



## Bibliographische Daten

Titel:                Verwaltungsbericht der Stadt Nürnberg für das Jahr 1911  
Signatur:            Amb. 4. 637(1911)

Die Nutzung der Digitalisate von gemeinfreien Werken aus den Sammlungen der Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg ist gemäß den Bedingungen der [Creative-Commons-Lizenz Public Domain Mark 1.0](#) uneingeschränkt und kostenfrei erlaubt.

Im Sinne guter wissenschaftlicher Praxis wird gebeten, bei der Verwendung von durch die Stadtbibliothek im Bildungscampus überlassenen Digitalisaten stets die Quellenangabe in folgender Form zu verwenden: Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg, [Bestandssignatur + Blatt/Seite]

Im Interesse einer laufenden Dokumentation und der Information für Benutzerinnen und Benutzer erbittet die Stadtbibliothek die Überlassung von Belegexemplaren oder Sonderdrucken von Veröffentlichungen, die aus der Benutzung von Handschriften und anderen Medien in den historischen Sammlungen der Stadtbibliothek hervorgegangen sind. Sollte eine Abgabe nicht möglich sein, wird um Mitteilung der bibliographischen Daten der Publikation gebeten.

4. Straßenbahn.

**Allgemeines, Betrieb, Linienführung.** Das Jahr 1911 weist eine erfreuliche Fortentwicklung des Straßenbahn-Verkehrs auf. Die Mehreinnahme in Höhe von 493 169 M übertrifft, wenn man von dem Ausstellungsjahr 1906 absieht, die aller vorausgegangenen Jahre. Dabei ist zu berücksichtigen, daß weder neue Linien hinzutraten noch Verdichtungen im Betrieb stattfanden.

Nachstehend sind die Ergebnisse der letzten beiden Jahre gegenübergestellt:

Betriebsangaben	1911	1910	Mehrung gegen das Vorjahr in %
Fahrgeld-Einnahmen . . . . . M	3 513 972,29	3 047 452,63	15,3
Beförderte Personen . . . . .	41 445 042	37 111 220	11,2
Ausgaben einschl. Zins, Tilgung und Rücklagen M	3 143 339,56	2 835 811,66	10,9
Abgelieferter Reingewinn . . . . . "	393 880,18	227 537,91	73,1
Gefahrene Rechnungskilometer . . . . .	9 482 708	8 938 734	6,1
Einnahme pro Rechnungskilometer*). . . . . S	37,4	34,4	9,0
Ausgabe pro Rechnungskilometer . . . . . "	20,0	19,2	4,0
Ausgabe desgl. einschl. Zinsen, Tilgung u. Rücklagen "	33,3	31,7	5,0

\*) Bei der Einheit „Rechnungskilometer“ sind 2 Beiwagen gleich einem Triebwagen gerechnet.

Die beträchtliche Steigerung der Einnahmen von 15,3% gegenüber denen des Vorjahres fällt auf, wenn man in Betracht zieht, daß die Steigerung der beförderten Personen nur 11,2% betragen hat. Diese Erscheinung mag dem Umstande zugeschrieben werden, daß an Stelle vieler Fahrten mit Dauerkarten solche mit Barzahlungen getreten sind.

Die Zunahme des Verkehrs an sich bestätigt schon die im Vorjahresbericht ausgesprochene Vermutung, daß die flottere Wagenabfertigung und Fahrtbeschleunigung von günstigem Einfluß auf den Verkehr gewesen ist. Weniger trägt die Erhöhung der Dauerkartenpreise und die Ausdehnung des täglichen Betriebes zu den Mehreinnahmen bei.

Eine erhebliche Steigerung weisen aber auch die Ausgaben auf. Allerdings hat diese Steigerung nicht in dem gleichen Verhältnis zugenommen wie bei den Einnahmen.

Der Reingewinn des Vorjahres wurde um 165 641,01 M überholt.

Der für Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Beamten und Arbeiter erforderliche Mehraufwand beläuft sich auf 133 416,83 M.

Durch Straßen-, Brücken- und Gleisbauten wurde der Betrieb mehrfach in empfindlicher Weise gestört, so auf den Linien 4 und 8 im Tafelfeldtunnel vom 27. September bis 5. November 1911, auf den Linien 1, 2 und 4 am Lorenzerplatz vom 13. bis 31. Oktober 1911, auf den Linien 4, 5, 7 und 8 am Bahnhofplatz (Württembergischer Hof) vom 27. September bis 12. Oktober 1911.

Unter normalen Verhältnissen standen täglich in Betrieb 103 (100) Triebwagen und 73 (64) Beiwagen. Die im Verkehr gewesene Wagenzahl schwankte zwischen minimal 176 (155), 103 Trieb- und 73 Beiwagen, und maximal 242 (249), 143 Trieb- und 99 Beiwagen.