

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

4. Straßenbahn und Autobusbetrieb

[urn:nbn:de:bsz:31-221106](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-221106)

Daß trotz der ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse noch eine Zunahme des Stromverbrauchs bei den Kleinabnehmern zu verzeichnen war, ist außer den verbenden Tarifen auch auf eine rege Werbetätigkeit zurückzuführen. Durch persönliche Beratung der Abnehmer über Tarife, über Preis, Stromverbrauch und Handhabung der elektrischen Geräte suchte die Werbeabteilung das Interesse der Kunden an der Elektrizität als zweckmäßige und wirtschaftliche Energieform für den Haushalt zu gewinnen und zu erweitern. Wie auch in den übrigen Jahren, nur den Verhältnissen entsprechend in kleinerem Rahmen, nahm sich die Werbung im Berichtsjahr bestimmte Arbeitsgebiete vor, die dann mit besonderem Eifer und Gründlichkeit behandelt wurden.

So wurde durch fünf in Handwerkskreisen gehaltene Vorträge auf die Notwendigkeit zweckmäßiger Werkstätten- und Arbeitsplatzbeleuchtung hingewiesen. In einer gut besuchten Gärtnerversammlung empfahl man die Anwendung elektrischen Stromes für Frühbeetbeheizung und künstliche Beleuchtung in Treibhäusern. Im Verfolg dieser Anregung wurden zwei Versuche praktisch durchgeführt, die einen guten Dauererfolg versprachen. Ein öffentlicher Vortrag sollte über die jeweiligen Vorteile der einzelnen Stromtarife neuerdings aufklärend wirken. Gefördert wurde die Werbung durch das Teilzahlungsgeschäft, das ja den Abnehmern den Bezug von Elektrogeräten außerordentlich erleichtert und das auch dem Elektrizitätswerk jeweils einigen Vorteil bringt. So wurden im Berichtsjahr 224 Anträge mit 23 130 *RM* zu 10 Raten und 148 Anträge mit 19 866 *RM* zu 22 Raten, zusammen 372 Anträge mit 42 996 *RM* genehmigt.

Da die Gesamtabgabe um 10 v. H. gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist, mußten natürlich auch die Einnahmen aus dem Stromverkauf geringere sein, zumal die Tarife gleich geblieben waren. Doch haben sich die Einnahmen nicht in gleichem Maße wie die Stromabgabe vermindert, da die mit Beginn des Betriebsjahres eingeführte Zählermiere wieder einen Teil des Einnahmeausfalles auszugleichen vermochte. So betrugen die Gesamteinnahmen 4 731 401,49 *RM* gegenüber 4 834 871,33 *RM* im Jahre 1929. Die allgemeine Stromabgabe erbrachte 3 727 092 *RM*, die Abgabe an die Straßenbahn 316 720 *RM*, an den Rheinhafen 134 827 *RM*, an sonstige städtische Anstalten 202 949 *RM*; zusammen wurden 4 381 588 *RM* aus der Stromabgabe erzielt. Aus der Zählermiere wurden 210 803 *RM* Erlöst. Die sonstigen Einnahmen ergaben 139 011 *RM*.

Die Ausgaben für Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung waren infolge der kleineren Erzeugung natürlich auch etwas geringer. Sie betrugen 2 112 449,42 *RM* gegen 2 266 275,25 *RM* im Vorjahr. Dagegen hat sich der Schuldendienst (Verzinsung und Tilgung) infolge erhöhter Anlagewerte (Kabelverlegung nach Bulach und Rüppurr, Gleichrichterstation Mörsch) von 559 900 *RM* auf 730 960 *RM* vermehrt. Auch die Rücklagen in den Erneuerungsfonds wurden etwas stärker dotiert mit 310 520 *RM* gegen 302 420 *RM* im Vorjahr; sie betrugen aber auch jetzt nur etwas über 30 v. H. der buchmäßigen Abschreibungen. Die Gesamtleistungen an die Stadthauptkasse waren trotz des Rückganges im Abfah um 9,9 v. H. mit 1 457 361,99 *RM* gegen 1 518 654,17 *RM* nur um 4,0 v. H. geringer als im Vorjahr. Von ihnen entfielen 420 400 *RM* auf die Werksmiete, 480 000 *RM* auf die Straßenbenützungsabgabe, 414 521,99 *RM* auf den Netto-Einnahmeüberschuß, 50 000 *RM* auf den Anteil am Hauptverwaltungsaufwand, 92 440 *RM* auf den Anteil am Aufwand der Stadt für Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung. Ferner wurden aus Wirtschaftsmitteln Werkserneuerungen im Betrage von 120 110,08 *RM* durchgeführt und elektrischer Strom für Zwecke der Straßenbeleuchtung im Werte von 87 588,28 *RM* kostenlos abgegeben.

In Anbetracht der Wirtschaftslage im Jahre 1930 kann das finanzielle Ergebnis des Elektrizitätswerkes als günstig bezeichnet werden.

Beim Elektrizitätswerk waren am 31. März 1931 47 technische und 5 Verwaltungsbeamte und 123 Arbeiter beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahr verminderte sich die Zahl der technischen Beamten um 1, der Arbeiter um 3.

4. Straßenbahn und Autobusbetrieb.

Wie sämtliche Verkehrseinrichtungen, so wurde auch die Straßenbahn und der Omnibusbetrieb der Stadt Karlsruhe infolge der Wechselwirkungen zwischen Wirtschaft und Verkehr im Berichtsjahre 1930 von der wirtschaftlichen Notlage sehr schwer betroffen. Da die Straßenbahnen in guten Zeiten von einem großen Teil der Fahrgäste nur aus Bequemlichkeit benutzt werden, so ist bei ihnen in Zeiten ungünstiger

Wirtschaftslage der Ausfall an beförderten Personen und damit an Einnahmen besonders hoch. Die Abführung der im Voranschlag vorgesehenen Sätze für den Kapitaldienst und für den Erneuerungsfonds war daher nach Lage der Verhältnisse nur dadurch möglich, daß die Stadthauptkasse einen Zuschuß in Höhe von 201 104 RM leistete.

Die Gesamteinnahmen aus dem Straßenbahn- und Autobusbetrieb fielen von 5 166 854,90 RM im Vorjahr auf 4 795 723,66 RM, d. i. 7,18 v. H., die Gesamteinnahmen einschließlich aller Nebeneinnahmen gingen um 7,37 v. H. zurück. Die Zahl der beförderten Personen sank von 38 668 181 auf 35 351 982; entsprechend dieser gesunkenen Personenzahl wurde die Verkehrsleistung, vornehmlich in dem Mitführen von Anhängewagen, herabgesetzt, da man an der Motowagendichte Verschlechterungen nicht eintreten lassen wollte.

Der Rückgang in den Einnahmen zeigte sich in erheblichem Maße bei den Benützern der Fahrscheine, da unter diesen hauptsächlich die Bequemlichkeitsfahrer zu suchen sind; der Ausfall beträgt hier 10,9 v. H. Der Hundertsatz der auf Einzelfahrscine beförderten Personen ist gegenüber dem Vorjahr etwas gestiegen, von 33,21 v. H. auf 35,41 v. H. Das Verhältnis der Fahrgäste mit Einzelfahrscinen und derjenigen mit Fahrscinheften hat sich aber, gemessen an der Einnahme, gegenüber früheren Jahren stark verschoben. Im Jahre 1924 betrug der Erlös aus Einzelfahrscinen noch 49 v. H., aus Fahrscinheften 41,07 v. H., aus sonstigen Fahrtausweisen 9,93 v. H. der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr, im Wirtschaftsjahre 1930 35,41 v. H. aus Einzelfahrscinen, 51,7 v. H. aus Heften, 12,89 v. H. aus sonstigen Fahrtausweisen. Im letzten Jahre vor Kriegsausbruch machten die Einnahmen aus dem Barverkehr ohne Ermäßigung noch 71,9 v. H. der Fahrgeldeinnahmen aus.

In der Zahl und Führung der im Betriebe befindlichen Linien änderte sich im Berichtsjahre nichts, auch die Verkehrsdichte mit $7\frac{1}{2}$ Minuten auf den Stadtlinien blieb bestehen.

Im Wirtschaftsjahre 1930 betrug die Zahl der gefahrenen Straßenbahn-Triebwagenkilometer 5 219 571 gegen 5 233 794 im Vorjahre. Die Abnahme belief sich auf 0,27 v. H. gegenüber 1929. Stärker in Erscheinung trat der Rückgang in der Zahl der gefahrenen Straßenbahn-Beiwagenkilometer mit 3 709 883 gegen 3 922 453 im Vorjahr = um 5,41 v. H. Autobus-Triebwagenkilometer nach Rüppurr wurden 285 777 gefahren, im Vorjahre 275 266, nach dem Weiherfeld 71 747 gegen 46 328 im Vorjahre. Nach Rüppurr war eine Steigerung der Fahrleistungen um 3,81 v. H., nach dem Weiherfeld um 54,86 v. H. zu verzeichnen.

Insgesamt legten Straßenbahn und Autobus im Wirtschaftsjahre 1930 9 286 978 km zurück, im Wirtschaftsjahre 1929 9 477 841 km. Der Rückgang des Jahres 1930 gegenüber 1929 betrug 2,01 v. H. In der Zahl der Rechnungskilometer, wobei ein Beiwagen zu $\frac{1}{2}$ Triebwagen gerechnet wird, zeigte sich ein Rückgang von 7 516 609 km auf 7 432 036 km, also um 1,12 v. H.

Während Straßenbahntriebwagen und Beiwagen um 2,48 v. H. verminderte Betriebsleistungen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen hatten, stiegen diejenigen des Autobusbetriebs, sowohl nach Rüppurr wie nach dem Weiherfeld, um zusammen 11,17 v. H.

Die Betriebseinnahmen der Straßenbahn setzten sich zusammen aus Einnahmen für Fahrscine, Fahrscinhefte, Monatskarten, Jahreskarten, Schüler- und Lehrlingskarten, Zwickkarten für städtische Dienststellen und für Kriegsbeschädigte.

Die Einnahmen aus Fahrscinen beliefen sich auf 1 603 200,13 RM, im Vorjahr auf 1 664 787,99 RM; der Rückgang macht 3,69 v. H. gegen das Vorjahr aus. Aus Fahrscinheften wurden 2 442 599,40 RM erlöst, im Jahre 1929 2 741 562,50 RM; die Abnahme gegenüber dem Vorjahre beträgt hier 10,90 v. H. Aus Monatskarten wurden 357 295,50 RM, im Vorjahre 363 287,80 RM vereinnahmt. Der Mindererlös gegenüber 1929 ergibt 1,64 v. H. Aus Jahreskarten wurden 13 350 RM, im Vorjahr 13 460 RM erzielt, was eine Abnahme um 0,81 v. H. bedeutet. Auch bei den Einnahmen aus Schüler- und Lehrlingskarten ist ein beträchtlicher Rückgang eingetreten und zwar von 116 759,35 RM auf 107 818,25 RM = um 7,65 v. H. Zwickkarten für städtische Dienststellen erbrachten 55 909 RM, im Vorjahr 59 230,75 RM. Die Einnahmeverminderung gegenüber dem Vorjahr beträgt hier 5,60 v. H. Aus der Abgabe von Zwickkarten für Kriegsbeschädigte erhöhten sich die Einnahmen von 13 237,50 RM auf 13 531,25 RM = um 2,21 v. H. Die Stellung von Sonderwagen ergab 26,13 RM, im Vorjahr 624,56 RM; der Rückgang belief sich hier auf 95,90 v. H. Aus dem Autobusbetrieb nach Rüppurr wurden 146 711,15 RM gegen 152 150,45 RM im

Vorjahr erzielt; die Mindereinnahmen beliefen sich auf 3,57 v. H. Der Autobusbetrieb nach dem Weiherfeld erbrachte 42 430,85 RM gegen 28 260,40 RM im Vorjahr. Hier ließ sich eine Einnahmesteigerung von 50,14 v. H. ermitteln. Aus der Postgutbeförderung wurden 12 852 RM, im Vorjahre 13 493,60 RM erzielt, somit 4,75 v. H. weniger wie 1929. Die gesamten Betriebseinnahmen des Wirtschaftsjahres 1930 betrugen 4 795 723,66 RM gegen 5 166 854,90 RM im Wirtschaftsjahr 1929; die Gesamtverminderung beziffert sich auf 7,18 v. H. Im Tagesdurchschnitt waren 13 138,96 RM an Einnahmen zu verzeichnen, im Vorjahr 14 155,76 RM. Einschließlich aller Nebeneinnahmen betrugen die Gesamteinnahmen 4 837 542,54 RM gegen 5 219 476,98 RM im Vorjahr. Sämtliche Einnahmearten, mit Ausnahme des Erlöses aus Zwickarten für Kriegsbeschädigte und aus dem Autobusbetrieb nach dem Weiherfeld hatten Rückgänge aufzuweisen, die, abgesehen von der Bestellung von Sonderwagen, bei den Fahrscheineinsten mit 10,90 v. H. am stärksten in Erscheinung treten; dann folgt die Abnahme aus Schüler- und Lehrlingskarten mit 7,65 v. H., aus den Zwickarten für städtische Stellen mit 5,60 v. H., aus Einzelfahr-scheinen mit 3,69 v. H. Von den hauptsächlichsten Einnahmearten ist der Rückgang verhältnismäßig am geringsten bei den Monatskarten mit 1,64 v. H. Auffällig ist auch, daß trotz einer um 3,81 v. H. gegenüber dem Vorjahr erhöhten betrieblichen Leistung der Autobusse nach Rüppurr eine Verminderung in den Einnahmen um 3,57 v. H. eingetreten ist; auch bei dem Autobusbetrieb nach dem Weiherfeld blieben die Mehreinnahmen mit 50,14 v. H. hinter den betrieblichen Mehrleistungen mit 54,86 v. H. zurück. Die Straßenbahn hatte bei einer um 2,48 v. H. verminderten betrieblichen Leistung einen Einnahmerückgang um 7,63 v. H. aufzuweisen; die Verschlechterung der Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahr unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen betrug somit 5,15 v. H. Beim Autobusbetrieb trat bei einer Steigerung der betrieblichen Leistung um 11,17 v. H. eine Einnahmesteigerung um 4,84 v. H. ein; die Verschlechterung der Betriebseinnahmen im Verhältnis zu den Betriebsleistungen betrug 6,33 v. H.

Die reinen Betriebsausgaben betrugen 4 024 488 RM, die Gesamtausgaben einschließlich Kapitalsdienstleistungen und Zuführungen zu den Erneuerungsfonds 5 038 638 RM gegen 5 213 137 RM im Vorjahr. Der Rückgang der Gesamtausgaben beläuft sich auf 3,35 v. H. gegenüber dem Vorjahr. Von den Gesamtausgaben nehmen 2 906 302 RM = 57,68 v. H. die Personalausgaben, 1 014 150 RM = 20,13 v. H. die Kapitalsdienstleistungen und Zuführungen zu den Erneuerungsfonds, 195 948 RM = 3,89 v. H. die Steuern, 922 238 RM = 18,30 v. H. die sachlichen und sonstigen Ausgaben ein.

Befördert wurden auf der Straßenbahn im Wirtschaftsjahr 1930 33 905 257 Personen gegen 37 301 260 Personen im Vorjahr, mit dem Autobus nach Rüppurr 1 090 425 Personen gegen 1 126 720 Personen im Vorjahr, mit dem Autobus nach dem Weiherfeld 356 300 Personen gegen 240 201 Personen im Vorjahr. Die Beförderung mit der Straßenbahn ging um 9,10 v. H., mit dem Autobus nach Rüppurr um 3,22 v. H. zurück, während diejenige mit dem Autobus nach dem Weiherfeld um 48,33 v. H. anstieg. In der Gesamtbeförderung mittels Straßenbahn und Autobus trat ein Rückgang von 38 668 181 Personen auf 35 351 982 Personen = um 8,57 v. H. ein. Der Rückgang in der Zahl der beförderten Personen mit 8,57 v. H. ist stärker als derjenige der Betriebseinnahmen mit 7,18 v. H., ohne daß eine Tarifierhöhung stattgefunden hat, was auf eine Verschiebung in der Benützung der einzelnen Fahrtausweise zurückzuführen ist.

Pro beförderter Person ergab sich eine Betriebseinnahme von 13,56 Rpf, pro Wagenkilometer von 51,63 Rpf, pro Rechnungskilometer von 64,35 Rpf, pro km Betriebslänge von 117 715,35 RM, pro km Gleislänge von 61 326,38 RM.

Die Betriebsausgaben pro beförderter Person beliefen sich auf 11,38 Rpf, pro Wagenkilometer auf 43,33 Rpf, pro Rechnungskilometer auf 54,15 Rpf, pro km Betriebslänge auf 98 784,89 RM, pro km Gleislänge auf 51 464,15 RM.

Auf einen Einwohner entfielen im Wirtschaftsjahre 1930 226 Straßenbahnfahrten, im Vorjahr 249. Die Wagenkilometerbesetzung betrug 3,80 Personen gegen 4,08 im Vorjahr, die Rechnungskilometerbesetzung 4,75 Personen gegen 5,14 Personen im Vorjahr.

Die gesamte Gleisanlage hatte am 31. März 1931 eine Länge von 78,20 km, während sie am 31. März 1930 73,57 km betragen hatte; dagegen trat in der Betriebslänge mit 40,74 km gegenüber dem Vorjahr keine Änderung ein.

Die Verkehrsichte (Wagenkilometer pro Betriebslänge) betrug 22 818 gegen 23 287 im Vorjahr.

An Strom wurden 4 932 814 kWh verbraucht, im Vorjahr 4 950 991 kWh. Pro Rechnungskilometer wurden 0,66 kWh Strom verbraucht, im Vorjahr 0,65 kWh.

Das Anlagekapital hatte am 31. März 1931 einen Stand von 12 835 181 RM gegen 12 618 784 RM am Schlusse des vorhergehenden Wirtschaftsjahres.

Im Laufe des Wirtschaftsjahres ereigneten sich 48 Unfälle, 6 Zusammenstöße zwischen eigenen Betriebsmitteln, 110 Zusammenstöße mit fremden Kraftfahrzeugen (einschließlich Kraftträdern), 23 Zusammenstöße mit anderen Fahrzeugen, 8 sonstige Betriebsunfälle.

Trotz allgemeiner Verkehrssteigerung und Zunahme der Unfälle im Straßenverkehr ist im Betriebe der Straßenbahn ein erfreulicher Rückgang der Zusammenstöße zu verzeichnen.

Der Personalstand auf 31. März 1931 betrug in der Verwaltung 27 Beamte gegen 28 im Vorjahr, in der Werkstätte (Wagenunterhaltung) 150 gegen 159 im Vorjahre, in der Bahnmeisterei (Gleisunterhaltung) 60 wie im Vorjahr, in der Stromzuführung (Oberleitung) 10 wie im Vorjahr, in der Fahrdienstausbildung (Fahrmeister) 2 wie im Vorjahr, Schaffner 336 gegen 363 im Vorjahr, Führer 175 gegen 178 im Vorjahr, zusammen 760 und 10 Lehrlinge gegen 836 und 10 Lehrlinge im Vorjahr.

Der Zwang, der gesunkenen Frequenz eine verminderte Verkehrsleistung gegenüber zu stellen, kommt in dem Rückgang des Personalstandes deutlich zum Ausdruck.

Im Fahrdienst waren zur Aushilfe noch 6 Mann aus anderen städtischen Betrieben tätig.

Im Berichtsjahr waren 281 Fahrbedienstete an insgesamt 9546 Tagen krank und dienstunfähig gegen 532 Fahrbedienstete an 11 995 Tagen im Vorjahr. Auf diese Zahlen waren die im Berichtsjahre eingetretenen Änderungen im Krankenversicherungswesen von Einfluß.

Betriebsmittel waren am 31. März 1931 vorhanden: 111 Motowagen für Personenbeförderung, davon 8 meterspurig, 111 Anhängewagen für Personenbeförderung, davon 10 meterspurig, 2 Motowagen für Postgutbeförderung, 4 Motowagen für Bau- und Betriebsdienst, 40 Geräteanhängewagen auf Schienen laufend, 7 Autobusse, 2 Personenkraftwagen, 1 automobiler Turmwagen, 1 automobiler Hilfsgerätewagen, 1 automobiler Schnellaftwagen, 1 automobiler Schlepper (Hanomag), 3 Anhängewagen für Schlepper.

Der Hilfsgerätewagen wurde neben seiner Verwendung im Bau- und Betriebsdienst zur Behebung von Unfällen und Störungen in 11 Fällen benötigt.

In den Werkstätten kamen 58 Motowagen, 16 Anhängewagen für Normalspur, 3 Motor-, 3 Anhängewagen für Meterspur, ferner der Schienenschleifwagen und der Schienenreinigungswagen in Hauptrevision.

2 Anhängewagen für Normalspur wurden ganz umgebaut, der Radstand erweitert, die Wagenkasten mit Ventilationsaufbau (Oberlicht) und mit Klapptüren versehen. In Nebenrevision waren 126 Wagen.

35 Wagen wurden neu lackiert und 54 Wagen aufgefrischt; außerdem mußten an sämtlichen Wagen die Dächer gestrichen werden.

Um die Fahrgeschwindigkeit nach den Außenstrecken, vornehmlich nach dem Strandbad Rappenwört, zu erhöhen, wurden 16 Motore neu gewickelt und bei diesen das Übersetzungsverhältnis der Zahnräder geändert.

Die Autobusse 1, 2, 3 und 6 wurden nach einer durchschnittlichen Betriebsleistung von 67 000 km ganz überholt.

Die noch restlichen 40 Wagen sind im Berichtsjahr mit elektrischer Heizung ausgerüstet worden.

Neubeschafft wurden im Berichtsjahr: 1 Montageleiter für die Oberleitung, 1 kombinierte Bohr- und Sägemaschine für die Bahnmeisterei, 1 Personenauto für die Bauleitung.

Im Bahnbau wurden folgende Arbeiten vorgenommen: An der Endstation am Rheinhafen wurde, nach früher vergeblichen Verhandlungen mit beteiligten Dritten, eine Kehrschleife eingebaut, um das zeitraubende Rangieren zu vermeiden. Diese Maßnahme und die im Vorjahre eingestellten neuen

Motorwagen mit schneller laufenden Motoren ermöglichten den Wegfall einer Zuggarnitur ohne Änderung im Fahrplan der Linie 1.

Um die eingleisigen Teile der Strecke Karlsruhe-Darlanden—Strandbad Rappenwört schrittweise durch den Einbau eines zweiten Gleises zu vervollständigen und um damit eine flottere Betriebsweise zu erreichen, wurden die Ausweichen zwischen Darlanden—Friedhof und Oberfeldstraße zweigleisig verbunden und die Ausweiche an der Eßenerstraße um 200 Meter verlängert.

Zum Zwecke der Gleisunterhaltung wurden die Kurven am Kaiserplatz, am Mühlburger Tor-Westendstraße, an der Westendstraße-Moltkestraße, beim städtischen Krankenhaus, die Abzweigungen in der Ettlinger Straße nach der Festhalle ausgetauscht. Auf den Strecken Rheinstraße, Karlstraße, Ettlinger Straße und Durlacher Landstraße wurden größere Gleisregulierungen vorgenommen.

Die Gesamtgleislänge betrug 78,2 km gegen 73,57 km im Vorjahr; auf Hauptgleise entfielen 71,9 km, im Vorjahr 67,4 km, auf Weichengleise auf den eingleisigen Strecken wie im Vorjahr 1,7 km, auf Verbindungs-, Aufstellungs- und Hallengleise wie im Vorjahr 4,6 km.

Die Gesamtzahl der Weichen belief sich auf 261 gegen 270 im Vorjahr.

Die Oberleitungsanlage wurde entsprechend den Gleiserweiterungen ergänzt.

Im Berichtsjahr konnte je eine Wartehalle an der Oberfeldstraße und an der Ecke Pfalz- und Durmersheimer Straße erstellt werden.

5. Kleinbahn Karlsruhe—Durmersheim.

Die Kleinbahn Karlsruhe—Durmersheim hat sich bei ihrem vorwiegenden Arbeiterberufsverkehr schon immer als genau anzeigendes Barometer der Wirtschaftslage gezeigt. Bei ihr ist unter den jetzigen Verhältnissen der Ausfall an Berufsfahrern daher ganz erheblich, wobei nicht zu übersehen ist, daß ein erheblicher Teil der früheren Fahrgäste zu dem jetzt so billig, mit bequemen Abschlagszahlungen zu erhaltenden Fahrrad abgewandert ist. Begünstigt wird diese Abwanderung durch die Anlage idealer Radfahrwege längs der Kleinbahnlinie.

Wenn die Einnahmen aus der Personenbeförderung sich insgesamt nur um 2,87 v. H. gegenüber dem Vorjahr geändert haben, so ist das im Wesentlichen auf die Zunahme der Fahrgäste auf Einzelfahrkarten zurückzuführen, die sich durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke und die seit dieser Zeit eingeführte Fahrplanverbesserung erklärt. Während sich im Vorjahre schon eine Einnahmevermehrung aus Einzelfahrkarten um 30,17 v. H. feststellen ließ, stieg sie im Berichtsjahre erfreulicherweise weiter um 33,10 v. H. Die Haupteinnahme der Bahn, die Einnahme aus Arbeiterkarten, die im Vorjahre um 7,61 v. H. gefallen war, verminderte sich weiter um 21,67 v. H.; im fast gleichen Verhältnis sanken die Einnahmen aus dem Güterverkehr, nämlich um 20,40 v. H.

In Zeiten normaler Wirtschaftslage würde sich die Kleinbahn nach ihrer Elektrifizierung zweifellos günstig entwickelt haben, brachte diese doch wesentliche Verbesserungen und zwar verkehrlich in ganz wesentlich erhöhter Zugzahl und betrieblich in einer Verkürzung der Fahrzeit um 25 v. H.

Im Wirtschaftsjahr 1930 wurden 84 308 Lokomotivkilometer und 1 309 162 Wagenachskilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahr betrug die Zunahme der Lokomotivkilometer 5,68 v. H., der Wagenachskilometer 1,21 v. H.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung verteilten sich auf Einnahmen aus gewöhnlichen Fahrkarten mit 87 967,25 RM gegen 66 087,15 RM im Vorjahr, Steigerung = 33,10 v. H., Einnahmen aus Arbeiterwochenkarten mit 97 159,40 RM gegen 124 052,10 RM im Vorjahr, Rückgang = 21,67 v. H.; Einnahmen aus Lehrlingswochenkarten 13 585,65 RM gegen 15 190,60 RM im Vorjahr, Rückgang = 10,56 v. H.; Einnahmen aus Schülerwochenkarten 1 260,05 RM gegen 532,70 RM im Vorjahr, Steigerung = 136,71 v. H.; sonstige Einnahmen aus der Personenbeförderung 689,10 RM gegen 739,75 RM, Rückgang = 6,85 v. H. Insgesamt wurden aus der Personenbeförderung 200 661,45 RM Erlöst gegen 206 602,30 RM im Vorjahr. Die Abnahme der Einnahmen beträgt 2,87 v. H.

Befördert wurden auf gewöhnliche Fahrkarten 336 970 Personen gegen 234 854 im Vorjahr, mithin mehr 43,48 v. H., auf Arbeiterwochenkarten 423 044 Personen gegen 543 483 im Vorjahr, mithin