

Verwaltungsbericht
der
Städtischen Straßenbahn in Dresden

auf das Jahr 1908.



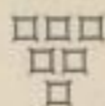
Archiv

Dresden.

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

ALCOVA

Verwaltungsbericht der Städtischen Straßenbahn in Dresden auf das Jahr 1908.



A. Betrieb und Allgemeines.

1) Die Betriebslänge der städtischen Linien blieb im Berichtsjahre mit rund 159 km nahezu unverändert wie im Vorjahre. Dagegen verlängerte sich das für den Königlich Sächsischen Staatsfiskus mitverwaltete Liniennetz um 1,627 km auf rund 22,1 km (vergl. Punkt 4). Die Längen der einzelnen Linien, die darauf ausgeführten Betriebsleistungen, die Zahl der Fahrgäste, die Betriebseinnahmen und die sich aus der Vergleichung dieser Ziffern ergebenden Verhältniszahlen sind aus der Übersicht Anlage I zu ersehen.

Die Verkehrsentwicklung wurde durch die Witterungsverhältnisse im Berichtsjahre im allgemeinen nicht begünstigt. Die Betriebseinnahmen weisen zwar eine Steigerung von 2,4 % auf, haben damit aber den Voranschlag nicht erreicht. Infolgedessen trat jedoch auch das Bedürfnis für die Steigerung der Betriebsleistungen nicht in dem veranschlagten Maßstabe auf, wodurch sich Ersparnisse an Betriebsausgaben erzielen ließen.

Auf den Rückgang der Betriebsausgaben war es ferner von wesentlichem Einflusse, daß es im Berichtsjahre gelang, durch gründliche Untersuchungen und dementsprechend verschiedene Maßnahmen den Stromverbrauch, der im Jahre 1907 zeitweilig bis auf 593 Wattstunden pro Rechnungsfilometer angewachsen war und im Durchschnitt 569 Wattstunden betrug, bis auf durchschnittlich 542 Wattstunden herabzusetzen.

Durch die von Mai bis Oktober währende Große Kunstausstellung im städtischen Ausstellungsgebäude wurde der Verkehr der dabei in Betracht kommenden Linien nur unerheblich beeinflusst. Dagegen hat der im Herbst des Berichtsjahres eingeführte 8 Uhr-Ladenschluß die Verkehrsverhältnisse in den Abendstunden merkbar verschoben. Der Verkehr drängt sich seitdem auf einen erheblich geringeren Zeitraum zusammen, so daß zuweilen trotz wesentlicher Betriebsverstärkungen Überfüllungen der Wagen eintreten.

2) Das wirtschaftliche Ergebnis stellte sich im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre wie folgt:

	Rechnungsergebnisse.									
	1907			1908			In 1908			
	M	in % von der reinen Betriebsaufnahme	auf je einen von 25 407 859 Rechnungskilometern	M	in % von der reinen Betriebsaufnahme	auf je einen von 25 515 785 Rechnungskilometern	mehr		weniger	
							absolut	in %	absolut	in %
						M		M		
Reine Betriebseinnahmen	9 150 676,64	100,0	36,01	9 370 126,78	100,0	36,72	219 450,14	2,40	—	—
Reine Betriebsausgaben einschl. Abschreibungen und Rückstellung an den Erneuerungsfonds	6 733 407,81	73,59	26,49	6 478 019,87	69,13	25,39	—	—	255 387,94	3,79
Brutto - Betriebsüberschuß	2 417 268,83	26,41	9,52	2 892 106,91	30,87	11,33	474 838,08	19,64	—	—
Dazu:										
Miet-, Pacht- u. Kapital- zinsen sowie vermischte Einnahmen	183 454,80	2,00	0,72	177 763,85	1,90	0,70	—	—	5 690,95	3,10
zusammen	2 600 723,63	28,41	10,24	3 069 870,76	32,77	12,03	469 147,13	18,04	—	—
Davon waren zu bestreiten										
Anleihe-Tilgung.	296 556,00	3,24	1,17	331 216,00	3,54	1,30	34 660,00	11,69	—	—
Berzinsf. d. Anlagekapitale	1 608 302,44	17,58	6,32	1 600 424,73	17,08	6,27	—	—	7 877,71	2,79
Rente an den Staatsfiskus für den Kaufpreis des Streckenteils Dschager Straße bis Straßen- bahnhof Vorstadt Witten	42 500,00	0,46	0,17	42 500,00	0,45	0,17	—	—	—	—
Steuern, Konzessions- und bergl. Abgaben	309 652,59	3,38	1,22	319 386,17	3,41	1,25	9 733,58	3,14	—	—
Sonach verblieb ein Netto- Reingewinn von	343 712,60	3,75	1,36	776 343,86	8,29	3,04	432 631,26	125,87	—	—
Summe w. o.										

3) Im einzelnen ergibt die Statistik folgende Vergleichsziffern:

	1907		1908		In 1908			
					mehr		weniger	
a.								
Das Liniennetz umfaßte am Jahres-								
schlusse								
1) Linien der Stadtgemeinde.....	158,906 km		159,042 km		0,136 km		—	
2) „ des Staatsfiskus.....	20,472 „		22,099 „		1,627 „		—	
3) Linie des Gemeindeverbands.....	5,980 „		5,980 „		—		—	
b.								
Die Betriebsleistungen betragen:								
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
I. auf den eigenen Linien								
Motorwagenkilometer.....	21 673 609	74,37	21 785 910	74,49	112 301	0,52	—	—
Anhängewagenkilometer.....	7 468 499	25,63	7 459 690	25,51	—	—	8 809	0,12
zusammen	29 142 108	100,00	29 245 600	100,00	103 492	0,36	—	—
Rechnungskilometer (die der Anhängewagen zur Hälfte eingerechnet)	25 407 859	—	25 515 755	—	107 896	0,42	—	—
II. auf den fremden Linien								
Motorwagenkilometer.....	2 008 998	78,47	2 025 725	78,53	16 727	0,84	—	—
Anhängewagenkilometer.....	551 180	21,53	553 817	21,47	2 637	0,48	—	—
zusammen	2 560 178	100,00	2 579 542	100,00	19 364	0,75	—	—
= Rechnungskilometer.....	2 284 588	—	2 302 634	—	18 046	0,79	—	—
c.								
An Fahrgästen wurden befördert:								
I. auf den eigenen Linien								
auf Linienfahrtscheine.....	60 894 828	69,58	61 714 550	68,65	819 722	1,35	—	—
„ Umsteigefahrtscheine.....	13 035 119	14,89	13 608 146	15,14	573 027	4,40	—	—
„ Fahrtscheine zusammen.....	73 929 947	84,47	75 322 696	83,79	1 392 749	1,88	—	—
„ Zeitkarten.....	13 326 016	15,23	14 314 159	15,92	988 143	7,41	—	—
„ Freikarten.....	264 034	0,30	258 185	0,29	—	—	5 849	2,22
insgesamt	87 519 997	100,00	89 895 040	100,00	2 375 043	2,71	—	—
II. auf den fremden Linien								
auf Linienfahrtscheine.....	3 026 451	54,39	3 038 105	53,73	11 654	0,39	—	—
„ Umsteigefahrtscheine.....	1 936 018	34,79	1 964 494	34,75	28 476	1,47	—	—
„ Fahrtscheine zusammen.....	4 962 469	89,18	5 002 599	88,48	40 130	0,81	—	—
„ Zeitkarten.....	595 332	10,70	645 077	11,41	49 745	8,36	—	—
„ Freikarten.....	6 669	0,12	6 119	0,11	—	—	550	8,25
insgesamt	5 564 470	100,00	5 653 795	100,00	89 325	1,61	—	—

	1907			1908			Im 1908					
	absolut		in %	absolut		in %	mehr		in %	weniger		in %
	M	φ		M	φ		M	φ		M	φ	
d.												
Die Betriebseinnahmen setzen sich wie folgt zusammen:												
I. auf den eigenen Linien aus												
Fahrscheinen	8 325 327	56	90,98	8 497 270	—	90,68	171 942	44	2,06	—	—	—
„ Zeitkarten	797 528	75	8,72	840 065	72	8,97	42 536	97	5,33	—	—	—
„ Sonstigen	27 820	33	0,30	32 791	06	0,35	4 970	73	17,87	—	—	—
zusammen	9 150 676	64	100,00	9 370 126	78	100,00	219 450	14	2,40	—	—	—
II. auf den fremden Linien aus												
Fahrscheinen	752 036	60	92,48	752 450	25	91,81	413	65	0,06	—	—	—
„ Zeitkarten	49 830	60	6,13	55 829	08	6,81	5 998	48	12,04	—	—	—
„ Sonstigen	11 352	86	1,39	11 294	62	1,38	—	—	—	58	24	0,51
zusammen	813 220	06	100,00	819 573	95	100,00	6 353	89	0,78	—	—	—
e.												
Auf den städtischen Linien entfiel Fahrgeldeinnahme:												
auf einen Fahrscheinfahrgast ...	—		11,26	—		11,28	—		0,02	—	—	—
„ „ Zeitkartenfahrgast	—		5,98	—		5,87	—		—	—	0,11	—
„ „ Fahrgast im Durchschnitt	—		10,46	—		10,42	—		—	—	0,04	—
Dagegen												
Ausgaben auf einen Fahrgast im Durchschnitt	—		10,30	—		9,79	—		—	—	0,51	—
f.												
Zu Lasten der Kapital-Rechnungen wurden Ausgaben bestritten:												
aus dem Erneuerungsfonds	346 804		11	471 529		30	124 725		19	35,96	—	—
„ „ Erweiterungsfonds ...	282 323		18	341 198		34	58 875		16	20,85	—	—
zusammen	629 127		29	812 727		64	183 600		35	29,18	—	—
g.												
Das Anlagekapital betrug am Schlusse der Rechnungsjahre:												
an Anleihen der vormaligen Straßenbahngesellschaften	9 707 700		—	9 376 484		—	—		—	—	331 216	—
an Stadtanleihe	36 000 000		—	36 000 000		—	—		—	—	—	—
zusammen	45 707 700		—	45 376 484		—	—		—	—	331 216	—
h.												
Das Erträgnis des Anlagekapitals betrug:												
gezahlte Anleihezinsen	1 608 302		44	1 600 424		73	—		—	—	7 877	71
Reingewinn	343 712		60	776 343		86	432 631		26	125,87	—	—
zusammen	1 952 015		04	2 376 768		59	424 753		55	21,76	—	—
	= 4,271 %			= 5,238 %								

4) Im Juni 1908 gelangte ein Vertrag mit dem Staatsfiskus zum Abschluß, wonach die Städtische Straßenbahn für Rechnung des Staatsfiskus die Betriebsführung auf einer vom Staatsfiskus im Anschluß an die städtische Straßenbahnlinie Neustädter Bahnhof—Bühlau nach Weißig erbaute, 1,6 km lange Straßenbahnstrecke übernimmt. In gleicher Weise, wie in den bereits bestehenden Vertragsverhältnissen, stellt die Städtische Straßenbahn das Betriebspersonal mit der erforderlichen Ausrüstung und die Wagen und erhält dafür ihre gesamten Betriebsaufwendungen vergütet. Von einem etwa zu erzielenden Reingewinn fällt die Hälfte an die Städtische Straßenbahn.

Diese Strecke stellt die Verbindung zwischen dem Straßenbahnnetz Dresdens und der Staatseisenbahn Weißig—Dürröhrsdorf her.

Infolge der Errichtung dieser Linie machte sich auch eine Besitzregulierung der städtischen Straßenbahnanlagen an der früheren Endstation in Bühlau erforderlich, wobei der Staatsfiskus an 107 lfdm Gleisanlagen samt Oberleitung das Miteigentumsrecht zur Hälfte und an 46,55 m Gleisanlagen mit Oberleitung das alleinige Eigentum käuflich erwarb.

5) Die bereits im vorjährigen Verwaltungsbericht erwähnten Erörterungen über die Reform der Linienführung und des Tarifs gelangten im Berichtsjahre in der Hauptsache zum Abschluß. In Aussicht genommen ist, durch Zusammenlegungen die derzeitigen 26 Linien auf 18 zu vermindern, wobei die Gesamtlänge derselben jedoch nahezu unverändert bleiben soll, so daß sich die durchschnittliche Länge einer Linie auf 8,9 km gegen 6,44 km im derzeitigen Linienbestande stellen wird.

Die Tarifreform ist auf folgender Grundlage in Aussicht genommen:

Das gesamte Stadtgebiet wird in Zonen eingeteilt. Die durch diese Zonen entstehenden Linienteile bilden die Grundlage für die Fahrpreisfeststellung in der Weise, daß

je 4 solcher Teile eine Zehnspfennig-Strecke,
„ 6 „ „ „ Fünfzehn „ „
„ 8 „ „ „ Zwanzig „ „
„ 10 „ „ „ Fünfundzwanzigspfennig-Strecke
uff.

ausmachen.

Die damit erzielten durchschnittlichen Fahrtlängen betragen:

	zum Fahrpreise von				
	10 ₰	15 ₰	20 ₰	25 ₰	30 ₰
im Stadtgebiet.	5,2 km,	7,0 km,	8,8 km,	10,4 km,	— km,
in und nach den Vororten.	3,5 km,	5,3 km,	7,2 km,	8,9 km,	10,5 km,
im Gesamtdurchschnitt	4,8 km,	6,4 km,	8,0 km,	9,3 km,	10,5 km.

Einmaliges Umsteigen ohne Einfluß auf den Fahrpreis ist auf Fahrten von 15 ₰ an gestattet. Es wäre an sich logisch gewesen, auch schon für den Fahrpreis von 10 ₰ das Umsteigen zu gestatten. Die zweifellos große finanzielle Tragweite dieser Maßnahme mußte zunächst aber davon abhalten, diesen Schritt zu wagen, da an sich schon durch die Erweiterung der Linien eine erhebliche Verschiebung in den Verkehrsverhältnissen eintritt.

Analog der Fahrchein-Preisberechnung ist ein Tarif für Zeittkarten aufgestellt worden, der insbesondere für Arbeiterkarten eine beträchtliche Preisverbilligung vorsieht, so daß die Arbeiterschaft nicht allein vom verteuernenden Einfluß der Tarifänderung verschont bleibt, sondern noch eine Vergünstigung erfährt.

Die Entwürfe zu den in Aussicht genommenen Veränderungen sind im Mai des Berichtsjahres veröffentlicht worden, um der Allgemeinheit Gelegenheit zu geben, Wünsche anzubringen. Davon

ist auch in ausgiebigster Weise Gebrauch gemacht worden. Das Material konnte teilweise berücksichtigt werden. Zum Teil bietet es auch noch für künftige Erweiterungen und Ausgestaltungen des Liniennetzes brauchbare Unterlagen.

Die Vorlage ist vom Räte angenommen worden und unterliegt nunmehr noch der Beschlußfassung der Stadtverordneten und der Genehmigung der Königlichen Staatsregierung.

6) An Unfällen im Straßenbahnverkehr kamen insgesamt 155 (gegen 192 im Vorjahre) vor, wobei 137 (gegen 166 im Vorjahre) Personen verletzt wurden.

Von den Unfällen wurden verursacht

107 durch Zusammenstöße und zwar

11 mit Straßen- und Eisenbahnwagen,

28 mit anderen Fahrzeugen,

68 mit Fußgängern, Reitern oder Radfahrern,

w. o.

46 beim Auf- oder Abspringen während der Fahrt,

2 aus sonstigen Veranlassungen,

w. o.

Die Verletzungen waren

in 5 Fällen tödlich,

in 46 Fällen schwer,

in 86 Fällen leicht,

w. o.

Hiernach entfielen auf 1 Million Wagenkilometer 5,30 Unfälle mit

0,17 tödlichen,

1,57 schweren,

2,94 leichten Verletzungen,

und auf 1 Million Fahrgäste 1,50 Unfälle mit

0,05 tödlichen,

0,44 schweren,

0,83 leichten Verletzungen.

7) In Straßenbahnwagen wurden 13 429 Gegenstände zurückgelassen und an die Fundfachenverwaltung eingeliefert. 7 485 Gegenstände wurden den Verlustträgern zurückerstattet, 5 492 dagegen gemäß der Bestimmung in § 979 des Bürgerlichen Gesetzbuches öffentlich versteigert. 1 740 M 99 S Erlös aus unerhoben gebliebenen Fundsachen wurde vorbehaltlich der Befriedigung etwaiger Erstattungsansprüche nach § 981 des Bürgerlichen Gesetzbuches vereinnahmt.

8) An Ein- und Ausgängen bei den Registranden waren 41 358 zu verzeichnen ohne die nicht registrandenmäßig behandelten Meldungen des Betriebspersonals, Verlustanzeigen, unerheblichere Anfragen und dergleichen, die sich zusammen auf zirka 30 000 beliefen. Zum Abgang kamen 24 209 registrierte Schriftstücke, wovon

7 615 auf allgemeine Verwaltungssachen,

8 554 auf Vergabungen von Lieferungen und Leistungen aller Art, sowie Bauangelegenheiten,

3 912 auf Beschwerden, Unfall- und Schadenersatzangelegenheiten sowie

4 128 auf Personalsachen und die Betriebskrankenkasse entfielen.

w. o.

An das Betriebspersonal ergingen 171 Verfügungen.

B. Personalien.

9) Außer den beiden Mitgliedern der Direktion waren im städtischen Straßenbahndienste tätig:

	1905/06	1907	1908
Abteilungsvorstände (davon einer als Stellvertreter des Direktors)	4	5	5
Ingenieure	3	3	4
Technische, Kanzlei- und Kassen-Beamte bei der Hauptverwaltung, einschließlich 4 Boten und Aufwärter	29	29	30
Vergleichen im Betriebs-, Strecken- und Werkstattdienste	137	120	119
Schaffner	919	1 043	1 078
Wagenführer	712	789	796
Signal- und Streckenwärter	104	93	92
Technische und Kanzlei-Hilfsarbeiter	15	27	27
Handwerker und Arbeiter	683	730	732
zusammen	2 606	2 839	2 883

Außerdem wurden zur Aushilfe im Fahrdienste an verkehrreichen Sonn- und Festtagen rund 320 Aushilfs-Schaffner und -Führer beansprucht.

10) Für den ständigen Personalbestand sind in den städtischen Besoldungsplan 1 459 pensionsberechtigte Beamtenstellen eingestellt.

Davon waren Ende 1908

1 389 Stellen besetzt, so daß noch

70 Stellen offen waren.

Eine Anzahl dieser Stellen ist inzwischen besetzt worden. Verschiedenen Inhabern etatsmäßiger Stellen konnte aus persönlichen Gründen die Anstellung zurzeit noch nicht verliehen werden. Eine Anzahl ist schließlich noch offen zu halten, bis die Reorganisation der Verwaltung, namentlich des Werkstättenbetriebes, zum Abschluß gekommen sein wird.

11) In den Dienstverhältnissen der Schaffner und Führer traten vom 1. Januar 1908 ab folgende Verbesserungen ein:

- a. in die Dienstzeit werden 10 Minuten für die Wege eingerechnet, die nach der Dienstablösung zur Kassenablieferung nach dem Bahnhofs zu machen sind, sofern diese Ablösung nicht auf den am Bahnhofs vorüberführenden Linien erfolgt;
- b. die Stundenlöhne der Probeschaffner werden von 32 auf 33 \mathcal{L} erhöht;
- c. die monatlichen Beiträge für Abnutzung der Dienstkleidung werden vom 2. Dienstjahre ab für Hilfschaffner von 4 auf 2 \mathcal{M} und für Hilfsführer von 5 auf 2 \mathcal{M} 50 \mathcal{S} herabgesetzt;
- d. den etatsmäßigen Bureau-Schaffnern und deren Vertretern werden Stellenzulagen von jährlich je 120 \mathcal{M} gewährt;
- e. für die Fahrgelbeinnahme in den Bahnhöfen werden Zählgelder je nach der Größe der Bahnhöfe von 10—50 \mathcal{M} pro Bahnhof bewilligt.

12) Nach der Bestimmung in der Allgemeinen Arbeiter-Ordnung für die Stadt Dresden sind für die Arbeiter der Städtischen Straßenbahn zwei Arbeiterausschüsse gebildet worden.

Weiter wurden zur Mitwirkung bei der Aufstellung der Dienstpläne, zur Besprechung von Wohlfahrtseinrichtungen usw. auch aus den Kreisen der Schaffner und der Führer eine Ständesvertretung nach einer vom Räte hierfür gegebenen Ordnung durch direkte Wahlen des Betriebs-

1874

personals gebildet. Die Einrichtung ist noch zu neu, um darüber jetzt schon ein abschließendes Urteil bilden zu können.

13) Der im Jahre 1906 vorangegangenen einheitlichen Regelung der Arbeiterstundenlöhne, die mit einer durchschnittlichen Erhöhung derselben von 13,7 % und einer durchschnittlichen Lohnmehrausgabe von jährlich rund 42 000 *M* verbunden war, folgte vom 1. Januar 1908 ab eine weitere Aufbesserung der Arbeiterlöhne um 1—3 *S*, für die Stunde oder durchschnittlich 4,3 %. Der hierdurch entstandene Mehraufwand erfordert jährlich weitere 21 000 *M*.

14) Seit der zu Anfang des Jahres 1907 erfolgten Regelung der Anstellungsverhältnisse sind
5 Beamte wegen dauernder Dienstuntauglichkeit in den Ruhestand getreten und
15 Beamte verstorben.

An die ersteren beziehentlich an 14 Witwen und 21 Waisen der letzteren waren im Jahre 1908 zusammen 8 600 *M* Pensionen zu gewähren.

Außerdem wurde einem städtischen Werkstatтарbeiter auf Grund der Allgemeinen Arbeiter-Ordnung vom 1. Mai 1908 ab ein jährliches Ruhe-lohn von 456 *M* und an bereits im Dienste der vormaligen Aktiengesellschaften dienstuntauglich gewordene 9 Bedienstete, beziehentlich an 7 Witwen und 12 Waisen verstorbener Bediensteter im Jahre 1908 zusammen 5 688 *M* laufende Unter-stütungen gewährt.

Schließlich sind von den der Direktion zur Verfügung stehenden Mitteln insgesamt
950 *M* aus der Unterstützungsklasse und
7 041 *M* aus der haushaltplanmäßigen Verfügungssumme,

zusammen 7 991 *M* in Einzelbeträgen von 10—100 *M* als einmalige Unterstützung an Beamte, Hilfsarbeiter und Arbeiter oder deren Angehörige gewährt worden.

15) An 1 024 erkrankte Beamte der Städtischen Straßenbahn, darunter an 914 Schaffner und Führer, wurden für 17 489 Krankheitstage insgesamt 72 112 *M* Gehalt gezahlt.

Infolge der vom 9. März 1908 ab eingetretenen Befreiung der Beamten, deren Gehalt 2 000 *M* nicht übersteigt, von der Krankenversicherungspflicht, wurden andererseits rund 21 500 *M* Versicherungsbeiträge erspart, so daß noch ein Aufwand von rund 50 600 *M* verblieb, der den früheren Aktiengesellschaften nicht entstanden wäre, weil sie in Erkrankungsfällen nicht eine entsprechende Fürsorge eintreten lassen konnten.

16) Aus Mitteln der Clausz-Stiftung und aus der haushaltplanmäßigen Verfügungssumme konnten während der großen Schulferien von Mitte Juli bis Mitte August 83 Kinder von unteren Straßenbahnbediensteten in die für sie besonders begründete Ferienkolonie Weigmannsdorf im Erzgebirge gesendet werden. Der hierdurch entstandene Aufwand betrug rund 1 950 *M*.

17) Die Bestimmungen für die Annahme, Ausbildung und Beschäftigung von Aushilfschaffnern und -Führern wurden neu festgestellt.

Die Annahme dieser Aushilfsarbeiter hat in der Regel zur Voraussetzung, daß der Anzunehmende

- a. das 22. Lebensjahr erfüllt und das 40. Lebensjahr nicht überschritten hat,
- b. die deutsche Staatsangehörigkeit, sowie die körperlichen und geistigen Fähigkeiten, insbesondere normales Hör- und Sehvermögen und die Zuverlässigkeit besitzt, die sein Beruf erfordert,
- c. eine gut leserliche Handschrift und im praktischen Rechnen befriedigende Kenntnisse besitzt und
- d. sich achtbar und unbescholten geführt hat.

Die übrigen Vorschriften betreffen die Lehrzeit, Löhnung, Dienstkleidung, Schadenersatzpflicht, Kautions-, Versicherungs- und Dienstauflösung.

C. Bahnanlagen.

18) Der Bestand an Gleisanlagen betrug

	in den eigenen Anlagen	km einfaches Gleis in den für eigenen Betrieb erpachteten Anlagen	in den dem Staatsfiskus und dem Gemeindeverband gehörigen Anlagen
am 1. Januar 1908	224,564 km	0,592 km	42,944 km
durch Neu- und Umbauten sind zu- gewachsen	1,889 km	—	1,948 km
weggefallen	2,537 km	—	—
Der Bestand betrug demnach am 31. Dezember 1908	223,916 km	0,592 km	44,892 km.

19) Die Arbeiten für die neue Weichenbauanstalt auf dem Montageplatz in der Pfotenhauerstraße und die Lieferungen der Maschinen für dieselbe sind soweit vorgeschritten, daß von Anfang des Jahres 1909 ab die Fabrikation und Montage sämtlicher Weichen, Kreuzungen und sonstigen Gleiskonstruktionen für den diesseitigen Betrieb daselbst aufgenommen werden konnte.

D. Werkstätten und Wagen.

20) Der Wagenbestand betrug am Schlusse des Berichtsjahres

453 Triebwagen für Oberleitung mit 2 Motoren und

46 Triebwagen für Oberleitung mit 1 Motor,

zusammen 499 Triebwagen, wie im Vorjahr,

115 Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb mit Fahrgestell,

4 Anhängewagen mit Quersitzen für Sommer- und Winterbetrieb ohne Fahrgestell,

119 geschlossene Anhängewagen mit Fahrgestell,

20 geschlossene Anhängewagen ohne Fahrgestell,

35 offene Sommerwagen mit Fahrgestell,

19 offene Sommerwagen ohne Fahrgestell,

zusammen 312 Anhängewagen, gegen 314 im Vorjahr,

überdies 1 Triebwagen mit 1 Motor zur Warenbeförderung,

1 Schneepflug mit elektrischem Antrieb (2 Motoren),

4 Güterwagen als Anhängewagen,

1 Sprengwagen als Anhängewagen,

30 Salzwagen und Schneekränen,

5 Achsbruchwagen,

zusammen 42 verschiedene Fahrzeuge mit Spurrädern, wie im Vorjahre.

21) Um den steigenden Verkehrsansprüchen in bezug auf Sicherheit, größere Bequemlichkeit und schnelle Beförderung der Fahrgäste gerecht zu werden, ist die Vervollständigung aller noch vorhandenen einmotorigen Wagen durch einen zweiten Motor in die Wege geleitet.

Bei der hierbei notwendig werdenden weiteren Beschaffung neuer Motoren ist auf Wendepolmotoren mit 35 PS zugekommen worden, die sich in bezug auf den Stromverbrauch und Unterhaltung gut bewährt haben.

Ferner ist der Umbau von 152 Trieb- und 174 Anhängewagen beabsichtigt, wobei teils auf Vergrößerung des Fassungsraumes, teils auf modernere Ausstattung Bedacht genommen werden soll. Hierbei erhalten sämtliche Triebwagen geschlossene Plattformen, und die Beleuchtungseinrichtung der Wagen wird verbessert.

Im Hinblick auf die erheblichen Kosten wird der Umbau auf 5 Jahre verteilt.

Ferner sind bei fremden Firmen drei neue Trieb- und 10 neue Anhängewagen mit einem Fassungsraume von je 46 Personen in Auftrag gegeben worden. Die Wagen erhalten teils Lenfachsen, teils einachsige Drehgestelle bei einem Radstande von 3 500—3 800 mm.

22) Im Berichtsjahre sind nunmehr alle Triebwagen mit Stromzählern ausgerüstet worden, wodurch ein erheblicher Rückgang des Stromverbrauchs zu verzeichnen ist.

Die bereits im Jahre 1906 begonnene Auswechslung der Scheibenbremsen gegen Kernbremsen in Anhängewagen ist fortgesetzt worden.

Da sich die Sandstreuvorrichtung System Mertens im Betrieb bewährt hat, so ist die Ausrüstung weiterer 150 Wagen in Angriff genommen und zum größten Teile durchgeführt worden.

23) Dem Beispiel anderer Straßenbahnen folgend, ist auch im hiesigen Betriebe ein Versuchswagen zum Transport Erkrankter bei Massenerkrankungen und großen Unfällen eingerichtet worden.

Dresden, im Mai 1909.

Die Direktion der Städtischen Straßenbahn.

Stadtrat Köppen.

Direktor Stoeßner.

Betriebskrankenkasse
der Städtischen Straßenbahn.

Verwaltungsbericht auf das Jahr 1908.

Zum Vorsitzenden der Kasse und gleichzeitigen Vertreter der Betriebsunternehmerin wurde an Stelle des damals wegen längerer Erkrankung dienstunfähigen Oberinspektors Schaller der Unterzeichnete vom 7. Februar 1908 ab ernannt.

Die Ende Juni abgelaufenen Verträge mit 27 Kassenärzten (darunter 4 Augenärzte) wurden um ein weiteres Jahr verlängert, auch wurden gleichartige Verträge mit 21 Spezialärzten (4 für Ohren-, Nasen- und Halskrankheiten, 6 für Frauenkrankheiten, 2 für Chirurgie, 2 für Nervenkrankheiten, 3 Zahnärzte, 1 für Magenkrankheiten, 2 für Hautkrankheiten und 1 für Orthopädie) und mit einem praktischen Arzte in Loschwitz zunächst auf 1 Jahr vom 1. Juli ab abgeschlossen, so daß die Kasse zurzeit mit 49 Ärzten in Vertragsverhältnissen steht.

Der Kasse wurde auf Ansuchen vom Rate eine 25 %ige Ermäßigung der vom 1. Januar 1909 ab erhöhten Pflégkostensätze in den Stadtkrankenhäusern und in der städtischen Heil- und Pfléganstalt auf 1 Jahr bewilligt, auch wurde ihr zugestanden, daß diejenigen Beamten und Bediensteten der Städtischen Straßenbahn, die dienstlich gezwungen sind, außerhalb Dresdens zu wohnen, bei ihrer Unterbringung in den städtischen Krankenanstalten als Dresdner Einwohner betrachtet werden.

Durch das am 9. März 1908 in Kraft getretene Ortsgesetz vom ^{29. November 1907} 20. Februar 1908 wurden 1 293 Beamte, deren Gehalt 2 000 M nicht überstieg, von der Krankenversicherungspflicht befreit.

Davon verblieben 763 Beamte als freiwillige Mitglieder in der Krankenkasse, während 530 Beamte ausgetreten und in ihrer Mehrzahl als Mitglieder der im Mai 1908 begründeten Kranken- und Sterbeunterstützungskasse der Beamten der Städtischen Straßenbahn beigetreten sind.

Hierdurch verminderte sich die Mitgliederzahl am 9. März 1908 von 2 597 (2 529 Pflichtmitglieder und 68 freiwillige Mitglieder) auf 2 067 (1 236 Pflichtmitglieder und 831 freiwillige Mitglieder) und die durchschnittliche Mitgliederzahl von 2 733 im Jahre 1907 auf 2 171 im Jahre 1908. Infolge weiterer Austritte betrug die Zahl der freiwilligen Mitglieder Ende des Berichtsjahres 629 und die durchschnittliche Zahl dieser Mitglieder 697.

Dieser Rückgang der Mitgliederzahl hatte zur Folge, daß sich auch, trotz der Erhöhung der Beiträge von 3,6 % auf 4 %, die Gesamtbeiträge von 134 740 M 24 S im Jahr 1907 auf 129 143 M 65 S oder um 5 596 M 59 S = 4,15 % im Jahre 1908 verminderten.

Die Ausgaben der Betriebskrankenkasse betragen

	im Jahre 1908	im Jahre 1907	mithin im Jahre 1908 weniger
für Arzthonorar	39 572 M 04 S	44 919 M 63 S	5 347 M 59 S = 12 %
für Krankengelder	55 126 M 27 S	83 660 M 12 S	28 533 M 85 S = 34 %
für Arznei und Heilmittel	23 852 M 10 S	24 542 M 75 S	690 M 65 S = 2,8 %
für Kurkosten in Krankenanstalten	10 474 M 15 S	10 620 M 25 S	146 M 10 S = 1,37 %
für Sonstiges	83 M 13 S	105 M 66 S	22 M 53 S = 21 %
zusammen	129 107 M 69 S	163 848 M 41 S	34 740 M 72 S od. 21,20%.

Von diesen Ausgaben entfielen auf

	1 Mitglied		1 Krankheitsfall		1 Krankheitstag	
	1908 M	1907 M	1908 M	1907 M	1908 M	1907 M
für Arzthonorar . . .	18,23	16,43	31,01	26,99	1,45	1,30
für Krankengelder . .	25,39	30,61	43,20	50,27	2,02	2,43
für Arznei	10,99	8,98	18,69	14,74	0,87	0,71

Die Verminderung der Krankengelder, auf 1 Mitglied berechnet, erklärt sich aus der Herabsetzung der Leistungen der Krankenkasse von $66\frac{2}{3}\%$ auf 50% vom durchschnittlichen Tagelohne. Die Erhöhung der übrigen Ausgaben beruht in der Hauptsache auf der zu Anfang des Berichtsjahres bestandenen Influenzaepidemie von etwa 6wöchentlicher Dauer.

Auf die durchschnittliche Mitgliederzahl von 2 171 entfielen 1 276 mit Erwerbsunfähigkeit verbundene Krankheitsfälle.

Diese betrafen

Influenza	in 326 Fällen,
Rheumatismus	in 162 Fällen,
Magen- und Darmkrankheiten	in 154 Fällen,
Verletzungen	in 149 Fällen,
Nasen- und Halskrankheiten	in 143 Fällen,
Abzesse	in 55 Fällen,
Lungenkrankheiten	in 45 Fällen,
Nervenkrankheiten	in 38 Fällen,
Augenkrankheiten	in 22 Fällen,
Zahnkrankheiten	in 17 Fällen,
Ohrenkrankheiten	in 7 Fällen und
sonstige Krankheiten der inneren Organe	in 158 Fällen.

W. O.

In der Zeit vom 9. März bis 31. Dezember 1908 entfielen auf 697 freiwillige Mitglieder 590 Erkrankungsfälle (= 84%) mit 11 077 Krankentagen oder 18,7 Tag pro Erkrankungsfall, auf 1 348 Pflichtmitglieder 465 Erkrankungsfälle (= 34%) mit 13 389 Krankentagen oder 28,8 Tag pro Erkrankungsfall.

Die Krankengelder von 55 126 M 27 S waren für 21 261 mit Erwerbsunfähigkeit verbundene Tage zu zahlen.

In der Zeit vom 9. März bis Ende Dezember 1908 wurden Krankengelder gezahlt

an freiwillige Mitglieder	24 395 M 25 S,
an Pflichtmitglieder	21 189 M 93 S,
	45 585 M 18 S.

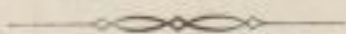
Sterbefälle kamen 25 (10 im Jahre 1907) vor.

Dresden, im Mai 1909.

Betriebskrankenkasse der Städtischen Straßenbahn.

Oberinspektor Böhmig.

Vergleichende Betriebsübersicht
für die Jahre 1907/1908.



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

