Ausgaben			35 509	16			26 890	09
36-41	Abschreibungen, Anteil der Stadtkasse an den Betriebseinnahmen, sowie Rücklagen:								
	36. Abschreibungen	58 836	—			519 821	—		
	Überweisung a. d. Erneuerungsfonds lt. Haushltpl.	400 000	—			—	—		
	Überweisung a. d. Erneuerungsfonds aus d. Restüberschuß a. d. Jahr 1909	56 943	27			—	—		
	37. Zinsengutschrift für den im Betriebe befindlichen Überschußfonds	31 500	—			42 192	50		
	Seitenbetrag:	547 279	27	8 947 911	46	562 013	50	9 385 471	87

Verlust-Konto. (Fortsetzung.)

Kredit.

Nummer des Haushaltplanes		1909		1910	
		ℳ	₰	ℳ	₰
	Übertrag:	10 268 560	73	10 992 501	25
	Seitenbetrag:	10 268 560	73	10 992 501	25

Debet. **Gewinn- und**

Nummer des Haushaltplanes		1909				1910			
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
	Übertrag:	547 279	27	8 947 911	46	562 013	50	9 385 471	87
	38. Anteil an der Betriebseinnahme an d. Stadtkasse	300 000	—			500 000	—		
	39. Zahlung an den Überschußfonds	300 000	—			88 000	—		
	40. Zahlung an den Fonds zur Durchführung des Bebauungsplanes	75 000	—			75 000	—		
	41. Rücklage an den Betriebsfonds	14 370	—			382 015	88		
	Hierüber: Verwendung d. Restüberschusses vom Jahre 1909 und zwar:								
	Überweisung an den Erweiterungsfonds. . . .	56 000	—			—	—		
	Rückstellung für die mit Veränderung der Direktionsräume verbundenen Kosten	18 000	—			—	—		
	Rückstellung f. Beteiligung der Straßenbahn an der Internat. Hygiene-Ausstellung im Jahre 1911	10 000	—	1 320 649	27	—	—	1 607 029	38
				10 268 560	73			10 992 501	25

Verlust-Konto. (Fortsetzung.)

Kredit.

Nummer des Haushaltplanes		1909		1910	
		ℳ	₰	ℳ	₰
	Übertrag:	10 268 560	73	10 992 501	25
		10 268 560	73	10 992 501	25

Anlage D[1].

Vergleichende Betriebsübersicht

für die Monate Januar bis September 1909/1910.

(1909 alte Linienführung.
1910 neue „)

Vergleichende Betriebsübersicht für die Monate Januar bis September 1909/1910.

Jahr	Linie Nr.	Linie	Länge der Linie m	Anzahl der Fahrten pro ½ Jahr	Anzahl der Fahrten pro Tag	Anzahl der laufenden Wagen Wochentags Motor	Wochentags Anhänger	Sonntags Motor	Sonntags Anhänger	Anzahl der Wagenkilometer Motor pro ½ Jahr	Motor pro Tag	Anhänger pro ½ Jahr	Anhänger pro Tag	Insgesamt pro ½ Jahr	Insgesamt pro Tag	Anzahl der Fahrgäste pro ½ Jahr	Anzahl der Fahrgäste pro Tag	Einnahmen pro ½ Jahr ℳ	pro ½ Jahr ₰	Einnahmen pro Tag ℳ	pro Tag ₰	Einnahmen pro Wagenkilometer ₰	Einnahmen pro Fahrgast ₰	Fahrgäste pro Wagenkilometer	Bemerkungen
Linien der Stadtgemeinde Dresden.																									
1909	1. 3.	Vorst. Plauen — Loschwitz	10 247	293 608	1 076	31	22	32	20	1 591 187	5 828	922 255	3 379	2 513 442	9 207	9 921 511	36 342	883 414	62	3 235	95	35,15	8,90	3,95	1910: Von 15. Juli provisorisch Verkehrsbeginn Schillerplatz—Strehlener Str. — Neugrunaer Str. — Bodenbacher Str. — Hauptbahnhof — Vorst. Plauen wegen Schienenlegung geändert eingelegt.
1910	1.	Vorst. Neugruna	10 715	244 818	897	26	21	28	22	1 364 387	4 998	957 921	3 509	2 322 308	8 507	9 107 528	33 361	835 336	91	3 059	84	35,97	9,17	3,92	
1909	2.	Friedrichstr. — Blasewitz	7 671	189 492	694	20	16	17	15	893 801	3 270	579 667	2 123	1 472 468	5 393	4 657 488	17 060	408 915	78	1 497	86	27,77	8,78	3,18	1909: V. 8. Juni u. 10. Juli verkehrten 4 Wagen wegen Bauarbeiten in der Windmüler Str. nur zwischen Albertplatz—Albertstr. und Postplatz—Friedrichstr.
1910	2.	Schlachthof — Friedrichstr. — Blasewitz	9 125	175 823	644	19	13	18	13	886 295	3 247	473 327	1 734	1 359 622	4 981	4 299 496	15 749	366 439	80	1 342	27	26,95	8,52	3,16	1910: Von 13. August bis Schlachthof eröffnet.
1909	6. 8.	Wild. Mann — Vorst. Räcknitz	9 226	155 725	570	21	12	23	14	939 219	3 440	303 058	1 110	1 242 277	4 550	4 164 548	15 255	372 057	57	1 362	85	29,95	8,93	3,35	
1910	6.		9 229	150 185	550	19	13	22	14	928 302	3 400	276 650	1 013	1 204 952	4 413	4 011 435	14 694	354 350	87	1 297	99	29,41	8,83	3,33	
1909	9.	Waldschlößchen — Leubnitz-Neuostra	9 025	175 950	645	22	15	27	19	1 220 133	4 469	454 397	1 664	1 674 530	6 133	5 411 935	19 824	483 003	48	1 769	24	28,84	8,92	3,23	
1910	9.		9 092	156 572	574	22	16	26	22	1 172 540	4 295	369 649	1 354	1 542 189	5 649	5 067 645	18 563	455 470	25	1 668	39	29,53	8,99	3,29	
1909	11.	Neustädt. Bahnhof — Bühlau	8 309	107 979	396	15	7	19	14	630 829	2 311	218 378	800	849 207	3 111	2 313 679	8 475	288 344	18	1 056	21	33,95	12,46	2,72	
1910	11.		8 310	112 010	410	15	8	19	15	629 559	2 306	252 450	925	882 009	3 231	2 396 342	8 778	317 751	20	1 163	92	36,03	13,26	2,72	
1909	18.	Schloßplatz — Loschwitz	5 940	128 406	471	17	4	23	14	699 200	2 561	96 818	355	796 018	2 916	2 626 122	9 619	266 860	90	977	51	32,52	10,16	3,30	
1910	18.		5 940	129 453	474	16	7	25	15	703 022	2 575	109 748	402	812 770	2 977	2 858 847	10 472	270 534	84	990	97	33,29	9,46	3,52	
1909	19.	Vorst. Cotta — Leubegast	12 204	149 152	546	13	24	23	27	821 044	3 008	888 660	3 255	1 709 704	6 263	5 567 012	20 392	524 867	67	1 922	59	30,69	9,43	3,26	1909: Wegen Bauarbeiten in der Wilsdruffer Straße fuhren die Wagen vom 5. Juni bis 10. Juli durch die Blüer- und Marienstr.
1910	19.		12 235	145 385	533	13	26	13	26	801 039	2 934	775 657	2 841	1 576 696	5 775	5 488 663	20 105	526 482	26	1 928	51	33,39	9,59	3,48	
1909	21.	Vorst. Cotta — Tolkewitz	10 068	127 853	468	10	17	20	24	667 892	2 445	613 172	2 246	1 280 864	4 691	4 852 313	17 774	415 662	03	1 522	57	32,45	8,57	3,79	
1910	21.		10 066	149 361	547	12	22	22	26	671 342	2 459	695 928	2 549	1 367 270	5 008	5 226 596	19 145	441 335	34	1 616	61	32,28	8,44	3,82	
1909	7.	Hauptbahnhof — Arsenal	5 390	186 837	684	17	13	17	14	830 959	3 044	267 598	980	1 098 557	4 024	4 726 607	17 314	412 418	10	1 510	69	37,54	8,73	4,30	1909: Vom 11. Mai bis 17. Juli fuhren die Wagen der Linie 13 wegen Bauarbeiten am Postplatz nur bis Antonstr. (Hauptpost).
	13.	Vorst. Wölfnitz — Postplatz	4 188	218 644	801	15	14	13	13	610 306	2 236	286 809	1 051	897 115	3 287	4 038 123	14 792	349 608	35	1 280	62	38,97	8,66	4,50	
	7. 13.	Zusammen	9 578	208 360	763	32	27	30	27	1 441 265	5 280	554 407	2 031	1 995 672	7 311	8 764 730	32 106	762 026	45	2 791	31	38,18	8,69	4,39	
1910	7.	Arsenal — Vorst. Wölfnitz-Altcotta	8 309	291 236	1 067	26	26	24	22	1 197 668	4 387	741 368	2 716	1 939 036	7 103	8 715 047	31 923	733 152	35	2 685	54	37,81	8,41	4,49	
1909	15.	Postplatz — Vorst. Plauen	3 490	153 600	563	15	2	11	.	530 925	1 945	20 615	76	551 540	2 021	2 603 107	9 535	217 284	48	795	91	39,40	8,35	4,72	Linie 17 wie Linie 15.
	17.	Vorst. Mickten — Postplatz	4 358	233 416	855	15	15	16	4	628 203	2 301	395 963	1 450	1 024 166	3 751	4 679 919	17 143	404 980	81	1 482	45	39,54	8,65	4,57	
	15. 17.	Zusammen	7 758	203 107	744	30	17	27	4	1 159 128	4 246	416 578	1 526	1 575 706	5 772	7 283 026	26 678	622 265	27	2 279	36	39,49	8,54	4,62	
1910	15.	Vorst. Mickten — Vorst. Plauen	7 557	250 437	917	23	21	22	15	1 095 531	4 013	612 326	2 243	1 707 857	6 256	7 793 736	28 548	656 703	40	2 405	51	38,41	8,43	4,56	
1909	22.	Postplatz — Vorst. Löbtau-Vorst. Plauen	4 849	131 899	483	12	5	13	9	497 659	1 823	122 790	450	620 449	2 273	2 725 596	9 984	254 001	91	930	41	40,94	9,32	4,39	
	30.	Altmarkt — Altenberger Str.	6 027	129 692	473	11	8	11	2	619 697	2 270	168 340	617	788 037	2 887	2 729 703	9 999	224 809	21	823	48	28,53	8,24	3,46	
	22. 30.	Zusammen	10 867	130 611	478	23	13	24	11	1 117 356	4 093	291 130	1 067	1 408 486	5 160	5 455 299	19 983	478 811	12	1 753	89	33,99	8,78	3,87	
1910	22.	Hohsburgerstr. — Altenberger Straße	10 886	179 018	656	23	15	24	17	1 141 189	4 180	696 845	2 553	1 838 034	6 733	6 884 640	25 218	585 841	34	2 145	94	31,87	8,51	3,75	
1909	23.	Geisingstraße — Bahnhof Wettinerstraße	4 532	101 618	440	16	4	1	1	502 295	2 174	60 259	261	562 554	2 435	2 462 566	10 660	194 387	65	841	50	34,55	7,89	4,38	1909: Von 5. Juni bis 30. Juli verkehrten die Wagen der Linie 23 nur zwischen Geisingstr. u. Albertstr.
	28.	Hauptbahnhof — Ausstellung — Fürstenstr.	4 665	77 416	284	7	2	8	1	336 911	1 234	26 887	98	363 798	1 332	1 577 292	5 778	142 325	66	521	34	39,12	9,02	4,34	
	23. 28.	Zusammen	9 198	100 712	369	23	6	9	2	839 206	3 408	87 146	359	926 352	3 767	4 039 858	16 438	336 712	71	1 362	84	36,35	8,33	4,36	
1910	23.	Pirnaischerstr. — Hauptbf. — Postplatz — Geisingstr.	10 462	114 538	420	21	2	23	1	1 144 949	4 194	28 581	105	1 173 530	4 299	4 823 764	17 669	399 501	58	1 463	38	34,04	8,28	4,11	
1909	5.	Georgplatz — Hechtstr.	4 990	134 586	493	17	2	15	.	717 530	2 629	22 603	83	740 133	2 711	2 728 741	9 995	234 081	13	857	44	31,63	8,58	3,69	
	26.	Hbhf. — Vorst. Zschertnitz	11 463	120 017	440	25	1	24	5	1 316 306	4 822	41 270	151	1 357 576	4 973	5 693 481	20 855	499 427	98	1 829	41	36,79	8,77	4,19	
	5. 26.	Zusammen	16 453	127 497	467	42	3	39	5	2 033 836	7 450	63 873	234	2 097 709	7 684	8 422 222	30 850	733 509	11	2 686	85	34,97	8,71	4,01	
1910	5.	Hechtstraße — Vorst. Zschertnitz	8 720	165 097	605	20	8	21	6	1 060 108	3 883	276 730	1 014	1 336 838	4 897	4 980 901	18 245	416 565	72	1 525	88	31,16	8,36	3,74	
	26.	Rundbahn	8 772	121 136	444	18	1	18	.	1 068 164	3 913	8 633	32	1 076 797	3 945	4 794 704	17 563	401 976	16	1 472	44	37,33	8,38	4,45	
	5. 26.	Zusammen	17 492	137 985	505	38	9	39	6	2 128 272	7 796	285 363	1 046	2 413 635	8 842	9 775 605	35 808	818 541	88	2 998	32	33,91	8,37	4,05	
1909	10.	Neust. Bhf. — Marienstr.	2 920	91 712	336	7	.	6	.	283 080	1 037	.	.	283 080	1 037	807 754	2 959	65 023	46	238	18	22,97	8,05	2,86	
	12.	St.-Pauli-Frdhf. — Albertpl.	3 911	46 661	171	4	.	4	.	184 283	675	105	.	184 388	675	519 620	1 903	45 184	81	165	51	24,51	8,70	2,82	
	14.	Neumarkt — Vorst. Seidnitz	5 865	76 381	280	8	1	11	3	411 060	1 509	33 663	123	445 623	1 632	1 138 151	4 169	105 315	48	385	77	23,63	9,25	2,55	
	10. 12. 14.	Zusammen	12 696	71 920	263	19	1	21	3	879 323	3 221	33 768	123	913 091	3 344	2 465 525	9 031	215 523	74	789	46	23,69	8,74	2,70	
1910	12.	St.-Pauli-Friedhof — Vorst. Gruna — Vorst. Seidnitz	11 114	90 587	332	15	5	17	8	833 928	3 055	144 477	529	978 405	3 584	2 855 641	10 460	254 581	32	932	53	26,02	8,92	2,92	
1909	4.	Theaterplatz — Neumarkt	5 970	71 617	262	10	.	10	.	478 877	1 754	41	.	478 918	1 754	1 215 893	4 454	107 254	77	592	87	22,40	8,82	2,54	
	16.	Göltzpl. — Grenadierkas.	4 867	68 038	249	8	.	10	.	353 599	1 295	.	.	353 599	1 295	992 338	3 635	86 467	16	316	73	24,45	8,71	2,81	1909: Vom 12. Aug. b. 28. Okt. fuhren die Wagen der Linie 16 nur bis Bischofsweg (wegen Schienenlegen in der Pirnaischen).
	25.	Nst. Bhf. — Reichenbachstr.	4 212	106 940	392	11	.	8	.	481 912	1 765	.	.	481 912	1 765	1 571 069	5 755	131 329	49	481	06	27,25	8,36	3,26	
	4. 16. 25.	Zusammen	15 049	87 343	320	29	.	28	.	1 314 388	4 814	41	.	1 314 429	4 814	3 779 240	13 844	325 051	42	1 190	66	24,73	8,60	2,88	
1910	4.	Neustädt. Bahnh. — Schnorrstraße — Neustädter Bahnh.	9 224	94 015	344	16	.	15	.	881 990	3 231	68	.	882 058	3 231	2 248 219	8 235	192 156	61	703	87	21,79	8,54	2,55	1910: Vom 3. bis 24. März und vom 11. März bis 10. April wegen Schienenbauen nur bis Schnorrstraße und vom 8. Aug. ab nur bis Bautzner Str.
	16.	Grenadierkas. — Reichenbachstr.	6 702	97 764	358	18	.	18	.	707 186	2 590	.	.	707 186	2 590	2 564 345	9 393	223 832	82	819	90	31,65	8,72	3,63	
	4. 16.	Zusammen	15 926	95 394	350	34	.	33	.	1 589 176	5 821	68	.	1 589 244	5 821	4 812 564	17 628	415 989	43	1 523	77	26,18	8,64	3,03	
1909	3.	— — —	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1910	3.	Neust. Bhf. — Barbarossapl.	4 619	102 193	374	10	1	12	.	506 368	1 855	2 888	11	509 256	1 866	1 989 985	7 289	162 293	26	594	48	31,87	8,16	3,91	
1909		Postpl. — Pirnaischer Pl. — Vogelwiese	3 810	9 366	1 171	40	24	37	21	20 660	2 582	18 592	2 324	39 252	4 906	206 880	25 860	22 911	30	2 863	92	58,37	11,07	5,27	
1910		Postpl. — Pirnaischer Platz — Vogelwiese	3 847	10 883	1 360	39	27	43	33	22 811	2 851	17 110	2 139	39 921	4 990	239 786	29 973	21 865	15	2 733	14	54,77	9,12	6,01	
1909		Neust. Bahnh. — Vogelwiese	3 246	2 289	285	6	6	6	6	4 876	610	3 583	448	8 459	1 058	44 187	5 522	5 118	95	639	87	60,51	11,58	5,22	
1910			3 268	2 914	364	6	6	6	6	5 333	667	4 184	523	9 517	1 190	65 944	8 243	5 225	35	653	17	54,91	7,92	6,93	
1909		Hauptbahnhof — Vogelwiese	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
1910			4 954	3 223	403	7	7	7	7	9 881	1 235	6 092	761	15 973	1 996	70 914	8 864	6 690	65	836	33	41,89	9,43	4,44	
1909		Zusammen und Durchschnitt	159 042	.	.	347	184	362	209	16 272 143	59 695	5 545 523	20 313	21 817 666	79 918	79 975 573	292 951	7 145 055	70	26 172	37	22,75	8,93	3,67	
1910			161 077	.	.	332	205	367	222	16 831 592	61 654	6 450 632	23 629	23 282 224	85 283	86 484 178	316 702	7 628 087	18	27 941	71	32,76	8,82	3,71	
Linien des Königlich Sächsischen Staatsfiskus.																									
1909		Mickten — Kötzschenbroda	7 220	94 947	348	9	4	13	15	518 223	1 898	129 762	475	647 987	2 373	1 979 973	7 253	232 877	28	853	03	35,94	11,76	3,06	
1910			7 220	101 282	371	10	5	13	16	532 016	1 949	147 005	538	679 021	2 487	2 093 242	7 668	239 378	16	876	84	35,25	11,44	3,08	
1909		Plauen — Hainsberg	7 941	87 000	319	6	5	10	9	468 385	1 716	181 120	663	649 505	2 379	1 931 090	7 074	204 163	45	747	85	31,43	10,57	2,97	
1910			7 941	91 589	335	8	5	10	9	478 781	1 754	209 493	767	688 274	2 521	1 976 801	7 241	211 629	04	775	20	30,75	10,71	2,87	
1909		Cotta — Coßebaude	5 311	61 481	225	8	1	12	8	251 439	921	33 455	123	284 895	1 044	969 978	3 553	76 754	74	281	15	26,94	7,91	3,40	
1910			5 311	66 134	242	7	2	12	8	248 779	911	47 057	172	295 836	1 083	1 041 371	3 815	83 235	13	304	89	28,14	7,99	3,52	
1909		Bühlau — Weißig	1 670	25 276	93	4	.	4	.	40 868	149	833	3	41 501	152	97 113	356	8 857	20	32	44	21,34	9,12	2,34	
1910			1 670	24 602	90	4	.	4	.	40 041	147	1 191	4	41 232	151	106 980	392	9 222	13	34	15	22,61	8,71	2,59	
1909		Zusammen und Durchschnitt	22 142	.	.	27	10	39	32	1 278 708	4 684	345 170	1 264	1 623 878	5 948	4 978 154	18 236	522 652	77	1 914	47	32,19	10,50	3,07	
1910			22 142	.	.	29	12	39	33	1 299 617	4 761	404 746	1 481	1 704 363	6 242	5 218 394	19 116	543 564	46	1 991	08	31,89	10,42	3,06	
Linie des Gemeindeverbandes Loschwitz-Pillnitz.																									
1909		Loschwitz — Pillnitz	5 980	53 364	195	6	2	12	7	260 319	954	51 313	188	311 632	1 142	917 539	3 361	97 401	75	356	78	31,26	10,62	2,94	
1910			5 980	54 721	200	7	3	13	10	259 904	952	55 931	205	315 835	1 157	943 541	3 456	110 318	59	404	10	34,93	11,69	2,99	

Anlage D².

Vergleichende Betriebsübersicht

für die Monate Oktober bis Dezember 1909/1910.

(Neue Linienführung.)

Vergleichende Betriebsübersicht für die Monate Oktober bis Dezember 1909/1910.

Nr.	Linie	Jahr	Länge der Linie m	Anzahl der Fahrten pro ½ Jahr	Anzahl der Fahrten pro Tag	Anzahl der laufenden Wagen Wochentags Motor	Anzahl der laufenden Wagen Wochentags Anhänger	Anzahl der laufenden Wagen Sonntags Motor	Anzahl der laufenden Wagen Sonntags Anhänger	Anzahl der Wagenkilometer Motor pro ½ Jahr	Anzahl der Wagenkilometer Motor pro Tag	Anzahl der Wagenkilometer Anhänger pro ½ Jahr	Anzahl der Wagenkilometer Anhänger pro Tag	Anzahl der Wagenkilometer Insgesamt pro ½ Jahr	Anzahl der Wagenkilometer Insgesamt pro Tag	Anzahl der Fahrgäste pro ½ Jahr	Anzahl der Fahrgäste pro Tag	Einnahmen pro ½ Jahr ℳ	Einnahmen pro ½ Jahr ₰	Einnahmen pro Tag ℳ	Einnahmen pro Tag ₰	Einnahmen pro Wagenkilometer ₰	Einnahmen pro Fahrgast ₰	Fahrgäste pro Wagenkilometer	Bemerkungen
	Linien der Stadtgemeinde Dresden.																								
1.	Vorst. Planen — Leschwitz	1909	10 715	81 468	886	26	21	26	19	447 225	4 861	312 483	3 396	759 688	8 257	3 008 593	32 702	275 833	12	2 998	16	36,31	9,17	3,96	10. Oktober 1909: Eröffnung der Strecke Schäferstraße — Grenzgemeinde Naußlitz.
	Vorst. Naußlitz	1910	10 715	85 834	933	26	22	26	20	483 458	5 256	321 573	3 495	805 031	8 750	3 252 129	35 349	295 402	55	3 210	90	36,69	9,08	4,04	
2.	Schlachthof — Friedrichstr. — Blasewitz	1909	7 913	61 316	666	18	15	15	13	299 540	3 256	167 921	1 825	467 461	5 081	1 480 912	16 097	129 819	08	1 411	08	27,77	8,77	3,17	1909 vor bis Wallstraße.
		1910	9 125	65 852	716	19	15	16	13	329 567	3 582	171 005	1 859	500 572	5 441	1 660 929	18 054	138 347	87	1 503	79	27,64	8,33	3,32	
3.	Neust. Bahnhof — Barbarossaplatz	1909	4 619	32 294	351	9	.	9	.	158 130	1 719	.	.	158 130	1 719	565 135	6 143	46 750	15	508	15	29,56	8,27	3,57	
		1910	4 619	38 404	417	13	2	14	.	190 746	2 073	4 387	48	195 133	2 121	797 592	8 669	63 412	98	689	27	32,50	7,95	4,09	
4.	Neustädt. Bahnhof — Schnorrstraße — Neustädt. Bahnhof	1909	9 224	32 087	349	17	.	16	.	298 729	3 247	.	.	298 729	3 247	767 922	8 347	68 523	24	744	82	22,94	8,92	2,57	
		1910	9 224	31 726	345	15	.	14	.	296 676	3 225	317	3	296 993	3 228	856 194	9 306	72 776	13	791	05	24,50	8,50	2,88	
5.	Hechtstr. — Vorst. Zschertnitz	1909	8 720	49 460	538	21	3	22	.	361 883	3 934	42 074	457	403 957	4 391	1 586 037	17 240	137 029	02	1 499	23	34,14	8,70	3,93	
		1910	8 720	60 303	655	21	12	21	9	358 974	3 902	120 045	1 305	479 019	5 207	1 933 659	21 018	158 909	21	1 727	27	33,17	8,22	4,04	
6.	Wilder Mann — Vorstadt Räcknitz	1909	9 229	51 266	557	18	13	22	14	213 045	2 403	95 686	1 040	308 731	3 443	1 316 102	14 305	119 863	91	1 302	87	29,33	9,11	3,22	
		1910	9 229	53 535	582	17	13	22	15	318 388	3 461	106 982	1 163	425 370	4 624	1 450 153	15 763	125 171	97	1 360	56	29,43	8,63	3,41	
7.	Arsenal — Vorst. Wölfnitz Altenze	1909	8 309	92 696	1 008	24	23	23	20	394 287	4 286	230 280	2 503	624 567	6 789	2 884 381	31 352	251 878	59	2 737	81	40,33	8,73	4,62	
		1910	8 309	107 205	1 165	26	26	25	22	420 367	4 569	277 344	3 015	697 711	7 584	3 370 398	36 634	276 629	10	3 006	84	39,65	8,21	4,83	
9.	Waldschlößchen — Leubnitz-Neuostra	1909	9 092	52 564	571	22	15	23	20	393 469	4 277	121 854	1 324	515 323	5 601	1 694 348	17 429	148 046	44	1 609	20	28,73	9,23	3,11	
		1910	9 092	53 550	582	21	17	24	20	392 287	4 264	137 191	1 491	529 478	5 755	1 745 400	18 972	152 811	30	1 660	99	28,86	8,76	3,90	
11.	Neustädt. Bahnhof — Bühlau	1909	8 310	33 763	367	14	7	16	12	206 312	2 243	62 008	674	268 320	2 917	642 825	6 987	86 697	28	942	36	32,31	13,49	2,40	
		1910	8 310	34 762	378	13	8	18	11	209 605	2 278	70 173	763	279 778	3 041	711 814	7 737	91 699	24	996	73	32,78	12,88	2,54	
12.	St. Pauli-Friedhof — Vorstadt Gruna — Vorstadt Seidnitz	1909	11 114	29 545	321	16	3	16	5	274 941	2 988	42 327	460	317 268	3 448	881 270	9 579	81 366	05	884	41	25,65	9,23	2,78	
		1910	11 114	33 244	361	16	6	18	9	285 542	3 104	70 771	769	356 313	3 873	1 119 875	12 173	97 566	08	1 060	50	27,38	8,71	3,14	
15.	Vorstadt Mickten — Vorstadt Planen	1909	7 557	80 522	875	22	20	22	13	364 754	3 965	189 513	2 060	554 267	6 025	2 639 700	28 692	229 683	29	2 496	55	41,44	8,70	4,76	
		1910	7 557	90 971	989	22	22	24	16	377 636	4 105	225 109	2 447	602 745	6 552	2 883 897	31 347	237 810	46	2 584	90	39,46	8,25	4,78	
16.	Grenadierkaserne — Reichenbachstraße	1909	6 702	32 341	352	17	.	17	.	229 652	2 496	.	.	229 652	2 496	817 979	8 891	73 479	21	798	69	32,08	8,98	3,57	Die mit 17. Oktober 1909 wegen Schienenbrüchen für die Gleise-Mitte.
		1910	6 702	33 623	365	18	.	18	.	244 940	2 662	294	3	245 234	2 665	962 844	10 466	84 388	30	917	26	34,41	8,76	3,93	
18.	Schloßplatz — Leschwitz	1909	5 940	41 431	450	15	4	21	12	260 373	2 503	30 191	328	260 464	2 831	831 949	9 043	77 794	35	845	59	29,87	9,35	3,19	
		1910	5 940	41 695	453	16	6	22	12	231 981	2 522	36 342	395	268 323	2 917	922 225	10 024	82 898	69	901	07	30,90	8,99	3,44	
19.	Vorstadt Cotta — Laubegast	1909	12 235	51 758	563	13	24	21	29	273 923	2 977	284 679	3 094	558 602	6 071	1 961 610	21 322	192 718	86	2 094	77	34,50	9,82	3,51	
		1910	12 235	51 094	555	13	26	13	26	272 620	2 963	275 425	2 994	548 045	5 957	2 007 368	21 819	188 109	76	2 044	67	34,32	9,37	3,66	
21.	Vorstadt Cotta — Tolkewitz	1909	10 066	45 498	495	11	18	17	23	217 969	2 369	210 204	2 285	428 113	4 654	1 662 543	18 071	142 999	46	1 553	27	33,38	8,60	3,88	
		1910	10 066	51 687	562	12	23	20	26	233 460	2 538	247 209	2 687	480 669	5 225	1 967 920	21 390	163 196	89	1 773	88	33,95	8,29	4,09	
22.	Hubertusburger Straße — Altenberger Straße	1909	10 886	55 133	599	22	16	23	16	385 242	4 187	183 821	1 998	569 063	6 185	2 241 016	24 359	194 967	45	2 119	21	34,26	8,70	3,94	
		1910	10 886	62 955	684	22	14	25	16	390 712	4 247	252 988	2 750	643 701	6 997	2 644 326	28 743	220 215	23	2 393	64	34,21	8,33	4,11	
23.	Pieschenerstr. — Hauptbahnhof — Postpl. — Geißingstr.	1909	10 462	34 320	373	19	1	19	1	358 253	3 894	3 233	35	361 486	3 929	1 453 419	15 798	123 093	82	1 337	.	34,02	8,46	4,02	
		1910	10 462	38 877	423	23	4	23	2	397 819	4 324	6 696	73	404 515	4 397	1 812 079	19 697	147 330	64	1 601	42	36,42	8,13	4,48	
26.	Rundbahn	1909	8 772	40 352	439	21	1	20	2	358 476	3 896	5 593	61	364 069	3 957	1 505 323	16 362	129 913	12	1 412	10	35,68	8,63	4,13	
		1910	8 772	43 375	471	18	1	18	.	375 528	4 082	4 180	45	379 708	4 127	1 659 805	18 041	133 988	29	1 456	39	35,29	8,07	4,37	
	Zusammen und Durchschnitt	1909	159 865	.	.	325	184	350	199	5 365 442	60 495	1 981 847	21 540	7 547 290	82 035	27 851 965	302 720	2 511 167	44	27 295	30	33,27	9,02	3,69	
		1910	161 077	.	.	331	217	361	217	5 810 306	63 156	2 328 031	25 305	8 138 337	88 461	31 758 547	345 202	2 730 664	69	29 681	13	33,55	8,60	3,90	
	Linien des Königlich Sächsischen Staatsfiskus.																								
	Mickten — Kaitzschenbroda	1909	7 220	30 380	330	9	4	11	10	173 178	1 882	35 196	383	208 374	2 265	658 266	7 155	69 446	80	754	86	33,33	10,55	3,16	
		1910	7 220	33 562	365	10	5	12	13	180 528	1 962	45 557	495	226 085	2 457	682 809	7 422	75 834	59	824	29	33,54	11,11	3,02	
	Planen — Hainsberg	1909	7 941	31 036	337	6	5	9	9	156 493	1 701	71 857	780	228 350	2 482	638 718	6 943	67 278	26	731	29	29,46	10,53	2,80	
		1910	7 941	31 848	346	7	5	10	9	163 087	1 773	77 788	846	240 875	2 619	682 454	7 418	72 154	38	784	29	29,96	10,57	2,83	
	Cotta — Coßebaude	1909	5 311	19 491	212	8	1	11	6	81 351	884	8 869	96	90 220	980	298 631	3 246	22 927	67	249	21	25,41	7,68	3,31	
		1910	5 311	22 801	248	9	1	11	6	84 035	913	15 226	166	99 261	1 079	337 899	3 673	25 506	72	277	25	25,70	7,55	3,40	
	Bühlau — Weißig	1909	1 670	8 162	89	4	.	5	.	13 277	144	359	4	13 636	148	36 358	395	3 070	78	33	38	22,52	8,45	2,67	
		1910	1 670	8 724	95	4	.	5	.	14 070	153	496	5	14 566	158	43 098	468	3 483	50	37	86	23,92	8,08	2,96	
	Zusammen und Durchschnitt	1909	22 142	.	.	27	10	36	25	424 299	4 611	116 281	1 264	540 580	5 875	1 631 973	17 739	162 723	51	1 768	74	30,19	9,97	3,02	
		1910	22 142	.	.	30	11	38	28	441 730	4 801	139 067	1 512	580 787	6 313	1 746 260	18 981	176 979	19	1 923	69	30,47	10,13	3,01	
	Linie des Gemeindeverbandes Loschwitz-Pillnitz.																								
	Loschwitz — Pillnitz	1909	5 980	14 790	161	6	1	10	7	68 583	745	16 035	174	84 618	919	237 682	2 584	27 078	11	294	33	32,00	11,39	2,81	
		1910	5 980	16 652	181	8	4	12	8	79 177	861	16 162	176	95 339	1 037	264 703	2 877	28 787	13	312	90	30,19	10,88	2,78	

Betriebskrankenkasse
der Städtischen Straßenbahn.

Verwaltungsbericht
für die Jahre 1909 und 1910.

Die Ausgaben betrugen

für	im Jahre 1910	im Jahre 1909	im Jahre 1908	mithin im Jahre 1910 weniger gegen 1909	mithin im Jahre 1910 weniger gegen 1908	mithin im Jahre 1910 mehr gegen 1909	mithin im Jahre 1910 mehr gegen 1908	im Jahre 1909 weniger gegen 1908	im Jahre 1909 mehr gegen 1908
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Arzthonorar	35 761,65	33 425,80	39 572,04	—	3 810,39	2 335,85	—	6 146,24	—
Krankengelder einschl. Wöchner.-Unterstütz.	42 854,79	40 084,17	55 126,27	—	12 271,48	2 770,62	—	15 110,60	—
Arznei und Heilmittel	21 095,56	19 212,46	23 852,10	—	2 756,54	1 883,10	—	4 639,64	—
Kurkosten in Krankenanstalten	7 108,30	6 514,05	10 474,15	—	3 365,85	594,25	—	3 960,10	—
Sonstiges	251,98	84,60	83,13	—	—	167,38	168,85	—	1,47
zusammen	107 072,28	99 321,08	129 107,69	—	22 204,26	7 751,20	168,85	29 856,58	1,47
					— 168,85			— 1,47	
					22 035,41			29 855,11	

Von diesen Ausgaben entfallen auf

	1 Mitglied 1910	1 Mitglied 1909	1 Mitglied 1908	1 Krankheitsfall 1910	1 Krankheitsfall 1909	1 Krankheitsfall 1908	1 Krankheitstag 1910	1 Krankheitstag 1909	1 Krankheitstag 1908
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
für Arzthonorar. . . .	16,72	17,07	18,23	36,05	37,10	31,01	1,69	1,54	1,45
für Krankengelder . .	20,04	20,47	25,39	43,20	44,49	43,20	2,03	1,96	2,02
für Arznei	9,87	9,81	10,99	21,26	21,72	18,69	0,99	0,94	0,87

Von den mit Erwerbsunfähigkeit verbundenen Krankheitsfällen betrafen

auf die durchschnittliche Mitgliederzahl von	2 138 im Jahre 1910 Fälle	1 890 im Jahre 1909 Fälle	2 171 im Jahre 1908 Fälle
Influenza	190	141	326
Rheumatismus	139	133	162
Magen- und Darmkrankheiten	116	108	154
Verletzungen	159	148	149
Nasen- und Halskrankheiten	103	91	143
Abszesse	17	13	55
Lungenkrankheiten	40	53	45
Nervenkrankheiten	62	71	38
Augenkrankheiten	13	13	22
Zahnkrankheiten	15	12	17
Ohrenkrankheiten	6	3	7
sonstige Krankheiten der inneren Organe	132	115	158
	992	901	1276

	Pflichtmitglieder			freiwillige Mitglieder		
Es entfielen auf . .	1584	1494	1348	554	591	697
	im Jahre 1910	im Jahre 1909	im Jahre 1908	im Jahre 1910	im Jahre 1909	von März bis Dezbr. 1908
Erkrankungsfälle . .	555	471	465	437	430	590
Krankheitstage . . .	11 060	10 876	13 389	10 074	9 531	11 077
Tage für einen Krankheitsfall	19,9	23	28,8	23	22,2	18,7

Für die mit Erwerbsunfähigkeit verbundenen Krankheitstage wurden gezahlt:

	1910	1909	1908
	ℳ	ℳ	ℳ
an Pflichtmitglieder	20 246,29	18 628,92	21 189,93
an freiwillige Mitglieder	22 608,50	21 455,25	24 395,25
	42 854,79	40 084,17	45 585,18

Sterbefälle kamen vor

1910	1909	1908
5	18	25

Dresden, im August 1911.

Betriebskrankenkasse der Städtischen Straßenbahn zu Dresden.

Buchdruckerei der Dr. Güntzschen Stiftung in Dresden.