

bahnfahrarten insoweit zu vergüten sind, als dies nach den Allgemeinen Bedingungen für die Anlage von Straßenbahnen vom 19. Juli 1889 ehemals von den Straßenbahngesellschaften gefordert werden durfte.

5) Die nach § 9 Ziffer 4 der „Vorläufigen Bestimmungen“ dem Tiefbauamt für Unterhaltung des Gleisbereichs zu zahlende Pauschal-Vergütung wurde durch Beschluß des Rats vom 30. Januar 1906 und der Stadtverordneten vom 29. März 1906 auf der Grundlage eines dreijährigen Durchschnittes auf 170 000 *M* pro Jahr für die Jahre 1906—1908 festgestellt.

Auf Grund eingehender Erörterungen wurde festgestellt, daß die Zuweisung der Reinhaltung der Schienentrillen an das Tiefbauamt mit einer erheblichen Kostenerhöhung verbunden sein würde, weil der hierfür einzuhaltende Dienstplan sich mit demjenigen des Tiefbauamts, insbesondere des Straßenkehrwesens, nicht in Einklang bringen ließ, überdies auch aus Betriebsrücksichten die Ausführung dieser Arbeiten zweckmäßiger der Verwaltung der Straßenbahn unterstellt bleibt. Die fraglichen Arbeiten verblieben daher im Ressort der Straßenbahn.

6) Die in § 9 der „Vorläufigen Bestimmungen“ unter Ziffer 5 in Aussicht genommene Abgliederung der von den Straßenbahngesellschaften übernommenen Elektrizitätswerke und Stromzuführungsanlagen wurde in der Weise durchgeführt, daß die Zentrale Tolkewitz vom 30. Dezember 1905 ab mit den erwähnten Zubehörungen in die Verwaltung der städtischen Elektrizitätswerke überwiesen und die Städtische Straßenbahn hiergegen mit dem Kapitalwerte von 754 055 *M* 29 *S* entschädigt wurde.

7) Die Direktion der Dresdner Straßenbahn war ehemals Vorsitzende des Ausschusses E im Vorstande des Deutschen Straßenbahn- und Kleinbahn-Vereins. Die Direktion der städtischen Straßenbahn hat diese Vorstandsmitgliedschaft weitergeführt und als solche an der Erledigung der dem Vorstande des Vereins obliegenden Geschäfte, insbesondere solchen zur gegenseitigen Unterstützung der Betriebsverwaltung in Betriebsangelegenheiten durch den Erlaß von Umfragen, die Berichterstattung dazu usw. teilgenommen, weil auch ihr aus dem solcherart gesammelten Materiale beachtliche Vorteile und für den städtischen Straßenbahnbetrieb nützliche Kenntnisse erwuchsen.

8) Im Mai 1906 gelangten die Verhandlungen zum Abschluß, die mit der Staatsregierung wegen der Erteilung des Rechtes zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen und der darüber auszustellenden Verleihungsurkunde seit Januar 1905 geführt worden waren. Die Konzession zum Straßenbahnbetrieb wurde damit der Stadtgemeinde bis zum 31. Dezember 1991 erteilt. In den meisten Punkten entspricht die Verleihungsurkunde den seitens des Staatsfiskus für die Errichtung von elektrischen Straßenbahnen üblicherweise gestellten Bedingungen, wobei den durch die nunmehr behördliche Verwaltung an sich schon gebotenen Garantien in vielen Punkten besondere Berücksichtigung zuteil wurde. Dagegen weist sie gegenüber der bisherigen Praxis eine nicht unwichtige Bestimmung dahin auf, daß nicht allein die Stadtgemeinde verpflichtet ist, anderen von außen her kommenden und von der Regierung genehmigten, oder von dem Staatsfiskus selbst erbauten Bahnen die Einführung in die städtischen Bahnen und deren Mitbenutzung bis auf eine Länge von 500 m unter gewissen, die Erstattung von Anlage- und Betriebskosten betreffenden Bedingungen zu gestatten, sondern daß auch der gleiche Anspruch auf eine derartige Mitbenutzung der Stadtgemeinde in bezug auf die anschließende Außenlinie zusteht.

Weiter kann im Verkehrsinteresse von der Regierung die gegenseitige Durchführung von Wagen auf größeren Strecken, die sich aus Stadt- und Vorortslinien zusammensetzen, verlangt werden. Die Wagen gelten dann so lange als Betriebsmittel der fremden Strecke, als sie sich auf dieser befinden.