

Das Verfahren hat sich bis jetzt sehr gut bewährt und machte viele Straßenaufbrüche und Erneuerungen von Gleiskonstruktionen entbehrlich. Ferner sind erstmalig auf einer größeren Strecke nach vorherigen eingehenden Versuchen die Schienen auf elektrischem Wege durch Gaschennahtschweißung an den Stößen verbunden worden. Dieses Verfahren ist ebenfalls in bezug auf Billigkeit und Haltbarkeit als ein Fortschritt zu bezeichnen.

Um obige Arbeiten durchzuführen, wurden 2 neue fahrbare Schweißgeneratoren angeschafft und eine Anzahl Spezialarbeiter ausgebildet.

Auch im übrigen wurde nach Möglichkeit der Handbetrieb in den Gleisbauwerkstätten und beim Streckenbau durch maschinelle Einrichtungen ersetzt, sodaß das Hämmern, Schleifen, Nieten, Bohren usw. von Stahl und Eisen jetzt fast ausschließlich durch kleine Motoren und Luftwerkzeuge erfolgt.

Mit Wirkung vom 1. April 1923 sind die bisher im Eigentum und unter Verwaltung des städtischen Betriebsamtes stehenden Straßenbahn-Oberleitungsanlagen nebst Speise- und Rückleitungstabel in das Eigentum und die Verwaltung der Straßenbahn übergegangen. Die Straßenbahn hat dafür eine Anleihschuld der städtischen Elektrizitätswerke von 1 239 740 M., nach dem Stande vom 31. März 1923, übernommen. Die Beamten und Arbeiter der bisherigen Abteilung „Oberleitung“ des Betriebsamtes wurden mit übernommen.

Sofort nach Übernahme der Oberleitung wurde die Einführung vollen automobilen Betriebes für die Oberleitungs-Bau- und Revisionswagen an Stelle des bisherigen Pferdebetriebes in die Wege geleitet und zu diesem Zwecke zunächst ein neuer Autoturmwagen beschafft. Auch wurde damit begonnen, die stark abgenutzten Kupferfahrleitungen und ferner diejenigen Eisenleitungen, die als Kriegsmoßnahme an Stelle von Kupferleitungen Verwendung fanden, durch neue Kupferleitungen zu ersetzen. Die volle Durchführung dieser für die Sicherheit des Betriebes und die Herabminderung des Stromverbrauchs notwendigen Maßnahmen wird mehrere Jahre umfassen.

In bezug auf die Hochbauten mußte infolge der Inflationszeit von größeren Ausführungen Abstand genommen werden. Es wurde nur für die Erhaltung des Bestehenden Sorge getragen.

6. Rollendes Material.

- An 16 älteren Personen-Triebwagen wurde der Achsstand auf 2000 mm gebracht,
- 132 Personen-Triebwagen wurden mit Einmann-Wageneinrichtungen ausgerüstet,
- 1 Personen-Triebwagen wurde abgebrochen,
- 4 Personen-Triebwagen sind als Lokomotive für Güterzwecke der Bauabteilung überwiesen worden,
- 20 ältere Personen-Anhängewagen wurden verkauft,
- 17 ältere Personen-Anhängewagen abgebrochen und die Wagenkästen teilweise verkauft.

Es wurden neu gebaut:

- 1 offener Güter-Triebwagen,
- 2 offene Güter-Anhängewagen unter Verwendung von Fahrgestellen älterer Personen-Anhängewagen,
- 1 zweirädriger Güter-Anhängewagen für Gleisbau,
- 1 Achsbruchwagen,
- 3 Schienenschweißwagen durch Umbau älterer Personen-Anhängewagen.
- 2 kleine offene Güter-Anhängewagen und
- 1 Achsbruchwagen wurden abgebrochen.

Hiernach stellt sich der Bestand an Wagen am 31. März 1924 wie folgt:

a) Personenwagen:

- 576 Triebwagen, davon 437 mit Glasvorbau und seitlichem Abschluß,
- 37 ohne Abschluß und
- 102 ohne Glasvorbau,