

Verwaltungsbericht  
der  
Städtischen Straßenbahn in Dresden

auf das Jahr 1907.



Archiv

Dresden.

Buchdruckerei der Dr. Günzichen Stiftung  
vormals E. Blochmann & Sohn.



## A. Verwaltungs- und Personalangelegenheiten.

1) Die Direktion der Städtischen Straßenbahn bestand vom 1. Januar 1907 an nur noch aus einem Ratsmitgliede und dem unterzeichneten Direktor, nachdem die Stelle des mit dem 31. Dezember 1906 in den Ruhestand übergetretenen Direktors Clauß nicht wieder besetzt worden war.

Infolge einer veränderten Verteilung der Geschäfte der Ratsmitglieder wurde die Mitgliedschaft in der Direktion der Straßenbahn vom 1. Oktober 1907 ab an Stelle des Herrn Bürgermeisters Dr. Kresschmar dem unterzeichneten Stadtrat Köppen übertragen.

Am 1. April 1907 verließ der Vorstand der Betriebsabteilung, Oberingenieur Hubrich, die Städtische Straßenbahn, um die Direktion der Straßenbahn in Essen zu übernehmen. An seiner Statt wurde zur Leitung der Geschäfte der Betriebsabteilung und gleichzeitig zur Stellvertretung des Direktors Regierungsbaumeister a. D. Rier berufen, der sich bereits seit dem 1. Februar 1901 im Dienste der Stadt befand und bis zum Übertritt zur Städtischen Straßenbahn als Stadtbaumeister beim Tiefbauamte tätig war.

2) Infolge Verleihung der Beamteneigenschaft an die Mehrzahl der im Straßenbahndienste beschäftigten Personen gestalteten sich die fortlaufend zu erledigenden Personalsachen so umfangreich, daß es erforderlich wurde, für diese Dienstgeschäfte eine besondere Abteilung zu bilden, deren Geschäftsführung dem Oberinspektor Böhmig, vordem Obersekretär beim Baupolizeiamte, übertragen wurde, nachdem er diese Personalangelegenheiten seit dem 1. Januar 1907 bereits kommandoweise erledigt hatte.

3) Die Befegung der nach den Beschlüssen des Rats vom 4. September 1906 und der Stadtverordneten vom 20. Dezember 1906 begründeten, im vorjährigen Bericht einzeln aufgeführten 1 453 pensionsberechtigten Beamtenstellen, wurde im Berichtsjahre durchgeführt, nachdem die dazu erforderlichen Erörterungen bis Ende März zum Abschluß gelangt waren.

Von diesen

1 453 Beamtenstellen wurden

1 357 Stellen Anfang April mit Wirkung vom 1. Januar an hierzu geeignete Anwärter verliehen,

1 Kanzleibeamtenstelle wurde vom 1. Oktober 1907 ab eingezogen und

1 388 30 Stellen wurden im Laufe des Jahres besetzt, so daß am Ende des Berichtsjahres noch

65 Stellen offen waren.

Die Hälfte dieser Stellen entfällt auf Schaffner und Führer, die den Anwärtern nicht übertragen werden konnten, teils weil sie Ausländer waren und erst naturalisiert werden mußten, und teils weil ihre dauernde Dienstitauglichkeit ärztlich noch nicht festgestellt werden konnte usw. Die Besetzung dieser Stellen wird aber voraussichtlich im laufenden Jahre erfolgen können.

Die übrigen Beamtenstellen verteilen sich auf verschiedene Beamtengruppen. Ihre Besetzung ist noch vorbehalten worden bis die Reorganisation der Verwaltung, namentlich des Werkstattribetriebes, abgeschlossen sein wird.

4) Nach Inkrafttreten der Allgemeinen Arbeiterordnung in ihrer neuen Fassung vom 11. Juli 1907 ist diese auch für die Arbeiter der Städtischen Straßenbahn in Wirksamkeit getreten.

Hiernach und in Verfolg der Beschlüsse der städtischen Kollegien vom  $\frac{4. \text{ September}}{20. \text{ Dezember}}$  1906 sind

- 11 Bahnhofsarbeiter,
- 49 Werkstättenarbeiter,
- 9 Bauarbeiter,

die die Forderungen in § 5 der Allgemeinen Arbeiterordnung erfüllt haben, als ständige Arbeiter angenommen und ihnen Lohnzulagen nach § 28 der Allgemeinen Arbeiterordnung im Gesamtbetrage von 2 440 *M.*, außerdem aber 3 Arbeitern je 100 *M.* und 1 Arbeiter 50 *M.* Ehrengaben gewährt worden.

5) Mit den in den Straßenbahn-Fahrdienst eintretenden Hilfsarbeitern wurden nach der bisherigen Gepflogenheit der vormaligen Straßenbahn-Gesellschaften Dienstverträge abgeschlossen. Nach Begründung von Beamtenstellen für die Schaffner, Führer usw. entsprach diese Art der Regelung des Dienstverhältnisses der Anwärter für diese Beamtenstellen nicht mehr der für die übrigen Beamtenanwärter beim Rate bestehenden Ordnung. In Anlehnung an letztere wurde deshalb eine Ordnung für die Annahme, Ausbildung, Prüfung und Beschäftigung der Hilfsarbeiter im Schaffner- und Führerdienste festgestellt, die Mitte September 1907 in Kraft getreten ist. Hierin ist unter anderem folgendes bestimmt.

Die Annahme des Hilfsarbeiters bei dem Betriebe der Städtischen Straßenbahn hat in der Regel zur Voraussetzung, daß der Anzunehmende

- a. das 22. Lebensjahr erfüllt und das 30. Lebensjahr nicht überschritten hat,
- b. die deutsche Staatsangehörigkeit, sowie diejenigen körperlichen und geistigen Fähigkeiten, insbesondere normales Hör- und Sehvermögen und diejenige Zuverlässigkeit besitzt, die sein Beruf erfordert,
- c. eine gut leserliche Handschrift und im praktischen Rechnen befriedigende Kenntnisse besitzt,
- d. sich achtbar und unbescholten geführt hat,
- e. nicht aus einem städtischen Betriebe unter Umständen entlassen worden ist, die seine Annahme im Interesse der Stadtgemeinde als untauglich erscheinen lassen und
- f. mit dem Eintritt in seine Beschäftigung seinen Wohnsitz in Dresden nimmt, sofern nicht im Interesse des Betriebes das Wohnen außerhalb des Gemeindebezirkes gestattet wird.

Die übrigen Vorschriften betreffen die Lehrzeit (in der Regel 10 Tage), die Art und Dauer der Hilfsarbeiter-Dienstzeit (in der Regel 3 Jahre), die Lohnverhältnisse, die Dienstkleidung, die Dienstbehinderung der Hilfsarbeiter in Krankheitsfällen usw. und die Kündigungs-, Entlassungs- und Kautionsverhältnisse.

6) In § 7 der Urlaubsordnung für die Beamten, Bediensteten und Hilfsarbeiter im städtischen Dienste vom 7. Mai 1907 ist bestimmt worden, daß den Beamten ein Anspruch auf Erholungsurlaub nicht zusteht, daß die Urlaubsbewilligungen voraussetzen, daß durch sie das Interesse des Dienstes nicht leidet und Stellvertretungskosten nicht erwachsen, und daß den im Außendienste stehenden Beamten weniger Erholungsurlaub gewährt werden soll, als den Kanzleibeamten.

Im Hinblick hierauf und auf die auch für andere im Außendienste beschäftigten städtischen Beamten getroffenen besonderen Bestimmungen sind auch die Urlaubsverhältnisse für die Betriebskontrollen und Fahrmeister, Strecken- und Plazaufseher, Vorarbeiter, Pförtner und Wächter besonders geregelt worden.

7) Um die der Direktion zur Verfügung stehenden Mittel zur Gewährung von einmaligen Unterstützungen an die im Dienste der Städtischen Straßenbahn stehenden Beamten, Hilfsarbeiter und Arbeiter, sowie deren Angehörigen im Falle des Eintrittes ihrer Hilfsbedürftigkeit infolge von andauernden Krankheiten, Todesfällen oder aus anderen Anlässen zur geeigneten Verwendung zu bringen, sind über die Anbringung solcher Gesuche, über die Erörterungen der Unterstützungsbedürftigkeit der Gesuchsteller und über die Bewilligung von Unterstützungen Bestimmungen erlassen und den Beteiligten durch Verfügung vom 4. Mai 1907 bekannt gegeben worden.

8) Ende des Jahres 1907 waren außer den beiden Mitgliedern der Direktion im städtischen Straßenbahndienste tätig:

- 5 Abteilungsvorstände, davon einer als Stellvertreter des Direktors,
- 4 Ingenieure,
- 29 technische, Kanzlei- und Kassenbeamte bei der Hauptverwaltung,
- 120 dergleichen im Betriebs-, Strecken- und Werkstattdienste,
- 1 043 Schaffner,
- 789 Wagenführer,
- 93 Strecken- und Signalwärter,
- 26 technische und Kanzleihilfsarbeiter,
- 730 Handwerker und Arbeiter,

2 839 Personen zusammen.

Hierüber sind zur Aushilfe im Fahrdienste noch jeweilig bis zu 200 Personen beschäftigt worden.

9) An Ein- und Ausgängen bei den Registranden waren 40 904 zu verzeichnen, nicht gerechnet die nicht registrandenmäßig behandelten Meldungen des Betriebspersonales, Verlustanzeigen, kleinere Anfragen und dergleichen, die sich zusammen jährlich auf etwa 30 000 belaufen.

10) In Straßenbahnwagen wurden 13 138 Gegenstände zurückgelassen und an die Fundsachenverwaltung eingeliefert, 7 211 davon den Verlustträgern zurückerstattet, 5 225 dagegen gemäß der Bestimmung in § 979 des B. G.-B. bis zum Jahreschlusse öffentlich versteigert.

11) Nach Vereinigung der vormaligen beiden Straßenbahngesellschaften im Besitze der Stadt hat sich mehr und mehr die Reformbedürftigkeit derselben in ihrer jetzigen Gestaltung nur aus der getrennten Entstehung und Entwicklung zweier selbständiger Unternehmungen erklärlichen Linienführung und des derzeitigen Tarifwesens ergeben. Die große Wichtigkeit der Frage in ihrer Wirkung auf die Verkehrsverhältnisse wie in wirtschaftlicher Hinsicht erfordert ihre Behandlung mit größter Gründlichkeit und Vorsicht. Die Erörterungen über Beseitigung der bestehenden Mängel sind im Jahre 1907 noch nicht zum Abschluß gelangt, jedoch wird voraussichtlich im Jahre 1908 über das Ergebnis berichtet werden können.

12) Das wirtschaftliche Ergebnis aus dem Berichtsjahre mit Gegenüberstellung des Vorjahres ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen.

### Rechnungsergebnisse.

	1906			1907			In 1907 mehr	
	M	in % von der reinen Betriebseinnahme	auf je einen von 24 228 459 Rechnungskilometern	M	in % von der reinen Betriebseinnahme	auf je einen von 25 407 859 Rechnungskilometern	In 1907 mehr	
							absolut	in %
Reine Betriebseinnahmen.	8 685 379,12	100,0	35,85	9 150 676,64	100,0	36,01	465 297,52	5,35
Reine Betriebsausgaben .	6 196 026,19	71,33	25,57	6 271 642,81	68,54	24,68	75 616,62	1,22
Brutto-Betriebsüberschuß .	2 489 352,93	28,67	10,28	2 879 033,83	31,46	11,33	389 680,90	15,65
Dazu:								
Einnahme aus Miet-, Pacht- und Kapitalzinsen sowie vermischte Einnahmen . . . . .	77 893,15	0,89	0,32	183 454,80	2,00	0,72	105 561,65	135,52
zusammen	2 567 246,08	29,56	10,60	3 062 488,63	33,46	12,05	495 242,55	19,29
Davon waren zu bestreiten								
Anleihe-Tilgung, Abschreibungen u. Rückstellungen	364 929,19	4,20	1,50	758 321,00	8,29	2,98	393 391,81	107,80
Verzinsung d. Anlagekapitale	1 583 210,61	18,23	6,54	1 650 802,44	18,04	6,49	67 591,83	6,28
Steuern, Konzessions- und dergl. Abgaben . . . .	291 666,83	3,36	1,20	309 652,59	3,38	1,22	17 985,76	6,16
Sonach verblieb ein Netto-Reingewinn von . . .	327 439,45	3,77	1,36	343 712,60	3,75	1,36	16 273,15	4,97
S. w. o.								

### B. Betrieb.

13) Die Betriebslänge der sämtlichen Linien betrug rund 159 km. Die Längen der einzelnen Linien, die darauf ausgeführten Betriebsleistungen, die Zahl der Fahrgäste und die Einnahmen ergeben sich aus der vergleichenden Betriebsübersicht Anlage 2.

14) Obwohl die Witterungsverhältnisse im Berichtsjahre der Verkehrsentwicklung nicht besonders günstig waren (nasser Sommer), sind doch die Betriebsleistungen und Betriebseinnahmen in im allgemeinen befriedigender Weise gestiegen, was um so erfreulicher ist, als langfristige besondere Veranstaltungen, die geeignet sind, den Verkehr zu heben, nur in unwesentlichem Umfange vorlagen.

Wie die nachstehende Zusammenstellung über den ganzen Betriebsbereich zeigt, sind die Wagenkilometer und die beförderten Personen nahezu in gleichem Verhältnis gestiegen; dagegen sind die Einnahmen um etwa 1 % zurückgeblieben, was zur Folge hat, daß die kilometrische Einnahme um etwa 1 % gesunken ist. Der Grund für diese in wirtschaftlicher Hinsicht nicht erfreuliche Tatsache dürfte mit darin zu suchen sein, daß man im Berichtsjahre den Wünschen der Fahrgäste nach Wagenvermehrung in zu weitgehender Weise entgegengekommen ist.

## Betriebsergebnisse der städtischen und fremden Linien.

Jahr:	Wagenkilometer			Rechnungs- kilometer (Anhänger 1/2 gerechnet)	beförderte Personen	totale Einnahme	Einnahme pro 1 Wagen- kilometer	
	Motor- wagen	Anhänge- wagen	zusammen					
1906 . . . .	22 848 958	6 636 729	29 485 687	26 167 322	100 415 790	9 336 599,54	31,65	
1907 . . . .	23 682 607	8 019 679	31 702 286	27 692 445	108 055 604	9 934 231,66	31,33	
Ver- ände- rung gegen 1906	absolut	+833 649	+1 382 950	+2 216 599	+1 525 123	+7 639 814	+597 632,12	-0,32
	proz.	+3,65 %	+20,85 %	+7,52 %	+5,84 %	7,62 %	6,41 %	-1,01%

15) Der Verkehr nach der Vogelwiese, der schon seit Jahren sich in stetiger Steigung bewegt, hat sich auch 1907 in günstiger Weise weiter entwickelt. Abgesehen von den guten Witterungsverhältnissen, die das Volksfest begünstigten, ist die Verkehrssteigerung aber in erster Linie der Ausbildung der Endgleise an der Vogelwiese zu geschlossener Schleifenform zuzuschreiben. Durch diese Anordnung war es möglich, den zu gewissen Zeiten außerordentlich starken Verkehr in schnellerer und glatterer Weise abzuwickeln, als in den Vorjahren.

16) In ebenfalls günstiger Weise hat sich der Verkehr nach dem Rennplatz in Seidnitz entwickelt. Die Verkehrssteigerung an den durchschnittlich 15 Renntagen im Jahre beträgt gegen 1906 über 25 %.

Die eingleisige Bahnanlage zwischen Gruna und Seidnitz, die für den gewöhnlichen Wochen- und Sonntagsverkehr durchaus genügt, erweist sich für den erheblich stärkeren Verkehr an den Renntagen unzulänglich und es wird daher an einen wenigstens teilweisen zweigleisigen Ausbau der fraglichen Strecke herangetreten werden müssen.

17) Zwei Ausstellungen haben im Sommer im städtischen Ausstellungsgebäude am Stübelpfatz stattgefunden: die Gartenbau-Ausstellung Anfang Mai und die Bäckerei-Ausstellung Anfang Juli. Während die erstere der Straßenbahn einen sehr regen Sonderverkehr brachte und zu vielfachen Verstärkungen einzelner Linien Anlaß gab, hat die letztere Ausstellung den Betrieb fast garnicht beeinflusst.

18) Auf die im Jahre 1907 zurückgelegten 29 142 108 Wagenkilometer entfielen 192 Betriebsunfälle.

Diese wurden verursacht durch

128 Zusammenstöße (22 mit Straßen- und Eisenbahnwagen, 37 mit Fuhrwerk, Automobilen und Zugtieren und 69 mit Fußgängern, Reitern und Radfahrern),

58 Auf- und Abspringen, (21) auf und (37) von Wagen während der Fahrt, und

6 sonstige Veranlassungen.

Dabei wurden 166 Personen (130 leicht, 32 schwer und 4 tödlich) verletzt.

Auf 1 000 000 Motorwagenkilometer entfielen 8,86 Unfälle und 7,66 verletzte (6,00 leicht, 1,48 schwer und 0,18 tödlich) Personen.

Auf 1 000 000 beförderte Personen entfielen 2,21 Unfälle und 1,91 verletzte (1,49 leicht, 0,37 schwer und 0,05 tödlich) Personen.

### C. Bahnanlagen.

19) Der Bestand an Gleisanlagen betrug

	einfaches Gleis		
	in eigenen Anlagen	in den für eigenen Betrieb erpachteten Anlagen	in den für fremde Rechnung betriebenen Anlagen
am 31. Dezember 1906 . . . . .	224,144 km	0,592 km	42,887 km
durch Neu- und Umbauten sind zu- gewachsen . . . . .	0,420 km	—	0,057 km
Der Bestand an Gleisanlagen betrug demnach am 31. Dezember 1907	224,564 km	0,592 km	42,944 km.

20) Erhebliche Aufwendungen und Arbeitsleistungen verursachte das Belegen der Hilfsbrücke mit Gleisen und der Umbau der Gleise auf dem Schloßplatze und der Neustädter Seite zum Zwecke der Verweisung des Straßenbahnbetriebes von der abzubrechenden alten Augustusbrücke auf die Hilfsbrücke.

Es gelangten hierbei 1 040 m einfaches Gleis nebst zugehörigen Kreuzungen und Weichen teils auf dem Hilfsbrückenkörper, teils auf dem veränderten Straßenkörper zur Verlegung.

21) Die Versuche mit technischen Neuerungen an Gleisanlagen wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt. Beim Gleisumbau auf der Bürgerwiese wurden neue Schienen-Stoßkonstruktionen von Scheinig und Hofmann und nach dem System „Melaun“ eingebaut. Erfahrungen über die Bewährung beider liegen aus der kurzen Betriebsdauer noch nicht vor. Weitere Versuche zur Verbesserung der Stoßkonstruktion sollen mit dem Schweißen der Schienen nach dem Goldschmidt'schen Verfahren und mittels elektrischer Schweißung durch Oberleitungsstrom vorgenommen werden.

22) Als Oberbaumaterial wurde neben Profil 18f von der Hütte Phönix zum größten Teil das von der Sächsischen Gußstahlfabrik in Döhlen gelieferte Profil R 16 $\frac{1}{2}$  verwendet.

Die Schienen besitzen eine Festigkeit von etwa 70 kg bei zirka 10 % Dehnung.

23) Die Riffelbildungen auf den Schienenköpfen, mit deren Aufklärung sich jetzt alle Fachkreise beschäftigen, sind auch im Jahre 1907 in erheblichem Maße aufgetreten, sowohl an alten als auch an neuen Gleisen. Ihre Beseitigung beanspruchte im Jahre 1907 eine außerordentlich große Arbeitsleistung, so daß zur Verbilligung der Kosten eine von Oberleitungsstrom betriebene automatische Schienenhobelmaschine versuchsweise in Benutzung genommen wurde.

Um weiterhin nach Möglichkeit die Handarbeit durch Maschinenkraft auch bei den Gleisbauten zum Zwecke der schnelleren Fertigstellung der Bauten und Erzielung von Ersparnissen einzuführen, wurden ferner Versuche mit einer fahrbaren Preßluftanlage zum Zwecke des Aufbrechens von Straßenbeton, Stampfen von Beton, Bohren von Schraubenlöchern usw. vorgenommen. Die Einrichtungen bewährten sich gut und ist die definitive Inbetriebnahme einer derartigen Preßluftanlage beschlossen worden.

### D. Werkstätten und Wagen.

24) Der Wagenbestand am Schlusse des Berichtsjahres war folgender:

437 Triebwagen für Oberleitung mit 2 Motoren und

62 Triebwagen für Oberleitung mit 1 Motor,

zusammen 499 Triebwagen,



	115	Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb mit Fahrgestell,
	4	Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb ohne Fahrgestell,
	121	geschlossene Anhängewagen mit Fahrgestell,
	20	geschlossene Anhängewagen ohne Fahrgestell,
	35	offene Sommerwagen mit Fahrgestell,
	19	offene Sommerwagen ohne Fahrgestell,
zusammen	314	Anhängewagen,
überdies	1	Triebwagen mit 1 Motor zur Warenbeförderung,
	1	Schneepflug mit elektrischem Antrieb (2 Motoren),
	3	Güterwagen als Anhänger,
	1	Sprengwagen,
	31	Salzwagen und Schneekrazen,
	5	Achsbruchwagen,
zusammen	42	verschiedene Fahrzeuge mit Spurrädern.

25) Von einschneidender Bedeutung für die Wagenunterhaltung war die Einstellung des Akkumulatorenbetriebes. Abgesehen von den hierdurch in der Wagenunterhaltung und im Stromverbrauch zu erzielenden Ersparnissen erhöht sich auch die Betriebssicherheit der Wagen, und die mit der Bedienung der Akkumulatoren verbundenen unvermeidlichen gesundheitlichen Schädigungen der Arbeiter sind beseitigt.

Zur Behebung der vom Vorstand der physikalischen Abteilung der Technischen Hochschule erhobenen Bedenken gegen die Benutzung der Schienen als Rückleitung mußte längs der Technischen Hochschule auf einer Strecke von etwa 500 m, auf der bisher automobiler Betrieb mittels Akkumulatoren bestand, zweipolige Oberleitung eingeführt werden, da die bereits im Jahre 1906 aufgenommenen Versuche mit dieser Einrichtung befriedigend verlaufen waren. Sämtliche auf diesem Streckenteil verkehrende Wagen mußten daher außer dem Bügelstromabnehmer noch einen Rollenstromabnehmer erhalten.

Obwohl diese Einrichtung bisher störungsfrei gearbeitet hat, so ist die hiermit verbundene Sonderausrüstung der Wagen hemmend für den Betrieb, denn abgesehen von dem An- und Ablegen des zweiten Stromabnehmers an den Anfangs- und Endteilen dieser Strecke ist auch die Bereithaltung einer besonderen Wagentype für die hier verkehrenden Wagen notwendig. Es sind daher Erörterungen wegen Wiederbeseitigung dieser Einrichtung im Gange.

26) Da die bereits in vorhergehenden Jahren auf einzelnen Linien eingeführten Wagenstromzähler in bezug auf größere Sparsamkeit beim Stromverbrauch gute Resultate zeigten, so wurde die Ausrüstung aller Wagen mit Wattstromzählern beschlossen.

Die Kontrolle der Führer erfolgt nach einem Vergleichssystem, wobei die Leistungen für jede Rundfahrt zugrunde gelegt werden.

27) Die Versuche mit Schutzvorrichtungen an den Triebwagen wurden in größerem Umfange fortgesetzt. Von der weiteren Einführung der Umschaltung von Fahrt auf Bremse ist zunächst abgesehen worden, da die Vorrichtung in der ersten Zeit mehrfach unbeabsichtigt zur Auslösung gelangte und infolge der hierdurch entstehenden starken Bremswirkung Personen im Innern des Wagens gefährdete.

Außer den bereits im Jahre 1906 ausgerüsteten

10 Wagen mit Schutzvorrichtungen wurden weitere

40 Wagen hiermit versehen und zwar

10 Wagen mit Fangnetz, Sandstreuer und Umschaltung von Fahrt auf Bremse und

30 Wagen nur mit Fangnetz und Sandstreuer.

28) Die im Vorjahre bereits aufgenommenen Versuche mit Heizung der Wagen wurden im Berichtsjahre in größerem Umfange fortgesetzt, doch konnte eine endgültige Entscheidung noch nicht gefaßt werden, da die geringe Zahl von Heizkörpern ein abschließendes Resultat über die Zweckmäßigkeit der erprobten Einrichtungen nicht gestattete.

29) Um die auf dem Dach der Wagen befestigten Liniennummern besser kenntlich zu machen, sind eine Reihe von Versuchen ausgeführt worden, bei denen der Zweck teils durch Beleuchtung der vorhandenen Scheiben, teils durch Anbringung transparenter Nummernscheiben zu erreichen versucht worden ist. Aber die Wahl des Systems ist noch keine Entscheidung erfolgt.

Dresden, im August 1908.

## Direktion der Städtischen Straßenbahn.

Stadtrat Köppen.

Direktor Stoeßner.

Anlage 1.

Betriebskrankenkasse  
der Städtischen Straßenbahn.

## Verwaltungsbericht

### auf das Jahr 1907.

Die Ausgaben der Betriebskrankenkasse betragen

	im Jahre 1907	gegen 1906 mehr	weniger
für Arzthonorare . . . . .	44 919 M 63 S <sub>1</sub>	13 440 M 20 S <sub>1</sub>	—
für Krankengelder . . . . .	83 660 M 12 S <sub>1</sub>	36 874 M 59 S <sub>1</sub>	—
für Arznei und Heilmittel . . . . .	24 542 M 75 S <sub>1</sub>	6 586 M 86 S <sub>1</sub>	—
für Kurkosten in Krankenanstalten	10 620 M 25 S <sub>1</sub>	—	230 M 35 S <sub>1</sub>
für Sonstige . . . . .	105 M 66 S <sub>1</sub>	—	231 M 20 S <sub>1</sub>
zusammen	163 848 M 41 S <sub>1</sub>	56 901 M 65 S <sub>1</sub>	461 M 55 S <sub>1</sub>

Demgegenüber sind die Einnahmen aus Beiträgen mit insgesamt 134 740 M 24 S<sub>1</sub> nur um 15 775 M 57 S<sub>1</sub> gewachsen.

Auf das einzelne Mitglied umgerechnet betragen die Ausgaben

für Arzthonorare . . . . .	16 M 43 S <sub>1</sub>	gegen 12 M 19 S <sub>1</sub>	im Jahre 1906,
für Krankengelder . . . . .	30 M 61 S <sub>1</sub>	gegen 18 M 12 S <sub>1</sub>	im Jahre 1906,
für Arznei usw. . . . .	8 M 98 S <sub>1</sub>	gegen 6 M 95 S <sub>1</sub>	im Jahre 1906,
für Kurkosten in Krankenanstalten	3 M 88 S <sub>1</sub>	gegen 4 M 20 S <sub>1</sub>	im Jahre 1906,
für Sonstige . . . . .	— M 04 S <sub>1</sub>	gegen — M 13 S <sub>1</sub>	im Jahre 1906

zusammen 59 M 94 S<sub>1</sub> gegen 41 M 59 S<sub>1</sub>,

und die Einnahmen aus Beiträgen . . . 49 M 30 S<sub>1</sub> gegen 46 M 09 S<sub>1</sub>.

Die Mehrausgaben sind teils darauf zurückzuführen, daß eine große Anzahl der Mitglieder infolge Verleihung der Beamteneigenschaft in Erkrankungsfällen Gehalt und Krankengeld bezogen. Aber auch die Honorierung der Kassenärzte nach Einzelleistungen hat zur Vermehrung der Ausgaben erheblich beigetragen.

Zur Erzielung eines Gleichgewichtes zwischen den Einnahmen und Ausgaben mußte auf Erhöhung der Beiträge von 3,6 % auf 4 % und auf Herabsetzung der Leistungen von  $66\frac{2}{3}$  % auf 50 % vom durchschnittlichen Tagelohn zugekommen werden.

Der entsprechende Nachtrag zum Statut der Kasse vom 15. November 1907 wurde am 7. Dezember 1907 von der Königlichen Kreishauptmannschaft genehmigt und gelangte daher vom 1. Januar 1908 an zur Wirkung.

Der durchschnittliche Mitgliederbestand betrug 2 733 Personen (2 675 männliche, 58 weibliche). Krankengeld war für 34 392 mit Erwerbsunfähigkeit verbundene Tage zu zahlen. Sterbefälle kamen 10 vor. Die Geschäfte der Invalidenversicherung wurden für 2 439 Versicherte besorgt.

Dresden, im Februar 1908.

## Betriebskrankenkasse der Städtischen Straßenbahn.

Vergleichende Betriebsübersicht  
für die Jahre 1906/1907.

## Vergleichende Betriebsübersicht für die Jahre 1906/1907.

Linie	Wagen des Jahrs	Anzahl												Einnahmen						Zufuhr des Wagen- parkes	Bemerkungen			
		der Fahrten		der laufenden Wagen		der Wagenkilometer						der Fahrgäste		pro Jahr		pro Tag								
		von	zu	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer	Wagen- kilometer					
<b>Eigene Linien.</b>																								
1. Weidwitz - Plauen	1906	9 218	307 434	842	24	19	28	19	1 680 250	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	1907: Wagen fahren in der Weihnachtszeit von 15. Dezember bis zum 31. Oktober nach dem alten Kalenderplan.
1907	10 247	312 097	857	24	21	26	20	1 700 143	4 638	1 246 479	3 415	2 946 622	8 073	10 685 507	29 275	980 012	52	2 684	97	33,26	9,3	3,6		
2. Friedrichstraße - Weidwitz	1906	7 671	235 338	645	19	15	17	15	1 748 623	3 147	626 108	1 716	1 774 731	4 863	5 950 198	16 362	528 426	75	1 447	74	29,77	8,9	3,4	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	7 671	247 272	677	20	16	18	16	1 167 092	3 197	731 482	2 004	1 898 514	5 201	6 035 049	16 534	541 434	49	1 483	38	28,52	9,0	3,2		
3. Kirchstraße - Weidwitz	1906	4 753	71 032	195	6	6	9	1	335 653	629	9 332	25	344 995	945	1 344 159	3 653	194 400	61	386	63	30,26	7,8	3,9	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	4 753	75 107	206	6	6	7	1	370 929	1 016	7 344	20	378 273	1 066	1 459 957	4 000	115 501	70	316	44	30,53	7,9	3,9		
4. Theaterplatz - Weidwitz	1906	5 970	96 583	264	10	10	10	621 628	1 793	621 628	1 793	621 628	1 793	1 536 805	4 216	139 726	81	382	81	22,48	9,1	2,5	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	5 970	96 319	264	10	10	10	617 935	1 693	617 935	1 693	617 935	1 693	1 580 556	4 300	143 227	91	392	41	23,18	9,1	2,6			
5. Georgplatz - Weidwitz	1906	5 035	176 146	483	18	18	18	913 597	2 503	10 330	29	923 927	2 531	2 099 751	8 218	259 525	81	711	63	28,09	8,7	3,2	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	4 990	184 103	504	18	18	15	980 529	2 685	22 165	61	1 002 694	2 747	3 323 761	9 106	291 004	10	797	27	29,02	8,8	3,3			
6. Silbermann - Weidwitz	1906	9 229	183 358	502	18	7	25	14	1 234 433	3 382	271 892	745	1 596 315	4 127	4 789 669	13 122	435 712	91	1 193	73	29,02	9,1	3,2	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	9 226	204 837	501	19	12	25	14	1 274 732	3 492	377 449	1 034	1 652 181	4 525	5 184 065	14 200	471 082	74	1 290	58	28,61	9,1	3,1		
7. Hauptbahnhof - Weidwitz	1906	5 429	248 149	689	18	9	17	15	1 972 058	2 937	329 694	879	1 392 753	3 816	5 591 536	15 073	493 607	78	1 357	83	35,58	9,0	4,0	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	5 380	250 961	704	18	11	17	14	1 101 960	3 019	379 767	1 040	1 481 737	4 059	5 985 847	16 400	532 922	60	1 400	96	35,97	8,9	4,0		
8. Weidwitz - Weidwitz	1906	9 089	237 649	624	21	19	29	25	1 451 068	3 977	549 651	1 596	2 061 319	5 463	6 377 313	18 029	588 305	51	1 611	80	29,40	8,9	3,3	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	9 025	243 523	667	21	15	29	22	1 543 707	4 229	656 962	1 800	2 200 600	6 029	6 096 791	18 347	609 045	53	1 668	62	27,68	9,1	3,0		
9. Weidwitz - Weidwitz	1906	2 629	107 532	295	6	6	6	322 966	885	2	2	322 966	885	924 078	2 532	77 117	63	311	28	23,88	8,3	2,9	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	2 920	128 976	353	7	7	7	385 702	1 057	2	2	385 702	1 057	954 555	2 615	79 054	74	216	59	20,50	8,3	2,5			
10. Weidwitz - Weidwitz	1906	8 217	118 493	325	10	5	19	13	889 985	1 890	220 953	605	910 038	2 495	2 214 726	6 342	388 095	29	789	39	31,62	12,4	2,5	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	8 217	120 080	354	10	7	18	13	738 912	2 024	246 518	675	985 430	2 699	2 596 529	6 949	313 134	34	857	90	31,78	12,3	2,6		
11. St. Pauli - Weidwitz	1906	3 911	62 687	172	4	4	4	256 150	792	22	22	256 172	792	681 789	1 868	59 491	17	182	99	23,22	8,7	2,7	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	3 911	62 381	171	4	4	4	250 710	687	316	1	251 026	688	694 797	1 904	61 465	39	168	40	24,49	8,8	2,8			
12. Weidwitz - Weidwitz	1906	4 188	276 249	747	16	13	17	17	905 746	2 481	394 806	835	1 210 352	3 316	5 180 543	14 193	463 463	93	1 269	76	38,29	8,9	4,3	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	4 188	296 158	811	16	13	15	14	889 683	2 421	390 048	1 085	1 270 731	3 506	5 596 429	14 785	479 454	82	1 313	57	37,47	8,9	4,3		
13. Weidwitz - Weidwitz	1906	5 821	89 523	229	7	1	10	4	441 928	1 209	11 184	31	452 598	1 240	1 114 417	3 053	105 539	71	389	29	23,28	9,5	2,5	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	5 821	92 489	253	8	2	10	3	469 877	1 287	47 225	129	517 102	1 416	1 269 064	3 478	126 872	30	331	16	23,87	9,5	2,5		
14. Weidwitz - Weidwitz	1906	3 400	212 526	582	14	9	11	678 599	1 859	42 197	116	720 796	1 975	3 222 314	8 629	270 389	14	749	79	37,31	8,4	4,5	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	3 400	211 446	579	15	2	11	11	713 978	1 956	32 245	88	748 223	2 044	3 469 722	9 506	294 214	80	806	97	39,43	8,4	4,6		
15. Weidwitz - Weidwitz	1906	4 867	95 182	261	8	9	9	488 159	1 397	31	31	488 181	1 397	1 359 455	3 451	114 219	69	312	61	23,39	9,1	2,9	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	4 867	92 247	253	8	12	12	479 106	1 313	479 109	1 313	479 109	1 313	1 302 977	3 570	115 914	55	317	57	24,19	8,9	2,7			
16. Weidwitz - Weidwitz	1906	4 388	305 098	836	15	14	18	15	884 405	2 423	539 136	1 477	1 423 541	3 909	6 223 755	17 235	559 553	66	1 333	62	39,21	8,8	4,4	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	4 358	323 635	887	15	14	18	14	894 382	2 450	589 251	1 614	1 483 633	4 064	6 461 301	17 762	574 376	17	1 573	63	38,71	8,9	4,4		
17. Weidwitz - Weidwitz	1906	5 840	165 592	454	15	2	23	12	959 306	2 628	76 369	210	1 035 875	2 838	3 156 279	8 647	337 359	87	924	27	32,57	10,7	3,9	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	5 940	168 142	461	16	2	23	12	973 763	2 668	94 613	259	1 068 376	2 927	3 455 326	9 439	332 229	61	965	61	32,97	10,3	3,8		
18. Weidwitz - Weidwitz	1906	12 972	458 065	1 257	46	37	48	46	2 759 945	7 559	1 891 923	4 937	4 589 963	12 499	15 645 140	42 863	1 418 742	69	3 889	97	31,11	9,1	3,4	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	12 904	210 631	577	13	24	29	26	1 092 448	2 993	1 327 976	3 638	2 429 424	6 631	7 071 195	19 373	676 529	11	1 853	50	27,86	9,0	2,9		
19. Weidwitz - Weidwitz	1906	10 068	171 140	489	10	16	24	25	940 200	2 576	810 980	2 222	1 751 189	4 798	6 350 143	17 398	569 678	45	1 536	11	32,08	8,8	3,6	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	10 068	171 140	489	10	16	24	25	940 200	2 576	810 980	2 222	1 751 189	4 798	6 350 143	17 398	569 678	45	1 536	11	32,08	8,8	3,6		
20. Weidwitz - Weidwitz	1906	4 840	131 316	433	17	4	4	667 792	2 204	86 276	285	753 978	2 489	3 099 455	10 229	250 041	11	825	22	33,16	8,1	4,1	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	4 840	131 316	433	17	4	4	667 792	2 204	86 276	285	753 978	2 489	3 099 455	10 229	250 041	11	825	22	33,16	8,1	4,1			
21. Weidwitz - Weidwitz	1906	4 532	166 976	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	9,5	4,0	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.
1907	4 532	174 484	478	10	5	14	8	657 924	1 892	152 675	418	810 299	2 229	3 554 915	9 739	309 173	98	904	58	40,75	9,3	4,1		
22. Weidwitz - Weidwitz	1906	4 299	111 771	396	8	8	8	457 097	1 252	665 463	1 823	457 097	1 252	1 307 987	3 584	116 204	16	318	37	25,42	8,9	2,9	1907: 15. März bis 1. Mai wegen Umbau der Wagenstraße im Weidwitz.	
1907	4 212	153 589	421	11	11	11	665 463	1 823	665 463	1 823	665 463	1 823	1 878 626	5 147	169 549	23	439	86	24,13	8,5	2,8			

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading.

Empty header cell	Empty header cell	Empty header cell	Empty header cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell
Empty cell	Empty cell	Empty cell	Empty cell





