

Verwaltungsbericht

der

Städtischen Straßenbahn in Dresden

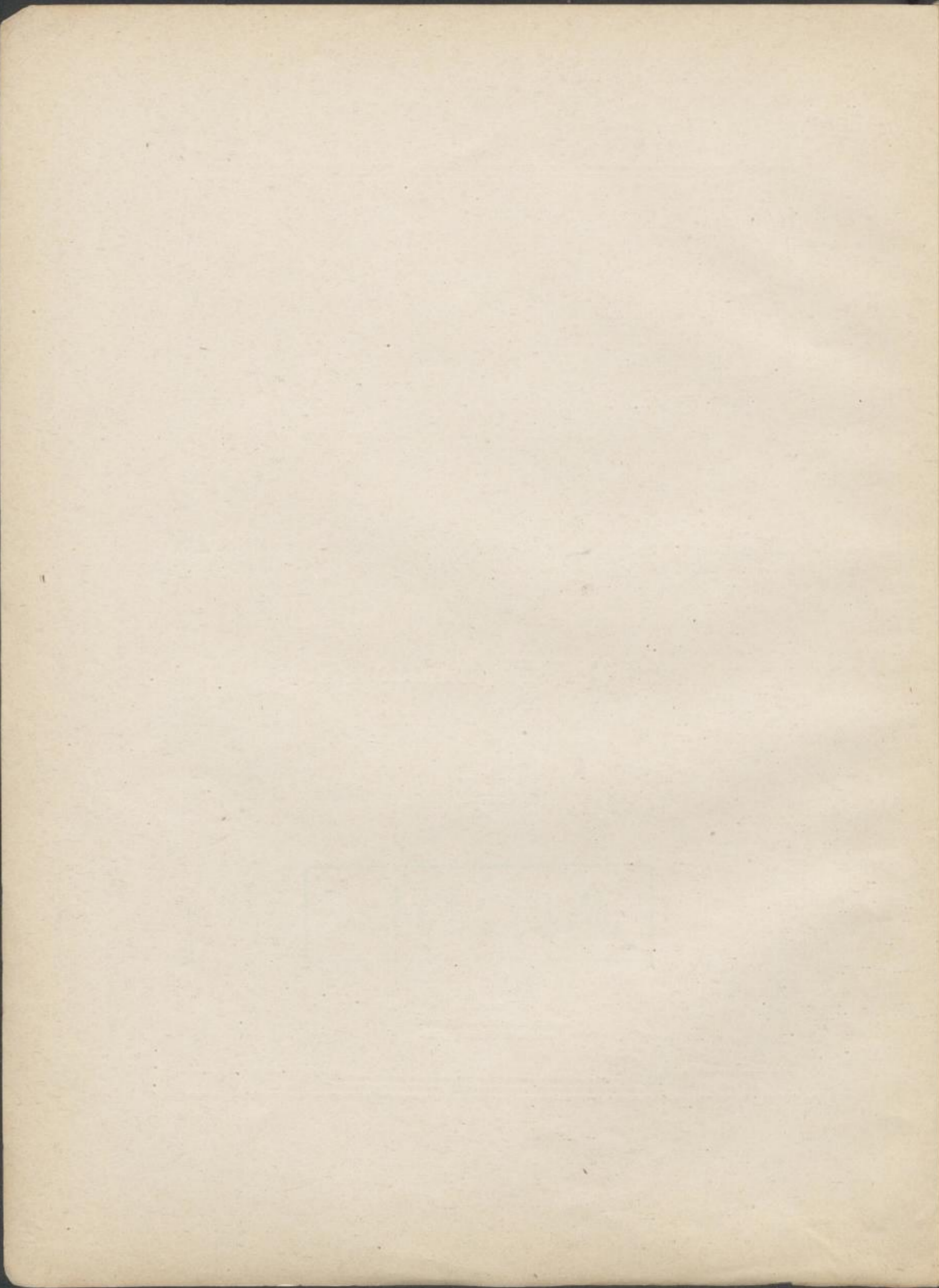
auf die Jahre 1911 und 1912.



Archiv

Dresden.

Buchdruckerei der Dr. Gängsches Stiftung
vormals E. Blochmann & Sohn.



Verwaltungsbericht der Städtischen Straßenbahn Dresden für die Jahre 1911 und 1912.

Nach Vorlage des Verwaltungsberichtes für die Jahre 1909 und 1910 ist wiederum eine zweijährige Periode für die Berichterstattung abgewartet worden. Damit schließt sich die Städtische Straßenbahn dem durch den Beschluß der städtischen Kollegien auch für die übrigen städtischen Geschäftsstellen eingeführten Gebrauche an und erlangt daraus den auch im letzten Verwaltungsbericht schon hervorgehobenen Vorteil, die an die tatsächlichen Ergebnisse zu knüpfenden Erörterungen auf eine breitere Grundlage stellen zu können. Besonders erwünscht war dies für den Bericht über das Jahr 1911, weil der durch die Internationale Hygiene-Ausstellung veranlaßte starke Verkehr die normale Entwicklung der Städtischen Straßenbahn weit überholte.

I. Betrieb und Allgemeines.

A. Der Verkehr in 1911 und 1912.

a. Bis Mai 1911 war der Verkehr nur normal. Das kühle Frühjahrs Wetter beeinträchtigte zunächst den Reise- und Ausflugsverkehr, und erst vom Pfingstfeste ab begann der Ausstellungsbesuch in großem Umfange, hielt dann aber infolge des außergewöhnlich warmen und andauernd schönen Wetters durch Sommer und Herbst bis zum Schlusse der Ausstellung am 31. Oktober gleichmäßig an. Der danach noch anschließende Geschäftsverkehr nach der Ausstellung ging im Frühjahr 1912 in die Vorbereitungen für die am 1. Mai 1912 eröffnete Große Kunstausstellung über. Auch diese Ausstellung brachte, begünstigt durch sehr freundliches Frühlingswetter, wiederum einige Mehrfrequenz. Das von Ende Juli bis November fast ununterbrochen schlechte Wetter hat die Zahl der Fahrgäste nicht erheblich beeinflußt, obgleich der Reise- und Ausflugsverkehr dadurch stark vermindert war.

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

an den 4 Tagen von Sonnabend bis Dienstag	1911	1912
am Osterfest	1 704 763 Personen	1 810 266 Personen
am Pfingstfest	1 952 072 Personen	1 856 861 Personen
an den 8 Vogelwiesentagen	3 710 389 Personen	3 924 358 Personen

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

1911:

- 6. bis 8. 1. Schaufliegen auf dem Rennplatz in Seidnitz,
- 25. 1. Kostüm-Rodelfest in Weißer Hirsch,
- 8. 2. Rodelfest in Bühlau,
- 27. und 28. 2. Fastnachtsfeier und Karnevalsfestzug in Weißer Hirsch beziehungsweise Dresden,
- 16. 4. Ballonwettfliegen in Reid,
- 6. 5. bis 31. 10. Internationale Hygiene-Ausstellung,

13. 5. Margarittentag,
 23. bis 26. 5. Flugtage in Dresden von Sachsens Flugwoche,
 27. bis 29. 5. Pferdeausstellung in Seidnitz,
 15. 10. Ballonwettfliegen in Reid,
 19. 11. Schaufliegen auf den Elbwiesen.

1912.

12. 1. Reichstagswahl,
 20. 1. Reichstagsstichwahl in Dresden-Altstadt,
 24. und 25. 1. Rodelfest in Weißer Hirsch,
 31. 1. und 1. 2. Kostüm-Rodelfest in Bühlau,
 18. bis 20. 2. Fastnachtsfeier und Karnevalsfestzug in Dresden und Weißer Hirsch,
 28. 4. Ballonwettfliegen in Reid,
 1. 5. bis 15. 10. Große Kunstausstellung,
 18. bis 20. 5. Pferdeausstellung in Seidnitz,
 6. bis 10. 7. Allgemeiner Deutscher Automobilklubtag,
 18. 8. Ankunft des Zeppelin-Luftschiffes „Victoria Luise“ auf dem Heller,
 28. und 29. 8. Besuch Sr. K. H. des deutschen Kronprinzen und mehrerer Fürstlichkeiten,
 29. 8. Zapfenstreich auf dem Theaterplatz,
 22. 12. Eröffnung des Zirkus „Sarrafani“.

d. Am 12. Dezember 1911 wurde die Verlängerungsstrecke der Linie 18 Loschwitz—Terrassenufer bis zum Theaterplatz in Betrieb genommen.

e. Infolge der auf dem Rennplatz in Seidnitz und der Radrennbahn in Reid fortlaufend gebotenen sportlichen Veranstaltungen ist auch die Inanspruchnahme der Straßenbahn nach diesen Plätzen eine stetig höhere geworden. Um die Schwierigkeiten, die die eingleisige Strecke in Seidnitz dem Massenverkehr bot, zu beseitigen, wurde eine große Schleifengleisanlage errichtet.

f. Schulausflüge mit der in § 6 der Tarifbestimmungen vorgesehenen Preisermäßigung wurden ausgeführt

	Anzahl	mit Personen	Einnahmen
in 1911 . . .	848	108 714	6 733 M 01 S,
in 1912 . . .	765	80 798	5 085 M 46 S,

Das durchschnittliche Fahrgeld für eine Person betrug hierbei 6,24 S.

g. 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			Gesamtzahl der Unfälle	
		leicht	schwer	tödlich		Zusammenstöße mit					leicht	schwer	tödlich	Gesamtzahl der Unfälle	leicht	schwer		tödlich
						Stroßen- und Eisenbahnwagen	anderen Holzrutschen	Beißzähnen, Rottieren oder Mähmaschinen	Auf- oder Abköpfungen während der Fahrt	Sonstige Veranlassungen								
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
1911	131	74	23	8	105	12	11	61	42	5	2,15	0,67	0,23	3,05	0,53	0,17	0,06	0,76
1912	177	133	47	3	183	11	22	78	58	8	3,79	1,34	0,08	5,21	0,91	0,32	0,02	1,25

h. Am 23. Februar 1912 wurde die neue Betriebsordnung für die elektrischen Straßenbahnen der Stadtgemeinde Dresden, die von der Königlichen Polizeidirektion, den Königlichen Amtshauptmannschaften Dresden-Altstadt und -Neustadt und dem Räte zu Dresden unterm 4. Januar 1912 festgestellt worden war, aufsichtsbehördlich genehmigt. Die Notwendigkeit zur Abänderung der vorher gültigen Betriebsordnung vom 2. Januar 1904 hatte sich aus dem Umstande ergeben, daß die Straßenbahnen in 1905 in den Besitz der Stadtgemeinde übergegangen waren. Die wesentlicheren Änderungen, die damit eingetreten sind, bestehen in folgendem.

- 1) Zur Kenntlichmachung der Betriebslinien sind Nummernscheiben auf den Triebwagen anzubringen und bei Nacht zu beleuchten.
- 2) Die Fahrgeschwindigkeit wurde für die innere Stadt und für andere Strecken mit starkem Straßenverkehr auf 15 km, für Strecken mit mittlerem Straßenverkehr auf 18 km und für Strecken in den äußeren Stadtteilen oder mit schwachem Verkehr auf 20 km, bei besonders günstigen Verkehrsverhältnissen auf 25 km erhöht.
- 3) Die Mitführung von Handgepäck wurde auf den Plattformen aller Wagen und von Hunden, die auch vorher schon versuchsweise zugelassen worden waren, endgültig auf den Vorderplattformen der Anhängewagen zugelassen.
- 4) Bei sehr starkem und plötzlich auftretendem Verkehrsandrang dürfen die Wagenplattformen mit 2 bis 3 Personen mehr, als sonst zugelassen, besetzt werden.
- 5) Zahlungspflichtige Fahrgäste sind verpflichtet, den Fahrchein unaufgefordert vom Schaffner zu verlangen und zu bezahlen. Fahrgäste, die dieser Pflicht nicht bis spätestens vor Verlassen des Wagens nachkommen, können wegen Fahrgeldhinterziehung in Strafe genommen werden.
- 6) Den aufsichtsführenden uniformierten Beamten der Straßenbahn wurde die Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte beigelegt.
- 7) Für Zuwiderhandlungen minder schwerer Art gegen die Bestimmungen der Betriebsordnung wurde das abgekürzte Strafverfahren (Strafquittungen über je 1 M) zugelassen.

Die unter 3 erwähnte Mitführung von Hunden wurde nachträglich versuchsweise und vorläufig auf 1 Jahr auch für die Vorderplattformen der Triebwagen genehmigt.

Infolge dieser neuen Bestimmungen wurden die Betriebsinspektoren, Kontrolleure und sonstigen uniformierten Betriebsaufsichtsbeamten als Bahnpolizeibeamte eidlich in Pflicht genommen und die Beförderung von Gepäck derart geregelt, daß als unentgeltlich zu beförderndes Gepäck solches bezeichnet wurde, das auch bei vollbesetztem Wagen bequem in den Händen oder auf dem Schoße getragen werden kann, ohne die Mitfahrenden zu belästigen, daß jedoch für größere Gepäckstücke, die nicht mehr Platz (Bodenfläche) als eine erwachsene Person in Anspruch nehmen dürfen, eine Gebühr in der Höhe des Fahrpreises für einen erwachsenen Fahrgast zu zahlen ist. Diese Bestimmungen traten am 1. August 1912 in Wirksamkeit, wurden aber später dahin geändert, daß die erwähnte Gebühr für größeres Gepäck ohne Rücksicht auf die Länge der Fahrt auf 10 S für die einfache Fahrt und 15 S für die Umsteigefahrt herabgesetzt wurde. In 1912 wurden nach diesen Bestimmungen rund 39 000 Hunde und von August bis Dezember 1912 rund 170 000 Gepäckstücke gegen Bezahlung befördert.

B. Die Betriebsergebnisse.

1) Betriebsarbeit, Fahrgäste und Einnahmen.

Über die Betriebsleistungen, die beförderten Personen und die daraus erzielten Einnahmen sind in den Tabellen I bis III Seite 24—27 und in der Übersicht Seite 42/43 die Einzelzahlen und die Vergleiche mit den Vorjahren ersichtlich, aus denen das folgende für die städtischen Linien (also unter Ausschaltung der Loschwitzer Bergbahnen, über die in Abschnitt C Seite 14/15 besonders berichtet wird) zusammenzufassen ist.

a. Die Zahl der Fahrgäste stellte sich in 1912 mit rund 146,3 Millionen noch um rund 7,3 Millionen Personen höher (einschließlich der Bergbahnen sogar rund 147,2 beziehentlich 8,2 Millionen) als im Ausstellungsjahr 1911, in dem die Zahl der beförderten Personen mit rund 139 Millionen bereits um 21 Millionen größer gewesen war, als in 1910.

b. Es wurden

	in 1911		in 1912	
	absolut	+ % gegen- über dem Vorjahr	absolut	+ % gegen- über dem Vorjahr
Wagenkilometer gefahren	34 361 227	9,35	35 114 613	2,19
Personen befördert	138 997 348	17,55	146 334 447	5,28
Fahrgeldeinnahmen erzielt	11 958 716	15,65	12 358 059	3,34

Es ist daraus zu entnehmen, daß die Betriebsleistung in erheblich geringerem Maße gestiegen ist, als die Zahl der beförderten Personen. Auf einen Wagenkilometer entfielen Personen

1907	1908	1909	1910	1911	1912
3,45	3,54	3,67	3,76	4,05	4,19

Diese erfreuliche Steigerung ist zum erheblichen Teile auf die in den letzten Jahren durch den Bau großer neuer und Außerbetriebsetzung alter kleiner Wagen eingetretene Steigerung des Wagenfassungsraumes sowie die Vermehrung der Glasvorbauten der Triebwagen zurückzuführen.

c. Die Fahrgeldeinnahmen sind nicht in gleichem Maße wie die Zahl der beförderten Personen gewachsen. Die Auseinanderhaltung der Fahrschein- und Zeitkarten-Fahrgäste beziehentlich -Einnahmen unter Gegenüberstellung zum Jahre 1906 zeigt dies deutlicher. Es wurden

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
	in Tausenden						
Fahrgäste befördert							
auf Fahrscheine	82 523	86 965	88 931	90 423	91 638	104 770	105 658
in Prozent ab 1906	100	105,38	107,77	109,57	111,05	126,96	128,03
auf Zeitkarten	12 187	13 263	14 244	17 064	26 289	33 848	39 595
in Prozent ab 1906	100	108,83	116,88	140,02	215,72	277,75	324,91
Einnahmen erzielt							
aus Fahrscheinen	7 923	8 319	8 491	8 673	8 989	10 265	10 335
in Prozent ab 1906	100	105,01	107,17	109,47	113,46	129,57	130,45
aus Zeitkarten	729	798	840	966	1 352	1 693	2 023
in Prozent ab 1906	100	109,47	115,31	132,63	185,59	232,44	277,65

Die Tabelle zeigt, daß die Fahrchein-Einnahmen seit 1910, also unter dem Einflusse des neuen Tarifs um etwas mehr als die Fahrchein-Fahrgäste gestiegen sind. Der Unterschied in der prozentualen Zunahme der Fahrchein-Einnahmen gegenüber den Fahrchein-Fahrgästen, bezogen auf das Jahr 1906, betrug

1907	1908	1909	1910	1911	1912
- 0,37	- 0,60	- 0,10	+ 2,41	+ 2,61	+ 2,42 %

Die Zeittarten-Einnahmen steigen dagegen erheblich weniger als die Zeittarten-Fahrgäste. Der Unterschied in der prozentualen Zunahme der Zeittarten-Einnahmen gegenüber den Zeittarten-Fahrgästen, bezogen auf das Jahr 1906, betrug

1907	1908	1909	1910	1911	1912
+ 0,64	- 1,57	- 7,39	- 30,13	- 45,31	- 47,26 %

Die Zeittarten werden zum großen Teile von Handels- und Gewerbetreibenden bzw. Arbeitern verwendet. Dem durch die Geschäftslage augenscheinlich schon von 1908 ab etwas gesteigerten Bedürfnisse kamen vom Herbst 1909 ab die die Benutzung der Zeittarten erheblich verbilligenden und erleichternden Bestimmungen des neuen Fahrgeldtarifs sehr entgegen.

Beachtlich ist ferner, daß in 1912 die Zunahme gegen 1911

19,45 % in der Einnahme aus Zeittarten,

16,98 % in der Beförderung auf Zeittarten,

demnach 2,47 % in der Einnahme mehr,

betrug, was hauptsächlich auf die seit August 1912 eingetretene Erhöhung der Arbeiterkartenpreise (durchschnittlich 30 %) zurückzuführen ist.

2) Zeitfahrkarten.

a. Die Zeittarten-Entnahme hat sich folgendermaßen gestaltet:

aa. die Karten nach der Geltungsdauer geordnet:

für Monate		1910		1911			1912		
		Zahl	%	Zahl	%	±%	Zahl	%	±%
1	Stückzahl	65 924	80,1	103 481	86,0	+ 57,0	130 006	87,8	+ 25,6
	Karten - Monate	65 924	40,8	103 481	52,5	+ 57,0	130 006	57,6	+ 25,6
3	Stückzahl	9 028	11,0	10 252	8,5	+ 13,6	11 734	7,9	+ 14,5
	Karten - Monate	27 084	16,8	30 756	15,6	+ 13,6	35 202	15,6	+ 14,5
6	Stückzahl	3 185	3,9	2 737	2,3	- 14,1	2 409	1,7	- 12,0
	Karten - Monate	19 110	11,8	16 422	8,3	- 14,1	14 454	6,4	- 12,0
9	Stückzahl	196	0,2	174	0,1	- 11,2	187	0,1	+ 7,5
	Karten - Monate	1 764	1,1	1 566	0,8	- 11,2	1 683	0,7	+ 7,5
12	Stückzahl	3 969	4,8	3 752	3,1	- 5,5	3 706	2,5	- 1,2
	Karten - Monate	47 628	29,5	45 024	22,8	- 5,5	44 472	19,7	- 1,2
zus.	Stückzahl	82 302	100,0	120 396	100,0	+ 46,3	148 042	100,0	+ 23,0
	Karten - Monate	161 510	100,0	197 249	100,0	+ 22,1	225 817	100,0	+ 14,5

Ersichtlich hat sich das Interesse für langfristige Karten erheblich gemindert. Dies ist allem Anschein nach die Folge davon, daß nur im Falle unverschuldeter und unvorhergesehener Behinderung an Benutzung der Zeitfahrkarten eine Ersatzleistung in Form von Übertragung

oder fahrgeldfreier Verlängerung gewährt wird, was veranlaßt, daß sich der Teilnehmer zur Abschwächung des Risikos auf den kürzeren Zeitraum beschränkt.

bb. die Karten nach dem Geltungsbereich geordnet:

für Teil- streden		1910		1911			1912		
		Zahl	% am Ganzen	Zahl	% am Ganzen	Zunahme gegenüber dem Vorjahre %	Zahl	% am Ganzen	Zunahme gegenüber dem Vorjahre %
4	Stückzahl	58 140	70,7	85 689	71,2	47,4	105 280	71,1	22,9
	Karten - Monate	100 215	62,0	125 804	63,8	25,5	145 970	64,6	16,0
6	Stückzahl	17 117	20,8	25 386	21,1	48,3	32 048	21,7	26,2
	Karten - Monate	35 157	21,8	43 497	22,0	23,7	49 735	22,0	14,3
8	Stückzahl	2 410	2,9	3 288	2,7	36,4	3 590	2,4	9,2
	Karten - Monate	5 287	3,3	5 613	2,9	6,2	5 925	2,6	5,6
10 u. mehr	Stückzahl	2 048	2,5	2 684	2,2	31,1	3 079	2,1	14,7
	Karten - Monate	4 829	3,0	5 319	2,7	10,1	5 967	2,7	12,2
für Zonen	Stückzahl	2 587	3,1	3 349	2,8	29,5	4 045	2,7	20,8
	Karten - Monate	16 022	9,9	17 016	8,6	6,2	18 220	8,1	7,1
zuf.	Stückzahl	82 302	100,0	120 396	100,0	46,3	148 042	100,0	23,0
	Karten - Monate	161 510	100,0	197 249	100,0	22,1	225 817	100,0	14,5

Die Karten für 4 und 6 Teilstreden nehmen unverändert die erste Stelle ein. Zonenkarten werden verhältnismäßig wenig entnommen, weil in den meisten Fällen die Benutzung nur zweier Linien dem Bedürfnisse genügt, die mit Karten von 6 Teilstreden an, für Schüler und Lehrlinge schon mit Karten für 4 Teilstreden, erlangt werden kann.

b. Die durchschnittliche Einnahme für einen Kartenmonat betrug

1910 6 M 16 S,

1911 6 M 06 S,

1912 6 M 09 S.

Da diese Veränderungen allem Anschein nach hauptsächlich auf den Anteil der preisermäßigten Karten an der Gesamtausgabe zurückzuführen sind, ist im Jahre 1912 noch die Ausgabe dieser Karten genauer festgestellt worden. Dies ergab

	Zeithfahrkarten				Einnahmen für einen Kartenmonat M
	Zahl	% am Ganzen	für Monate	% am Ganzen	
vollbezahlte	97 918	66,1	150 540	66,7	7,27
preisermäßigte	50 124	33,9	75 277	33,3	3,71

Ersichtlich ist der Anteil der preisermäßigten Karten schon sehr beträchtlich und es wird zu beobachten sein, wie sich die weitere Entwicklung dieser Zahlen vollzieht.

c. Endlich ist noch festzustellen, daß die zur Erleichterung der Kartenentnahme eingeführte Ausgabe von Karten mit Beginn des Laufs in der Mitte der Monate nur geringen Erfolg gehabt hat. In 1912 wurden von 148 042 Stück

108 101 Stück am Monatsanfang = 73 %,

39 941 Stück in der Monatsmitte = 27 %

gelöst und von den letzterwähnten 39 941 Stück waren 21 234, also mehr als die Hälfte, preisermäßigte Schülerkarten. Dies und insbesondere auch die Verkaufs-Tabellen lassen erkennen, daß lediglich unter dem Einflusse der großen Schulferien ein Bedürfnis für Ausgabe von Karten im Laufe des Monats entsteht und daß diesem durch die bestehende Einrichtung genügt wird. Im übrigen wird die Kartenentnahme fast ausschließlich von der ortsüblichen monatlichen Gehaltszahlung beeinflusst, und es würde demnach eine wenig erfolgreiche Maßnahme bedeuten, wenn zur Auseinanderziehung der sich an den Terminstagen häufenden Verlängerungsgeschäfte der Beginn des Kartenlaufs auf jeden beliebigen Kalendertag gelegt würde.

3) Die Arbeiterwochenkarten.

a. An Arbeiterkarten wurden entnommen

für Teilstrecken	1910		1911			1912		
	Stück	% am Ganzen	Stück	% am Ganzen	+ % gegen das Vorjahr	Stück	%	+ % gegen das Vorjahr

für die Stadtlinien allein

1) für eine Linie:

4	208 534	39,11	282 310	39,34	+ 35,4	299 298	37,76	+ 6,0
6	65 571	12,30	83 351	11,61	+ 27,1	91 205	11,51	+ 9,4
8	17 614	3,30	19 490	2,72	+ 10,7	21 416	2,70	+ 9,9
10	5 441	1,02	6 038	0,84	+ 11,0	7 464	0,94	+ 23,6
12	1 580	0,30	1 856	0,26	+ 17,5	1 916	0,24	+ 3,2
zusammen	298 740	56,03	393 045	54,77	+ 31,6	421 299	53,15	+ 7,2

2) für zwei Linien:

6	134 110	25,15	189 084	26,35	+ 41,0	213 539	26,94	+ 12,9
8	55 765	10,46	77 335	10,78	+ 38,7	93 083	11,74	+ 20,4
10	12 583	2,36	15 562	2,17	+ 23,7	19 433	2,45	+ 24,9
12	2 909	0,55	4 245	0,59	+ 45,9	5 130	0,65	+ 20,8
14	2 199	0,41	3 640	0,51	+ 65,5	4 161	0,53	+ 14,3
16	716	0,14	805	0,11	+ 12,4	1 070	0,13	+ 32,9
18	70	0,01	32	—	— 54,3	61	0,01	+ 90,6
zusammen	208 352	39,08	290 703	40,51	+ 39,5	336 477	42,45	+ 15,7

für Stadt- und fremde Linien (Tariflinien):

	26 078	4,89	33 888	4,72	+ 29,9	34 860	4,40	+ 2,9
Insgesamt	533 170	100,00	717 636	100,00	+ 34,6	792 636	100,00	+ 10,5

Der Verkauf erfolgte:

im Haupt- bureau . .	92 532	17,36	98 330	13,70	+ 6,3	87 193	11,00	— 11,3
in 10 Bahn- hofsbureaus	69 835	13,10	87 301	12,16	+ 25,0	98 071	12,37	+ 12,3
durch die Schaffner .	360 025	67,52	516 957	72,04	+ 43,6	590 498	74,50	+ 14,2
in sonst. Ver- kaufsstellen	10 778	2,02	15 048	2,10	+ 39,6	16 874	2,13	+ 12,1
zusammen	533 170	100,00	717 636	100,00	+ 34,6	792 636	100,00	+ 10,5

b. Bemerkenswert ist, daß die Arbeiterwochenkarten in verhältnismäßig größerer Zahl für weitere Strecken entnommen werden, als Zeitfahrkarten, was durch die Tatsache begründet erscheint, daß die Arbeiterwohnungen im allgemeinen weitab vom Stadttinnern, vielfach in den Vororten sich befinden. Die Entnahme erfolgte 1912

	für 4 Teilstrecken	für 6 Teilstrecken	für 8 Teilstrecken	für 10 und mehr Teilstrecken
Zeitfahrkarten	64,6 %	22,0 %	2,6 %	2,7 %
Arbeiterkarten	42,2 %	38,4 %	14,4 %	5,0 %

c. Die starke Zunahme der Arbeiterkarten in 1911 veranlaßte eine Nachprüfung darüber, ob die Voraussetzungen allenthalben erfüllt worden seien, von denen bei Einführung des derzeitigen Tarifs ausgegangen worden war.

Es wurde damals angenommen, daß in den Zeiten, in denen in der Regel der stärkste Arbeiterverkehr nach und von den Fabriken und Werkstätten stattfindet, die Benutzung der Straßenbahnen durch andere Fahrgäste als Arbeiter im allgemeinen schwach sei, daß daher ohne Betriebsmehraufwendungen der gefahrene, nicht völlig ausgenutzte Platz den Arbeitern billig zur Verfügung gestellt werden könne. Weiter wurde vorausgesetzt, daß die widerrechtliche Ausnutzung durch andere Personen als Arbeiter mit Hilfe der Beschränkung der Gültigkeit auf die Zeit, in der zumeist Arbeiter nach und von der Arbeit verkehren, genügend verhindert sei.

Beide Voraussetzungen hatten sich nicht als zutreffend erwiesen. Die Erfahrungen lehrten vielmehr, daß sich früh wie nachmittags zur Bewältigung des Arbeiterverkehrs die regelmäßige Einstellung zahlreicher besonderer Einlegewagen erforderlich machte. Bei Beginn der Arbeit sowohl, wie auch bei Schluß großer Fabriken nachmittags strömen einzelnen Linien Arbeiter in solchen Massen zu, daß zu ihrer Beförderung regelmäßig besondere Wagen bereitzustellen sind, um die Beförderung der übrigen Fahrgäste nicht zu beeinträchtigen. Der für Hunderte von Arbeitern gleichzeitige Beginn oder Schluß der Arbeit in großen industriellen Betrieben verhindert die Verteilung des Arbeiterverkehrs, er konzentriert vielmehr die Beförderung der mit Wochenkarten versehenen Personen auf einen verhältnismäßig geringen Zeitraum und nötigt insolgedessen zu ganz besonderen Betriebseinrichtungen, die infolge des geringen Fahrpreises und der Ausnutzung der Betriebsmittel nur in einer Richtung verlustbringend sind.

Auch in bezug auf die Verhütung mißbräuchlicher Verwendung der Arbeiterkarten hat sich die Beschränkung der Benutzungszeit nicht als ausreichend erwiesen. Die Benutzungszeit fällt besonders nachmittags so mit der Zeit des allgemeinen Geschäftsverkehrs zusammen, daß eine Trennung zwischen Arbeiter- und anderem Verkehr lediglich aus der Zeitunterscheidung nicht herbeizuführen ist.

Infolgedessen beschloßen die städtischen Kollegien, den Preis jeder Arbeiterkarte um 20 S zu erhöhen, entsprechend einer durchschnittlichen Erhöhung von rund 30 %, dafür aber die Zeitbeschränkung derart zu verringern, daß Sommer wie Winter die Karten bis früh 8 Uhr und von nachmittags 4 Uhr ab benutzt werden können. Diese Änderung trat mit der am 5. August 1912 beginnenden Woche in Kraft und hatte zur Folge, daß nach einem geringen Rückgang der Karten, der sich im Laufe von 4 Wochen wieder ausglich, im darauf-

folgenden Winterhalbjahr die Zahl der Karten nicht so stark wie in den Winterhalbjahren der früheren Jahre anstieg, sondern hinter dem Vorjahre etwas zurückblieb. Abschließende Ergebnisse werden erst nach Ablauf des Jahres 1913 erkennbar sein.

4) Umsteigefahrgäste.

Die vorerfichtliche Zusammenstellung der Wochenkarten auf Seite 7 zeigt eine weit stärkere Zunahme der Umsteigekarten (1912: 15,7 %), als der Karten für nur eine Linie (1912: 7,2 %). Die gleiche Beobachtung ist in den zum Umsteigen berechtigenden Zeitfahrkarten und in der Zahl der Fahrchein-Umsteigefahrgäste zu machen. Die letzteren ergaben von der Zahl der Fahrgäste mit 15 bis 30 S-Fahrcheinen, denen sie entstammen,

1910	1911	1912
76,32 %	78,68 %	79,88 %

Die Erscheinung ist zum Teil auf die Veränderungen in den Niederlassungen der gewerblichen Betriebe zurückzuführen und sie beweist, daß die Vorteile der neuen Linienführung mehr und mehr zur Ausnutzung gelangen.

* * *

Ein Überblick über die Verkehrsvorgänge der Berichtsjahre und der Vorjahre ergibt, daß die große Zunahme des Verkehrs 1911 und 1912 nicht allein den in beiden Jahren stattgehabten Ausstellungen, insbesondere nicht allein der 1911er Internationalen Hygiene-Ausstellung, zuzuschreiben ist, sondern daß Vorgänge allgemein wirtschaftlicher Art in steigendem Maße ihren Einfluß ausgeübt haben, vor allem die fortschreitende Zunahme der gewerblichen Unternehmungen, die günstigen Zeitverhältnisse in der Industrie, die neuzeitlichen Bestrebungen auf Verlegung der Wohnstätten an die Peripherie der Stadt oder in die Vororte, nicht zum wenigsten aber auch auf die allenthalben gesteigerte Lebensführung und das damit erhöhte Bequemlichkeitsbedürfnis sowie auch die allgemeine Preissteigerung, die jetzt eher als früher die Fahrgeldauswendung einträglich macht nach der Erfahrung, daß Zeit Geld ist. Begünstigt wurde diese Entwicklung dadurch, daß mit der Durchführung aller Linien und durch zweckmäßige Linienverbindungen seit Herbst 1909 der Durchflutung des Geschäftsverkehrs alle künstlichen Hemmnisse aus dem Wege geräumt worden sind, und daß ein überaus günstiger Zeitkartentarif insbesondere der erwerbstätigen Bevölkerung die Benutzung der Straßenbahnen außerordentlich erleichterte.

Mit den Veränderungen in dem Charakter der Stadt, die auch aus den zahlenmäßigen Feststellungen im Statistischen Jahrbuche der Stadt Dresden erkennbar sind, wird künftig mehr als ehedem zu rechnen sein, denn sie beeinflussen die dem Verkehrsunternehmen obliegenden Aufgaben außerordentlich und um so mehr, als die Straßenbahn ein städtisches Betriebsunternehmen ist. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß von der Bewegung dieser Veränderungen künftig mehr als früher die Ergebnisse unserer Betriebstätigkeit abhängig sein werden.

5) Fahrgeldeinnahmen im einzelnen.

Die Veränderungen in der Fahrscheinentnahme sind aus der Tabelle II Seiten 24/25 zu ersehen. Die Fahrgeldeinnahmen betragen auf den städtischen Linien, also mit Ausschluß der Bergbahnen,

	1910		1911		1912	
	im Wochen- tags- verkehr	im Sonn- tags- verkehr	im Wochen- tags- verkehr	im Sonn- tags- verkehr	im Wochen- tags- verkehr	im Sonn- tags- verkehr
a. im Tagesverkehr						
1) aus einem Fahrschein	11,25	11,98	11,23	11,90	11,25	11,98
	11,41		11,37		11,41	
2) von einem Fahrschein-Fahrgast bei doppelter Zahlung der Umsteigefahrten (also für eine Fahrt auf je einer Linie) . . .	9,75	9,99	9,72	9,86	9,69	9,87
	9,81		9,75		9,73	
3) von einem Zeitkarten-Fahrgast für eine Fahrt auf je einer Linie.	5,14		5,00		5,11	
4) von einem zahlenden Fahrgast im Durchschnitt bei Zahlung jeweils auf einer Linie.	8,76		8,58		8,46	
5) auf einen Wagenkilometer	32,90		34,72		35,10	
b. im Nachtverkehr						
6) von einem Fahrschein (Umsteigefahrscheine und Zeitkarten sind nicht zugelassen) . .	31,80 ¹⁾		32,05		32,22	
7) auf einen Wagenkilometer	75,29 ¹⁾		58,61		60,35	
c. im gesamten Stadtverkehr						
8) aus einem Fahrschein	11,41		11,42		11,47	
9) von einem Fahrschein-Fahrgast bei doppelter Zahlung der Umsteigefahrten (also für eine Fahrt auf je einer Linie) .	9,81		9,80		9,78	
10) von einem zahlenden Fahrgast im Durchschnitt bei Zahlung jeweils auf einer Linie	8,77		8,63		8,51	
11) auf einen Wagenkilometer	32,91		34,80		35,19	

Der geringe Rückgang in der Fahrscheineinnahme 1911 (11,37 gegen 11,41 S₁) war durch die infolge der zentralen Lage der Hygiene-Ausstellung überwiegende Zunahme der 10 S₁-Fahrscheine veranlaßt.

¹⁾ Nur 17 Tage.

6) Sonstige Einnahmen.

(Vergl. Tabelle III unter D, Seite 27 sowie Gewinn- und Verlustkonto Seite 35.)

Die Mehreinnahmen in 1912 sind an Mietzinsen teils aus dem Bergrestaurant Loschwizhöhe, teils aus 3 auf dem Areal des ehemaligen Pferdebahnhofes in Vorstadt Löbtau errichteten Wohnhäusern erzielt worden, worüber noch folgendes zu bemerken ist.

a. Über das mit dem Schwebebahn-Unternehmen am 1. Januar 1912 in das Eigentum der Stadt übergegangene Bergrestaurant Loschwizhöhe vergl. Abschnitt C, Seite 14.

b. Zur Behebung der Wohnungsnot hatten die städtischen Kollegien unter anderem beschlossen, auch einen größeren Teil des ehemaligen Pferdebahnhofgrundstückes an der Bünaustraße in Vorstadt Löbtau mit Häusern zu bebauen, die nur kleine Wohnungen enthalten sollten. Die Häuser sind vom städtischen Hochbauamt nach den Plänen des Stadtbaurat Professor Erlwein ausgeführt worden und enthalten zusammen 56 Wohnungen, von denen 24 ein neuartiges Gepräge insofern besitzen, als sie nach der Erfahrung, daß eine Arbeiterfamilie beim Mangel großer, direkt belichteter Vorräume ihren Aufenthalt während des Tages hauptsächlich in der Küche nimmt, mit besonders großen Wohnküchen von 20 bis 25 Geviertmeter Flächenraum ausgestattet wurden. Sie besitzen ferner je 2 Schlafräume, Vorraum, Innenklosett, Bodenkammer und Kellerraum, während die übrigen 32 Wohnungen aus Stube, Kammer, Küche und Vorraum mit demselben Zubehör bestehen. 22 der Wohnungen besitzen eine Veranda oder einen Freisitz. Zu jeder Wohnung wird ferner auf Verlangen gegen einen geringen Zuschlag zum Mietzins ein eingefriedigtes Eigengärtchen von rund 30 Geviertmetern mit Laube beigegeben. An gemeinschaftlich zu benützenden Einrichtungen sind 8 Waschküchen, 1 Mangel mit elektrischem Antrieb, 4 Bäder mit Bannen- und Brausebädern, Trockenböden, Rasenbleich- und Kinderspielplätze vorhanden. Die Mietpreise stellen sich auf 248 bis 420 M., im Durchschnitt auf 325 M. Der Gesamtbauaufwand wird etwa 310 000 M. betragen, dem der Arealwert mit rund 77 000 M. zuzurechnen ist. Die Wohnungen waren am 1. Oktober 1912 bezugsfähig und sämtlich auch von diesem Tage an vermietet. Sie sind zurzeit bewohnt von

109 Erwachsenen,
40 Kindern über 14 Jahren,
125 Kindern unter 14 Jahren,
274 Personen zusammen.

7) Ausgaben und Reingewinn.

(Vergl. Tabelle IV Seite 28/29 sowie Gewinn- und Verlustkonto Seite 34—38.)

a. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben hat sich in 1911 und 1912 in außergewöhnlichem Maße fortgesetzt. Die Mehrausgabe gegen das Vorjahr betrug 1911 327 000 M. und 1912 weitere 364 000 M. Die Ursachen dazu liegen 1911 hauptsächlich in den durch die Internationale Hygiene-Ausstellung erhöhten Betriebsleistungen und zum Teil in der Gewährung von Teuerungszulagen. Im übrigen und besonders über den in 1912 eingetretenen Mehraufwand geben die in Abschnitt II, 2 bis 8, Seite 17—19 ersichtlichen Erläuterungen über die in den Besoldungs- usw. Verhältnissen der Beamten und Arbeiter eingetretenen Erhöhungen Auskunft.

b. Die Stromkosten sind nicht nur absolut, sondern auch relativ gewachsen. Auf den Rechnungskilometer entfielen

Stromverbrauch für den Straßenbahnbetrieb in Wattstunden	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
aus den städt. Kraftwerken (Stadtlinien)	577	593	540	525	534	563	581
aus dem Kraftwerk Bühlau (Saloppe—Bühlau)	772	777	791	815	832	879	926
aus dem Löhnitzwerk (Schager Straße—Bhf. Mitten)	555	659	542	545	558	576	608
aus dem Kraftwerk Loschwitz (Bergbahn.)	—	—	—	auf die Fahrt		436	
im Mittel	580	598	545	532	541	570	588
Ausgaben in Pfennigen (ohne Bergbahnen) für							
1) Strom	6,66	6,87	6,27	6,14	6,23	6,54	6,77
2) Benutzung d. Stromzuführungsanlagen	1,35	1,28	1,37	1,34	1,29	1,23	1,27
zusammen	8,01	8,15	7,64	7,48	7,52	7,77	8,04

Die relative Erhöhung der letzten Jahre findet ihre Erklärung in der zahlreicheren Verwendung größerer und schwererer Wagen, der stärkeren Belastung aus der höheren Personenbeförderung, der Verbesserung der Wagenbeleuchtung und zum großen Teil auch durch den mit dem erhöhten Stromverbrauch überhaupt verbundenen relativ höheren Stromverlust in den Leitungen, der sich in den letzten Jahren um deswillen stärker bemerkbar gemacht hat, weil die Erhöhung der Fahrleistungen zum erheblichen Teil in die Hauptverkehrszeiten fiel, in denen die Stromzuführungen ohnedies schon sehr stark belastet waren.

c. Die erheblichen Mehrkosten in den sächlichen Betriebsausgaben sind in 1911 zum größten Teile durch die Internationale Hygiene-Ausstellung entstanden. 1912 verursachten die in 1911 etwas zurückgehaltenen Unterhaltungsarbeiten der Bahnanlagen, der Wagen und der Dienstbekleidungen einen erheblichen Mehraufwand, nicht zum wenigsten auch durch die außerordentliche Steigerung der Materialpreise.

d. Die Erfahrungen über die Gebrauchsdauer der Bahnanlagen und der Wagen führten zu der Überzeugung, daß die bis 1910 eingestellten Rücklagen für die Erneuerung der Betriebsanlagen ungenügend seien. Infolgedessen wurde eine allmähliche Erhöhung dieser Rückstellungen in Aussicht genommen. Dem Vorhaben entsprechen die Mehrein-stellungen in 1911 und 1912.

e. Die Straßenbenutzungsabgaben und Steuern wurden entsprechend den Betriebseinnahmen beziehungsweise dem Überschuß größer.

f. Die erhöhten Anleihe-Rückzahlungsbeträge entsprechen den Tilgungsplänen.

g. Der an den allgemeinen städtischen Haushalt fließende Teil des Reingewinns ist in 1912 um 105 000 M geringer, als in 1911, nachdem die 1871er Anleihe, von der zur Entlastung des allgemeinen städtischen Haushalts der Betrag von 1 485 000 M zu tilgen der Straßenbahn übertragen worden war, mit dem Reste von 9080 M in 1911 völlig zurückgezahlt war.

8) Kapitalbewegung.

(Vergl. Bilanz, Seite 33.)

a. Anlagekapital.

	Schuldenstand Anfang 1906	Zugang 1906—1912	Tilgung aus den Betriebsein- nahmen 1906—1912	Schuldenstand Ende 1912
	₰	₰	₰	₰
Stadtanleihe	33 416 896	3 562 163	—	36 979 059
Obligationen der vorm. Straßen- bahn-Gesellschaften	10 300 552	—	2 545 362	7 755 190
Schuld an den Staatsfiskus	—	1 000 000	59 668	940 332
Schuld an die städtische Spar- kasse	—	281 300	—	281 300
Hypotheken	—	25 000	—	25 000
zusammen	43 717 448	4 868 463	2 605 030	45 980 881
			ab Anfang 1906	43 717 448
			Zugang 1906—1912	2 263 433

b. Demgegenüber Bestand der aus den Betriebseinnahmen gebildete Fonds.

Einlagen 1906—1912 6 983 245 ₰,

Entnahmen 1906—1912 3 046 467 ₰,

Fondsbestände 3 936 778 ₰,

und zwar: Reservefonds 585 274 ₰,

Rücklagenfonds. 3 351 504 ₰.

w. o.

9) Kapitalerträgnis.

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

	1910		1911		1912	
	absolut	in % vom Anlage- kapital	absolut	in % vom Anlage- kapital	absolut	in % vom Anlage- kapital
Gezahlte Schuldzinsen	1 610 779	3,60	1 556 783	3,47	1 580 833	3,48
Verbliebener Reingewinn						
a. für den allgemeinen städti- schen Haushalt	705 192	1,58	689 228	1,53	584 080	1,29
b. für die Städtische Straßen- bahn	382 016	0,85	1 313 688	2,92	1 127 169	2,48
	2 697 987	6,03	3 559 699	7,92	3 292 082	7,25
Hierüber wurden zu Lasten der Betriebseinnahmen vom An- lagekapital getilgt	372 648	0,83	379 623	0,84	418 503	0,92
zusammen	3 070 635	6,86	3 939 322	8,76	3 710 585	8,17

C. Die Loschwitzer Bergbahnen.

Mit dem 1. Januar 1912 ging das gesamte Eigentum der Aktiengesellschaft Drahtseilbahn Loschwitz—Weißer Hirsch und aus dem Besitze der Aktiengesellschaft Elektra in Dresden die Schwebebahn mit dem mit ihr verbundenen Bergrestaurant Loschwitzhöhe in das Eigentum der Stadtgemeinde über. Die Aktiengesellschaft Elektra, die die Aktien auch der Aktiengesellschaft Drahtseilbahn in Besitz hatte, verkaufte das mit der Drahtseilbahn verbundene Elektrizitätswerk nicht ohne die genannten Bahnunternehmungen und das Bergrestaurant. Dieses Elektrizitätswerk aber dem städtischen Besitze anzugliedern, erschien notwendig, um der Stadt die Lieferung des Gas- und Elektrizitätsverbrauchs in den Vororten zu sichern, deren Anschluß an die Stadtgemeinde Dresden wegen ihres schon jetzt engen räumlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhanges mit ihr eher oder später zur Tatsache werden wird. Waren sonach in erster Linie die allgemein städtischen entwicklungspolitischen Erwägungen für diese Erwerbungen maßgeblich, so hatte doch aber auch die Straßenbahn an den genannten Bergbahnen insofern ein erhebliches eigenes Interesse, als die Drahtseilbahn das notwendige Verbindungsglied zwischen den östlich Dresdens rechts und links der Elbe gelegenen Linienteilen darstellt und die Schwebebahn die Verbindung des Stadtnetzes mit den Betriebsteilen herzustellen bestimmt ist, die später zur wirtschaftlichen Erschließung des Loschwitzer Hochplateaus dortselbst einzurichten sein werden.

Das Elektrizitätswerk wurde der Verwaltung des städtischen Betriebsamts für die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke zugeteilt. Die beiden Bergbahnen und die Loschwitzhöhe wurden von der Städtischen Straßenbahn übernommen.

An den Tarifen und den sonst bestehenden Betriebseinrichtungen wurde nichts geändert. Die Loschwitzhöhe wurde vom 1. April 1912 ab verpachtet.

Die im Jahre 1894 erbaute Drahtseilbahn durchläuft von der unteren bis zur oberen Station in Loschwitz auf eigenem Planum zwei Tunnel und über einen Viadukt eine Strecke von 592 m und überwindet dabei eine Steigung von 97,2 m.

Die im Jahre 1899 erbaute Schwebebahn besteht aus einer auf eisernen Pfeilergerüsten montierten Gleisanlage, auf der die Wagen freischwebend laufen. Die Gleisanlage ist 280 m lang und überwindet eine Steigung von 84 m.

Die Fortbewegung der Wagen erfolgt auf beiden Bahnen mit Hilfe von Drahtseilen, die über große Seilscheiben laufend an ihren Enden die Wagen halten, so daß der bergauf laufende Wagen zum größten Teile von dem zu Tal gehenden Wagen gezogen wird.

Die Betriebsergebnisse stellten sich im Jahre 1912 wie folgt:

	Drahtseilbahn	Schwebebahn	Zusammen
Zahl der Fahrten			
mit Triebwagen	68 597	61 210	129 807
mit Anhängewagen	3 905	—	3 905
Fahrtleistungen			
mit Triebwagen	39 784 km	17 140 km	56 924 km
mit Anhängewagen	2 264 km	—	2 264 km
Zahl der beförderten Personen			
auf einfache Fahrtscheine	199 566	80 668	280 234
auf Rückfahrtscheine	141 218	111 062	252 280
auf Zeitkarten	216 634	97 024	313 658
auf Freikarten	7 113	4 361	11 474
zusammen	564 531	293 115	857 646

Einnahmen

aus Fahrscheinen	74 227 M,
aus Zeitkarten	24 420 M,
aus Reklameplakaten	740 M,
aus Miet- und Pachtzinsen (einschließlich der aus dem Bergrestaurant Loschwitzhöhe).	5 243 M,
Summe der Einnahmen	104 630 M.

Ausgaben

Gehalte, Löhne und sonstiger persönlicher Aufwand	26 279 M,
Stromkosten	6 414 M,
Sonstige sächliche Betriebsausgaben	31 683 M,
Abschreibungen und Rückstellungen	10 460 M,
Summe der Betriebskosten	74 836 M,
Kapitalzinsen	37 718 M,
Summe der Ausgaben	112 554 M.

Die Ausgaben sind sonach im ersten Betriebsjahre um rund 8 000 M und bei Hinzurechnung von 2 500 M Zinsen für den aus dem Vermögen der Straßenbahn gezahlten Teil der Erwerbungskosten um rund 10 500 M größer als die Einnahmen. Dies erklärt sich ohne weiteres dadurch, daß folgende Ausgaben:

Erneuerung der Seilrollen der Drahtseilbahn	rund 3 500 M,
Erneuerungen am Bahnkörper und dem Viadukt der Drahtseilbahn	rund 1 700 M,
desgleichen der Bahn-Signal- und Fernsprechanlagen	rund 2 200 M,
desgleichen an den Betriebsgrundstücken	rund 1 700 M,
desgleichen der Gebäude der Loschwitzhöhe	rund 6 000 M,
zusammen	rund 15 100 M

zu Lasten der Betriebseinnahmen verbucht worden sind, obgleich sie ihrer Natur nach aus dem Rücklagenfonds hätten bestritten werden können.

D. Die Gemeinschaftsbetriebe.

Auf den Linien, die die Stadtgemeinde für fremde Bahneigentümer betreibt, nämlich für den königlich sächsischen Staatsfiskus die Linien

Vorstadt Mitten-Röhschenbroda,
Vorstadt Löbtau-Cossmannsdorf,
Vorstadt Cotta-Cossebaude,
Bühlau-Weißig,
Albertstadt-Klosche

und für einen Gemeindeverband die Linie

Loschwitz-Pillnitz

	fiskalische Linien		Gemeindeverbands-Linie		Fremde Linien zusammen	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912
wurden geleistet						
Triebwagenkilomet.	1 991 072 ¹⁾	2 099 805 ¹⁾	345 285	353 172	2 336 357	2 452 977
Anhängewagenkm.	652 019	770 025	105 569	111 947	757 588	881 972
zusammen	2 643 091	2 869 830	450 854	465 119	3 093 945	3 334 949
u. Fahrgäste befördert						
auf Fahrkarte . . .	7 686 061	8 303 832	1 088 607	1 070 941	8 774 668	9 374 773
auf Zeitkarten . . .	792 036	953 345	217 885	246 587	1 009 921	1 199 932
auf Freikarten . . .	4 616	10 825	2 220	3 287	6 836	14 112
zusammen	8 482 713	9 268 002	1 308 712	1 320 815	9 791 425	10 588 817
Die entstandenen Betriebsausgaben wurden der Stadtgem. erstattet mit. . . M.	418 492	468 326	71 851	75 248	490 343	543 574

Am 1. April 1912 wurde die Verlängerungstrecke der Hainsberger Linie bis Coßmannsdorf in Betrieb genommen.

E. Verschiedenes.

a. Der Ein- und Ausgang an Fundstücken stellte sich in den letzten drei Jahren wie folgt:

	1910	1911	1912
In den Straßenbahnwagen blieben zurück Gegenstände	17 577	19 930	22 056
d. i. auf 1 Million Fahrgäste Stück	139,0	133,9	139,8
Abgeholt wurden	9 554	10 084	13 141
= %	54,4	50,6	59,6
Gemäß § 979 des B.G.B. wurden verwertet	6 853	7 806	8 631
= %	39,0	39,2	39,1
Wertlos waren	1 170	2 040	284
= %	6,6	10,2	1,3

b. Der innere Geschäftsverkehr der Hauptverwaltung ergab nach der Zahl der Ein- und Ausgänge:

	1911			1912		
	Eing.	Ausg.	Zuf.	Eing.	Ausg.	Zuf.
Betriebs- und Verwaltungsangelegenheiten	21 083	21 917	43 000	20 181	20 487	40 668
Bergungen von Lieferungen und Leistungen sowie Bauangelegenheit.	10 735	13 298	24 033	11 323	15 482	26 805
Beschwerden, Unfall- und Schadenersachfachen	10 042	6 796	16 838	10 527	7 216	17 743
Personalsachen	12 953	6 011	18 964	14 591	13 009	27 600
zusammen	54 813	48 022	102 835	56 622	56 194	112 816
Hierüber:						
Nicht registrandenmäßig behandelte Meldungen, Verlustanzeigen, Anfragen und dergleichen		1911			1912	
Verfügungen an das Betriebspersonal		ungefähr 21 000			ungefähr 23 000	
		191			183	

¹⁾ einschl. der Fahrleistungen im Güterverkehr.

II. Personalien.

1) Außer den beiden Mitgliedern der Direktion (Stadttrat Köppen und Direktor Regierungsbaumeister Nier) waren im Dienste der Städtischen Straßenbahn tätig:

	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Abteilungsvorstände (davon einer als Stellvertreter des Direktors)	5	5	5	4	4	4
Ingenieure	3	4	4	4	4	4
Kanzlei- und Kassenbeamte bei der Hauptverwaltung	25	26	26	26	30	30
Aufwärter und Boten	4	4	4	4	3	3
Technische und Aufsichtsbeamte im Betriebs-, Strecken- und Werkstatt-dienst	120	119	118	121	123	131
Technische Hilfsarbeiter, Beamten-anwärter und Kanzleilohnarbeiter	27	27	31	30	33	40
Oberschaffner	—	—	—	—	—	105
Schaffner	1 043	1 078	1 108	1 236	1 363	1 273
Oberwagenführer	—	—	—	—	—	43
Wagenführer	789	796	833	848	881	861
Signal- und Streckenwärter	93	92	91	91	93	94
Handwerker und Arbeiter	730	732	675 ¹⁾	685 ¹⁾	728 ¹⁾	834 ¹⁾
zusammen	2 839	2 883	2 895	3 049	3 262	3 422
Außerdem wurden an verkehrsreichen Sonn- und Festtagen Aushilfschaffner und Aushilfsführer beschäftigt	—	—	350 ¹⁾	400 ¹⁾	420 ¹⁾	470 ¹⁾

2) Vom 1. Januar 1912 ab wurden 4 Beamte und 2 Hilfsarbeiter in der Hauptverwaltung sowie 9 Betriebskontrolleure und 2 Fahrmeister mehr eingestellt. Die Steigerung des Verkehrs und die damit verbunden gewesene wesentliche Vermehrung des Hilfspersonals im Fahrdienste erforderte ferner vom 1. Juli 1912 ab die Vermehrung der ständigen Schaffner- und Führerstellen von 1 200 auf 1 500 und die Begründung von 150 Stellen für Oberschaffner und Oberführer. Die Inhaber erhalten erhöhtes Gehalt (siehe Ziffer 5 Absatz 2 Punkt d) und als besonderes Dienstabzeichen breite Goldbortenstreifen am Uniformtragen.

Nach Aufhebung von bisher unbesetzt gebliebenen und durch Organisationsveränderungen in den Werkstätten und im Baubetriebe entbehrlich gewordenen 11 Stellen (2 Werkmeister, 1 Monteur, 7 Werkstättenvorarbeiter und 1 Streckenvorarbeiter) sind die etatmäßigen Stellen im Jahre 1912 um 454 (von 1 459 auf 1 913) erhöht worden. Davon waren Ende 1912 noch 106 Stellen unbesetzt, die hauptsächlich für Hilfsarbeiter im Fahrdienste bereit gehalten werden, die noch nicht die vorgeschriebene dreijährige Wartezeit erfüllt haben.

¹⁾ durchschnittlich.

3) Mit Rücksicht auf die seit der Aufbesserung der Besoldungen und Löhne der städtischen Beamten und Bediensteten im Jahre 1909 eingetretene Teuerung aller Lebensbedürfnisse wurde entsprechend dem Vorgehen in der städtischen Gesamt-Verwaltung den Beamten mit Dienstinkommen bis zu 1800 *M* jährlich und den Hilfsarbeitern im Betriebe am 1. Dezember 1911 eine einmalige Teuerungszulage dergestalt gewährt, daß Familienväter mit 3 Kindern 50 *M*, solche mit 4 Kindern 75 *M* und solche mit 5 und mehr Kindern 100 *M* erhielten. Der Aufwand betrug 41 830 *M*.

4) Vom 1. Januar 1912 ab wurde die durchschnittliche tägliche Dienstzeit der Schaffner und Führer um 10 Minuten auf 10 Stunden 30 Minuten herabgesetzt, ferner die Zeitanrechnung für die Ablieferung der Tageseinnahmen von 15 auf 20 bis 25 Minuten erhöht, dafür aber der Dienst auf den Wagen um 5 bis 10 Minuten verkürzt. Der Mehraufwand beträgt jährlich rund 50 000 *M*.

5) Die Streckenwärter wurden vom 1. Januar 1912 ab aus der Besoldungsgruppe I 38 (1 130 bis 1 410 *M* Jahresgehalt, einschließlich 30 *M* Wert der Dienstkleidung) in die Gruppe I 37 (1 200 bis 1 560 *M* Jahresgehalt, einschließlich 30 *M* Wert der Dienstkleidung) versetzt. Die Löhne der Hilfsstreckenwärter wurden vom gleichen Zeitpunkte ab von 1 020 bis 1 080 *M* auf 1 060 bis 1 120 *M* jährlich und freie Dienstkleidung erhöht. Der jährliche Mehraufwand beträgt etwa 6 600 *M*.

Ferner wurden vom 1. Juli 1912 ab

- a. die Stundenlöhne der Probeschaffner von 33 auf 35 *S*, und der Pußer und Probeführer von 35 auf 37 *S* erhöht,
- b. die Dienstbekleidungsbeiträge für Hilfschaffner und Hilfsführer im 1. und 2. Dienstjahre von jährlich 60 *M* nicht mehr eingehoben,
- c. die Löhne der Hilfschaffner von 1 080 *M* im 2. Dienstjahre und 1 140 *M* im 3. Dienstjahre auf 1 200 *M* im 2. und 3. Dienstjahre und der Hilfsführer von 1 200 *M* im 2. und 1 260 *M* im 3. Dienstjahre auf 1 260 und 1 320 *M* erhöht,
- d. die Besoldungen der Schaffner und Führer in Gruppe 35 von 1 260 bis 1 700 *M* auf 1 320 bis 1 800 *M*, einschließlich freier Dienstkleidung im Werte von 60 *M* erhöht und für 150 Oberschaffner oder Oberführer eine neue Besoldungsgruppe (35a) mit 1 700 bis 2 000 *M* Gehalt, einschließlich freier Dienstkleidung im Werte von 60 *M*, gebildet,
- e. 6 weitere Zahlchaffnerstellen mit je 120 *M* jährlicher Funktionszulage begründet, sämtliche 22 Zahlchaffner der Oberschaffnergruppe zugeteilt und ihre Zählgelder, je nach dem Umfange ihrer Kassengeschäfte, von je 10 bis 50 *M* auf je 30 bis 120 *M* jährlich erhöht,
- f. die baren Dienstbezüge der Betriebsaufsichtsbeamten (2 Betriebsinspektoren, 8 Bahnhofsverwalter, 2 Betriebsoberkontrolleure, 33 Betriebskontrolleure, 4 Fahrmeister und 2 Bahnmeister) um je 40 *M* jährlich dadurch erhöht, daß die Wertanrechnung der Dienstkleidung auf den Bargehaltsbezug von 100 *M* auf 60 *M* herabgesetzt wurde,

g. den mit der Auszahlung der Löhne und Gehalte in den Bahnhöfen und Werkstätten beauftragten Beamten, je nach dem Umfange der Kassengeschäfte, Zählgelder von je 10—30 *M* jährlich und den beim Verkauf von Zeitfahrkarten und Arbeiterwochenkarten beteiligten Beamten Zählgelder nach $\frac{1}{2}\text{‰}$ der jährlichen Einnahme bis zu 50 *M* für den ständigen Kassierer und bis zu 30 *M* für einen Hilfskassierer bewilligt,

und

h. die beamteten Werkstättenvorarbeiter von der Besoldungsgruppe 33 (1 325 bis 1 850 *M*) nach der Gruppe 30 (1 400 bis 2 350 *M*) versetzt.

Der jährliche Mehraufwand zu a bis h beträgt rund 235 000 *M*.

6) Den der Arbeiterordnung unterstehenden städtischen Arbeiter und Arbeiterinnen, soweit sie nicht vorübergehend beschäftigt sind, wird vom 1. Oktober 1911 ab Mietzuschuß

von 52 <i>M</i> jährlich bei 1 oder 2 Kindern	} unter 16 Jahren
von 104 <i>M</i> jährlich bei 3 oder 4 Kindern	
von 156 <i>M</i> jährlich bei 5 oder 6 Kindern	
und von 208 <i>M</i> jährlich bei 7 oder mehr Kindern	

gewährt. Der Aufwand der Straßenbahn dafür beträgt jährlich rund 30 000 *M*.

7) Die Löhne der städtischen Arbeiter und Arbeiterinnen wurden ferner von Anfang Mai 1912 ab um stündlich 2 bis 3 *S*₁ erhöht. Der jährliche Mehraufwand dadurch beträgt rund 49 000 *M*.

8) Im Anschluß an diese Lohnerhöhungen und die Aufbesserung der Bezüge der Schaffner und Führer wurden vom 1. Juli 1912 ab auch die Löhne der Aushilfschaffner für das 1. Dienstjahr um 3 *S*₁ und für die weiteren Dienstjahre um 2 *S*₁ stündlich erhöht. Der jährliche Mehraufwand beträgt rund 1 000 *M*.

Die vorstehend unter 4 bis 8 aufgeführten Bewilligungen ergeben für die Städtische Straßenbahn einen jährlichen Mehraufwand von rund 372 000 *M*.

9) Ihr 25jähriges Jubiläum im Dienste der Straßenbahn konnten in 1911 und 1912 1 Betriebsinspektor, 2 Bahnhofsassistenten, 3 Schaffner und 1 Streckenaufsicher begehen.

10) In den Ruhestand getreten sind

1911: 12 Beamte (1 Kontrolleur, 5 Schaffner, 1 Führer, 1 Signalwärter, 3 Streckenwärter und 1 Wächter),

1912: 13 Beamte (1 Bahnhofsassistent, 3 Schaffner, 4 Führer, 3 Signalwärter und 2 Streckenwärter).

11) Verstorben sind

1911: 5 Beamte (1 Sekretär, 2 Schaffner, 1 Führer und 1 Streckenvorarbeiter),

1912: 2 Beamte (2 Schaffner).

12) An Pensionen wurden im Jahre 1911 an 29 Beamte (2 Direktoren, 17 Schaffner, 2 Führer, 3 Wächter, 1 Signal- und 4 Streckenwärter), sowie an 41 Witwen und 58 Waisen zusammen 59 379 *M* 68 *S*₁ und im Jahre 1912 an 40 Beamte (2 Direktoren, 1 Kontrolleur, 1 Bahnhofsassistent, 18 Schaffner, 7 Führer, 2 Wächter, 4 Signalwärter und 5 Streckenwärter) sowie an 46 Witwen und an 62 Waisen zusammen 78 630 *M* 36 *S*₁ gezahlt.

13) Auf Grund der Allgemeinen Arbeiterordnung erhielten im Jahre 1911 2 Arbeiter und 1 Arbeiterin zusammen 743 M 07 S, Ruhe-lohn, 5 Witwen und 1 Waise 803 M 78 S, Witwen- und Waisengeld und in 4 Fällen zusammen 158 M 40 S, Zuschuß zum Sterbegeld sowie im Jahre 1912 1 Arbeiter und 1 Arbeiterin zusammen 657 M — S, Ruhe-lohn, 7 Witwen und 1 Waise 1 754 M 53 S, Witwen- und Waisengeld und in einem Falle 51 M 60 S, Zuschuß zum Sterbegeld.

14) Aus den der Direktion zur Verfügung stehenden Mitteln sind

1911	1912	
1 365 M — S	2 545 M — S	aus der Unterstützungskasse,
2 991 M 34 S	5 710 M 20 S	aus haushaltplanmäßigen Verfügungssummen,
4 356 M 34 S	8 255 M 20 S	

in Beträgen von 10 bis 100 M als einmalige Unterstützungen an Beamte, Hilfsarbeiter und Arbeiter oder deren Angehörige gewährt worden.

15) Aus der Clauß-Stiftung und aus haushaltplanmäßigen Mitteln konnten während der Schulferien von Mitte Juli bis Mitte August im Jahre 1911 81 Kinder und im Jahre 1912 74 Kinder von unteren Straßenbahnbediensteten in die für sie besonders begründeten Ferienkolonien Weigmannsdorf und Hennersdorf im Erzgebirge gesendet werden. Die Aufwendungen dafür betragen im Jahre 1911 1 987 M 85 S, und im Jahre 1912 1 916 M 20 S, von denen rund 356 M jährlich aus der Clauß-Stiftung gedeckt wurden.

16) Die Zahl der Schaffner, die ihre Befähigung in der internationalen Hilfssprache „Esperanto“ nachgewiesen haben, ist im Jahre 1911 auf 34 gestiegen. 3 Schaffnern, die englisch, 2 Schaffnern, die französisch sprechen, und 1 Schaffner, der italienisch spricht, wurde Genehmigung erteilt, die betreffende Staatenflagge auf dem linken Armel der Uniform und des Mantels zu tragen.

17) In der ersten Hilfeleistung bei Betriebsunfällen in den Wagenhallen, Werkstätten und auf den Streckenbaustellen wurden im Jahre 1912 32 Aufsichtsbeamte mit gutem Erfolge ausgebildet. Mit den hierin bereits früher ausgebildeten 31 Beamten wurden Wiederholungskurse vorgenommen. Jedem dieser Beamten ist die schriftliche Anleitung des Generalarzt a. D. Dr. Rühlemann über die erste Hilfe bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen ausgehändigt worden.

III. Bahnanlagen.

1) Der Bestand an Bahnanlagen (einfaches Gleis) betrug

	in den eigenen Anlagen	in den für eigenen Betrieb erpachteten Anlagen	in den dem Staatsfiskus oder dem Gemeindeverband gehörigen Anlagen
Am 1. Januar 1911	229,728 km	0,592 km	45,524 km
Durch Neu- und Umbauten sind 1911 und 1912 zugewachsen	2,895 km	—	4,620 km
weggefallen	0,408 km	—	—
Der Bestand betrug demnach am 31. Dezbr. 1912	232,215 km	—	50,144 km

2) In den letzten Jahren hat sich mehr und mehr herausgestellt, daß das Verschweißen der Schienen mittels des aluminothermischen Verfahrens die zuverlässigste und am wenigsten Unterhaltungskosten erfordernde Stoßverbindung darstellt. Es ist daher bei Verlegung neuer Schienen fast ausschließlich angewendet worden, während die Aufbesserung abgenutzter früherer Stoßkonstruktionen in sonst noch brauchbaren Gleisen durch Einziehen von Melaunlaschen und durch Einbau von Pfortstößeln erfolgte.

3) Bei Gleisumbauten in Pflasterstraßen wurden, wo irgend angängig, die Schienen auf Holzquerschwellen verlegt und durch ein besonders durchgebildetes Entwässerungssystem für möglichste Trodenhaltung des Bahnkörpers gesorgt, da sich ergeben hat, daß dieser Schwellenoberbau die Haltbarkeit der Gleisanlage wesentlich erhöht, das Auftreten von Riffelbildungen auf den Schienen verringert und das Befahren derartiger Gleise weicher und ruhiger macht als auf Betonfundamenten.

IV. Werkstätten und Wagen.

1) Das rollende Material bestand Ende 1912 aus

510 Triebwagen mit 18 645 Plätzen
 gegen ebensoviel Wagen mit 17 756 Plätzen Ende 1910,
 429 Anhängewagen mit 16 504 Plätzen, und zwar
 198 Quersitzwagen für Sommer- und Winterbetrieb,
 177 geschlossenen Wagen,
 54 offenen Wagen,

w. o., gegen 347 Wagen mit 12 580 Plätzen Ende 1910,

4 Wagen mit 128 Plätzen für die Drahtseilbahn,
 4 Wagen mit 184 Plätzen für die Schwebebahn,

zusammen 947 Wagen mit 35 461 Plätzen für den Personenverkehr.

Für den Stadtverkehr wurde demnach der Bestand um 82 Wagen, gleich 9,5 %, und der Fassungsraum um 4 813 Plätze, gleich 16 %, vergrößert. Vorhanden sind ferner

1 Triebwagen zur Warenbeförderung,
 7 Schneekrazen mit elektrischem Antrieb,
 5 Anhängewagen,
 23 Anhängewagen-Salzwagen und Schneekrazen,
 6 Anhängewagen-Achsbruchwagen,

zusammen 42 Arbeitsfahrzeuge mit Spurrädern wie Ende 1910.

In den Berichtsjahren gelangten

6 Triebwagen,
 35 Anhängewagen,
 1 Güterwagen

zur Neueinstellung, während

3 Schneekrazen mit elektrischem Antrieb versehen wurden.

Hiervon wurden 6 Triebwagen und 25 Anhängewagen von fremden Firmen bezogen, während 10 Anhängewagen, 3 Schneekrazen und 1 Güterwagen in eigener Werkstatt ausgeführt wurden. Aberdies sind aus alten Triebwagenkästen 41 Anhängewagen hergestellt

worden. Die neueingestellten Trieb- und Anhängewagen haben bei 24 Sitzplätzen im Mittel einen Fassungsraum für 48 Personen. Das Fahrgestell besteht aus 2 Lenkachsen bei einem Achsenstand von 3 500 mm. 3 Anhängewagen sind mit Kugellagern der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik, Berlin, und 10 Anhängewagen mit Patent-Moffettrollenlagern ausgerüstet, nachdem die versuchsweise Verwendung solcher Rollenlager mit 2 Anhängewagen in dreijährigem Betriebe günstige Erfolge zeigte. Infolgedessen ist auch die Lieferung weiterer 25 Anhängewagen dieser Ausführung in Auftrag gegeben worden.

2) Die Anbringung von Glasvorbauten wurde fortgesetzt, so daß nunmehr 254 Triebwagen und 10 Anhängewagen damit ausgerüstet sind.

3) Sämtliche Triebwagen sind mit Fangschußvorrichtungen ausgerüstet.

4) Die Kennzeichnung der Linien durch 45 cm große Nummerlaternen (vergl. Abschnitt I, Seite 3 ist durchgeführt worden. Damit ist die Kennzeichnung der Linien durch farbige Kugeln und farbig abgeblendete Reflektorlampen in Fortfall gekommen.

5) In den Trieb- und Anhängewagen einer Linie sind Versuche mit verschiedenen Heizungsarten angestellt worden. Sie haben ergeben, daß unter den hiesigen Verhältnissen die elektrische Heizung den übrigen Heizarten vorzuziehen ist. In den Triebwagen können dazu zweckmäßig die Fahr- und Bremswiderstände benützt werden. Bei stärkerer Kälte sind zu ihrer Ergänzung Heizkörper für Frischstrom aufzustellen.

Dresden, im Juni 1913.

Direktion der Städtischen Straßenbahn.

Stadttrat Köppen.

Direktor Regierungsbaumeister Nier.

Anlage A.

Die Betriebs-Ergebnisse 1906—1912*).

(Text hierzu siehe Seiten 4—12 des Verwaltungs-Berichts.)

Table	I: Die Betriebsarbeit	Seite 24/25.
"	II: Die Fahrgäste	" 24/25.
"	III: Die Einnahmen	" 26/27.
"	IV: Die Ausgaben und der Reingewinn	" 28/29.
"	V: Die Verhältniszahlen aus den Tabellen I—IV	" 30.

*) Für 1912 einschl. der der Bergbahnen in Loschwitz.

Tabelle I.

	1906		1907		1908			
		in %		gegen das Vorjahr ± %	in %	gegen das Vorjahr ± %	in %	
Motorwagenkilometer	21 120 536	77,26	21 673 609	+ 2,62	74,37	21 785 910	+ 0,52	74,49
Anhängewagenkilometer	6 215 846	22,74	7 468 499	+ 20,15	25,63	7 459 690	- 0,13	25,51
Wagenkilometer zusammen	27 336 382	100,00	29 142 108	+ 6,61	100,00	29 245 600	+ 0,36	100,00
Rechnungskilometer (Anh.-W.-Klm. zur Hälfte)	24 228 459	—	25 407 859	+ 4,87	—	25 515 755	+ 0,42	—

Tabelle II.

	1906			1907			1908				
		in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung			gegen das Vorjahr ± %	in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung			gegen das Vorjahr ± %	in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung	
A. Personen auf Fahrscheine zu 10 S ₁	56 104 566	79,40	59,01	58 315 806	+ 3,94	78,88	57,99	59 203 728	+ 1,52	78,60	57,20
15 S ₁	12 490 575	17,68	13,14	13 308 709	+ 6,55	18,00	13,24	13 707 791	+ 3,00	18,20	13,24
20 S ₁	1 621 803	2,30	1,70	1 782 324	+ 9,90	2,41	1,77	1 868 842	+ 4,85	2,48	1,81
25 S ₁	320 598	0,45	0,34	397 577	+ 24,01	0,54	0,40	405 406	+ 1,97	0,54	0,39
30 S ₁	120 284	0,17	0,13	125 531	+ 4,36	0,17	0,12	136 929	+ 9,08	0,18	0,13
30 S ₁ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 S ₁ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 S ₁ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 S ₁ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90 S ₁ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe A	70 657 826	100,00	74,32	73 929 947	+ 4,63	100,00	73,52	75 322 696	+ 1,88	100,00	72,77
B. 1) Personen auf Zeitfahrkarten	12 186 609	—	12,82	13 263 261	+ 8,83	—	13,19	14 244 297	+ 7,40	—	13,76
2) Personen auf Arbeiterwochenkarten . . .											
Summe B	12 186 609	—	12,82	13 263 261	+ 8,83	—	13,19	14 244 297	+ 7,40	—	13,76
Bezahlte Fahrtausweise zusammen (A + B)	82 844 435	—	87,14	87 193 208	+ 5,25	—	86,71	89 566 993	+ 2,72	—	86,53
Hierüber:											
C. Sonderwagen-Fahrgäste	56 745	—	0,06	62 755	+ 10,59	—	0,06	69 862	+ 11,32	—	0,07
D. Freikarten-Fahrgäste	305 369	—	0,32	264 034	- 13,54	—	0,26	258 185	- 2,22	—	0,25
E. Umsteige-Fahrgäste (2. Fahrt)	11 864 681	—	12,48	13 035 119	+ 9,87	—	12,97	13 608 146	+ 4,40	—	13,15
Fahrgäste zusammen (A + B + C + D + E)	95 071 230	—	100,00	100 555 116	+ 5,77	—	100,00	103 503 186	+ 2,93	—	100,00

I. Betriebsarbeit.

	1909		1910		1911		1912				
	gegen das Vorjahr ± %	in %	gegen das Vorjahr ± %	in %	gegen das Vorjahr ± %	in %	gegen das Vorjahr ± %	in %			
21 840 947	+ 0,35	74,37	22 645 127	+ 3,68	72,06	23 513 707	+ 3,84	68,43	23 855 926	+ 1,46	67,82
7 527 370	+ 0,91	25,63	8 778 663	+ 16,62	27,94	10 847 520	+ 23,57	31,57	11 317 875	+ 4,34	32,18
29 368 317	+ 0,42	100,00	31 423 790	+ 7,00	100,00	34 361 227	+ 9,35	100,00	35 173 801	+ 2,36	100,00
25 604 632	+ 0,35	—	27 034 459	+ 5,58	—	28 937 467	+ 7,04	—	29 514 864	+ 2,00	—

II. Fahrgäste.

	1909				1910				1911				1912			
	gegen das Vorjahr ± %	in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung		gegen das Vorjahr ± %	in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung		gegen das Vorjahr ± %	in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung		gegen das Vorjahr ± %	in % an der Fahr- | Ge- schein- | samt- Beförderung					
60 401 451	+ 2,02	78,89	56,02	61 876 648	+ 2,44	78,57	52,33	70 704 870	+ 14,27	78,68	50,87	70 560 977	— 0,20	77,94	47,94	
13 597 476	— 0,80	17,71	12,61	13 136 497	— 3,59	16,68	11,11	14 954 917	+ 13,84	16,64	10,76	15 308 787	+ 2,37	16,91	10,40	
2 068 220	+ 10,67	2,69	1,92	2 456 738	+ 18,79	3,12	2,08	2 622 296	+ 6,74	2,92	1,89	2 887 487	+ 10,11	3,19	1,96	
519 036	+ 28,03	0,68	0,48	968 717	+ 86,64	1,23	0,82	1 039 723	+ 7,33	1,16	0,74	1 179 008	+ 13,40	1,30	0,81	
172 180	+ 25,74	0,23	0,16	310 310	+ 80,22	0,39	0,26	327 020	+ 5,38	0,36	0,23	344 688	+ 5,40	0,38	0,23	
—	—	—	—	11 295	—	—	—	193 669	—	—	—	223 948	+ 15,63	—	—	
—	—	—	—	1 186	—	—	—	16 395	—	—	—	22 362	+ 36,40	—	—	
—	—	—	—	1) 116	—	0,01	0,01	3 963	—	0,24	0,16	5 016	+ 26,57	0,38	0,17	
—	—	—	—	22	—	—	—	1 130	—	—	—	1 053	— 6,81	—	—	
—	—	—	—	7	—	—	—	425	—	—	—	452	+ 6,35	—	—	
76 758 363	+ 1,91	100,00	71,19	78 761 536	+ 2,61	100,00	66,61	89 864 408	+ 14,10	100,00	64,65	2) 90 533 778	+ 0,74	100,00	61,51	
17 064 274	+ 19,80	—	15,83	3) 17 644 417	—	—	14,92	3) 22 118 935	+ 25,36	—	15,91	3) 26 809 695	+ 21,21	—	18,21	
17 064 274	+ 19,80	—	15,83	3) 8 644 302	—	—	7,31	3) 11 729 330	+ 35,69	—	8,44	3) 13 099 420	+ 11,68	—	8,90	
17 064 274	+ 19,80	—	15,83	4) 26 288 719	+ 54,06	—	22,23	4) 33 848 265	+ 28,76	—	24,35	4) 39 909 115	+ 17,91	—	27,11	
93 822 637	+ 4,75	—	87,02	105 050 255	+ 11,97	—	88,84	123 712 673	+ 17,77	—	89,00	130 442 893	+ 5,44	—	88,62	
73 489	+ 5,19	—	0,06	72 511	— 1,33	—	0,06	122 832	+ 69,40	—	0,09	96 109	— 21,76	—	0,07	
266 007	+ 3,03	—	0,25	243 332	— 8,52	—	0,21	256 401	+ 5,37	—	0,19	996 755	+ 288,75	—	0,68	
13 664 507	+ 0,41	—	12,67	12 876 627	— 5,77	—	10,89	14 905 442	+ 15,76	—	10,72	15 656 336	+ 5,04	—	10,63	
107 826 640	+ 4,18	—	100,00	118 242 725	+ 9,66	—	100,00	138 997 348	+ 17,55	—	100,00	147 192 093	+ 5,90	—	100,00	

1) Der Nachtwagenverkehr begann am 15. Dezember 1910. — 2) Einschließlich der Quittungen für Handgepäck und Hunde. — 3) Rechnerisch ermittelt. — 4) Wirklich gezählte Fahrgäste.

Tabelle III.

Einnahme aus	1906				1907				1908					
	Betrag	in % an den Be- | ge- triebs- | samten Einnahmen		pro Wa- gen- filo- meter	Betrag	gegen das Vorjahr ± %	in % an den Be- | ge- triebs- | samten Einnahmen		pro Wa- gen- filo- meter	Betrag	gegen das Vorjahr ± %	in % an den Be- | ge- triebs- | samten Einnahmen		pro Wa- gen- filo- meter
	₰			₰				₰		₰			₰	
A. Fahrscheine zu 10 ₰	5 608 505	64,58	64,01	28,98	5 829 604	+ 3,94	63,71	62,46	28,54	5 918 322	+ 1,52	63,16	61,99	29,03
15 ₰	1 873 586	21,57	21,38		1 996 306	+ 6,55	21,82	21,39		2 056 169	+ 3,00	21,94	21,54	
20 ₰	324 361	3,73	3,70		356 465	+ 9,90	3,90	3,82		373 768	+ 4,85	3,99	3,91	
25 ₰	80 149	0,92	0,91		99 394	+ 24,01	1,08	1,06		101 351	+ 1,97	1,08	1,06	
30 ₰	36 085	0,42	0,41		37 659	+ 4,36	0,41	0,40		41 079	+ 9,08	0,44	0,43	
30 ₰ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
45 ₰ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
60 ₰ } Nachtwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
75 ₰ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
90 ₰ }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fahrscheineinnahme Summe A	7 922 686	91,22	90,41	28,98	8 319 428	+ 5,01	90,92	89,13	28,54	8 490 689	+ 2,06	90,61	88,93	29,03
B. 1) Zeitfahrkarten	664 346	7,65	7,58	2,43	717 084	+ 7,94	7,84	7,68	2,46	751 756	+ 4,84	8,02	7,87	2,57
2) Arbeiterwochenkarten	64 193	0,74	0,73	0,23	80 445	+ 25,32	0,88	0,86	0,28	88 310	+ 9,78	0,95	0,93	0,30
Zeitkarteneinnahme Summe B	728 539	8,39	8,31	2,66	797 529	+ 9,47	8,72	8,54	2,74	840 066	+ 5,33	8,97	8,80	2,87
Fahrgeldeinnahme (A + B)	8 651 225	99,61	98,72	31,64	9 116 957	+ 5,38	99,64	97,67	31,28	9 330 755	+ 2,35	99,58	97,73	31,90
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	39 372	+ 16,76	0,42	0,41	0,14
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	9 370 127	+ 2,40	100,00	98,14	32,04
D. Kapital-, Miet- und Pachtzinsen und sonstige Einnahmen Summe D	77 893	—	0,89	0,28	183 455	+ 135,52	—	1,97	0,63	177 764	— 3,10	—	1,86	0,61
Gesamte Einnahme (A + B + C + D)	8 763 272	—	100,00	32,05	9 334 131	+ 6,51	—	100,00	32,03	9 547 891	+ 2,29	—	100,00	32,65

Einnahmen.

1909					1910					1911					1912				
Betrag	gegen das Vorjahr ± %	in % an den		pro Wa- gen- filo- meter	Betrag	gegen das Vorjahr ± %	in % an den		pro Wa- gen- filo- meter	Betrag	gegen das Vorjahr ± %	in % an den		pro Wa- gen- filo- meter	Betrag	gegen das Vorjahr ± %	in % an den		pro Wa- gen- filo- meter
		Be- triebs- Einnahmen	ge- samten Einnahmen				Be- triebs- Einnahmen	ge- samten Einnahmen				Be- triebs- Einnahmen	ge- samten Einnahmen				Be- triebs- Einnahmen	ge- samten Einnahmen	
6 038 390	+ 2,03	62,39	61,22	29,53	6 187 665	+ 2,47	59,61	58,56	28,59	7 070 487	+ 14,27	58,90	57,99	29,78	7 056 098	- 0,20	56,44	55,68	29,48
2 039 621	- 0,80	21,06	20,68		1 970 475	- 3,39	18,98	18,65		2 243 238	+ 13,84	18,69	18,40		2 296 318	+ 2,37	18,37	18,08	
413 644	+ 10,67	4,27	4,19		491 348	+ 18,79	4,73	4,65		524 459	+ 6,74	4,37	4,30		577 497	+ 10,11	4,62	4,55	
129 759	+ 28,03	1,34	1,31		242 179	+ 86,64	2,33	2,29		259 931	+ 7,33	2,16	2,13		294 752	+ 13,40	2,36	2,32	
51 654	+ 25,74	0,53	0,52		93 093	+ 80,22	0,90	0,88		98 106	+ 5,38	0,82	0,80		103 406	+ 5,40	0,83	0,81	
—	—	—	—	—	3 388	—	—	—	58 101	—	—	—	67 184	+ 15,63	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	534	—	—	—	7 378	—	—	—	10 063	+ 36,39	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	1) 70	—	0,04	0,04	75,29	2 378	—	0,57	0,57	58,61	3 010	+ 26,58	0,65	0,64	60,35
—	—	—	—	—	16	—	—	—	847	—	—	—	790	- 6,73	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	6	—	—	—	382	—	—	—	407	+ 6,54	—	—	—	—	
8 673 068	+ 2,15	89,61	87,92	29,53	8 988 774	+ 3,64	86,59	85,07	28,60	10 265 307	+ 14,20	85,51	84,19	29,87	10 409 525	+ 1,40	83,27	81,98	29,60
822 411	+ 9,40	8,50	8,34	2,80	1 016 778	+ 23,63	9,79	9,63	3,24	1 217 090	+ 19,70	10,14	9,98	3,54	1 449 094	+ 19,06	11,59	11,41	4,12
143 828	+ 62,87	1,48	1,46	0,49	335 326	+ 133,15	3,23	3,17	1,07	476 319	+ 42,05	3,97	3,91	1,39	598 087	+ 25,56	4,79	4,71	1,70
966 239	+ 15,02	9,98	9,80	3,29	1 352 104	+ 39,93	13,02	12,80	4,31	1 693 409	+ 25,24	14,11	13,89	4,93	2 047 181	+ 20,89	16,38	16,12	5,82
9 639 307	+ 3,31	99,59	97,72	32,82	10 340 878	+ 7,28	99,61	97,87	32,91	11 958 716	+ 15,65	99,62	98,08	34,80	12 456 706	+ 4,10	99,65	98,10	35,42
39 905	+ 1,36	0,41	0,40	0,14	40 865	+ 2,41	0,39	0,39	0,13	45 406	+ 11,11	0,38	0,37	0,13	44 288	- 2,46	0,35	0,35	0,12
9 679 212	+ 3,30	100,00	98,12	32,96	10 381 744	+ 7,26	100,00	98,26	33,04	12 004 122	+ 15,63	100,00	98,45	34,93	12 500 994	+ 4,14	100,00	98,45	35,54
185 479	+ 4,34	—	1,86	0,63	184 296	- 0,64	—	1,74	0,59	188 336	+ 2,19	—	1,55	0,55	197 011	+ 4,61	—	1,55	0,56
9 864 691	+ 3,32	—	100,00	33,59	10 566 039	+ 7,11	—	100,00	33,63	12 192 458	+ 15,39	—	100,00	35,48	12 698 005	+ 4,15	—	100,00	36,10

1) Der Nachtwagenverkehr begann am 15. Dezember 1910. — 2) Einschließlich der Einnahmen aus der Beförderung von Handgepäck und Hunden.

Tabelle IV. Aus-

	1906				1907				1908					
	M	% von den gesamten		pro Rech- nungs- flö- meter §	M	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten		pro Rech- nungs- flö- meter §	M	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten		pro Rech- nungs- flö- meter §
		Aus- gaben	Ein- nah- men				Aus- gaben	Ein- nah- men				Aus- gaben	Ein- nah- men	
A. Keine Betriebsausgaben.														
1) Gehalte, Löhne, Pensionen, Unterstüzungen, Versicherungsbeiträge	2 925 957	34,69	33,39	12,08	3 184 485	+ 8,84	35,42	34,12	12,52	3 220 701	+ 1,14	36,72	33,72	12,63
2) Stromkosten und Unterhaltung der Strom- zuführungsanlagen	1 940 592	23,00	22,15	8,01	2 070 579	+ 6,70	23,03	22,18	8,15	1 950 173	- 5,82	22,23	20,43	7,64
3) Sonstige sächliche Betriebsausgaben . . .	1 398 611	16,58	15,96	5,77	1 016 578	+ 5,70	11,30	10,89	4,00	847 023	- 16,68	9,66	8,87	3,32
4) Abschreibungen u. Erneuerungs-Rückstellg.					461 765					5,14					4,95	1,82	460 123	- 0,36	5,24	4,82	1,80
Summe A	6 265 160	74,27	71,50	25,86	6 733 407	+ 7,48	74,89	72,14	26,49	6 478 020	- 3,80	73,85	67,84	25,39
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	319 386	+ 3,14	3,64	3,35	1,25
2) Kapitalzinsen	1 575 536	18,68	17,98	6,50	1 642 861	+ 4,28	18,28	17,60	6,47	1 634 707	- 0,50	18,64	17,12	6,40
Summe B	1 866 703	22,13	21,30	7,71	1 952 514	+ 4,80	21,72	20,92	7,68	1 954 093	+ 0,08	22,28	20,47	7,65
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	339 434	+ 11,47	3,87	3,56	1,34
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	8 771 547	- 2,48	100,00	91,87	34,38
D. Reingewinn.														
1) Anteil der Stadtgemeinde:														
Allgemeiner städtischer Haushalt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	342 996	+ 100,00	—	3,59	1,34
Aberschuhfonds	200 000	—	2,28	0,82	300 000	+ 50,00	—	3,21	1,19	300 000	—	—	3,14	1,18
Fonds z. Durchführung d. Bebauungsplans	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66 674	+ 100,00	—	0,70	0,26
D 1	200 000	—	2,28	0,82	300 000	+ 50,00	—	3,21	1,19	709 670	+ 136,56	—	7,43	2,78
2) Restgewinn der Straßenbahn:														
Fondseinlagen	127 439	—	1,45	0,53	43 713	- 65,70	—	0,47	0,17	66 674	+ 52,53	—	0,70	0,26
Für sonstige Zwecke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D 2	127 439	—	1,45	0,53	43 713	- 65,70	—	0,47	0,17	66 674	+ 52,53	—	0,70	0,26
Summe des Reingewinns (D)	327 439	—	1,73	1,35	343 713	+ 4,97	—	3,68	1,36	776 344	+ 125,87	—	8,13	3,04
Ausgaben und Reingewinn zus. (A + B + C + D) gleich Summe der Einnahmen	8 763 272	—	100,00	36,17	9 334 131	+ 6,51	—	100,00	36,73	9 547 891	+ 2,39	—	100,00	37,42

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

gaben*) und Reingewinn.

1909					1910					1911					1912				
M	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten		pro Rechnungs-kilometer	M	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten		pro Rechnungs-kilometer	M	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten		pro Rechnungs-kilometer	M	gegen das Vorjahr ± %	% von den gesamten		pro Rechnungs-kilometer
		Ausgaben	Ein-nahmen				Ausgaben	Ein-nahmen				Ausgaben	Ein-nahmen				Ausgaben	Ein-nahmen	
3 434 722	+ 6,65	38,15	34,82	13,42	3 660 197	+ 6,58	38,62	34,64	13,54	3 987 223	+ 8,93	39,13	32,70	13,76	4 351 892	+ 9,15	39,61	34,27	14,74
1 914 639	- 1,82	21,27	19,41	7,48	2 032 844	+ 6,18	21,45	19,34	7,52	2 249 143	+ 10,64	22,07	18,45	7,77	2 379 112	+ 5,78	21,65	18,74	8,06
856 135	+ 1,08	9,51	8,68	3,34	901 974	+ 5,36	9,51	8,54	3,34	995 646	+ 10,39	9,77	8,17	3,44	1 122 381	+ 12,73	10,22	8,84	3,80
458 836	- 0,28	5,10	4,65	1,79	519 821	+ 13,29	5,48	4,92	1,93	581 951	+ 11,93	5,71	4,77	2,01	678 252	+ 16,55	6,17	5,34	2,30
6 664 332	+ 2,88	74,03	67,56	26,03	7 114 836	+ 6,76	75,06	67,34	26,32	7 813 963	+ 9,83	76,68	64,09	27,00	8 531 637	+ 9,18	77,65	67,19	28,90
363 885	+ 13,93	4,04	3,69	1,42	380 568	+ 4,58	4,01	3,60	1,41	439 173	+ 15,40	4,31	3,60	1,52	455 783	+ 3,78	4,15	3,59	1,54
1 623 477	- 0,69	18,03	16,46	6,34	1 610 779	- 0,78	17,00	15,24	5,96	1 556 783	- 3,85	15,28	12,77	5,38	1 580 833	+ 1,54	14,39	12,45	5,36
1 987 362	+ 1,70	22,07	20,15	7,76	1 991 347	+ 0,20	21,01	18,84	7,37	1 995 956	+ 0,23	19,59	16,37	6,90	2 036 616	+ 2,04	18,54	16,04	6,90
351 184	+ 3,46	3,90	3,56	1,37	372 648	+ 6,11	3,93	3,53	1,37	379 623	+ 1,87	3,73	3,11	1,31	418 503	+ 10,24	3,81	3,29	1,42
9 002 878	+ 2,64	100,00	91,27	35,16	9 478 831	+ 5,29	100,00	89,71	35,06	10 189 542	+ 7,50	100,00	83,57	35,21	10 986 756	+ 7,82	100,00	86,52	37,22
300 000	- 12,53	-	3,04	1,17	500 000	+ 66,67	-	4,73	1,85	500 000	-	-	4,10	1,73	500 000	-	-	3,94	1,70
331 500	+ 10,50	-	3,36	1,30	130 192	- 60,72	-	1,23	0,48	114 228	- 12,26	-	0,94	0,39	9 080	- 92,04	-	0,07	0,03
75 000	+ 12,49	-	0,76	0,29	75 000	-	-	0,71	0,28	75 000	-	-	0,62	0,26	75 000	-	-	0,59	0,25
706 500	- 0,45	-	7,16	2,76	705 192	- 0,19	-	6,67	2,61	689 228	- 2,26	-	5,66	2,38	584 080	- 15,26	-	4,60	1,98
127 313	+ 90,95	-	1,29	0,50	382 016	+ 200,05	-	3,62	1,41	1 313 688	+ 243,88	-	10,77	4,54	1 127 169	- 14,20	-	8,88	3,82
28 000	-	-	0,28	0,11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
155 313	+ 132,94	-	1,57	0,61	382 016	+ 145,97	-	3,62	1,41	1 313 688	+ 243,88	-	10,77	4,54	1 127 169	- 14,20	-	8,88	3,82
861 813	+ 11,01	-	8,73	3,37	1 087 208	+ 26,15	-	10,29	4,02	2 002 916	+ 84,23	-	16,43	6,92	1 711 249	- 14,56	-	13,48	5,80
9 864 691	+ 3,32	-	100,00	38,53	10 566 039	+ 7,11	-	100,00	39,08	12 192 458	+ 15,39	-	100,00	42,13	12 698 005	+ 4,15	-	100,00	43,02

Tabelle V. Die Verhältnismerte aus den Tabellen I—IV.

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
1) Fahrgäste auf einen Wagenkilometer. Umsteiger doppelt gezählt. $\left(\frac{\text{Tab. II A+B+C+D+E}}{\text{Wgk.}}\right)$	3,48	3,45	3,54	3,67	3,76	4,05	4,19
2) Durchschnittseinnahme aus einem Fahrchein $\left(\frac{\text{Tab. III A}}{\text{Tab. II A}}\right)$	11,21 ₰	11,25 ₰	11,27 ₰	11,29 ₰	11,41 ₰	11,42 ₰	11,50 ₰
3) Durchschnittseinnahme aus der Fahrt eines Fahrchein-fahrgastes. Umsteiger demnach doppelt gezählt $\left(\frac{\text{Tab. III A}}{\text{Tab. II A+E}}\right)$	9,60 ₰	9,57 ₰	9,55 ₰	9,59 ₰	9,81 ₰	9,80 ₰	9,80 ₰
4) Durchschnittseinnahme							
a. von einem Zeitfahrarten-Fahrgast $\left(\frac{\text{Tab. III B 1}}{\text{Tab. II B 1}}\right)$					5,76 ₰	5,50 ₰	5,41 ₰
b. von einem Arbeiterwochenarten-Fahrgast $\left(\frac{\text{Tab. III B 2}}{\text{Tab. II B 2}}\right)$	5,98 ₰	6,01 ₰	5,90 ₰	5,66 ₰	3,88 ₰	4,06 ₰	4,57 ₰
c. von einem Zeitarten-Fahrgast. Zeitfahrarten und Arbeiterwochenarten $\left(\frac{\text{Tab. III B 1 u. 2}}{\text{Tab. II B 1 u. 2}}\right)$	5,98 ₰	6,01 ₰	5,90 ₰	5,66 ₰	5,14 ₰	5,00 ₰	5,13 ₰
5) Durchschnitts-Fahrgeld-einnahme aus der Fahrt eines zahlenden Fahrgastes überhaupt. Umsteiger doppelt, Zeitartenfahrgäste bei jeder Fahrt auf einer Linie einmal gezählt. $\left(\frac{\text{Tab. III A+B}}{\text{Tab. II A+B+E}}\right)$	9,13 ₰	9,10 ₰	9,04 ₰	8,97 ₰	8,77 ₰	8,63 ₰	8,53 ₰
6) Durchschnitts-Gesamteinnahme von einem Fahrgast. Umsteige- und Zeitartenfahrgäste wie bei 5 gezählt. $\left(\frac{\text{Tab. III A+B+C+D}}{\text{Tab. II A+B+C+E}}\right)$	9,25 ₰	9,31 ₰	9,25 ₰	9,17 ₰	8,95 ₰	8,79 ₰	8,69 ₰
7) Durchschnitts-Betriebsausgabe für einen Fahrgast. $\left(\frac{\text{Tab. IV A}}{\text{Tab. II A+B+C+E}}\right)$	6,61 ₰	6,71 ₰	6,27 ₰	6,20 ₰	6,03 ₰	5,63 ₰	5,84 ₰
8) Durchschnitts-Gesamtausgabe für einen Fahrgast. $\left(\frac{\text{Tab. IV A+B+C}}{\text{Tab. II A+B+C+E}}\right)$	8,90 ₰	8,96 ₰	8,50 ₰	8,37 ₰	8,03 ₰	7,34 ₰	7,52 ₰
9) 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 ₰	35,48 ₰	36,10 ₰
10) Gesamt-Einnahme auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Tab. III A+B+C+D}}{\text{Rech.}}\right)$	36,17 ₰	36,73 ₰	37,42 ₰	38,53 ₰	39,08 ₰	42,13 ₰	43,02 ₰
11) Gesamt-Ausgabe auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Tab. IV A+B+C}}{\text{Rech.}}\right)$	34,82 ₰	35,37 ₰	34,38 ₰	35,16 ₰	35,06 ₰	35,21 ₰	37,22 ₰
12) Reingewinn auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Tab. IV D}}{\text{Rech.}}\right)$	1,35 ₰	1,36 ₰	3,04 ₰	3,37 ₰	4,02 ₰	6,92 ₰	5,80 ₰
13) Betriebs-Koeffizient $\left(\frac{\text{Tab. IVA} \cdot 100}{\text{Tab. IIIA+B+C+D}}\right)$	71,50 %	72,14 %	67,84 %	67,56 %	67,34 %	64,09 %	67,19 %

Anlage B.

1) Bilanz-Konto.

2) Gewinn- und Verlust-Konto.

Aktiven.

Bilanz.

	1911				1912			
	ℳ	₯	ℳ	₯	ℳ	₯	ℳ	₯
Areal			3 206 295	14			3 413 395	14
Gebäude, einschließlich Dampfheiz- Anlagen			2 309 560	85			2 395 307	68
Bahnanlagen			12 273 840	30			12 683 312	61
Wagen			6 556 292	22			6 810 340	84
Stromzuführungs- u. Beleuchtungs- Anlagen in den Bahnhöfen und Werkstätten			34 567	60			35 033	60
Bekleidungen und Ausrüstungen			303 259	92			337 662	85
Maschinenanlagen			128 285	01			198 793	17
Inventar			170 600	52			185 961	44
Restaurations-Grundstück „Lochwitz- höhe“:								
a. Areal	—	—			83 500	—		
b. Gebäude	—	—			67 644	—		
c. Inventar	—	—			2 162	74	153 306	74
Wertpapiere:								
Kautionen bei Behörden	13 288	05			11 925	75		
Verfügbare Wertpapiere	1 717 807	35			2 354 961	—		
Anlage für Erweiterungsfonds I und II	359 693	30			—	—		
Anlage für den Reservefonds	—	—			585 273	89		
Anlage für den Feuerkassenfonds	15 197	10			20 095	99		
Anlage der Unterstützungskasse	32 260	35	2 138 246	15	31 613	75	3 003 870	38
Materialvorräte			407 490	81			507 877	88
Debitoren:								
Forderung an die Kraftwerke	300 000	—			300 000	—		
Forderung an das städtische Stamm- vermögen	49 830	—			—	—		
Bankguthaben	11 952	68			32 011	81		
Rückerstattungsansprüche auf vor- schußweise gezahlte Anlieger- beiträge	38 193	06			36 847	21		
Kassenbestand	—	—			2 375	81		
Verschiedene	1 014 483	41	1 414 459	15	218 919	33	590 154	16
Errichtung von Kleinwohnungshäu- sern an der Bünaufstraße			5 857	26			281 320	97
Noch nicht endgültig abgerechnete Baufkosten			270 760	42			243 988	79
Konzessionswert			21 351 875	41			21 580 032	65
			50 571 390	76			52 420 358	90

Konto.

Passiven.

	1911				1912			
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Stadtanleihe I (verwendeter Teil der Anleihe vom Jahre 1905)			35 853 371	81			36 979 058	67
Stadtanleihe II (unverwendeter Teil der Anleihe vom Jahre 1905) —								
Erweiterungsfonds I —			146 628	19				
Obligationen			8 299 440	—			7 755 190	—
Kreditoren:								
Grundrenten- und Landeskultur-	269 888	26			267 085	96		
rentenschulden								
Hypothekenschuld auf dem Flur-	27 930	—			27 930	—		
stück 707 a für Dresden-A. (Prin-								
zenstraße)								
Hypothekenschulden auf d. Restau-	—	—			25 000	—		
rations-Grundstück „Loschwitz-								
höhe“								
Schuld an den Staatsfiskus als	949 756	01			940 332	20		
Restkaufsumme für die Anlage-								
werte des Streckenteils Leipziger	5 800	—			281 300	—		
Straße, von Oschager Straße								
bis Bahnhof Mitten								
Schuld an die Städt. Sparkasse .	1 904	51			1 904	51		
Liquidationsfonds: The Tramways	9 027	07			—	—		
Company of Germany Ltd.								
Rassenvorschuß	13 920	31			15 183	60		
Bewilligungen für noch auszufüh-	209 421	93			84 293	37	1 643 029	64
rende Arbeiten			1 487 648	09				
Verschiedene			32 265	84			31 647	36
Unterstützungskasse								
Reinvermögen:								
Kapital-Konto	1 404 174	20			2 054 558	89		
Erneuerungsfonds	1 202 090	43			—	—		
Erweiterungsfonds II (aus Rück-	313 153	84			—	—		
lagen usw. gebildet)					3 351 504	46 ¹⁾		
Rücklagenfonds	—	—			—	—		
Betriebsfonds	1 541 501	19			—	—		
Überschußfonds	275 920	07			—	—		
Reservefonds	—	—			585 273	89		
Feuerkassenfonds	15 197	10	4 752 036	83	20 095	99	6 011 433	23
			50 571 390	76			52 420 358	90

¹⁾ Einschließlich 234 720 ℳ Rückstellung für Mietzuschüsse auf das Jahr 1913.

Debet.

Gewinn- und

Nummer des Haushalts- planes		1911				1912			
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
7/8	Verzinsung und Tilgung der Anlagekapitale:								
	7a. Verzinsung des Anlage- kapitals an die Stadtkasse	1 259 702	50			1 294 499	58		
	7b. Rente an den Staatsfiskus für den Kaufpreisrest der Straßenbahnstrecke „Dschager Straße—Mick- ten“	42 500	—			42 500	—		
	7c. Hypothekenzinsen für das Restaurations - Grundstück „Loßschwihöhe“	—	—			3 218	75		
	8a. Verzinsung und b. Tilgung der Prioritätsobligationen an die Stadtkasse . . . a	304 635	74			291 419	34		
	b	370 516	—	1 977 354	24	408 692	—	2 040 329	67
9	Besoldungen und Löhne . .			3 557 021	61			3 767 248	09
10/11	Elektrische Zugkraft:								
	10. Stromentnahme aus städt. und anderen Kraftwerken	1 893 082	85			2 003 193	52		
	11. Abgabe für die Benutzung der Stromzuführungsan- lagen	356 059	69	2 249 142	54	375 918	87	2 379 112	39
12	Bergütung für Unterhaltung d. Gleisbereichs im Straßenkör- per an das Tiefbauamt . .			170 000	—			194 965	94
13	Reinhaltung des Gleisbereichs im Straßenkörper und der Gleise			64 958	18			66 973	34
14	Unterhaltung der Gleisanlagen			191 954	86			265 776	18
15	Unterhaltung und Beleuchtung der Wartehallen, Haltestellen und Signaleinrichtungen .			13 121	43			12 850	83
16	Unterhaltung der Wagen . .			682 526	06			775 330	43
17	Unterhaltung der Gebäude und Grundstücke			69 712	42			75 115	46
18	Unterhaltung der Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände			100 614	55			143 063	03
19	Unterhaltung der Kanzleigeräte			2 273	43			1 493	38
20	Unterhaltung der Maschinen, Betriebsgeräte, Werkzeuge u. des sonstigen Inventars . .			42 369	96			45 279	64
	Seitenbetrag:			9 121 049	28			9 767 538	38

Verlust-Konto.

Kredit.

Nummer des Haushalts- planes		1911		1912	
		ℳ	ℒ	ℳ	ℒ
1	Einnahme aus dem Betriebe der eigenen Linien	11 981 607	29	12 477 217	—
2	Ausgabenerstattung aus den Betrieben fiskalischer und Gemeinde- verbandslinien	490 342	61	543 574	42
3	Einnahmen aus der Beförderung von Reklameplakaten	22 514	92	23 036	67
4	Miet- und Pachtzinsen	36 371	55	42 922	31
5	Kapitalzinsen	138 350	04	136 971	81
6	Bermischte Einnahmen	13 614	42	12 877	14
—	Reinertrag der Kleinwohnungshäuser an der Bünaustraße	—	—	1 933	55
Seitenbetrag:		12 682 800	83	13 238 532	90

5*

Debet.

Gewinn- und

Nummer des Haushalts- planes		1911				1912			
		ℳ	ℒ	ℳ	ℒ	ℳ	ℒ	ℳ	ℒ
	Übertrag:			9 121 049	28			9 767 538	38
21	Kanzleiaufwand für Schreib- material, Zeitschriften, Bü- cher, Porto usw.			7 932	57			9 165	40
22	Bergütungen an Kanzlei- und technische Hilfsarbeiter, sowie Schreiblöhne			43 366	03			50 428	60
23	Drucksachen für den Betriebs- und Kanzleidienst			42 279	14			45 188	44
24	Miet- und Pachtzinsen			17 239	40			17 189	29
25	Heizung, Beleuchtung u. Rein- haltung der Direktionräume, Bahnhöfe und Werkstätten			61 036	22			72 200	23
26	Verwaltungsgebühr an die Stadtkasse			78 000	—			90 000	—
27/30	Konzessions- und dergleichen Abgaben, sowie Steuern:								
	27. Abgabe an die Stadtkasse für Benutzung von Stra- ßen und Plätzen	383 411	43			396 114	24		
	28. Abgabe an die Stadtkasse und an die Schlachthofs- verwaltung für Benutzung der Brücken	23 900	—			23 900	—		
	29. Abgaben an den Staats- fiskus und an Gemeinden für Benutzung von Stra- ßen, Brücken und Plätzen	10 760	96			10 745	98		
	30. Staatseinkommensteuer .	21 100	99	439 173	38	25 023	22	455 783	44
31	Haftpflichtversicherung der Straßenbahn			70 483	30			62 406	85
32	Pensionen u. Unterstützungen an vormalige Beamte und Bedienstete, Beiträge zu Kassen usw.			136 375	70			157 102	67
33	Feuerversicherung			6 684	23			7 354	30
34	Unterstützungen an Beamte, Bedienstete und Arbeiter .			2 991	34			5 710	20
35	Vermischte Ausgaben			28 470	21			32 711	76
—	Mietzuschüsse an Arbeiter . .			—	—			30 411	79
	Seitenbetrag:			10 055 080	80			10 803 191	35

Verlust-Konto. (Fortsetzung.)

Kredit.

Nummer des Haushalts- planes		1911		1912	
		ℳ	ℒ	ℳ	ℒ
	Übertrag:	12 682 800	83	13 238 532	90
	Seitenbetrag:	12 682 800	83	13 238 532	90

Debet.

Gewinn- und

Nummer des Haushalt- planes		1911				1912			
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
	Übertrag:			10 055 080	80			10 803 191	35
36	Abreibungen und Erneue- rungs-Rückstellungen. . . .			624 804	—			724 093	—
37/39	Gewinnanteile der Stadtkasse:								
	38. Anteil der Stadtkasse an der Betriebseinnahme	500 000	—			500 000	—		
	1911: 39. Zahlung an den Über- schußfonds	88 000	—			—	—		
	37. Zinsengutschrift für den Überschußfonds	26 227	57			9 079	93		
	1911: 40. Abgabe an d. Fonds zur Durchführung 1912: 39. des Bebauungs- planes	75 000	—	689 227	57	75 000	—	584 079	93
40	Gewinn der Straßenbahn:								
	1911: 41. Rücklage an den Be- triebsfonds	1 313 688	46			—	—		
	1912: —. Rücklage an den Re- servenfonds	—	—			100 000	—		
	1912: 40. Rücklage an den Rück- lagenfonds	—	—	1 313 688	46	1 027 168	62	1 127 168	62
				12 682 800	83			13 238 532	90

Dresdener Verkehrs-Betriebe

Linie		Fahrplan		Fahrzeit	
Linie	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke	Strecke
1	1. Station	2. Station	3. Station	4. Station	5. Station
2	6. Station	7. Station	8. Station	9. Station	10. Station
3	11. Station	12. Station	13. Station	14. Station	15. Station
4	16. Station	17. Station	18. Station	19. Station	20. Station
5	21. Station	22. Station	23. Station	24. Station	25. Station
6	26. Station	27. Station	28. Station	29. Station	30. Station
7	31. Station	32. Station	33. Station	34. Station	35. Station
8	36. Station	37. Station	38. Station	39. Station	40. Station
9	41. Station	42. Station	43. Station	44. Station	45. Station
10	46. Station	47. Station	48. Station	49. Station	50. Station
11	51. Station	52. Station	53. Station	54. Station	55. Station
12	56. Station	57. Station	58. Station	59. Station	60. Station
13	61. Station	62. Station	63. Station	64. Station	65. Station
14	66. Station	67. Station	68. Station	69. Station	70. Station
15	71. Station	72. Station	73. Station	74. Station	75. Station
16	76. Station	77. Station	78. Station	79. Station	80. Station
17	81. Station	82. Station	83. Station	84. Station	85. Station
18	86. Station	87. Station	88. Station	89. Station	90. Station
19	91. Station	92. Station	93. Station	94. Station	95. Station
20	96. Station	97. Station	98. Station	99. Station	100. Station

Anlage C.

Vergleichende Betriebs-Übersicht
für die Jahre 1911/12.

Nr.	Linie	Jahr	Länge der Linie m	Anzahl									
				der Fahrten		der laufenden Wagen				der Wagenkilometer			
				im Jahr	auf einen Tag	Wochentags		Sonntags		Trieb-		Anhänge-	
						Trieb-	An- hänge-	Trieb-	An- hänge-	im Jahr	auf einen Tag	im Jahr	auf einen Tag
1.	Vorst. Plauen — Loschwitz	1911	10 715	341 258	935	26	22	26	20	1 912 750	5 240	1 347 477	3 692
		1912	10 715	343 840	939	27	22	28	21	1 912 945	5 226	1 375 836	3 759
2.	Schlachthof — Friedrichstr. — Blasewitz	1911	9 125	258 640	709	20	15	17	13	1 269 487	3 478	721 710	1 977
		1912	9 125	244 557	668	18	12	17	13	1 227 610	3 354	698 832	1 909
3.	Neust. Bahnhof — Barbarossa- platz	1911	4 619	159 131	436	14	2	14	.	795 905	2 181	23 134	63
		1912	4 619	177 363	485	14	5	13	3	789 844	2 158	131 310	359
4.	Neustädt. Bahnhof — Schnorr- straße — Neustädt. Bahnhof	1911	9 224	126 683	347	15	.	14	.	1 188 603	3 256	217	1
		1912	9 224	125 925	344	15	.	14	.	1 177 457	3 217	217	1
5.	Sechtstr. — Vorst. Ischertnitz	1911	8 720	265 089	726	22	15	20	15	1 427 842	3 911	652 455	1 788
		1912	8 720	272 383	744	22	15	20	15	1 463 689	3 999	669 220	1 828
6.	Wilder Mann — Vorstadt Räckwitz	1911	9 229	200 695	550	19	13	19	13	1 259 780	3 451	403 514	1 106
		1912	9 229	210 083	574	19	16	18	16	1 253 327	3 424	482 688	1 319
7.	Arsenal — Vorst. Wölfnitz Altotta	1911	8 309	443 867	1 216	27	30	24	23	1 720 967	4 715	1 216 863	3 334
		1912	8 309	479 811	1 311	30	35	25	23	1 770 550	4 838	1 386 495	3 788
9.	Waldschlößchen — Lenbnitz- Renostra	1911	9 092	219 591	602	22	17	26	22	1 574 403	4 313	576 694	1 580
		1912	9 092	218 189	596	22	19	26	22	1 568 939	4 287	595 320	1 627
11.	Neustädt. Bahnhof — Bühlan	1911	8 310	153 868	422	13	9	22	13	871 997	2 389	347 391	952
		1912	8 310	155 696	425	14	9	19	14	889 236	2 430	342 540	936
12.	St. Pauli-Friedhof — Vorstadt Grüna — Vorstadt Seidnitz	1911	11 114	154 281	423	17	13	19	13	1 206 769	3 306	410 162	1 124
		1912	11 114	167 902	459	17	15	20	15	1 237 854	3 382	467 815	1 278
15.	Vorstadt Mickten — Vorstadt Plauen	1911	7 557	364 537	999	23	22	23	14	1 505 126	4 124	924 919	2 534
		1912	7 557	387 445	1 059	23	23	23	15	1 543 054	4 216	1 015 804	2 775
16.	Grenadierkaserne — Reichen- bachstraße	1911	6 702	137 624	377	18	1	18	.	997 745	2 733	3 560	10
		1912	6 702	144 493	395	19	1	17	.	1 046 016	2 858	2 574	7
18.	Theaterplatz — Loschwitz	1911	6 220	177 416	486	16	8	23	15	943 971	2 586	203 954	559
		1912	6 220	177 908	486	18	9	23	15	993 547	2 715	238 201	651
19.	Vorstadt Cotta — Laubegast	1911	12 235	208 811	572	13	24	13	25	1 086 353	2 976	1 142 363	3 130
		1912	12 235	204 594	559	13	24	13	24	1 078 839	2 948	1 097 851	3 000
21.	Vorstadt Cotta — Tolkewitz	1911	10 066	208 660	572	13	23	18	24	934 421	2 560	994 095	2 724
		1912	10 066	219 412	599	15	24	14	23	1 008 891	2 757	1 077 659	2 944
22.	Habsbürgerstraße — Alten- berger Straße	1911	10 886	273 764	750	22	22	23	22	1 585 854	4 345	1 255 086	3 438
		1912	10 886	289 077	789	22	27	22	23	1 642 275	4 487	1 399 714	3 824
23.	Pflotenhauerstr. — Hauptbahn- hof — Postpl. — Geisingstr.	1911	10 462	225 099	618	24	9	23	7	1 690 331	4 631	339 998	932
		1912	10 462	195 222	533	24	13	23	5	1 684 987	4 604	257 008	702
26.	Rundbahn	1911	8 772	198 227	543	19	5	18	8	1 480 794	4 057	262 269	719
		1912	8 772	175 151	479	20	2	18	2	1 463 497	3 999	42 086	115
	Drahtseilbahn	1911	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		1912	580	72 502	198	2	.	2	1	39 784	109	2 264	6
	Schwebebahn	1911	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		1912	280	61 210	167	2	.	2	.	17 140	47	.	.
	Vogelwiese — Hauptbahnhof	1911	4 954	1 429	179	8	8	8	8	5 165	646	1 834	229
		1912	10 262	3 454	432	18	18	19	19	15 634	1 954	15 059	1 883
	Vogelwiese — Pirn. Platz — Postplatz	1911	3 847	9 525	1 191	29	19	32	35	19 395	2 424	15 884	1 986
		1912	3 850	8 255	1 032	20	15	23	23	17 073	2 134	12 269	1 534
	Vogelwiese — Neust. Bahnhof	1911	3 268	3 011	376	7	4	7	7	5 978	747	3 888	486
		1912	3 246	4 233	529	6	6	6	12	6 621	828	7 113	889
	Ausstellungslinie Zirkuslinie (Hauptbhf. bez. Georgplatz — Zirkus)	1911	4 350	4 296	505	6	.	6	.	22 020	259	53	1
		1912	2 500	193	28	6	.	6	.	774	111	.	.
	Zusammen und Durchschnitt	1911	161 357	.	.	393	281	413	297	23 505 656	64 399	10 847 520	29 719
		1912	162 217	.	.	406	310	411	304	23 849 583	65 163	11 317 875	30 923

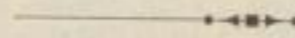
Zusammen		der Fahrgäste		Einnahmen						Fahrgäste auf einen Wagenkilometer	Bemerkungen
				im Jahr		auf einen Tag		auf einen Wagenkilometer	auf einen Fahrgast		
				im Jahr	auf einen Tag	„	„				
3 260 227	8 932	13 257 911	36 323	1 220 740	22	3 344	49	37,44	9,21	4,07	
3 288 781	8 985	13 914 063	38 017	1 267 510	42	3 463	14	38,54	9,11	4,23	
1 991 197	5 455	7 246 917	19 855	610 366	66	1 672	24	30,65	8,42	3,64	
1 926 442	5 263	6 685 713	18 267	553 239	06	1 511	58	28,72	8,28	3,47	
819 039	2 244	3 440 209	9 425	272 231	33	745	84	33,24	7,91	4,20	
921 154	2 517	3 982 511	10 881	307 966	82	841	44	33,43	7,73	4,32	
1 188 820	3 257	3 968 311	10 872	336 066	44	920	73	28,27	8,47	3,34	
1 177 674	3 218	3 924 015	10 722	314 899	28	860	38	26,74	8,02	3,33	
2 080 297	5 699	8 155 294	22 343	659 199	78	1 806	03	31,69	8,08	3,92	
2 132 909	5 827	8 851 917	24 186	695 291	53	1 899	70	32,60	7,85	4,15	
1 663 294	4 557	5 920 161	16 220	513 124	67	1 405	82	30,85	8,67	3,56	
1 736 015	4 743	6 565 120	17 937	557 956	80	1 524	47	32,14	8,50	3,78	
2 937 830	8 049	14 392 432	39 431	1 181 385	75	3 236	67	40,21	8,21	4,90	
3 157 045	8 626	16 029 595	43 797	1 297 975	53	3 546	38	41,11	8,10	5,08	
2 151 097	5 893	7 428 462	20 352	651 901	21	1 786	03	30,31	8,78	3,45	
2 164 259	5 914	7 771 784	21 234	676 755	97	1 849	06	31,27	8,71	3,59	
1 219 388	3 341	3 489 645	9 561	450 757	53	1 234	95	36,96	12,92	2,86	
1 231 776	3 336	3 643 800	9 956	470 813	35	1 286	38	38,22	12,92	2,91	
1 616 931	4 430	5 331 603	14 607	461 777	61	1 265	14	28,56	8,66	3,30	
1 705 669	4 660	5 678 551	15 515	481 306	77	1 315	05	28,22	8,47	3,33	
2 430 045	6 658	11 726 609	32 128	965 161	19	2 644	28	39,72	8,23	4,83	
2 558 858	6 991	12 748 915	34 833	1 031 849	99	2 819	26	40,32	8,09	4,98	
1 001 305	2 743	4 035 607	11 056	350 260	09	959	62	34,98	8,68	4,03	
1 048 590	2 865	4 477 351	12 233	380 319	80	1 039	13	36,27	8,49	4,27	
1 147 925	3 145	4 265 239	11 686	386 950	07	1 060	13	33,71	9,07	3,72	
1 231 748	3 366	4 594 868	12 554	401 699	63	1 097	54	32,61	8,74	3,73	
2 228 716	6 106	8 337 322	22 842	783 819	35	2 147	45	35,17	9,40	3,74	
2 176 690	5 948	8 890 065	24 290	821 326	88	2 244	06	37,73	9,24	4,08	
1 928 516	5 284	8 065 144	22 096	665 458	35	1 823	17	34,51	8,25	4,18	
2 086 550	5 701	9 169 744	25 054	766 924	20	2 095	42	36,75	8,37	4,39	
2 840 940	7 783	11 755 734	32 207	979 569	74	2 683	75	34,48	8,33	4,14	
3 041 989	8 311	12 258 410	33 493	996 226	64	2 721	93	32,75	8,13	4,03	
2 030 329	5 563	9 340 182	25 590	758 953	47	2 079	32	37,38	8,13	4,60	
1 941 995	5 306	9 067 214	24 774	714 382	70	1 951	87	36,79	7,88	4,67	
1 743 063	4 776	8 494 363	23 272	701 928	92	1 923	09	40,27	8,26	4,87	
1 505 583	4 114	7 678 750	20 980	605 725	55	1 654	99	40,24	7,89	5,10	
42 048	115	564 531	1 542	64 138	—	175	24	88,46	11,36	7,79	Am 1. Januar 1912 in städtisches Eigentum übergegangen.
17 140	47	293 115	801	34 508	93	94	29	56,38	11,77	4,79	
6 999	875	28 837	3 605	2 883	30	360	41	41,20	10,00	4,12	
30 693	3 837	128 036	16 004	11 537	95	1 442	24	37,59	9,01	4,17	
35 279	4 410	197 079	24 635	18 601	75	2 325	22	52,73	9,44	5,59	
29 342	3 638	186 695	23 336	17 249	50	2 156	19	58,79	9,24	6,36	
9 866	1 233	60 771	7 596	5 430	50	678	81	55,04	8,94	6,15	
13 734	1 717	84 378	10 547	7 365	60	920	70	53,63	8,73	6,14	
22 073	260	59 516	7 002	5 039	36	592	87	22,83	8,47	2,70	Vom 6. Mai bis mit 29. Juli 1911 (85 Tage).
774	111	2 952	422	246	10	35	16	31,79	8,33	3,81	Seit 22. Dezember 1912 in Betrieb.
34 353 176	94 118	138 997 348	380 815	11 981 607	29	32 826	32	34,88	8,62	4,05	
35 167 458	96 086	147 192 093	402 164	12 477 217	—	34 090	76	35,48	8,47	4,19	

Linien des Königl. Säch.

Linie	Jahr	Länge der Linie m	Anzahl										
			der Fahrten		der laufenden Wagen				der Wagenkilometer				
			im Jahr	auf einen Tag	Wochentags		Sonntags		Trieb-		Anhänge-		
					Trieb-	An- hänge-	Trieb-	An- hänge-	im Jahr	auf einen Tag	im Jahr	auf einen Tag	
Mickten — Kötzschenbroda	1911	7 220	136 328	374	10	6	13	15	721 945	1 978	197 846	522	975
	1912	7 220	137 797	377	10	6	12	15	727 125	1 987	201 676	551	928
Plauen — Gainsberg — Cossmansdorf	1911	7 941	128 945	353	8	6	12	12	648 287	1 776	326 055	893	975
	1912	8 461	140 590	384	9	7	13	16	708 599	1 936	390 926	1 068	1 099
Cotta — Cosselbande	1911	5 311	96 363	264	8	2	11	7	342 417	938	72 593	199	415
	1912	5 311	104 027	284	8	2	10	11	356 055	973	93 413	255	445
Bühlau — Weißig	1911	1 670	35 472	97	4	2	5	.	56 455	155	2 788	8	55
	1912	1 670	38 734	106	4	1	5	.	61 868	169	2 804	8	65
Arsenal — Klotzsche	1911	3 730	71 661	196	5	1	6	5	213 349	618	52 737	153	265
	1912	3 730	87 117	238	6	2	8	8	237 729	649	81 206	222	315
Zusammen und Durchschnitt	1911	25 872	.	.	35	17	47	39	1 982 453	5 432	652 019	1 786	2 635
	1912	26 392	.	.	37	18	48	50	2 091 376	5 714	770 025	2 104	2 805

Linie des Gemeindeverbands

Roschwitz — Pillnitz	1911	5 980	78 185	214	8	4	14	11	345 285	946	105 569	289	455
	1912	5 980	80 499	220	7	5	14	11	353 172	965	111 947	306	455



Sächs. Staatsfiskus.

Zusammen		der Fahrgäste		Einnahmen						Fahrgäste auf einen Wagenkilometer	Bemerkungen	
				im Jahr		auf einen Tag		auf einen Wagenkilometer				auf einen Fahrgast
				in Mark	in Pfennig	in Mark	in Pfennig	in Mark	in Pfennig			
919 791	2 520	2 926 442	8 017	332 326	34	910	49	36,13	11,36	3,18	<p>Vom 20. bis mit 22. August 1911 Vogelwiese in Kötzschenbroda. Som 16. bis mit 20. August 1912 desgleichen.</p> <p>Vom 12. bis mit 14. August 1911 Vogelwiese in Pötschappel. Som 18. bis mit 20. August 1912 desgleichen. Seit 1. April 1912 bis nach Coßmannsdorf.</p> <p>Vom 12. bis mit 14. August 1911 Vogelwiese in Stetzsch Som 27. bis mit 29. Juli 1912 desgleichen.</p> <p>Am 21. Januar 1911 eröffnet, 345 Tage.</p>	
928 801	2 538	3 019 197	8 249	336 956	19	920	64	36,27	11,16	3,25		
974 342	2 669	2 909 529	7 911	307 320	29	841	97	31,54	10,56	2,99		
1 099 525	3 004	3 189 709	8 715	339 632	78	927	96	30,88	10,65	2,90		
415 010	1 137	1 491 541	4 086	117 577	82	322	13	28,33	7,88	3,60		
449 468	1 228	1 646 293	4 498	129 171	48	352	93	28,74	7,85	3,66		
59 243	163	186 867	512	15 130	17	41	45	25,54	8,10	3,15		
64 672	177	197 274	539	16 294	70	44	52	25,19	8,26	3,05		
266 086	771	968 334	2 807	100 603	90	291	61	37,82	10,39	3,64		
318 935	871	1 215 529	3 321	121 218	01	331	20	38,01	9,97	3,81		
2 634 472	7 218	8 482 713	23 240	872 958	52	2 391	67	33,14	10,29	3,22		
2 861 401	7 818	9 268 002	25 322	943 273	16	2 577	25	32,96	10,17	3,24		

Zoschwitz—Pillnitz.

450 854	1 235	1 308 712	3 586	150 360	20	411	95	33,35	11,49	2,90
465 119	1 271	1 320 815	3 609	147 507	93	403	03	31,74	11,17	2,84

Stationen	1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse		Abfahrtszeit	Anfahrtszeit
	Preis	Wagen	Preis	Wagen	Preis	Wagen		
Dresden	1.00	1.00	0.75	0.75	0.50	0.50	10:00	10:00
Leipzig	1.50	1.50	1.00	1.00	0.75	0.75	11:00	11:00
Chemnitz	2.00	2.00	1.50	1.50	1.00	1.00	12:00	12:00
Frankfurt	2.50	2.50	2.00	2.00	1.50	1.50	13:00	13:00
Wien	3.00	3.00	2.50	2.50	2.00	2.00	14:00	14:00
Paris	3.50	3.50	3.00	3.00	2.50	2.50	15:00	15:00
London	4.00	4.00	3.50	3.50	3.00	3.00	16:00	16:00
Berlin	4.50	4.50	4.00	4.00	3.50	3.50	17:00	17:00
München	5.00	5.00	4.50	4.50	4.00	4.00	18:00	18:00
Brüssel	5.50	5.50	5.00	5.00	4.50	4.50	19:00	19:00
Amsterdam	6.00	6.00	5.50	5.50	5.00	5.00	20:00	20:00
Rotterdam	6.50	6.50	6.00	6.00	5.50	5.50	21:00	21:00
Antwerpen	7.00	7.00	6.50	6.50	6.00	6.00	22:00	22:00
Lüttich	7.50	7.50	7.00	7.00	6.50	6.50	23:00	23:00
Strasbourg	8.00	8.00	7.50	7.50	7.00	7.00	24:00	24:00
Nancy	8.50	8.50	8.00	8.00	7.50	7.50	25:00	25:00
Metz	9.00	9.00	8.50	8.50	8.00	8.00	26:00	26:00
Reims	9.50	9.50	9.00	9.00	8.50	8.50	27:00	27:00
Compiègne	10.00	10.00	9.50	9.50	9.00	9.00	28:00	28:00
Soissons	10.50	10.50	10.00	10.00	9.50	9.50	29:00	29:00
Laon	11.00	11.00	10.50	10.50	10.00	10.00	30:00	30:00
Reims	11.50	11.50	11.00	11.00	10.50	10.50	31:00	31:00
Châlons	12.00	12.00	11.50	11.50	11.00	11.00	32:00	32:00
Verdun	12.50	12.50	12.00	12.00	11.50	11.50	33:00	33:00
Metz	13.00	13.00	12.50	12.50	12.00	12.00	34:00	34:00
Nancy	13.50	13.50	13.00	13.00	12.50	12.50	35:00	35:00
Strasbourg	14.00	14.00	13.50	13.50	13.00	13.00	36:00	36:00
Basel	14.50	14.50	14.00	14.00	13.50	13.50	37:00	37:00
Zürich	15.00	15.00	14.50	14.50	14.00	14.00	38:00	38:00
Genève	15.50	15.50	15.00	15.00	14.50	14.50	39:00	39:00
Lausanne	16.00	16.00	15.50	15.50	15.00	15.00	40:00	40:00
Yverdon	16.50	16.50	16.00	16.00	15.50	15.50	41:00	41:00
Neuchâtel	17.00	17.00	16.50	16.50	16.00	16.00	42:00	42:00
Montreux	17.50	17.50	17.00	17.00	16.50	16.50	43:00	43:00
Evian	18.00	18.00	17.50	17.50	17.00	17.00	44:00	44:00
Annecy	18.50	18.50	18.00	18.00	17.50	17.50	45:00	45:00
Geneva	19.00	19.00	18.50	18.50	18.00	18.00	46:00	46:00
Chamonix	19.50	19.50	19.00	19.00	18.50	18.50	47:00	47:00
Val d'Aoste	20.00	20.00	19.50	19.50	19.00	19.00	48:00	48:00
Modane	20.50	20.50	20.00	20.00	19.50	19.50	49:00	49:00
Châablans	21.00	21.00	20.50	20.50	20.00	20.00	50:00	50:00
Courmayeur	21.50	21.50	21.00	21.00	20.50	20.50	51:00	51:00
Cluses	22.00	22.00	21.50	21.50	21.00	21.00	52:00	52:00
Annecy	22.50	22.50	22.00	22.00	21.50	21.50	53:00	53:00
Geneva	23.00	23.00	22.50	22.50	22.00	22.00	54:00	54:00
Lausanne	23.50	23.50	23.00	23.00	22.50	22.50	55:00	55:00
Yverdon	24.00	24.00	23.50	23.50	23.00	23.00	56:00	56:00
Neuchâtel	24.50	24.50	24.00	24.00	23.50	23.50	57:00	57:00
Montreux	25.00	25.00	24.50	24.50	24.00	24.00	58:00	58:00
Evian	25.50	25.50	25.00	25.00	24.50	24.50	59:00	59:00
Annecy	26.00	26.00	25.50	25.50	25.00	25.00	60:00	60:00
Geneva	26.50	26.50	26.00	26.00	25.50	25.50	61:00	61:00
Chamonix	27.00	27.00	26.50	26.50	26.00	26.00	62:00	62:00
Val d'Aoste	27.50	27.50	27.00	27.00	26.50	26.50	63:00	63:00
Modane	28.00	28.00	27.50	27.50	27.00	27.00	64:00	64:00
Châablans	28.50	28.50	28.00	28.00	27.50	27.50	65:00	65:00
Courmayeur	29.00	29.00	28.50	28.50	28.00	28.00	66:00	66:00
Cluses	29.50	29.50	29.00	29.00	28.50	28.50	67:00	67:00
Annecy	30.00	30.00	29.50	29.50	29.00	29.00	68:00	68:00
Geneva	30.50	30.50	30.00	30.00	29.50	29.50	69:00	69:00
Lausanne	31.00	31.00	30.50	30.50	30.00	30.00	70:00	70:00
Yverdon	31.50	31.50	31.00	31.00	30.50	30.50	71:00	71:00
Neuchâtel	32.00	32.00	31.50	31.50	31.00	31.00	72:00	72:00
Montreux	32.50	32.50	32.00	32.00	31.50	31.50	73:00	73:00
Evian	33.00	33.00	32.50	32.50	32.00	32.00	74:00	74:00
Annecy	33.50	33.50	33.00	33.00	32.50	32.50	75:00	75:00
Geneva	34.00	34.00	33.50	33.50	33.00	33.00	76:00	76:00
Chamonix	34.50	34.50	34.00	34.00	33.50	33.50	77:00	77:00
Val d'Aoste	35.00	35.00	34.50	34.50	34.00	34.00	78:00	78:00
Modane	35.50	35.50	35.00	35.00	34.50	34.50	79:00	79:00
Châablans	36.00	36.00	35.50	35.50	35.00	35.00	80:00	80:00
Courmayeur	36.50	36.50	36.00	36.00	35.50	35.50	81:00	81:00
Cluses	37.00	37.00	36.50	36.50	36.00	36.00	82:00	82:00
Annecy	37.50	37.50	37.00	37.00	36.50	36.50	83:00	83:00
Geneva	38.00	38.00	37.50	37.50	37.00	37.00	84:00	84:00
Lausanne	38.50	38.50	38.00	38.00	37.50	37.50	85:00	85:00
Yverdon	39.00	39.00	38.50	38.50	38.00	38.00	86:00	86:00
Neuchâtel	39.50	39.50	39.00	39.00	38.50	38.50	87:00	87:00
Montreux	40.00	40.00	39.50	39.50	39.00	39.00	88:00	88:00
Evian	40.50	40.50	40.00	40.00	39.50	39.50	89:00	89:00
Annecy	41.00	41.00	40.50	40.50	40.00	40.00	90:00	90:00
Geneva	41.50	41.50	41.00	41.00	40.50	40.50	91:00	91:00
Chamonix	42.00	42.00	41.50	41.50	41.00	41.00	92:00	92:00
Val d'Aoste	42.50	42.50	42.00	42.00	41.50	41.50	93:00	93:00
Modane	43.00	43.00	42.50	42.50	42.00	42.00	94:00	94:00
Châablans	43.50	43.50	43.00	43.00	42.50	42.50	95:00	95:00
Courmayeur	44.00	44.00	43.50	43.50	43.00	43.00	96:00	96:00
Cluses	44.50	44.50	44.00	44.00	43.50	43.50	97:00	97:00
Annecy	45.00	45.00	44.50	44.50	44.00	44.00	98:00	98:00
Geneva	45.50	45.50	45.00	45.00	44.50	44.50	99:00	99:00
Lausanne	46.00	46.00	45.50	45.50	45.00	45.00	100:00	100:00

