Verwaltungsbericht

der

Städtischen Straßenbahn in Dresden

auf die Zeit

vom 1. Juli 1905 bis zum 31. Dezember 1906.

Dresden.
Buchdruckerei der Dr. Güntzschen Stiftung
vorm. E. Blochmann & Sohn.

I. Erwerbung und Übernahme der Straßenbahnen.

Die fortschreitende Entwicklung der Stadt Dresden sowie der städtischen Einrichtungen und des hierdurch geförderten Verkehrslebens ließen es den städtischen Kollegien wünschenswert erscheinen, einen unmittelbaren Einfluß auf den Betrieb der Dresdner Straßenbahnen zum Zwecke der besseren Anpassung dieser Verkehrseinrichtungen an die Verkehrsbedürfnisse zu gewinnen und der Stadtgemeinde das Erträgnis dieser Unternehmungen zu sichern, zumal der für das Jahr 1910 bevorstehende Wegfall der indirekten Abgaben die Erschließung neuer Einnahmequellen besonders geboten erscheinen ließ.

Es wurden deshalb zunächst mit der Aktiengesellschaft „Dresdner Straßenbahn" und später mit der „Deutschen Straßenbahngesellschaft" wegen Erwerbung ihrer Unternehmen Verhandlungen gepflogen, die zu den Verträgen vom 11. April 1905 und 15. Juni 1905 führten, wonach beide Aktiengesellschaften, und zwar die „Deutsche Straßenbahngesellschaft" vom 1. Juli 1905 und die „Dresdner Straßenbahn" vom 30. Dezember 1905 ab, ihre Vermögen ohne Liquidation als ganzes in Gemäßheit von § 304 des Handelsgesetzbuches für das Deutsche Reich der Stadtgemeinde Dresden überließen und letztere von diesem Tage ab die von den Aktiengesellschaften betriebenen Straßenbahneinrichtungen ihrem ganzen Umfange nach zum Weiterbetriebe auf eigene Rechnung übernahm.

Hierfür gewährte die Stadtgemeinde außer der Übernahme der Gesellschaftsschulden

den Aktionären der „Dresdner Straßenbahn" je 2000 ℳ Nominalwert 3 % Wertpapiere für jede Aktie im Nominalwerte von 1000 ℳ und je 65 ℳ bare Zuzahlung am 2. Januar 1906,

den Aktionären der „Deutschen Straßenbahngesellschaft" für jede Aktie im Nominalwerte von 1000 ℳ einen Kaufpreis von 167 % des Aktiennominalwertes samt 4 % laufenden Zinsen am 1. Juli 1905.

Den Aktionären der „Dresdner Straßenbahn" wurde außerdem eine Dividende von $8^1/_4$ % auf das Jahr 1905 gewährleistet.

Zur Deckung dieser Kosten hat die Stadt eine mit $3^1/_2$ % zu verzinsende Anleihe von 40 Millionen Mark aufgenommen, von der bisher 36 Millionen begeben worden sind.

Die Übernahme beider Straßenbahnunternehmungen und die Feststellung der Zeitwerte des gesamten Inventars erfolgte vertragsgemäß zu den oben angegebenen Terminen durch die hierzu beauftragten Beamten des Rates. Über das Ergebnis der Übernahme der beiden Straßenbahngesellschaften ist im Vortrag des unterzeichneten Bürgermeisters Dr. Kretzschmar (63. Ratsdrucksache 1906, Sammlung 1906/42) das Nähere berichtet worden.

Die Erwerbungskosten für beide Straßenbahngesellschaften betrugen

46 753 795 ℳ 77 ₰,

wovon entfallen

	auf die Deutsche Straßenbahngesellschaft	auf die Dresdner Straßenbahn
für das gesamte Inventar . .	9 673 727 ℳ 20 ₰,	15 733 419 ℳ 82 ₰,
„ die Konzessionswerte . . .	9 056 689 „ 02 „	12 289 959 „ 73 „
zusammen	18 730 416 ℳ 22 ₰,	28 023 379 ℳ 55 ₰.

Mit dem Übergange der Straßenbahnunternehmungen sind die hierbei beschäftigten Beamten und Arbeiter vertragsmäßig unter ihren Anstellungs- und Beschäftigungsbedingungen übernommen worden und zwar:

2 Direktoren,
3 Abteilungsvorstände,
46 Kanzlei-, Buchhalterei- und Kassenbeamte und Hilfsarbeiter,
30 Betriebs-Aufsichtsbeamte,
35 Bahnhofs-Verwaltungsbeamte (einschließlich 3 Ingenieure),
112 Bahnhofs-Arbeiter,
365 Handwerker,
871 Schaffner,
686 Wagenführer,
23 Signalwärter und
87 Streckenwärter

2 260 Personen.

II. Allgemeine Verwaltung.

Zu den Voraussetzungen bei Genehmigung des Ankaufs der Straßenbahnen gehörte nicht zuletzt die Erhaltung der gesamten erworbenen Kaufsgegenstände als eines selbständigen Vermögens der Stadtgemeinde mit gesonderter Verwaltung. Es werden deshalb die Straßenbahnlinien vom 1. Januar 1906 als einheitliches Ganzes und als selbständiger Gewerbebetrieb unter dem Namen

„Städtische Straßenbahn"

verwaltet.

Hierzu sind „Vorläufige Bestimmungen über die Verwaltung der Dresdner Städtischen Straßenbahn" (84. Ratsdrucksache 1905) von beiden städtischen Kollegien festgestellt worden.

Hierin sind als Verwaltungsorgane

die Direktion und
der Straßenbahnausschuß

bestimmt.

Die Direktion wird gebildet aus einem vom Gesamtrate auf Vorschlag des Oberbürgermeisters zu wählenden Ratsmitgliede und einem oder mehreren Direktoren.

Die Direktion wurde vom 1. Juli 1905 ab dem unterzeichneten Bürgermeister Dr. Kretzschmar und dem ebenfalls unterzeichneten früheren Vorstand der Deutschen Straßenbahngesellschaft, Carl Stoeßner, vom 1. Januar 1906 ab aber außerdem dem früheren Vorstand der Dresdner Straßenbahn, Paul Clauß, übertragen.

Der Direktion stehen alle bei der Verwaltung der Straßenbahn zu fassenden Entscheidungen und zu treffenden Anordnungen zu, soweit sie nicht dem Ausschuß für das Straßenbahnwesen oder den städtischen Kollegien vorbehalten sind.

Insbesondere hat die Direktion

1) das gesamte Betriebspersonal anzunehmen und zu entlassen,
2) Vorschläge an den Ausschuß und beziehentlich den Rat wegen Anstellung des sonstigen Personales zu eröffnen,
3) den Voranschlag des Haushaltplanes vorzubereiten,
4) die Betriebspläne vorzubereiten,
5) die gesamte Verwaltung innerhalb der genehmigten Voranschläge und Betriebspläne zu führen,
6) für stetige und gute Unterhaltung des Bahnkörpers und des Wagenparkes, sowie aller sonstigen Vermögensbestandteile der Straßenbahn zu sorgen und
7) Lieferungen bis zum Werte von 1 500 ℳ im einzelnen Falle selbständig zu vergeben und Lieferanten bei Lieferungen bis zum Werte von 3 000 ℳ selbständig auszuwählen.

Die Entschließung im einzelnen zu 1 gehörigen Falle kann das dem Rate angehörende Direktionsmitglied dem Direktor überlassen.

Der Straßenbahnausschuß ist ein gemischter Ausschuß im Sinne von § 121 flg. der Revidierten Städteordnung.

Er wird gebildet aus je 6 Ratsmitgliedern und Stadtverordneten, sowie dem Direktor.

Der Ausschuß hat endgültige Entschließung zu fassen

a. über haushaltplanmäßige Ausgaben und über Vergebung von Lieferungen und Arbeiten bis zum Betrage von 10 000 ℳ in jedem einzelnen Falle,
b. über die Feststellung der Betriebspläne,
c. über alle Tariffragen, soweit sie nicht grundsätzlicher Art sind und der Entschließung der städtischen Kollegien vorbehalten sind,
d. über Kontrolleinrichtungen für Betriebs- und Kassenverwaltung,
e. über alle Beschwerden des Betriebspersonals und des Publikums, soweit solche nicht bereits von der Direktion erledigt werden,
f. über die Betriebsordnung und die Anstellungsbedingungen des Betriebspersonales,
g. über Ausgaben aus der im Voranschlage eingestellten Verfügungssumme.

Er ist auch gutachtlich zu hören

h. über den Haushaltplan der Städtischen Straßenbahn und etwaige außerordentliche Bewilligungen,
i. über die Anstellungsbedingungen der Direktoren und der oberen Beamten.

Zu Beschlußfassungen über weitergehende Maßnahmen, insbesondere über pensionsberechtigte Anstellungen von Beamten, über grundsätzliche Änderungen des Tarifs, über den Abschluß von Pacht- und Betriebsverträgen sowie über den jährlichen Haushaltplan und die hierin nicht vorgesehenen außerordentlichen Ausgaben usw. sind der Rat und die Stadtverordneten zuständig.

Nach der räumlichen Zusammenlegung der beiden Straßenbahnverwaltungen wurden zur ordnungsmäßigen Erledigung der Geschäfte 4 Abteilungen gebildet und je einem Abteilungsvorstand unterstellt. Von diesen 4 Abteilungen:

I. Abteilung für die Allgemeine Verwaltung (Oberinspektor Schaller),
II. „ „ den Betrieb (Oberingenieur Hubrich),
III. „ „ „ Bau (Oberingenieur Schubert) und
IV. „ „ die Werkstätten (Oberinspektor Wolff)

wurden die Abteilungen I und II dem Direktor Clauß und die Abteilungen III und IV dem Direktor Stoeßner unterstellt. Die Diensteinteilung innerhalb der Abteilungen und in ihrem Verhältnis zueinander wurde besonders geregelt.

Insbesondere wurden auch die in der inneren Verwaltung der bisherigen Aktiengesellschaften bestandenen, in verschiedenen Richtungen voneinander abweichenden Gepflogenheiten der Geschäftsführung ausgeglichen. Deshalb war es von vornherein erforderlich, für die Buchhalterei und Kasse nach den Grundbestimmungen über die Finanzverwaltung der Stadt Dresden und den Vorschriften über das Kassen- und Rechnungswesen usw. Dienstvorschriften zu erlassen, wie dies in der 28. Ratsdrucksache 1906 geschehen ist. Auch die für den schriftlichen Verkehr bei den städtischen Geschäftsstellen bestehenden Einrichtungen mußten nach und nach und soweit dies bei der Eigenart des Straßenbahnbetriebes möglich und angängig war, eingeführt werden.

Hierzu wurden zwei mit dem Geschäftsgange beim Rate vertraute Sekretäre in die Kanzlei und Buchhalterei der Städtischen Straßenbahn versetzt.

Der Geschäftsgang in der Kanzlei ergibt sich, soweit er sich in Zahlen wiedergeben läßt, aus folgendem.

Die Zahl der Registrandeneingänge betrug vom 1. Juli 1905 bis Ende 1906 23 291.

Sie verteilen sich wie folgt:

Registrande	a. Allgemeine Straßenbahn- und Verwaltungsangelegenheiten	7 328,
„	b. Krankenkassenangelegenheiten, Betriebsunfälle des Personals, Fundsachen und Zeitfahrkartenangelegenheiten	2 134,
„	c. Beschwerden, Unfälle der Fahrgäste und Schadenersatzansprüche . .	3 446,
„	d. Angebote und Lieferungen, Gleiserneuerungen und Aufbesserungen, Wagenbau	8 704,
„	e. Personalangelegenheiten	1 254,
	des Straßenbahnamtes im zweiten Halbjahre 1905	425,
	in Summe	23 291.

Dem Straßenbahnausschuß wurden 228, der I. Ratsabteilung 54, dem Gesamtrat 43 Vorlagen zur Beratung und Beschlußfassung unterbreitet. Mit den Stadtverordneten war in 53 Fällen ins Einvernehmen zu treten. Abgefaßt und zum Abgange gebracht wurden 16 613 Schriftstücke aller Art. Darunter befanden sich 500 an Aufsichtsbehörden (Kommissar für elektrische Bahnen, Kreishauptmannschaft, Ministerium), 839 an die Landesversicherungsanstalt Königreich Sachsen beziehentlich an die Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft, 1486 Schreiben an Behörden und Gemeinden und 14 627 Bescheidungen, Genehmigungen usw. Ferner wurden 8093 Gegenstände durch Beschlußausfertigung im inneren Verkehr der Verwaltung und 1761 durch solche an andere Geschäftsstellen des Rates erledigt. 141 Verfügungen wurden an das Personal und 23 Bekanntmachungen in den Zeitungen erlassen. Nicht eingeschlossen sind in diesen Zahlen die nicht registrandenmäßig behandelten Meldungen des Betriebspersonals (zirka 30 000 jährlich) sowie die Angelegenheiten, welche, wie beispielsweise Anfragen über verlorene Gegenstände, kurzerhand erledigt werden (zirka 1000 jährlich).

Besonders bemerkenswerte Vorgänge sind folgende:

1) Die Gewährung der Pensionsberechtigung an die von den vormaligen Aktiengesellschaften vertragsmäßig unter ihren bisherigen Anstellungsbedingungen in den Dienst der Städtischen Straßenbahn übernommenen Angestellten, ebenso wie die Erstreckung der Allgemeinen Arbeiterordnung auf die im Betriebe der Straßenbahn beschäftigten Arbeiter wurde schon bei dem Übergange der Straßenbahnen an die Stadt in Aussicht genommen, aber späterer Entscheidung vorbehalten bis nach Erlangung genauerer Einsicht in die Verhältnisse und die Bedürfnisse des Betriebes.

Dieser Zeitpunkt erschien der Direktion in der Mitte des Jahres 1906 gekommen.

Das Ergebnis der hierüber angestellten umfassenden Erörterungen ist in dem Vortrage des unterzeichneten Bürgermeisters Dr. Kretzschmar von Ende August 1906 (79. Ratsdrucksache 1906) dargelegt.

Hieraus sei nur folgendes erwähnt.

Am 1. August 1906 waren im Straßenbahndienst beschäftigt:

I. Allgemeine Verwaltung.

23 Kanzlei- und Kassenbeamte,
1 Fundsachenverwalterin,
12 Kanzleihilfsarbeiter,
4 Aufwärter und Boten.

40

II. Betrieb.

a. Fahrdienst.

2 Betriebsinspektoren,
28 Betriebskontrolleure und Fahrmeister,
919 Schaffner,
712 Wagenführer.

b. Bahnhöfe.

8 Bahnhofsverwalter,
16 Bahnhofsassistenten,
1 Bahnhofsaufseher,
1 Kammerverwalter,
9 Pförtner und Wächter,
40 Hofarbeiter und Wagenreiniger.

1 736

III. Bahnbau und Unterhaltung.

2 Ingenieure,
1 Techniker,
2 Bahnmeister,
1 Materialverwalter,
2 Kanzleihilfsarbeiter,
3 Strecken- und Platzaufseher,
104 Signal- und Streckenwärter,
343 Kolonnenführer, Vorarbeiter und Arbeiter.

458

Seitenbetrag: 2 234

Übertrag: 2 234

IV. Werkstätten.

2 Ingenieure,
2 Techniker und technische Hilfsarbeiter,
2 Materialverwalter,
1 Materialverwaltungsassistent,
1 Kanzleihilfsarbeiter,
16 Werkmeister,
2 Monteure,
4 Materialausgeber,
2 Maschinisten und Heizer,
25 Werkstattvorarbeiter,
315 Werkstattarbeiter.

372

2 606 Personen.

Die gegenüber dem übernommenen Bestande vom 1. Januar 1906 eingetretene Vermehrung des Personals ist in der Hauptsache durch die in jedem Sommer erfolgende Einstellung von Arbeitern beim Bahnbaue und durch eine geringe Vermehrung des Fahrpersonals entstanden.

Für den Vorschlag der Zahl der Beamtenstellen ist jedoch nicht die Zahl der Beschäftigten, sondern ausschließlich das dauernde dienstliche Erfordernis maßgebend gewesen.

In letzterer Beziehung war in Betracht zu ziehen, daß gegenüber den Vereinfachungen des Geschäftsganges, die unzweifelhaft durch die Vereinigung der beiden Betriebe, insbesondere durch den Wegfall des geschäftlichen Verkehrs der beiden Unternehmungen miteinander und des dienstlichen Verkehrs derselben mit dem Rate als Aufsichtsbehörde eingetreten sind, andererseits ein Arbeitszuwachs entstanden und zu erwarten war durch die Übernahme des Betriebes der staatlichen Linie Cotta—Cossebaude und durch die aller Voraussicht nach fortdauernde Steigerung des Betriebes.

Diese Erörterungen und Erwägungen führten zu folgenden vom Rate am 4. September 1906 und von den Stadtverordneten am 20. Dezember 1906 angenommenen Anträgen:

a. Vom 1. Januar 1907 ab werden insgesamt 1453 pensionsberechtigte Beamtenstellen in den teilweise neu zu schaffenden Gehaltsgruppen des Besoldungsplanes begründet und zwar:

Gruppe, Staffel	Stellenbezeichnung	Staffelgehalt ℳ	Stellenzulage ℳ	Naturalbezüge, deren Wert in d. Staffelgehalt einzurechnen ist ℳ	Besondere Bestimmungen
A Nr. 14	4 Ingenieure	3 000—4 500	.	.	.
B Nr. 4	1 Kassierer	3 400—4 300	.	.	.
„ 5	23 Kanzlei- und Kassenbeamte	1 200—3 900	.	.	.
C Nr. 5	2 Betriebsinspektoren .	2 500—4 000	.	100 Bell.	.

Gruppe, Staffel	Stellenbezeichnung	Staffelgehalt ℳ	Stellenzulage ℳ	Naturalbezüge, deren Wert in d. Staffelgehalt einzurechnen ist ℳ	Besondere Bestimmungen
C Nr. 7	6 Bahnhofsverwalter.	2 200—3 200	.	100 Bekl. 300 W., H., B.[1])	[1]) An Stelle des Naturalbezugs werden den Stelleninhabern im jeweiligen Staffelgehalte 300 ℳ Wohnungsgeld gewährt, so lange ihnen Dienstwohnung noch nicht überwiesen ist.
C Nr. 8	3 Bahnhofsverwalter.	1 800—3 000	.	100 Bekl. 300 W., H., B.[1])	
	2 Bahnmeister		.	100 Bekl.	
	3 Materialverwalter .		.	.	
	1 Kammerverwalter .		.	.	
C Nr. 9	2 Assistenten im technischen Bureau .	1 700—3 200	.	.	
C Nr. 10	2 Betriebsoberkontrolleure	1 600—2 600	240	100 Bekl.	
	24 Betriebskontrolleure		.	100 „	
	2 Fahrmeister		.	100 „	
	15 Bahnhofsassistenten		.	60 „	
	1 Materialverwaltungsassistent		.	.	
	12 Werkmeister		200[2])	.	[2]) Nur an die 7 Werkmeister, denen die Dienstaufsicht über den gesamten Werkstattbetrieb ihres Bahnhofs übertragen ist.
C Nr. 13	1 Bahnhofsaufseher .	1 300—2 100	.	60 Bekl.	
	2 Streckenaufseher . .		.	60 „	
	1 Platzaufseher		.	.	
	4 Werkmeister		.	.	
	2 Monteure		200[3])	.	[3]) Nur für die Dauer des Bestehens der Akkumulatorenunterhaltung.
	1 Vorschlosser		.	.	
	1 Maschinist		.	.	

Gruppe, Staffel	Stellenbezeichnung	Staffelgehalt ℳ	Stellenzulage ℳ	Naturalbezüge, deren Wert in d. Staffelgehalt einzurechnen ist ℳ	Besondere Bestimmungen
C Nr. 14	1 Fundsachenverwalterin	1 200—2 200	.	.	
	2 Aufwärter		.	60 Bekl.	
	1 Kassenbote		.	60 „	
	1 Bote		.	60 „	
	5 Kolonnenführer . .		.	.	
C Nr. 15	1 Heizer	1 200—1 800	.	.	
C Nr. 16	9 Streckenvorarbeiter .	1 100—1 700	.	.	
	24 Werkstattvorarbeiter		.	.	
C Nr. 16a	1 200 Schaffner und Wagenführer . . .	1 080 Grundgehalt 1 140 nach 2 Jahren 1 200 „ 4 „ 1 260 „ 6 „ 1 320 „ 9 „ 1 380 „ 12 „ 1 440 „ 15 „	60[1] 120[2]	60 Bekl.	[1]) An Schaffner und Wagenführer, Wert der ihnen unentgeltlich gewährten Bekleidung. [2]) Funktionszulage an die Wagenführer.
C Nr. 17	9 Wächter u. Pförtner	1 000—1 600	.	60 Bekl.	
	5 Materialausgeber .		.	.	
C Nr. 17a	80 Signal- u. Streckenwärter	1 020 Grundgehalt 1 080 nach 3 Jahren 1 140 „ 6 „ 1 200 „ 9 „ 1 260 „ 12 „ 1 320 „ 15 „	30[3]	30 Bekl.	[3]) Wert der den Streckenwärtern u. Signalwärtern unentgeltlich gewährten Bekleidung.

Dabei wurde den weiteren Vorschlägen entsprechend grundsätzlich festgestellt, daß bei den vorzunehmenden Anstellungen vom Rate solchen Angestellten, die schon vor dem 1. Januar 1907 in Dresden im Dienste der Straßenbahn gestanden haben,

aa. die Gewinnanteile, die ihnen bisher gewährt wurden, bei der Feststellung des pensionsberechtigten Diensteinkommens teilweise in Anrechnung gebracht werden können, insoweit deren gänzlicher Wegfall zu unbilliger Härte führen würde,

bb. dasjenige Staffelgehalt zu gewähren ist, das ihrem so ermittelten bisherigen Diensteinkommen am nächsten, aber mindestens gleichkommt und die Zeit, während welcher das bisherige Diensteinkommen bezogen wurde, so anzurechnen ist, als sei sie in diesem Staffelgehalte verbracht, und

cc. auf die für die Pensionierung und den Eintritt der Unkündbarkeit maßgebende Dienstzeit die Zeit in Anrechnung gebracht werden kann, innerhalb welcher die Anzustellenden bei dem Betriebe der Straßenbahn

entweder in einer Stellung solcher Art, wie sie mit Pensionsberechtigung verbunden werden,

oder als Arbeiter tätig gewesen sind, insoweit die Arbeitszeit den Voraussetzungen von § 5 der Arbeiterordnung entspricht.

b. Vom 1. Januar 1907 ab wird die Allgemeine Arbeiterordnung für die Stadt Dresden auch für die Arbeiter der Städtischen Straßenbahn in Wirksamkeit gesetzt, dergestalt, daß vom Rate für diejenigen Arbeiter, welche schon vorher in Dresden im Dienste der Straßenbahn gestanden haben, diese Arbeitszeit bei ihrer Annahme als ständige Arbeiter in Anrechnung gebracht werden kann, insoweit sie den Voraussetzungen von § 5 der Arbeiterordnung entspricht.

Die Durchführung des Beschlusses unter a und die Übertragung der mit Pensionsberechtigung verbundenen Beamtenstellen konnte, da in jedem Einzelfalle geprüft werden mußte, ob die Beteiligten den Voraussetzungen der Anstellung hinsichtlich ihrer dienstlichen und außerdienstlichen Führung entsprechen, im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden.

Die Durchführung des Beschlusses unter b mußte ausgesetzt bleiben, bis die Arbeiterordnung in ihrer neuen Fassung in Kraft getreten sein wird.

2) Von den neubegründeten Beamtenstellen sind den Militäranwärtern auf Grund der Verordnung der Königlichen Ministerien des Innern und des Kriegs vom 30. Oktober 1899 folgende Stellen vorbehalten:

55	im Kanzlei- und Bahnhofsverwaltungsdienst,
54	im Betriebs- und Streckenaufsichtsdienst,
1 280	Schaffner, Wagenführer, Signal- und Streckenwärter,
1 389	zusammen.

3) Der um die Entwicklung des Straßenbahnwesens Dresdens besonders verdiente Direktor Clauß blickte am 18. März 1906 auf eine 25jährige Tätigkeit als Leiter der vorm. The Tramways Company of Germany Ld. und der Dresdner Straßenbahn zurück. Aus diesem Anlaß stiftete er 10 000 ℳ, deren Zinsen schwächlichen Kindern bedürftiger Angestellter in erster Linie der vormaligen Dresdner Straßenbahn die Teilnahme an einer Sommerferienkolonie ermöglichen sollen. Für diese hochherzige Stiftung, deren Verwaltung dem Stiftsamte zugewiesen wurde, sei dem Stifter auch an dieser Stelle der herzlichste Dank ausgesprochen.

Um so bleibender ist sein Andenken für alle Zeiten gesichert auch im Kreise der Straßenbahnverwaltung, aus der er zu allseitigem Bedauern infolge Übertritts in den Ruhestand mit Ende des Jahres 1906 ausschied.

4) Gemäß § 9 Ziffer 1 der Vorläufigen Bestimmungen über die Verwaltung der städtischen Straßenbahn wurde der an den städtischen Haushalt zu zahlende Verwaltungskostenbeitrag für die Jahre 1906 bis mit 1910 auf 75 000 ℳ festgesetzt, hierbei gleichzeitig aber auch festgestellt, daß die im dienstlichen Interesse von den städtischen Körperschaften und Geschäftsstellen entnommenen Straßen-

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

5) Die nach § 9 Ziffer 4 der „Vorläufigen Bestimmungen" dem Tiefbauamte 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 Schienenrillen 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 ₰ entschädigt wurde.

7) Die Direktion der Dresdner Straßenbahn war ehedem 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 nützbare 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.

Für die Benutzung während dieser Zeit ist eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Alles Nähere, namentlich auch die Bildung der durchgehenden Tarife, bleibt der besonderen vertraglichen Vereinbarung vorbehalten.

Gleichzeitig mit der Verleihung hat der Staatsfiskus auch die Erwerbsvorbehalte hinsichtlich der Strecke Altenberger Straße—Straßenbahnhof Tolkewitz, einschließlich des letzteren und der Strecke von der früheren Flurgrenze zwischen Löbtau und Naußlitz bis zum Straßenbahnhof daselbst und einschließlich des letzteren fallen gelassen.

Die einzelnen Bestimmungen der Verleihungsurkunde sind aus der 11. Ratsdrucksache 1906 und die Ergänzungen dazu aus der 6. Ratsdrucksache 1906 zu ersehen.

9) Mit den Verhandlungen über die Verleihungsurkunde wurden auch diejenigen über die Überlassung fiskalischer Straßen, über den Erwerb des dem Staatsfiskus gehörigen Straßenbahnstreckenteils auf der Leipziger Straße zwischen der Oschatzer Straße und dem Bahnhof Mickten und über den Verkauf eines Teiles des Bahnhofs in Vorstadt Mickten an den Staatsfiskus mit der Staatsregierung geführt, weil dieser Vertrag hinsichtlich der Mitbenutzung von Straßenbahnanlagen oder der Benutzung der in das städtische Eigentum übergehenden Straßen für die künftige Anlage fiskalischer Straßenbahnlinien Bestimmungen enthielt, die durch die Bestimmungen der Verleihungsurkunde ergänzt wurden.

Für das Straßenbahnwesen war dieser Vertrag weiter auch deshalb von Bedeutung, weil eine Anzahl Bahnstrecken aus der fiskalischen in die städtische Unterhaltung gelangte, sich damit also die Selbständigkeit des Rats in dieser Hinsicht erweiterte.

Über den Wert des Streckenteiles Oschatzer Straße—Bahnhof Vorstadt Mickten waren schwierige Verhandlungen zu führen. Zwischen dem Staatsfiskus und der Besitzvorgängerin der Stadtgemeinde, der Dresdner Straßenbahn, waren Meinungsverschiedenheiten über die Zulässigkeit der Revision des Betriebsvertrags wegen der Kötzschenbrodaer Linie und über die Feststellung der auf den Staatsfiskus entfallenden anteiligen Betriebseinnahmen an der Linie Postplatz—Mickten entstanden. Diese waren zunächst zum Austrag zu bringen, weil davon der Wert des hier erwähnten Streckenteils erheblich berührt wurde.

Nachdem ein Übereinkommen in dieser Hinsicht getroffen war, gelang es weiter auch, die von dem Staatsfiskus ursprünglich auf 2 028 000 ℳ festgesetzte Forderung für den erwähnten Streckenteil auf 1 223 000 ℳ abzumindern. Der Wert der von der Stadtgemeinde an den Staatsfiskus überlassenen Objekte des Micktener Bahnhofs, die in dem dem schmalspurigen Betriebe der fiskalischen Vorortslinie Vorstadt Mickten—Kötzschenbroda dienenden Anlagenteile bestanden, war diesseits auf 223 000 ℳ vereinbart worden. Der nach Aufrechnung dieses Betrags auf die Kaufsumme für den Straßenbahnstreckenteil verbleibende Schuldbetrag von 1 000 000 ℳ wird durch eine auf 50 Jahre laufende Rente im Betrage von jährlich 42 500 ℳ getilgt, kann aber auch durch bare Auszahlung des vom Kaufpreise der 1 000 000 ℳ durch Rententeile noch nicht getilgten Kapitalbetrags jederzeit abgestoßen werden. Durch den Zukauf des mehrerwähnten Streckenteiles ist der ungehinderte Eingang zum Bahnhof in Vorstadt Mickten nunmehr sichergestellt.

In dem Straßenüberlassungsvertrage hat sich der Staatsfiskus weiter das Recht vorbehalten, eine von Klotzsche her kommende, am Arsenal an die städtische Straßenbahnlinie anbindende und sie bis zum Albertplatz mitbenützende Vorortlinie in das Stadtgebiet ein- und künftig von der Niedersedlitzer Talebene sowie von der Wilsdruffer und von der Moritzburger Hochebene aus errichtete Linien bis an das Innere des Stadtgebiets heranzuführen. Wegen gemeinschaftlicher Benutzung

bestehender oder zu errichtender Linienteile gelten die im Vertrage und in der Verleihungsurkunde hierfür vereinbarten besonderen Bedingungen.

10) Noch während des Bestehens der Dresdner Straßenbahn waren die von dieser mit dem Staatsfiskus bereits seit Juli 1903 geführten Verhandlungen über einen Betriebsvertrag, betreffend die vom Staatsfiskus zu errichtende Straßenbahnlinie Vorstadt Cotta—Cossebaude, die aber nach Abschluß des Übernahmevertrags mit dieser Gesellschaft vom 11. April 1905 an im Einvernehmen mit dem Rate geführt worden waren, beendet. Die Cossebauder Linie selbst wurde am 27. September 1906 eröffnet.

11) Der zwischen dem Staatsfiskus und der vorm. Dresdner Straßenbahn abgeschlossene Betriebsvertrag über die fiskalische Linie Vorstadt Mickten—Kötzschenbroda war, nachdem der Streckenteil Oschatzer Straße—Bahnhof Vorstadt Mickten infolge Überganges auf die Stadtgemeinde aus dem Vertragsverhältnis entfiel, einer Revision zu unterziehen. Hierbei wurde gleichzeitig Veranlassung genommen, die von der vorm. Deutschen Straßenbahngesellschaft eingegangenen Verträge über die fiskalische Linie Habsburger Straße—Hainsberg und die Gemeindeverbandslinie Loschwitz—Pillnitz völlig neu aufzustellen, um auf solche Weise möglichste Übereinstimmung in diesen Vertragsbeziehungen zu erlangen. Die Verhandlungen hierüber mit dem Staatsfiskus und dem Gemeindeverband sind noch im Gange.

12) Am 1. Juli 1906 lief der Vertrag ab, den die Dresdner Straßenbahn zur Deckung von Schäden aus haftpflichtigen Unfällen mit der Haftpflichtversicherungs-Gesellschaft „Zürich" vereinbart hatte, während der von der vormaligen Deutschen Straßenbahngesellschaft mit der Haftpflichtversicherungs-Gesellschaft „Winterthur" in gleicher Richtung abgeschlossene Vertrag noch bis zum 12. Juli 1909 lief. Wenn schon die Frage der Übernahme dieses Risikos in Eigendeckung erwogen wurde, war doch einesteils der Zeitraum für die zu diesem Zwecke anzustellenden eingehenden Erwägungen nicht lang genug, um zu abschließenden Ergebnissen gelangen zu können, andererseits erschien es im Hinblick auf die aus § 831 des B. G.-B. und § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 dem Betriebsunternehmer für das von ihm beschäftigte Betriebspersonal obliegende Haftung angezeigt, zunächst die Neuordnung der Ausbildungs- und Anstellungsverhältnisse des Betriebspersonals durchzuführen, um alsdann festzustellen, welche Veränderungen sich daraus hinsichtlich dieser Haftverbindlichkeit oder des damit verbundenen Risikos ergeben. Infolgedessen wurde nochmals ein Versicherungsvertrag für das vereinigte Straßenbahnunternehmen mit den beiden Versicherungsgesellschaften „Zürich" und „Winterthur" abgeschlossen.

13) Nachdem der Besitzübergang der gesamten Straßenbahnen, wie den übrigen in Frage kommenden Vorortgemeinden, so auch der Gemeinde Blasewitz angezeigt worden war, erhob diese auf Grund der mit den vorm. Straßenbahngesellschaften bestandenen Vertragsvereinbarungen die Forderung auf Revision des Straßenbenutzungsvertrags. Obgleich die Verhandlungen anfänglich den Anschein gewannen, als sollten sie bald zu einem beiderseits befriedigenden Übereinkommen führen, wurden doch schließlich von der Gemeinde Blasewitz so weitgehende Ansprüche in bezug auf die Ordnung des Tarifs u. s. w. gestellt, daß die Angelegenheit noch nicht zum Abschluß gekommen ist, vielmehr gegenwärtig auf den Rekurs der Stadtgemeinde gegen die im Wege erstinstanzlicher Verfügung von der Gemeinde Blasewitz gestellten Bedingungen der Königlichen Kreishauptmannschaft zur Entscheidung vorliegt.

14) Am 1. August 1906 trat das Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906 in Kraft und erlangte damit auch auf die Ausgabe der Zeitfahrkarten Anwendung. Über die Form der Stempel-

steuer-Erhebung und -Ablieferung ist mit der Königlichen Steuerverwaltung ein Abkommen herbeigeführt worden, wonach sich die der Straßenbahn obliegenden Geschäfte ohne Schwierigkeiten durchführen lassen. Vom 1. August bis 31. Dezember 1906 sind für 8169 Zeitfahrkarten 6616 ℳ 90 ₰ Stempelsteuern erhoben und an die Königliche Steuerverwaltung abgeliefert worden.

15) Durch Entscheidung des Königlichen Oberverwaltungsgerichts vom 5. Juli 1906 wurde eine von der Dresdner Straßenbahn im Jahre 1904 erhobene, von der Stadtgemeinde übernommene und weitergeführte Streitsache entschieden, in der es sich um die Gemeindebesteuerung des Straßenbahnbetriebs in den von ihm berührten Landgemeinden, insbesondere denjenigen, in welchen sich Bahnhöfe befinden, handelte. Durch diese Entscheidung wurde festgestellt, daß weder die Bahnhofs- noch die sonstigen Straßenbahnanlagen als gewerbliche Niederlassungen im Sinne des § 18 der Revidierten Landgemeindeordnung anzusehen und daß sie demzufolge wegen des Betriebserträgnisses nicht zur Gemeindebesteuerung heranzuziehen seien. Dessenungeachtet haben sich einige Gemeinden mit dieser Entscheidung noch nicht abzufinden vermocht, vielmehr durch eine anderweite Auslegung der steuerregulativmäßigen Vorschriften die Zulässigkeit der Veranlagung noch zu erreichen versucht, sodaß deshalb sowohl, als auch wegen zu hoher anderweiter Einschätzungen noch mehrere Reklamationen und Rekurse der Erledigung harren.

16) 113 bedürftigen Angestellten und Arbeitern oder deren Hinterbliebenen wurden aus Mitteln der von den Straßenbahngesellschaften übernommenen und weiter verwalteten Unterstützungskassen Beihilfen in Einzelbeträgen von 5 ℳ bis 105 ℳ mit zusammen 3187 ℳ 45 ₰ bewilligt.

17) Der Grundbesitz der Städtischen Straßenbahn erfuhr insofern eine Veränderung, als die Parzellen Nr. 153 c—i des Flurbuchs für Hosterwitz in der Größe von 8670 qm an das Betriebsamt zu Zwecken der Erweiterung der Wasserwerke verkauft wurden.

18) Die Abschlüsse der Städtischen Straßenbahn für das zweite Halbjahr 1905 und der Dresdner Straßenbahn für das Jahr 1905, sowie der Städtischen Straßenbahn für das Jahr 1906 wiesen nach Deckung aller Betriebsausgaben, Abschreibungen, Kapitalzinsen und -Tilgungsraten noch Reingewinne

für 1905 mit 642 958 ℳ 35 ₰
„ 1906 „ 327 439 „ 45 „

nach. Der Reingewinn aus der Dresdner Straßenbahn für das Jahr 1905 von 357 756 ℳ 42 ₰ entstand aus der Auflösung des Betriebsvertrags mit der Deutschen Straßenbahngesellschaft.

Der Gewinn wurde

an den Erneuerungsfonds mit

542 958 ℳ 35 ₰ beziehungsweise 127 439 ℳ 45 ₰,

an den Überschußfonds mit

100 000 ℳ — ₰ beziehungsweise 200 000 ℳ — ₰

überwiesen.

III. Betrieb der Straßenbahnen.

1) Nachdem am 1. Juli 1905 die Linien der vormaligen Deutschen Straßenbahngesellschaft von der Städtischen Straßenbahn übernommen worden waren, wurde der Betrieb bis Ende 1905 in der bisherigen Weise fortgeführt und zeigte auch in diesem Halbjahr ein ständiges Vorwärtsschreiten. Es belief sich die Zahl der im ganzen Jahre 1905 beförderten Personen auf 31 422 032 gegen 29 465 798 im Jahre 1904 = 6,639 % und dementsprechend die Personengeldeinnahme

auf 2 884 456 ℳ 83 ₰ gegen 2 703 217 ℳ 48 ₰ im Jahre 1904 = 6,704 % und der Wagenkilometererlös 1905 auf 28,89 ₰ gegen 28,75 ₰ 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 Verlängerungsstrecke 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 Wagenputzer 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 ½ 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 Wagenputzern 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 angelernten Putzer zurückzugreifen. Jeder Führer-Anwärter wird nach dem Einfahren zunächst als Wagenputzer 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.

Weiter wurden nach Möglichkeit die feststehenden Sonderwagenfahrten zur Bewältigung des verstärkten Verkehrs zu gewissen Tagesstunden in die Dienstpläne der Schaffner und Führer aufgenommen, wodurch allerdings ein nicht unwesentlicher Prozentsatz von Hilfskräften benötigt worden ist.

Um eine einheitliche Ausbildung des Fahrpersonals zu erreichen, wurden Unterrichtsstunden sowohl für Führer als auch für Schaffner mit gutem Erfolge abgehalten.

Ferner wurden mit Genehmigung der Königlichen Polizeidirektion mehrere Signalposten durch optische Signaleinrichtungen ersetzt, was eine Herabsetzung der Anzahl der Signalposten von 9 auf 6 ergab. Die Einziehung weiterer Posten wird nach durchgängiger Einführung der Oberleitung im Laufe des Jahres 1907 erfolgen. Die Einziehung der Signalposten ist nicht nur wegen der damit verbundenen Ersparnis, sondern auch deswegen erfolgt, weil die allen Unbilden der Witterung und den Gefahren des Straßenbahnbetriebes sowie des öffentlichen Verkehrs ausgesetzten Signalwärter nach den Betriebserfahrungen nicht die zuverlässige Sicherheit bieten wie die optischen Signaleinrichtungen.

Zu b.

Zunächst wurden von der neugebildeten Werkstättenabteilung die auf den einzelnen Bahnhöfen verteilten größeren und kleineren Werkstätten neu organisiert und derart zusammengezogen, daß für die Hauptrevisionen und die größeren Arbeiten die Werkstätten in Mickten und Neugruna verblieben und die einzelnen Bahnhöfe nur Werkstätten für die notwendigen kleineren Reparaturen und Revisionen zur Aufrechterhaltung des Betriebes behielten. Für die sämtlichen Holz- und Lackiererarbeiten wurde durch Umänderung der vorhandenen Räumlichkeiten eine Werkstatt in dem Depot Trachenberger Straße eingerichtet. Die Einrichtung einer großen Zentralwerkstatt wurde ins Auge gefaßt und mit den Vorarbeiten begonnen.

Ferner wurden eng damit zusammenhängend die auf den verschiedenen Bahnhöfen vorhandenen Materialverwaltungen zusammengezogen und zwar unter Aufstellung besonderer Vorschriften für die Verwaltung der Materialien in eine solche in Neugruna und in Mickten, wobei die Vereinigung der beiden Verwaltungen in eine Hauptverwaltung für später bereits ins Auge gefaßt wurde.

Wie die Zusammenlegung der Werkstätten ergab sich auch selbstverständlich die Zusammenlegung der Montageplätze für die neueingerichtete Bauabteilung. Der nunmehrige alleinige Montageplatz wurde auf dem Terrain des Depots in der Pfotenhauerstraße eingerichtet und wird damit infolge der Näherlegung an die Stadt eine große Ersparnis erzielt. Der weitere Ausbau wurde bei der Einrichtung bereits berücksichtigt.

Sodann wurde, um rationell zu wirtschaften, damit begonnen, die Belegung der einzelnen Bahnhöfe zu regeln und dementsprechend das Ein- und Ausrücken verschiedener Linien auf andere Bahnhöfe verlegt. Die endgültige Regelung in dieser Beziehung kann jedoch erst nach Feststellung des neuen Liniennetzes vorgenommen werden.

5) Dem zunehmenden Verkehrsbedürfnisse, das sich im Jahre 1906 besonders während der Deutschen Kunstgewerbe-Ausstellung geltend machte, wurde möglichst Rechnung getragen. Auch Veranstaltungen, wie die Schaustellung von Buffalo Bill, die Anwesenheit des Zirkus Sarrasani, die Pferde-Ausstellung, die Pferde- und Radrennen, sowie besonders das an vielen Sonntagen herrschende gute Wetter waren auf das Betriebsergebnis von günstigem Einflusse.

6) Betriebsverlängerungen haben im Jahre 1906 stattgefunden durch die Weiterführung der Linie Bühlau—Waldschlößchen über diese hinaus nach dem Neustädter Bahnhof,

der von der Stadtgemeinde betriebenen Staatsstrecke im Plauenschen Grunde über Deuben hinaus bis Hainsberg

und durch die Eröffnung

der an die Stadtlinie Laubegast—Cotta anschließenden, gleichfalls von der Stadt in Betrieb übernommenen Staatsstrecke Cotta—Cossebaude.

Letztere Strecke ließ sich besonders wegen ihres verhältnismäßig geringen Betriebes fahrplanmäßig schwer an die stark frequentierten Linien Tolkewitz—Cotta und Cotta—Laubegast anfügen.

Auch wurde der Güterverkehr in Deuben auf den ebenfalls vom Staate erbauten Strecken zur Überführung von Güterwagen auf Unterschiebwagen mit elektrischen Lokomotiven vom Straßenbahnhofe in Deuben durch An- und Abrollen von der Staatsbahn nach und von zwei industriellen Werken übernommen; diese Neueinrichtung hat durch zweckmäßige Bedienung den Erwartungen entsprochen.

7) Größere Betriebsstörungen durch bauliche Erneuerungen der Gleisanlagen wurden durch den Verhältnissen entsprechendes Legen von Interimsgleisen und -Weichen vermieden.

8) Das dem Betriebe überwiesene Bahnnetz umfaßte am Ende des Betriebsjahres 1906 rund 145 Betriebskilometer gegen 138 im Jahre 1905.

An Wagenkilometern wurden gefahren

27 336 382 im Jahre 1906 gegen
26 370 709 „ „ 1905 und zwar

1) mit Oberleitung		17 892 109,
2) „ „ und Akkumulatoren		9 444 273,
und zwar		
Oberleitung	25 034 838,	
automobile Kilometer	2 301 544,	
in Summe		27 336 382

einschließlich 6 215 846 Anhängewagenkilometer (vergl. hierzu Anlage 2).

Im Jahre 1906 wurden 95 071 230 Personen (89 529 002 im Jahre 1905) befördert (vergl. hierzu Anlage 2).

9) Auf die im Jahre 1906 zurückgelegten 27 336 382 Wagenkilometer entfielen 158 Betriebsunfälle.

Diese wurden verursacht durch

110 Zusammenstöße (16 mit Straßen- und Eisenbahnwagen, 37 mit Fuhrwerk, Automobilen und Zugtieren und 57 mit Fußgängern, Reitern und Radfahrern),
42 Auf- und Abspringen (10) auf und (32) von Wagen während der Fahrt und
6 sonstige Veranlassungen.

Dabei wurden 126 Personen (93 leicht, 25 schwer und 8 tödlich) verletzt.

Auf 1 000 000 Motorwagenkilometer entfielen 7,49 Unfälle und 5,96 verletzte (4,40 leicht, 1,18 schwer und 0,38 tödlich) Personen.

Auf 1 000 000 beförderte Personen entfielen 1,90 Unfälle und 1,52 verletzte (1,12 leicht, 0,30 schwer und 0,10 tödlich) Personen.

10) Im Jahre 1906 wurden in Straßenbahnwagen 13 076 Gegenstände zurückgelassen und an die Fundsachenverwaltung eingeliefert. 5 134 solche wurden den Verlustträgern zurückerstattet, der Rest dagegen gemäß der Bestimmung in § 979 des B. G. B. öffentlich versteigert. 629 ℳ 33 ₰ Bareinlagen und Geldtäschchen und 826 ℳ 46 ₰ Versteigerungserlös wurden vorbehältlich der Befriedigung etwaiger Erstattungsansprüche nach § 981 des B. G.-B. in die Unterstützungskasse vereinnahmt. An Fundgeldern wurden von den Eigentümern in 2050 Posten zusammen 1254 ℳ 43 ₰ hinterlegt und den Schaffnern oder Führern, die die fraglichen Gegenstände gefunden und abgeliefert hatten, ausgezahlt.

11) Im Betriebsjahre 1906 wurden im Betriebe beschäftigt

1	Ober-Ingenieur als Abteilungsvorstand,
2	Betriebsinspektoren,
2	Oberkontrolleure,
26	Kontrolleure (einschließlich 2 Fahrmeister),
10	Bahnhofsverwalter, beziehungsweise Aufseher,
15	Bahnhofsassistenten,
9	Zahlschaffner und Abrechner,
946	Schaffner,
730	Führer,
33	Putzer,
203	Aushilfsschaffner,
24	Wagenwäscher,
18	Hofarbeiter,
53	Wäscherinnen.
2 072	Personen.

IV. Bahnbau und -Unterhaltung.

a. Bahnbauten.

Am 1. Juli 1905 gingen von der vormaligen Deutschen Straßenbahngesellschaft in das Eigentum der Stadt Dresden über:

101 607 lfd. m einfaches Gleis, davon

8 199 / 2 „ „ „ „ gemeinschaftlich mit der vormaligen Dresdner Straßenbahn und

592 „ „ „ „ (Loschwitzer Brücke) erpachtet.

Seitens der Städtischen Straßenbahn wurden im 2. Halbjahr 1905 folgende Neu- und Umbauten an Gleisanlagen ausgeführt:

	Im ganzen einfaches Gleis	Davon Zuwachs zum Bestand an einfachem Gleis
	m	m
Neubau Gruna-Seidnitz	2 171	2 071
Weicheneinbau Großenhainer Straße	13	13
Erneuerung Kreuzung König Johann-Straße—Moritzstraße	40	—
„ Moritzstraße, zwischen König Johann-Straße—Schießgasse	190	—
„ Loschwitzer Brückenrampe	475	—
„ Abzweigung Canalettostraße—Stübelallee	84	—
„ Canalettostraße	1 350	—
„ Nicolaistraße, für Restarbeiten	952	—
„ Kreuzung und Endweiche König Johann-Straße—Altmarkt	55	—
„ Albertbrücke	200	—
„ Kreuzung Johannesstraße—Johann Georgen-Allee	83	—
„ Standgleisanlage Schloßplatz	115	—
„ Gleiskreuzung Lothringer Straße—Marschallstraße	35	—
„ Kreuzung auf dem Postplatz, nördlicher Teil	110	—
zusammen:	5 873	2 084

Durch vorstehende Ausführungen hat der Bestand an Gleisanlagen der Städtischen Straßenbahn einen Zuwachs um 2 084 m einfaches Gleis erhalten.

Am 31. Dezember 1905 bestanden daher die Bahnanlagen der Städtischen Straßenbahn aus:

101 607 + 2 084 = 103 691 m einfachem Gleis,

wovon $\frac{8\,199}{2}$ „ einfaches „ gemeinschaftlich mit der vormaligen Dresdner Straßenbahn und 592 „ „ „ nur erpachtet waren.

Am 1. Januar 1906 gingen von der vormaligen Dresdner Straßenbahn an Bahnanlagen in den Besitz der Stadt Dresden über:

119 036 m einfaches Gleis,

davon $\frac{8\,775}{2}$ „ „ „ gemeinschaftlich mit der Städtischen Straßenbahn, wovon 592 „ „ „ nur erpachtet waren.

Durch Vereinigung der beiden Betriebe gelangte die Städtische Straßenbahn nunmehr am 1. Januar 1906 in den Gesamtbesitz von

103 691 + 119 036 = ... 222 727 m einfachem Gleis,

davon ab $\frac{8\,775 - 8\,199}{2}$ = 288 m wegen Verschiebung der gemeinschaftlichen Gleise im 2. Halbjahre 1905 . . . . . 288 „ einfaches „

Mithin Gesamtbesitz 222 439 m einfaches Gleis,

davon nur erpachtet 592 „ „ „.

Der gesamte Gleisbesitz ist auf eine Strecke von 112,5 km verlegt.

Im Geschäftsjahr 1906 wurden folgende Neu- und Umbauten vorgenommen:

		Im ganzen einfaches Gleis	Davon Zuwachs zum Bestand an einfachem Gleis
		m	m
Flur Blasewitz:	Residenzstraße vom Schillerplatz bis Hainstraße . . .	435	—
„ Dresden:	Dohnaer Straße von „Goldne Krone" bis Wasastraße	816	—
„ „	Parkstraße, von Residenz- bis Beuststraße	1 229	—
„ „	Kreuzung Bautzner Straße — Kurfürstenstraße	46	—
„ Tolkewitz:	Dresdner Straße, von der Dobritzer Straße bis „Donaths Neue Welt"	187	—
„ Dresden:	Schandauer Straße und Wehlener Straße, von Berggießhübler Straße bis Hofmannstraße	900	335
„ „	Fürstenstraße, von Fürstenplatz bis Dürerstraße . . .	1 180	—
„ „	Ostra-Allee, von Große Zwingerstraße bis Logenhaus .	352	—
„ „	Moritzstraße, von König Johann-Straße bis Neumarkt .	240	—
„ „	Prager Straße, von Waisenhausstraße bis Wiener Platz	1 288	—
„ „	Gleiswechsel Antonstraße	13	13
„ „	Stübel-Allee, von Tittmannstraße bis Karcherallee . .	680	Bestandsausgleich ist vorläufig unberücksichtigt gelassen
„ „	Hamburger Straße, von Schusterhaus bis Eisenbahnunterführung	360	336
„ „	Albertplatz, von Bautzner Straße bis Hauptstraße und König Albert-Straße	420	—
„ „	Gleisverbindung Tharandter Straße — Kesselsdorfer Straße (Löbtau)	128	73
	Ferner wurde vom sächsischen Staatsfiskus die Teilstrecke Oschatzer Straße — Bahnhof Mickten käuflich erworben mit	1 880	1 880
		10 154	—
	Durch vorstehende Ausführungen beziehungsweise Erwerbungen erhöht sich der Bestand um		2 637
	während durch die Beseitigung der Gleisanlagen in der Karlstraße eine Verminderung des Bestandes um		340
	erfolgte.		
	Hiernach bleibt ein Zuwachs von		2 297
	Der Bestand an Gleis betrug daher am 31. Dezember 1906 .	224 736	
	wovon	592	
	betriebenes Gleis nicht Eigentum der Straßenbahn sind.		
	Außerdem hat noch eine Vermehrung der für Rechnung anderer betriebenen Strecken stattgefunden, und zwar durch Eröffnung der staatlichen		
	Strecke Deuben — Hainsberg mit	1 015	985
	und der Strecke Cotta — Cossebaude mit	6 512	6 512
		Zusammen:	7 497

Hierdurch ergab sich ein Bestand der für andere Rechnung betriebenen Strecken am 31. Dezember 1906 wie folgt:

Staatliche Strecke Bahnhof Mickten—Kötzschenbroda	14 551 m	einfaches Gleis,
„ „ Vorstadt Plauen—Deuben—Hainsberg	14 790 „	„ „
„ „ „ Cotta—Cossebaude	6 512 „	„ „
Gemeindeverbandsstrecke Loschwitz—Pillnitz	7 034 „	„ „
Zusammen:	42 887 m	einfaches Gleis.

Außer den vorerwähnten Neu- und Umbauten wurden noch folgende größere Gleisarbeiten vorgenommen:

im 2. Halbjahre 1905

5 Gleiskreuzungen erneuert,

15 Weichen erneuert und an die Stadtkanalisation angeschlossen,

in der Blumenstraße, von Elsasser Straße bis Elisenstraße, die Betonfundamente unter Beseitigung der unter den Schienen befindlichen Asphaltplatten teilweise erneuert,

im Jahre 1906:

11 Gleiskreuzungen erneuert,

33 Weichen erneuert,

28 Gleiskurven ganz und teilweise erneuert.

Ferner sind auf nachgenannten Strecken die Betonfundamente erneuert worden und zwar teilweise unter Beseitigung der unter den Schienen befindlichen Asphaltplatten:

		Einfaches Gleis m
Flur Dresden:	Wettiner Platz, in ganzer Länge	200
„ „	Annen- und Falkenstraße, ganze Länge teilweise	1 560
„ „	Grunaer Straße, von Stübelplatz bis Kaulbachstraße	290
„ „	Grunaer Straße, von Albrechtstraße bis Pirnaischer Platz	800
„ „	Wiener Platz und Eisenbahnunterführung am Hauptbahnhof	400
„ „	Ammonstraße	600
„ Kötzschenbroda (Lößnitzbahn):	Umbau eines Gleises von Endstation bis Borstraße	600.

Zur Verbesserung der Gleisanlagen wurden ferner 26 Stück Weichen mit Entwässerungskonstruktionen versehen.

Bei den Umbaustrecken auf der Prager Straße und Ostra-Allee wurden die Schienen durch aus Fußplatteneisen hergestellte Bockkonstruktionen mit den Betonfundamenten verankert. Bei der Kürze der Zeit läßt sich ein abschließendes Urteil über diese neue Konstruktion nicht abgeben.

Als Oberbaumaterial wurde zum größten Teil neben Profil 18 f von der Hütte Phönix das von der Sächsischen Gußstahlfabrik in Döhlen gelieferte Profil R $16^1/_2$ mit Fußlaschen- und Fußplattenkonstruktion verwendet.

Die gesamten Weichenreparaturen wurden in der neuerrichteten Weichenreparaturanstalt auf Bahnhof Pfotenhauerstraße vorgenommen.

Die neueingelegten 55 Stück Weichen wurden in der Weichenbauanstalt der Städtischen Straßenbahn auf Bahnhof Mickten nach einer besonderen Konstruktion hergestellt.

Sämtliche Montagen der Kurven-, Kreuzungs- und Weichenanlagen usw. wurden auf dem neuerrichteten Montageplatz auf Bahnhof Pfotenhauerstraße durch eigene Mannschaften bewirkt.

Besondere Schwierigkeiten bereitete auch in diesem Jahre die Beseitigung der auf fast allen alten, sowie den Neu- und Umbaustrecken in kurzer Zeit auftretenden starken Riffelbildungen an den Schienen, zu deren Beseitigung durch Arbeiter mittels Schienenhobels zirka 4 500 Arbeitstage im Jahr 1906 aufgewendet werden mußten.

Da über die Ursachen dieser, fast alle Straßenbahnen schwer belastende Erscheinung in Fachkreisen noch keine Klarheit besteht, sind auch diesseits über diese Vorkommnisse eingehende Untersuchungen in die Wege geleitet worden.

Die Neu- und Umbauten pro 1906 an Gleisanlagen erforderten einschließlich der durch das städtische Tiefbauamt hergestellten Betonfundamente und Straßenbahnbefestigungen rund 470 000 ℳ, während die weitere ordnungsmäßige Unterhaltung der Gleisanlagen einschließlich der tiefbauamtlichen Arbeiten rund 320 000 ℳ beanspruchte.

b. Hochbauten.

Neue Hochbauten sind im 2. Halbjahr 1905 und im Jahre 1906 nicht ausgeführt worden.

An den bestehenden Anlagen wurden folgende größere Veränderungen und Ergänzungen vorgenommen:

Bahnhof Tolkewitz:

Herstellung eines Petroleumlagers.
Seitlicher Abschluß der Schiebebühne durch eine Wellblechwand.
Vergrößerung der Schlosserwerkstatt.

Bahnhof Naußlitz:

Anschluß der Schleusenanlage an das städtische Schleusennetz.

Bahnhof Mickten:

Herstellung von Unterkunftsräumen für das Hofpersonal.
Umbau der Werkstättenräume für Schlosser.

Bahnhof Neugruna:

Herstellung eines Aufenthaltsraumes mit zugehöriger Abort- und Schleusenanlage.

Bahnhof Trachenberger Straße:

Erweiterung der Lackierwerkstätten.
Einrichtung von Werkstätten für Sattler.

In der Bauabteilung waren im Jahre 1906 beschäftigt:

1 Oberingenieur als Abteilungsvorstand,
2 Ingenieure,
1 Maschinentechniker,
1 Bautechniker,
2 Bahnmeister,
1 Montageplatzaufseher,
5 Kolonnenführer,
8 Vorarbeiter,

zirka 350 Handwerker und Streckenarbeiter in der Bausaison,
„ 120 „ „ „ im Winter,
2 Streckenaufseher mit
76 Streckenwärtern zur Reinhaltung der Bahnanlagen,
1 Materialverwalter mit Gehilfen,
2 Kanzleihilfsarbeiter.

V. Werkstätten und Wagen.

Der von den vormaligen Straßenbahngesellschaften in das Eigentum der Stadt Dresden übergegangene Wagenbestand setzt sich wie folgt zusammen:

250 Triebwagen für Ober- und Unterleitung mit 2 Motoren,
93 „ „ Oberleitung mit 1 Motor,
133 „ „ gemischten Akkumulatorenbetrieb mit 2 Motoren,
10 „ „ „ „ „ 1 Motor,

zusammen 486 Triebwagen,

100 Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb mit Fahrgestell,
5 „ „ „ „ „ „ „ ohne „
95 geschlossene Anhängewagen mit Fahrgestell,
44 „ „ ohne „
35 offene Sommerwagen mit Fahrgestell,
19 „ „ ohne „

zusammen 298 Anhängewagen,
5 alte Pferdebahnwagen,

überdies

1 Triebwagen mit 1 Motor zur Warenbeförderung
1 Schneepflug mit elektrischem Antrieb,
3 Güterwagen als Anhänger,
1 Sprengwagen,
31 Salzwagen und Schneekratzen,
5 Achsbruchwagen,

zusammen 42 verschiedene Fahrzeuge mit Spurrädern.

Im Laufe der Berichtszeit wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

1) Die aus Anlaß der Betriebsübernahme der Gemeindeverbandslinie nach Pillnitz bereits von der früheren Deutschen Straßenbahngesellschaft in Arbeit genommenen 10 neuen Triebwagen mit 2 Motoren für Oberleitung wurden fertiggestellt und in Betrieb genommen.

2) 6 Triebwagen der früheren Deutschen Straßenbahngesellschaft wurden völlig erneuert. Die Wagen sind mit Glasvorbau versehen und außerdem ist die Verteilung der Beleuchtungskörper im Innern der Wagen derart vorgenommen worden, daß je 2 Lampen über den Sitzen und eine Lampe im Oberlicht angeordnet ist. Ferner sind die bisherigen Fahrgestelle dieser Wagen durch solche der Berolinatype ersetzt worden, die noch an 3 weiteren Wagen angebracht wird.

3) Aus Anlaß der Linienverlängerung nach Cossebaude und der Einführung eines zweiten Anhängewagens auf den Linien 19 und 21 machte sich die Beschaffung von 3 Triebwagen mit je 2 Motoren notwendig. Die Fahrgestelle und motorische Ausrüstung wurde den Materialbeständen entnommen, während die Wagenkästen durch Umbau älterer Wagenkästen beschafft wurden.

4) Des weiteren wurden im Laufe der Berichtszeit noch 3 quersitzige Anhängewagen für Sommer- und Winterbetrieb auf Rechnung der früheren Dresdner Straßenbahn fertiggestellt und in Betrieb genommen und außerdem 11 Anhängewagen einer gründlichen Aufbesserung unterzogen.

5) Als Ersatz für 4 Anhängewagen älterer Bauart, deren Umbau sich nicht empfiehlt, ist die Einstellung von 4 Anhängewagen, deren Kästen aus den Beständen der früheren Dresdner Straßenbahn entnommen worden sind, in der Ausführung. Die dazu erforderlichen Fahrgestelle werden von den unter 1 erwähnten 6 Motorwagen entnommen, die wie oben erwähnt, neue Fahrgestelle erhalten. Zwei dieser Wagen sind im Rohbau fertiggestellt.

6) Die motorische Ausrüstung an 30 Triebwagen wurde durch den Einbau eines zweiten Motors verbessert.

7) Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Verminderung der Geräuschbeläftigung ist die Beschaffung von 25 Fahrgestellen für Anhängewagen vorgesehen. Hiervon sind 18 Stück fertiggestellt und zum Teil auch bereits eingebaut.

8) Auf Grund eingehender Versuche ergab sich die Unzulänglichkeit der bisher in den Anhängewagen befindlichen Scheibenmagnetbremsen und wurde infolgedessen von der Oberbehörde deren Ersatz durch Kernbremsen gefordert. Für die Jahre 1906 und 1907 ist die Veränderung an 144 Anhängewagen vorgesehen und sind in der Betriebszeit bereits 73 Wagen damit ausgerüstet worden.

9) Weiterhin wurde die bereits im Jahre 1905 angefangene Veränderung der Plattformtüren mit Verschlußdeckel für die Plattformauftritte fortgesetzt und an 127 Trieb- und 69 Anhängewagen durchgeführt, sodaß nunmehr alle Wagen der früheren Deutschen Straßenbahngesellschaft, bei denen diese Maßnahmen aus Anlaß der in der veränderten Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen notwendig wurde, hiermit ergänzt sind.

10) Die Versuche mit Schutzvorrichtungen wurden fortgesetzt. Zu diesem Zwecke sind zehn Wagen mit den auf Grund des Preisausschreibens ausgezeichneten Schutzvorrichtungen ausgerüstet worden. Hierbei sei noch kurz erwähnt, daß diese Vorrichtung aus einem Fangnetz, einer Sandstreueinrichtung und einer Umschaltvorrichtung von Fahrt auf Bremse besteht. Alle drei Einrichtungen kommen beim Anstoß eines Tasters an einen Fremdkörper zur Auslösung. Die Vorrichtung ist im Berichtsjahr zweimal in Wirksamkeit getreten, wobei jedesmal Hunde mittlerer Größe aufgefangen wurden, die nach Stillstand des Wagens anscheinend unverletzt davonliefen.

11) Auf Grund der im Juni 1905 in Kraft getretenen Betriebsordnung wurden auf den Dächern der Triebwagen Nummernscheiben angebracht, um die Linien besser unterscheiden zu können.

Die 5 alten Pferdebahnwagen wurden auseinandergenommen und das Altmaterial im Betriebe verwendet, da sie sich zum Umbau für den elektrischen Betrieb nicht eigneten.

Nachdem sich inzwischen die Oberbehörde und die städtischen Kollegien mit der Beseitigung der Unterleitung in der König Johann-Straße, die zu erheblichen Störungen Anlaß gab, einverstanden erklärt hatten, wurden die Unterleitungsabnehmer aus den Wagen entfernt.

Um den Wünschen der Fahrgäste nach geheizten Wagen auch im inneren Stadtverkehr Rechnung zu tragen, wurden Versuche mit Briketts und Glühstoffheizung bei Anhängewagen in die Wege geleitet und überdies bei einigen Motorwagen die Heizung mittels Bremsstromwiderstände erprobt.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß im Hinblick auf die beabsichtigte Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes, der in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung den steigenden Verkehrsbedürfnissen nicht genügt, Versuche mit doppelpoliger Oberleitung angestellt wurden, um die von der Oberbehörde gestellte Bedingung, nach der längs der technischen Hochschule die Schienen nicht als Rückleitung benutzt werden dürfen, zu erfüllen. Trotz des in Verwendung befindlichen Schleifbügels ist dies unter Benutzung eines Rollenstromabnehmers mit Dickinsonrollen in völlig einwandfreier Weise erreicht worden.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ergänzungen und Veränderungen war der Wagenbestand am Ende des Jahres 1906 folgender:

	293	Triebwagen für Oberleitung mit 2 Motoren,
	63	„ „ „ „ 1 Motor,
	133	„ „ Akkumulatorenbetrieb und Oberleitung mit 2 Motoren,
	10	„ „ „ „ „ „ 1 Motor,
zusammen:	499	Triebwagen,
	103	Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb mit Fahrgestell,
	5	„ „ „ „ „ „ „ ohne „
	98	geschlossene Anhängewagen mit Fahrgestell,
	41	„ „ ohne „
	35	offene Sommerwagen mit Fahrgestell,
	19	„ „ ohne „
zusammen:	301	Anhängewagen.

Überdies 4 Anhängewagen im Bau.

Die Zahl der auf Seite 22 angegebenen 42 verschiedenen Fahrzeuge hat sich nicht geändert.

Außer den vorgenannten Arbeiten wurden sämtliche Trieb- und Anhängewagen in regelmäßiger Zeitfolge revidiert, und zwar:

täglich in bezug auf die Akkumulatoren, Bremsen, Stromabnehmer, Licht- und Signaleinrichtungen,

wöchentlich in allen Teilen, jedoch ohne Ersatz größerer Teile und ferner

nach einer Betriebszeit von 20—25 000 km, die jährlich etwa zweimal erfolgt und wobei alle abgenutzten Teile des Wagens, die sonst schwer zugänglich sind, eingehend auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht und erforderlichenfalls ersetzt werden.

Überdies sind 259 Wagen neu lackiert und 124 Wagen frisch überzogen worden.

Alle vorgenannten Arbeiten wurden in den eigenen Werkstätten ausgeführt und die Ersatzteile werden fast durchweg nur im Rohguß bezogen. So wird unter anderem der gesamte Bedarf an Zahnrädern durch die eigene Werkstatt gedeckt.

Ferner wurde in den Werkstätten der Neubau sämtlicher Weicheneingänge ausgeführt und das für alle übrigen Teile des Betriebes notwendige Inventar teils neu hergestellt, teils aufgebessert.

Bei der Übernahme der Straßenbahnen in den städtischen Besitz bestanden

7 Hauptwerkstätten,
2 Nebenwerkstätten.

Im Laufe der Berichtszeit wurden einige Veränderungen und Einschränkungen vorgenommen, sodaß am Ende des Jahres nur noch

in 4 Werkstätten Hauptrevisionen vorgenommen wurden, während in den übrigen 5 Werkstätten nur Tagesrevisionen ausgeführt werden.

In einer der letztgenannten Werkstätten ist die Hauptlackiererei, Stellmacherei und Sattlerei untergebracht.

Der Personalbestand der Werkstatt am Ende der Berichtszeit war folgender:

1 Oberinspektor, als Abteilungsvorstand,	26 Vorarbeiter und Revisionsschlosser,
2 Werkstatt-Ingenieure,	98 Schlosser,
2 Techniker,	33 Schmiede,
2 Kanzleihilfsarbeiter,	8 Dreher,
7 Schlossermeister,	41 Stellmacher,
4 Stellmachermeister,	8 Tischler,
3 Lackierermeister,	4 Klempner,
1 Sattlermeister,	4 Ankerwickler,
2 Materialverwalter,	37 Lackierer,
2 Akkumulatoren-Vorarbeiter,	6 Sattler,
4 Materialausgeber,	70 Werkstättenarbeiter,

zusammen 365.

Dresden, im August 1907.

Direktion der Städtischen Straßenbahn.

Bürgermeister Dr. Kretzschmar. Direktor Stoeßner.

Anlage 1.

Die bis 31. März 1906 noch getrennt verwalteten Betriebskrankenkassen der vormaligen beiden Straßenbahnunternehmungen wurden vom 1. April 1906 an in der „Betriebskrankenkasse der Städtischen Straßenbahn" vereinigt. Zum Vorsitzenden der Kasse und gleichzeitigen Vertreter der Betriebsunternehmerin wurde Unterzeichneter und als dessen Stellvertreter und gleichzeitig Rechnungsführer für die Kasse Kassierer Haberkorn ernannt.

Die Mitglieder der Betriebskrankenkasse der vormaligen Deutschen Straßenbahn erfuhren bei der Vereinigung eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge von 3 auf 3,6 % des durchschnittlichen Tagelohns, erwarben damit aber andererseits auch einen entsprechend höheren Anspruch auf Krankengeld. Die Klasseneinteilung für die vereinigte Kasse wurde gegenüber den Statuten der erlöschenden Kassen gemäß der mit der Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 25. Mai 1903 eingetretenen Erhöhung der oberen Grenze für die Bemessung des durchschnittlichen Tagelohns von 4 auf 5 ℳ um 3 Klassen nach oben zu erweitert.

Vom 1. Juli 1906 an wurde mit den Kassenärzten eine Vereinbarung dahingehend herbeigeführt, daß die Mitglieder der Kasse unter den mit dieser in Vertragsverbindung stehenden 27 praktischen Ärzten in Erkrankungsfällen freie Wahl haben und daß die Honorierung der Ärzte nicht mehr, wie bis dahin, nach Pauschalsätzen pro Mitgliederkopf, sondern nach Einzelleistungen erfolgt. Die Ausgaben der beiden Betriebskrankenkassen für das 1. Quartal 1906 und diejenigen der vereinigten Kassen für das 2. bis 4. Quartal haben

in 1906 betragen		und damit gegen 1905 eine Erhöhung erfahren	
31 479 ℳ 43 ₰	um	4 709 ℳ 42 ₰	für Arzthonorare
46 785 „ 53 „	„	3 677 „ 09 „	„ Krankengelder
17 955 „ 89 „	„	2 040 „ 49 „	„ Medikamente und sonstige Heilmittel
10 850 „ 60 „	„	1 770 „ 38 „	„ Kurkosten in Krankenanstalten
336 „ 86 „	„	94 „ 31 „	„ Sonstige
zusammen 107 408 ℳ 31 ₰	um	12 291 ℳ 69 ₰.	

Demgegenüber sind die Einnahmen aus Beiträgen mit insgesamt 118 964 ℳ 67 ₰ um 17 415 ℳ 95 ₰ gewachsen. Auf das einzelne Mitglied umgerechnet betrugen die Ausgaben

für Arzthonorare	12 ℳ	19 ₰
„ Krankengelder	18 „	12 „
„ Medikamente usw.	6 „	95 „
„ Kurkosten in Krankenanstalten	4 „	20 „
„ Sonstige	— „	13 „
zusammen . .	41 ℳ	59 ₰
und die Einnahmen aus Beiträgen	46 „	09 „

Der durchschnittliche Mitgliederbestand betrug 2 581 Personen (2 524 männliche, 57 weibliche). Krankengeld war für 20 867 mit Erwerbsunfähigkeit verbundene Tage zu zahlen. Sterbefälle kamen 16 vor. Die Geschäfte der Invaliden-Versicherung wurden für 2 559 Versicherte besorgt.

Die Betriebskrankenkasse der Städtischen Straßenbahn.

Der Vorstand

Oberinspektor Schaller.

Anlage 2.

Vergleichende Betriebsübersicht

für die Jahre 1905/1906.

Vergleichende Betriebsübersicht für die Jahre 1905/1906.

	Linie		Länge der Linie m	Anzahl der Fahrten pro Jahr	Anzahl der Fahrten pro Tag	Anzahl der laufenden Wagen Wochentags Motor	Anzahl der laufenden Wagen Wochentags Anhänger	Anzahl der laufenden Wagen Sonntags Motor	Anzahl der laufenden Wagen Sonntags Anhänger	Anzahl der Wagen-Kilometer Motor pro Jahr	Anzahl der Wagen-Kilometer Motor pro Tag	Anzahl der Wagen-Kilometer Anhänger pro Jahr	Anzahl der Wagen-Kilometer Anhänger pro Tag	Anzahl der Wagen-Kilometer in Summe pro Jahr	Anzahl der Wagen-Kilometer in Summe pro Tag	Anzahl der Fahrgäste pro Jahr	Anzahl der Fahrgäste pro Tag	Einnahmen pro Jahr ℳ	Einnahmen pro Jahr ₰	Einnahmen pro Tag ℳ	Einnahmen pro Tag ₰	Einnahmen pro Wagen-Kilometer ₰	Einnahmen pro Fahrgast ₰	Fahrgäste pro Wagen-Kilometer	Bemerkungen
	Eigene Linien.																								
1.	Loschwitz — Blasewitz — Planen	1905	9 218	306 645	840	23	20	32	20	1 714 106	4 696	1 185 157	3 247	2 899 263	7 943	9 637 808	26 405	883 730	62	2 421	18	30,48	9,2	3,3	1905: 1. Juli bis 7. November nach der Merzdorf- und Marienhöhe-Linie wegen Zobelgrabenbau in der Johannesstraße.
		1906	9 218	307 434	842	24	19	28	19	1 600 250	4 549	1 219 722	3 342	2 879 972	7 891	10 546 679	28 895	960 141	61	2 630	52	33,34	9,1	3,7	
2.	Friedrichstr. — Blasewitz bez. Altenberger Straße	1905	7 671 / 1 631	356 311	976	28	16	30	16	1 953 107	5 351	679 360	1 861	2 632 467	7 212	8 275 706	22 673	737 024	40	2 019	24	28,00	8,9	3,1	
		1906	7 671	235 388	645	19	15	17	15	1 148 623	3 147	626 108	1 716	1 774 731	4 863	5 950 108	16 302	528 426	75	1 447	74	29,77	8,9	3,4	
3.	Fürstenstraße — Pirnaischer Platz — Hauptbahnhof	1905	4 753	76 378	211	6	.	11	3	369 188	1 011	11 178	31	380 366	1 042	1 565 766	4 290	123 456	67	338	24	32,46	7,9	4,1	1905: Wie Linie 1.
		1906	4 753	71 032	195	6	.	12	3	335 663	920	9 332	25	344 995	945	1 344 159	3 683	104 400	61	286	03	30,26	7,8	3,9	1906: 10. März bis 4. Mai wegen Umbaues in der Prager Straße von bis Georgplatz.
4.	Theaterplatz — Neumarkt	1905	5 970	104 389	286	10	.	10	.	595 738	1 632	.	.	595 738	1 632	1 526 046	4 181	136 390	10	373	67	22,90	8,9	2,6	
		1906	5 970	96 383	264	10	.	10	.	621 628	1 703	.	.	621 628	1 703	1 536 805	4 210	139 726	81	382	81	22,48	9,1	2,5	
5.	Georgplatz — Hechtstraße	1905	5 035	178 892	490	17	1	18	.	921 696	2 525	8 274	23	929 970	2 548	2 962 445	8 116	256 672	20	703	21	27,60	8,7	3,2	1905: 7. Mai bis 31. Juli wegen Umbaues Hauptanschluß über Bahnhofs-Terrasse-nbrücke.
		1906	5 035	176 146	483	18	1	18	.	913 597	2 503	10 330	28	923 927	2 531	2 999 751	8 218	259 525	81	711	03	28,09	8,7	3,2	
6. 8.	Wilder Mann — Bergkeller — Röcknitz	1905	9 228	166 907	457	18	4	25	14	1 159 869	3 178	173 187	474	1 333 056	3 652	4 159 628	11 396	379 488	65	1 039	69	28,47	9,1	3,1	1905: Wie 26. Januar nur bis Bergkeller.
		1906	9 226	183 358	502	18	7	25	14	1 234 423	3 382	271 892	745	1 506 315	4 127	4 789 669	13 122	435 712	91	1 193	73	28,92	9,1	3,2	
7.	Hauptbahnhof — Arsenal	1905	5 420	248 577	681	17	8	18	16	1 068 862	2 928	325 059	891	1 393 921	3 819	5 423 963	14 860	493 489	29	1 352	03	35,40	9,1	3,9	
		1906	5 420	248 149	680	18	9	17	15	1 072 059	2 937	320 694	879	1 392 753	3 816	5 501 536	15 073	495 607	78	1 357	83	35,58	9,0	4,0	
9.	Ludwig-Neustra — Waldschlößchen	1905	9 080	233 132	639	20	15	31	25	1 440 349	3 946	572 903	1 570	2 013 252	5 516	7 370 325	20 193	649 861	73	1 780	44	32,28	8,8	3,7	
		1906	9 080	227 649	624	21	13	30	25	1 451 668	3 977	549 651	1 506	2 001 319	5 483	6 577 313	18 020	588 305	51	1 611	80	29,40	8,9	3,3	
10.	Neustädt. Bahnhof — Marienstraße	1905	2 920	132 047	362	7	.	7	.	396 096	1 085	.	.	396 096	1 085	1 102 654	3 021	95 899	15	262	74	24,22	8,7	2,8	1905: 17. Juli bis 31. August wegen Umbaues Hilbersplatz von bis in die Alten Wilsdruffer Straße.
		1906	2 920	107 592	295	6	.	6	.	322 966	885	2	.	322 968	885	924 078	2 532	77 117	63	211	28	23,88	8,3	2,9	
11.	Waldschlößchen bezw. Neustädter Bahnhof — Bühlau	1905	5 717	114 935	315	7	3	16	8	498 815	1 367	105 747	290	604 562	1 656	1 631 380	4 470	184 060	43	504	28	30,45	11,3	2,7	1905: 24. Januar vom Waldschlößchen bis Neustädter Bahnhof verlängert.
		1906	8 217	118 493	325	10	5	19	13	689 985	1 890	220 953	605	910 938	2 495	2 314 726	6 342	288 095	29	789	30	31,62	12,4	2,5	
12.	St. Pauli-Friedhof — Albertplatz	1905	3 911	62 395	171	4	.	4	.	244 623	670	545	1	244 968	671	642 316	1 760	56 307	20	154	27	22,99	8,8	2,6	
		1906	3 911	62 687	172	4	.	4	.	256 150	702	22	.	256 172	702	681 769	1 868	59 491	17	162	99	23,22	8,7	2,7	
13.	Wölfnitz — Postplatz	1905	4 188	265 818	728	16	10	20	12	900 465	2 467	257 315	705	1 157 780	3 172	4 959 447	13 588	446 284	23	1 222	70	38,55	9,0	4,3	
		1906	4 188	276 246	757	16	13	17	17	905 746	2 481	304 606	835	1 210 352	3 316	5 180 543	14 193	463 463	93	1 269	76	38,29	8,9	4,3	
14.	Neumarkt — Seidnitz	1905	5 911	69 902	191	5	.	7	2	305 862	838	6 532	18	312 394	856	850 722	2 331	78 453	40	209	46	24,47	9,0	2,7	1905: Wie seit 31. Oktober nur bis Neustadt.
		1906	5 821	83 523	229	7	1	10	4	441 325	1 209	11 184	31	452 509	1 240	1 114 417	3 053	105 559	71	289	20	23,33	9,5	2,5	
15.	Postplatz — Planen	1905	3 460	202 888	556	13	2	12	.	673 356	1 845	16 432	45	689 788	1 890	3 109 142	8 518	263 837	56	722	84	38,25	8,5	4,5	
		1906	3 400	212 526	582	14	2	11	.	678 599	1 859	42 197	116	720 796	1 975	3 222 514	8 829	270 389	14	740	79	37,51	8,4	4,5	
16.	Günzplatz — Grenadierkaserne	1905	4 929	108 817	298	10	.	10	.	552 236	1 513	.	.	552 236	1 513	1 331 167	3 647	119 931	70	328	58	21,72	9,0	2,4	1905: Seit 5. September durch die Bautzner und Rauchfuß-Straße.
		1906	4 867	95 182	261	8	.	9	.	488 150	1 337	31	.	488 181	1 337	1 259 455	3 451	114 213	60	312	91	23,39	9,1	2,6	
17.	Mickten — Postplatz	1905	4 388	300 764	824	15	14	18	15	877 575	2 404	522 524	1 432	1 400 099	3 836	[1] 5 493 391	15 050	539 235	18	1 477	63	38,52	9,8	3,9	[1] Rechtselbisch Anhänger von der Elbe. [2] Linkselbisch Anhänger von der Elbe.
		1906	4 388	305 098	836	15	14	18	15	884 405	2 423	539 136	1 477	1 423 541	3 900	[2] 6 323 755	17 325	559 553	66	1 533	02	39,31	8,8	4,4	
18.	Schloßplatz — Loschwitz	1905	5 940	165 928	455	13	1	25	9	921 790	2 525	56 508	155	978 298	2 680	2 929 931	8 027	310 341	28	850	25	31,72	10,6	3,0	
		1906	5 940	165 592	454	15	2	23	12	959 306	2 628	76 569	210	1 035 875	2 838	3 156 279	8 647	337 359	87	924	27	32,57	10,7	3,0	
19. 21. 23.	Laubegast — Cotta	1905	12 204	445 092	1 219	40	29	46	45	2 760 161	7 562	1 567 143	4 294	4 327 304	11 856	14 614 926	40 041	1 342 241	65	3 677	37	31,02	9,2	3,4	1905: 27. Oktober. Die Wiedereröffnung erfolgt in Kürze verzögert; Wiedereröffnung erfolgt am 27. September bis mit 4. November eingegangen.
		1906	12 372	458 665	1 257	46	37	48	46	2 759 045	7 559	1 801 923	4 937	4 560 968	12 496	15 645 140	42 863	1 418 743	60	3 886	97	31,11	9,1	3,4	
22.	Postplatz — Löbtau — Planen	1905	4 533	160 164	439	9	2	9	8	643 904	1 764	92 316	253	736 220	2 017	2 911 426	7 977	284 267	85	778	82	38,61	9,8	4,0	
		1906	4 533	166 970	457	10	5	12	9	648 457	1 777	121 229	332	769 686	2 109	3 070 998	8 414	302 060	86	827	56	39,24	9,8	4,0	
25.	Neustädt. Bahnhof — Reichenbachstraße	1905	4 200	138 555	380	9	.	8	.	443 184	1 214	.	.	443 184	1 214	1 104 369	3 026	96 852	60	265	35	21,85	8,8	2,5	1905: Wie seit 19. Juli nur bis Hauptbahnhof. 1906: 12. März bis 4. Mai wegen Umbaues in der Prager Straße bis Hauptbahnhof.
		1906	4 200	111 771	306	8	.	8	.	457 097	1 252	.	.	457 097	1 252	1 307 987	3 584	116 204	16	318	37	25,42	8,9	2,9	
26.	Hauptbahnhof — Zschertnitz	1905	11 466	161 186	442	24	1	28	6	1 752 268	4 801	25 897	71	1 778 165	4 872	6 193 271	16 968	548 948	45	1 503	97	30,87	8,9	3,5	
		1906	11 463	161 087	441	25	1	26	5	1 737 831	4 761	30 082	82	1 767 913	4 843	6 661 661	18 251	594 375	90	1 628	43	33,62	8,9	3,8	
27.	Blasewitz — Ludwig Hartmann-Straße	1905	1 862	76 936	211	2	.	2	.	145 971	400	.	.	145 971	400	234 008	641	16 422	31	44	99	11,25	7,0	1,6	
		1906	1 862	77 881	213	2	.	2	.	147 556	404	.	.	147 556	404	225 645	618	14 839	24	40	65	10,06	6,6	1,5	
28.	Hauptbahnhof — Anschlung Fürstenstraße	1905	4 665	82 545	226	5	.	8	4	379 777	1 040	17 605	48	397 382	1 088	1 362 016	3 732	126 819	15	347	45	31,93	9,3	3,4	
		1906	4 665	92 172	253	6	1	8	4	433 715	1 188	21 778	60	455 493	1 248	1 708 217	4 680	157 670	77	431	97	34,61	9,2	3,8	
30.	Altmarkt — Altenberger Str.	1905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1905: Die Linie 3 eingestellt.
		1906	6 027	140 516	385	13	1	13	1	847 994	2 323	24 811	68	872 805	2 391	2 863 822	7 846	258 547	70	708	35	29,62	9,0	3,3	
	Altmarkt — Vogelwiese	1905	3 340	7 926	991	18	14	28	11	20 595	2 574	7 634	954	28 229	3 528	137 149	17 144	12 585	50	1 573	18	44,59	9,2	4,9	
		1906	3 340	7 516	939	22	12	30	17	16 335	2 042	11 417	1 427	27 752	3 469	126 204	15 776	11 507	10	1 438	39	41,46	9,1	4,5	
	Neustädter Bahnhof — Vogelwiese	1905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
		1906	3 540	2 588	323	7	1	13	7	7 963	995	2 177	272	10 140	1 267	38 000	4 750	4 339	20	542	40	42,79	11,4	3,7	
	Summe und Durchschnitt	1905	138 240	.	.	318	126	395	203	20 739 593	56 821	5 631 116	15 428	26 370 709	72 249	89 526 062	245 285	8 180 699	51	22 412	88	31,02	9,1	3,4	
						444		598																	
		1906	145 147	.	.	339	146	391	217	21 120 536	57 864	6 215 846	17 030	27 336 382	74 894	95 071 230	260 469	8 665 380	32	25 678	10	31,70	9,1	3,5	
						485		608																	
	Staatslinien.																								
	Mickten — Röhrsdorf	1905	7 220	120 136	329	8	3	12	15	685 574	1 878	147 134	403	832 708	2 281	[1] 1 751 264	4 798	269 422	63	738	14	32,35	15,4	2,1	[1] Rechtselbisch Anhänger von Mickten. [2] Linkselbisch Anhänger von Mickten.
		1906	7 220	124 620	341	8	3	12	15	688 940	1 888	168 815	462	857 755	2 350	[2] 2 406 761	6 594	286 238	85	784	22	33,37	11,9	2,8	
	Planen — Hainsberg	1905	7 028	94 966	260	6	2	10	7	529 356	1 459	121 439	333	650 795	1 783	1 578 291	4 324	207 965	30	569	76	31,96	13,2	2,4	1906 nur bis Deuben. 1906: 6. Januar bis Hainsberg verlängert.
		1906	7 941	104 104	285	7	5	12	11	611 172	1 674	188 680	517	799 852	2 191	1 860 379	5 097	249 259	30	682	90	31,16	13,4	2,3	
	Cotta — Coßebaude	1905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Eröffnet am 27. September 1906 ohne Tarif.
		1906	5 311	20 790	217	8	1	16	18	87 106	907	14 496	151	101 602	1 058	301 149	3 137	25 247	77	263	—	24,85	8,4	3,0	
	Summe und Durchschnitt	1905	14 248	.	.	14	5	22	22	1 214 930	3 328	268 573	736	1 483 503	4 064	3 329 555	9 122	477 384	78	1 307	90	32,18	14,3	2,2	
		1906	20 472	.	.	23	9	40	44	1 387 218	3 801	371 991	1 019	1 759 209	4 820	4 568 289	12 516	560 745	92	1 536	29	31,87	12,8	2,6	
	Gemeindeverbands-Linie.																								
	Loschwitz — Pillnitz	1905	5 980	62 910	172	5	1	10	8	341 379	935	33 226	91	374 599	1 026	725 011	1 986	102 867	—	271	82	27,46	13,7	1,9	
		1906	5 980	65 934	181	4	1	12	9	341 204	935	48 892	134	390 096	1 069	776 271	2 127	110 473	30	302	67	28,22	14,2	2,0	