

Städtische Straßenbahn

Verwaltungsbericht

1913–1920

6

Archiv

Alle mit 2 Buchstaben!



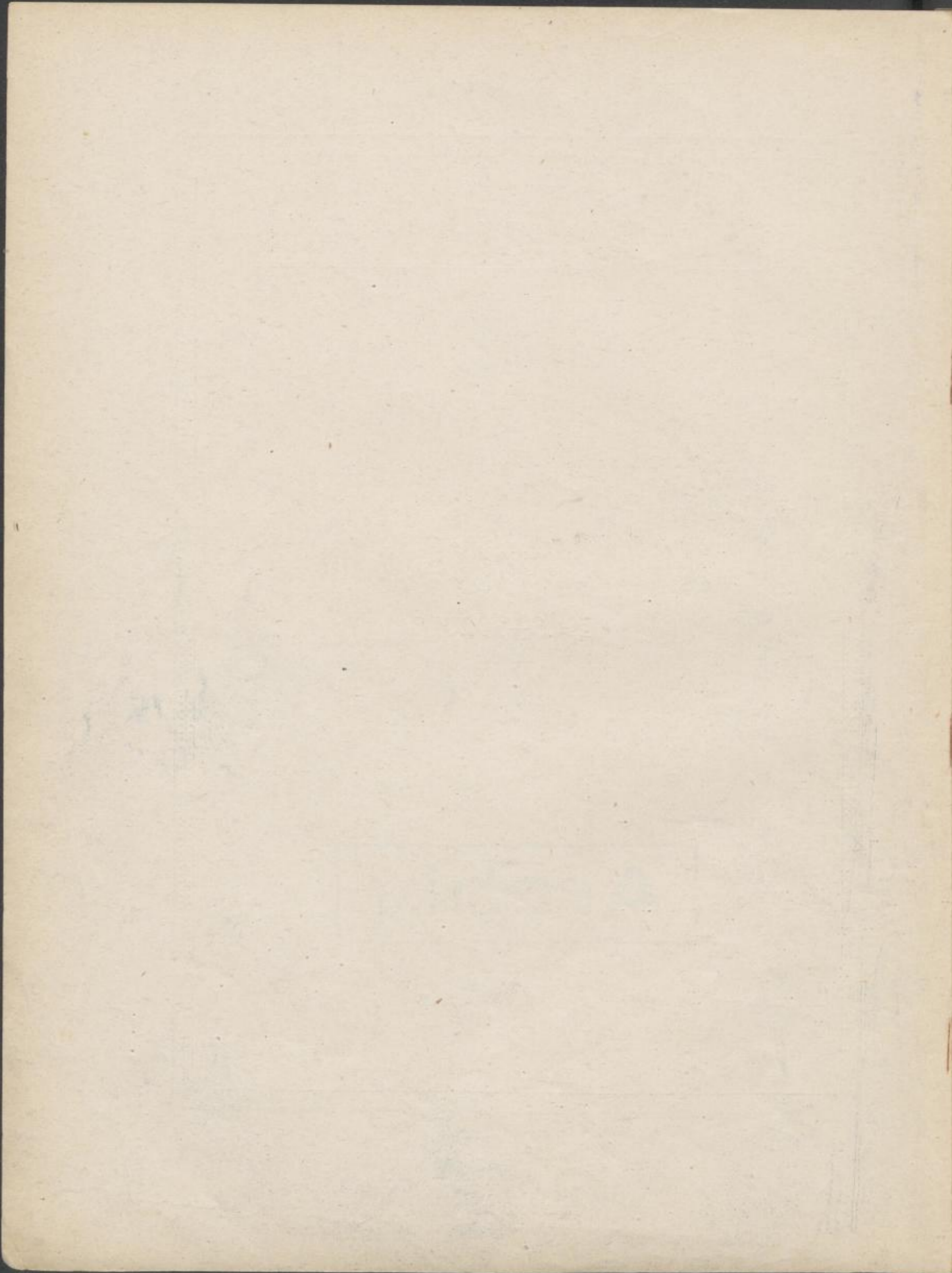
SLUB

Wir führen Wissen.



DVB

DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG



Städtische Straßenbahn

Verwaltungsbericht

1913 – 1920

6

Städtische Straßenbahn

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	3
A. Personal	3
B. Betriebsarbeit und beförderte Personen . . .	5
C. Die Bergbahnen in Loschwitz	8
D. Bahnanlagen und Hochbauten	9
E. Wagen und Werkstätten	10
F. Ausgaben	14
G. Tarif und Betriebseinnahmen	15
H. Gewinn und Verlust	19
J. Kapital	20
K. Die Straßenbahnlinien des Staates und des Gemeindeverbands Loschwitz-Pillnitz . . .	22
L. Schlussbemerkung	22

Anlagen.

I. Betriebsarbeit	} 1912—1921	} 23	
II. Fahrgäste			23
III. Einnahmen			24
IV. Ausgaben			25
V. Die Verhältniszahlen			26
VI. Bilanzkonto 31. März 1921		28	
VII. Gewinn- und Verlustkonto 31. März 1921 .		30	

2. Die Bestandsziffer „für den Betriebsdienst“ war

Ende 1914 um 912,
 Ende 1915 um 462,
 Ende 1916 um 446,
 Ende 1917 um 309

unter der der verminderten Betriebsleistung angepassten etatsmäßigen Bedarfsziffer, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Dienstleistung der Frauen um 12 % geringer als die der Männer war. Mit der Beendigung des Kriegs kehrten die Heerespflichtigen zurück, der Personalbestand war infolgedessen und da die nicht mehr erforderlichen Hilfsleute infolge der erlassenen Reichsgesetze nicht ohne weiteres entlassen werden konnten,

Ende 1918 um 950,
 Ende 1919 um 111,
 Ende 1920 um 319,
 März 1921 um 232

größer als der Bedarf. Die starke Vermehrung der Bedarfsziffer in 1919 trat durch den 8-Stunden-Arbeitstag ein. Die außerordentlichen Schwankungen in den Anforderungen der Heeresverwaltung und der dadurch bedingte unausgesetzte Ab- und Zugang im Personal haben die Aufrechterhaltung des geordneten Dienstes sehr erschwert und den unwirtschaftlichen Betriebsaufwand gesteigert, da jeder neu eingestellte Mann zunächst an 10 bis 20 Tagen auszubilden war.

3. Die wirtschaftlichen Lasten, die der Krieg dem Unternehmen in der Fürsorge für das Personal auferlegt hat, waren sehr groß. In umfangreicher Weise wurde für Beschaffung aller erfahbaren Lebensbedürfnisse des Personals gesorgt. In der Zeit vom 1. August 1914 bis 31. Dezember 1918 sind gezahlt worden

Gehalte an die zum Heeresdienst einberufenen Beamten	rund	12 000 000 M.
Unterstützungen an nicht ständige Beamte und Arbeiter	rund	1 760 000 M.
	zusammen	13 760 000 M.
daneben an Löhnen für das Kriegsaushilfspersonal	rund	7 820 000 M.

Ferner wurden infolge der eingetretenen Teuerung an alle Beamten, Angestellten und Arbeiter von 1915 ab bis zum Eintritte der neuen Besoldungsordnung, 1. April 1920, an Teuerungszulagen gewährt

25 007 322 M.

4. Frauen wurden hauptsächlich im Schaffner- und Führerdienste verwendet. Die Ergebnisse haben im allgemeinen befriedigt, doch aber gezeigt, daß die dauernde Verwendung der Frauen dort nicht am Plage ist. Für die häuslichen Aufgaben der weiblichen Aushilfsbediensteten wurde ein Hilfs- und Fürsorgedienst (Kinderhort, Krankenhilfe, Schwangerenfürsorge) mit gutem Erfolge eingerichtet.

5. Aus der Clauß-Stiftung und aus haushaltplanmäßigen Mitteln konnten während der Schulferien von Mitte Juli bis Mitte August im Jahre 1913: 85 Kinder, 1914: 84 Kinder, 1915: 74 Kinder, 1916: 68 Kinder, 1917: 65 Kinder, 1918: 35 Kinder und 1919: 8 Kinder von Straßenbahnbediensteten in Landpflege gegeben werden. Die Aufwendungen dafür betragen im Jahre 1915: 259 M., 1916: 2 930 M., 1917: 3 000 M., 1918: 2 100 M. und 1919: 192 M., zu denen jährlich rund 355 M. Zinsen aus der Clauß-Stiftung beigetragen wurden. Im Jahre 1919 konnten die erforderlichen Pflegestellen wegen Knappheit der Lebensmittel und der allgemeinen Teuerung nicht beschafft werden. Dafür wurden in 25 Fällen Beiträge zur Unterbringung von 27 Kindern in Landpflegen an die Eltern gewährt. In 1920 wurden noch eine Anzahl Kinder an der Ferienpflege des Margareteneheims (Tagesaufenthalt im Walde) beteiligt.

6. Nach der Allgemeinen Arbeiterordnung für die Stadt Dresden sind zur Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse seit Anfang 1908 Arbeiterausschüsse bei der Straßenbahn nach ihren technischen Betrieben für Werkstatt, Gleisbau und Wagenreinigung gebildet worden.

Nach §§ 10 und 11 der Ausführungsordnung zur Arbeiterordnung waren diese Arbeiterausschüsse aller 2 Jahre neu zu wählen. Die Ersatzwahl fand im Dezember 1913 statt, weitere Wahlen mußten wegen des Krieges unterbleiben; die letzte Wahl erfolgte im Januar 1918. Diese Ausschüsse hielten ab

1913:	2	gemeinsame	Sitzungen	mit	10	Beratungsgegenständen,
1915:	2	"	"	"	12	"
1916:	2	"	"	"	6	"
1917:	4	"	"	"	9	"
1918:	3	"	"	"	7	"

7. Im Juni 1919 wurden die Arbeiterausschüsse auf Grund der Reichsverordnung vom 23. Dezember 1918 neu gewählt, ihre Gliederung blieb jedoch die bisherige. Diese Ausschüsse tagten in 11 gemeinschaftlichen Sitzungen bis Ende 1919 mit 52 Beratungsgegenständen. Anfang 1920 hielten diese Ausschüsse noch eine gemeinsame Sitzung mit 17 Beratungsgegenständen ab. Dann trat am 9. Februar 1920 das Betriebsrätegesetz in Kraft. T. 17. 1920

8. Auf Grund dieses Gesetzes wurden hier 3 Betriebsräte — je einer für die Werkstatt-, Strecken- und Bahnhofsarbeiter — gewählt. Diese Betriebsräte hielten 1920 ab-

Werkstattarbeiter . . .	4	Sitzungen	mit	11	Beratungsgegenständen,
Streckenarbeiter . . .	7	"	"	14	"
Bahnhofsarbeiter . . .	3	"	"	20	"
und im ersten Vierteljahr 1921					
Werkstattarbeiter . . .	1	Sitzung	"	2	"
Streckenarbeiter . . .	1	"	"	4	"
Bahnhofsarbeiter . . .	1	"	"	6	"

Die Beratungsgegenstände erstreckten sich in der Hauptsache auf Lohnfragen und Arbeitsbedingungen.

9. Für die Beamten und Hilfsarbeiter im Fahrdienste einschließlich der Signal- und Streckenwärter wurde zur Vertretung ihrer Interessen ein Standesvertreterauschuß von 16 Mitgliedern erstmalig im Dezember 1913 gewählt. Sitzungen dieses Ausschusses fanden statt

1914:	2	mit	15	Beratungsgegenständen,
1915:	2	"	12	"
1916:	2	"	15	"
1917:	1	"	5	"
1918:	1	"	5	"

10. Am 16. August 1919 wurde auf Grund der Reichsverordnung vom 23. Dezember 1918 der Angestelltenauschuß für das Fahrpersonal (Gruppe 7) mit 19 Mitgliedern neu gewählt. Es wurden abgehalten in 1919: 6 Sitzungen mit 52 Beratungsgegenständen, in 1920: 15 Sitzungen mit 143 Beratungsgegenständen und im ersten Vierteljahr 1921: 3 Sitzungen mit 25 Beratungsgegenständen. Aus den Reihen der Werkstattarbeiter wurde auch der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates der städtischen Arbeiter gewählt.

11. Der gesamte Lohnaufwand für die Betriebsräte der Straßenbahn in 1921 ist auf rund 81.000 M. geschätzt.

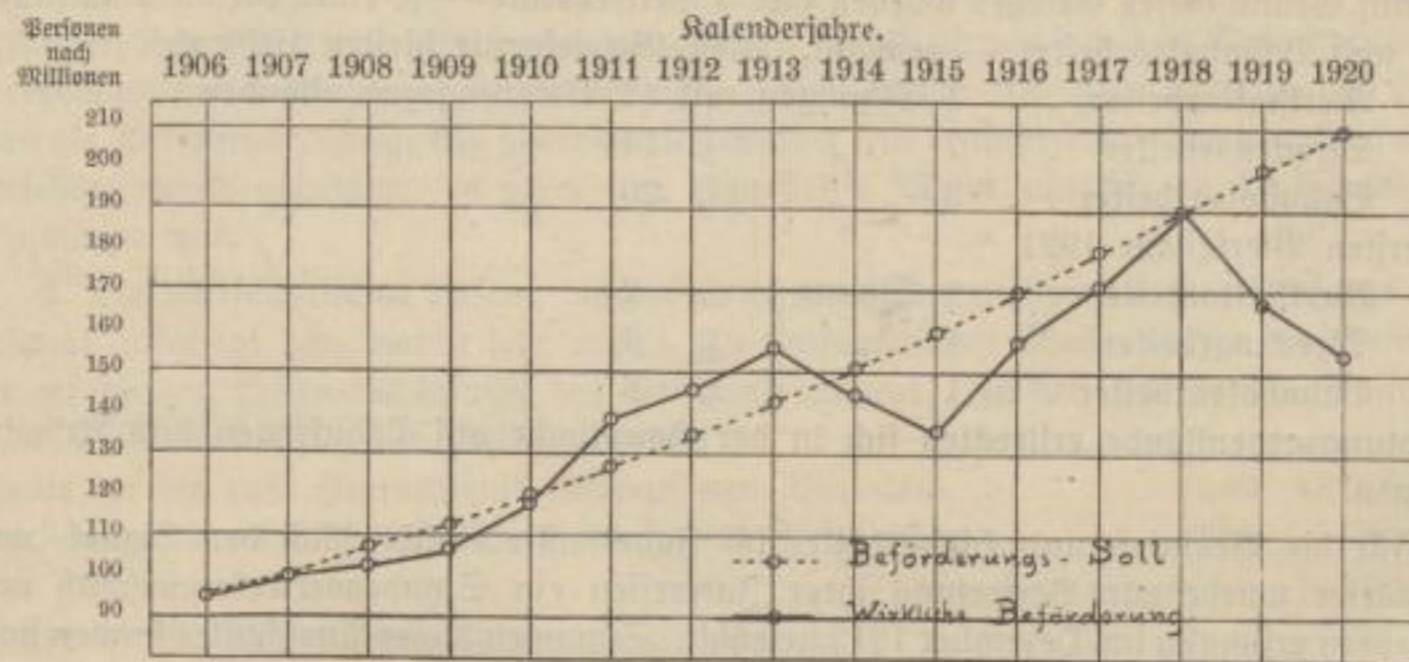
12. Von 1913 bis 31. März 1921 sind 138 Beamte, Angestellte und Arbeiter verstorben. Von den ins Feld gezogenen Leuten haben 227 ihr Leben für das Vaterland gegeben. Ihre Namen sind in der vom Räte veröffentlichten Ehrentafel aufgeführt. In Trauer und teilnehmendem Mitgefühl für ihre Hinterbliebenen gedenken wir auch an dieser Stelle dieser Getreuen, deren Andenken in Ehren erhalten bleibt. In pietätvoller Weise haben die Beamten und Arbeiter ihnen Ehrengedenktafeln gewidmet, die in den Bahnhöfen aufgehängt sind.

B. Betriebsarbeit und beförderte Personen.

13. In welcher Weise der Krieg auf die Personenbeförderung gewirkt hat, ist aus der folgenden Betrachtung erkennbar. Bei den Abschätzungen der früheren Privatgesellschaften

im Jahre 1904 zum Zwecke des Erwerbs für die Stadtgemeinde ist ermittelt worden, daß die Verkehrszunahme (auf den Kilometer Gleis bezogen, also unter Ausschaltung der größeren Aufwärtsbewegungen aus der Vergrößerung des Verkehrsbereichs) in den Jahren von 1884 bis 1903 durchschnittlich jährlich rund 8 % Jahr auf Jahr betragen hat. Im städtischen Betriebe hat diese Verkehrszunahme von 1906 bis 1913 durchschnittlich jährlich 7,5 % und bei Ausschaltung des Ausstellungsjahres 1911 mit 17,55 % Zuwachs durchschnittlich jährlich 6 % betragen. Das ist seit 1884 weit mehr, als der $2\frac{1}{2}$ % Jahr auf Jahr betragende Bevölkerungszuwachs und spiegelt die starke Industrialisierung des Dresdner Verkehrsgebiets wieder. Hieraus konnte der Zuwachs an zahlenden Fahrgästen auf 6 % Jahr auf Jahr angenommen und von 1906 ausgehend die Sollbeförderung berechnet werden, um so die der Normallage entsprechende Konstante zu erhalten. Dieser Sollbetrag und daneben die wirklich eingetretene Beförderung sind in der folgenden Zeichnung veranschaulicht.

Zahlende Fahrgäste.



Der große Aufschwung durch die Ausstellung in 1911, der die Verkehrsziffer um rund 10 Millionen Fahrgäste über die normale erhob, wirkte auch noch in 1912 und 1913 unvermindert weiter, er wurde nur durch den Krieg unterbrochen. Der durch diesen eingetretene Verlust hat in 1915 den Höchststand erreicht. Trotz der am 1. September 1917 eingetretenen Tarifierhöhung um rund 50 % (von 10 auf 15 S.) und der weiteren vom 1. Juli 1918 ab in den Achter- und Zeitkarten erreichte die Verkehrsziffer in 1918 den Normalstand wieder. Der Kriegseinfluß auf die Verkehrsziffer ist infolge des starken Verkehrs der Kriegswirtschaft und da andere Verkehrsmittel wenig zur Verfügung standen, rasch ausgeglichen worden.

14. Während der Kriegszeit war die Größe der Betriebsleistung in der Hauptsache abhängig von der Kriegsindustrie und der Beförderung der Militärpersonen. Sie wurde stark behindert durch die mehr und mehr zutage tretenden Unzulänglichkeiten in der Bereitstellung des notwendigen rollenden Materials und durch den ständigen Personalmangel. Nachdem die Zahl der beförderten Personen bis 1915 zurückgegangen war, stieg sie von 1916 bis 1918 ständig und zwar in 1918 bis auf die normalerweise zu erwartende Friedensziffer. Damit konnte die Bereitstellung des rollenden Materials nicht Schritt halten. Die gefahrenen Wagenkilometer sanken auch nach 1915 noch weiter bis 1918, und dies führte natürlich zu einer Zusammenpressung der Fahrgäste, die besonders in der Gegend des Industriezentrums, dem Arsenal, und nach den Kasernen zu zeitweilig unerträglich wurde, gegenüber der Macht der Tatsachen aber nicht sogleich behoben werden konnte. Die Zahlen der gefahrenen Wagenkilometer und der mit ihnen beförderten Personen verdeutlichen diese Schwierigkeiten:

	Gefahren und befördert wurden		Das ergibt auf einen Wagenkilometer	Gegen 1913		
	Wagenkilometer	Personen		Wagenkilom. weniger %	Personen mehr %	Personen weniger %
in 1913	36 958 224	157 972 220	4,27	—	—	—
in 1914	34 792 755	155 238 296	4,46	5,86	—	1,73
in 1915	33 916 282	149 941 942	4,42	8,23	—	5,08
in 1916	34 177 714	168 156 311	4,92	7,52	6,45	—
in 1917	29 366 698	175 957 822	5,99	20,54	11,39	—
in 1918	27 522 803	192 808 199	7,01	25,53	22,05	—
in 1919	24 921 023	165 981 543	6,66	32,57	5,07	—
in 1920	28 694 611	153 912 717	5,36	22,36	—	2,57

3. 15. Den Schwierigkeiten aus dem auch nach dem Kriege noch bestehenden Wagenmangel und aus der Übergangswirtschaft wuchsen vom November 1918 an neue hinzu aus dem Mangel an Kohlen zur Beschaffung der nötigen Triebkraft. Infolgedessen mußte der Betrieb

26. 11. bis 4. 12. 1918	ab 3 Uhr nachm.	} an den Werktagen vollständig,
5. 12. bis 14. 12. 1918	ab 5 Uhr nachm.	
7. 1. bis 11. 1. 1919	von 8 Uhr vorm. bis 5 Uhr nachm. und ab 9 Uhr abends	
13. 1. bis 20. 2. 1919	von 8 ¹ / ₂ Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm. und ab 9 ¹ / ₂ Uhr abends	
21. 2. bis 22. 3. 1919	von 9 Uhr vorm. bis 3 ¹ / ₂ Uhr nachm. und ab 10 Uhr abends	
20. 11. bis 21. 12. 1919	von 8 ¹ / ₂ Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm.	an allen Tagen auf den westlichen Linien,
22. 12. bis 24. 12. 1919	bis nachm. 4 Uhr	an allen Tagen auf einzelnen Linien ganz, auf anderen streckenweise,
27. 12. und		
29. 12. bis 31. 12. 1919	ab 8 Uhr vorm.	vollständig,

insgesamt an 17 Tagen in 1918 und an 104 Tagen in 1919 eingestellt werden. Auf einzelnen Strecken des Stadtnetzes wurde hilfsweise Pferdebetrieb eingerichtet, für den die Pferde von den hiesigen Fuhrwerksbesitzern entliehen wurden. Trotzdem ist der Ausfall noch auf 4 Millionen zu befördernde Personen mit 450 000 M. entgangenen Fahrgeldern in 1918 und 18,6 Millionen zu befördernde Personen mit 3 300 000 M. entgangenen Fahrgeldern in 1919 berechnet. Weiter stand der Betrieb völlig still am 15. März 1920 infolge Generalstreiks aus Anlaß des Kapp-Putsches und vom 11. bis 15. Oktober 1920 infolge Streiks der Arbeiter in den Elektrizitätswerken. Der Ausfall aus diesen 6 Tagen in 1920 ist auf 2 Millionen Personen mit 1 000 000 M. entgangenen Fahrgeldern anzunehmen.

Y. 16. Der Rückgang an Fahrgästen in den Jahren 1919 und 1920 ist weit mehr, als auf Tarifierhöhungen auf den Wegfall der Kriegsindustrie und die vorgeschilderten Betriebs-einschränkungen zurückzuführen. Er ist weiter in erheblichem Maße verursacht dadurch, daß der verbesserte Rohstoffbezug die Benutzung von Fahrrädern wieder erleichterte, die Fahrradbesitzer aber mit einer großen Menge aus den ständigen Straßenbahnfahrgästen ausfallen, und durch die erweiterte Einführung der durchgehenden Geschäftszeit. Auch die bessere Beschickung des Lebensmittelmarktes hat zu einer geringeren Benutzung der Straßenbahn geführt. Diesen Tatsachen gegenüber befindet sich die Straßenbahn in einer Zwangslage, der sie nur in geringem Maße, teilweise überhaupt nicht durch Tarifmaßnahmen begegnen kann. Daß natürlich auch die Tarifierhöhungen einen Ausfall an Fahrgästen nach sich gezogen haben, daß vor allem alle nicht werktätige Bevölkerung zum großen Teile ausgeschieden ist, ist unverkennbar. Hierfür kommt aber doch wesentlich in Betracht, daß diese sich immer nur

in den Grenzen bewegen konnten, die das Sinken des Geldwertes zog. Für den größten Teil der ständigen Fahrgäste, die werktätige Bevölkerung, glichen sich die Mehrausgaben für Fahrgelder aus der Erhöhung der Besoldungen und Löhne wieder aus, sodaß der Rückgang an Fahrgästen den Tarifierhöhungen nur zum geringeren Teile zuzuschreiben ist. Andererseits weist diese Tatsache aber darauf hin, daß der Straßenbahnverkehr in weit größerem Maße als früher von der Geschäftslage in Industrie und Handel beeinflusst wird, wie dies ja auch aus dem Verhältnis der Erwerbslosenziffern zu den Fahrgastzahlen erkennbar wird.

5. 17. Der Stromverbrauch für den Rechnungswagenkilometer ist in den Kriegsjahren von 545 Wattstunden auf den Rechnungswagenkilometer im Jahre 1914 auf 517 Wattstunden im Jahre 1920 gesunken. Dies wurde erreicht durch Verlängerung der Fahrzeiten im November 1915 und November 1917, durch umfangreiche Einziehungen von Haltestellen im Februar und Dezember 1917 und sorgfältige Ausbildung und Überwachung der Führer.

6. 18. Von Beginn des Kriegs an wurde der Versuch gemacht, die Straßenbahneinrichtungen auch dem Güterverkehr dienstbar zu machen. Für den Klein-Stückgutverkehr haben sich die Einrichtungen der Straßenbahn nicht anpassungsfähig genug erwiesen, und sie so umzugestalten, daß sie den Forderungen genügen können, ist unwirtschaftlich. Dagegen konnten recht gute Erfolge erzielt werden mit der Einrichtung von Privat-Gleisanschlüssen, die es gestatten, den Massentransport ganzer Wagenladungen zwischen den Güterbahnhöfen der Reichseisenbahn und den Betriebsstellen der Empfänger beziehentlich Versender auszuführen. Insgesamt sind bisher ausgeführt worden:

12 Privatanschlüsse für fremde Rechnung mit	2,839 km Gleis,
3 Anschlüsse der Straßenbahn an die Reichseisenbahn und eine Elb- landungsstelle mit	1,241 km Gleis,
1 Anschluß der Straßenbahn für ihren Bahnbauwerkplatz Pfothenhauer- straße mit	0,432 km Gleis,
	zusammen 4,512 km Gleis.

Mit Hilfe dieser Einrichtungen sind im letzten Berichtsjahre 15 220 Tonnen für den Wirtschaftsbetrieb der Straßenbahn und 22 319 Tonnen für fremde Rechnung befördert und für letztere 202 627 *M* vereinnahmt worden.

7. 19. Die am 1. April 1914 eingerichtete Automobil-Omnibuslinie Neustädter Bahnhof—Altmarkt—Hauptbahnhof—Nürnberger Straße mußte bei Kriegsausbruch eingezogen werden, weil die vorhandenen Wagen von der Heeresverwaltung in Beschlag genommen wurden. Sie ist bisher nicht wieder in Betrieb genommen worden.

C. Die Bergbahnen in Loschwitz.

8. 20. Der Verkehr auf den Bergbahnen in Loschwitz ist aus der folgenden Übersicht erkennbar.

Jahr	Drahtseilbahn			Schwebebahn		
	Zahl der Fahrten	Beförderte Personen	Einnahme <i>M</i>	Zahl der Fahrten	Beförderte Personen	Einnahme <i>M</i>
Kalenderjahr 1912	72 502	564 531	64 138	61 210	293 115	34 509
„ 1913	72 023	591 023	67 976	60 073	292 025	34 487
„ 1914	71 570	547 163	58 152	59 186	244 698	26 547
„ 1915	70 636	541 456	56 719	58 256	209 130	21 754
„ 1916	69 822	625 441	59 926	55 820	231 900	24 926
„ 1917	62 778	643 300	66 319	38 994	199 680	22 444
„ 1918	65 048	799 536	98 494	38 788	230 264	31 385
Rechnungsjahr 1919. (15 Monate)	59 838	874 991	127 222	69 226	423 308	63 025
Rechnungsjahr 1920	68 367	1 103 468	260 359	61 106	431 391	99 480

In der Zeit vom 4. März bis 15. Juni 1919 mußte die Drahtseilbahn wegen eines notwendig gewordenen Umbaues des unteren Tunnels stillgelegt werden. Der Verkehr ist erkennbar in erfreulichem Aufschwunge geblieben. Auf der Schwebbahn hat dazu die sehr befriedigende Wirtschaftsführung in der zu ihr gehörigen, von 1918 ab neu verpachteten Berggastwirtschaft Loschwitzhöhe beigetragen.

D. Bahnanlagen.

I. Gleisbau.

1. 21. Die Kriegsnöte haben uns im Bahnbau aus dem Grunde weniger belastet, weil wir bei Kriegsausbruch zur Herstellung beabsichtigter Erweiterungen einen recht erheblichen Bestand von Gleisbaumaterial besaßen und auch in 1915 noch größere Mengen hereinbekommen konnten. Dieser glückliche Umstand hat es gestattet, bis Ende 1918 mit Material zu Friedenspreisen unseren Gleisbestand betriebsfähig zu erhalten, soweit notwendig zu erneuern und auch die unumgänglichen Erweiterungen auszuführen, (vergl. Gleisbestandsübersicht Ziffer 24). Erhebliche Schwierigkeiten erwuchsen aber auch dem Bahnbau aus dem Personalmangel. Während im Jahre 1913 durchschnittlich etwa 400 bis 420 Streckenarbeiter beschäftigt waren, sank die Zahl zunächst im Jahre 1914 bei Ausbruch des Krieges durch die zahlreichen Einberufungen, die sich auch in der folgenden Zeit fortsetzten. Es mußten daher für die eingerichteten besten und kräftigsten Leute uneingerichtete alte oder ganz junge angenommen werden. Um etwa die gleichen Leistungen zu verrichten, mußte daher allmählich die Zahl der Arbeiter im Jahre 1914 auf rund 500; im Jahre 1915 auf rund 510 erhöht werden. Im Jahre 1916 wurden Streckenarbeiterinnen eingestellt und Kriegs- und Zivilgefangene beschäftigt. Die Bestandszahlen stellten sich im Durchschnitt 1916 auf 550 und zwar 430 Arbeiter, 80 Frauen, 40 Kriegs- und Zivilgefangene, 1917 auf 510 und zwar 420 Arbeiter, 50 Frauen, 40 Kriegs- und Zivilgefangene. Im Jahre 1918 wurden an Stelle wieder einberufener eingerichteter Leute garnisonsdienstoffähige Soldaten zu den Bauarbeiten überwiesen. Der Bestand im Jahre 1918 betrug im Durchschnitt 560 und zwar 340 Arbeiter, 40 Frauen, 140 g.-v. Soldaten, 40 Kriegsgefangene. Im Jahre 1919 wurden die Arbeiterinnen, Soldaten und Kriegsgefangenen entlassen und dafür allmählich die heimkehrenden Krieger wieder eingestellt, so daß der Arbeiterbestand 1919 und bis Ende der Berichtsperiode etwa 480 Mann betrug.

2. 22. Die Leistungen dieser Arbeitskräfte gingen im Laufe der Jahre ganz wesentlich zurück, teils dadurch, daß die Frauen wenig geeignet zu den schweren Arbeiten waren und bei den Kriegs- und Zivilgefangenen versteckter und offener Widerstand gegen die befohlene Arbeit geleistet wurde, und teils, weil die Leistungsfähigkeit auch des normalen Arbeiters infolge der immer schwieriger werdenden Ernährung fortgesetzt sank.

3. 23. Neben den Schwierigkeiten in der Arbeiterfrage ergaben sich auch solche in der Beschaffung von Baustoffen. So fehlte es mehr und mehr an dem für den Gleisbau wichtigen Zement, welcher durch alle möglichen Ersatzstoffe ersetzt werden mußte. Dieser Mangel hält auch heute in gesteigertem Maße noch an.

4. 24. Die Bestandsziffern in den Bahnanlagen stellen sich folgendermaßen:

	In den eigenen Anlagen km	In den für den eigenen Betrieb erpachteten Anlagen km	In den dem Staatsfiskus od. dem Gemeindeverband gehörigen Anlagen km	Anlagen für Güterverkehr im öffentlichen Verkehrsraum km	Güterverkehr auf Grund und Boden des Anschließenden km
Bestand am 1. Januar 1913	232,215	0,592	50,144	—	—
Zugang 1913 bis 1920	12,036	—	7,160	2,856	1,656
Zusammen	244,251	0,592	57,304	2,856	1,656
Abgänge 1913 bis 1920	2,746	—	1,668	—	—
Bestand am 31. März 1921	241,505	0,592	55,636	2,856	1,656

II. Hochbau.

25. Auch die Wartung und Unterhaltung der Hochbauten, als Bahnhöfe, Werkstätten, Familienhäuser, war durch die Kriegsverhältnisse nur in beschränktem Umfange durchzuführen. Viele kleine Handwerksmeister, die früher mit den Unterhaltungsarbeiten betraut wurden, waren eingezogen und alle Baustoffe, als Metalle, Ziegel, Mörtel usw. waren nicht mehr zu beschaffen. Durch Verwendung minderwertiger aber kostspieliger Ersatzstoffe konnten zwar die Baulichkeiten vor dem Verfall geschützt werden, immerhin mußte aber manche Arbeit zurückgestellt werden, die zur ordnungsmäßigen Unterhaltung notwendig gewesen wäre. An besonders wichtigen und aus dem Rahmen der Unterhaltung heraustretenden Bauausführungen wurden folgende Bauten, zum Teil unter Mithilfe des Hochbauamtes, zur Ausführung gebracht:

- 1914: Erweiterung der Wagenhalle auf Bahnhof Mitten,
Errichtung eines Straßenbahnhofs in Reid unter Verwendung eines alten Lagerschuppens,
Hochbauten zur Einrichtung einer Kraftwagenlinie auf Bahnhof Trachenberger Straße;
- 1915: Errichtung einer Weichenbauanstalt auf Bahnhof Pfortenhauerstraße;
- 1916: bauliche Maßnahmen zur Unterbringung der eingestellten Kriegsgefangenen und der Arbeiterinnen;
- 1918: Erweiterung der Wagenhalle Bahnhof Naußlitz,
Erweiterung der Ladiererei auf Bahnhof Trachenberger Straße,
Errichtung eines Ölkellers und einer Olabkochanlage auf Bahnhof Mitten;
- 1919: Umbau des Burgbergtunnels der Drahtseilbahn in Loschwitz, *Hand*
Umbauten des Gasthauses Loschwitzhöhe an der oberen Station der Schwebebahn,
Umbau der Werkstätten in Tolkewitz und Neugruna,
Umgestaltung des Bahnhofs Trachenberger Straße,
Neubau einer Wagenhalle daselbst,
Ausbau der Maschinenhalle in der Bauwerkstatt Pfortenhauerstraße,
Schwemmanalysation auf Bahnhof Neugruna,
Umbau der Bahnhofsräume auf Bahnhof Neugruna;
- 1920: Herstellung einer Gleisüberdachung, Bau eines Aufenthaltsraumes für die Werkstatt und Verbesserung der Abrechnungsgelegenheit im Bahnhof Bühlau,
Umbau der vorderen Schiebebühne, Bau eines Maschinenraumes und Vergrößerung des Aufenthaltsraumes der Werkstatt, sowie Verbesserung der Waschanlage mit Einbau von 2 Brausebädern und Verbesserung der Abrechnungsgelegenheit im Bahnhof Mitten,
Vergrößerung der Waschanlage in der Werkstatt und Verbesserung der Abrechnungsgelegenheit im Bahnhof Naußlitz,
Bau einer Bedürfnisanstalt im Bahnhof Friedrichstraße,
Umbau der Werkstattanlagen im Bahnhof Trachenberger Straße,
Herstellung von Abortanlagen für das Werkstätten- und Bahnhofspersonal im Bahnhof Neugruna,
Herstellung von weiteren Wascheinrichtungen für den Bauwerkplatz Bahnhof Pfortenhauerstraße,
Umbau der Revisionsgrube in der oberen Station der Drahtseilbahn, *Hand*
Herstellungen und Beschaffungen zur Erhöhung der Feuericherheit im Bahnhof Pfortenhauerstraße,
Verbesserung der Abrechnungsgelegenheit im Bahnhof Tolkewitz.

E. Wagen und Werkstätten.

I. Allgemeines.

26. Der Personalbestand von 425 Mann zu Anfang 1913 ging in 1915 bis auf 350 zurück. Erst allmählich wurde es möglich, durch Einstellung jüngerer Kräfte von 16 bis 18 Jahren

und von Arbeiterinnen den Bestand zu erhöhen, ohne jedoch damit die Arbeitsleistung zu verbessern. Den jungen Leuten fehlte es an genügender praktischer Übung und Erfahrung, und die Arbeiterinnen zeigten sich für die schwere und unsaubere Arbeit nicht geeignet. Nur bei der Anferaufbesserung war es allmählich möglich, einige Arbeiterinnen zu einer leidlich genügenden Leistung heranzubilden. Meist wurden die Arbeiterinnen nur zu leichteren, untergeordneten Reinigungsarbeiten verwendet. Erst mit Eintritt des Waffenstillstandes und Rückkehr des alten Werkstattpersonals war eine geringe Erhöhung der Arbeitsleistung zu erzielen, die aber mit Einführung des Achtstundentages wieder sank, da die neu eingestellten Arbeitskräfte erst einzurichten waren und die bisherige Stücklohnarbeit auf Verlangen der Arbeiter wegfiel. Die schwierigen Ernährungsverhältnisse hatten zudem eine verminderte Leistungsfähigkeit zur Folge.

2 27. Mit der verminderten Arbeitsleistung ging auch die Wagenunterhaltung zurück. Die Hauptdurchsichten betrug im Jahre 1917 nur 49 % aller Wagen gegenüber 91 % im Jahre 1913. Erst allmählich war es möglich, durch vermehrte Einstellung von Arbeitskräften diesen Prozentsatz bis 31. März 1921 wieder auf 66 % zu bringen. Um diese Minderleistung einigermaßen auszugleichen, wurden sogenannte halbe Durchsichten ausgeführt, bei denen nur die unbedingt notwendigen Aufbesserungen an den Motoren und Fahrhaltern vorgenommen wurden. Dessenungeachtet stieg die Zahl der betriebsunfähigen Triebwagen ständig und erreichte im Jahre 1917 mit 32 % der vorhandenen Wagen ihren Höhepunkt. Die Ursache lag in der Abnahme der Unterhaltungsarbeiten, in zahlreichen Zusammenstößen, verursacht durch das weniger geübte Fahrpersonal, und in Anferschäden. Der Umstand, daß bei Kriegsausbruch ein großer Teil der Führer eingezogen und die deshalb fehlenden Triebwagen durch vermehrte Einstellung von Anhängewagen gedeckt wurden, hatte zur Folge, daß eine erhebliche Überlastung der vorhandenen, noch vorwiegend schwachen Motoren eintrat. Dem neu herangebildeten Fahrpersonal fehlten die Erfahrungen in der Behandlung der Wagenausrüstungen. Bis Ende März 1921 war die Zahl der betriebsunfähigen Wagen auf 13 % zurückgegangen. Infolge Beschlagsnahme der Sparmetalle und Betriebsstoffe wurde es vielfach notwendig, zu minderwertigem Ersatz zu greifen, wie z. B. bei den Lagern, den Schmiermitteln, den Isolierstoffen, den Fahrhalternsegmenten und den Schleifstücken an Stromabnehmern. Die Anferneuerungen erreichten daher in 1917 fast das vierfache des Jahres 1913. Zur Sicherung des Betriebs wurde die Fahrgeschwindigkeit sowie die Betriebsspannung herabgesetzt, die Feldschwächung der Motoren beseitigt und die Mitführung eines zweiten Anhängewagens an Triebwagen mit schwachen Motoren in Fortfall gebracht.

3 28. Im Hinblick auf die mit der hohen Beanspruchung der Triebwagen verbundene starke Abnutzung aller beweglichen Teile und der elektrischen Wagenausrüstungen wurde bereits Anfang des Jahres 1917 die Erweiterung der Werkstätten ins Auge gefaßt und im Jahre 1918 in Angriff genommen, um nach Friedensschluß sofort die gründliche Aufbesserung der Wagen vornehmen zu können. Auch wurden die Mittel bereitgestellt zur Beschaffung von 100 Triebwagen und 100 Anhängewagen als Ersatz für ältere Wagen. Eine große Anzahl dieser Wagenbauten und der dazu gehörigen elektrischen Ausrüstungen wurde auch sogleich an verschiedene Firmen vergeben, um die Wagen alsbald nach Kriegsende zur Verfügung zu haben, die Lieferung verzögerte sich jedoch infolge der wirtschaftlichen Erschwernisse. Der Ersatz von 500 älteren elektrischen Wagenausrüstungen durch solche stärkerer Bauart wurde der jetzt hohen Kosten wegen vorläufig zurückgestellt.

II. Betriebsmittel-Anderungen.

1 29. In den Berichtsjahren 1913 bis 31. März 1921 wurden folgende Ergänzungen, Erneuerungen und Veränderungen an den Betriebsmitteln vorgenommen:

52 Personen-Triebwagen mit einem Fassungsraum von 44 beziehentlich 46 Personen und 3500 mm Radstand wurden neu beschafft. Hiervon wurden 26 Stück in eigener Werkstatt hergestellt.

- 15 alte Personen-Triebwagen mit Längs sitzen wurden durch solche mit Quersitzen und einem Fassungsraum von 38 Personen in eigener Werkstatt ersetzt.
Der Achsstand beträgt bei diesen 2 000 mm.
- 57 Triebwagen haben neue Plattformen erhalten.
- ✓ 142 Triebwagen sind mit Glasvorbau versehen worden.
- ✓ 1 alter vierachsiger Triebwagen mit Mitteleinstieg wurde zum Anhängewagen umgebaut und mit Glasvorbauten ausgerüstet.
- ✓ 20 Personen-Triebwagen wurden abgebrochen.
- ✓ 103 Anhängewagen mit einem durchschnittlichen Fassungsraum von 49 beziehentlich 53 Personen und einem Achsstand von 3 500 mm wurden neu eingestellt. Siervon sind 30 Stück mit Moffett-Rollenlager, 5 Stück mit Jäger-Bundrollenlager versehen. Hierunter befindet sich auch ein Wagen mit Tonnendach und Mitteleinstieg sowie einem Fassungsraum von 62 Personen. Siervon wurden in eigener Werkstatt hergestellt 40 Stück.
- ✓ 74 der neu eingestellten Anhängewagen haben an den Eingängen im Wageninnern Längssitze für je 2 Personen erhalten, wodurch der Verkehr zum Innern erleichtert wird. Alle neuen Wagen haben Glasvorbau erhalten.
- 18 Anhängewagen wurden nach Ergänzung durch leichtere Fahrgestelle aus alten Triebwagenkästen gewonnen.
- 7 Personen-Triebwagen wurden zu Güter-Triebwagen umgebaut.
- 1 Personen-Triebwagen wurde zum Güter-Anhängewagen umgebaut.
- 1 alter Personen-Anhängewagen wurde zum Güter-Anhängewagen umgebaut.
- 6 alte Personen-Anhängewagen wurden zu Salzwagen umgebaut.
- 2 alte Personen-Anhängewagen bekamen neue Wagenkästen.
- 40 alte Personen-Anhängewagen wurden abgebrochen.
- 2 Salzwagen wurden abgebrochen.

Hierüber wurden neu beschafft:

- 12 Automobilomnibusse mit einem Fassungsraum von 20 Personen, die aber mit Kriegsbeginn von der Heeresverwaltung übernommen worden sind,
- 1 vierrädriger Kraftwagen,
- 3 Phänomobile für den Betriebsdienst, davon eines zur Beförderung der Einnahmen und der Fundgegenstände von den Bahnhöfen zur Hauptsammelstelle. Das eine Personenphäno erhielt nachträglich einen geschlossenen Wagenaufbau.
- 2 Krasträder für die Bahnmeisterei.

2. 30. Hiernach stellt sich der Bestand an Wagen am 31. März 1921 wie folgt:

a) Personenwagen:

- 547 Triebwagen (davon 410 mit Glasvorbau) mit 20 856 Plätzen gegen 510 Wagen mit 18 645 Plätzen Ende 1912,
- 520 Anhängewagen (davon 121 mit Glasvorbau) mit 21 896 Plätzen gegen 429 Wagen mit 16 504 Plätzen Ende 1912.

Hierin:

- 331 Quersitzwagen für Sommer- und Winterbetrieb,
- 135 Längsitzwagen und
- 54 offene Sommerwagen,
- 4 Wagen mit 124 Plätzen für die Drahtseilbahn, *Neu*
- 4 Wagen mit 184 Plätzen für die Schwebebahn. *Früher*

Zusammen 1 067 Wagen mit 42 752 Plätzen für den Personenverkehr. Es wurde demnach der Bestand um 128 Wagen = 8,34 % und der Fassungsraum um 7 295 Plätze = 5,86 % vergrößert.

b) Güterwagen und sonstige Schienenfahrzeuge für den Betrieb:

Zur Güterbeförderung wurden teils durch Umbau alter Personenwagen, teils durch Neubau in den eigenen Werkstätten, folgende Wagen bereitgestellt:

- 12 neue Güter-Triebwagen, teils offen, teils geschlossen, mit 2 Stromabnehmern,
- 6 dergleichen, aus alten Personenwagen umgebaut,
- 18 neue Güter-Anhängewagen, offen und zum Teil mit alten Fahrgestellen. Hierunter 2 Stück mit Drehschemel für Langgutbeförderung, 1 Tafelwagen und 1 bedeckter, geschlossener Güterwagen,
- 10 Güter-Anhängewagen aus alten Personen-Anhängewagen. Hiervon 9 offene für Kohlen- und 1 bedeckter für Sandbeförderung,
- 2 alte Salzwagen wurden abgebrochen,
- 1 Schneekraze mit elektrischem Antrieb wurde neu beschafft.

Insgesamt sind vorhanden:

- 18 Triebwagen zur Güterbeförderung,
- 28 Anhängewagen zur Güterbeförderung,
- 1 Anhängewagen (bedeckt zur Sandbeförderung),
- 1 Schienenschleifwagen (~~fehlt als Güter-Triebwagen~~),
- 8 Schneekrazen mit elektrischem Antrieb,
- 24 Anhäng-Salzwagen und Schneekrazen,
- 7 Achsbruchwagen,

zus. 87 Arbeitsfahrzeuge mit Spurrädern.

Aberdies:

c) Automobile und sonstige Kraftfahrzeuge.

- 1 vierrädriges Personenauto,
- 2 Phänomobile für Personenbeförderung,
- 1 dergleichen für Geldebeförderung,
- 2 Kraftfahräder.

31. Da die Versuche mit luftgekühlten Motoren und einteiligem Gehäuse befriedigend verliefen, sind die neuen Motoren zum größten Teil in dieser Ausführung bestellt worden. Die Motoren weisen eine hohe Dauerleistung auf und sind dem Betriebe mit 2 Anhängern auch auf stärkeren Steigungen gewachsen.

32. Die Ausrüstung aller Triebwagen mit 2 Selbstauschaltern ist in die Wege geleitet.

III. Sonstige Arbeiten.

1. 33. Zur Erhöhung der Feuerficherheit in den Bahnhöfen sind folgende Maßnahmen getroffen worden:

- a) In den Bahnhöfen Pfotenhauerstraße, Neugruna, Trachenberger Straße und Mitten sind selbsttätige Feuermeldeanlagen eingerichtet worden, an die im Bahnhof Trachenberger Straße das öffentliche Feuertelegraphenetz angeschlossen ist.
- b) Weiter wurden in den Bahnhöfen Mitten, Trachenberger Straße, Pfotenhauerstraße und Tolkewitz Notbeleuchtungsanlagen eingerichtet, die an das Niederspannungsnetz angeschlossen wurden, um beim Versagen beziehungsweise Abschalten des Oberleitungsstromes eine für Notfälle noch ausreichende Beleuchtung zu haben.
- c) Außerdem wurden die Bahnhöfe Trachenberger Straße und Pfotenhauerstraße gleichwie die übrigen Bahnhöfe mit Blitzableitungsanlagen versehen.

2. 34. Um die unausbleiblichen Verluste bei der Lagerung der Schmiermittel in Fässern zu beseitigen, wurde ein Öllagerkeller hergestellt mit eisernen Ölbehältern von insgesamt 30 cbm Inhalt und dazugehöriger Pumpenanlage. Gleichzeitig wurde eine Ölaboanlage

Güterwagen

Güter

beschafft, um die Arbeitszeit beim Reinigen der Motorteile zu vermindern und um die anhaftenden Schmiermittel zurückzugewinnen.

3. 35. Die ständige Zunahme der Schäden an den elektrischen Wagenausrüstungen machte die Erweiterung der Werkstatt im Bahnhof Neugruna erforderlich. Dafür wurden die Bodenträume benutzbar gemacht und einige Räume, die bisher lediglich zu Betriebszwecken dienten, zur Werkstatt einbezogen.

36. Zwecks Verbesserung der Anterisolierungen wurde außerdem eine Vakuumtränkanlage aufgestellt.

F. Ausgaben.

37. Die stetige Entwicklung, die das deutsche Wirtschaftsleben nach dem 70er Kriege nahm, hat einer sprunghaften Steigerung aller Handelspreise weichen müssen, die alle Erfahrungen überholt hat. Aus der Übersicht in der Anlage IV sind die Ausgaben, die die Straßenbahn zu tragen hatte, zu ersehen. Aus ihr sind die hauptsächlichsten Vergleichszahlen hier wiederholt.

	Die Ausgaben betragen, auf den Rechnungskilometer bezogen.								
	1913	1917		1918		1919		1920	
	₰	₰	das Mehrfache gegen 1913	₰	das Mehrfache gegen 1913	₰	das Mehrfache gegen 1913	₰	das Mehrfache gegen 1913
A. Keine Betriebsausgaben:									
1. Gehalt, Löhne usw..	16,03	32,55	2,0	60,03	3,7	143,35	8,9	260,64	16,3
2. Stromkosten usw..	7,60	8,34	1,1	9,24	1,2	19,25	2,5	55,12	7,3
3. Sonst. sächliche Ausgaben	3,67	7,05	1,9	8,85	2,4	15,39	4,2	42,79	11,7
4. Abschreibungen und Rückstellungen	5,48	16,86	3,1	10,71	2,0	7,80	1,4	6,66	1,2
Summe A	32,78	64,80	2,0	88,83	2,7	185,79	5,7	365,21	11,14
B. Andere Ausgaben:									
1. Straßenbenutzungsabgabe usw..	1,59	3,71	2,3	7,25	4,6	17,57	11,05	39,99	25,15
2. Kapitalzinsen.	5,10	6,80	1,3	7,14	1,4	9,27	1,8	13,51	2,6
Summe B	6,69	10,51	1,6	14,39	2,2	26,84	4,0	53,50	8,0
C. Kapitaltilgungen:									
Rückzahlung von Anleihen	1,36	2,28	1,7	2,51	1,9	2,10	1,6	1,98	1,5
Summe A + B + C	40,83	77,59	1,9	105,73	2,6	214,73	5,3	420,69	10,3

Die weniger große Steigerung von 1913 bis 1918 ist zum Teil zurückzuführen auf die Verwendung größerer Baustoffvorräte, die aus 1913 und 1914 in die späteren Jahre herübergenommen werden konnten, zum Teil auf die Unmöglichkeit, Nachschaffungen von 1915 ab überhaupt noch zu erlangen. Aber schon von 1914 ab macht sich die Fortzahlung der Gehalte an die im Kriegsdienst befindlichen Beamten bemerkbar. Die sprunghafte Zunahme von 1919 ab liegt in der Hauptsache in den Gehalten und Löhnen. Die große Steigerung ist bedingt worden durch die allgemeinen Gehalts- und Lohnerhöhungen, zum nicht geringen Teile auch dadurch, daß gesetzliche Vorschriften einestheils zur Beibehaltung aller auch nicht mehr not-

wendigen Arbeitskräfte nötigten und andernteils den 8-Stunden-Arbeitstag einführten. Wie dies auch schon aus den Angaben unter Ziffer 1 und 2 ersichtlich ist, konnte infolgedessen nach Rückkehr der Kriegsteilnehmer aus dem Feldzuge nur sehr langsam mit der Entlassung des nicht mehr benötigten Hilspersonals vorgegangen werden, während die Ausgabenlast auf jeden Kopf erheblich stieg. Die Bemessung der Gehalte und Löhne hing im wesentlichen von den Maßnahmen der Reichsregierung ab. Im übrigen ist die Notwendigkeit der Abminderung der Ausgaben bei uns, wie in allen Unternehmungen, Gegenstand fortgesetzter Sorge und Beobachtung.

K. Der Tarif und die Betriebseinnahmen.

1. 38. ^{Beginn 1909} Zu Beginn der Berichtsperiode bestand der Teilstreckentarif nach den Bestimmungen vom 30. April 1909, der auf der Grundlage eines das gesamte Liniennetz erfassenden Zonenplanes

Teilstrecken von durchschnittlich 1 km Länge,
 Fahrchein-Fahrpreise von 10 S für 4 Teilstrecken und je 5 S für weitere 2 Teilstrecken mehr,
 auf der Grundlage des Fahrcheintarifs ausgebildete Zeitfahrkarten- und Arbeiterkartentariife mit sehr erheblichen Ermäßigungen,
 Umsteigeberechtigung für Fahrcheine und Karten von 6 Teilstrecken ab
 besaß. (Näheres hierüber in den Verwaltungsberichten für 1909/1910, Seite 1 bis 7 und 1911/1912, Seite 4 bis 10.)

2. 39. Der Abgang des größten Teils des geschulten Personals von Beginn des Krieges ab zum Heeresdienste und die dadurch nötig gewordene Verwendung ungeschulten Hilspersonals erforderte die möglichste Vereinfachung des Tarifs, die vom 10. August 1914 ab folgendermaßen eintrat:

- I. Für die Bestimmung des Fahrpreises ^{galt} gilt die „Fahrtstrecke“, die der benutzte Straßenbahnwagen auf den planmäßigen Linien vom Anfangs- bis zum Endpunkte (Umseß- oder Rückkehrstelle) der Fahrt zurücklegt.
- II. Der Fahrpreis beträgt für jede Einzelfahrt im Tagesverkehr 10 S, im Nachtwagenverkehr 30 S, Umsteigefahrcheine werden nicht ausgegeben.
- III. Zeitfahrkarten und Arbeiterwochenkarten werden bis auf weiteres nur für einzelne ganze Linien, und zwar erstere nur für einen Monat, letztere für eine Woche ausgegeben. Ablaufende Karten werden nur dementsprechend verlängert. Es kosteten
 eine Zeitfahrkarte für 1 Linie und 1 Monat 6,— M,
 eine Arbeiterkarte für 1 Linie und 1 Woche 0,80 M.
- IV. Teilnehmer am Feldzuge des deutschen oder österreichischen Heeres und solchen Personen, die während dieses Feldzuges zu militärischen Dienstleistungen einberufen worden sind, oder, ohne wehrpflichtig zu sein, infolge eines durch die Mobilmachung bedingten Wechsels ihrer Beschäftigung noch gültige Zeitfahrkarten nicht mehr zu benutzen vermochten, wird auf Antrag vom gezahlten Kartenpreis soviel zurückgezahlt, als nach Abzug des tarifmäßigen Preises für die abgelaufene Zeit, bei Monatskarten nach Verhältnis der Zeit, verbleibt. Arbeiterwochenkarten, die aus gleichem Grunde mindestens bis zur Hälfte nicht verwendbar waren, werden zum vollen Preise zurückgenommen.

IV. Alle Militärpersonen hatten in Uniform oder gegen Gestellungsbefehl freie Fahrt.

3a. 40a. Vom 2. September 1914 ab wurde der obige Tarif dahin erweitert, daß
 Zeitfahrkarten für die ehemaligen Zonen I bis III . . . für 15 M monatlich,
 Zeitfahrkarten für sämtliche Linien für 20 M monatlich,
 Arbeiterwochenkarten für 2 Linien für 1 M wöchentlich
 abgegeben wurden und Arbeiterwochenkarten schon von nachmittags 2 Uhr ab benutzt werden durften.

b) An die Lazarette und die Kriegsorganisation des Zivilhilfsdienstes wurden vom 15. September 1914 ab Freikarten und Karten zum halben Preise abgegeben.

c) Am 27. Februar 1915 wurde auf der Bühlauer Linie Nr. 11 ein vereinfachter Teilstreckentarif mit dem Höchstpreise von 15 S₁ eingeführt.

d) Vom 2. August 1915 ab wurde die Freifahrtberechtigung gegen besondere Fahrausweise nur noch Militärpersonen gewährt, die in größerer Entfernung vom Versammlungsort in Bürgerquartieren untergebracht waren. Alle übrigen Militärpersonen, vom Feldwebel abwärts, behielten an Wochentagen bis abends 1/28 Uhr noch eine Fahrpreisermäßigung auf 5 S₁.

e) Am 1. Januar 1917 fiel auch der ermäßigte Fahrpreis für Militärpersonen weg. Die Freikarten für Lazarette und die Kriegsorganisation wurden nur noch einer geringen Zahl Verwundeter gewährt.

f) Am 1. September 1917 trat die von der Direktion bereits am 16. Juni 1915 beantragte erste allgemeine Erhöhung der Fahrpreise folgendermaßen in Kraft:

Der Einzelfahrpreis wurde auf 15 S₁, für die Bühlauer Linie auf 15 und 20 S₁ festgesetzt. Dazu wurden Karten für 8 Einzelfahrten zu 1 M. abgegeben.

Zeitfahrkarten kosteten, wenn sie gültig waren

	an Werktagen		an allen Tagen	
	monatlich	jährlich	monatlich	jährlich
für eine Linie . . .	8 M — S ₁	88 M — S ₁	9 M — S ₁	99 M — S ₁
für zwei Linien . . .	12 M — S ₁	132 M — S ₁	13 M 50 S ₁	148 M 50 S ₁
für alle Linien . . .	20 M — S ₁	220 M — S ₁	22 M 50 S ₁	247 M 50 S ₁

Arbeiterkarten kosteten

für eine Linie — M 90 S₁ wöchentlich,
für zwei Linien 1 M 30 S₁ wöchentlich.

g) Vom 1. Juli 1918 ab wurde das Fahrtrecht auf Knipskarten ohne Verminderung des Kartenpreises von 8 auf 7 Einzelfahrten herabgesetzt. Die Zeitfahrkartenpreise wurden erhöht. Sie kosteten

	an Werktagen		an allen Tagen	
	monatlich	jährlich	monatlich	jährlich
für eine Linie . . .	9 M — S ₁	99 M — S ₁	10 M — S ₁	110 M — S ₁
für zwei Linien . . .	13 M 50 S ₁	148 M 50 S ₁	15 M — S ₁	165 M — S ₁
für alle Linien . . .	22 M 50 S ₁	247 M 50 S ₁	25 M — S ₁	275 M — S ₁

Arbeiterkarten kosteten

für eine Linie 1 M — S₁ wöchentlich,
für zwei Linien 1 M 50 S₁ wöchentlich.

h. Am 1. Juli 1919 trat eine wesentliche Umstellung des ganzen Tarifwesens insofern ein, als die Dauerkarten mit Monatspauschalen ^{gänzlich} wegfielen und ^{nur} noch Vorzugskarten für eine bestimmte Anzahl von Einzelfahrten ^{abgegeben} wurden. Zu dieser Maßnahme führte die Erwägung, daß bei den fortgesetzt steigenden Ausgaben die damals große Verbilligung der Zeitfahrkarten nicht mehr weitergewährt werden konnte, der starre Monatspreis auch nicht an die verschieden große Benutzung der Karten anpassungsfähig war. Dies konnte nur mit der Abstimmung des Preises nach der Zahl der Fahrten erzielt werden. Damit konnten aber auch dem Kartenbenutzer erhebliche Vorteile verschafft werden. Die notwendige Vorzicht bei der Preisgestaltung gestattete den Wegfall lästiger Kontrollmaßnahmen bei der Kartenausgabe: die Ausfertigung der Karte auf den Namen des Benutzers und der Photographiezwang wurden überflüssig, und die Karte wurde übertragbar. Im Linientarif konnte ferner die Beschränkung der Gültigkeit auf einen bestimmten Linienteil wegfallen, ein Vorzug, der von den Fahrgästen sehr hoch eingeschätzt worden ist. Die starke Inanspruchnahme privater Verkaufsstellen für den Kartenverkauf brachte auch der Verwaltung eine wertvolle Entlastung. Die Preise wurden so eingestellt, daß der Hauptteil der Fahrgäste auf die Kartenbenutzer

Tarifgesetz.

ab 1
19
ab 2
19
ab 4

ab
ab 1
ab 1
19

entfallen sollte. Dies brachte eine Belebung des Verkehrs bei gleichzeitiger Entlastung des Schaffners und ermöglichte damit eine erheblich bessere Ausnutzung der Wagen. Die notwendige Beschaffung eines genügenden Nachweises über die bei jeder Fahrt tatsächlich auch erfolgte Entwertung eines Kartensfeldes wurde durch die Verwendung einer hierfür besonders hergestellten Nummernzange befriedigend gelöst. Die Preise wurden festgesetzt wie folgt:

Einzelfahrpreis: Erwachsene	25 S.	<i>ausgegeben 75</i>
Kinder	10 S.	<i>W</i>
Karten für 9 Fahrten, unbefristet, übertragbar	2 M — S.	<i>ausgegeben 1. - 24</i>
Karten für 12 Fahrten	2 M — S.	<i>ausgegeben 1. - 24</i>
Karten für 24 Fahrten	3 M 60 S.	<i>ausgegeben 1. - 24</i>
Karten für 25 Fahrten	4 M 50 S.	<i>ausgegeben 1. - 24</i>
Karten für 50 Fahrten	8 M — S.	<i>ausgegeben 1. - 24</i>
Karten für 25 Fahrten für Schüler und Lehrlinge in einem Monat, nicht übertragbar	3 M — S.	

Die Karten für Schüler und Lehrlinge sind nur mit besonderem Berechtigungsausweis benutzbar, der nach Vorbringung der erforderlichen Nachweise ausgestellt wird und auch beim Kauf der Fahrkarten vorzulegen ist.

i) Dieser Tarifaufbau hat sich durchaus bewährt, die Kartenbenutzung stieg trotz der großen Erhöhung, die mit dem Wegfall der Pauschalfähigkeit eintrat, im neuen Tarif von 56 auf 65 % der Fahrgäste. Mit geringen Änderungen, die vom 1. Januar 1921 ab die Einrichtung von Teilstrecken auf den Vorstadtklinien und vom 1. Dezember 1921 ab die Wiederherstellung des Umsteigeverkehrs betrafen, wurde er auch für die nun in rascher Folge eingetretenen weiteren Tarifierhöhungen, die nachstehend verzeichnet sind, beibehalten. Des derzeitigen Interesses wegen sind die Tarifveränderungen mit angegeben, die nach Abschluß der Berichtsperiode, 31. März 1921, bis Ende 1921 noch eingetreten sind. Die Fahrpreise betragen:

	Einzelfahrtscheine												Vorzugsarten, Fahrten auf der ganzen Linie													
	Einfache Fahrt auf der ganzen Linie				Einfache Fahrt im innerstädtischen Verkehrsgebiet				Einfache Fahrt auf Vorort-Teilstrecken				Umsteigefahrt zwei ganz. Lin.		gültig eine Kalenderwoche			gültig 1 Monat von Tag zu Tag			unbefristet					
	Tagesverkehr		Nacht-wagen		Tagesverkehr		Nacht-wagen		Tagesverkehr		Nacht-wagen		Tagesverkehr		Umst.-Fahrt		50 einf. Fahrt		für Schüler u. Lehrlinge		für Er-wachs-ber					
	Gen.	Kdr.	Gen.	Kdr.	Gen.	Kdr.	Gen.	Kdr.	Gen.	Kdr.	Gen.	Kdr.	12 einf. Fahrt.	12 Umst.-Fahrt.	24 einf. Fahrt.	25 einf. Fahrt.	25 Umst.-Fahrt.	25 einf. Fahrt.	25 Umst.-Fahrt.	11 Fahrt.	10 Fahrt.					
ab 1. Dezember 1919	30	15	90	45										250		450	550		1000	350		300	125			
ab 22. Februar 1920	40	20	120	60										400		750	850		1600	600		400	175			
ab 4. Juli 1920	60	30	180	90										600		1150	1300		2400	900		600	270			
	<i>Innerstädt. Verkehrsgeb. zus. m. Vorort-Teilstred.</i>																									
								80	40	240	240															
ab 1. Jan. 1921	120	60	360	360	80	40	240	240	100	50	300	300	120	60	750			1600			1000		800	350		
									100	50	300	300														
ab 1. Aug. 1921	150	75	450	450	100	50	300	300	125	65	375	375	150	75	950			2000			1250		1000	450		
									200	100	600	600														
ab 1. Dezember 1921	300	150	900	900	200	100	600	600	250	125	750	750	300	150	1600	2400		3600	5500		2400	3600	1800	800		

k) Die Ergebnisse der verschieden hohen Tariffestsetzungen sind hierunter verzeichnet. Zur Gewinnung vergleichsfähiger Ziffern ist jedes Tarifergebnis aus der Zeit, in der der Tarif galt, auf eine Jahresmenge errechnet. Zu betrachten ist dieser Vergleich daher unter Berücksichtigung der Einflüsse, die die allgemeine Wirtschaftslage und der Stand des deutschen Geldwertes auf das gesamte Verkehrsleben jeweils ausübte.

	Teilstreckentarif 10 bis 30 S ₁		Kriegs-Einheitstarif 10 S ₁ ab 10. Aug. 1914		15-S ₁ -Tarif ab 1. Sept. 1917		25-S ₁ -Tarif ab 1. Juli 1919	
	Millionen	%	Millionen	%	Millionen	%	Millionen	%
Beförderung								
auf Fahrscheine	110,8	71,47	96,9	71,81	87,5	44,42	60,5	35,58
auf Karten	44,2	28,53	38,1	28,19	109,5	55,58	109,5	64,42
Zusammen	155,0	100,00	135,0	100,00	197,0	100,00	170,0	100,00
Einnahme								
aus Fahrscheinen	10,8	83,72	9,6	82,76	12,1	48,21	13,9	39,38
aus Karten	2,1	16,28	2,0	17,24	13,0	51,79	21,4	60,62
Zusammen	12,9	100,00	11,6	100,00	25,1	100,00	35,3	100,00
Einheitsätze:								
Einnahme aus einer Fahr- scheinfahrt	9,75 S ₁		9,87 S ₁		13,87 S ₁		22,97 S ₁	
Einnahme aus einer Kar- tenfahrt	4,86 S ₁		5,34 S ₁		11,88 S ₁		19,41 S ₁	
Einnahme aus einer Fahrt im Durchschnitt	8,35 S ₁		8,59 S ₁		12,76 S ₁		20,74 S ₁	
Einnahme auf einen Wa- genkilometer	35,15 S ₁		34,24 S ₁		95,01 S ₁		123,21 S ₁	
und zum Vergleich mit den Ausgaben die auf den Rechnungskilometer be- zogene Einnahme	42,43 S ₁		43,06 S ₁		124,53 S ₁		162,49 S ₁	

1) Die Tarife der Bergbahnen sind vom 1. Juli 1918, 4. Juli 1920 und 1. Dezember 1921 ab erhöht und unter Wahrung der Eigenarten der Bahnen den Tarifgrundlagen der Stadtlinien angepaßt worden. Die Fahrpreise betragen seitdem ^{ab 1. Dezember 1921}

für Bergfahrten Erwachsener auf der Drahtseilbahn . 1. M 20 S₁,
auf der Schwebebahn . — M 80 S₁.

Dazu tritt Sonntag nachmittags ein Zuschlag von — M 40 S₁.

Talfahrten Erwachsener kosten regelmäßig die Hälfte des Preises für Bergfahrten.

Kinder bis zu 14 Jahren zahlen regelmäßig die Hälfte des Preises für Erwachsene.

Dazu werden Vorzugskarten ähnlich wie für die Stadtlinien-gegeben.

41. Die schwierige Beantwortung der Frage, wieweit die Tariffähigkeit gesteigert werden können, ohne daß der erstrebte Zweck: „Erbringung von Mehreinnahmen ohne unverhältnismäßig großen Verlust von Fahrgästen“ verhindert wird, ist wesentlich durch die Erfahrung verschoben worden, daß der Fahrpreis an sich den nur geringeren Einfluß besitzt, daß der größere Einfluß aus dem Geldwerte überhaupt und den örtlichen Gehalts- oder Lohnsätzen im besonderen herkommt. Unter den gegenwärtigen wechselvollen Verhältnissen ist es notwendig, für die Erfolgsveranschlagung mit zuverlässigeren Faktoren rechnen zu können, als sie in den ihrem Werte nach ganz ungewissen Pauschalsätzen für Zeitfahrarten zur Verfügung standen. Auch aus dieser Erkenntnis ergab sich die Notwendigkeit der in Ziffer 40h dargestellten Veränderung des Zeitkartentarifs, der als Grundlage aller Tarifgebarung die Berücksichtigung der Erfordernisse der Stamm-, das heißt der Zeitkarten-Fahrgäste besitzt und damit den Zeitkarten- als den Normaltarif kennzeichnet. In diesem Bestreben, mit Hilfe der Verlegung des Schwergewichts in den Kartentarif dem mit Tarifierhöhungen unvermeidlichen Verlust von Fahrgästen nach Möglichkeit entgegenzuwirken, wurde, nachdem der Anteil

Auftrag! für Pflanzl. Prof. "Gy" am von Köln 22.

Rechnung der Tabelle von Ende 18 Jahren!

auf die Strecke Köln rechner!

30-S-Tarif ab 1. Dezbr. 1919		40-S-Tarif ab 22. Febr. 1920		60-S-Tarif ab 4. Juli 1920		80-S-Tarif ab 1. Jan. 1921		100-S-Tarif ab 1. Aug. 1921		
Mill. M.	%	Mill. M.	%	Mill. M.	%	Mill. M.	%	Mill. M.	%	
58,2	34,25	67,3	42,04	64,0	45,72	77,4	56,47	77,5	59,59	Beförderung auf Fahrtscheine
111,8	65,75	92,7	57,96	76,0	54,28	59,6	43,53	52,5	40,41	auf Karten
170,0	100,00	160,0	100,00	140,0	100,00	137,0	100,00	130,0	100,00	Zusammen
16,5	40,15	26,1	46,03	37,1	49,53	57,3	59,87	71,5	63,16	Einnahme aus Fahrtscheinen
24,6	59,85	30,6	53,97	37,8	50,47	38,4	40,13	41,7	36,84	aus Karten
41,1	100,00	56,7	100,00	74,9	100,00	95,7	100,00	113,2	100,00	Zusammen
Einheitsätze										
28,35 S		38,77 S		58,01 S		74,07 S		92,19 S		Einnahme aus einer Fahr- scheinfahrt
21,95 S		32,96 S		49,64 S		64,35 S		79,48 S		Einnahme aus einer Kar- tenfahrt
24,15 S		35,41 S		53,47 S		69,84 S		87,06 S		Einnahme aus einer Fahrt im Durchschnitt
159,09 S		186,31 S		260,95 S		333,66 S		442,59 S		Einnahme auf einen Wa- genkilometer
209,05 S		245,19 S		342,31 S		438,08 S		580,79 S		zum Vergleich mit den Ausgaben die auf den Rechnungskilometer be- zogene Einnahme

*Glückauf auf
stern*

der Kartenfahrgäste in den Tarifen von 40 bis 100 S von 65 auf 40 % gesunken war, bei Abmessung der Preissätze der Karten in der letzten Festsetzung des am 1. Dezember 1921 zur Geltung gelangten 2.-M.-Tarifs der Kartentarif besonders begünstigt. Während der Fahrtscheintarif um 100 % erhöht wurde, betrug diese Erhöhung in den Kartenpreisen nur etwa 80 %, die der Wochenkarten nur 68 %, und durch die Bereitstellung von Umsteigekarten trat für die Einzelfahrt mit ihnen nur eine Verteuerung um 26 bis 37 % ein. Inwieweit sich damit der Ausfall von Fahrgästen hindern ließ, und wie groß die Gesamteinnahme sein wird, ist jetzt noch nicht zu übersehen. Festzustellen ist nur, daß der Kartenumsatz stark zugenommen hat und die Einnahmen durchaus dem Erwarthen entsprachen.

H. Gewinn und Verlust.

42. Die Rechenschaftsberichte für die Jahre 1913 bis 1918 gleichen sich in Einnahmen und Ausgaben aus, nachdem die errechneten Überschüsse

aus 1913 mit	837 292 M,
aus 1917 mit	2 652 076 M,
aus 1918 mit	711 548 M,

4 200 916 M

zur Verstärkung der Rückstellungen verwendet wurden. Dagegen schließen mit ungedeckten Fehlbeträgen ab

Rechnungsjahr 1919 mit	9 206 462 M,
Rechnungsjahr 1920 mit	19 143 708 M,

zusammen 28 350 170 M.

Der rechnerische Ausgleich bis 1918 ist aber nur durch Verminderung der notwendigen Rückstellungen und Abschreibungen erzielt worden. Selbst der obengenannte Verlust aus 1919 ist noch um die völlig ungedeckten Rückstellungen und Abschreibungen größer. Die Berechnung der wirklichen Verluste aber, nach Maßgabe der bei der Haushaltsplanaufstellung nötig erachteten Rückstellungserfordernisse stellt sich wie folgt:

Ungedeckt gebliebene Abschreibungen und Rückstellungen 1914	194 937 M,
1915	1 165 886 M,
1916	591 490 M,
1919	1 930 694 M,
zusammen	3 883 007 M.

Das Vermögen ist ferner um Entnahmen aus dem Reservefonds vermindert worden:

in 1914 zur anteiligen Deckung eines Fehlbetrags im allgemeinen städtischen Haushalt um	252 923 M,
in 1915 zur Deckung des Betriebsausgabenrestes um	358 490 M.
Dazu kommen weiter die obengenannten Fehlbeträge der Rechnungsjahre	
1919 von	9 206 462 M,
1920 von	19 143 708 M,
insgesamt Verluste	32 844 590 M.

Hierauf sind die obengenannten, nach Deckung aller Ausgaben und der vorgesehenen Rückstellungen verbliebenen, dem Rücklagenfonds tatsächlich zugewiesenen Überschüsse aus den Jahren 1913 und 1917/18 zu verrechnen mit 4 200 916 M, sodaß der gesamte Verlust beträgt 28 643 674 M, der zu Buch steht mit 28 350 170 M.

Wie bereits erwähnt, stützt sich diese Berechnung aber lediglich auf die in den Haushaltplan eingestellten Abschreibungen und Rückstellungen, die die Zeitverhältnisse wie allerorts auch hier als völlig ungenügend erwiesen haben. Zunächst sind die während der Kriegszeit verbrauchten, aber nicht erneuerten Vermögensteile ihrem Geldwerte nach damit nicht abgeschrieben, und ferner können die um das vielfache gestiegenen Erneuerungskosten nicht mit den früheren Rückstellungen bestritten werden. In den ferneren Rechnungsjahren wird der Ausgleich nach und nach so bewirkt werden müssen, daß zunächst die im Umbau abgängigen Teile des alten Buchwerts aus den laufenden Betriebseinnahmen zu bestreiten sind. Aus laufenden Betriebseinnahmen ist ferner vom Umbauaufwand soviel zu bestreiten, als dies die verfügbaren Mittel gestatten. Der hiernach verbleibende Rest der Umbaukosten wird mit dem vorerwähnten Buchverluste von 28 350 170 M aus Anleihenmitteln zu bestreiten sein, die von der Straßenbahn in 20 bis 30 Jahren zu tilgen sind. Solcherart und nach Bereitstellung genügender Rücklagen nach Maßgabe der gegenwärtigen Zeitwerte der Anlagen wird der alte buchmäßige Wertbestand erhalten, die großen in den nächsten 5 bis 10 Jahren entstehenden Kosten der Wiederherstellung des alten Zustandes werden auf einen längeren Zeitraum verteilt, die aufzubringenden Umbaukosten und Tilgungsraten bleiben im Rahmen des durch die Tarifgebarung Erreichbaren. Die Buchwerte des Inventars zuzüglich des für Wiederherstellungen verwendeten Teils der Anleihe können auf solche Weise keinesfalls die Gestehungskosten übersteigen, sie werden damit erheblich hinter den Zeitwerten zurückbleiben, wenn diese selbst mit den Ansätzen einer Liquidationsbilanz zum Vergleich gestellt würden, und vor allem stellen sie sich ihrer Höhe nach nicht über den Erträgniswert.

J. Kapital.

Der Vergleich der Vermögenswerte nach den Bilanzen von 1912 und 1921 stellt sich wie folgt dar.

Aktiven	1912	1921	1921		Erläuterungen
	₰	₰	mehr ₰	weniger ₰	
Grundstücke und Gebäude	6 241 168	10 285 443	4 044 275	.	Grundbesitz-Neuankäufe in Loschwitz, Reid und Meißstraße, Areal-Erweiterungen in Loschwitz, Trachenberger Straße und Nauplitz, Verkauf eines Grundstückssteiles in Vorstadt Lößtau. Gebäudeneubauten in allen Bahnhöfen, besonders in Reid, Trachenberger Straße, Nauplitz und Neugruna.
Bahnanlagen	12 683 312	19 421 100	6 737 788	.	Vergl. Ab- und Zugang in der Übersicht Ziffer 24.
Wagen	6 810 341	12 751 840	5 941 499	.	Vergl. Ab- und Zugang Ziffer 29 und die Bestandsübersicht Ziffer 30.
Inventar	1 003 603	2 380 875	1 377 272	.	Neuanschaffung von Maschinen, Automobilen und Motorfahrzeugern, Werkzeugen, Bekleidungen und sonstigem Inventar.
Wertpapiere und Vorräte	3 511 748	17 557 032	14 045 284	.	Der Einkaufspreis der Materialvorräte 1921 beträgt 16 Millionen Mark.
Guthaben	590 154	4 189 491	3 599 337	.	Die Guthaben bestehen zum größten Teile aus den Erstattungsansprüchen für die Betriebsführung auf fremden Linien, aus Vorauszahlungen für Versicherungsprämien, einigen Hypothekenforderungen und der Stammeinlage bei der Kraftverkehrs-Gesellschaft.
Konzessionswert	21 580 033	20 582 359	—	997 674	Zilgungen.
	52 420 359	87 168 140	35 745 455	997 674	
Verlust 1919/1920	—	28 350 170	28 350 170	—	Vergl. Abschnitte G und H.
	52 420 359	115 518 310	64 095 625	997 674	
			63 097 951		
Passiven					
Stadtanleihe	36 979 059	50 415 365	13 436 306	—	Zur Deckung der Kapitalanlagen (vergl. Aktiven).
Obligationen — Anleihen	7 755 190	4 118 000	—	3 637 190	Zilgungen durch Auslösung.
Verschiedene Kreditoren	1 643 030	8 823 481	7 180 451	—	Kaufgeldrest für den Streckenteil Dshayer Str.—Wickten, einige Grundstückschulden und die unbezahlten Rechnungen.
Unterstützungskasse	31 647	—	—	31 647	Abgang infolge Zuweisung der Unterstützungskasse an die Zweckvermögensstiftung der Stadtgemeinde.
Eigenes Vermögen	6 011 433	9 757 390	3 745 957	—	Zuwachs an Vermögensgegenständen, deren Anschaffung zu Lasten der Betriebsausgaben verschrieben worden ist.
Stadtkasse, Vorschuß	—	42 404 074	42 404 074	—	Vorläufige Buchschuld zur Bedeckung der Zugänge in den Aktiven und des Betriebsverlustes aus 1919 und 1920.
	52 420 359	115 518 310	66 766 788	3 668 837	
			63 097 951		

Den Erläuterungen bei den einzelnen Bilanzposten ist folgendes hinzuzufügen:

Den festen Anlagen in Grundstücken, Bahnanlagen, Wagen, Betriebsinventar und Konzessionswertkonto mit	65 421 617 ₰,
zugänglich der Buchverluste aus den Vorjahren mit	28 350 170 ₰,
	zusammen 93 771 787 ₰,
stehen Deckungsmittel gegenüber	
aus festen Anleihen	54 533 365 ₰,
aus Betriebserparnissen, die im Unternehmen angelegt sind (eigenes Kapital)	9 757 390 ₰, 64 290 755 ₰,
so daß sich eine unbedeckte Kapitalanlage vorfindet von	29 481 032 ₰.

Andererseits stehen den schwebenden Schulden an Stadtkasse und für un-	
bezahlte Rechnungen von	51 227 555 M,
verfügbares Kapital aus Wertpapieren, Vorräten und Forderungen gegen-	
über mit	21 746 523 M,
so daß unbedeckt sind (w. o.)	29 481 032 M.

Hieraus und bei Berücksichtigung der großen Kapitalausgaben, die die folgenden Jahre erfordern werden, ist die Notwendigkeit einer Verstärkung des verfügbaren Betriebskapitals erkennbar.

ly. **K. Die Straßenbahnlinien des Sächsischen Staatsfiskus und des Gemeindeverbands für die elektrische Straßenbahn Loschwitz—Pillnitz.**

43. Die Städtische Straßenbahn führt den Betrieb folgender fremden Linien:

Borstadt Mitten—Zitzschewig	9,570 km,
Habsburgerstraße—Cohmannsdorf	8,461 km,
Borstadt Cotta—Coffeibaude	5,311 km,
Arsenal—Kloßsche/Sellerau	3,730 km,
Borstadt Bühlau—Weißig	1,670 km,
Borstadt Loschwitz—Pillnitz	5,980 km.

Die Betriebsführung erfolgt auf Rechnung und Gefahr der fremden Eigentümer mit von der Stadt gestelltem Personal und geliehenen Wagen. Der Verkehr ist aus der folgenden Übersicht erkennbar.

Jahr	Wagenkilometer	Staat		Gemeindeverband		
		Beförderte Personen	Einnahme M	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Einnahme M
1912	2 869 830	9 268 002	966 285	465 119	1 320 815	147 508
1913	3 060 412	9 720 578	990 143	484 004	1 379 081	154 254
1914	3 132 583	10 293 131	990 320	456 731	1 324 094	136 436
1915	3 428 136	10 588 730	1 057 635	456 047	1 264 190	137 444
1916	3 133 889	11 451 570	1 260 962	447 737	1 340 716	162 520
1917	2 711 237	12 421 529	1 587 727	397 940	1 403 245	191 821
1918	2 777 598	15 539 346	2 431 358	404 100	1 600 540	282 105
Rechn.-J. 1919 (15 Monate).	3 109 613	15 855 197	3 717 629	519 093	2 035 060	568 397
Rechn.-J. 1920	2 555 255	11 139 268	6 536 757	364 429	1 283 026	925 306

Die fremden Linien besitzen selbständige Tarife, die regelmäßig mit dem Tarife für die Stadtlinien erhöht worden sind.

**) Die Strecke von Loschwitz bis zur Post am Kellerwies am 15. April 1923*
L. Schlußbemerkung.

44. Aus dem vorstehenden Berichte ist zu ersehen, daß auch die Städtische Straßenbahn nicht ohne große Schwierigkeiten und Verluste durch die Kriegszeit hindurchgekommen ist, daß diese Verluste aber aus der eigenen Kraft des Unternehmens heraus in tragbarem Umfange blieben. Der Überblick über die gesamte wirtschaftliche Lage des Unternehmens berechtigt die Hoffnung, daß es ihm gelingen wird, auch künftig seine Daseinsaufgabe in vollem Umfange zu erfüllen: ein wertvolles Hilfsmittel der Industrie, des Handels und des gesamten übrigen Verkehrs zu bilden.

Dresden, am 12. Februar 1921.

Direktion der Städtischen Straßenbahn.

Röppen.

Nier.

Schaller.

Freiburger! K. von Morawitz. Trotz 94 im Lande!

Ausgaben
nach Abzug der Erstattungen aus dem Betriebe fremder Stellen.

	Halbjahr 1917				Halbjahr 1918				Halbjahr 1919				Halbjahr 1920				Halbjahr 1921				Halbjahr 1922				Halbjahr 1923 1.1.1923 bis 31.3.1923				Halbjahr 1924																						
	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	A	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr	% von Vor- jahr																			
I. Nicht-Betriebsausgaben																																																			
1. Gehälter, Löhne, Entlohnung, Zuschläge, ...	4 211 880	26,4	24,1	24,7	4 889 079	+ 16,1	26,0	25,0	24,1	5 149 890	+ 5,3	26,4	24,9	24,8	5 648 951	+ 9,6	26,4	24,9	25,0	5 919 525	+ 4,8	26,4	24,9	25,0	7 280 399	+ 22,1	26,4	24,9	25,0	12 865 494	+ 73,8	26,4	24,9	25,0	24 841 425	+ 151,4	26,4	24,9	25,0	27 897 774	+ 120,8	26,4	24,9	25,0	30 214 214	+ 83,2	26,4	24,9	25,0		
2. Abschreibung von ...	2 175 132	13,4	13,7	13,9	2 225 842	+ 2,3	13,4	13,7	13,9	2 156 897	- 3,1	13,4	13,7	13,9	2 127 144	- 1,4	13,4	13,7	13,9	2 071 800	- 2,1	13,4	13,7	13,9	1 879 028	- 9,3	13,4	13,7	13,9	1 949 472	+ 3,7	13,4	13,7	13,9	4 029 000	+ 20,5	13,4	13,7	13,9	17 944 547	+ 441,4	13,4	13,7	13,9	18 141 141	+ 11,2	13,4	13,7	13,9		
3. ...	1 100 901	6,8	6,8	6,8	1 100 485	+ 0,4	6,8	6,8	6,8	1 100 430	+ 0,0	6,8	6,8	6,8	1 172 000	+ 6,5	6,8	6,8	6,8	1 011 840	+ 13,8	6,8	6,8	6,8	1 049 279	+ 3,7	6,8	6,8	6,8	1 800 790	+ 70,4	6,8	6,8	6,8	3 702 982	+ 205,4	6,8	6,8	6,8	8 990 288	+ 241,4	6,8	6,8	6,8	9 191 211	+ 22,2	6,8	6,8	6,8		
Summe A	7 487 913	46,6	44,6	45,5	8 215 406	+ 9,7	46,1	45,1	45,1	8 427 217	+ 2,6	46,1	45,1	45,1	9 158 864	+ 8,7	46,1	45,1	45,1	9 113 165	- 0,5	46,1	45,1	45,1	10 208 697	+ 12,0	46,1	45,1	45,1	11 016 161	+ 7,8	46,1	45,1	45,1	16 597 476	+ 59,7	46,1	45,1	45,1	23 985 172	+ 44,5	46,1	45,1	45,1	26 146 566	+ 9,2	46,1	45,1	45,1		
II. Betriebsausgaben																																																			
1. ...	401 780	2,4	2,4	2,4	407 322	+ 1,4	2,4	2,4	2,4	408 750	+ 0,3	2,4	2,4	2,4	404 052	- 1,2	2,4	2,4	2,4	384 861	- 4,7	2,4	2,4	2,4	400 718	- 1,5	2,4	2,4	2,4	1 000 227	+ 24,9	2,4	2,4	2,4	4 227 500	+ 1054,4	2,4	2,4	2,4	8 890 211	+ 208,4	2,4	2,4	2,4	9 291 111	+ 4,4	2,4	2,4	2,4		
2. ...	1 040 422	6,3	6,3	6,3	1 042 347	+ 0,2	6,3	6,3	6,3	1 046 819	+ 0,4	6,3	6,3	6,3	1 040 713	- 0,6	6,3	6,3	6,3	1 220 810	+ 17,3	6,3	6,3	6,3	1 208 478	- 1,0	6,3	6,3	6,3	1 900 733	+ 57,6	6,3	6,3	6,3	3 999 470	+ 209,4	6,3	6,3	6,3	10 814 891	+ 270,4	6,3	6,3	6,3	11 814 891	+ 9,2	6,3	6,3	6,3		
Summe B	1 442 202	8,7	8,7	8,7	1 449 669	+ 0,5	8,7	8,7	8,7	1 455 569	+ 0,4	8,7	8,7	8,7	1 441 765	- 0,3	8,7	8,7	8,7	1 605 671	+ 11,1	8,7	8,7	8,7	1 609 196	+ 0,2	8,7	8,7	8,7	2 900 960	+ 20,1	8,7	8,7	8,7	6 226 970	+ 42,4	8,7	8,7	8,7	14 105 101	+ 22,4	8,7	8,7	8,7	15 105 101	+ 7,1	8,7	8,7	8,7		
III. Kapitalausgaben																																																			
1. ...	430 202	2,6	2,6	2,6	431 179	+ 0,2	2,6	2,6	2,6	431 295	+ 0,0	2,6	2,6	2,6	430 797	- 0,1	2,6	2,6	2,6	439 842	+ 2,1	2,6	2,6	2,6	433 430	+ 0,8	2,6	2,6	2,6	1 000 000	+ 230,4	2,6	2,6	2,6	3 800 000	+ 380,4	2,6	2,6	2,6	8 000 000	+ 210,4	2,6	2,6	2,6	8 000 000	+ 0,0	2,6	2,6	2,6		
Summe bei Betriebsausgaben (I + II + III)	9 360 317	57,7	57,7	57,7	10 114 754	+ 8,1	57,7	57,7	57,7	10 313 641	+ 1,9	57,7	57,7	57,7	10 995 987	+ 6,6	57,7	57,7	57,7	11 159 483	+ 1,5	57,7	57,7	57,7	12 241 927	+ 9,7	57,7	57,7	57,7	13 917 121	+ 14,5	57,7	57,7	57,7	20 823 446	+ 51,4	57,7	57,7	57,7	28 090 273	+ 34,4	57,7	57,7	57,7	30 296 877	+ 8,0	57,7	57,7	57,7		
IV. Abgang von ...																																																			
1. ...	300 000	1,8	1,8	1,8	290 000	- 3,3	1,8	1,8	1,8	279 201	- 3,6	1,8	1,8	1,8	280 000	+ 0,3	1,8	1,8	1,8	280 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8	280 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8	300 000	+ 35,7	1,8	1,8	1,8	1 000 000	+ 333,3	1,8	1,8	1,8	3 000 000	+ 300,0	1,8	1,8	1,8	3 000 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8		
2. ...	0 000	0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0	0 000	+ 0,0	0,0	0,0
Summe D	300 000	1,8	1,8	1,8	290 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8	279 201	- 0,3	1,8	1,8	1,8	280 000	+ 0,3	1,8	1,8	1,8	280 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8	280 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8	300 000	+ 35,7	1,8	1,8	1,8	1 000 000	+ 333,3	1,8	1,8	1,8	3 000 000	+ 300,0	1,8	1,8	1,8	3 000 000	+ 0,0	1,8	1,8	1,8		
Nettoausgaben nach ...																																																			
1. ...	9 060 317	55,9	55,9	55,9	10 024 754	+ 7,9	55,9	55,9	55,9	10 034 440	+ 0,1	55,9	55,9	55,9	10 715 987	+ 6,8	55,9	55,9	55,9	10 879 483	+ 1,5	55,9	55,9	55,9	11 961 927	+ 10,9	55,9	55,9	55,9	13 617 121	+ 14,1	55,9	55,9	55,9	20 523 446	+ 50,4	55,9	55,9	55,9	27 096 877	+ 33,4	55,9	55,9	55,9	27 296 877	+ 0,7	55,9	55,9	55,9		
2. ...	2 000 000	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0	2 000 000	+ 0,0	12,0	12,0	12,0							
Summe	11 060 317	67,9	67,9	67,9	12 024 754	+ 9,1	67,9	67,9	67,9	12 034 440	+ 0,1	67,9	67,9	67,9	12 715 987	+ 5,7	67,9	67,9	67,9	12 879 483	+ 1,3	67,9	67,9	67,9	13 961 927	+ 9,2	67,9	67,9	67,9	15 617 121	+ 12,5	67,9	67,9	67,9	22 523 446	+ 44,9	67,9	67,9	67,9	29 296 877	+ 30,3	67,9	67,9	67,9							
Ergebnis	1 400 000	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6	1 400 000	+ 0,0	8,6	8,6	8,6							

Verhältniszerte.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Verhältnis von einem Hauptkennwert (Bilanzgröße) zum Nennwert (Tab. II A - 9) (1) (2)	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
2. Verhältniskennwert von einem Kennwert (Tab. III A) (3)	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00
3. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (5)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (6)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (7)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (8)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (9)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (10)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (11)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11. Verhältniskennwert von dem Nennwert (Tab. III A) (12)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Bilanz

Gewinn- und Verlust-Konto

31. März 1921.

Aktiva		Passiva	
Posten	Saldo	Posten	Saldo
1. Anlagevermögen	1.000.000	1. Eigenkapital	1.000.000
2. Umlaufvermögen	2.000.000	2. Rücklagen	2.000.000
3. Guthaben	3.000.000	3. Verbindlichkeiten	3.000.000
4. Sonstige	4.000.000	4. Sonstige	4.000.000
Gesamt	10.000.000	Gesamt	10.000.000

Vermögen.

	Bestand am 31. März 1920		Zugang		Abgang durch				Bestand am 31. März 1920
	ℳ	ℒ	ℳ	ℒ	Ab- schreibungen	sonstige Ver- minderungen		ℳ	
Grundstücke	3 420 519	17	21 283	80	—	—	—	—	3 441 802
Gebäude, einschl. Dampfheizungsanlagen.	4 324 445	50	2 032 196	64	51 042	—	—	—	6 305 600
Bahnanlagen	13 095 752	57	7 220 510	79	895 163	—	—	—	19 421 100
Wagen	6 882 342	65	6 395 686	65	526 189	—	—	—	12 751 840
Stromzuführungs- und Beleuchtungsan- lagen in den Bahnhöfen und Werkstätten	111 927	43	212 157	71	3 669	—	—	—	320 416
Bekleidungen und Ausrüstungen	353 292	56	—	—	—	—	—	—	353 292
Maschinenanlagen	410 942	61	230 404	87	18 876	—	—	—	622 471
Geräte und Werkzeuge	376 721	59	340 423	—	23 838	—	—	—	693 306
Kraftwagen	73 133	86	28 939	40	1 680	—	—	—	100 393
Wirtschaft „Loschwitzhöhe“:									
a) Grundstüd	83 500	—	—	—	—	—	—	—	83 500
b) Gebäude	135 558	33	18 461	68	1 196	—	—	—	152 824
c) Geräte	782	74	—	—	91	—	—	—	691
Kleinwohnungshäuser an der Bünaustraße	301 715	65	—	—	—	—	—	—	301 715
Rückerstattungsansprüche auf vorstufweise gezahlte Anliegerbeiträge	58 222	62	—	—	—	—	17 127	58	41 095
Hypothekensforderung an das Grundstüd Nr. 376a des Flurbuchs für Bühlau	7 033	50	—	—	—	—	396	12	6 637
Desgl. an die Grundstüde Nr. 2223i bis m des Flurbuchs I für Dresden-Stadt.	50 000	—	—	—	—	—	—	—	50 000
Desgl. an das Grundstüd Nr. 150k des Flurbuchs für Löbtau	30 000	—	—	—	—	—	—	—	30 000
Stammeinlage und Darlehn an die Kraft- verkehrsgesellschaft Freistaat Sachsen m. b. S.	100 000	—	100 000	—	—	—	—	—	200 000
Wertpapiere:									
a) Sicherheiten bei Behörden	9 326	25	—	—	—	—	536	62	8 789
b) Verfügbare Wertpapiere	1 568 855	—	266 469	22	—	—	595 026	—	1 240 298
c) Anlage für den Reservefonds	258 509	22	52 049	52	—	—	310 558	74	—
d) „ „ „ Feuerlassenfonds	91 081	21	90 267	58	—	—	67 520	30	113 828
Verschiedene Schuldner	1 767 540	33	2 094 218	91	—	—	—	—	3 861 759
Vorräte an Betriebs- und Baustoffen	7 702 340	45	8 491 775	19	—	—	—	—	16 194 115
Noch nicht abgerechnete Kosten für Erweite- rungs- und Erneuerungsbauten.	255 181	51	35 119	82	—	—	—	—	290 301
Berechtigenswert	20 582 359	45	—	—	—	—	—	—	20 582 359
*) Betriebsverlust im Jahre 1919	9 206 462	13	—	—	—	—	—	—	9 206 462
*) Desgl. im Jahre 1920	—	—	19 143 708	14	—	—	—	—	19 143 708
	71 257 546	33	46 773 672	92	1 521 744	—	991 165	36	115 518 309

*) Den Betriebsverlusten in den Jahren 1919 von 9 206 462 ℳ 13 ℒ
und 1920 von 19 143 708 ℳ 14 ℒ

zusammen 28 350 170 ℳ 27 ℒ

steht gegenüber der Bestand des Kapitalkontos von 9 643 561 ℳ 10 ℒ,
so daß von obigen Verlusten noch 18 706 609 ℳ 17 ℒ
als ungedeckt verbleiben.

Gewinn- und Verlust-Konto

Soll.		31. März 1921			
Nummer des Haushaltsplanes		„	„	„	„
—	Saldo-Vortrag, Betriebsverlust aus dem Jahre 1919			9 206 462	1
9	Besoldungen und Löhne			25 213 520	0
9a	Wohnungsgeld an Beamte und Bedienstete			5 198 870	0
9b	Teuerungszulagen und Kinderzulagen			16 092 201	9
10	Bergütungen an Kanzlei- und technische Hilfskräfte usw.			1 118 892	6
11	Unterstützung an Beamte, Bedienstete usw.			9 644	—
12	Ruhegehälter und Unterstützungen, Versicherungsbeiträge			2 451 012	4
13	Kinderbeihilfen, Lohnzulagen und Ehrengaben an Arbeiter			518 606	4
14	Mietzinsen für Kanzleiräume			34 760	—
15	Heizung, Beleuchtung und Reinhaltung der Kanzleiräume			104 131	8
16	Unterhaltung, Erneuerung usw. der Kanzleigeräte			12 273	5
17	Kanzleiaufwand für Schreibbedürfnisse, Drucksachen usw.			92 291	7
18	Verwaltungsgebühr an die Stadtkasse			90 000	—
	Elektrische Zugkraft:				
19	Stromentnahme aus städtischen und anderen Elektrizitäts- werken	11 874 464	75		
20	Abgabe für die Benutzung der städtischen Stromzuführungs- anlagen und Elektrizitätsmesser	369 882	62	12 244 347	3
21	Heizung und Reinhaltung der Bahnhöfe und Werkstätten usw.			985 040	0
22	Drucksachen für den Betriebsdienst			464 542	8
	Konzeptions- und dergleichen Abgaben:				
23	An die Stadtkasse: für Benutzung von Straßen und Plätzen	4 863 168	27		
24	„ „ „ „ Brücken	46 900	—		
25	An den Staat und an Gemeinden für Benutzung von Straßen, Brücken und Plätzen	15 103	56	4 925 171	8
26	Unterhaltung der Gleisanlagen			3 534 700	4
27	Unterhaltung des Gleisbereichs			1 322 001	1
28	Reinhaltung des Gleisbereichs und der Gleise			387 799	5
29	Unterhaltung der Wartehallen, Haltestellen, Signaleinrichtungen usw.			138 148	9
30	Unterhaltung der Wagen			12 613 611	2
31	Unterhaltung der Gebäude und Grundstücke			243 747	5
32	Unterhaltung, Erneuerung usw. der Maschinen, Betriebsgeräte usw.			678 759	2
33	Unterhaltung und Erneuerung der Bekleidungs- und Ausrüstungs- gegenstände			1 617 598	4
34	Feuerversicherung			14 734	—
35	Haftpflichtversicherung			306 506	1
36	Rücklage an den Rücklagenfonds in Höhe der Abschreibungen			1 521 744	—
37	Außerordentliche Unterhaltung, Erneuerung, Ergänzung und Er- weiterung der Betriebsanlagen, Versuche und unvorher- gesehene Ausgaben			314 583	7
	Seitenbetrag:			101 455 703	4

1. März 1921.

Haben.

Nummer des Kontokontos	31. März 1921	31. März 1921		31. März 1921	
		₰	₰	₰	₰
1	Einnahme aus dem Betriebe der eigenen Linien				
	a) Personenverkehr	73 865 334	04		
	b) Güterverkehr	202 626	95	74 067 960	99
2	Erstattete Betriebsausgaben aus dem Betriebe fremder Linien.			6 468 174	14
3	Einnahmen aus der Mitführung von Geschäftsanzeigen			84 202	16
4	Miet- und Pachtzinsen			92 271	46
5	Kapitalzinsen			113 501	24
6	Ertrag der Wirtschaft „Loschwitzhöhe“			2 404	50
8	Verschiedene Einnahmen			93 992	77
—	Kursverluste an Wertpapieren, gedeckt aus dem Kapitalkonto			187 359	95
—	Betriebsverlust				
	aus dem Jahre 1919	9 206 462	13		
	aus dem Jahre 1920	19 143 708	14	28 350 170	27
	Seitenbetrag:			109 460 037	48

Seitenbetrag:

109 460 037 48

Gewinn- und Verlust-Konto 31.

Soll.

Nummer des Haushalt- planes		31. März 1921			
		„	„	„	„
	Übertrag:			101 455 703	44
	Verzinsung und Tilgung der Anlagekapitale:				
38	Verzinsung der Stadtanleihe	2 865 533	74		
	Tilgung der Stadtanleihe	71 087	81		
39	Verzinsung der Anleihen der vormaligen Straßenbahngesell- schaften	154 471	—		
	Tilgung der Anleihen der vormaligen Straßenbahngesell- schaften	354 800	—		
40	Rente an den Staat für den Kaufpreisrest der Straßenbahn- strecke „Oschauer Straße—Mitteln“	42 500	—	3 488 392	53
41	Abgabe an den Fonds zur Durchführung des Bebauungsplanes			168 750	—
43	Verkehrssteuer			3 958 041	26
44	Verschiedene Ausgaben			201 790	28
—	Kursverluste an Wertpapieren			187 359	95
				109 460 037	48

31. März 1921. (Fortsetzung.)

Haben.

Nummer des Haushaltsplanes	31. März 1921			
	⌘	₰	⌘	₰
3 44	Übertrag:			109 460 037 48
2 53				
0				
1 26				
0 28				
9 95				
7 48			109 460 037	48

Verzeichnis der Bücher

1901		1902		1903		1904		1905	
Nr.	Titel	Nr.	Titel	Nr.	Titel	Nr.	Titel	Nr.	Titel
1	...	1	...	1	...	1	...	1	...
2	...	2	...	2	...	2	...	2	...
3	...	3	...	3	...	3	...	3	...
4	...	4	...	4	...	4	...	4	...
5	...	5	...	5	...	5	...	5	...
6	...	6	...	6	...	6	...	6	...
7	...	7	...	7	...	7	...	7	...
8	...	8	...	8	...	8	...	8	...
9	...	9	...	9	...	9	...	9	...
10	...	10	...	10	...	10	...	10	...

*
Dresden.
 Buchdruckerei der Dr. Günther'schen Stiftung.
 *

