

auf 2 884 456 \mathcal{M} 83 δ gegen 2 703 217 \mathcal{M} 48 δ im Jahre 1904 = 6,704 % und der Wagenkilometererlös 1905 auf 28,89 δ gegen 28,75 δ im Jahre 1904 = 0,487 %.

Wenn auch besondere große Veranstaltungen zur Hebung des Verkehrs fehlten, so ist die Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen doch als befriedigend zu bezeichnen.

2) Da das Umsetzen auf dem Postplatz vor dem Zwinger sehr störend wirkte, wurde nach Ausbau der König Johann-Straße und des Altmarkts mit Oberleitung an Stelle der als unzuverlässig erwiesenen Unterleitung der Endpunkt der Linie Postplatz—Altenberger Straße nach dem Altmarkt verlegt.

Weiter wurde Ende Oktober die Verlängerungstrecke Gruna—Seidnitz in Betrieb genommen und zwischen Neumarkt und Gruna ein 10 Minutenverkehr an Stelle des bisherigen 12 Minutenverkehrs und vom Neumarkt bis Seidnitz ein 20 Minutenverkehr eröffnet.

3) Einen besonders günstigen Einfluß hatten die Lutherfestspiele im Ausstellungspalast auf die diesen berührenden Linien und der Zirkus Henry auf dem Crispiplatz in Löbtau auf die Linie 22.

4) Als am 1. Januar 1906 auch die vormalige Dresdner Straßenbahn in den Besitz der Stadtgemeinde Dresden überging, machte sich sofort im betrieblichen Interesse eine nach Möglichkeit gleichmäßige betriebliche Einfügung beider Straßenbahnen ineinander notwendig, um eine tunlichst zweckmäßige Verwertung

a des Dienstpersonals und

b der vorhandenen Einrichtungen

unter Berücksichtigung der bei beiden Gesellschaften bisher vorhandenen Verschiedenartigkeit der Verhältnisse (bei möglichster Anlehnung an die Betriebsordnung) zu schaffen.

Zu a.

Hierzu gehörte in erster Linie die Aufstellung besonderer und gleicher Dienstvorschriften für die Dienstpläne der Schaffner und Führer, einheitliche Regelung der Dienstpläne für die Inspektoren, Bahnhofsverwalter, Assistenten, Abrechner und gleichmäßige zweckentsprechende Verteilung der Wagenwäscher und Waschfrauen unter Bezug auf die zu leistende Arbeit in den einzelnen Bahnhöfen.

Um zu gewissen Zeiten nicht beschäftigungslose Anwärter für den Fahrdienst zu haben, wurden Wagenpuher eingestellt, zumal es notwendig war, einen einheitlichen Dienstantritt für das Personal zu erreichen, weil auf einigen Bahnhöfen zum Zwecke der Reinigung der Wagen Schaffner und Führer bis $\frac{1}{2}$ Stunde vor dem Ausrücken Dienstanfang hatten und besonders diese Arbeit vor dem Dienste in den schweren Sachen im Winter sehr lästig für die Beteiligten war. Durch diese Einrichtung wurde unter Festlegung eines gleichmäßigen Dienstantrittes von 10 Minuten vor dem Ausrücken zunächst eine die Vermehrung des Personals durch Anstellung von Wagenpuhern einigermaßen ausgleichende Ersparnis an Fahrpersonal erreicht, außerdem aber jeder Bahnhofsverwalter in den Stand gesetzt, beim Fehlen von Führern insbesondere bei großem Massenverkehr sofort auf die dazu angelehrten Puhner zurückzugreifen. Jeder Führer-Anwärter wird nach dem Einfahren zunächst als Wagenpuher eingestellt und bleibt auch im Fahrdienst in der Übung durch wechselweise Besetzung einer dienstplanmäßigen Führerstelle.

Zur möglichsten Vermeidung von Überstunden des Fahrpersonals und um letzterem auch bei starkem Verkehr dienstfreie Sonntage einzuräumen, wurden die Aushilfsschaffner vermehrt. Auch wurden im Sommer für den erweiterten Betrieb die städtischen Schulheizer in den Straßenbahndienst eingestellt, wodurch die Entlassung von Hilfsarbeitern im Betriebsdienste im Winter vermieden wird.