

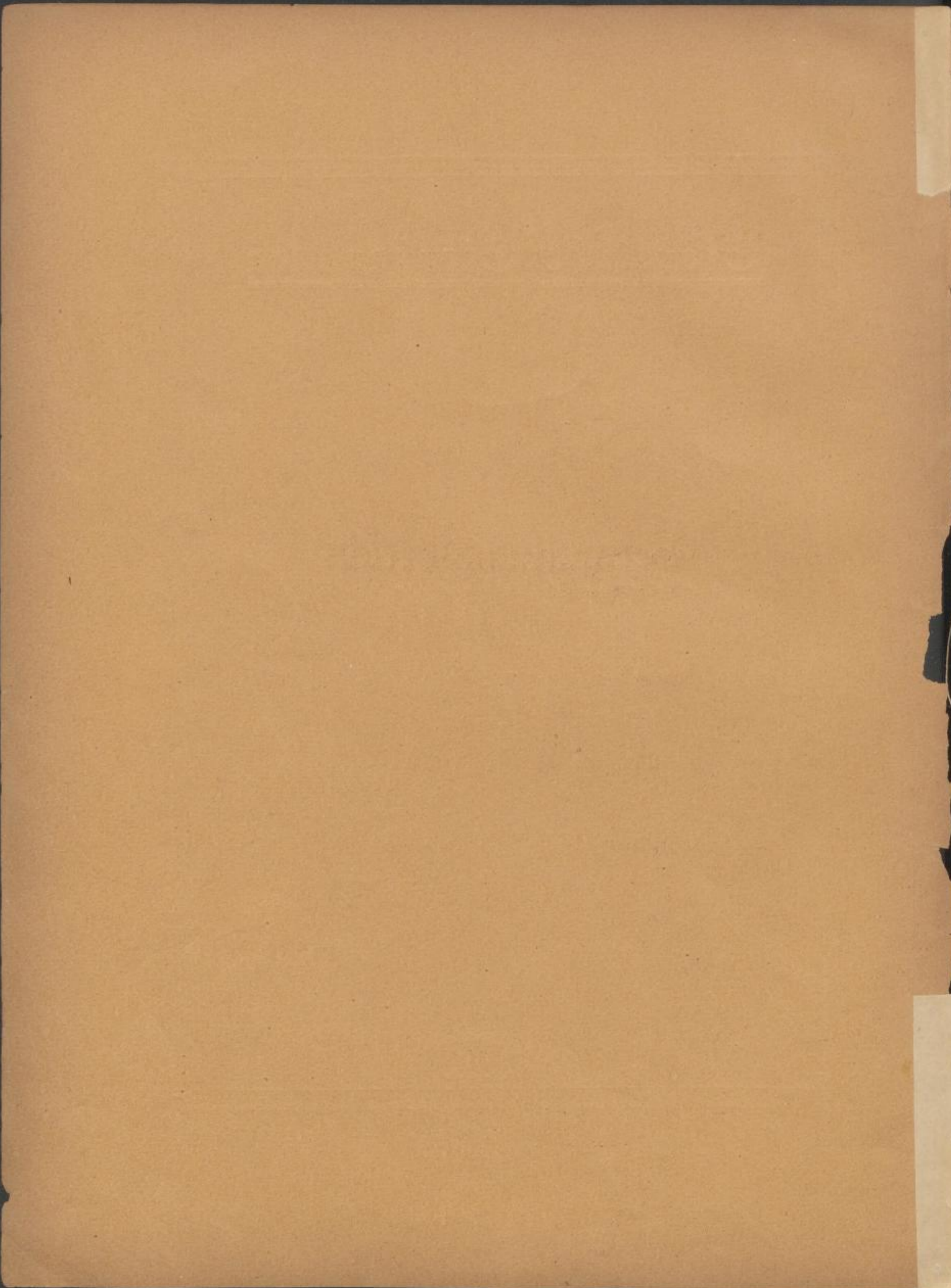
Städtische Straßenbahn

Verwaltungsbericht

1923

6

Archiv



# Städtische Straßenbahn

## Verwaltungsbericht

1923

6

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeines . . . . .	3
2. Betrieb . . . . .	3
3. Personal . . . . .	4
4. Grundbesitz . . . . .	5
5. Bahnanlagen, Oberleitung, Hochbauten . . . . .	5
6. Rollendes Material . . . . .	6

### Anlagen.

I. Betriebsleistungen in Kilometer . . . . .	8
II. Fahrgäste . . . . .	8
III. Betriebs-Einnahmen . . . . .	9
IV. Ausgaben . . . . .	10
V. Verhältniszerte . . . . .	11
VI. Gewinn- und Verlust-Konto . . . . .	12
VII. Bilanz am 31. März 1924 . . . . .	14
VIII. Beförderte Personen und geleistete Wagenkilometer (Kurven!) . . . . .	16

# Verwaltungsbericht

für das Rechnungsjahr 1. April 1923 bis 31. März 1924.

## 1. Allgemeines.

Die Geldentwertung mit ihrer für die Straßenbahnbetriebe besonders ungünstigen Auswirkung hat sich im Berichtsjahre in ungeahntem Ausmaße fortgesetzt, bis endlich die Einführung der Rentenmark im November 1923 der Bewegung ein Ende machte und einigermaßen stabile Verhältnisse schaffte, die aufs neue die Grundlage für eine geordnete Wirtschaftsführung im Straßenbahnwesen boten. In der Zeit vom 1. April 1923 bis 15. Februar 1924 mußte der Tarif 26 mal geändert werden. Der Grundfahrpreis stieg von 300 M bis auf 150 Milliarden Papiermark und wurde ab 25. November 1923 auf 20 Goldpfennig, ab 15. Februar 1924 auf 15 Goldpfennig festgesetzt. Trotz des schnellen Wechsels in der Tarifgestaltung war es infolge der zumeist rückwirkenden Erhöhung der Gehälter und Löhne in der Inflationszeit nicht möglich, die Einnahmen mit den wachsenden Ausgaben in Abereinstimmung zu bringen. Die daraus folgenden Verluste wurden erst durch die nach Festigung der Währung in den Monaten Dezember 1923 bis März 1924 eintretende Umkehrung dieses Verhältnisses ausgeglichen, wobei dem Rücklagenfonds als Rückstellung für Erneuerung der Sachwerte noch der Betrag von 1 962 637,26 GM. überwiesen werden konnte.

Durch den 2. Nachtrag zur Verwaltungsordnung vom 21. Februar 1924 wurde die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates um 1 Ratsmitglied und 1 Stadtverordneten erhöht. Der Verwaltungsrat setzt sich nunmehr zusammen aus 7 Ratsmitgliedern, 7 Stadtverordneten, 4 Vertretern der Bürgerschaft und 2 Vertretern der Beamten und Arbeiter.

Die Geschäftsräume der Direktion wurden Ende September 1923 aus dem Alten Rathaus in das neuerbaute Stadthaus Theaterstraße verlegt.

Die Allgemeine Verwaltungsabteilung wurde nach dem Übertritt des bisherigen Vorstandes in den Ruhestand am 1. Oktober 1923 aufgelöst und die zu ihr gehörigen Geschäftszweige der Direktion unmittelbar unterstellt.

In der Buchhalterei wurde am 1. Oktober 1923 die Buchführung nach dem Hint-Durchschreibeverfahren zunächst versuchsweise eingerichtet. Statt der bisherigen großen Kontenbücher werden handliche Grundbücher und Kontenkarten benutzt. Grundbuchung und Übertragung auf die Kontenkarte erfolgen in einem Zuge mit Durchschreibung. Das neue Verfahren bietet gute Kontrolleinrichtungen, die Möglichkeit besserer Arbeitsteilung und schnelleren Rechnungsabschlusses. Auch die laufende Rechnungsprüfung kann ohne Störung des Kontenführers infolge der monatlich wechselnden Kontenkarten und Grundbücher durchgeführt werden.

## 2. Betrieb.

Zur Anpassung an den von Woche zu Woche verminderten Verkehr mußte der Betrieb erheblich eingeschränkt und die Linienführung verschiedentlich geändert werden. Weitere Verminderung der Betriebskosten wurde in der Ausdehnung des Einmannwagenbetriebes gesucht. Im einzelnen ist darüber folgendes zu erwähnen:

Ab 8. Mai 1923 wird die Linie 2: Blasewitz—Postplatz—Schlachthof zum Teil als Einmannlinie betrieben.

Die Linien 3: Neustädter Bahnhof—Barbarossaplatz—Altenberger Straße, 23: Pfortenhauerstraße—Hauptbahnhof—Postplatz—Bergmannstraße und 26: Rundbahn (Hauptbahnhof—Neustädter Bahnhof—Hauptbahnhof) werden eingezogen und durch die neue Linie 8: Altenberger Straße—Neustädter Bahnhof—Altenberger Straße ersetzt.

Von der Linie 10: Ubigau—Schnorrstraße—Franklinstraße wird der Streckenteil Hauptbahnhof—Schnorrstraße—Franklinstraße außer Betrieb gestellt; jedoch fahren die Wagen der verkürzten Linie nachmittags mit Rücksicht auf die Ausstellung bis Stübelpatz.

Zwischen Postplatz—Bergmannstraße bzw. Toltewitz wird eine Einmann-Zwischenlinie 19 neu errichtet.

Am 17. Mai 1923 wird die Ausstellungs-Sonderlinie A: Neustädter Bahnhof—Johann-Georgen-Allee mit Einmannwagen in Betrieb genommen.

Vom 7. bis mit 15. Juli 1923 waren die Vogelwiesen-Sonderlinien

I: Straßenbahnhof Pfortenhauerstraße—Hauptbahnhof—Postplatz—Neubertstraße und

II: Vogelwiese—Neustädter Bahnhof

wie alljährlich in Betrieb.

Am 6. August 1923 wird die Ausstellungs-Sonderlinie A: Neustädter Bahnhof—Johann-Georgen-Allee wieder eingestellt.

Am 27. September 1923 wird die Linie 2: Schlachthof—Blasewitz eingezogen.

Die Linie 10: Ubigau—Hauptbahnhof—Ausstellung verkehrt nicht mehr bis Ausstellung—Stübelpatz sondern nur bis Hauptbahnhof.

Die Linie 11: Nürnberger Straße—Bühlau wird um die Strecke Nürnberger Straße—Hauptbahnhof verkürzt.

Der Betrieb der Linie 17: Mitten—Gottleubaer Straße wird eingestellt.

Die Linie 18: Postplatz—Lochwitz wird als Ersatz für Linie 2 bis Schlachthof verlängert.

Die Linie 20: Pfortenhauerstraße—Altcotta wird vom Rathenauplatz nicht mehr nach Pfortenhauerstraße, sondern durch die Pillnitzer Straße usw. bis Bergmannstraße geführt.

Die Linie 22: Habsburgerstraße—Altenberger Straße erhält vom Pirnaischen Platz ihre frühere Führung über Stübelpatz und Fürstenstraße bis Barbarossaplatz mit der Endhaltestelle Altenberger Straße wie bisher. Die Strecke Barbarossaplatz—Endhaltestelle Blasewitz wird im Pendelverkehr durch Einmannwagen bedient, der in verkehrstarken Tageszeiten bis Postplatz ausgedehnt wird.

Am 26. November 1923 wird der Streckenteil Hohe Brücke—Kädnitz der Linie 6: Kädnitz—Wilder Mann eingezogen. Die Wagen fahren dafür durch die Bismardstraße bis Hauptbahnhof (Bismardplatz).

Die Linie 8: Altenberger Straße—Neustädter Bahnhof—Altenberger Straße wird vormittags und abends nur bis Bergmannstraße geführt.

Die Linie 10: Ubigau—Hauptbahnhof wird als Einmannlinie nur zwischen Ubigau und Mitten betrieben.

Der Streckenteil Neustädter Bahnhof—Hauptbahnhof der Linie 11 wird außer Betrieb gesetzt.

Die Linie 18: Lochwitz—Schlachthof endet wieder am Postplatz (Zwingerstraße). Für die ausfallende Strecke bis Schlachthof wird die Pendellinie 2: Postplatz—Schlachthof eingerichtet, die an Schachttagen bis Stübelpatz geführt wird.

Die Linie 20: Altcotta—Bergmannstraße verkehrt nur noch abends zwischen Altcotta—Rathenauplatz; die Reststrecke bis Bergmannstraße wird eingezogen.

Am 3. Dezember 1923 wird die Staatslinie Cotta—Cosselbaude stillgelegt und der Durchgangsverkehr der Linien Postplatz—Lochwitz und Lochwitz—Pillnitz aufgehoben.

Damit endeten die Betriebseinschränkungen. Im neuen Jahre machte sich die Marktstabilisierung sehr bald in einer Zunahme der Fahrgäste und demzufolge in einer Belebung des Betriebes bemerkbar. Im einzelnen ist das aus folgenden Änderungen der Linienführung zu erkennen:

Am 11. Januar 1924 werden die Behelfslinie 2: Schlachthof—Postplatz und die Einmann-Sonderlinie 22: Postplatz—Blasewitz zur alten Linie 2: Blasewitz—Schlachthof vereinigt.

Die Linie 6: Wilder Mann—Hauptbahnhof wird wieder bis Räcknitz geführt.

Die Linie 8: Altenberger Straße—Neustädter Bahnhof—Bergmannstraße verkehrt wieder während des ganzen Tages bis Altenberger Straße, anstatt nur bis Bergmannstraße.

Die Linie 10 wird wieder in ganzer Länge von Abigau bis Hauptbahnhof über Marienbrücke—Postplatz in Betrieb gesetzt.

Die Linie 20 endet abends nicht mehr am Rathenauplatz, sondern verkehrt den ganzen Tag bis zur Gottleubaer Straße.

Am 22. Januar 1924 wird die Linie 11: Bühlau—Neustädter Bahnhof wieder bis Hauptbahnhof verlängert.

Am 1. Februar 1924 wird die Linie 17 zwischen Neustädter Bahnhof und Bergmannstraße wieder in Betrieb genommen.

Die Linie 8 wird zwischen Hauptbahnhof und Fürsten-/Dürerstraße durch eine Sonderlinie verstärkt.

Am 15. Februar 1924 wird unter Wegfall der Sonderlinie Hauptbahnhof—Fürsten-/Dürerstraße die Linie 10: Abigau—Hauptbahnhof wieder ab Hauptbahnhof bis Pfotenhauer-/Fürstenstraße verlängert.

Die Linie 11: Bühlau—Hauptbahnhof wird wieder bis zur Nürnberger Straße geführt.

Vom 22. Februar 1924 an endet die Linie 17: Bergmannstraße—Neustädter Bahnhof nicht mehr am Neustädter Bahnhof, sondern es wird wieder bis Mickten durchgefahren.

Die Betriebsleistungen und Betriebsergebnisse sind in den Anlagen I—V zahlenmäßig angegeben.

Zusammengefaßt stellen sie sich folgendermaßen dar:

	Rechnungsjahr 1922			Rechnungsjahr 1923		
	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Einnahme M.	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Einnahme M.
<b>A. Eigene Linien</b>						
Stadtlinien . . . . .	24 817 099	106 354 594	2 906 807 833	19 352 590	79 274 899	4 050 920 624 002 727 570
Dresdner Vorortsbahn . . . . .	285 992	1 143 985	13 214 543	244 416	597 013	24 976 249 210 980 060
Bergbahnen . . . . .	53 797	1 074 992	7 894 981	44 074	526 612	12 673 286 916 475 510
Stadt zuf.	25 156 888	108 573 571	2 927 917 357	19 641 080	80 398 524	4 088 570 160 130 183 140
<b>B. Fremde Linien</b>						
Staatslinien . . . . .	1 675 209	5 525 121	101 092 612	996 458	2 528 480	179 838 310 923 939 112
Polschitz—Pillnitz . . . . .	285 277	1 016 343	24 326 272	186 354	608 036	29 476 015 536 027 770
Fremde Linien zuf.	1 960 486	6 541 464	125 418 884	1 182 812	3 136 516	209 314 326 459 966 882
<b>Insgesamt</b>	<b>27 117 374</b>	<b>115 115 035</b>	<b>3 053 336 241</b>	<b>20 823 892</b>	<b>83 535 040</b>	<b>4 297 884 486 590 150 022</b>

Die relativen Unterschiede betragen hiernach:

	Auf den Stadtlinien im Rechnungsjahre 1922 gegen 1921		Auf den fremden Linien im Rechnungsjahre 1922 gegen 1921	
	1923 gegen 1922	1923 gegen 1922	1923 gegen 1922	1923 gegen 1922
In den Wagenkilometern . . . . .	— 7,00 %	— 21,93 %	— 25,56 %	— 39,67 %
In den beförderten Personen . . . . .	— 17,36 %	— 25,95 %	— 28,43 %	— 52,05 %

## 3. Personal.

Personalbestand am 31. März 1924:

2 010 Beamte,  
41 Angestellte und  
971 Arbeiter, nämlich

	Arbeiter	Arbeiterinnen	zusammen
Hofarbeiter . . . . .	112	22	134
Streckenarbeiter . . . . .	352	—	352
Werkstattarbeiter . . . . .	420	2	422
Arbeiter im Fahrdienst . . . . .	63	—	63

3 022 Gesamtbelegschaft,

w. o.

das bedeutet gegenüber der Gesamtbelegschaft vom 31. März 1923 von 3 204 eine Abnahme von 182 Mann = 5,67 %. Die Steigerung der Arbeiterzahl von 953 am 31. März 1923 auf 971 am 31. März 1924 (= rund 1,9 %) ist darauf zurückzuführen, daß im Fahrdienst künftig ebenfalls Arbeiter, nicht mehr Beamte — wie bisher — neu eingestellt werden.

Die Verdichtung der Wagenfolge und die Wiedereröffnung stillgelegter Streckenteile gegen Ende der Berichtszeit machten die Einstellung von 63 solcher Arbeiter für den Fahrdienst erforderlich. Außerdem war zur Bewältigung des vermehrten Verkehrs an Sonn- und Feiertagen eine größere Anzahl Sonntags-Aushilfs-Schaffner einzustellen.

Als Saisonarbeiter bei Gleisbauarbeiten waren zu Ende des Berichtsjahres 215 Mann beschäftigt, die in den obigen Ziffern nicht eingerechnet sind, weil sie nach Beendigung der Bausaison wieder entlassen werden.

Infolge der Personal-Abbau-Berordnung sind in den einstweiligen Ruhestand versetzt bzw. entlassen worden

3 techn. Angestellte und  
274 Beamte,

und zwar

1 Stadtamtsbaurat,  
1 Stadtgenieur,  
1 Stadttechniker,  
1 Oberwerkmeister,  
2 Stadtwerkmeister,  
1 Bahnhofs-Verwalter,  
3 Bahnhofs-Oberassistenten,  
3 Bahnhofs-Assistenten,  
5 Kassen-Assistenten,  
2 Oberkontrolleure,  
8 Betriebskontrolleure,  
1 Gleisbauoberaufseher,  
5 Wagenmeister,  
1 Fundschachenverwalterin,  
1 Pförtner,  
238 Oberschaffner, Schaffner, Oberführer und Streckenwärter,  
274 w. o.

Von diesen wurden infolge der Betriebszunahme gegen Ende des Jahres

162 Oberschaffner, Schaffner usw.

vorübergehend wieder angenommen. Diese Zahl ist in dem eingangs angegebenen Personalbestand mit enthalten.



## 4. Grundbesitz

nach dem Stande vom 31. März 1924.

Ortsteil	Areal			Anzahl der eingestellten		Zahl der Mietwohnun- gen einschl. der Verwalter- wohnungen
	bebaut für Betriebs- zwecke qm	nur für Wohnzwecke qm	un- bebaut qm	Motor- wagen	Anhänge- wagen	
Bühlau . . . . .	15 380	—	—	19	30	5
Gohlis . . . . .	—	—	16 834	7	8	—
Johannstadt . . . . .	11 960	—	5 510	101	75	—
Leuben . . . . .	4 210	—	—	14	—	—
Löbtau . . . . .	—	5 230	—	—	—	56
Lochwitz . . . . .	12 140	5 280	46 380	6	2	8
Mickten . . . . .	11 240	—	—	105	85	6
Naußlitz . . . . .	10 280	—	12 403	64	70	17
Neugruna . . . . .	12 220	—	—	73	29	2
Plauen . . . . .	—	—	6 890	—	—	—
Reid . . . . .	6 640	—	—	10	17	1
Striesen . . . . .	—	11 980	—	—	—	22
Tolkewitz . . . . .	16 610	—	70 110	93	127	29
Trachenberge . . . . .	18 980	870	—	114	56	14
Wilsdruffer Vorstadt	—	—	7 070	—	—	—
Friedrichstadt . . . . .	—	—	—	6	16	—
Niederjedlitz u. Dobritz	—	—	6 590	—	—	—
Zusammen:	119 660	23 360	171 787	612	515	160

## 5. Bahnanlagen, Oberleitung, Hochbauten.

Im Rechnungsjahr 1923 wurden umgebaut 7,003 km einfaches Gleis.

Der Bestand an Bahnanlagen stellte sich am Ende der Berichtszeit folgendermaßen:

	Eigene Anlagen km	Erpachtete Anlagen km	Dem Staatsfiskus oder dem Gemeindeverband gehörige Anlagen km	Anlagen für Güterverkehr im öffentlichen Verkehrsraum km	Güterverkehr auf Grund und Boden der Anschlußnehmer km
Bestand am 1. 4. 23 .	250,259	0,592	55,238	3,125	1,909
Zugänge bis 31. 3. 24	0,049	—	—	—	—
Zusammen	250,308	0,592	55,238	3,125	1,909
Abgänge bis 31. 3. 24	0,022	—	—	—	—
Bestand am 31. 3. 24	250,286	0,592	55,238	3,125	1,909

Infolge der fortschreitenden Geldentwertung mußten zahlreiche notwendige Gleisbauten zurückgestellt werden. Das Bestreben richtete sich daher darauf, durch Einführung neuzeitlicher Arbeitsmethoden die bestehenden Gleisanlagen möglichst lange zu erhalten. Hierbei wurde die elektrische Lichtbogen-Schweißung erfolgreich angewendet. Es wurden zahlreiche Herzstücke, Weicheneingänge, Gleisbögen usw., welche in ihrem Gefüge gelockert oder im Betriebe stark abgenutzt worden waren, mit Elektrodenmasse teils neu verschweißt, teils aufgeschweißt.

Das Verfahren hat sich bis jetzt sehr gut bewährt und machte viele Straßenaufbrüche und Erneuerungen von Gleiskonstruktionen entbehrlich. Ferner sind erstmalig auf einer größeren Strecke nach vorherigen eingehenden Versuchen die Schienen auf elektrischem Wege durch Gaschennahtschweißung an den Stößen verbunden worden. Dieses Verfahren ist ebenfalls in bezug auf Billigkeit und Haltbarkeit als ein Fortschritt zu bezeichnen.

Um obige Arbeiten durchzuführen, wurden 2 neue fahrbare Schweißgeneratoren angeschafft und eine Anzahl Spezialarbeiter ausgebildet.

Auch im übrigen wurde nach Möglichkeit der Handbetrieb in den Gleisbauwerkstätten und beim Streckenbau durch maschinelle Einrichtungen ersetzt, sodaß das Hämmern, Schleifen, Nieten, Bohren usw. von Stahl und Eisen jetzt fast ausschließlich durch kleine Motoren und Luftwerkzeuge erfolgt.

Mit Wirkung vom 1. April 1923 sind die bisher im Eigentum und unter Verwaltung des städtischen Betriebsamtes stehenden Straßenbahn-Oberleitungsanlagen nebst Speise- und Rückleitungstabel in das Eigentum und die Verwaltung der Straßenbahn übergegangen. Die Straßenbahn hat dafür eine Anleihschuld der städtischen Elektrizitätswerke von 1 239 740 M., nach dem Stande vom 31. März 1923, übernommen. Die Beamten und Arbeiter der bisherigen Abteilung „Oberleitung“ des Betriebsamtes wurden mit übernommen.

Sofort nach Übernahme der Oberleitung wurde die Einführung vollen automobilen Betriebes für die Oberleitungs-Bau- und Revisionswagen an Stelle des bisherigen Pferdebetriebes in die Wege geleitet und zu diesem Zwecke zunächst ein neuer Autoturmwagen beschafft. Auch wurde damit begonnen, die stark abgenutzten Kupferfahrleitungen und ferner diejenigen Eisenleitungen, die als Kriegsmoßnahme an Stelle von Kupferleitungen Verwendung fanden, durch neue Kupferleitungen zu ersetzen. Die volle Durchführung dieser für die Sicherheit des Betriebes und die Herabminderung des Stromverbrauchs notwendigen Maßnahmen wird mehrere Jahre umfassen.

In bezug auf die Hochbauten mußte infolge der Inflationszeit von größeren Ausführungen Abstand genommen werden. Es wurde nur für die Erhaltung des Bestehenden Sorge getragen.

#### 6. Rollendes Material.

- An 16 älteren Personen-Triebwagen wurde der Achsstand auf 2000 mm gebracht,
- 132 Personen-Triebwagen wurden mit Einmann-Wageneinrichtungen ausgerüstet,
- 1 Personen-Triebwagen wurde abgebrochen,
- 4 Personen-Triebwagen sind als Lokomotive für Güterzwecke der Bauabteilung überwiesen worden,
- 20 ältere Personen-Anhängewagen wurden verkauft,
- 17 ältere Personen-Anhängewagen abgebrochen und die Wagenkästen teilweise verkauft.

Es wurden neu gebaut:

- 1 offener Güter-Triebwagen,
- 2 offene Güter-Anhängewagen unter Verwendung von Fahrgestellen älterer Personen-Anhängewagen,
- 1 zweirädriger Güter-Anhängewagen für Gleisbau,
- 1 Achsbruchwagen,
- 3 Schienenschweißwagen durch Umbau älterer Personen-Anhängewagen.
- 2 kleine offene Güter-Anhängewagen und
- 1 Achsbruchwagen wurden abgebrochen.

Hiernach stellt sich der Bestand an Wagen am 31. März 1924 wie folgt:

##### a) Personenwagen:

- 576 Triebwagen, davon 437 mit Glasvorbau und seitlichem Abschluß,
- 37 ohne Abschluß und
- 102 ohne Glasvorbau,

mit 22 106 Plätzen gegen 580 Triebwagen mit  
22 296 Plätzen am 1. April 1923.

452 Anhängewagen, davon 128 mit Glasvorbau und seitlichem Abschluß,  
2 ohne Abschluß und  
322 ohne Glasvorbau,  
mit 20 330 Plätzen, gegen 489 Anhängewagen mit  
21 850 Plätzen am 1. April 1923.

Dazu kommen weiter:

- 4 Wagen mit 124 Plätzen für die Drahtseilbahn,
- 4 Wagen mit 184 Plätzen für die Schwebebahn.

b) Güterwagen und sonstige Schienenfahrzeuge.

- 19 Güter-Triebwagen,
- 26 Güter-Anhängewagen,
- 4 Lokomotiven für Schweißzüge,
- 8 Schienenfahrzeuge mit Motor-Schneekränen,
- 35 Schienenfahrzeuge ohne Motor, davon 3 Schienenschweißwagen,
- 25 Anhäng-Salzwagen und Schneekränen,
- 7 Achsbruchwagen.

c) Automobile und sonstige Fahrzeuge.

- 1 vierrädriges Personenauto,
- 2 offene Phänomobile für Personenbeförderung,
- 1 geschlossenes Phänomobil für Personenbeförderung,
- 1 geschlossenes Phänomobil für Geldbeförderung,
- 2 Kraftfahräder,
- 1 Autoturmwagen.

Dresden, am 28. Oktober 1924.

**Direktion der Städtischen Straßenbahn.**

Dr. Albrecht.

Rier.

### Betriebsarbeit.

### Zulage I.

	Rechnungsjahr 1922		Rechnungsjahr 1923	
	gegen das Vorjahr ± %	in %	gegen das Vorjahr ± %	in %
Triebwagenkilometer . . . . .	14 102 124	56,06	11 718 455	59,66
Zulagenkilometer . . . . .	11 054 764	43,94	7 922 625	40,34
<b>Zugentkilometer auf</b>	<b>25 156 888</b>	<b>100,00</b>	<b>19 641 080</b>	<b>100,00</b>
Rechnungskilometer (Zulag.-Zug.-Stm. zur Hälfte)	19 629 456	—	15 679 767	—20,12

### Fahrtgäfte.

### Zulage II.

	Rechnungsjahr 1922			Rechnungsjahr 1923		
	gegen das Vorjahr ± %	in % an Fahrst.- Beförderung	Gesamt- Beförderung	gegen das Vorjahr ± %	in % an Fahrst.- Beförderung	Gesamt- Beförderung
<b>A. Personen auf Fahrstühle.</b>						
<b>Tagesverehr:</b>						
auf vollbezahlte Fahrstühle . . . . .	47 183 753	70,00	43,46	34 921 516	68,72	42,56
auf Rinderahrfahrstühle . . . . .	2 846 057	4,23	2,62	1 734 790	3,48	2,16
auf Übergangsfahrstühle . . . . .	1 680 664	2,49	1,55	1 304 471	2,62	1,62
auf Kleinplatzfahrstühle . . . . .	87 463	0,13	0,08	59 780	0,12	0,08
Zugabzahl der Gepäckstücke . . . . .	587 581	0,87	0,54	291 110	0,58	0,36
<b>Nachverehr:</b>						
auf vollbezahlte Fahrstühle . . . . .	587 388	0,89	0,55	379 976	0,78	0,48
auf Übergangsfahrstühle . . . . .	13 585	—	—	7 324	—	—
<b>Verkaufte Fahrstühle zusammen</b>	<b>52 986 491</b>	<b>78,61</b>	<b>48,80</b>	<b>37 998 967</b>	<b>76,30</b>	<b>47,26</b>
Umfahrtgäfte (2. Fahrt) . . . . .	14 420 390	21,39	13,28	11 801 138	23,70	14,68
<b>Summe A</b>	<b>67 406 881</b>	<b>100,00</b>	<b>62,08</b>	<b>49 800 105</b>	<b>100,00</b>	<b>61,94</b>
<b>B. Personen auf Vorzugskarten</b>	<b>38 168 292</b>	<b>—</b>	<b>35,15</b>	<b>29 071 123</b>	<b>—</b>	<b>36,16</b>
<b>Bezahlte Fahrtausweise auf (A + B).</b>	<b>105 575 173</b>	<b>—</b>	<b>97,23</b>	<b>78 871 228</b>	<b>—</b>	<b>98,10</b>
<b>Sternüber:</b>						
C. Sonderwagen-Fahrtgäfte . . . . .	201 015	+ 10,30	0,19	179 677	—10,62	0,22
D. Freikarten-Fahrtgäfte . . . . .	2 797 383	— 23,73	2,58	1 347 619	—51,83	1,68
<b>Fahrtgäfte auf (A + B + C + D)</b>	<b>108 573 571</b>	<b>— 17,36</b>	<b>100,00</b>	<b>80 398 524</b>	<b>— 25,95</b>	<b>1,00</b>

## Betriebs-Einnahmen.

Einnahme aus	Rechnungsjahr 1922			Rechnungsjahr 1923			je Wagenkilometer
	in % an den Betriebs-Einnahmen	in % an den gesamten Einnahmen	je Wagenkilometer	in % an den Betriebs-Einnahmen	in % an den gesamten Einnahmen	je Wagenkilometer	
<b>A. Fahrscheinen.</b>							
Tagesverehr:							
Vollbezahlte Fahrscheine . . . . .	59,36	58,77	1 720 596 262	68,70	67,58	2 763 212 524 192 808 148	151 566 654 920
Kinderfahrcheine . . . . .	1,41	1,40	40 702 832	1,99	1,96	80 156 064 936 144 885	
Übergangsfahrcheine . . . . .	1,49	1,47	43 071 471	1,79	1,76	71 864 058 213 266 339	
Renntaxifahrcheine . . . . .	0,02	0,02	697 945	—	—	15 676 806 284 950	
Gepäckfahrcheine . . . . .	0,52	0,52	15 172 140	0,46	0,45	18 558 300 747 381 967	
Nachtverehr:							
Vollbezahlte Fahrcheine . . . . .	1,85	1,83	53 791 878	1,43	1,41	57 649 189 579 783 573	203 995 441 850
Übergangsfahrcheine . . . . .	0,03	0,03	917 392	0,01	0,01	394 857 462 710 255	
<b>Fahrcheineinnahme Summe A</b>	64,68	64,04	1 874 949 920	74,38	73,17	2 991 850 671 938 380 117	152 326 179 209
<b>B. Vorzugskarteneinnahme Sc. B</b>	33,33	33,00	966 312 795	23,79	23,40	956 739 632 146 946 915	48 711 151 940
<b>B. Vorzugskarteneinnahme (A + B)</b>	98,01	97,04	2 841 262 715	98,17	96,57	3 948 590 304 085 327 032	201 037 331 149
<b>C. Sonderwagen, Güter- und Zeitungsbeförderung, Posttaschen u. Reklameplakaten . . . Summe C</b>	1,99	1,97	57 772 632	1,83	1,80	73 509 498 685 562 312	3 742 640 358
<b>Summe der Betriebseinnahmen (A + B + C)</b>	100,00	99,01	2 899 035 347	100,00	98,37	4 022 099 802 770 889 344	204 779 971 507
<b>D. Kapital-, Miet- und Pachtzinsen und sonstige Einnahmen Sc. D</b>	—	0,33	9 679 907	—	1,28	52 322 931 250 682 708	2 663 953 879
<b>E. Dienstleistungsbeiträge Sc. E</b>	—	0,66	19 202 103	—	0,35	14 147 426 108 611 088	720 297 769
<b>Gesamte Einnahme (A + B + C + D + E)</b>	—	100,00	2 927 917 357	—	100,00	4 088 570 160 130 183 140	208 164 223 155

**Ausgaben nach Abzug der Erstattung aus dem Betriebe fremder Sinnen.**

Anlage IV.

	Rechnungsjahr 1922			Rechnungsjahr 1923		
	in Rechnungs- flonimeter Mk.	% von den gesamten Betriebs- Einnahmen	in Rechnungs- flonimeter Mk.	% von den gesamten Betriebs- Ausgaben	in Rechnungs- flonimeter Mk.	
<b>A. Kleine Betriebsausgaben.</b>						
1. Gehalte, Löhne, Pensionen, Unterfügungen, Berufsberrungs- beiträge . . . . .	2 370 369 982	66,99	1 341 266 687 976 746 182	32,81	32,80	
2. Stromkosten und Unterhaltung der Stromführungsanlagen . . . . .	746 479 141	21,10	392 019 255 859 403 436	9,59	9,59	
3. Sonstige sachliche Betriebsaus- gaben . . . . .	203 149 732	5,74	198 980 674 739 883 200	4,87	4,87	
4. Abschreibung u. Rückstellungen	167 428 793	4,73	1 936 839 877 482 786 298	47,38	47,37	
Summe A	3 487 427 648	98,56	3 869 106 496 058 819 116	94,65	94,63	
<b>B. Mindere Ausgaben.</b>						
1. Straßenbermungsabgaben u. Eisenern . . . . .	10 430 624	0,29	65 720 357 487 796 317	1,61	1,61	
2. Kapitalzinsen . . . . .	36 276 642	1,03	2 943 306 581 753 763	0,07	0,07	
3. Zuschüsse für die Linie Lofsch- witz-Plittitz (S. m. b. S. . . . .	1 334 031	0,04	—	—	—	
Summe B	48 041 297	1,36	68 663 664 069 550 080	1,68	1,68	
<b>C. Kapitaltilgungen.</b>						
Rückzahlungen von Anleihen S. C	2 769 407	0,08	150 000 000 000 313 944	3,67	3,67	
Summe der Betriebsausgaben (A + B + C)	3 538 238 352	100,00	4 087 770 160 128 683 140	100,00	99,98	
<b>D. Einnahmen = Mindernde der Stadtgemeinde.</b>						
Allgemeiner städtischer Saushalt	3 000 000	—	800 000 001 500 000	—	0,02	
Überfuhrfonds . . . . .	—	—	—	—	—	
Fonds zur Durchführung des Bes- bauungsplanes . . . . .	75 000	—	—	—	—	
Summe D	3 075 000	—	800 000 001 500 000	—	0,02	
<b>Ausgaben und die Überführungen an den allgemeinen städti- schen Saushalt zusammen (A + B + C + D)</b>	3 541 313 352	—	4 088 570 160 130 183 140	—	100,00	
Gegenüberstellung:						
Einnahmen . . . . .	2 927 917 357	—	4 088 570 160 130 183 140	—	—	
Ausgaben . . . . .	3 541 313 352	—	4 088 570 160 130 183 140	—	—	
Überfuhr . . . . .	—	—	—	—	—	
Gehbetrag . . . . .	613 395 995	—	—	—	—	

## Verhältniszerte.

## Anlage V.

	Rechnungs- jahr 1922	Rechnungsjahr 1923
1. Fahrgäste auf einen Wagenkilometer (Umsteiger doppelt gezählt) $\left(\frac{\text{Anlage II A} + \text{B} + \text{C} + \text{D}}{\text{Wgkm.}}\right)$ . . . . .	4,34	4,09
2. Durchschnittseinnahme aus einem Fahrchein $\left(\frac{\text{Anlage III A}}{\text{Anlage II A}}\right)$	35,38	78 735 052 768
3. Durchschnittseinnahme aus der Fahrt eines Fahrcheinpassagiers (Umsteiger demnach doppelt gezählt) $\left(\frac{\text{Anlage III A}}{\text{Anlage II A}}\right)$ . . . . .	27,82	60 077 196 061
4. Durchschnitts-Fahrgeldeinnahme aus der Fahrt eines zahlenden Fahrgastes überhaupt (Umsteiger doppelt, Kartenfahrgäste bei jeder Fahrt auf einer Linie einmal gezählt) $\left(\frac{\text{Anlage III A} + \text{B}}{\text{Anlage II A} + \text{B}}\right)$	26,91	50 063 760 946
5. Durchschnitts-Gesamteinnahme von einem zahlenden Fahrgast (Umsteige- und Kartenfahrgäste wie bei 4 gezählt) $\left(\frac{\text{Anlage III A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} + \text{E}}{\text{Anlage II A} + \text{B} + \text{C}}\right)$ . . . . .	27,68	51 720 725 527
6. Durchschnitts-Betriebsausgabe für einen Fahrgast $\left(\frac{\text{Anlage IV A}}{\text{Anlage II A} + \text{B} + \text{C}}\right)$ . . . . .	32,97	48 944 493 375
7. Durchschnitts-Gesamtausgabe für einen Fahrgast $\left(\frac{\text{Anlage IV A} + \text{B} + \text{C}}{\text{Anlage II A} + \text{B} + \text{C}}\right)$ . . . . .	33,45	51 710 605 457
8. Gesamt-Einnahme auf einen Wagenkilometer $\left(\frac{\text{Anlage III A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} + \text{E}}{\text{Wgkm.}}\right)$ . . . . .	116,39	208 164 223 155
9. Gesamt-Einnahme auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Anlage III A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} + \text{E}}{\text{Rehkm.}}\right)$ . . . . .	149,16	260 754 522 699
10. Gesamt-Ausgabe auf einen Rechnungskilometer $\left(\frac{\text{Anlage IV A} + \text{B} + \text{C} + \text{D}}{\text{Rehkm.}}\right)$ . . . . .	180,41	260 754 522 699
11. Betriebs-Koeffizient $\left(\frac{\text{Anlage IV A} \cdot 100}{\text{Anlage III A} + \text{B} + \text{C} + \text{D} + \text{E}}\right)$ . . . . .	119,11	94,63

## Gewinn- und Verlust-Konto

Soll

		Papiermark	
1924			
März 31.	Saldo-Vortrag: Betriebsverluste a. d. Jahren 1919, Titel 1920 und 1922 . . . . .	637 664 854	—
11—21:			
	A. Persönliche Leistungen:		
a <sup>1</sup> )	Befoldungen . . . . .	931 123 235 279 929 385	—
a <sup>2</sup> )	Löhne . . . . .	347 809 988 303 182 862	—
b)	Kranken-, Invaliden-, Unfall- und Angestellten-Ver- sicherung . . . . .	20 375 712 352 013 060	—
c)	Unterstützungen an Beamte, Arbeiter usw. . . . .	150 000 090 042 940	—
d)	Reisekosten und ähnliche Vergütungen . . . . .	40 600 017 299 310	—
e)	Ruhegehälter und Ruhestandsunterstützungen . . . .	112 769 569 172 850 149	—
f)	Lohn oder sonstige Vergütung für persönliche Leistun- gen Dritter . . . . .	1 735 915 880 447 093	—
	B. Sachleistungen:		
g)	Fahrscheine, Drucksachen, Bücher, Schreibbedürfnisse usw. . . . .	17 040 666 920 971 850	—
h)	Bau- und Betriebsstoffe einschl. Kohlen, Gas, Wasser	85 342 805 644 451 616	—
i)	Elektrischer Strom für Kraft und Beleuchtung . . . .	373 869 107 203 326 687	—
k)	Lieferungen oder Leistungen Dritter . . . . .	63 225 027 080 575 510	—
l)	Postgeld, Fernspreckgebühren, Bekanntmachungskosten, Mitgl.-Beiträge und allgem. Unkosten . . . . .	7 285 092 234 084 612	—
m)	Miet- u. Pachtzinsen, Brückenzölle u. Bezeigungsgelder	6 039 700 564 955 876	—
n)	Feuer- und Diebstahl-Selbstversicherung . . . . .	7 951 720 000 000 000	—
o)	Haftpflichtversicherung . . . . .	22 075 426 005 315 414	—
p)	Allgem. Kostenbeitrag an die Stadtverwaltung . . . .	500 000 005 000 000	—
	C. Rückstellungen:		
q)	Rückstellungen für Erneuerung der Sachwerte . . . .	1 962 637 267 482 786 298	—
r)	Rückstellungen für den Reservefonds . . . . .	—	—
	D. Kapitalzinsen und Tilgungen:		
s)	Zinsen von Anleihen und anderen Schulden . . . .	2 970 596 581 753 763	—
t)	Tilgungen von Anleihen und sonstigen Schulden . . .	150 000 000 000 313 944	—
	E. Allgemeine Oblasten:		
u)	Steuern und Abgaben einschl. Verkehrssteuer . . . .	65 730 417 487 796 317	—
v)	Abgaben von den Bahneinnahmen an die Stadtverwal- tung . . . . .	800 000 001 500 000	—
w)	Zuschüsse für die Linie Loschwitz—Pillnitz G. m. b. H.	—	—
		4 179 472 848 946 261 540	—





## Bilanz am

## Vermögen.

	Papiermark	
Grundstücke . . . . .	3 617 838	—
Gebäude einschl. Dampfheizungs-Anlagen . . . . .	8 517 462	—
Kleinwohnungshäuser a. d. Bünaustraße . . . . .	302 381	—
Berggasthaus Loschwitzhöhe: Grundstück . . . . . 83 500.—	} 234 226	—
Gebäude . . . . . 150 113.—		
Geräte . . . . . 613.—		
Bahnanlagen für den Betriebsdienst . . . . .	267 397 312 092 620	—
Bahnanlagen für den Güterverkehr . . . . .	6 753 512	—
Wagen für den Betriebsdienst . . . . .	751 701 164 364 874	—
Wagen für den Güterverkehr . . . . .	460 600 225	—
Stromzuführungs- und Beleuchtungsanlagen . . . . .	8 462 060 002 035 690	—
Bekleidungen und Ausrüstungen . . . . .	366 306	—
Maschinenanlagen . . . . .	3 703 167 771 692 045	—
Geräte und Werkzeuge . . . . .	8 395 990 137 785 940	—
Kraftwagen . . . . .	20 695	—
Wertpapiere . . . . .	3 087 000 000 003 427	—
Kassenbestand . . . . .	186 887 920 000 000 000	—
Wertbestände f. d. geplante Leubener Güterstraßenbahn . . . . .	37 367	—
Vorräte an Betriebs- und Baustoffen . . . . .	184 763 260 000 000 000	—
Darlehn an die Stadthauptkasse . . . . .	1 007 476 490 000 000 000	—
Kontorrent-Guthaben bei der Stadthauptkasse . . . . .	213 658 710 000 000 000	—
Versehiedene Guthaben . . . . .	279 542 410 000 000 000	—
Stammeinlage u. Darlehn a. d. Kraftverk.-Ges. Freistaat Sachj.	5 600 000	—
Stammeinlage u. Darlehn a. d. Straßenbahn Loschw.—Pilsnitz G. m. b. H. . . . .	8 482 700 006 441 667	—
Rückerstattungsansprüche auf vorschußw. gezahlte Anliegerbeitr.	31 554	—
Berechtigenswert . . . . .	20 622 656	—
	<b>1 905 478 806 901 120 485</b>	—

Dresden, am 10. Juli 1924.

Direktion der

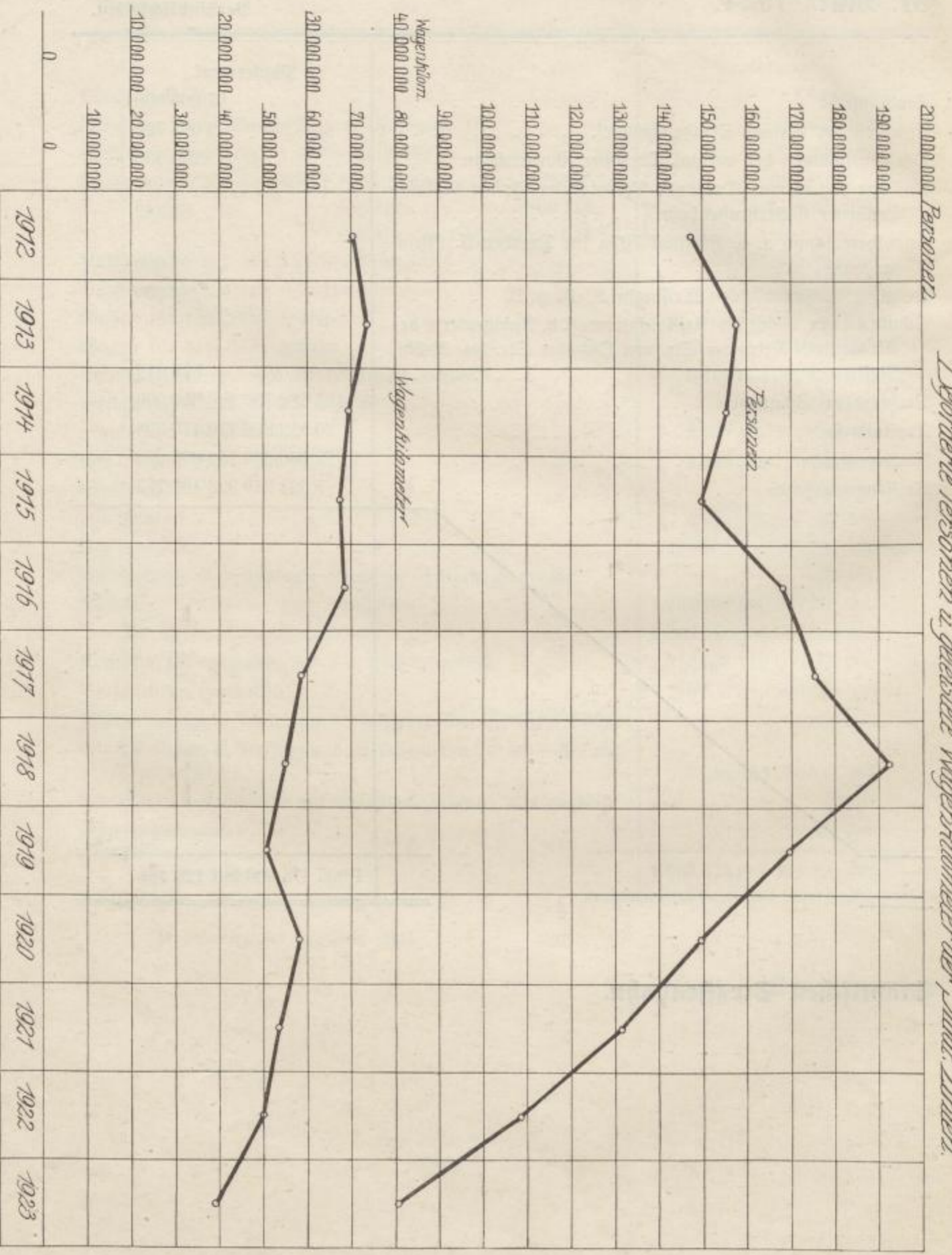
31. März 1924.

Verbindlichkeiten.

	Papiermark	
Stadtanleihe . . . . .	67 906 060	—
Anleihen der vormal. Straßenbahnges. . . . .	3 064 700	—
Darlehensschulden der vormal. Dresdner Vorortsbahn . . . . .	284 530	—
Rücklage der vormal. Dresdner Vorortsbahn für die geplante Leubener Güterstraßenbahn . . . . .	89 842	—
Hypothekenschuld a. d. Flurstück 707a für Dresden-A. (Prin- zenstraße) . . . . .	27 930	—
Desgl. a. d. Grundstücken Geisingstr. 8, 10 u. 12 . . . . .	84 200	—
Schuld an den Staat als Restkaufsumme f. d. Anlagewerte des Streckenteils Leipziger Str. von Oschager Str. bis Strbfh. Mitten . . . . .	826 019	—
Verschiedene Schulden . . . . .	105 280 790 000 000 000	—
Kapitalkonto . . . . .	20 812 866 750 470 598	—
Rücklagenfonds . . . . .	1 772 060 930 154 899 829	—
Versicherungsfonds . . . . .	7 324 219 923 466 777	—
	<hr/>	
	1 905 478 806 901 120 485	—

Städtischen Straßenbahn.

*Deförderte Personen u geleistete Wagenkilometer der Städt. Linien.*









Buchdruckerei der Dr. Güntherschen Stiftung,  
Dresden.