

Die kommunale Bedeutung

des

Straßenbahnwesens

beleuchtet

am Werdegange
der Dresdner Straßenbahnen

von

Hermann Großmann

Doktor der Staatswissenschaften.

BE 6
6



Dresden

Verlag von Wilhelm Baensch

1903.

Meinem väterlichen Freunde

Herrn. Lehrer Deutschmann

in

Bernsdorf, Ober-Lausitz

gewidmet.

Vorwort.

Trotz ihrer kaum 40jährigen Entwicklung spielen die Straßenbahnen im wirtschaftlichen Leben, vor allem unserer Großkommunen, eine hervorragende Rolle. Dennoch aber ist ihr Werdegang weder insgesamt, noch partiell der Wissenschaft in irgend einer Form zugeführt worden, abgesehen von technischen Erörterungen, die ja beiläufig auch die wirtschaftliche Seite dieser Verkehrseinrichtung streifen. Selbst nicht einmal die seit einiger Zeit immer stärker hervortretende Tendenz, den Straßenbahnbetrieb aus der privatwirtschaftlichen Sphäre heraus- und in die gemeindewirtschaftliche überzuführen, gab zu einer diesen Gegenstand betreffenden Untersuchung Veranlassung. Wie notwendig aber eine solche Untersuchung ist, geht vor allem aus der großen Unkenntnis, die sich sogar noch in manchen großstädtischen Verwaltungen bemerkbar macht, darüber hervor, ob es überhaupt Aufgabe einer Stadtgemeinde sei, ihre Erwerbstätigkeit auch auf das Straßenbahnwesen auszudehnen, ohne zu wissen, dass dessen Entwicklungsgang vielfach zu einer Kommunalisierung hindrängt. Gewiß ist die finanzwirtschaftliche Behandlung der Straßenbahnen eine der schwierigsten Aufgaben im Bereiche der Wirtschaftspolitik jeder Gemeinde, und selten wird hierbei nach einheitlichen Grundsätzen gehandelt.

Zwei Wege gibt es, die auf diesem Gebiete die erforderliche Klarheit verschaffen: entweder eine kursorische Behandlung des gesamten Straßenbahnwesens oder eine monographische Darstellung einer besonderen Anlage. Angesichts

der außerordentlichen Schwierigkeit in der Beschaffung des ausreichenden Materials glaubte Verfasser aus Zweckmäßigkeitsergründen eine Begrenzung des Stoffes vornehmen, sich also für den zweiten Weg entscheiden zu sollen. Die Dresdner Straßenbahnen wurden deshalb gewählt, weil einerseits die Einsichtnahme des hierzu notwendigen Materials gesichert erschien und ihre Statistik den rühmlichen Vorzug großer Genauigkeit besitzt. Andererseits lassen sich an ihnen alle Entwicklungsphasen des gesamten Straßenbahnwesens (Alleinbetrieb einer Linie, Monopol- und Konkurrenzbetrieb, Angliederung staatlicher, kommunaler und privater Außenbahnen und deren Verbindung mit dem Betriebe der Staatseisenbahnen) verfolgen, so daß ihr Werdegang einen typischen Charakter hat. Demzufolge durfte auch der Titel des vorliegenden Werkes in dieser allgemeinen Fassung gewählt werden, zumal die an dem Dresdner Straßenbahnwesen gewonnenen Ergebnisse in gangbare Münze ausgeprägt wurden.

Dieses Vorwort abschließend, danke ich den Verwaltungen der Straßenbahnunternehmungen in Dresden und dessen Umgebung für die freundliche Auskunfterteilung gelegentlich dieser Arbeit, insbesondere Herrn Prokurist Schaller von der Aktiengesellschaft Dresdner Straßenbahn. Auch den für das Verkehrswesen in Frage kommenden Ämtern der Stadt Dresden und dem Königlichen Kommissariat für elektrische Bahnen sei hiermit Dank gesagt für die Förderung dieses Werkes. Daß die Leipziger Straßenbahnen so ausgiebig zum Vergleich herangezogen werden konnten, ist dem jederzeit bereiten statistischen Amte daselbst zu danken.

Klotzsche bei Dresden,
im Juli 1903.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite	
Vorwort: Notwendigkeit einer derartigen Untersuchung	V	
Einleitung: Die allmähliche Entwicklung des Bedürfnisses nach einer organisierten lokalen Personenbeförderung und dessen Befriedigung durch den Chaisen-, Fiaker-, Droschken- und Omnibusbetrieb	1	
Historischer Teil:		
I. Strafsenbahnanlagen innerhalb der Stadtgrenze (Stadt- bahnen).		
Einleitende Übersicht	19	
Erste Periode: 1871/90.		
Die Zeit des Monopolbetriebes durch eine Gesellschaft.		
A. Erste Verhandlungen	20	
B. Der Alleinbetrieb der Linie Blasewitz—Plauen 1871/80 (I. Bauperiode)	29	
C. Der Betrieb mehrerer Linien (II. Bauperiode)	43	
Zweite Periode: 1890 bis zur Gegenwart.		
Die Zeit des Konkurrenzbetriebes durch zwei Gesellschaften (III. Bauperiode).		
A. Ausschließlicher Pferdebahnbetrieb 1890/93	73	
B. Gemischter Betrieb 1893/1900	93	
C. Ausschließlicher elektrischer Betrieb	102	
1. Ausführung rückständiger Bauten; 2. Vergleich der Strafsenbahnanlagen beider Gesellschaften, Betriebsvertrag; 3. Vorzüge des elektrischen Betriebes; 4. Die Entwicklung der zentralistischen Tendenz im Dresdner Strafsenbahnenverkehr.		
II. Strafsenbahnanlagen außerhalb der Stadtgrenze (Aufsen- bahnen).		
Einleitende Übersicht	122	
A. Geschichtliches	123	
B. Die Strafsenbahnpolitik des Staates	125	
C. Bau und Betrieb der Aufsenbahnen (IV. Bauperiode)	129	
I. Horizontalbahnen:		
1. Linien im Betriebe: a) fiskalische; b) kommunale; c) private.		
2. Vom Landtage (a) bzw. Ministerium (b) bereits be- willigte, aber noch nicht eröffnete Linien: a) fiskalische; b) kommunale		147

3. Neue Projekte zur Ergänzung der Außenbahnen:
 a) Laubegast—Klein- und Großszschachwitz—Niedersedlitz;
 b) Niedersedlitz—Kreischa 156

II. Reine Bergbahnen:

- a) Drahtseilbahn: Loschwitz—Weißer Hirsch; b) Bergschwebebahn: Loschwitz—Rochwitzer Höhe; c) Projekt: Oberpoyritz—Porsberg 158

D. Verkehrsbereich der Dresdner Außenbahnen 161

E. Der Einfluß der elektrischen Außenbahnen auf den Vorortverkehr der Staatseisenbahnen 165

F. Die Aufgaben der Gemeindepolitik für den Weiterbau der Dresdner Außenbahnen 168

Statistischer Teil:

I. Betriebsstatistisches 175

1. Betriebslänge; 2. Fahrgäste; 3. Wagenkilometer;
 4. Beziehung der letzteren beiden zu einander: Fahrgäste auf einen Wagenkilometer; 5. Rollendes Material und Zugkraft.

II. Finanzstatistisches 180

A. Im allgemeinen:

1. Anlagekapital; 2. Einnahmen, Reingewinn, Betriebskoeffizient; 3. Ausgaben; 4. Reduzierte Einnahmen und Ausgaben: Wagenkilometer, Fahrgast, Einwohner; 5. Die Rentabilität der Gesellschaften.

B. Im besonderen 188

1. Tarifgestaltung.

- a) Geschichtliche Entwicklung; b) Kritische Würdigung der Tarifgestaltung.

2. Kommunalabgaben.

3. Rentabilität der einzelnen Linienarten.

Die kommunale Bedeutung

der lokalen Personentransportmittel, insbesondere der Straßenbahnen,
 1. Für die Bevölkerungszunahme des inneren Vorortsgürtels; 2. Die gewerbliche Zentralisation; 3. Die Dezentralisation der innerstädtischen Wohnbevölkerung; 4. Die Aufbesserung gesunder Wohnungsverhältnisse; 5. Die Entwicklung der Grundrente . . 221

Die Notwendigkeit der Kommunalisierung

der Straßenbahnen, insbesondere der Dresdner. 1. Die technische und ökonomische Qualifikation der Gemeinden zum Straßenbahnbetriebe;
 2. Gründe für den kommunalen Straßenbahnbetrieb: a) Entwicklungsgeschichtliche Gründe; b) Verwaltungstechnische Gründe; c) und d) Soziale und finanzielle Gründe 257

Nachtrag 272

Außerdem 16 Tabellen.

Einleitung:

Der Chaisen-, Fiaker-, Droschken- und Omnibusbetrieb.

Anmerkung: Die geschichtliche Entwicklung dieser Verkehrsgewerbe wird im folgenden deshalb etwas eingehender gewürdigt werden, weil mit dem Gesamtbilde der Dresdner Personenbeförderung gleichzeitig auch ein Einblick in den lokalen Personentransport im allgemeinen gegeben werden kann, zumal sich der Lokalverkehr aller größeren Städte mit wenigen Ausnahmen (See- und Gebirgsorte) ziemlich gleichmäÙig ausgebildet hat.

Das Bedürfnis nach einer organisierten, für lokale Zwecke berechneten Massenbeförderung von Personen konnte sich erst mit dem Anwachsen einzelner Zwangsgemeinwirtschaften zu Großstädten entwickeln. — Auf dem Boden der mittelalterlichen Wirtschafts- und Verkehrsordnung war eine jenes Bedürfnis fördernde populationistische Zentralisation vor allem infolge der vielen, territorial eng begrenzten und in sich abgeschlossenen Wirtschaftseinheiten direkt unmöglich¹⁾. Die wirtschaftliche Stellung der mittelalterlichen Städte vertrug keine Anhäufung größerer Menschenmassen. Und doch vermochten sich die weit über die tatsächlichen Bevölkerungsziffern der fäÙschlicherweise sogenannten Großstädte des Mittelalters hinausgehenden Vorstellungen bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts hinaus selbst noch in fachwissenschaftlichen Kreisen zu erhalten. Erst mit Hilfe der modernen Statistik und durch kasuistische Untersuchungen (z. B. von Schönberg, Engel) wurden sie auf

¹⁾ Vgl. K. Bücher, Entstehung der Volkswirtschaft, S. 380 ff.

ihr richtiges Maß reduziert. So hat man bis jetzt für keine mittelalterliche Stadt eine höhere Einwohnerzahl als 25000 nachweisen können. Im 15. Jahrhundert erreichten z. B. Straßburg und Nürnberg mit je etwa 20000 annähernd diese Höchstzahl, während Augsburg mit 18000, Frankfurt a. M. mit 9 bis 10000, Leipzig mit 4000 und Dresden mit 3 bis 5000 Seelen hinter der Bevölkerungszahl der ersten beiden Orte erheblich zurückblieben¹⁾.

Erst die spätere wirtschaftliche Zusammenfassung der mittelalterlichen Territorien zu einem nationalen Einheitsstaate (politischen Zentralisation) begünstigte die Großstadtbildung. Die seit 1750 ohne Unterbrechung erfolgte Bevölkerungszunahme der deutschen Staaten hätte bei gleichmäßiger Verteilung wie bisher manche Großstadt entstehen lassen. Dresden würde demnach jetzt ca. 100000 Einwohner gezählt haben. Dieses „natürliche Wachstum“ mancher Orte erfuhr aber infolge des „wirtschaftlichen Differenzierungsprozesses“, welcher durch die seit der Anwendung der Dampfkraft zunehmende Arbeitsteilung und -verschiebung und durch die wachsende Leistungsfähigkeit der modernen Fernverkehrsmittel bedingt wurde, eine erhebliche Beschleunigung. Da sich nunmehr die Industrie überall da niederlassen konnte, wo sie die geringsten Produktionskosten fand, mußte der wirtschaftlichen Umgestaltung unbedingt auch ein „Umsiedlungsprozeß“ innerhalb der Bevölkerung folgen. Während die Einwohnerzahl der Länder, welche das neue Deutsche Reich bilden, seit 1850 von 35 Millionen auf 56,3 Millionen (1900) stieg, sich also rund um 60 Prozent vermehrte, wuchs die Stadtbevölkerung im gleichen Zeitraum von etwa 9 Millionen auf 39 Millionen, was keine geringere Zunahme als 233 Prozent bedeutet²⁾. Der Anteil der Städter an der Gesamtbevölkerung hob sich demnach von 25,7 Prozent auf 53,3 Prozent.

Noch deutlicher treten die der Entwicklung der andern Verhältnisse vielfach mit überwältigender Geschwindigkeit

¹⁾ Die Zahlenangaben sind einem von Prof. Dr. Bücher in der Gehestiftung zu Dresden am 11. Oktober 1902 gehaltenen Vortrage: „Die Großstädte in Vergangenheit und Gegenwart“ entnommen, der neuerdings unter gleichem Titel in Druck gegeben worden ist.

²⁾ Vgl. die Angaben in dem Vortrage: „Der Stadterweiterungsplan und seine Durchführung“ von Geh. Baurat Stübgen, in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik 95, I. Band, II. Abteilung (Einleitung).

vorausseilenden Zentralisationsvorgänge durch die Bücherschen Angaben hervor. Wenn man die Städte mit mehr als 100000 Einwohnern zu den Großstädten rechnet und die Einwohnerzahl feststellt, auf die immer ein Großstädter entfällt, so ergibt sich folgende Übersicht:

1850 : 38,
1870 : 20,
1880 : 13,
1890 : 8 und
1900 : 6.

So kam es, daß das Bedürfnis nach einer geregelten lokalen Personenbeförderung nicht gleichzeitig mit den ersten Bevölkerungsanhäufungen in den mittelalterlichen Städten auftrat, sondern erst auf den letzten Stufen der Entwicklungsgeschichte der Völker durch die Großstadtbildung, bei den westeuropäischen somit erst im 19. Jahrhundert (was den Massentransport anlangt) hervorgerufen werden konnte.

Zwar haben die antiken Großstädte, die gleichfalls als eine Frucht der politischen Zentralisation anzusehen sind, zweifellos auch ein Bedürfnis nach lokaler Personenbeförderung geäußert. Da sie aber vorwiegend Konsumtionszentren waren¹⁾, pulsierte in ihnen bei weitem nicht ein so reges Leben als in unsern modernen Großstädten, die überwiegend Produktionszentren sind²⁾. Für dieses schwächere Verkehrsbedürfnis mag der im frühen Altertume schon betriebene Sänftendienst ausgereicht haben.

¹⁾ Nach Bücher wird die Despotengroßstadt des Orients geschaffen durch den eisernen Zwang gegen eine in ihnen zusammengetriebene Bevölkerung — entgegen der organischen Art des Anwachsens unserer modernen Großkommunen — und ernährt durch den Nationaltribut der unterworfenen Stämme. Die Bevölkerung Roms lebte von ihrem Herrscherberufe, die Reichen aus ihrem Ämtergewinne, die Armen durch öffentliche Versorgung. Ähnlich in Athen.

²⁾ Vgl. Bücher, Entstehung der Volkswirtschaft a. a. O. — Nach seinen Angaben (Die Großstädte — S. 27) setzt sich die Bevölkerung der 33 Großstädte des Deutschen Reichs wie folgt zusammen: 50,9 Prozent Industrie, 26,1 Prozent Handel und Verkehr, 9,4 Prozent öffentlicher Dienst und freie Berufsarten, 8,5 Prozent ohne Beruf (darunter 6,1 Prozent Rentner und Pensionäre) und 5,1 Prozent verschiedene andere Berufsarten. Hiernach ist der Prozentsatz des abgeleiteten Einkommens unverhältnismäßig klein.

1. Der Chaisenverkehr.

Die Sänften des Altertums entsprachen ebenso wenig wie die des 18. und 19. Jahrhunderts den Anforderungen, welche man in wirtschaftlicher Hinsicht an ein Personentransportmittel stellen muß.

Ihre äußerst geringe wirtschaftliche Bedeutung erhellt aus folgenden Gründen:

1. Sie ermöglichten nur eine kostspielige Einzelbeförderung¹⁾ im Gegensatze zur heutigen billigen Massenbewältigung.
2. Ihre Geschwindigkeit ging kaum über die eines Fußgängers hinaus und verschaffte daher keinen wirtschaftlichen Nutzen (Zeitersparnis), wie er aus der gesteigerten Raschheit der jetzigen Beförderung resultiert.
3. Sie waren deshalb (2) und vor allem der hohen Tarife zufolge (1) mehr ein Gegenstand des privatwirtschaftlichen Luxus der wohlhabenden Klassen und kein der Allgemeinheit zugängliches Personentransportmittel.

Für die obige Behauptung spricht ferner auch der Umstand, daß die Einführung der Sänften als lokales Personentransportmittel zu Anfang des 18. Jahrhunderts vielfach nicht durch ein öffentliches Verkehrsbedürfnis (dasselbe reifte erst ein Jahrhundert später vollständig aus) veranlaßt wurde, sondern der aner kennenswerten Absicht, „dem Armenwesen eine neue und dauernde Einnahmequelle zu eröffnen“²⁾, zuzuschreiben ist. Der Gedanke, den Sänftenbetrieb in den Dienst der sozialen Idee gestellt zu haben³⁾, ging von Berlin aus, wo 1688 auf Beschluß des Großen Kurfürsten eine Portechaisenanstalt für die armen französischen Exulanten, „so kein gewisses Handwerk, noch sonst etwas gelernt“⁴⁾, eingerichtet

¹⁾ Anfängliche Lohntaxe der Dresdner Chaisenträger: 2 ggr. für die Beförderung in der Stadt und 4 bis vor das Tor oder nach Neustadt; die neue Lohntaxe vom 14. Sept. 1844 stufte die Sätze weiter ab, 1873 von 4 bis auf 15 Ngr. Vor allem die älteren Taxen müssen unter Berücksichtigung der damals höheren Kaufkraft des Geldes beurteilt werden.

²⁾ Vgl. O. Richter, Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte der Stadt Dresden, Band II, S. 285 ff.

³⁾ Über den Zusammenhang des Armenwesens mit den sozialen Problemen vgl. Löning in Schönberg, Handbuch der politischen Oekonomie, Band III, 2, S. 395.

⁴⁾ Vgl. Ernst am Ende, Die Dresdener Chaisenträger und das Chaisenhaus.

wurde. Siebzehn Jahre später, nämlich 1705, plante der Rats-
herr und Vorstand des Almosenamtes, Kaufmann Johann
Friedrich Landsberger, die Errichtung einer öffentlichen
Sänftenträger-Anstalt in Dresden, angeregt durch den gleichen
Vorgang in Leipzig. Sie wurde durch landesherrliches Dekret
am 15. Juni 1705 mit dem besondern Hinweisse genehmigt,
„dafs der Überschufs der Armut zum Besten aufgewendet
werde“¹⁾, darauf nahm Landsberger den Betrieb mit 4 Chaisen
und 8 Trägern auf.

Die Träger waren durch ihre Dienstinstruktion vom
20. Juni 1705 verpflichtet, wöchentlich eine im voraus festge-
setzte Abgabe zur Erhaltung der Sänften und ihrer Montierung²⁾
an Landsberger abzustatten. Der Überschufs dieser Wochen-
gelder, auch „Chaisenzins“ oder „Herrengeld“ genannt, über
den mutmafslichen Aufwand verfiel der Armenpflege. Da die
Errichtung ähnlicher Anstalten zur Erzielung persönlicher
Vorteile verboten war³⁾, erfreute sich die Ratschaisenanstalt⁴⁾
infolge ihrer monopolistischen Stellung einer fleifsigen Be-
nutzung. Schon 1709 erfuhr die Anstalt auf Veranlassung des
Stadtrates eine Vermehrung um 6 Chaisen und 12 Träger.
Später jedoch können die Chaisenträger andauernd nicht aus-
kömmlich beschäftigt gewesen sein, da sie sich wiederholt so-
wohl über die im Jahre 1719 in Dresden-Neustadt errichtete
Konkurrenzanstalt als auch über die ein Jahr später gegründete
Hofchaisenanstalt⁵⁾ beschwert haben. Zur Zeit des Siebenjährigen
Krieges gingen die Einnahmen der Chaisenträger derart zurück⁶⁾,
dafs die Wochengelder nicht nur erniedrigt, sondern zeitweise
sogar ganz erlassen werden mußten. Später hat dieses Ver-

¹⁾ Vgl. Neubert, Bericht über die Rechtsverhältnisse der Porte-
chaisenanstalten 1867 (Acta, Vol. II, Lit. C XVII, 17. Blatt, 1 bis 7.)

²⁾ Vgl. § 9 der Sänftenträger-Ordnung vom 20. Juni 1705.

³⁾ Vgl. § 5 der Sänftenträger-Ordnung vom 20. Juni 1705.

⁴⁾ Im Jahre 1729 nahm der Rat von Dresden die Chaisenanstalt in
eigene Regie.

⁵⁾ Obgleich sie selbständige Privatanstalten unter Aufsicht des Reli-
gionsamtes, resp. des Hofmarschallamtes waren, mußten sie gewisse Ab-
gaben an die Armenpflege und die Ratsportechaisenkasse leisten.

⁶⁾ Um ihre Einnahmen zu erhöhen, beschäftigten sie sich nach dem
Prinzip der Arbeitsgemeinschaft nebegewerblich als Botengänger und
Quartierräumer; sie schnitzten auch Stiefelknechte, Blumenstäbchen und
andere Gebrauchsgegenstände; selbst auf dem Gebiete weiblicher Tätigkeit
suchten sie ihren Erwerb, indem sie Strümpfe strickten.

kehrsgewerbe seinen alten Höhepunkt (1725 bis 1750) nie wieder erreicht. Verursacht wurde sein Rückgang durch die Anschaffung privater Eigentumschaisen von seiten wohlhabender Familien und beschleunigt durch die Einführung der Fiaker.

2. Der Droschkenverkehr.

Anmerkung: Die Zahlen und Daten des für den Droschken- und Omnibusverkehr in Frage kommenden Teiles der Einleitung sind der Zeitschrift des „Königlichen Sächsischen Statistischen Bureaus“ Jahrgang 1901 (Heft 3 und 4; „Die sächsischen Städte im XIX. Jahrhundert“ von Regierungsassessor Dr. Wächter) entnommen.

Sie waren die ersten, dem Publikum zur sofortigen Verfügung stehenden Personentransportmittel (im Gegensatz zu den mehr nebegewerblich, erst auf eine ausdrückliche und der Zusage bedürftigen Vereinbarung hin betriebenen privaten Lohnfuhrwerke), welche sich ausschließlich tierischer Kraft¹⁾ bedienen. Die größere Leistungsfähigkeit der animalischen Zugkraft beschränkte die öffentliche Personenbeförderung der größeren Städte nicht mehr so ausschliesslich auf den lokalen Verkehr, sondern liefs vor allem auch einen schnelleren und dazu noch billigeren Transport auf längere Strecken aufserhalb der Stadtgrenze zu.

Der erste, im Jahre 1766 von seiten des Rates unternommene Versuch zur Einrichtung solcher Fahrgelegenheiten mußte jedoch noch in demselben Jahre wieder eingestellt werden, da die Wagen oft tagelang unbenutzt blieben. Erst ein halbes Jahrhundert später belebte sich dieser Gedanke von neuem, indem im Jahre 1819 eine freiwillige Fiakeranstalt errichtet wurde²⁾. Sie erhielt zunächst drei Haltestellen zugewiesen, 1833 und 1838 noch je eine und 1840 weitere drei. Am 28. Dezember 1868 erließ die Königliche Polizeidirektion das erste Regulativ für das Fiakerwesen. Dieses schrieb vor, daß der Betrieb des öffentlichen Lohnfuhrgewerbes zum Zwecke der Personenbeförderung und die Berechtigung, auf Strafsen und Plätzen oder an den Bahnhöfen aufzufahren, von der Er-

¹⁾ Auch die Sänften wurden in einzelnen Ländern von Pferden oder sonst dazu geeigneten Tieren getragen. Jedoch war diese kostspielige Beförderung mehr fürstlicher Brauch.

²⁾ Am 6. November 1819 wurde deren Errichtung von dem städtischen Polizeikollegium publiziert.

laubnis der Königlichen Polizeidirektion abhängen. Ferner durften fortan nur noch solche Kutscher fahren, die einen Fahrerlaubnisschein erhalten hatten. Mit der letzteren Vorschrift bezweckte die Polizeiverwaltung, die Sicherheit des Fiakerdienstes im besondern und die des Straßenverkehrs im allgemeinen zu erhöhen.

So lange die Fiaker neben den für die lokale Personenbeförderung kaum noch in Betracht kommenden Chaisenträgern das einzige öffentliche Verkehrsmittel waren, erfreuten sie sich einer fleißigen Benutzung. Ihre Zahl wuchs bis zum Jahre 1877 auf 120 an. Als aber mit dem Ausgange der 60er Jahre das Liniennetz der Omnibusverbindungen seinem vollständigen Ausbau entgegen ging und wenige Jahre später die Pferdebahn ihren Betrieb aufnahm, verloren sie viel von ihrer ehemaligen Bedeutung, da ihre quantitative Beförderungsleistung durch die beiden neuen Verkehrsmittel weit übertroffen wurde. Die weitere Vermehrung der Fiaker konnte deshalb mit der Steigerung des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses nicht mehr gleichen Schritt halten; der Fiakerdienst blieb zwar zunächst bis zum Jahre 1894 noch stabil, bewegte sich aber von da ab rückläufig.

Gänzlich verdrängt wurden sie schließlic durch die Zunahme der Straßenbahnlinien und der damit erhöhten raschen Massenbeförderung nach allen Richtungen. Für ein derart schweres Fahrzeug von so unverhältnismäßig geringer Leistungsfähigkeit gab es von jetzt ab im städtischen Schnellverkehr keinen Raum mehr. Dieser bedurfte neben jener schnellen Massenbewältigung vor allem ein leichteres und schnelleres Gefährt für alle die Fälle des lokalen Personentransportes, welchen die Straßenbahn nicht dienen konnte.

Ein gleiches, wenn auch nicht so lebhaftes Bedürfnis wurde schon zur Zeit des Fiakerdienstes fühlbar. Da nämlich der Fiakerbetrieb nur bei gleichzeitiger Beförderung mehrerer Personen (vollkommene Ausnutzung der tierischen Kraft) rentabel gestaltet werden konnte, war die Einzelbeförderung durch ein Zweigespann zu kostspielig.

Zur Beseitigung dieses Übelstandes forderten deshalb die städtischen Behörden im Jahre 1843 den Fiakerverein auf, einen einspännigen Droschkendienst zu organisieren. Es bildete sich daraufhin ein Verein von 40 Fuhrwerksbesitzern, der am 14. Mai 1844 den Betrieb eröffnete. Die Konzession wurde

Tabelle I.

Dresden.

Jahr	Droschken II. Klasse	Zunahme + Abnahme ÷ (Jahres- durchschnitt)	Droschken I. Klasse	+ ÷	Für den Jahresschluss berechnete Bevölkerungszahl	Ein- wohner- zahl auf eine Droschke
1844	50	.			87721	1754
1854	150	+ 20 ⁰ / ₁₀₀			106795	712
1864	275	+ 8,33 ⁰ / ₁₀₀			145728	530
1874	443	+ 6,09 ⁰ / ₁₀₀			192138	434
1884	468	+ 0,65 ⁰ / ₁₀₀			241209	515
1890	470	+ 0,07 ⁰ / ₁₀₀	1894: 50		276522	532 ²⁾
1895	471	+ 0,04 ⁰ / ₁₀₀	122	+ 144 ⁰ / ₁₀₀	336440	567
1900	352	÷ 5,05 ⁰ / ₁₀₀	150	+ 4,59 ⁰ / ₁₀₀	399758	796
1902	300	÷ 7,39 ⁰ / ₁₀₀	200	+ 16,66 ⁰ / ₁₀₀	489153 ¹⁾	978 ³⁾
	Durchschnittliche Jahresvermehrung seit 1844	+ 8,62 ⁰ / ₁₀₀	seit 1894 = + 37,50 ⁰ / ₁₀₀			

insgesamt seit 1844 jährlich + 15,52⁰/₁₀₀.

ihm zunächst auf 10 Jahre erteilt, später aber auf weitere 10 verlängert. Nachdem das Privilegium des Droschkenvereins im Jahre 1864 abgelaufen war, trat ein neues Regulativ mit neuem Tarif in Kraft; auch mußten die bis dahin dreisitzigen Droschken durch viersitzige ersetzt werden.

Die Entwicklung des Droschkenverkehrs in Dresden und Leipzig⁴⁾ veranschaulicht Tabelle I. Der für Dresden schon 1895, für Leipzig aber erst 1902, doch dann um so stärker eingetretene Rückgang des Droschkenbestandes II. Klasse hängt mit der Einführung der Taxameter oder Halbachaisens zusammen. Diese sind zweisitzig eingerichtet. Das Fahrgeld wird nicht nach der Zeit⁵⁾, wie bei den gewöhnlichen

¹⁾ Einschließlich der ca. 81000 Seelen betragenden Einwohnerzahl der am 1. Januar 1903 einverleibten Vororte.

²⁾ Taxameter berücksichtigt.

³⁾ Ausschließlich der eingemeindeten Vororte nur 808.

⁴⁾ Da das Lohnfuhrwesen der Stadt Leipzig bis zum Jahre 1841 weder städtischer noch staatlicher Beaufsichtigung unterstand (vgl. Prof. Dr. Hasse: Die Stadt Leipzig und ihre Umgebung), läßt es sich nicht feststellen, wann der Droschkenbetrieb eingerichtet worden ist. Erst am 20. März 1841 gab der Rat ein Reglement für die Fiaker heraus.

⁵⁾ Neuerdings hat die Königliche Polizeidirektion auf Grund der Droschkenordnung vom 1. August 1902 auch Taxameter II. Klasse zugelassen.

Leipzig.

Jahr	Droschken II. Klasse	Zunahme + Abnahme ÷ (Jahres- durchschnitt)	Droschken I. Klasse	+ ÷	Für den Jahresschluss berechnete Bevölkerungs- zahl	Ein- wohner- zahl auf eine Droschke
1844	65				57059	878
1854	76 ¹⁾	+ 3,23 ⁰ / ₀			68605	798
1864	155 ²⁾	+ 12,33 ⁰ / ₀			85394	464
1874	485 ³⁾	+ 16,65 ⁰ / ₀			123842	255
1884	495	+ 0,21 ⁰ / ₀			165044	333
1890	450	÷ 1,52 ⁰ / ₀			357122 ⁴⁾	794
1895	460	+ 0,44 ⁰ / ₀	1897: 100		399969	714
1900	503	+ 1,87 ⁰ / ₀	144	+ 14,66 ⁰ / ₀	456126	834
1902	340	÷ 16,20 ⁰ / ₀	182	+ 13,20 ⁰ / ₀	473908	908
	Durchschnittliche Jahresvermehrung seit 1844	+ 7,29 ⁰ / ₀	seit 1897 = + 16,40 ⁰ / ₀			

insgesamt seit 1844 jährlich + 12,73⁰/₀.

Droschken, sondern nach der Länge der durchfahrenen Strecke erhoben. Deshalb haben sie ein bedeutend schnelleres Fahrtempo als die II. Droschkenklasse, ohne an eine vorgeschriebene Minimalleistung wie diese (lt. § 42 der Droschkenordnung vom 1. April 1891 beträgt sie durchschnittlich 1 km für je 5 Minuten) gebunden zu sein.

Die außerordentlich rasche Zunahme der Taxameter beweist, welcher großen Beliebtheit sie sich beim Publikum zu erfreuen haben. Die durchschnittliche Jahresvermehrung ist mehr als viermal so groß als die der gewöhnlichen Droschken, deren jährliche Abnahme seit der Einführung der Taxameter 4,54 Prozent beträgt. Die allmähliche Verminderung des Bestandes der Droschken II. Klasse wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach in den nächsten Jahren noch steigern, da die Wagen der II. Klasse infolge ihrer Größe und Schwere für den Schnellverkehr im Stadtinnern bei weitem nicht so geeignet sind als die ebenso leichten wie eleganten Fahrzeuge der I. Klasse, die auf größere Strecken außerdem verhältnismäßig billiger fahren. Der Rückgang jener seit 1844 eingeführten Droschkenklassen

1) Und 10 zweispännige Wagen } sie sind im Jahresdurchschnitt berücksichtigt.
 2) „ 27 „ „ }

3) Seit 1867 mußten alle Droschken zweispännig gefahren werden.

4) Einschließlich einverleibter Vororte.

hätte bei weitem nicht so früh und stark eintreten können, wenn die ursprüngliche, für drei Sitze berechnete GröÙe der Wagen beibehalten worden und die Stadtverwaltung sich des Grundes ihrer Inbetriebnahme auch späterhin bewußt geblieben wäre. Die nach dem Regulative von 1864 geforderte Vermehrung der Sitzplätze beruhte auf einer kaum zu verstehenden Verkennung des tatsächlichen Bedürfnisses. Indes ist die bis jetzt erfolgte teilweise Einziehung der II. Droschkenklasse (471 — 300 = 171) durch die Einstellung von Taxametern (200) reichlich ergänzt, so daß der Droschkenbestand seit 1895, abgesehen von dem intensiveren Betriebe durch die I. Klasse, noch eine kleine Vermehrung (0,6 Prozent) erfahren hat.

Voraussichtlich kann aber auf eine gröÙere Steigerung des Droschkenverkehrs auch durch die am 1. Juli 1902¹⁾ und am 1. Januar 1903²⁾ erfolgten Einverleibungen kaum gerechnet werden, da einmal die bereits geregelten Verkehrsbeziehungen zwischen Dresden und den betreffenden Gemeinden eine fühlbare Zunahme des Verkehrs im Stadtinnern zunächst kaum zur Folge haben können und zum andern ein Bedürfnis nach Droschken in jenen, zum teil weit entlegenen neuen Vororten vorderhand sich nicht herausbilden wird³⁾.

Als weiterer Beweis dafür dient die in Spalte 6 (Tabelle I) für je eine Droschke ermittelte Bevölkerungszahl, welche in Leipzig mit den am 1. Januar 1890 und 1. Januar 1891 erfolgten Einverleibungen im Vergleich zu der niedrigsten Zahl von 1874 (255) zunächst dreimal (275:794) und 1902 fast viermal so groß wurde, in Dresden dagegen unter Berücksichtigung der neu hinzugekommenen Bevölkerung (1902) unter Hinweis auf die ebenfalls für das Jahr 1874 ermittelte niedrigste Zahl (434) sich nur verdoppelte. Hieraus geht unwiderleglich hervor, daß der Droschkenverkehr weit hinter der vorwiegend durch Eingemeindungen verursachten Bevölkerungszunahme zurückgeblieben ist.

¹⁾ Seidnitz, Zschertnitz und Räcknitz mit 3100 Seelen auf 431 ha.

²⁾ Löbtau, Cotta, Plauen, Mickten, Wölfnitz, Naußlitz, Trachau, Übigau, Kaditz, insgesamt etwa 81000 Einwohner auf 1733 ha.

³⁾ Eine gewaltige Beeinträchtigung erfuhr der Droschkenverkehr auch durch die allgemeine Aufnahme des Fahrrades als Personen- und Warentransportmittel. Die schlechte Lage der II. Droschkenklassen ist nicht zum geringsten Teile diesem Umstande zuzuschreiben. Neuerdings schaffen auch die Kraftfahrzeuge dem Droschkenwesen einigen Abbruch.

Der peripherische Verkehr bedarf eben der Droschken nicht in dem Maße als der zentrale; deshalb sind die Halteplätze derselben auch fast ausschließlich im Stadtinnern und der Nähe der Bahnhöfe vorgesehen.

Gleichzeitig geben uns diese Zahlen einen interessanten Aufschluss über die Intensität des Droschkenverkehrs in jenen beiden Städten. Noch in den 80er Jahren hatte Leipzig infolge seines lebhafteren Geschäftsverkehrs einen erheblich stärkeren Droschkenbetrieb als Dresden. Je mehr aber der Lokalverkehr Dresdens durch den Zuzug von Fremden¹⁾, die sich infolge ihrer meistens geringen Ortskenntnis und größeren Zahlungsfähigkeit der Droschken bedienen, wächst, nahm vor allem der Droschkenverkehr zu, was durch die seit 1890 für je eine Droschke ermittelten kleineren Zahlen genügend bewiesen wird. Die Tendenz, daß der Fremdenverkehr eines Ortes ein stärkeres Bedürfnis nach einem nicht an bestimmte Routen gebundenen Verkehrsmittel (im Gegensatz zu Omnibus und Straßenbahn) hervorruft als dessen regelmäßiger Geschäftsverkehr, realisiert sich auch in Dresden, obgleich das für 1902 ermittelte Verhältnis infolge der damals zwar noch vorzunehmenden, aber in der Berechnung (1902) schon berücksichtigten Einverleibung sich in einer dieser Tendenz scheinbar widersprechenden Weise gestaltet hat. Der Widerspruch ist deshalb scheinbar, weil die in Dresden auf eine Droschke entfallende Bewohnerzahl nur um $(978 - 908) = 70$ d. i. um $\frac{1}{13}$ derselben größer ist als in Leipzig, während die für Leipzig ermittelten Zahlen (1890/1900) durchschnittlich um 150 d. i. um $\frac{1}{5}$ derselben über die entsprechenden Zahlen für Dresden hinausgehen. Die Möglichkeit, daß die durch eine plötzliche Bevölkerungszunahme vorübergehend gestörten Zahlenverhältnisse jener Tendenz mit der Zeit wieder entsprechen, ist also für Dresden viel größer als seinerzeit für Leipzig, zumal ersteres zum Ausgleich nur eine geringe Zahl (32) Droschken bedurfte, und die Intensität des Leipziger Droschkenverkehrs mit der Durchführung der Zentralisation der Bahnhöfe eine weitere Abnahme zu erwarten hat. Daß der Dresdner Lokalverkehr in den letzten Dezennien ein regeres Bedürfnis nach

¹⁾ Während die Bevölkerung Dresdens seit 1855 bis 1900 um 267 Prozent stieg, wuchs der Fremdenverkehr um 312 Prozent (letzte Zahl ist berechnet aus dem Durchschnitt 1853/55 und 1896/1900). Vgl. Statistisches Jahrbuch für die Stadt Dresden 1901, S. 32.

Droschken äußert als der Leipziger, beweist ferner nicht nur die für den ganzen Zeitraum berechnete grössere durchschnittliche prozentuale Jahreszunahme, sondern vor allem der erheblich stärkere jährliche Zuwachs seit 1874¹⁾ (Dresden 13 Prozent, Leipzig 8 Prozent). Schliesslich soll noch daran erinnert werden, daß für das Wesen einer Tendenz (einer Wiederkehr besonders wichtiger Erscheinungen, die auf eine causa zurückzuführen sind) charakteristisch ist, daß sie selbst durch Jahre hindurch einmal aussetzen kann.

Ein Gesamturteil über die bisherige Entwicklung dieses Verkehrsgewerbes müßte nach alledem dahin zusammengefaßt werden, daß bis etwa zum Jahre 1895 eine mehr quantitative Zunahme des Droschkenbetriebes zu Gunsten einer mehr extensiven Einzel- und Gruppenbeförderung, dagegen von dieser Zeit an eine qualitative Umgestaltung zu Gunsten einer intensiven und vor allem schnellen Einzel- und Gruppenbeförderung wahrzunehmen ist. Diese Umgestaltung konnte nicht schon durch den langsamen Omnibusbetrieb, sondern erst durch den bedeutend schnelleren Strafsenbahnbetrieb veranlaßt werden, denn erst die Steigerung in der Schnelligkeit der an feste Linien gebundenen Verkehrsmittel fordert notwendig auch eine Steigerung in der Raschheit derjenigen Fahrzeuge, die vorwiegend zur weiteren Verästelung der auf vorgezeichneten Routen angewiesenen lokalen Massenbeförderung berufen sind.

Neuerdings wird die qualitative Umgestaltung des Droschkenwesens zu Gunsten des Schnellverkehrs weitere Fortschritte machen, da das Königliche Ministerium des Innern im Einverständnis mit dem Finanzministerium sich für die Zulassung von Automobil-Droschken im Orts- und Vorortsverkehr der größeren Städte Sachsens — zunächst von Dresden — geneigt erklärt hat, sofern dieser Betrieb den Charakter des eigentlichen Droschkenbetriebes behält. Die Entwicklung des Lokalverkehrs zeigt somit eine zunehmende Verdrängung der tierischen Zugkraft und wird durch die Einführung dieser neuen Kraftfahrzeuge eine weitere Beschränkung derselben herbeiführen. Die höhere Leistungsfähigkeit der Automobil-Droschken (nur

¹⁾ Das Jahr 1874 ist deshalb für die Berechnung gewählt worden, weil in dieser Zeit der Droschkenbetrieb beider Städte den höchsten Grad seiner Intensität erreichte.

der Führer, nicht aber auch die Triebkraft wie bei den Droschken bedarf der Ablösung) bedingt mit der Zeit eine numerische Abnahme des Droschkenbestandes trotz steigender Intensität des Droschkenverkehrs.

3. Der Omnibusverkehr.

Nebenher bestanden aber in beiden Städten und zwar in Dresden schon seit 1838 Omnibuslinien¹⁾. Das Bedürfnis nach einem derartigen Personenbeförderungsmittel konnte natürlich nicht so früh auftreten als nach Fiakern. Es mußten erst die Bevölkerung der Städte eine gewisse Größe und die Beziehungen der an der Peripherie gelegenen Teile, sowie der benachbarten Gemeinden zum Stadtzentrum eine ebenso andauernde Regelmäßigkeit als nachhaltige Intensität erreichen, bevor der Verkehr aus dem Stadtinnern gleichmäßig nach bestimmten Richtungen ausstrahlen konnte, der planmäßigen Omnibusverbindungen eine hinreichende Frequenz und damit auch eine das Unternehmen fördernde Rente sicherte. Der Dresdner Omnibusverein schuf als erste Verbindung die Linie Schloßplatz—Waldschlößchen; ihr Anfangspunkt wurde später auf die Seestraße, dann wieder auf den Schloßplatz zurück und zuletzt auf den Altmarkt verlegt. 1847 wurde die Linie Pillnitzer Straße—Blasewitz eröffnet. Einige Zeit darauf verschob der Omnibusverein den Ausgangspunkt mehr stadtwärts, nämlich auf den Neumarkt, 1876 wurde die Linie eingezogen. Die Strecke Großer Garten—Dresden bestand nur ein Jahr, von 1855 bis 1856; sie wurde noch in demselben Jahre ersetzt durch die Linie Neumarkt—Großer Garten. Diese erfreute sich eines längeren Bestandes, nämlich bis 1868. Eine andere Omnibusverbindung nach dem Großen Garten nahm ihren Anfang auf dem Post-

¹⁾ In Leipzig wurden die ersten Omnibuslinien zwischen Gohlis—Leipzig—Connewitz (Nord-Südlinie) und zwischen Reudnitz—Leipzig—Lindenau (Ost-Westlinie) erst im Jahre 1861 eingerichtet. Noch in demselben Jahre bildete sich ein zweites Unternehmen, der „Fiaker-Omnibusverein“, der im wesentlichen dieselben Linien befuhr. Das erstere, Heuer und Genossen, bestand von 1861 bis 1868 und beförderte im Durchschnitt jährlich etwas mehr als 900 000 Personen. Als aber die Pferdebahn ihren Betrieb eröffnet hatte, löste sich auch einige Jahre später (1874) der Fiaker-Omnibusverein auf. Obgleich außer diesen Omnibuslinien kurze Zeit hindurch noch fünf andere bestanden, waren die Verbindungen bei weitem nicht so ausgebaut als in Dresden.

platze. Sie wurde gleichzeitig mit der Parallelstrecke eröffnet, jedoch schon nach sechs Jahren wieder aufgehoben. Zwei Jahre nach diesem trat auch Moritzburg (nördlich von Dresden) in regelmäßige Verbindung zur Residenz. 1860 erhielt die Landgemeinde Strehlen (jetzt Vorort) Anschluss an Dresden. Diese Linie führte später am Zoologischen Garten vorüber. Wiederum nach einem Zeitraume von zwei Jahren, 1862, wurde die Linie Palaisplatz—Russen—Weintraube eröffnet.

Durch die bisherigen Verbindungen war vornehmlich die östliche Stadtzone mit ihren im Süden und Norden angrenzenden Teilen und Nachbargemeinden in vorzüglicher Weise erschlossen. Aber noch fehlte eine direkte Verbindung mit dem Süden und Norden. Ziemlich spät, nämlich erst 1863 wurde die Verbindung mit dem nahen, genau südlich gelegenen Plauen vom Schloßplatze aus hergestellt. Der Betrieb derselben dauerte bis 1874. Die Nordlinie führte vom Böhmischem Bahnhofe nach dem Bischofswege (Neustadt) in die Nähe der Kasernen.

Eine durchgehende Verbindung vom Süden zum Norden war damit noch keineswegs geschaffen, sie ist auch während des Omnibusbetriebes nie zu stande gekommen. Selbst das kunstvoll ausgebaute Straßenbahnnetz entbehrte lange dieses einheitlichen Verkehrsweges. Erst mit der Freigabe der Marienbrücke zu Straßenbahnzwecken gelang es der Deutschen Straßenbahngesellschaft, unter Benutzung der vorher getrennten, aber seit 1901 durch die auf der Marienbrücke gelegten Schienenstränge vereinigten Linien: Albert-Platz—Wilder Mann (Neustädter Linie) und Bergkeller—Wettiner Bahnhof—Ackermannstraße (Altstädter Linie) eine direkte Nord-Südverbindung (Bergkeller—Marienbrücke—Wilder Mann) einzurichten.

In den späteren Jahren wurde auch die westliche Zone in bessere Verbindung zum Zentrum gesetzt, indem zunächst im Jahre 1864 regelmäßige Omnibusfahrten vom Pillnitzer Schläge nach dem Löbtauer eingerichtet wurden. 1866 folgte Pieschen. Damit die Ab- und Zufuhr von und nach den Neustädter Bahnhöfen geregelter und vor allen Dingen bequemer und billiger sei, stellte der Omnibusverein 1865 die Verbindung Schloßplatz—Neustädter Bahnhöfe her. Ein Jahr darauf erfolgte die Eröffnung der Linie vom Waldschlöfchen hinauf zum Weissen Hirsch. Obgleich sie als selbständige betrieben wurde, war sie im Grunde genommen nur eine Verlängerung

der ersten Dresdner Omnibuslinie: Altmarkt—Waldschlößchen¹⁾). Als letzte Verbindung schuf der Omnibusverein die Strecke Palaisplatz—Postplatz—Reisewitz; bereits 1869, in ihrem Eröffnungsjahre, wurde sie wieder kassiert.

So gingen im ganzen 15 Linien vom Innern der Stadt ziemlich gleichmäfsig nach allen Richtungen aus. Besonders begünstigt waren die südöstlichen und nördlichen Stadtteile. Der Grosse Garten übte naturgemäfs eine bedeutende Anziehungskraft aus und verlangte deshalb mit dem Zoologischen Garten nebst Strehlen eine mehrfache Verbindung. Dafs ferner die Linien nach dem Norden gut ausgebaut waren, ist der Lage der Neustädter Bahnhöfe und der Kasernen zuzuschreiben.

Im übrigen führten nach den anderen Richtungen auch mehrere Omnibusstrecken, mit Ausnahme der westlichen Zone, welche nur durch eine einzige Linie erschlossen war. Der Grund für diese immerhin auffällige Erscheinung liegt darin, dafs zu damaliger Zeit der Westen noch nicht so stark bevölkert und die Verschiebung der Arbeitermassen aus Dresden und seiner Umgebung in jenes Gebiet noch nicht erfolgt war.

Ogleich das Omnibuswesen seiner Zeit im allgemeinen genügt haben mag, blieben doch viele Wünsche unbefriedigt. Da einmal das Bedürfnis der Personenbeförderung innerhalb des Stadtgebietes sich stofsweise äufserte und sich vorwiegend auf die Morgen-, Mittag- und Abendstunden zusammendrängte, waren die Wagen zu diesen Zeiten immer überfüllt und reichten öfters für den starken Andrang nicht aus.

Diesem Übelstande konnte aber durch eine erhöhte Wageneinstellung in den verkehrsreichen Stunden nicht vollauf abgeholfen werden, weil die tierische Kraft für eine derart periodische Verwendung zu kostspielig ist. Zum andern waren die Omnibusfahrten mit mancherlei Unbequemlichkeiten verknüpft, die eine Benutzung durch wohlhabendere Klassen beeinträchtigte und wiederum nicht billig genug, um von den ärmeren Bevölkerungsschichten entsprechend benutzt werden zu können: kurz das Omnibuswesen erfreute sich damals nicht der allgemeinen Beliebtheit wie die Strafsenbahnen unserer Zeit. Daher mochte es auch gekommen sein, dafs die meisten Linien nach kürzerem Bestehen eingezogen wurden, noch ehe die Strafsenbahn die Verbindung aufnahm.

1) Ähnlich dem jetzigen Strafsenbahnbetriebe auf derselben Strecke.

Nur zwei Linien sind mit der Strafsenbahn in Konkurrenz getreten: die nach Plauen und die nach Blasewitz. Die Beziehungen dieser beiden Gemeinden zu Dresden hatten nämlich in so hohem Grade an intensiver Regelmäßigkeit zugenommen, daß sie nicht nur die ersten Strafsenbahnanlagen der Residenz veranlaßten, sondern auch noch den Omnibusverkehr lohnend gestalteten. Erst 1874 wurde die Plauener und 1876 die Blasewitzer Linie eingezogen, nachdem der Pferdebahnbetrieb bereits mehrere Jahre eröffnet war.

I.

Historischer Teil.

I.

Straßenbahnanlagen innerhalb der Stadtgrenze.

(Stadtbahnen.)

Einleitende Vorbemerkung.

Der besseren Übersicht wegen soll dem historischen Teile eine kurze Bemerkung über den Wechsel der jeweiligen Betriebsinhaber vorausgehen. — Die erste Straßenbahnlinie Blasewitz—Dresden—Plauen wurde von Etlinger erbaut, aber schon am 28. Dezember 1871, also etwa drei Monate nach der Inbetriebnahme der Teillinie Blasewitz—Dresden, der Continental-Pferde-Eisenbahn A.-G. in Berlin übertragen¹⁾. v. Etlinger verhandelte nun mit der Stadtverwaltung wegen Konzessionierung weiterer Strecken zwar noch bis zum Jahre 1879, aber ohne irgendwelchen Erfolg. An seine Stelle trat Parish, der die Continental-Linie seit dem 9. Juni 1879 pachtweise betrieb. Die von Parish gebauten Linien gingen in das Eigentum der am 6. Mai 1879 gegründeten Tramways Company of Germany, Limited, in London über. Diese wurde ebenfalls Pächterin der Continental-Linie. 1894 löste sich die englische Gesellschaft auf; ihr folgte die A.-G. Dresdner Straßenbahn, welche die Continental-Linie käuflich erwarb und seit dem 1. Januar 1897 auf eigene Rechnung betreibt.

Bis zum Jahre 1889 bestand nur eine Betriebsgesellschaft. Als aber im gleichen Jahre die neugegründete Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden umfangreiche Kon-

¹⁾ Diese Linie wird deshalb auch kurzweg Continental-Linie genannt.

zessionen erhielt, büfste die Tramways Company ihre monopolistische Stellung allmählich ein, und der von der Stadtverwaltung beabsichtigte Konkurrenzbetrieb trat seine Herrschaft an. Gegenwärtig bestehen die „A.-G. Dresdner Strafsenbahn“ und die „Deutsche Strafsenbahngesellschaft“ nebeneinander.

Im folgenden werden die einzelnen Gesellschaften nicht immer unter ihrer eingetragenen Firma zitiert, sondern der Einfachheit halber nur charakteristisch bezeichnet werden.

Erste Periode: 1870 bis 1890.

A. Erste Verhandlungen.

Nachdem der Betrieb von Strafsenbahnen in seiner Nützlichkeith für die Hebung des Verkehrs größerer Orte allgemeine Anerkennung gefunden hatte, und die praktische Ausführbarkeit in dem Baue solcher Bahnen auch in kontinentalen Städten wie Paris, Genf, Stuttgart, Wien, Pest und Kopenhagen nachgewiesen war, suchte am 1. März 1869 Graf Gabriel Diodati¹⁾ in Gemeinschaft mit einer Finanzgruppe aus Genf um die Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Pferdeisenbahn in der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Dresden nach.

Dresden breitet sich in einer geschützten Talmulde der Elbe aus. Der reizvolle, ausgedehnte Talkessel wird einerseits gebildet von dem Berggelände der Dresdner Heide, das im Norden und Nordosten bis dicht an die Elbe heranreicht und in seinen oberhalb und unterhalb der Residenz gelegenen Teilen als Steilufer zum Elbtal abschiefst, andererseits von den östlichen, weitausgreifenden Ausläufern des Erzgebirges, die im weiten Bogen die südlichen Fluren umspannen.

Die Natur hat also der räumlichen Ausdehnung Dresdens nirgends eine unüberwindliche Grenze gesetzt, deshalb wurden insbesondere die neueren Stadtteile sehr weitläufig angelegt. Wenn nun die dezentrale Tendenz der Bauart einer Stadt an sich schon einen gut organisierten Personen-

¹⁾ Gleichzeitig bewarb er sich auch in Leipzig um die Konzession zur Errichtung von Strafsenbahnen.

verkehr verlangt, so wird das Bedürfnis nach einem derartigen lokalen Verkehrsmittel geradezu unabweisbar, wenn ein breiter Strom, wie hier die Elbe, die Weitläufigkeit der Anlage vergrößert und die Verbindung der getrennten Stadthälften erschwert. Diese bilden sich dann in der Regel zu besonderen Verkehrszentren aus, die nach einem engeren Zusammenschlusse streben¹⁾. So notwendig hiernach die Errichtung eines zuverlässigen und bequemen Personenbeförderungsmittels für den Lokalverkehr Dresdens war, so schwer war doch die Ausführung.

Aber nicht nur der interne Lokal-, sondern auch der Vorort- und Fernverkehr verlangte in Ansehung dieser Umstände vielgestaltige und deshalb kostspielige Anlagen und Sonder- einrichtungen, zumal keine zweite deutsche Residenz, abgesehen von Berlin, diesen starken internationalen Fremdenzufluß aufzuweisen hat. Dresdens reizvolle Lage und bedeutenden Kunstschätze, sowie seine Nähe zur Sächsischen Schweiz locken alljährlich Hunderttausende von Besuchern herbei. Da nun aber die Dresdner Bahnhöfe räumlich getrennt und entweder gar nicht oder sehr mangelhaft miteinander verbunden waren, wickelte sich der Fern- und Vorortverkehr äußerst umständlich ab. Erst die zu Anfang des Jahres 1901 vollendete Zentralisation der Bahnhöfe ermöglichte eine vollständige Zusammenführung aller in der Residenz einmündenden Eisenbahnlinien und damit eine glatte Abspielung des Personenverkehrs²⁾.

¹⁾ Die kostspielige und schwierige Anlage von Brücken und die dadurch bedingte geringe Anzahl der Verbindungswege standen dem Zusammenschlusse zunächst schroff entgegen; im Laufe der Zeit aber gelang es der Verkehrstechnik, diese Hindernisse zu überwinden.

²⁾ Der Albertbahnhof der Strecke Dresden—Reichenbach wurde schon 1869 eingezogen und mit dem Böhmischem Bahnhofe zusammengelegt; dieser wurde zu Anfang der neunziger Jahre vollständig umgebaut. Als Hauptbahnhof wurde er am 15. April 1898 eröffnet. Seine Verbindung mit den verschiedenen Linien ist so vollständig, daß jede beliebige Fahrt von ihm aus angetreten werden kann.

Der alte Leipziger Bahnhof war ausschließlich für die Linie Dresden—Leipzig bestimmt; der Sächsisch-Schlesische konnte nur der Linie Dresden—Görlitz dienen. Beide wurden zu einem, dem jetzigen Neustädter Bahnhofe, der am 1. März 1901 dem Verkehre übergeben wurde, vereinigt. Mitte der siebziger Jahre kam der Friedrichstädter Bahnhof der Linie Dresden—Berlin als vierter Sonderbahnhof hinzu; später wurde er als Haltestelle in den Vorortsverkehr Dresden—Coswig eingeschaltet. Noch vor der Eröffnung des Haupt- und des Neustädter Bahn-

Im Hinblick auf die damalige Dezentralisation des Fernverkehrs und die Unzulänglichkeit der lokalen Verkehrsmittel führte Diodati in seinem Konzessionsgesuche folgendes aus: „Die Bedeutung des böhmischen Bahnhofes für den Verkehr wächst von Tag zu Tag. Ein Ort, an welchem täglich 30 bis 40 Personenzüge eintreffen und abgehen, ist wie kein anderer der Stadt dazu geeignet, der Anfangs- und Endpunkt eines schnellen und zugleich bequemen Beförderungsmittels zu bilden. Auf der entgegengesetzten Seite der Stadt, in der Neu- und Antonstadt liegt ein nicht geringeres Bedürfnis des Publikums vor, jederzeit ein pünktliches und sicheres Fortkommen nach der inneren Stadt (Altstadt) und nach den entfernten Vorstädten zu haben. Dafs die Zahl der Personen, welche teils in Rücksicht auf die Annehmlichkeit und Gesundheit des Wohnens, teils durch das fortwährende Steigen der Mietspreise der inneren Stadt genötigt sind, Logis in der Vorstadt zu beziehen, sichtlich zunimmt, ist ebenso bekannt, wie der Umstand, dafs die Neu- und Antonstadt besonders gesucht sind¹⁾. Die Konzessionare strebten also zunächst eine Verbindung der beiden diametral gelegenen Stadtteile, Alt- und Neustadt, an.

Das Stadtbauamt beurteilte dieses Projekt günstig. Nach Ansicht desselben mußte die Unterhaltung der betreffenden Strafsenteile unzweifelhaft den Unternehmern zur Last fallen. Einen weiteren Vorteil erblickte das städtische Bauamt auch darin, dafs durch Verminderung des Fuhrwerks der Unterhaltungsaufwand des öffentlichen Areals der Stadt in dem Mafse sich verringerte, als die Benutzung der Pferdebahn durch das Publikum wuchs.

In einer zweiten Eingabe vom 19. März 1869 reichten die Gesuchssteller bereits das fertige Projekt ein. Sie beabsichtigten, zunächst zwei Hauptlinien zu bauen, nämlich:

1. Linie: Böhmischer Bahnhof—Neustädter Bahnhöfe,
2. Linie: Dippoldiswaldaer Platz—Blasewitz.

hofes trat zwischen dieselben die Haltestelle Wettiner Bahnhof. Als erster Bahnhof gröfseren Stiles war er bereits am 1. Oktober 1897 betriebsfertig. Näheres hierüber: Dr. Wiedemann, Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung.

¹⁾ Akten, die von dem Grafen Diodati (Gabriel) und Genossen in Genf beabsichtigte Errichtung von Pferdebahnen in Dresden und Umgebung betreffend. Stadtrat zu Dresden. Cap. VIII. Nr. 110, Vol. I. 1869.

Tabelle II.

Dresdner Strassenbahngesellschaft.

No.	Namen der Linie	Betriebsöffnung		Ursprüngliche Linienführung	Ursprüngliche Länge der				Streckenverlängerungen	Jetzige Linienführung	
		Pferde	elektr.		Diam., km	Radial-, km	Stadt-, km	Außenl. km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
I.	Blasewitz—Plauen	25. Septbr. 1872	4. Mai 1896	a) Schillerplatz — b) fiskal. StraÙe nach Dresden (jetzt Residenzstr.—Gerokstr.) — c) Eliasstr.— d) Pillnitzerstr.— e) Amalienstr.— f) Johannesstr.— g) Georgplatz — h) Waisenhausstr.— i) Pragerstr.— j) Wienerstr.— k) Ammonstr.— l) Chemnitzerstr. nach Plauen	9,897 seit 1. Okt. 1880	= 7,080	—	—	Nach Loschwitz 1893 — 0,650	I a—b(1887)— Sachsenallee — Sachsenplatz — Marschallstr.— l e — i — Reichsstr.— Münchenerstr.— Plauen	
II.	Postplatz—Plauen	5. August 1880	29. Juni 1900	a) Postplatz — b) Annenstr.— c) Falkenstr.— d) Chemnitzerstr.— e) Plauen I, l.	—	3,000	—	—	In Plauen 1897 + 0,549	Wie in Spalte 5, 2	
III.	Postplatz—Wölfnitz	8. August 1881	31. Juli 1900	II a—b—c) Freiburgerplatz — d) Freiburgerstr.— e) Tharandterstr.— f) Wilsdrufferstr.	—	2,880	—	—	Nach Wölfnitz 1893 + 1,000	II a—b, III c—f (die Verlängerung erfolgte auf der Wilsdrufferstr.)	
IV.	Strehlen—Waldschlößchen	22. August 1882 resp. 19. Juni 1881	27. Septbr. 1898	a) Waldschlößchen — b) Schillerstr.— c) Bautznerstr.— d) Albertplatz — f) Hauptstr.— g) Augustusbrücke — h) Augustusstr.— i) Neumarkt — j) Moritzstr.— k) Gewandhausstr.— l) Georgplatz — m) Bürgerwiese — n) Parkstr.— o) Tiergartenstr.— p) Palaisstr.— q) Residenzstr.— r) Strehlen	—	6,070 4,000	—	—	In Strehlen Abzweigung nach Leubnitz 1896 + 0,845, doch 1902 erst in Betrieb genommen	IV a—p — Wasastr.— Strehlen	
V.	Arsenal—Böhmischer oder Hauptbahnhof	18. Juli 1881	28. Juni 1900	a) Arsenal — b) Königsbrückerstr.— c) IV d—g — d) Theaterplatz — e) Postplatz — f) Annenstr.— g) Ammonstr.— h) Carolastr.— i) Böhm. Bahnhof	—	5,420	—	—	—	Wie V a—i	
VI.	Neustädter Bahnhof—Georgplatz	21. August 1882	28. Novbr. 1899	a) Schlesischer Bahnhof — b) Antonstr.— c) Kaiserstr.— d) Kaiser Wilhelmplatz — e) Heinrichstr.— f) IV f—l	—	—	2,680	—	—	a) Neustädter Bahnhof — b) Hainstr. (VI c—f)	
VII.	Postplatz—Mickten	3. Septbr. 1882	19. August 1899	a) V d—e — b) IV g—c) VI c—e — d) Leipzigerstr. nach Pieschen	—	3,220	—	—	Nach Mickten 1884 bis 1898 + 1,147	Wie VII a—d und Fortsetzung auf der Leipzigerstr. nach Mickten	
VIII.	Georgplatz—Hechtstr.	14. Septbr. 1882	30. Juni 1896	a) l e—g—b) Marschallstr.—c) Sachsenplatz — d) Albertbrücke — e) Kurfürstenplatz — f) Kurfürstenstr.—g) Bautznerstr.—h) Markgrafenstr.—i) Louisenstr.—j) Kamenzerstr.—k) Alaunplatz — l) Görlitzerstr. zurück nach h (Schlufsschleife)	—	3,420	—	—	Nach der Hechtstr. 1900 + 1,570	Wie VIII a—k — Bischofsweg — Hechtstr.	
IX.	Hamburgerstr.—Altmarkt—Laubegast	7. Oktober 1883	8. April 1897	a) Schäferstr.— b) Wettinerstr.— c) Postplatz — d) Wilsdrufferstr.— e) Altmarkt — f) Kreuzstr.— g) IV k—h) l d—g—i) Außere Pillnitzer-, jetzt Striesenerstr. nach Striesen	6,370	—	—	—	Nach der Schandauerstr. nach der Hamburgerstr. nach Laubegast 1894 bis 1898 + 3,954	a) Schusterhaus — b) IX a—e — c) König Johannstr.— d) l d—e — e) Striesenerstr. l — Porsbergstr. z. Schandauerstr.— Laubegast	
X.	Blasewitz—Laubegast (Hartmannstr.)		19. Novbr. 1893	a) Schillerplatz — b) Tolkewitzerstr.— c) Ludwig Hartmannstr.— d) Dresdnerstr.— e) Hauptstr. in Laubegast	—	—	—	3,860	X d, e. 1900 — 2,020 (Betriebslinienverkürzung)	X a, b, c	
					6,370	+ 34,040	+ 2,680	+ 3,860	9,715 = 20,7 % der ursprüngl. Länge		
					Summa 46,950 km						
					13,6 %	72,5 %	5,7 %	8,2 %			

Tabelle II.

No.	Namen der Linie	Jetzige Länge der				Angaben über die Umgestaltung der Betriebslinien
		Diam.- km	Radial- km	Stadt- km	Außenl. km	
1	2	12	13	14	15	16
I.	Blasewitz—Plauen	9,218	—	—	—	Seit 1. Oktober 1880 Blasewitz — Böhmischer Bahnhof } R. 1) " 1895 Loschwitz — Reichenbachstr. " 1. Februar resp. 1. April 1899 Loschwitz — Plauen
II.	Postplatz—Plauen	—	3,400	—	—	—
III.	Postplatz—Wölfnitz	—	4,188	—	—	—
IV.	Strehlen—Waldschlößchen	8,926	—	—	—	Anfänglich Neumarkt Seit 22. August 1882 Strehlen — Albertplatz } R. " 19. Juni 1881 Waldschlößchen — Postplatz " 16. August 1899 Strehlen — Waldschlößchen
V.	Arsenal—Böhmischer oder Hauptbahnhof	—	5,420	—	—	—
VI.	Neustädter Bahnhof— Georgplatz	—	—	2,367	—	Seit 28. November 1899 Neust. Bahnhof — Hainstr.—Georgplatz
VII.	Postplatz—Mickten	—	4,388	—	—	—
VIII.	Georgplatz—Hechtstr.	—	4,990	—	—	Seit 1882 Bautznerstr.—Reichsstr., km 4,375 } R. " 1890 Alaunplatz — Reichsstr., km 5,320 " 1896 Alaunplatz — Georgplatz, km 3,420 " 1900 Hechtstr.—Georgplatz, km 4,990
IX.	Hamburgerstr.—Alt- markt—Laubegast	12,204	—	—	—	Seit 1883 Schäferstr.—Striesen, km 6,370 } R. " 1897 Striesen — Altmarkt km 3,450 " 1897 $\frac{\text{Striesen}}{\text{bez. Elbberg}}$ — Schäferstr., km 3,050 " 25. September 1899 Laubegast — Hamburgerstr.
X.	Blasewitz—Laubegast (Hartmannstr.)	—	—	—	1,840	Seit 1893 Blasewitz — Laubegast " 1900 Blasewitz — Hartmannstr.
		30,348 + 22,286 + 2,367 + 1,840				
		Summa 56,348 km				
		53,4%	39,3%	4,1%	3,2%	

1) Radiallinien während der Zeit des gemischten Betriebes.

Deutsche Strassenbahngesellschaft.

No.	Namen der Linie	Betriebseröffnung		Ursprüngliche Linienführung	Ursprüngliche Länge der				Nachträgliche Erweiterung		Angaben über die Umgestaltung der Betriebslinien
		Pferde	elektr.		Diam., km	Radial-, km	Stadt-, km	Außenl., km	Netzausbau km	Strecken- Verlängerung km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I.	Friedrichstr. — Blasewitz	21. Septbr. 1890	29. Mai 1896	a) Friedrichstr. — b) Maxstr. — c) Ostraallee — d) Postplatz — e) Wilsdrufferstr. — f) Altmarkt — g) König Johannstr. — h) Pirnaischerplatz — i) Grunaerstr. — j) Stübelplatz — k) Canalettostr. — l) Nicolaistr. — m) Fürstenstr.	5,370	—	—	—	1891 nach Blasewitz	2,130	1. Friedrichstr. — Fürstenstr. 1890 2. Friedrichstr. — Blasewitz 1891
II.	Theaterplatz — Neumarkt	5. Oktober 1890	25. Novbr. 1899	a) Theaterplatz — b) Postplatz — c) Marienstr. — d) Johannesallee — e) Friedrichsallee — f) Victoriast. — g) Struvestr. — h) Lüttichaustr. — i) Sidonienstr. — j) Wienerstr. — k) Uhlandstr. — l) Schnorrstr.	—	—	3,450	—	1900 Reichenbachstr. — Neumarkt	2,520	1. Theaterplatz — Schnorrstr. 2. Theaterplatz — Uhlandstr. — Neumarkt 1900
IIIa.	Bergkeller — (Postplatz — Albertplatz)	30. Novbr. 1890	25. Novbr. 1899	A. a) Bergkeller — b) Bergstr. — c) Bismarckstr. — d) Hohe Brücke — e) Kohlschütterstr. — f) Plauenscherplatz — g) Große Plauensche Str. — h) Dippoldiswaldaerplatz — i) Marienstr. — j) Postplatz, nach den Neustädter Bahnhöfen: I e — h, Elbberg, V b und VIII g — j	—	—	—	—	1901 über die Marien- brücke und Antonstr.	2,270	A. 1. Bergkeller — Neustädter Bahnhof 1890 und 1896 gleichzeitig 2. Böhmischer Bahnhof — Neustädter Bahnhof 1891 bis 1892 3. Bergkeller — Ausstellung 1897
IIIb.	Wilder Mann	14. Juni 1891	1. August 1900	B. a) Neustädter Bahnhöfe — b) Großenhainerstr.	—	—	—	4,400	—	—	B. 1. Neustädter Bahnhof — Wilder Mann 1891 2. Albertplatz — Wilder Mann 1892 3. Bergkeller — Wilder Mann 1901 4. Bergkeller — Wettiner Bahnhof 1899 5. Bergkeller — Wettiner Bahnhof — Ackermannstr. 1900
IV.	Albertplatz — St. Pauli- Kirchhof	11. Oktober 1891	1. August 1900	a) Neustädter Bahnhöfe — b) Großenhainerstr. — c) Trachenbergerstr. — d) Döbelnerstr. — e) St. Pauli-Kirchhof	—	—	—	3,600	—	—	1. Böhmischer Bahnhof — Forststr. 1892 2. Güntzplatz — Grenadierkaserne 1897
V.	Güntzplatz — Grenadier- Kaserne	22. März 1892	25. Oktbr. 1896	a) Böhmischer Bahnhof — b) Wienerstr. — c) Lüttichaustr. — d) II f — g — e) Friedrichsallee — f) Maximiliansallee — g) I h — i — h) Kaulbachstr. — i) Crnachstr. — j) Holbeinplatz — k) Schulgutstr. — l) Ziegelstr. — m) Sachsenallee — n) Sachsenplatz — o) Albertbrücke — p) Glacisstr. — q) Melanchthonstr. — r) Karlstr. — s) Holzhofgasse — t) Bautznerstr. — u) Forststr.	—	6,000	—	—	—	—	—
VI.	Schloßplatz — Loschwitz	6. Juli 1893	6. Juli 1893	a) Schloßplatz — b) Terrassenufer — c) V m — n — d) Blumenstr. — e) Pfotenhauerstr. — f) Emserallee — g) Naumannstr. — h) Schillerplatz — i) König Albertstr. — j) Körnerplatz (Loschwitz)	—	5,980	—	—	—	—	—
VII.	Johannesstr. — Johannes- allee. Neust. Bahnhof (C.-Linie)	6. Juli 1895	30. Juni 1898	a) Böhmischer Bahnhof — b) Bismarckstr. — c) III d — h — d) II c — e) I d — h — f) Moritzallee — g) Carolabrücke — h) Carolastr. — i) Albertplatz — j) Antonstr. — k) Neustädter Bahnhöfe	—	—	5,400	—	1900 Könnerritzstr. — Ammonstr.	1,543	—
VIII.	Hauptbahnhof — Acker- mannstr. (Ringlinie)	2. Mai 1896	2. Mai 1896	a) Hauptbahnhof — b) Wienerstr. — c) Gellertstr. — d) Lennéstr. — e) I i — j — f) V h — p — g) Glacisstr. — h) Albertplatz — i) Antonstr. — j) Neustädter Bahnhöfe	—	—	5,500	—	Striesenerstr.	1,410	1. Hauptbahnhof — Neustädter Bahnhof 1896 2. Hauptbahnhof — Ackermannstr. 1902
IX.	Postplatz — Plauen	3. Juli 1898	25. Juli 1899	a) Weißeritzstr. — b) Löbtauerstr. — c) Dresdnerstr. — d) Plauensche Str.	—	4,000	—	—	—	—	1. Weißeritzstr. — Plauen 1898 2. Postplatz — Plauen 1899
X.	Neumarkt — Gruna	10. April 1900	10. April 1900	a) Neumarkt — b) Moritzstr. — c) Johann Georgenallee — d) VIII d — e) Stübelplatz — f) Stübelallee — g) Pirnaische Str.	—	4,270	—	—	—	—	—
					5,370	23,500	14,350	8,000			
					Summa 51,220 km				km 6,333	3,540	
					10,5 %	45,8 %	28,1 %	15,6 %	12,6 %	7,04 %	der ursprüngl. Länge

Tabelle III.

No.	Namen der Linie	Jetzige Linienführung	Jetzige Länge der			
			Diam.-,	Radial-,	Stadt-	Außenl.
			km	km	km	km
1	2	13	14	15	16	17
I.	Friedrichstr. — Blasewitz	a) I a — m — b) Dürerstr. — Wartburgstr. — Markgraf Heinrichstr. } — c) Huttenstr. — Augsburgerstr. } — Barbarossaplatz (Schleifenbahn) — d) Hübler- str. — e) Striesenerstr. — f) Schillerplatz	7,670	—	—	—
II.	Theaterplatz — Neumarkt	a) II a — j — b) Werderstr. — c) Reichenbachstr. — d) Franklinstr. — e) Gellertstr. — f) Lennéstr. — g) Johann Georgenallee — h) Moritzstr. — i) Neumarkt	—	—	5,970	—
IIIa.	Bergkeller — (Postplatz — Albertplatz)	a) III a — j — b) Marienbrücke — c) Antonstr. — d) III B a	8,528	—	—	—
IIIb.	Wilder Mann	—	—	—	—	—
IV.	Albertplatz — St. Pauli- Kirchhof	a) Albertplatz — b) Antonstr. — c) IV a — e	—	—	—	3,910
V.	Güntzplatz — Grenadier- Kaserne	a) Güntzplatz — b) Ringstr. — c) Elbberg — d) VI b — e) V n — r — f) V t — s — g) Carolaallee.	—	4,914	—	—
VI.	Schloßplatz — Loschwitz	Wie VI a — j	—	5,940	—	—
VII.	Johannesstr. — Johannes- allee. Neust. Bahnhof (C.-Linie)	Wie VII c — k	—	—	2,920	—
VIII.	Hauptbahnhof — Acker- mannstr. (Ringlinie)	a) Wie VIII a — f — b) Antonstr. — c) Marienbrücke — d) Könnertitzstr. — e) Ammonstr. — f) Falken- brücke — g) Bismarckstr. — h) Strehlemerstr.	—	—	10,245	—
IX.	Postplatz — Plauen	a) Postplatz — b) Ostraallee — c) Maxstr. — d) IX a — d	—	4,540	—	—
X.	Neumarkt — Gruna	—	—	4,210	—	—
			16,198	+ 19,604	+ 19,135	+ 3,910
			Summa 58,975 km			
			27,6%	33,3%	32,5%	6,6%

Die erste Linie sollte folgende Straßen und Plätze berühren, in der Altstadt: Wiener- (Stationsplatz), Carola-, Reitbahnstraße, Dippoldiswaldaer Platz, Marienstraße, Postplatz, Sophienstraße, Theaterplatz, Augustusbrücke (nach entsprechender Rekonstruktion) und in der Neustadt: Haupt-, Heinrichstraße, Palaisplatz, Leipziger Straße, Bahnhöfe. Der zweite Trakt sollte sich vom Dippoldiswaldaer Platze abzweigen und durch die Waisenhaus-, Johannis-, Amalien-, große Ziegel-, Blasewitzer-, Dresdner Straße nach dem Schillerplatze in Blasewitz¹⁾ führen. Als Nebenlinien wurden folgende Strecken geplant:

1. Heinrichstraße—Waldschlößchen (Dresden-N.),
2. Postplatz—Löbtauer Straße (Dresden-A.).

Die Nebenlinie unter 1 nahm ihren Anfang in der Heinrichstraße, dann sollte sie auf der Hauptstraße zum jetzigen Albertplatz und von hier durch die Bautzner- und Schillerstraße zur Sozietätsbrauerei Waldschlößchen weitergeführt werden. Die zweite Nebenlinie wollten die Konzessionare erst nach Befinden bauen. Sie sollte ihren Weg durch die Ostrallee über die Friedrichsbrücke nach der Weiseritz- und Löbtauer Straße nehmen²⁾.

Als Hauptlinie dieses Projektes war danach der Nord-Südtrakt anzusehen; von ihm zweigten sich zwei Linien in östlicher Richtung, ziemlich parallel zur Elbe verlaufend, ab. Die zweite Nebenlinie bildete einen nach Süden geöffneten Bogen. Diese Linienführung hätte nach den damaligen Ausdehnungen der Stadt alle Teile derselben ziemlich gleichmäßig in Verbindung zum Mittelpunkte gebracht. Nur die Nord-Südlinie war im Vergleich zu den andern Strecken als Hauptverkehrsaxe viel zu kurz. Als Erklärung für diese immerhin auffällige Erscheinung muß gesagt werden,

¹⁾ Der Villenort Blasewitz liegt am linken Ufer der Elbe; er ist ca. $4\frac{1}{2}$ Kilometer vom Zentrum der Stadt entfernt. Zu damaliger Zeit hatte das Dorf Blasewitz 1200 Einwohner; die ansässige Bevölkerung ging vorwiegend landwirtschaftlicher Betriebsamkeit nach. Der übrige Teil der Einwohnerschaft bestand aus Arbeitern, die der Mehrzahl nach in Dresden beschäftigt waren. Die Personenbeförderung nach der Stadt besorgte der Omnibusverein.

²⁾ Hinsichtlich der endgültigen Linienführung sei ein für allemal auf die Zusammenstellungen II und III verwiesen.

dafs direkt nördlich und südlich keine gröfseren, anschlussbedürftigen Vororte lagen, und die Bebauung dieser Zonen erst später begonnen wurde. Die eben genannte Linie würde einen ziemlich starken Verkehr zu bewältigen gehabt haben. Der glatten Abwicklung desselben stellte sich aber eine nicht zu unterschätzende technische Verkehrsschwierigkeit entgegen, insofern als dieschmale Augustusbrücke infolge ihrer günstigen Lage zur Alt- und Neustadt als einziger Verbindungsweg über die Elbe (für den Personen- und Fahrverkehr) in Frage kommen konnte. Die Gesuchsteller planten deshalb eine Verbreiterung derselben. Die unbenutzten Pfeilerenden sollten durch schmiedeeiserne Traversen untereinander verbunden werden; die Kosten dieser Rekonstruktion wollten die Konzessionäre übernehmen. Wenn jedoch das Stadtbauamt im Interesse der Symmetrie sich für eine beiderseitige Verbreiterung entschieden hätte, wollten die Unternehmer nur die Hälfte der Gesamtkosten tragen.

Inzwischen erhielten dieselben Petenten am 15. Juni 1869 die Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Pferdebahn in Leipzig. Diese Gelegenheit benutzten sie, um die Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Dresden zu beschleunigen. Der gleichzeitige Bau mußte naturgemäfs das Geschäft auf kaufmännischem Gebiete vereinfachen, den Aufwand an Zeit und Geld vermindern, da die Abschlüsse für das Baumaterial¹⁾ zusammen und deshalb zu niederen Preisen erfolgen konnten. Weil aber das Verbreiterungsprojekt der Augustusbrücke vielfache Erörterungen in technischer und verkehrspolizeilicher Hinsicht zur Folge hatte, entschieden sich die Unternehmer zunächst für eine teilweise Ausführung ihres Planes, indem sie die Anlagen links der Elbe sofort bauen und die Konzessionen rechts der Elbe für sich reserviert wissen wollten. Diese Modifikation des Prospektes unter vorläufiger Ausschaltung der Augustusbrücke konnte natürlich viel eher eine Entschliessung des Stadtrates herbeiführen.

Am 25. August 1869 wurden Diodati die Konzessionsbedingungen zugestellt. Die hauptsächlichsten Punkte derselben waren folgende:

¹⁾ Die Petenten hatten sich verpflichtet, sämtliches Material aus Sachsen zu beziehen.

1. Die Dauer der Konzession beträgt 50 Jahre; während dieses Zeitraumes darf auf den (in dieser Urkunde) genehmigten Linien keinem Dritten Konzession erteilt werden.
2. Die Konzession erlischt, wenn die Linien links der Elbe nicht binnen Jahresfrist und diejenigen rechts derselben nicht binnen zwei Jahren gebaut und in Betrieb gesetzt sind.
3. Die Unterhaltung des Bahnkörpers, sowie eines Streifens in der Breite einer Elle neben den Schienen erfolgt zu Lasten der Unternehmer; allen ministeriellen Bestimmungen, welche für den Straßenbahnverkehr noch verordnet werden sollten, haben sie nachzukommen.
4. Bei Schneefall haben sie nicht nur den Bahnkörper, sondern die ganze Straße mit möglichster Beschleunigung vom Schnee zu befreien.
5. Nach 50 Jahren fällt die Bahn samt den Betriebseinrichtungen der Stadtgemeinde anheim; geben die Unternehmer den Betrieb freiwillig auf, so wird diese Bestimmung schon nach 30 Jahren rechtskräftig.
6. Zur Zeit des Anheimfalls müssen alle Vermögensteile sich in gutem Zustande befinden. Verzichtet der Stadtrat auf das unter 5 genannte Recht, so haben die Unternehmer den ursprünglichen Zustand der städtischen Straßen und Plätze wiederherzustellen.
7. Für jeden in Betrieb gesetzten Wagen zahlen die Gesuchsteller eine jährliche Abgabe von 30 Talern¹⁾.
8. Zur Sicherung aller Ansprüche, welche die Stadtgemeinde aus der Nichterfüllung der gestellten Bedingungen herleiten darf, haben die Konzessionäre eine Kautions von 20 000 Talern zu bestellen.
9. Hinsichtlich der Augustusbrücke behält sich der Stadtrat noch seine besonderen Entschliessungen vor.
10. Der durch die Ziegelstraße geplante Trakt²⁾ ist auf die Pillnitzer- und Eliasstraße zu verlegen.

¹⁾ Diese Bestimmung ist den Konzessionsbedingungen der Stadt Wien entnommen. Diodati und Genossen hatten hier eine Pferdebahn von der Ringstraße nach dem Ausflugsorte Dornbach angelegt, welche am 4. Oktober 1865 eröffnet worden war.

²⁾ Nach Beschluss der Baudeputation vom 30. Juli 1869.

Die Verhandlungen, welche nun auf Grund dieser Konzessionsbedingungen von den Unternehmern eingeleitet wurden, bezweckten eine wesentliche Verminderung der regelmäßigen Abgaben an die Stadtgemeinde. Sie wiesen dabei auf das große Risiko eines solchen Unternehmens hin und erwarteten vielmehr eine Unterstützung von seiten des Stadtrates. Auch erklärten sie jetzt die Augustusbrücke¹⁾ ohne jede Verbreiterung für genügend.

Da ein definitiver Abschluß nicht zustande kam, redigierte und vervollständigte am 22. Januar 1870 die Stadtverwaltung ihre Bedingungen. Nach dieser Neugestaltung waren die Unternehmer während der ersten drei Jahre zwar von jeder Abgabe befreit, mußten aber dann eine Gebühr für die Benutzung des städtischen Areals zahlen (Kilometergebühr). Das Vorrecht auf den von ihnen gebauten Linien wurde auf zwei Jahre beschränkt. Ferner durfte die Konzession nur mit Genehmigung des Stadtrates auf einen Dritten übertragen werden. Die Straßenunterhaltung wurde dahin erweitert, daß die Konzessionäre auf Verlangen der Stadtverwaltung die Straßen und Plätze entweder pflastern oder chaussieren mußten. Diese Bestimmung sollte in der Regel nur dann in Kraft treten, wenn dem Straßenkörper eine festere Decke gegeben werden mußte. Die Straßenreinigung wurde auf den Gleiskörper beschränkt.

Diese Abänderung der Bedingungen führte auch eine Abänderung des Projektes herbei. Die Linie zum Leipziger Bahnhofs hielten die Petenten nach einer erneuten Prüfung nicht als besonders praktisch, da sie die Hauptadern des Verkehrs nicht aufsuchte. Der Bau der Blasewitzer Strecke war zwar nach ihrer Ansicht noch empfehlenswert, aber in Hinsicht auf die veränderte Sachlage nicht sofort ausführbar. Sie beabsichtigten dafür die Anlage einer zweigleisigen Pferdebahn vom Böhmischen Bahnhofs durch die Prager Straße über den Altmarkt (unter Benutzung des Georgentores) auf den schon vorher genannten Straßen weiter zum Waldschlöfchen. Weil

¹⁾ Nach der Ansicht des Stadtbauamtes mußte die Verbreiterung der Augustusbrücke beiderseitig erfolgen. Der Kostenanschlag belief sich auf 80000 Taler; darnach hätte der Stadtrat 40000 Taler zu zahlen gehabt. Diese Summe stand aber in keinem Verhältnis zu dem erzielten Nutzen, weshalb eine Verbreiterung der Augustusbrücke und damit zusammenhängend die Anlage eines Doppelgleises auf derselben abgelehnt wurde.

auf dem Altmarkte der stärkste Zu- und Abfluß von Personen stattfindet und der neugewählte Trakt zugleich der kürzere Weg von dem Innern der alten Stadt nach der neuen ist, glaubten sie, daß die Lebensfähigkeit der ganzen Anlage gefährdet sei, wenn sie den Altmarkt umgingen. Da die Bahn vor allem mehr zu Geschäftszwecken benutzt werden würde, mußte sie auch die hauptsächlichsten Geschäftsstraßen berühren. Mit dieser Begründung hatten die Konzessionare vollkommen recht; doch ließen sie die schwerwiegenden verkehrspolizeilichen Bedenken in diesem Falle ganz außer acht. Das Ratsplenium wies deshalb dies Projekt am 30. August 1870 als unausführbar ab.

Während des deutsch-französischen Krieges ruhten die Verhandlungen. Am 15. April 1871 kam Graf Diodati auf sein Projekt wieder zurück, ohne jedoch sein Ziel zu erreichen. Die Konzession in Leipzig trat er an ein englisches Konsortium ab, da das inländische Kapital sich nicht geneigt zeigte, sich einem solchen Unternehmen dienstbar zu machen.

Schon während der Verhandlungen mit Diodati waren neue Unternehmer aufgetreten, deren Wettbewerb den Stadtrat in die günstige Lage versetzte, die kommunalen Interessen mehr zu wahren als bei einer Einzelbewerbung.

Der Dresdner Omnibusverein nahm zwar anfänglich aus naheliegenden Gründen gegen das Projekt Stellung, indem er die ungünstigen Erfahrungen, welche bezüglich der Anlage und des Betriebes von Pferdebahnen beobachtet worden waren, in einer Tabelle zusammenstellte und die Stadtverwaltung bat, daß sie in ihren Entschliessungen auch die Schattenseiten solcher Unternehmungen beachten möchte. Aber auf Veranlassung einer städtischen Sachverständigen-Deputation, die auf einer Studienreise nach der Schweiz, Österreich und Belgien sich von den vorteilhaften Wirkungen der Pferdebahn überzeugt hatte, bewarb er sich am 10. November 1869 um die Konzessionierung der Linie Schloßplatz — Neumarkt — Blasewitz. Die Anlage war zweigleisig projektiert. Von dem Bau weiterer Linien sah er ab, da deren zweigleisiger Ausbau auf mehrfache Schwierigkeiten stieß. Daß der Omnibusverein sich in seinem Plane nur auf die eine Linie beschränkte, hatte seinen Grund vor allem auch darin, daß er als Unternehmer eines allseitigen und regelmäßigen Personenverkehrs am besten zu beurteilen wußte, welche Linien den höchsten Gewinn abwerfen

und hinsichtlich der hohen Anlagekosten sich rentieren würden. Doch schon am 19. Januar 1870 zog er seine Bewerbung zurück.

Die Broadwell's breechloading Ordnance and small Arms Company in Stuttgart suchte zu gleicher Zeit um die Verleihung der Konzession nach. Die Stadtgemeinde ist aber mit ihr nicht erst in Unterhandlungen getreten, weil sie angeblich bereits anderweitig engagiert war. Aus demselben Grunde lehnte sie auch das Gesuch der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft in Wien ab.

Sehr intensiv verfolgte die Berliner Baugesellschaft für Eisenbahnunternehmungen, Kommanditgesellschaft auf Aktien¹⁾, ihre Pläne zur Anlage einer Pferdebahn in Dresden. Obgleich sie anfänglich die Neustadt (Waldschlößchen als Endstation) entsprechend den Projekten Diodatis mit der Altstadt verbinden wollte, sah sie doch schon nach kurzer Zeit von einer Linienführung über die Augustusbrücke ab und beschränkte sich auf die Hauptlinie Schloßplatz, Augustusstraße, Neumarkt, Landhausstraße, Pirnaischer Platz. Hier sollten sich zwei Linien abzweigen, die auf den natürlichen Verbindungsstraßen nach Blasewitz²⁾ und zum Zoologischen Garten führten. Die Baugesellschaft akzeptierte die Konzessionsbedingungen und erklärte sich bereit, ein Prozent der Nettoeinnahmen an die Stadtkasse abzugeben. Auch die Verhandlungen mit diesem Petenten führten zu keinem positiven Ergebnis.

Im April 1871 traten de la Hault & Ernst Donner aus Brüssel mit eigenen Vorschlägen, die sich aber im wesentlichen mit den redigierten Konzessionsbedingungen der Stadt Dresden deckten, an die Stadtverwaltung heran. Sie wollten außer den Gebühren für die Benutzung des städtischen Areals für jeden Wagen eine jährliche Abgabe von zwölf Talern entrichten und sechs Taler für den Fall, wenn der Wagen während eines Jahres weniger als 50 Tage fährt. Die Wagen sollten, vielleicht in Berücksichtigung dieser freiwilligen Leistung,

¹⁾ Die Verhandlungen dieser Gesellschaft führte ein Herr Grundt aus Charlottenburg.

²⁾ Der Blasewitzer Waldparkverein ersuchte am 12. Oktober 1870 den Stadtrat, das Projekt des Berliner Konsortiums nach Möglichkeit zu fördern, da die Anlage einer Pferdebahn nach Blasewitz seinen Absichten sehr förderlich war. Durch den plötzlich hereingebrochenen Krieg (1870/71) war nämlich die geplante Parzellierung des zwischen Dresden und Blasewitz am linken Ufer der Elbe gelegenen Waldes unterblieben.

nicht weniger als 60 Personen aufnehmen können; sie wollten dieselben in zwei Abteilungen (Klasse I und II) trennen. Jede Person durfte $12\frac{1}{2}$ kg Freigepäck mit sich führen. Den Tarif stellten sie so auf, daß für $\frac{1}{10}$ geographische Meile in Klasse I ein Groschen und in Klasse II sechs Pfennige zu zahlen waren. Eine Erhöhung des Tarifes sollte nur mit Zustimmung der Stadtverwaltung eingeführt werden können. Der Rat lehnte ihr Gesuch gleichfalls ab¹⁾.

Die einzelnen Projekte der vorgenannten Konzessionare haben das Gemeinsame, daß dieselben entweder eine Schienenlegung auf der Augustusbrücke von vornherein umgehen oder aber schon im ersten Stadium der Verhandlungen davon absehen. Diese gleichmäßige Modifizierung der ursprünglichen Projekte beweist, wie eine verkehrstechnische Schwierigkeit, die an sich gar nicht so unüberwindlich zu sein braucht, eine absolut notwendige Verbindung nicht sofort zur Ausführung gelangen läßt, wenn es sich um die ersten Versuche mit einem bisher unbekanntem Verkehrsmittel handelt. Die natürliche Verkehrsaxe vom Süden zum Norden, die gleichzeitig die bequemste Zu- und Abfuhrlinie der beiden Bahnhöfe war, konnte deshalb erst später angelegt werden. Es trat eine Verschiebung der Linienführung ein, die den Osten der Stadt mehr bevorzugte und dessen Entwicklung später ungemein begünstigte.

Diese Erscheinung begegnet uns öfters, daß Gegenden, welche abseits von den alten Verkehrswegen liegen, plötzlich einen ungeahnten Aufschwung nehmen, sobald sie durch irgend ein leistungsfähiges Transportmittel an das Verkehrsnetz angeschlossen werden. Dagegen büßen die alten, schon Jahrhunderte hindurch belebten Gegenden ihre bevorzugte Stellung vielfach ein, wenn sie für ein modernes Verkehrsmittel unerreichbar sind.

B. Der Alleinbetrieb der Linie Blasewitz—Plauen 1871 bis 1880.

(I. Bauperiode.)

Erst die Verhandlungen mit Arnold von Etlinger aus London sollten die Ausführung der von allen Seiten der Bevölkerung lebhaft herbeigewünschten Pferdebananlage nunmehr

¹⁾ Aufser diesen Gesuchstellern bewarben sich noch einige andere, die aber wohl kaum ernstlich in Frage kommen konnten.

endgültig zeitigen. Das von ihm aufgestellte Projekt deckte sich mit demjenigen der Berliner Baugesellschaft für Eisenbahnunternehmungen; nur sollten die Abzweigungen schon auf dem Schloß- und nicht erst auf dem Pirnaischen Platze erfolgen. Aber schon 20 Tage nach seiner ersten Eingabe, am 22. Dezember 1870, änderte Etlinger seinen ursprünglichen Plan¹⁾, indem er auch die südliche Zone Dresdens in den Verkehrsbereich seines Projektes ziehen wollte. Der Dippoldiswaldaer Platz sollte Ausgangspunkt dreier Linien werden:

1. Dippoldiswaldaer Platz, Reitbahn-, Karolastraße, Böhmischer Bahnhof, Ammon-, Chemnitzer Straße nach dem Dorfe Plauen²⁾).
2. Dippoldiswaldaer Platz, Waisenhaus-, Johannis-, Amalien-, Pillnitzer-, Eliasstraße nach dem Dorfe Blasewitz³⁾).
3. Dippoldiswaldaer Platz, Marienstraße, Post-, Theaterplatz, Augustusbrücke⁴⁾ und auf den schon früher genannten Wegen zum Waldschlößchen.

Dieses Projekt hatte den vorerwähnten gegenüber den Vorzug, daß von einer gemeinsamen Zentrale aus die belebteren Stadtteile, welche der Peripherie nahe lagen, mit der innern Stadt verbunden wurden. Der Gedanke, den Personenverkehr vom Stadttinnern auf Radiallinien gleichmäßig auszustrahlen und von außen nach dem Herzen wiederum zusammenzuführen, ist aber nur dann richtig, wenn der Knotenpunkt der einzelnen Linien in der Nähe des Stadtzentrums angelegt werden kann. Es ist nicht unbedingt nötig, daß er mit dem geometrischen Mittelpunkt zusammenfallen muß; vor allem muß aber seine räumliche Ausdehnung hinreichend sein, nicht nur die gegenwärtige, sondern auch die zukünftige Zentralisation des Personenverkehrs aufzunehmen. Naturgemäß werden dann alle weiteren Pferdebahnlinsen dem allgemeinen Kreuzungspunkte nach Möglichkeit zugeführt. Ferner bleibt gleich sehr zu be-

¹⁾ Wir haben hier wieder dieselbe Wandlung des Projektes, wie oben bereits ausgeführt wurde.

²⁾ Das Dorf Plauen liegt rund 3 km südwestlich von Dresden. Im Jahre 1867 hatte es 1220 Einwohner, 1871 schon 1684, 1900 ca. 12000.

³⁾ Vgl. S. 23, Fußnote.

⁴⁾ Zu den Verbreiterungskosten desselben wollte er ein Drittel der Einnahmen bereitstellen, sofern eine Dividende von zehn Prozent ausgeschüttet werden konnte.

denken, daß die Strafsen, welche von dieser gemeinsamen Zentrale ausgehen, möglichst geradlinig angelegt und für den Ab- und Zufluß des Fußverkehrs geeignet sein müssen. Diesen Anforderungen entsprach der Dippoldiswaldaer Platz nicht einmal annähernd. Deshalb versagte die Königliche Polizeidirektion diesem Projekte mit Recht ihre Zustimmung¹⁾.

Etlinger änderte daraufhin seinen Plan abermals. Er sah aus naheliegenden Gründen zunächst von einer Verbindung der Alt- mit der Neustadt überhaupt ab und beschränkte seine Anlage auf eine einzige Linie, welche die südliche Gegend Dresdens mit der östlichen, ohne jedoch die Elbe zu überschreiten, in Beziehung setzen sollte. Damit fiel das Problem eines gemeinsamen Knotenpunktes von selbst. Die Bahn sollte im Dorfe Plauen beginnen und ihren Weg auf der fiskalischen Strafe nach Dresden nehmen. Durch das Stadttinnere wollte sie Etlinger wie folgt führen: Ammon-, Karola-, Reitbahnstrafe zum Dippoldiswaldaer Platz; von hier weiter durch die Waisenhausstrafe über den Georgplatz zur Johannisstrafe und zum Pirnaischen Platze; der weitere Trakt verlief auf den schon früher genannten Strafsen nach Blasewitz.

Auch diese Linienführung mochte die Königliche Polizeidirektion nicht genehmigen; sie wünschte vielmehr, daß der Böhmisches Bahnhof (Wiener Strafe) und die Prager Strafe berührt würden, damit die engen und winkligen Strafsen südlich und nördlich des Dippoldiswaldaer Platzes, sowie dieser selbst dem sonstigen Strafsenverkehr ausschließlich offen gehalten werden konnten. Im Interesse der Verkehrssicherheit bedauerte sie, daß die Anlage nur eingeleisig gebaut werden konnte.

Aus diesen an sich geringen Einwendungen gegen die Aufstellung eines Projektes geht aber hinlänglich hervor, daß durch die Anhörung der Königlichen Behörden der Gang der Verhandlungen sehr verlangsamt wurde. Die Stadtverwaltung war aber nicht nur gehalten, zu ihren Entschlüssen über Pferdebahnanlagen, soweit sie Verkehrspolizeiliches berührten, die Zustimmung der Staatsregierung einzuholen, sondern mußte auch von Zeit zu Zeit über den jeweiligen Stand der Dinge Bericht erstatten. Die damalige Stellung der Staatsverwaltung läßt sich wie folgt skizzieren:

¹⁾ Die dem Dippoldiswaldaer Platz von Etlinger zugedachte Aufgabe erfüllt heute der dazu besser geeignete Postplatz.

Anfänglich stand sie den in dieser Arbeit erörterten Projekten ganz sympathisch gegenüber. Wiederholt hatte sie erklärt, daß sie solche Unternehmungen zu fördern geneigt sein werde, und sie kam auch ihren Versprechungen tatsächlich nach. So stellte sie in der Mitte des Jahres 1869 nachgenanntes, zu jener Zeit noch fiskalische Areal zu Pferdebahnanlagen ohne erschwerende Bedingungen zur Verfügung: Theater- und Postplatz, Marien- und Sophienstraße. Nur empfahl sie dem Stadtrate, die Benutzung aller innerhalb der Stadt gelegenen Straßen für Pferdebahnen ohne Unterschied zwischen fiskalischen und städtischen nach gleichen Grundsätzen zu regeln. Sie knüpfte die Bereithaltung jenes Areals zwar an eine Bedingung, die aber an sich nur gebilligt werden konnte: „Für allen durch die Anlage von Bahnen dem Staatsfiskus nachweislich entstehenden Schaden haben die Petenten aufzukommen und zur Einhaltung sämtlicher Bedingungen eine Kautions zu bestellen“¹⁾.

Ogleich die Regierung von der Notwendigkeit, daß dem gestiegenen Verkehre der Stadt auch hinreichende Verkehrsmittel gegeben werden müssen, überzeugt war, bereitete sie dem Unternehmen insofern einige Schwierigkeiten, als sie den verkehrspolizeilichen Momenten zu große Bedeutung beilegte. Sie glaubte nämlich, daß die Rechte des allgemeinen Straßenverkehrs, welche sie nach den §§ 26 flg. der Grundzüge über die Teilung der Sicherheits- und Wohlfahrtspolizei in Dresden zu wahren hatte, durch Straßenbahnanlagen in hohem Maße gefährdet würden und schützte dieselben infolgedessen etwas zu ängstlich. So erklärte sich die Königliche Polizeidirektion am 21. Januar 1871 grundsätzlich gegen die Anlage von Straßenbahnen in der innern Stadt.

Wenn den Erklärungen und Ansichten der Staatsregierung in den ersten Jahren, die für die Errichtung von Straßenbahnen in Frage kamen, der einheitliche Gesichtspunkt und die sonst gewohnte Folgerichtigkeit fehlte, so hatte dies sicherlich seinen Grund nur in dem Mangel ausreichender Erfahrung auf diesem Gebiete. Als aber die Königliche Polizeidirektion am 3. Juli 1871 erklärte, daß das Recht der Verleihung und Entziehung solcher Konzessionen auf Grund des § 37²⁾ der

1) Akten, die von dem Grafen Diodati (Gabriel) und Genossen in Genf usw.

2) Dieser Paragraph lautet: „Der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unterliegt die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch

Bundesgewerbeordnung vom 21. Juni 1869 ihr eigentlich allein und unabhängig von der Stadtverwaltung zustünde, schienen doch Gründe anderer Art maßgebend zu sein, die sie zu einem solchen Vorgehen veranlaßten. Sie verzichtete aber freiwillig auf dieses Alleinrecht und begründete ihre Verzichtleistung wie folgt: „Da durch die Schienenlegung der Straßenkörper in außergewöhnlicher Weise benutzt wird, ist die Erlaubnis des Stadtrates notwendig, für gewöhnliche Benutzung der Straßen durch „Wagen aller Art — und andere Transportmittel“ (§ 37 der B.-G.-O.) jedoch die der Königlichen Polizeidirektion. Hiernach ist sie zwar formell als die eigentliche Konzessionsbehörde anzusehen, faktisch aber und materiell erscheint die Erlaubniserteilung beider Behörden gleich richtig“¹⁾.

Die Königliche Polizeidirektion unterschied hiernach eine außergewöhnliche Benutzung des städtischen Areals zu Pferdebahnzwecken und eine gewöhnliche Benutzung desselben durch den übrigen Straßenverkehr. Da die Straßenbahnwagen an den Schienenweg gebunden sind und deshalb den andern Beförderungsmitteln nicht ausweichen können, nehmen sie einen Teil des Straßenkörpers besonders in Anspruch, d. h. der übrige Straßenverkehr ist der Straßenbahn in Rücksicht auf diese Straßenteile subordiniert. Wenn nun aber die Königliche Polizeidirektion den Stadtrat für kompetent hält, die Konzession zur außergewöhnlichen Straßenbenutzung zu erteilen, so bedeutete dies nicht etwa den Ausschluß der staatlichen Zuständigkeit, da nach dem alten Erfahrungssatze im Größeren das Kleinere enthalten sei (in majore minus).

Zur Beilegung dieses Kompetenzenstreites rief die Stadtverwaltung das Ministerium des Innern an. Dieses entschied die Frage zu gunsten der Stadtgemeinde, indem es ausführte, daß durch die geplanten Pferdebahnanlagen das öffentliche Straßenareal, wenn auch nicht eigentümlich, so doch in einer Weise beansprucht werde, welche über den allgemeinen Gebrauch weit hinausgehe. Es erblickte somit in der eigentümlichen Benutzung den höchsten Grad einer außergewöhnlichen, der

Wagen aller Art, Gondeln, Sänften, Pferde und andere Transportmittel, sowie das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen und Plätzen ihre Dienste anbieten“.

¹⁾ Akten, die von Herrn von Etlinger beabsichtigte Errichtung von Pferdeisenbahnen in Dresden und Umgebung betreffend. Plauen—Dresden bis Blasewitz. Stadtrat zu Dresden. Kap. VIII, No. 110. Vol. II.

eine Eigentumsübertragung des beanspruchten Areals an die Unternehmer bedingte. Eine derartig eigentümliche Benutzung würde aber die entsprechenden Teile des städtischen Grund und Bodens der Verfügungsgewalt der Stadt entzogen und ihm den öffentlichrechtlichen Charakter genommen haben. Obgleich diese mehr privatrechtliche Inanspruchnahme nicht vorliegen konnte, so war doch damit ein außergewöhnlicher Gebrauch nicht ausgeschlossen. In Ansehung dieses Umstandes erachtete es nun aber nicht eine gemeinsame Konzessionserteilung für geboten, sondern erkannte der Königlichen Polizeidirektion nur das Recht zu, daß die Stadtverwaltung sich in den Straßenbahnangelegenheiten mit jener erst zu verständigen habe. Die Bestimmung hatte indes nur eine mehr formelle Wirkung insofern, als die Konzessionsurkunden von der Königlichen Regierung bestätigt werden müssen; die Bedingungen der Genehmigung und die Bestimmungen der Verträge, abgesehen von verkehrspolizeilichen Momenten, setzen die städtischen Kollegien allein fest. Darnach stand der Königlichen Polizeidirektion im wesentlichen nichts weiter als die Wahrnehmung der allgemeinen verkehrspolizeilichen Interessen zu.

Gleichzeitig wurden in den Verhandlungen über die Zuständigkeit der Konzessionserteilung die Bedingungen aufgestellt, nach welchen das fiskalische Areal für die geplante Linie Blasewitz—Dresden—Plauen zur Verfügung gestellt werden sollte. Es handelt sich hierbei um die sogenannte obere Kohlenchaussee vom Plauenschen Platze bis zum Dorfe Plauen. Das Finanzministerium willigte am 30. Juni 1871 ein, daß diese Chaussee (die jetzige Chemnitzer Straße) unter Einhaltung der von der Königlichen Amtshauptmannschaft vorgeschlagenen Bedingungen zur Anlage einer Pferdebahn benutzt werden dürfte. Die Bedingungen deckten sich in der Hauptsache mit denjenigen der Stadtgemeinde. Bezüglich der Unterhaltung des Straßenkörpers in einer Breite von je einer Elle über die Gleise hinaus erachtete es auch das Ministerium der Finanzen als zweckmäßig, daß die erforderlichen Arbeiten durch die Straßenbauverwaltung ausgeführt und die dadurch verursachten Kosten von dem Unternehmer ersetzt würden¹⁾.

¹⁾ Das Ministerium des Innern ergänzte in seiner Entscheidung der Kompetenzfrage die Bestimmungen noch dadurch, daß von Etlinger sich

Die Stadtverwaltung erhielt der Einfachheit halber auftragsweise die Ermächtigung, die Regelung dieser Angelegenheit nach Vernehmung der Amtshauptmannschaft gleichzeitig mit ihren Verhandlungen vorzunehmen.

Eine strittige Frage war ferner das Recht des Widerrufs der zur Benutzung des fiskalischen Chausseetraktes erteilten Genehmigung. Etlinger stimmte der widerruflichen Konzession schließlic zu, wenn der Eintritt von Übelständen, welche die Genehmigung vertragsmäsig verwirken konnten, durch sein Verschulden beim Betriebe der Strafsenbahn herbeigeführt und nach Anweisung der Strafsenbauverwaltung von ihm nicht alsbald wieder beseitigt wird¹⁾. Diese Bestimmung wurde, obwohl das Ministerium des Innern in seiner Erklärung an das Finanzministerium von diesem Vorbehalte abgesehen hatte, noch im Vertrage aufgenommen.

Eine weitere Streitfrage in den Verhandlungen mit den Königlichen Behörden wurde abermals der § 37 der G.-O. Die Königliche Polizeidirektion verlangte nämlich von Etlinger, daß er sich allen Rechten und Befugnissen, welche sich nach dem genannten Paragraphen für sie möglicherweise ergeben konnte, im voraus unterwerfen sollte. So ernsthaft diese Bestimmung seinerzeit erwogen worden war, so wenig nahm man zuletzt Veranlassung, sie vertraglich festzuhalten.

Da die von dem Unternehmer der Stadtgemeinde zu stellende Kautio nur die Sicherstellung der rücksichtlich des Stadtbezirkes übernommenen Verpflichtungen bezweckte, mußte von Etlinger bezüglich des auferhalb des Stadtbezirkes gelegenen fiskalischen Strafsentraktes noch eine besondere Kautio von 1000 Talern hinterlegen²⁾. Für die Benutzung dieses Traktes hatte er entsprechend dem Verhältnisse der fiskalischen Strecke zu den städtischen eine Gebühr zu entrichten³⁾.

Während der Dauer des im vorigen behandelten Kom-

zu verpflichten habe, die Hälfte der Verbreiterungskosten zu tragen, falls sich die Chemnitzer Straße als zu eng erweisen sollte. Vgl. Zusatzvertrag vom 15. November 1871.

1) Vgl. § 5 des Zusatzes zu dem zwischen dem Stadtrate zu Dresden und Herrn Arnold von Etlinger in Betreff der Anlegung einer Pferdeisenbahn zwischen Plauen und Blasewitz unter dem 30. Oktober 1871 abgeschlossenen Vertrage. Dieser Zusatz wurde am 15. November 1871 vollzogen.

2) Vgl. § 4 des Zusatzvertrages vom 15. November 1871.

3) Vgl. § 3 des Zusatzvertrages vom 15. November 1871.

petenzenstreites ruhten die Verhandlungen des Rates mit von Etlinger zwar nicht gänzlich, doch führten aber auch die bereits im Mai 1871 begonnenen Beratungen über die Konzessionsbedingungen zu keinem endgültigen Ergebnis. Die Stadtverwaltung war nämlich infolge des Konfliktes mit der Regierung gar nicht in der Lage, die nachgesuchte Konzession definitiv zu erteilen. Deshalb konnte sie auf Grund einer Ratssitzung am 31. Mai 1871 dem Konzessionar nur eröffnen, daß sie ihrerseits nicht abgeneigt sei, dem Gesuche Etlingers zu entsprechen, und daß die Konzession erteilt werden wird. Schon diese vorläufige Vereinbarung bestimmte den Stadtrat, die übrigen Gesuchsteller ablehnend zu bescheiden. Daß er auch schon vorher einzelne Bewerber abwies, ist wohl damit zu begründen, daß er zunächst an den Verhandlungen mit Etlinger festhalten wollte¹⁾.

Nachdem die Kompetenzfrage gelöst war, führten die Verhandlungen mit von Etlinger bald zu greifbaren Resultaten. Die Grundzüge der Konzessionserteilung vom 20. Mai 1871 wurden weiter ausgebaut und erlangten am 30. Oktober 1871 vertrags-

¹⁾ Der Rechts- und Verwaltungsausschuß der beiden städtischen Kollegien erblickte in dieser Bevorzugung eine Benachteiligung der städtischen Interessen. Der Referent Dr. Friedrich Küchenmeister führte in der Denkschrift: „Das Wissenswerteste aus den über die Pferdebahnangelegenheit geführten Akten des Rates“ — folgendes aus: „Daß der Stadtrat und die Stadtverordneten Herrn von Etlinger seinerzeit gegen andere, mehrbietende Petenten bei Erteilung der Konzession bevorzugt hatten, übergehe ich, und erinnere nur daran, daß man ihm damals bezüglich der Erteilung von Konzessionen an andere ein Vorzugsrecht eingeräumt hatte“. Das betreffende Aktenmaterial widerlegt diese Behauptung zwar nicht direkt, doch geht für den Unbefangenen andererseits aber hinlänglich hervor, daß bei derartigen kostspieligen und den Verkehr umgestaltenden Unternehmungen auch die Garantie und Solidität des Konzessionars eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt. Nie hat der Rat unterlassen, diese persönlichen Anforderungen zu prüfen. Etlinger war durch den Berliner Polizeipräsidenten von Wurm warm empfohlen. Außerdem würden die Verhandlungen unnötig aufgehalten worden sein, wenn jedes Angebot so ernsthaft erwogen worden wäre. Und nicht zuletzt waren es soziale Gründe, die in Betracht kamen; den Arbeitern in Plauen und Blasewitz wäre durch schärfere Konzessionsbedingungen wegen der damit notwendigerweise verbundenen Erhöhung des Tarifes das geplante billige Verkehrsmittel sicherlich verteuert worden. Schließlich mußte auch der Stimmung der Bevölkerung, die nach zweijährigen Verhandlungen den Vorteil des neuen billigen Beförderungsmittels immer noch nicht erlangt hatte, Rechnung getragen werden.

rechtliche Geltung. Die hauptsächlichsten Bestimmungen sollen im folgenden erörtert werden.

Die schon früher angegebene Linienführung wurde beibehalten. Dafs dieselbe nach dem inzwischen veränderten Stadtplane der Gegenwart so erheblich von dem Verlaufe einer Geraden abweicht, ist darin begründet, dafs zu jener Zeit ein guter Teil der heutigen Strafsen fehlte und die Absicht bestand, durch die erste Pferdebahn möglichst viele und vor allem belebte Strafsen unter ihren verkehrschaffenden Einflufs zu stellen. Der Bahnkörper wurde innerhalb der Stadt eingleisig und in der Mitte der Strafsen angelegt¹⁾, soweit nicht besondere Verhältnisse Änderungen bedingten. Der eingleisige Bau erhielt an den Stellen, die dem Ein- und Absteigen günstig lagen, Weichen (im ganzen zunächst neun), damit sich begegnende Wagen ausweichen konnten. „Was die beim Bahnbau in Frage kommenden technischen Einrichtungen, namentlich in Beziehung auf Bahnprofilierung, Beschaffenheit des zu verwendenden Materials, Errichtung und Verlegung der Ausweichstellen, Wartesalons und Stationshäuser auf öffentlichen Strafsen und die Berücksichtigung der vom Eisenbahnbau betroffenen Bauobjekte jeder Art, wie Schleusen, Schrote, Gas-, Telegraphen- und Wasserleitungen anlangte“, so mußte sich der Unternehmer „im voraus den hierüber vom Stadtrate und, soviel fiskalisches Strafsenareal betrifft, vom Königlichen Finanzministerium annoch speziell zu erteilenden Anordnungen unterwerfen“²⁾. Ferner war von Etlinger verpflichtet, den Bahnkörper mit der gleichen Decke zu versehen, entsprechend dem übrigen Teile der Strafsen oder des Platzes. Sofern eine chaussierte Strafsen oder ein chaussierter Platz auf Beschluß der Stadtverwaltung gepflastert werden sollte, war der Unternehmer gehalten, die Pflasterung des Bahnkörpers in der Breite der Bahn und eine Elle (0,6 m) neben derselben auf seine Kosten geschehen zu lassen³⁾. Die Instandhaltung der Gleisanlagen und des Strafsenkörpers (in derselben Ausdehnung wie oben angegeben), sowie dessen Reinigung gehörte zu den Obliegenheiten des Unternehmers. Die dazu erforder-

1) Später wurden eingleisige Anlagen nur ausnahmsweise unter Benutzung des seitlichen Strafsenkörpers geduldet.

2) Vgl. § 2 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

3) Vgl. § 3 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

lichen Arbeiten, mit Ausschluß der Strafsenreinigung, wurden durch das Stadtbauamt bez. durch die Königliche Strafsenbauverwaltung auf Kosten Etlingers ausgeführt¹⁾. Die im Hinblick auf die Betriebseinrichtung noch zu erlassenden Bestimmungen, „wie die Offenhaltung des Bahnkörpers für den allgemeinen Verkehr, über die Beleuchtung des Bahnkörpers während der Dunkelheit und dessen Freihaltung von Wagen usw. während der Zeit, wo der Betrieb ruht, über die Länge und Ausladungsbreite der Wagen, deren sichere und den Ansprüchen des Komforts und der Eleganz entsprechende Einrichtung, über das Signalwesen, über das innezuhaltende Fahrtempo, über die Vermeidung der sogenannten Wildbahn bei etwa nötig werdendem Vorspann, über Präsentation der Kondukteure, Kutscher, Bahnwärter usw. behufs deren Instruierung und Verpflichtung, über die festzustellenden Fahrpreise“, mußte er im voraus als bindend anerkennen²⁾.

Sofern das öffentliche Interesse eine Unterbrechung des Betriebes oder Beseitigung des Gleises notwendig machte, mußte es der Inhaber der Pferdebahnanlagen ohne Anspruch auf Entschädigung geschehen lassen³⁾.

Für die Benutzung der städtischen Strafsen und Plätze hatte der Unternehmer eine Gebühr zu entrichten, die gleich war dem Betrage, mit welchem er zu einer bei der Staatskasse zu entrichtenden Gewerbe- bez. einer an deren Stelle tretenden Staatssteuer herangezogen werden sollte⁴⁾. Also schon in den ersten Grundzügen der Konzessionserteilung vom 20. Mai 1871 forderte die Stadtgemeinde von dem Konzessionar Gebühren für die Benutzung kommunalen Areals, doch sollten die ersten drei Jahre davon ausgeschlossen sein. Etlinger hingegen wünschte, daß für die ganze Dauer der Konzession von der Erhebung einer solchen Gebühr abgesehen werden möchte, da die Strafsenunterhaltungskosten den Betriebsaufwand wesentlich erhöhten. Schließlich mußte er sich zu dieser schwereren Vertragsnorm bekennen.

Die Zeitdauer der zugestandenen Benutzung wurde zunächst auf 50 Jahre festgesetzt; nach Ablauf dieses Zeit-

1) Vgl. § 4 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

2) Vgl. § 5 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

3) Vgl. § 6 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

4) Vgl. § 7 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

raums sollte die Stadtverwaltung das Recht haben, die Bahn samt den Betriebseinrichtungen käuflich zu erwerben oder zu verlangen, daß der Unternehmer die Bahn nebst ihren Einrichtungen auf seine Kosten abreise, beseitige und das Areal wieder in den alten Stand setze. Sollte nach dieser Frist von seiten der Stadtgemeinde keine Erklärung erfolgen, so blieben dem Unternehmer die betreffenden Straßen und Plätze anderweit auf 25 Jahre überlassen. Unter Umständen sollte auf diese Prolongationsfrist eine weitere von 24 Jahren folgen. Darnach wäre die Bahn entweder der Stadtgemeinde anheimgefallen oder Etlinger hätte den ehemaligen Zustand wiederherstellen müssen¹⁾. Anfänglich sollte das Anheimfallsrecht schon nach 50 Jahren wirksam werden.

Während vorgedachter Fristen wurde dem Unternehmer oder seinem Rechtsnachfolger zugesichert, daß keinem Dritten kommunales Areal zur Anlegung einer zweiten Pferdeisenbahn auf derselben Linie überlassen werden sollte. Der erste Entwurf sicherte ihm dieses Monopol nur auf die ersten drei Jahre zu; doch wurde ihm auf seinen Antrag eine Verlängerung zugestanden. Auch war ihm auf die gleiche Zeit unter mehreren Bewerbern um Überlassung städtischen Areals zur Anlegung weiterer Pferdeisenbahnlinien ein Vorrecht eingeräumt worden, sobald er sich bereit erklärte, die von den Mitbewerbern gestellten Bedingungen zu erfüllen²⁾.

Die Bahn und ihre Betriebsmittel mußte Etlinger in gutem Zustande erhalten; als Kautio für die pünktliche Erfüllung sämtlicher Verpflichtungen hatte er 10000 Taler zu deponieren, unbeschadet der Haftpflicht mit seinem sonstigen Vermögen³⁾.

Der gegenwärtige Vertrag war als aufgehoben zu erachten,

1. wenn die Bahn binnen Jahresfrist nicht bis zur Inbetriebsetzung fertig war, sofern nicht durch höhere Gewalt (vis major naturae) eine Verzögerung veranlaßt wurde;
2. wenn der Betrieb länger als acht Tage infolge eigener Verschuldung durch den Unternehmer oder seiner Leute sistiert wurde;
3. wenn im Falle einer teilweisen Verwendung der Kautio deren nach § 11 obliegende Ergänzung unterblieb. Die

¹⁾ Vgl. § 8 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

²⁾ Vgl. § 9 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

³⁾ Vgl. §§ 10 und 11 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

nach 1 und 2 verwirkten Vertragsrechte bedingten gleichzeitig Rückfall der Kautions an die Stadt¹⁾).

Die Berechtigungen aus diesem Verträge konnten nur mit Zustimmung der Stadtverwaltung auf einen Dritten übertragen werden; ferner hatte der Unternehmer einen sächsischen Staatsangehörigen zu seinem Vertreter zu ernennen²⁾).

Das Königliche Finanzministerium genehmigte vorstehenden Vertrag am 12. Dezember 1871. Die Sonderverträge des Unternehmers mit den Gemeinden Blasewitz und Plauen, welche am 18. November 1871 vollzogen wurden, deckten sich mit dem Hauptverträge. Die Gemeinde Blasewitz verpflichtete jedoch Etlinger, zu den Kosten der Verbreiterung der Dorfstraße 450 Taler beizutragen; dagegen war er von der Gewährung eines Entgeltes für die Benutzung des Platz- und Straßenareals des Dorfes Blasewitz befreit³⁾).

Nachdem die Verhandlungen so weit gediehen waren, konnte der Bau der Pferdebahn beginnen. Da Etlinger die Ausführung nicht allein übernehmen wollte, suchte er bereits am 10. Oktober 1871 um eine möglichst zu beschleunigende Übertragung seiner erworbenen Berechtigung an eine durch ihn zu gründende Aktiengesellschaft nach. Dem Gesuche wurde am 28. Dezember 1871 gegen Stellung einer Kautions und Erbringung eines Nachweises über das gesetzliche Zustandekommen der Gesellschaft entsprochen; das Genehmigungsdekret des Königlichen Finanzministeriums datierte vom 24. April 1872.

Die neue Gesellschaft hatte ihren Sitz in Berlin und firmierte: „Continental-Pferdeisenbahn-Aktiengesellschaft“. Gegenstand des Unternehmens war die Errichtung, Erwerbung und der Betrieb von Pferdeisenbahnen, die Erlangung von Konzessionen, Exploitation und Übertragung derselben auf Dritte. Das Grundkapital betrug 860 000 Taler. Die Continental-Pferdeisenbahn-Gesellschaft trat nun in den am 30. Oktober 1871 abgeschlossenen Vertrag ein mit Ausschluss der Bestimmung, nach welcher von Etlinger die Priorität für die Konzession neuer Linien haben sollte⁴⁾. Sie betrieb die

1) Vgl. § 12 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

2) Vgl. §§ 13 und 14 des Vertrages vom 30. Oktober 1871.

3) Vgl. die §§ 2 und 4 des Vertrages vom 18. November 1871.

4) Vgl. den Auszug aus dem Gesellschaftsregister des Königlichen Stadtgerichtes zu Berlin No. 3401.

nach ihr benannte „Continentallinie“ Blasewitz — Plauen zunächst selbst. Als aber die Tramways Company of Germany, Limited, ihre Linien dem Verkehr übergeben hatte, verpachtete die Berliner Gesellschaft ihre Strecke an diese, damit ein einheitlicher Betrieb ermöglicht wurde.

Als die Eröffnung der Strecke Blasewitz — Böhmischer Bahnhof nahe bevorstand, gab die Stadtverwaltung am 14. September 1872 ein Regulativ, welches den Betrieb der Pferdebahn in Dresden betraf, heraus. Darnach unterstehen die Pferdeeisenbahnen, soweit städtisches Areal in Frage kommt, der Aufsicht des Stadtrates und hinsichtlich der verkehrspolizeilichen Vorschriften der Königlichen Polizeidirektion, auf fiskalischem und dorfgemeindlichem dagegen der Königlichen Amtshauptmannschaft, beziehentlich des Königlichen Gerichtsamtes¹⁾. Kondukteure, Kutscher und Bahnwärter dürfen nur mit stadträtlicher Erlaubnis angestellt werden²⁾. Für den Bau des rollenden Materials, sowie für den gesamten Betrieb müssen die verkehrspolizeilichen und stadträtlichen Vorschriften im Interesse der Verkehrssicherheit strengstens beachtet werden³⁾. Fahrplan und Tarif unterliegen der Genehmigung des Stadtrates⁴⁾. Jeder Bahnzug darf nur aus einem Wagen bestehen⁵⁾.

Am 26. September 1872, also noch einen Monat vor der bedungenen Inbetriebsetzung, wurde die Strecke Blasewitz — Dresden eröffnet. Dagegen konnte der andere Teil der Linie Dresden — Plauen nicht zum vertragsmäßigen Termine dem Verkehre übergeben werden, weil die Stadt einen Tarif von Blasewitz nach Plauen verlangte, die Gesellschaft indes die ganze Strecke als zwei getrennte Linien mit zwei Tarifen angesehen wissen wollte. Die Eröffnung erfolgte deshalb erst, und zwar zwangsweise, am 12. März 1873⁶⁾.

¹⁾ Vgl. § 1 des Regulativs vom 14. September 1872.

²⁾ Vgl. § 3 des Regulativs vom 14. September 1872.

³⁾ Vgl. §§ 5 bis 8 des Regulativs vom 14. September 1872.

⁴⁾ Vgl. § 9 des Regulativs vom 14. September 1872.

⁵⁾ Vgl. § 10 des Regulativs vom 14. September 1872.

⁶⁾ Die Dresdner Straßenbahngesellschaft vermochte dieses Eröffnungsdatum nicht anzugeben. Die Chronik des Dorfes Plauen nennt obiges Datum und beruft sich auf das Dresdner Journal 1873, Beilage zu No. 59. Gebauer, die Volkswirtschaft im Königreiche Sachsen, gibt auf S. 759 des III. Bandes dasselbe Datum an. — Näheres über die zwangsweise Eröffnung siehe S. 50.

Inzwischen hatte aber der Dresdner Omnibusverein die Linie Schloßplatz—Plauen, welche er seit dem 1. Oktober 1863 betrieb, am 14. Januar 1873 eingezogen. Die Verkehrsbeziehungen zwischen Dresden und Plauen waren somit einige Zeit unterbrochen. Der Omnibusverein befuhr deshalb die Strecke noch einmal vorübergehend, gab sie aber am 1. Februar desselben Jahres endgültig auf. Die Überschreitung der Eröffnungsfrist rief daher bei denen, die auf eine regelmäßige Verbindung zwischen Dresden und Plauen angewiesen waren, eine berechtigte Verstimmung hervor; dazu kamen die Angriffe der andern, die sich dieser neuen Verkehrserscheinung nicht anbequemen wollten. Nur dadurch ist es erklärlich, daß ca. fünf Monate nach der Verkehrsübergabe der Blasewitzer Linie ein geharnischter Artikel gegen alles, was Straßenbahn hieß, in der „Konstitutionellen Zeitung“ zu lesen war. Er enthält eine Aufbauschung von Unglücksfällen, ein Geschrei über allerlei Belästigungen, die mit der Straßenbahn verbunden sein sollen. Kindlich geradezu klingt es, wenn man liest, daß bald kein Fuhrwerk mehr da sein werde, weil der Lack an den Rädern, wahrscheinlich durch die hervorstehenden Schienen oder deren zu breite Spurrinne, ruiniert würde. Die Pferdebahn sei ein Unglück, vor allem im Stadttinnern. Die Redaktion schloß sich diesem Jammerschrei mit einem „sehr richtig“ an¹⁾.

Wie sehr dieser Notschrei von den Gegnern dieses später allgemein als notwendig anerkannten Verkehrsmittels übertrieben war, geht vor allem daraus hervor, daß gegen aller Erwarten auf der Strecke Blasewitz—Dresden trotz der Dampfer- und Omnibusverbindungen sich ein äußerst reger Verkehr entwickelte. In den ersten Monaten wurden täglich nicht weniger als 2500 Personen befördert.

Die Tätigkeit der I. Bauperiode währte vom 25. Mai bis 26. September 1872, beziehentlich 11. März 1873. In dieser Zeit wurden 9,897 km gebaut und linienweise zu den vorgenannten Terminen dem Betriebe übergeben. Die ganze Strecke war in Abständen von etwa 700 bis 1100 m mit neun Ausweichstellen versehen. Die Weichen waren in freier Bahn so beschaffen, daß das Ausweichen durch Auflaufen und Seitwärtsabbiegen der Spurkränze der Wagenräder erfolgte. Der Oberbau maß 1440 mm Spurweite im Lichten zwischen

¹⁾ Vgl. No. 39 der oben genannten Zeitung. Jahrgang 1873.

den inneren Spurkranzrändern. Für die geraden Teile des Traktes hatte man schmiedeeiserne Schienen verwandt, welche auf weichhölzernen Langschwelen mit ebensolchen Zangenunterlagen ruhten. Nur in den Kurven, die wegen der schwierigen Führung der Bahnlinie durch einzelne hierzu wenig geeignete stadttinnere Straßen Viertelkreise bis zu 25 m Halbmesser bildeten, lagen gusseiserne Schienen, deren Enden wegen der starken Abnutzung an den Schienenverbänden aus Hartguß bestanden. Der Betriebspark umfaßte rund 100 Pferde und 20 große und vier kleine Wagen; die ersteren enthielten 47 (davon 20 auf Deck) und die letzteren 24 Plätze¹).

C. Der Betrieb mehrerer Linien 1880/90.

(II. Bauperiode.)

Da die Linie Blasewitz—Dresden—Plauen den an sie gestellten Erwartungen hinsichtlich der bequemen und sicheren Personenbeförderung nicht nur nicht vollauf entsprach, sondern auch die Entwicklung der von ihr erschlossenen Gebiete, vor allem der beiden Dorfgemeinden, gleich in den ersten Monaten ihres Betriebes günstig beeinflusste, suchte von Etlinger schon zu Beginn des Jahres 1873 auf Grund seines persönlichen Vorzugsrechtes um die Konzessionierung weiterer Linien nach. Obgleich die Lebensfähigkeit²) der Plauen—Blasewitzer Linie erwiesen war, hoffte er deren Einnahmen durch den gemeinsamen Betrieb mit andern Strecken zu erhöhen, ohne daß der Betriebsaufwand der ursprünglichen Linie gesteigert zu werden brauchte. Etlinger plante folgende Verbindungen:

1. Georgplatz—Zoologischer Garten—Strehlen.
2. Georgplatz—Gewandhaus—Moritzstraße—Neumarkt—Augustusstraße—Augustusbrücke.
3. Neustädter Markt—Hauptstraße—Waldschlößchen.

¹) Diese Angaben sind entnommen aus: Die Bauten, technischen und industriellen Anlagen von Dresden, 1878.

²) Nicht aber deren Rentabilität, vgl. darüber den Abschnitt: die Entwicklung der zentralistischen Tendenz.

4. Neustädter Markt—Hauptstraße—Heinrichstraße—Kaiser Wilhelmplatz—Bahnhöfe durch die Leipziger Straße nach Pieschen¹).

Der Stadtrat hatte gegen diese Projekte nichts einzuwenden; nur die Majorität der Stadtverordneten verhielt sich diesen Linien gegenüber deshalb ablehnend, weil nach ihrer Meinung Straßenbahnen nicht innerhalb, sondern nur außerhalb der Städte mit strahlenförmigen Ausläufern nach der Umgebung angelegt werden dürften.

Ja, sie mochten nicht einmal das allseitig empfundene Bedürfnis für diese Anlagen anerkennen, da sie die Omnibusfahrten für den Schnellverkehr im Innern für vollständig ausreichend hielten. Die Stadtverordneten übersahen aber hierbei die Notwendigkeit, daß dem sehr gestiegenen Verkehr der sich zur Großstadt entwickelnden Residenz auch vermehrte Verkehrsmittel gegeben werden mußten, wenn der erfreuliche Aufschwung Dresdens nicht gelähmt werden sollte. Es war entschieden ein Stimmungswechsel eingetreten gegenüber der Einhelligkeit, mit der das Kollegium im Jahre 1871 die Linie Blasewitz—Plauen befürwortet hatte²). Die teils auf unbegründeten Vorurteilen, teils auf reiner Abneigung gegen das

1) An dieser Stelle erscheint es angezeigt, auf die in der vorliegenden Arbeit angewendeten Linienbezeichnungen hinzuweisen:

1. **Radiallinien:** sie verbinden einen Teil der äußeren Stadt (Vorort) oder der näheren Stadtzone mit einem zentralen Stadtgebiete (Postplatz—Plauen).

2. **Diametralinien:** sie führen der Regel nach durch das Zentrum und verbinden zwei gegenüberliegende Stadtteile (Laubegast—Schusterhaus).

3. **Stadtlinien:** sie bewegen sich in den zentralen und mittleren Stadtteilen. Je nach der Linienführung können sie sein:

a) regelmäßige, gerade Stadtlinien (Georgplatz—Neustädter Bahnhöfe).

b) Schleifenlinien (Nord-, Ost- usw.) (Theaterplatz—Neumarkt).

c) Ringlinien (innere und äußere—Ackermannstraße—Böhmischer Bahnhof).

4. **Außenlinien:** sie nehmen ihren Verlauf ausschließlich in den äußeren Stadtteilen (Schillerplatz—Hartmannstraße).

5. **Außenbahnen:** sie führen von den Endstationen der in die nähere Stadtzone hinausgreifenden Stadtbahnen meist strahlenförmig in die Gegend der weiteren Stadtzone. (Siehe den Teil: Außenbahnen.)

²) Vgl. Stadtverordnetenbericht vom 19. Februar 1873.

neue Verkehrsmittel beruhende Verkennung der Bedürfnisse der werdenden Großstadt verschloß sie auch der Einsicht, daß die Straßenbahn ein ganz ausgezeichnetes Mittel gegen die zu damaliger Zeit empfindsame Wohnungsnot war.

Schwierigkeiten bereitete außerdem die Stellung der Königlichen Polizeiverwaltung, welche gleich manchen Stadtverordneten diese modernen Verkehrsanlagen wohl duldete, aber im Interesse der Verkehrssicherheit auf verkehrsarme Straßenzüge verwiesen wissen wollte, so daß nur Außenlinien angelegt werden sollten, deren Ausbau zu einem, alle belebteren Teile der inneren Stadt erschließenden Netze, wie es unsere Großstädte jetzt haben, niemals hätte erfolgen können.

Die Verhandlungen der folgenden Jahre führten deshalb zunächst zu keinen positiven Ergebnissen.

Da nun aber mit jeder neuen Linie neue Fragen technischen und verwaltungsrechtlichen Charakters aufgeworfen wurden, ergab sich nach und nach eine Reihe von allgemeinen und jeder einzelnen Linie angepaßten besonderen Bedingungen, die im folgenden zusammenhängend besprochen werden sollen¹⁾.

1. Allgemeine Bedingungen: Zunächst sicherte sich der Stadtrat größere Rechte in der Überwachung des Baues. Hinsichtlich des Baubeginnes verordnete er allgemein, daß keine Strecke vor der vollendeten Legung des neuen Rohrnetzes in Angriff genommen werden durfte. Während durch die letzte Vorschrift der Bau neuer Straßenbahnlinien nur hinausgeschoben wurde, brachte ein am 17. Dezember 1873 vom andern städtischen Kollegium einstimmig gefaßter Beschluß derart erschwerende Momente, daß der Entwicklungsgang der Dresdner Straßenbahnen auf einige Monate überhaupt still stand. Der Beschluß lautete: „Die Kosten für alle Straßenverbreiterungen und -baulichkeiten, welche durch die Anlage des Schienenstranges verursacht werden, hat der Gesuchsteller zu tragen“. Infolge der Allgemeingültigkeit dieses Beschlusses zog Etlinger am 24. April 1874 sein Gesuch zurück.

¹⁾ Im Interesse einer übersichtlichen Darstellung sah sich der Verfasser genötigt, in diesem Abschnitte von der chronologischen Darstellung abzuweichen. Das Aktenmaterial dieser Zeit ist nämlich derart mit Vorschlägen der Stadtverwaltung und Gegenvorschlägen Etlingers gefüllt, daß ohne eine Scheidung nach obigen Gesichtspunkten keine Klarheit möglich ist.

Er erneuerte es jedoch schon am 27. Juni desselben Jahres mit dem Ersuchen, ihm gleichzeitig noch mehrere andere Linien zu genehmigen. Diese waren:

- a) Postplatz, durch die Wettiner- und Schäferstraße zum Schusterhause;
- b) Postplatz, durch die Annen- und Ammonstraße zum Anschlusse an die Linie vom Plauenschen Schlage (jetziger Plauenscher Platz), weiter auf der Chemnitzer Straße nach Plauen. — Da auf der zuletzt genannten Straße die Gleise schon gelegt waren¹⁾ (Blasewitz—Plauen), handelte es sich auf diesem Teil der Strecke nur um eine weitere Betriebslinie;
- c) Albertplatz, durch die Königsbrücker Straße zur neuen Militärstraße.

Es lagen also jetzt im ganzen sieben Linien zur Genehmigung vor.

Weiter wurde dem Unternehmer die Pflicht auferlegt, regelmäßige Omnibusfahrten zwischen Alt- und Neustadt einzurichten, damit die links- und zukünftigen rechtselbischen Linien wenigstens in dieser Form verbunden seien, zumal die Aussichten, eine Straßenbahn über die Augustusbrücke anzulegen, infolge der großen verkehrspolizeilichen Bedenken einiger Behörden tief gesunken waren. Doch wurde wegen der später mit aller Bestimmtheit eintretenden Notwendigkeit einer Pferdebahnverbindung über die Elbe jetzt schon bestimmt, daß der Konzessionar die künftige dritte Elbbrücke²⁾ mit Gleisen zu belegen habe.

Im übrigen wollte die Stadtverwaltung von den neuen Straßenbahnanlagen mehr Abgaben beanspruchen, die Zeitdauer der Konzession auf kürzere Fristen bemessen, längstens bis 30. Oktober 1921 und die verkehrspolizeilichen Vorschriften strenger handhaben. Auch sollte der Unternehmer den Betrieb bei Schneefall nicht mehr so ohne weiteres einstellen, aber

¹⁾ Siehe S. 41 (Alleinbetrieb).

²⁾ Bis Ende 1877 war die Augustusbrücke der alleinige Übergang, der für die Straßenbahnen in Betracht kommen konnte, da die weiter unterhalb gelegene Marienbrücke vornehmlich für den Eisenbahnverkehr berechnet war. Die Albertbrücke, oberhalb der Augustusbrücke, wurde am 19. November 1877 dem Verkehr übergeben.

auch nicht eher wieder aufnehmen dürfen, bis zu beiden Seiten der Gleise die Strafe vollkommen schneefrei sei¹⁾.

Diese allgemeinen Bedingungen verwaltungsrechtlichen Charakters wurden noch erweitert durch einige technische Vorschriften. Die Stadtverwaltung forderte auf Anraten ihrer Baudeputation, daß, sofern es die Straßenbreite erlaubte, in Zukunft immer zwei Gleise gelegt werden müßten. Reichte der Straßenkörper dazu nicht aus, so sollten die Gleise getrennt durch zwei parallele Strafen geführt und auf den breiteren Hauptstraßen wieder vereinigt werden, damit das Publikum den Nachteil des Fahrens nach nur einer Richtung nicht allzusehr empfinde. Die Anlage nur eines Stranges zur gleichzeitigen Benutzung für die Rückfahrt sollte im Interesse der Verkehrssicherheit nur ausnahmsweise erlaubt werden; sie mußte dann so erfolgen, daß das Gleis an der Seite der Strafe entlang führte, damit die Möglichkeit zur Nachlegung eines zweiten Schienenstranges gegeben war.

Die Königliche Polizeidirektion konnte sich anfänglich mit der Anlage zweier Gleise innerhalb der Stadt deshalb nicht einverstanden erklären, weil sie durch die übermäßige Inanspruchnahme der Strafen zu Pferdebahnzwecken den Wagenverkehr beeinträchtigt und gefährdet sah. Die Stadtverwaltung rechtfertigte ihre Vorschriften aber mit dem Nachweise, daß in Elberfeld und Barmen (zu damaliger Zeit je 70 000 Einwohner), desgleichen in Berlin (957 000), Wien und Brüssel (mit Vororten 300 000) die Straßenbahnen ebenfalls zweigleisig angelegt werden müßten²⁾. Nur Barmen hatte ausnahmsweise in einer sehr engen Strafe eingleisigen Betrieb, der infolge besonderer Konstruktion der Wagen so erfolgte, daß diese das Gleis verlassen und auf dem Straßenkörper ausweichen konnten³⁾.

Ferner bestimmte die Stadtverwaltung, daß auf den neuen Linien kein Wagenwechsel eintreten durfte, damit das lästige Umsteigen auf ein und derselben Strecke vermieden würde.

Diese Vorschriften der Stadtgemeinde ergänzte die Königliche Polizeidirektion noch durch eine Verordnung über Wagen-

¹⁾ Veranlaßt wurde diese letzte Bestimmung durch die schlechten Erfahrungen im Winter 1874/1875.

²⁾ Dresden hatte 1874 192 138 Einwohner, vgl. Tabelle I.

³⁾ Dieser Versuch hat wenig oder gar keine Nachahmung gefunden, da eine glatte Abwicklung des Verkehrs nicht gewährleistet wurde.

größe und Wagenzahl eines Zuges. Sie verlangte kleine und vor allem leichte Wagen, die ein schnelleres und wirksameres Bremsen ermöglichten und deshalb bei unvorhergesehenen Zusammenstößen ungefährlicher waren. Die Wagenverdecksitze sollten aus diesem Grunde auch nicht mehr benutzt werden. Doch durften sie in Rücksicht auf eine besondere Vorstellung der Direktion der Kontinental-Pferdeeisenbahn-Gesellschaft bis auf weiteres beibehalten werden, da letztere dieselben für Massenbeförderung bei Volksfesten und dergleichen nicht entbehren zu können glaubte. Bei jeder Fahrt durfte auch in Zukunft nur ein Wagen auf einmal in Betrieb genommen werden¹⁾.

Als letzte dieser allgemeinen Bestimmungen erließ der Stadtrat noch eine betriebstechnische Vorschrift, nach welcher an gefährlichen und verkehrsreichen Stellen Signalwärter aufgestellt werden sollten. Die Königliche Polizeidirektion verlangte sogar diesen Sicherheitsdienst für alle Straßeneinmündungen, den aber Etlinger in diesem Umfange als unausführbar und unverhältnismäßig kostspielig zurückwies. Er hatte damit auch den beabsichtigten Erfolg erreicht. Nicht zu verwechseln sind diese Signalwärter mit den bereits anfangs eingestellten Bahn- oder Streckenwärtern²⁾, welche

¹⁾ Vgl. S 71: Das städtische Regulativ, den Betrieb der Pferdeeisenbahn in Dresden betreffend.

²⁾ Bemerkenswert ist, daß im Interesse dieser Bahnwärter zum ersten Male von seiten der Stadt sozialpolitische Maßnahmen für Angestellte der Straßeneisenbahn getroffen wurden und zwar durch die Instruktion vom 14. September 1872. Sie trat also schon mit dem Tage der Betriebseröffnung der ersten Dresdner Straßeneisenbahn in Kraft (26. September 1872). Neben den Dienstobliegenheiten wurde auch vor allem ihre Dienstzeit reguliert. § 3 bestimmt im 2. Abschnitt (siehe S. 35): „Für diejenigen Wärter, welche den Dienst bis zum Schlusse der Betriebszeit fortzusetzen haben, ist die Mittagszeit auf die Stunde von 12 bis 1 Uhr, und für diejenigen Wärter, welche nur bis abends 6 Uhr Dienst tun, auf die Stunde von 1 bis 2 Uhr festgestellt; außerdem wird den erstgedachten Bahnwärtern noch eine Vesperzeit von 4 $\frac{1}{2}$ bis 5 $\frac{1}{2}$ Uhr gewährt“. Übertretungen der Dienstankündigung wurden mit Ordnungsstrafen bis zu einem Taler, nach Befinden mit Dienstkündigung oder sofortiger Entlassung geahndet. Den Wärtern dagegen stand eine vierzehntägige Kündigung zu (vgl. § 9). In der Folgezeit betätigte sich die soziale Fürsorge der Stadt auf diesem Gebiete nur ganz gelegentlich. Erst neuerdings hat die sächsische Regierung die Initiative zu einer planmäßigen Regelung der in Frage stehenden Verhältnisse ergriffen, wenn auch nur zunächst für das Personal des Sicherheits- und

die ihnen zugewiesene Strecke vor Beginn des Betriebes sorgfältig zu prüfen und während des Betriebes rein und in fahrbarem Zustande zu halten hatten. Auch mußten sie das vorschriftsmäßige Unterhalten und Auslöschten der Weichen- und sonstigen Bahnlaternen besorgen (die Bahnbeleuchtung erfolgte damals noch von der Gesellschaft aus). Allerdings hatten sie neben diesen Obliegenheiten auch einen gewissen Sicherheitsdienst zu versehen.

Indes sollte der endgültige Abschluß der allgemeinen Bedingungen noch nicht so ohne weiteres erfolgen. Ein Antrag der Stadtverordneten verlangte nämlich, daß das Vorzugsrecht Etlingers, welches ihm der § 9 des alten Vertrages zusicherte¹⁾, dahin beschränkt würde, daß es nur hinsichtlich der Linien, bei denen es sich um eine entgeltliche Beförderung von Personen handle, wirksam sein sollte; dagegen mußte er auf dieses Vorrecht verzichten, sobald eine Konzession in Frage käme, die entweder einen unentgeltlichen Personen- oder einen entgeltlichen Gütertransport bezweckte. Etlinger konnte sich zur Aufgabe dieses großen Rechtes nur schwer verstehen und verlangte anfänglich eine entsprechende Gegenleistung von der Stadt, nämlich Aufhebung des Stadtverordnetenbeschlusses, nach welchem weitere Konzessionen erst nach Fertigstellung der Linie Georgplatz—Strehlen erteilt werden sollten.

2. Besondere Bedingungen: Die Verhandlungen, welche sich mit der Aufstellung dieser allgemeinen Vorschriften befaßten, führten auch gleichzeitig zur Festsetzung der besonderen Bedingungen jeder einzelnen Linie. Obgleich diese später mehrfach generelle Bedeutung erlangten, kommen sie doch zweckmäßiger bei der Behandlung der entsprechenden Linien, die im nächsten Abschnitte beginnt, zur Darstellung.

Fahrdienstes. Darnach scheint die Veranlassung weniger im Interesse der Angestellten als vielmehr in der Wahrung der öffentlichen Verkehrssicherheit gelegen zu haben. Die von der Regierung angestrebte, alle Angestellte (mit einem Einkommen bis zu 3000 Mark) umfassende „Pensionskasse des Verbandes von Straßen- und Kleinbahnen im Königreich Sachsen“ scheiterte daran, daß die Stadtverwaltungen von Dresden und Leipzig ihren Ausschuß erklärten. An dieser Stelle sei auf die „Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben“ verwiesen. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Band 99.

¹⁾ Siehe S. 39 (Alleinbetrieb).

A. Die Altstädter Linien (links der Elbe).

a) Georgplatz—Strehlen.

Die Strehleener¹⁾ Linie, welche vornehmlich zur Entlastung des Verkehrs durch den Großen Garten dienen sollte, wurde von der Königlichen Polizeidirektion ohne weiteren Vorbehalt genehmigt. Nur die Stadtverordneten machten auf Grund eines Beschlusses vom 19. Februar 1873 ihre Zustimmung von der immer weiter hinausgeschobenen Eröffnung der Linie Böhmischer Bahnhof—Plauen abhängig. Diese aufschiebende Bedingung wurde aber bald beseitigt, da der Dresdner Bürgerverein den Stadtrat in einer Petition ersuchte, der Kontinental-Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft noch eine dreitägige, letzte Frist zu stellen, andernfalls auf Grund des § 12 des Vertrages vom 30. Oktober 1871 die Verwirkung der Konzession eintreten sollte, wenn die Strecke Blasewitz—Plauen (im vorliegenden Falle Böhmischer Bahnhof—Plauen) nicht binnen Jahresfrist, von der Aushändigung des Vertrages ab gerechnet, betriebsfertig und eröffnet sei. Vertragsmäßig hätte die Eröffnung bereits am 30. Oktober 1872 erfolgen sollen; sie verzögerte sich jedoch bis zum 12. März 1873, ging aber im Hinblick auf die angekündigte Fristsetzung noch rechtzeitig vor sich, so daß die angedrohte Rechtsverwirkung nicht eintrat.

So schnell die Genehmigung der Strehleener Linie von staten ging, so langsam verliefen die weiteren Verhandlungen darüber. Obgleich die Linienführung vom Georgplatz aus an der Westseite der Bürgerwiese und der südlichen Seite des Großen Gartens durch die Tiergartenstraße entlang feststand, war doch die endgültige Feststellung des Bahntraktes von der Tiergartenstraße nach Strehlen im stillen Gegenstand vielfacher Erörterungen und verwickelter Verhandlungen im Schoße der Königlichen Behörden. Schliesslich drängte der Stadtrat auf eine definitive Beschlußfassung unter Festsetzung einer Frist, analog der vorerwähnten Linie Böhmischer Bahnhof—Plauen. Doch vermochten auch dessen Vorstellungen bei der Königlichen Regierung keinen regeren Fluß in die Verhandlungen zu bringen, da nämlich der Fiskus inzwischen das betreffende

¹⁾ Das ehemalige, im Jahre 1875 ca. 1500 Einwohner zählende Dorf Strehlen liegt 3 km südöstlich vom Zentrum der Residenz und wurde am 1. Juli 1892 Dresden einverleibt.

Areal an die Gemeinde Strehlen abgetreten hatte. Und so lange nicht ein geeigneter Straßentrakt ausfindig gemacht werden konnte, war vom Bau überhaupt abzusehen, teils mit Rücksicht auf gewisse Wünsche Sr. Majestät, teils mit Rücksicht auf die vom Finanzministerium erklärte Ablehnung der Erlaubnis eines Niveauüberganges über die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn. Die Verweigerungsgründe der Generaldirektion waren abgeleitet von der Häufigkeit der Bahnübergänge an jener Stelle. Eine Verlegung der Gleise auf die alte Dohnaische Chaussee konnte aus technischen Gründen nicht erfolgen. Schließlich ersuchte das Königliche Obermarschallamt auf Befehl Sr. Majestät den Oberbürgermeister, die projektierte Linie nicht vom Georgplatz, sondern am Böhmischen Bahnhofe von der Plauener Linie abzuzweigen¹⁾. Der Stadtrat ließ infolgedessen diese Angelegenheit zunächst auf sich beruhen, um gleichzeitig den Erfolg einer Immediateingabe des Gemeinderates an den König abwarten zu können.

b) Georgplatz—Augustusbrücke.

Die Führung dieser Linie ist unter No. 2 des obigen Gesuches bereits genau angegeben. Die Königliche Polizeidirektion beurteilte sie durchaus abfällig, da die betreffenden Straßen zur Aufnahme eines Schienenweges zu eng seien. Außerdem wollte man eine derart geräuschvolle Verkehrsanlage nicht in so unmittelbarer Nähe des Königlichen Schlosses errichten. Auch der Stadtrat verhielt sich diesem Gesuche gegenüber ablehnend.

Obgleich Etlinger beabsichtigte, die in Frage stehende Linie mit der im zweiten Gesuche unter 2 genannten Strecke Postplatz—Plauen als einheitliche Verbindung zu betreiben, um dadurch mit der Blasewitzer²⁾ Linie die Vorteile einer Ringbahn zu ermöglichen, vermochte er an den Beschlüssen nichts zu ändern, zumal inzwischen die Erbauung eines Viaduktes über die Gleise der Staatsbahn (bei der Falkenstrasse) geplant

1) Vgl. Dr. Küchenmeister, Das Wissenswerteste — S. 7.

2) Zur Vergrößerung des Ringes wollte Etlinger nicht mehr den Georg-, sondern den Amalienplatz als Ausgangspunkt wählen, sowie die in der westlichen Ringhälfte, ursprünglich auf dem Plauenschen Platze, geplante Anschließung an die Plauener Linie vermeiden und weiter südwärts zur Feldschlösschen-Brauerei in der Chemnitzer Strasse verlegen.

wurde, vor dessen Ausführung an eine Schienenlegung überhaupt nicht zu denken war. So ruhte auch dieser Plan vorläufig.

c) Postplatz—Schusterhaus.

Der Trakt dieser Linie erfuhr ebenfalls eine Veränderung, indem er nicht auf dem Postplatze, sondern entsprechend der vorigen Strecke beim Feldschlößchen beginnen und durch die Falken-, Annen- und Zwingerstraße auf dem alten Wege westwärts geführt werden sollte. Nur mit dieser Verlängerung war sie für die städtischen Behörden annehmbar.

Nach alledem erwiesen sich die linkselbischen Projekte vorderhand als unausführbar.

B. Die Neustädter Linien (rechts der Elbe).

Der Sonderbesprechung der einzelnen Projekte rechts der Elbe geht zweckmäßig erst die Behandlung einer allen gemeinsamen, damals viel erörterten Frage voraus, nämlich: soll der Neustädter Markt oder der Kaiser Wilhelmplatz als Ausgangspunkt der rechtselbischen Bahnanlagen gewählt werden.

Der Neustädter Markt, am Nordausgange der Augustusbrücke gelegen, war nicht allein wegen seiner bevorzugten Lage als der natürliche Ausgangspunkt von Straßenbahnlinien anzusehen, sondern für diesen Zweck auch deshalb geeignet, weil der schon zu jener Zeit nicht zu unterschätzende Verkehr über die Augustusbrücke unwillkürlich in die Flucht der Hauptstraße gedrängt wurde, auf welcher die Pferdebahnanlagen ohne Schwierigkeiten und entsprechend dem Zuge des Verkehrs weitergeführt werden konnten.

Für dieses dem Verkehre allein zweckdienliche Projekt entschied sich sowohl die Gesamtheit des Stadtrates als auch der Konzessionar. Dagegen vertrat das andere städtische Kollegium die Ansichten der Königlichen Polizeidirektion, welche nicht einsehen wollte oder mochte, daß der nach ihrer Meinung viel zu kleine Neustädter Markt der normale Ausgangspunkt sei. Dazu befürchteten sie, daß er im Laufe der Zeit ein Knotenpunkt¹⁾ der Neustädter Straßenbahnen werden könnte,

¹⁾ Es war aber schon nach dem damaligen Straßennetze der Neustadt, sowie nach den projektierten rechtselbischen Pferdebahnlagen mit ziemlicher Sicherheit vorauszusehen, daß diese Zentralisierung auf dem Albertplatze erfolgen mußte, wie es ja auch die Folgezeit gezeigt hat.

was notwendig aufer einer Kreuzung auch eine Ansammlung von Pferdebahnwagen mit sich bringen mußte. Deshalb hielten sie den vorgenannten Kaiser Wilhelmplatz wegen seiner größeren räumlichen Ausdehnung zu diesem Zwecke viel geeigneter, zumal von hier weitere Schienengleise ausstrahlen könnten.

Mit Recht hielt aber dieser Meinung von Etlinger entgegen, daß der Kaiser Wilhelmplatz vor allem für den Schnellverkehr zu entlegen sei, als daß die rechtselbischen Linien insgesamt rentieren könnten.

Merkwürdigerweise schloß sich der sonderbaren, das Verkehrsbedürfnis gänzlich verkennenden Auffassung der Königlichen Polizeidirektion auch eine Eingabe von Neustädter Bürgern an, deren wesentlichste Punkte verdienen, in dieser Arbeit aufgezählt zu werden.

„Eine Verbindung der Alt- und Neustadt durch eine über die alte (Friedrich-August)-Brücke gelegte Pferdebahn sei zwar aufgetaucht, aber als unausführbar allerseits abgelehnt worden; der Neustädter Marktplatz sei an sich sehr beengt, so daß der Stadtrat schon an eine, von den meisten ungenutzte Verlegung des Marktplatzes gedacht habe; dieser werde weiter schon beengt durch die verschiedenen Militärtransporte und dürfe nicht noch weiter dadurch beengt werden, daß er der Sammelplatz der aus- und einladenden Pferdebahnwagen werde; die Anlegung zweier Gleise auf der Hauptstraße, je eins an jeder Seite und an den Rinnen der Hauptpromenade beengen und behindern die Fahrstraße außerordentlich; man raube dadurch Alten, Schwachen und Rekonvaleszenten ihr Ruhe- und Erholungsplätzchen auf der sogenannten „Allee“; der viel geräumigere Kaiser Wilhelmplatz könne ganz gut die Pferdebahnwagen aufstapeln und beherbergen; die ganze Bahn stelle überhaupt eine Sackbahn dar und sei kein so großes Bedürfnis; ihr Zustandekommen nütze besonders einer größeren, rechtseitigen Bierbrauerei¹⁾, die Konzession aber werde besonders

¹⁾ Damit war die Societätsbrauerei Waldschlößchen gemeint, deren Lokale und tatsächlich schön gelegene Gärten durch eine Straßenbahnanlage, allerdings zu Nutzen der Brauerei, besser zu erreichen waren. Aber dennoch ist diese Argumentation angesichts der allgemeinen Vorteile einer solchen Verkehrsanlage mehr als engherzig zu nennen. Daß aber gerade die sogenannte Waldschlößchenlinie die Besiedlung des teilweise noch unbauten Terrains zu beiden Seiten, vor allem des äußeren Teiles derselben ermöglichte, schien man absichtlich übersehen zu wollen, nicht zu gedenken

nur deshalb gesucht, damit der, welcher sie erhält, diese Konzession mit Vorteil an einen Dritten verkaufe¹⁾.“

Über die einzelnen Projekte der Neustadt ist nun noch folgendes zu sagen:

a) Neustädter Markt—Waldschlößchen.

Diese Linie sollte vom Neustädter Markt durch die Hauptstraße auf den Albertplatz, von hier durch die Bautzner- und Schillerstraße zum Waldschlößchen geführt werden. Die Stadtverordneten standen dieser Anlage nicht besonders sympathisch gegenüber. Auch die Königliche Polizeidirektion genehmigte sie nur insoweit, als der Kaiser Wilhelmplatz als Ausgangspunkt derselben in Frage kam²⁾. Die Weiterführung des Bahntraktes vom Albertplatz aus stand in keinem Widerspruch zu den Ansichten der zuständigen Behörden. Etlinger mußte jedoch laut des Stadtratbeschlusses vom 17. Dezember 1873 die Verbreiterungs- und Regulierungskosten der Bautzner Straße in der veranschlagten Höhe von 15000 Mark tragen. Noch während der Verhandlung darüber wäre aber bald das ganze Projekt gescheitert, da der Stadtrat die bereits erteilte Erlaubnis zum Bau wieder zurückzog, weil Etlinger im Interesse eines einheitlichen Betriebes der links- und rechtselbischen Linien eine Bahntracierung über die Augustusbrücke nachgesucht hatte. Um aber nicht seinen ganzen Plan scheitern zu sehen, nahm er von dieser Verbindung wieder Abstand und hielt am ursprünglichen Projekte fest. Nach diesem Vorgange schlossen sich auch die Stadtverordneten der Ansicht des Rates an, daß im Interesse des verkehrenden Publikums der Neustädter Markt als Ausgangspunkt gewählt werden möchte. Nur die Königliche Polizeiverwaltung verharrete noch auf ihrem

der sozialen Vorteile für die Bevölkerung der ganzen Waldschlößchengegend.

¹⁾ Vgl. Dr. Küchenmeister, Das Wissenswerteste — S. 9.

²⁾ Die Hauptstraße lehnte sie aus folgenden Gründen ab: „Da nicht nur im allgemeinen die Verkehrsinteressen durch den Betrieb neuer Bahnstrecken und zwar lediglich um des pekuniären Vorteils eines einzigen Unternehmers willen in unzulässiger Weise geschädigt würden, sondern gerade auch die Benutzung der Hauptstraße um so bedenklicher zu erachten sei, als die letztere nicht durchgängig von gleicher Breite, ferner Theater, militärische Truppenbewegungen, Bahnhöfe und Post den Verkehr in derselben vermehren, so daß sie unzureichend ist“.

ersten Beschlusse, trotzdem es der Stadtrat noch einmal versucht hatte, sich mit ihr über diese Frage zu verständigen.

b) Neustädter Markt—Pieschen¹⁾.

Die Gleisführung dieser Linie ist auf S. 44 ersichtlich. Da weder die Heinrich- noch die innere (Kaiserstraße) und äußere Leipziger Straße für die Aufnahme eines Doppelgleises breit genug waren, sollte die Anlage eingleisig mit vier Normalweichen ausgeführt werden. Im allgemeinen fand dieses Projekt keine günstige Aufnahme, da die Königliche Polizeiverwaltung ein Bedürfnis dafür nicht erwiesen und die Verkehrssicherheit in den betreffenden Straßen infolge ihrer geringen Breite und ihres starken Verkehrs von und nach den Bahnhöfen im höchsten Grade gefährdet sah. Selbst der Stadtrat, der dieses neue Verkehrsmittel sonst so kräftig förderte, erklärte, daß, obschon er die Linie genehmigt hatte, der Bau erst beginnen könnte, nachdem eine „Abminderung des gegenwärtigen außerordentlichen Verkehrs auf der Leipziger Straße oder eine Verbreiterung derselben stattgefunden habe“. Eine teilweise Entlastung der in Frage stehenden Straßen glaubte er dadurch bewirken zu können, daß er den Wagenverkehr nach und von den Bahnhöfen in andere Straßenzüge weisen wollte. Ein weiteres Hindernis bildete die Führung der Straßenbahngleise über die der Staatsbahn, da eine Überbrückung derselben noch in sehr weiter Ferne lag.

c) Albertplatz—Militärstraße.

Auch diese Linie war eingleisig geplant, da die Königsbrücker Straße nicht nur durch einen starken Verkehr, sondern vor allem auch durch Militärzüge sehr in Anspruch genommen wurde. Im übrigen fand sie aber bei den zuständigen Behörden bedingungslose²⁾ Genehmigung deshalb, weil das Bedürfnis

¹⁾ Pieschen liegt in nordwestlicher Richtung von Dresden und ist fast 3 km vom Neustädter Markt entfernt. 1875 zählte die am 1. Juli 1897 einverleibte Gemeinde 4701 Einwohner.

²⁾ Nur die Königliche Polizeidirektion forderte, daß die Pferdebahnen beim Herannahen geschlossener Truppenkörper halten sollten. Etlinger willigte zwar ein, verwies aber auf Berlin, wo dies nicht stattfände. Doch die Berliner Konzessionsbedingungen vom 21. Juli 1869 forderten in diesem Falle ebenfalls die Einstellung des Betriebes.

nach einem schnellen Personenbeförderungsmittel von der Stadt nach dem Garnisonsviertel und umgekehrt schon lange lebhaft empfunden wurde.

Die rechtselbischen Projekte waren somit bis auf die Pieschener Linie gesichert. Doch konnte der Bau vorläufig nicht begonnen werden, da die endgültige Entscheidung der Königlichen Polizeidirektion hinsichtlich der Wahl des gemeinsamen Ausgangspunktes noch erfolgen sollte. Auch der Bau der Altstädter Linien wurde durch weitere Verhandlungen über die Führung der Linien nach Strehlen aufgehalten.

Außerdem kam es noch zu Auseinandersetzungen¹⁾ zwischen der Stadtverwaltung und von Etlinger, die durch die Fest-

¹⁾ Von den vielen Abänderungsvorschlägen sollen vornehmlich diejenigen hier Platz finden, die aus verkehrspolizeilichen Rücksichten hervorgegangen waren:

1. strengere Handhabung der Vorschriften des Regulativs vom 14. September 1872. Darnach sollten von jetzt ab Übertretungen des Betriebspersonals selbst eine Untersuchung und Bestrafung des Konzessionars bewirken, auch wenn das Verfahren gegen den Betriebsleiter zu richten sei. Dieser Antrag war entschieden zu weitgehend, zumal § 37 der Gewerbeordnung hinreichende Mittel zur Bestrafung gewährte.
2. Die Strecke Georgplatz—Prager StraÙe der Linie Blasewitz—Plauen sollte im Interesse der Verkehrssicherheit auf die Bürgerwiese und Lüttichaustraße verlegt werden. Obgleich Etlinger nicht mehr Eigentümer dieser Linie war, wurde es dennoch mit seinem Gesuch verquickt. Übrigens hätte die Ausführung dieses Beschlusses die Lebensfähigkeit jener Linie zweifellos in Frage gestellt.
3. „Bei Eintritt selbstverschuldeter Übelstände steht der Stadt der Widerspruch der Erlaubnis städtischer Straßenbenutzung zu“. Dieser Beschluss bedeutete tatsächlich eine recht- und schutzlose Preisgabe des Unternehmers der Stadtverwaltung gegenüber.
4. Wird durch Verschulden des Unternehmers der Betrieb einer Strecke länger als zwei Tage eingestellt, so kann der Stadtrat den Vertrag und die Kautions für verfallen erklären. Auch wurden die Fristen für die Bauzeit sehr kurz bemessen.

Ganz gewiß ist es berechtigt, daß bei neuen, vor allem dem Schnellverkehr einer Großstadt dienenden Straßenbahnanlagen die öffentliche Verkehrssicherheit auf dem benutzten Areal gewahrt wird. Aber derartig scharfe Maßnahmen und schwere Bedingungen auch hinsichtlich des Baues und Betriebes der neuen Linien mußten notwendigerweise zu einem Bruche führen. Und der achtjährige Stillstand in der Entwicklung des Dresdener Straßenbahnwesens ist nicht zum geringen Teile diesen harten, (im Hinblick auf ein noch in der Entwicklung begriffenes Verkehrsmittel) teilweise sogar unbilligen Forderungen der städtischen Verwaltung zuzuschreiben. Vgl. Dr. Küchenmeister, S. 17.

stellung des über diese Projekte entworfenen Vertrages veranlaßt wurden. Als aber selbst der zweite Vertragsentwurf durch den Konzessionar nicht vollzogen wurde und vorauszu- sehen war, daß er auch weiterhin sich den Bestimmungen nicht unterwerfen würde, brach der Rat am 4. Mai 1875 seine Verhandlungen mit Etlinger ab und versuchte, auf Vorschlag der Stadtverordneten durch ein öffentliches Ausschreiben neue Bewerber mit annehmbaren Anerbieten heranzuziehen. Dies Verfahren zeitigte aber deshalb nicht den gewünschten Erfolg, weil der schnelle Rückgang des wirtschaftlichen Lebens, vor allem die allgemeine finanzielle Panik, welche der Hochkon- junktur der sogenannten Gründerjahre folgte, den Unter- nehmungsgeist total gelähmt hatte¹⁾. — Sämtliche Alt- und Neustädter Straßenbahnprojekte blieben daraufhin unaus- geführt.

Acht Jahre²⁾ lang, vom Oktober 1872 bis August 1880 bestanden die Straßenbahnanlagen Dresdens aus der einzigen Strecke Blasewitz—Dresden—Plauen.

Inzwischen ruhte aber die Tätigkeit auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens nicht ganz. Zunächst beantragte der Rechts- und Verwaltungsausschuß, in dessen Geschäftskreis die Straßen- bahnangelegenheiten gehörten, die Niedersetzung eines ständigen gemischten Ausschusses für Straßenbahnangelegenheiten. Die Stadtverordneten beschlossen am 1. April 1875 entsprechend diesem Antrage, und kurze Zeit darauf nahm der neue Aus- schuß seine Tätigkeit auf³⁾. Diese war zunächst und vor allem darauf gerichtet, für so umfassende und den Verkehr umgestal- tende Anlagen, wie die Straßenbahnen es in der Tat sind,

¹⁾ Aus demselben Grunde wies später auch Etlinger die wiederholten Aufforderungen des Rates, den Vertrag zu vollziehen, zurück.

²⁾ Nicht zehn, wie es in dem „Berichte über den Stand der Dresdner Straßenbahnangelegenheit, erstattet an die Aktionäre der Tramways Com- pany“ auf S. 5 heißt.

³⁾ Die technische Beratung desselben übernahm neben der Beauf- sichtigung des Baues die Baudeputation, da aber deren Tätigkeit sehr wuchs, wurde 1896 ein besonderes Straßenbahnamt als Abteilung des ebenfalls 1896 neugebildeten Stadtbauamtes B geschaffen. Letzteres hat alle die Straßenbahn-Konzessionen betreffenden Angelegenheiten zu er- ledigen und „überhaupt das gesamte Straßenbahnwesen, unbeschadet der Zuständigkeit des Königlichen Kommissars und der Königlichen Polizeidirektion, im Einvernehmen mit den beteiligten Geschäftsstellen des Rates zu leiten“. Verwaltungsbericht der Stadt Dresden, S. 305.

eine einheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen. Zu dieser Erkenntnis hatten die mehr als dreijährigen Verhandlungen als dem einzigen positiven und deshalb gar nicht zu unterschätzenden Ergebnisse schließlicly doch geführt.

Ogleich durch den alten Vertrag der Blasewitz-Plauener Linie das Rechtsverhältnis zwischen der Stadtverwaltung einerseits und dem Unternehmer andererseits erschöpfend bestimmt war, gab es weder sein singulärer Charakter, noch die ihm infolge der zu jener Zeit geringen Erfahrungen auf diesem Gebiete mangelnde Elastizität zu, daß seine Normen schlechthin verallgemeinert werden konnten. Soweit sich jedoch einzelne Vorschriften desselben bewährt hatten, wurden sie beibehalten. In Rücksicht darauf erscheint es zweckmäßig, die neuen Bestimmungen nur in ihren unterscheidenden Momenten aufzuführen.

Nebenher soll vergleichsweise auf die Berliner Konzessionsbedingungen vom 21. Juli 1869 hingewiesen werden, jedoch auch nur insoweit, als sie von den im folgenden zu besprechenden Dresdener Bestimmungen wesentlich verschieden sind.

Allgemeine Bedingungen für die Anlage von Strafsenbahnlinien in Dresden vom 24. Juni 1879.

Die Vorschriften über die Gleisanlage und den Bahnkörper blieben bis auf einige für diese Arbeit belanglose Angaben, wie Zeichnungen, Schienenprofil, Ab- und Anfuhr von Steinmaterialien im wesentlichen unverändert. Bemerkenswert ist nur, daß das von dem Unternehmer zur Herstellung des Bahnkörpers auf eigene Kosten angeschaffte und verwendete Material von nun ab in das Eigentum der Stadtgemeinde übergehen sollte¹). Auch die Bestimmungen über den Tarif und den Betrieb, sowie über die Fahrpläne halten sich im gleichen Rahmen. Jedoch wurde wegen der „öffentlich Ärgernis erregenden Überlastung“ der Pferdebahnwagen (vor allem zur Zeit der Vogelwiese) vorgeschrieben²), daß in keinem Falle mehr als die vom Rate für jede Wagengattung im voraus festzusetzende Anzahl Personen befördert werden durften.

Der zuerst genannte Zusatz bedeutete für den Unternehmer einen empfindlichen Kapitalverlust, dagegen der zweite nur einen weniger fühlbaren Rückgang in den Einnahmen verkehrsreicher Wochen. Die Unterhaltung der Gleisanlagen und des Bahnkörpers¹⁾ wurden zu Lasten des Konzessionars dahin erweitert, daß dieser auch die Unterbettung des Bahnkörpers je nach Erfordernis und Vorschrift des Rates, sowie alle übrigen Arbeiten am Gleiskörper auf seine Kosten von dem städtischen Tiefbauamte ausführen lassen mußte²⁾. Auch hinsichtlich der Reinhaltung der Bahnstrecke hatte sich der Unternehmer zu verpflichten, daß er, sobald von dem für die Straßenreinigung geltenden Adjacenz-Prinzip abgewichen werden sollte, die „vom Rate festzusetzenden Kostenbeträge anteilig für die den Bahnkörper treffende Reinigung und Abfuhr des Kehrtrichts usw. an die Stadt zu entrichten habe“³⁾.

Vollkommen neu dagegen ist die Bestimmung, daß die Gleise während der Nacht durch die Stadtverwaltung zwangsweise in Anspruch genommen werden können⁴⁾. Nach derselben war der Unternehmer nämlich gehalten, auf Verlangen des Rates gegen eine noch festzustellende Entschädigung auf seiner Bahn Wagen, „welche zur Abfuhr von Straßensekret, Haus- und Küchenabgängen usw., ausschließlich Kloakeninhalt, dienen, zu befördern“⁵⁾. Dasselbe sollte auch hinsichtlich von Leichentransporten gelten. Neu ist ferner die Vorschrift der Kreuzung bereits vorhandener Gleisanlagen durch diejenigen anderer Unternehmer, sowie der gegenseitigen Benutzung kurzer, 400 m nicht überschreitender Strecken, ohne daß hieraus der Anspruch irgend einer Entschädigung gegenüber der Stadtgemeinde resultierte. Der Mitbenutzer jedoch hatte die Hälfte der Anlagekosten der von

¹⁾ § 6, 4 bis 7.

²⁾ Die Ausführung durch das städtische Bauamt war bereits im Verträge vom 30. Oktober 1871 vorgesehen. Vgl. S. 38 (Alleinbetrieb).

³⁾ Vgl. § 6, 11.

⁴⁾ Eine analoge Vorschrift enthalten die Berliner Konzessionsbedingungen: Auf Verlangen der Königlichen Polizeidirektion mußte die Bahn Personen und Lasten für öffentliche und militärische Zwecke befördern, wofür sie, abgesehen von außerordentlichen Fällen und nicht vollständiger Betriebsstörung, entschädigt werden sollte. — Die Stadtverwaltung von Dresden hat von dem obigen Rechte bis jetzt keinen Gebrauch gemacht.

⁵⁾ Vgl. § 8.

ihm gleichzeitig beanspruchten Streckenlänge dem ersten Unternehmer zu vergüten¹⁾.

Der alte Vertrag enthielt keine Normen über die durch den Unternehmer selbstverschuldete Betriebseinstellung; deshalb schrieben die allgemeinen Bedingungen im § 12 vor: „Sollte der ordnungsmäßige Betrieb der Bahn länger als acht Tage infolge eigener Verschuldung des Unternehmers oder seiner Leute bezw. seines Rechtsnachfolgers oder dessen Leute oder aus anderen Gründen länger als vier Wochen ohne behördliche Genehmigung ausgesetzt werden, so hat der Rat das Recht, für eigene Rechnung entweder die Bahn einschliesslich des vorhandenen Materials an andere Personen zu vermieten, oder selbst in Betrieb zu nehmen, oder auch die Bahn zu beseitigen, oder das Material zu verkaufen und die Strassen und sonstigen Anlagen auf Kosten des Unternehmers wieder herzustellen“. Die Notwendigkeit dieser Bestimmung war durch die früheren, meistens vermeidlichen Betriebseinstellungen begründet. Weiter erfuhren die alljährlichen Abgaben an die Stadtgemeinde eine Neuregulierung insofern, als deren Höhe nicht mehr der Gewerbesteuer entsprechen sollte, sondern unabhängig von dieser nach der Streckenlänge, und zwar für jeden Kilometer in keinem Falle unter 100 Mark, bemessen wurde. Für die pünktliche Erfüllung sämtlicher vom Unternehmer übernommener Verpflichtungen haftete aufser seinem Gesamtvermögen (insbesondere mit den in den Strassen und Plätzen eingelegten Materialien²⁾) eine für jeden Bahnkilometer in Höhe von 10000 Mark zu bestellende Kautions³⁾. Da sie noch vor der Aushändigung der Genehmigungsurkunde zu hinterlegen war, verminderte sie die Kapitalkraft des Unternehmers gar

¹⁾ Die Berliner Bedingungen liessen die Gleisbenutzung durch Dritte erst dann zu, wenn der Eigentümer der fraglichen Strecke nicht binnen drei Monaten die neuprojektierte Linie selbst baute. Diese Bestimmung sicherte auf der einen Seite wohl eine grössere Einheitlichkeit des Betriebes, auf der andern aber eine gewisse monopolistische Stellung des ursprünglichen Unternehmers, die der Entwicklung des Strassenbahnwesens weniger förderlich sein konnte.

²⁾ Dieser Passus ist den Berliner Bedingungen entnommen; doch deren Bestimmung über die in Geld zu leistende Sicherheit (im ganzen 1000 Mark) mochte der Stadtverwaltung zu Dresden wohl zu gering erscheinen.

³⁾ Vgl. § 11 des Vertrages vom 30. Juli 1871, nach welchem die Stadtgemeinde nur 3000 Mark für den Kilometer forderte.

nicht unwesentlich und brachte ihm sogar positive Verluste, wenn die Bahnanlagen höher rentierten als die deponierten Wertpapiere.

Um aber eine entsprechende Verzinsung der auf diese Weise erhöhten Kapitalien zu erzielen, war er veranlaßt, jene Einbußen auf den Tarif abzuwälzen, und deshalb sind hohe Kauttionen aus allgemein wirtschaftlichen, besonders aber aus sozialen Gründen verwerflich.

Die Bestimmungen über die Verwirkung der Konzession sowohl, als auch über die Rückkaufsrechte durch die Stadt blieben unverändert; nur die Dauer der Konzession wurde dadurch beschränkt, daß die zwei Prolongationsfristen des Vertrages vom 30. Oktober 1871 wegfielen und damit auch der im gleichen Vertrage vorgesehene, nach 99 Jahren eintretende unentgeltliche Übergang (Anheimfallsrecht) der Bahnanlagen in das Eigentum der Stadt¹⁾. Die auffällige Kürzung der Konzessionsdauer ist nicht allein den Berliner²⁾, sondern den auch in anderen Städten üblichen Bestimmungen zuzuschreiben.

Die im ersten Vertrage vorgesehenen Fristen kritisierte man deshalb jetzt noch mehr als früher abfällig. Die Gründe hierfür beruhten vornehmlich auf der Befürchtung, daß die Pferdebahn sich als ein „Übel“ erweisen könnte, an das man sich zu langfristig gebunden habe. Zu der nun erfolgten kürzeren Bemessung der Konzessionsdauer liefs sich die Stadtverwaltung, wie bereits ausgeführt, durch den Brauch anderer Kommunen veranlassen, ohne voraussehen zu können, wie wichtig diese Mafsnahmen für eine zu jener Zeit nicht einmal geahnte Verstadtlichung solcher Anlagen werden konnte. Zum Schlusse wäre noch erwähnenswert, daß sich der Stadtrat bezüglich der Entlassung pflichtvergessener Angestellter der Strafsenbahn gröfsere Rechte sicherte, um ein wirksames Mittel zur Förderung der durch die Strafsenbahnen beeinträchtigten Verkehrssicherheit zu haben.

Vollzogen wurden die allgemeinen Bedingungen am 24. Juni 1879.

¹⁾ Vgl. § 8 des Vertrages vom 30. Oktober 1871 und § 18 der allgemeinen Bedingungen vom 24. Juni 1879.

²⁾ Nach diesen hört die Konzession bereits mit 20 Jahren auf. Die Stadt hatte sich auch ein zweites Wahlrecht wie Dresden gesichert.

Ein Vergleich derselben mit den früheren Bestimmungen läßt zweifellos erkennen, daß sie den Unternehmer in viel höherem Grade verpflichten, ohne ihm entsprechende Rechte einzuräumen. Die in der weiteren Entwicklung der Dresdner Straßenbahnen immer deutlicher hervortretende Tendenz, die finanziellen Vorteile der Unternehmer zu Gunsten der kommunalen Finanzen einzuschränken, setzt mit den allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1879 ein.

So war mit der Normierung der allgemeinen Bedingungen eine einheitliche Basis für den Bau und Betrieb weiterer Straßenbahnen geschaffen¹⁾.

Wie aus vorigem deutlich genug hervorging, verdankten die allgemeinen Bedingungen ihre Entstehung dem Mangel einheitlicher Vorschriften über Straßenbahnen. Unmittelbar hervorgerufen und vor allem auch in ihrer Abfassung beschleunigt wurden sie durch das Auftreten eines zweiten Konzessionars (des Ingenieurs Parish) neben von Etlinger im Jahre 1879. Dieser erhielt auf Grund jener Bestimmungen am 29. Oktober 1879 die Genehmigung zur Anlage einer zweigleisigen Pferdebahn vom Hofwaschgarten (Sophienstraße) aus über den Postplatz durch die Annen- und Falkenstraße bis zum Anschlusse an die bereits bestehende Linie beim Feldschlößchen (Blasewitz—Plauen). Die für diese projektierte Verbindung geltenden besonderen Bedingungen vom 26. Mai 1880 verpflichteten Parish, den Betrieb bereits am 3. August a. c. zu eröffnen. Die jährlichen Abgaben der ca. 1 $\frac{1}{2}$ km langen Strecke waren auf 300 Mark und die Kautions auf 10000 Mark festgesetzt. Auf Verlangen des Rates mußte er, sofern es der Verkehr erheischen sollte, vom Feldschlößchen aus ein zweites Gleis auch bis nach Plauen legen. Die Falkenstraßenüberführung war bereits von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen genehmigt. Damit waren vor allem diejenigen Hindernisse beseitigt, welche Etlingers Projekt²⁾ vom Jahre 1874 in Frage stellten. Von demselben unterschied sich das jetzige nur dadurch, daß es unter Umgehung des Plauenschen Platzes dem Orte Plauen direkt zu-

¹⁾ Die alte Blasewitz—Plauener Linie behielt den Vertrag von 1871 als anerkannte Rechtsgrundlage, wurde also den allgemeinen Bedingungen zunächst nicht unterstellt.

²⁾ Vgl. S. 46 unter b.

steuerte. Am 5. August 1880 wurde die Linie Postplatz—Plauen dem Verkehr übergeben. Dadurch erhielt das industrielle Weißeritztal zwischen Plauen und Löbtau, sowie die Gegend der Chemnitzer StraÙe eine bessere, vor allem kürzere Verbindung nach dem Stadtzentrum.

Noch während des Baues der vorigen Linie plante Parish eine Verlängerung derselben in nördlicher Richtung, und zwar über die Augustusbrücke zum Albertplatz in der Neustadt. Sein Projekt begründete er in einem am 15. Mai 1880 an den Stadtrat eingereichten Gesuche damit, daß „für die erfolgreiche Ausführung eines rationellen StraÙeneisenbahnnetzes in Dresden die Überschreitung der Augustusbrücke mittelst Doppelgleises eine unumgängliche Vorbedingung ist¹⁾. Die Anlage eines Doppelgleises war deshalb sehr zu empfehlen, weil der auf ihm sich abspielende StraÙenbahnverkehr regelnd auf den gesamten übrigen Verkehr der Augustusbrücke einwirken mußte. Der eingleisige Bau hätte zwar weniger Raum beansprucht, aber eher Verkehrsstockungen verursacht. Da nun gleichzeitig mit der Verwirklichung dieses Planes die längst angestrebte Verbindung der Neustädter Bahnhöfe mit dem Stadttinnern geschaffen wurde, durfte Parish hoffen, daß er nicht mehr derart großen Widerstand bei den zuständigen Behörden, wie seiner Zeit Etlinger, finden werde. In der Tat nahm sein Projekt auch einen günstigen Verlauf, denn bereits am 1. Juni 1880 wurde ihm die in der Entwicklungsgeschichte der Dresdner StraÙenbahnen immerhin denkwürdige Erlaubnis zur Anlage einer Pferdebahn vom Postplatz über die Augustusbrücke nach dem Neustädter Markt erteilt. Der Widerspruch der Königlichen Polizeidirektion²⁾ gegen diese Anlage wurde durch die Entscheidung der Königlichen Kreishauptmannschaft zwar nicht gänzlich beseitigt, doch dahin gemildert, daß sie das Projekt am 3. Januar 1881 widerruflich genehmigte. Parish erklärte sich auch sofort bereit, den Pferdebahnbetrieb einzustellen, sofern dieser mit dem übrigen Verkehr unvereinbar sein sollte.

Einiges Bedenken erregte dieses Projekt später auch bei

¹⁾ Vgl. Acta, die Pferdeisenbahnanlagen von der SophienstraÙe über die Augustusbrücke nach dem Albertplatze betreffend. Vol. VIIa. Stadtrat zu Dresden 1880.

²⁾ Auch der Verein der Droschkenbesitzer nahm gegen das Projekt ernsthaft Stellung.

denen, die sich im Interesse einer vorteilhaften Anlage des Strafsenbahnnetzes im allgemeinen und der Beseitigung des bisher durch den Omnibusverein betriebenen mangelhaften Überfahrts- und Anschlußverkehrs bereits dafür erklärt hatten. So wurde z. B. ernsthaft in Erwägung gezogen, ob es nicht für die erhöhte Sicherheit der Fußgänger geboten wäre, den Strafsentrakt durch ein Schutzgitter von den Fußbahnen zu trennen und zu verlangen, daß die Passanten, entgegen den sonstigen Verkehrsbestimmungen, auf der Augustusbrücke ausnahmsweise links gingen, damit sie den Strafsenbahnwagen stets vor und nicht hinter sich hätten. Im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit jedoch ordnete der Stadtrat an, daß nur immer ein Pferdebahnwagen auf einmal die Augustusbrücke passieren durfte. Nachdem nun durch die Anschlußstrecke Postplatz — Augustusbrücke — Neustädter Markt die Verbindung der links- und rechtselbischen Strafsenbahnlinien (teilweise waren sie noch Projekte) gesichert war, übernahm Parish die endgültige Ausführung der bereits früher konzessionierten Linien, jedoch mit Ausnahme der drei großen Verbindungen nach Strehlen, nach dem Schusterhause und nach Pieschen, sowie der kurzen Linie Georgplatz — Augustusbrücke. Am 17. Juni 1881 erhielt Parish nachfolgende Linien genehmigt:

1. abzweigend von der bereits im Betrieb befindlichen Linie Postplatz — Annenstrafse — Feldschlöfschen:

a) Annenstrafse — Freiburger Platz — Freiburger Strafe bis zur Flurgrenze mit Löbtau	km	1,540
b) Falkenstrafse, an der Kreuzung mit der Ammonstrafse in letzterer bis zum Plauenschen Platz	km	0,345
2. a) vom Postplatze über die Augustusbrücke zum Neustädter Markt	km	0,900
b) von letzterem durch die Hauptstrafse über den Albertplatz, die Königsbrücker Strafe entlang bis zum Medinger Lagerkeller (Arsenal) . . .	km	2,490
c) abzweigend von der unter 2b genannten Linie vom Albertplatz durch die Bautzner Strafe zum Waldschlöfschen	km	2,134
Gesamtlänge km		7,409.

Neu ist die Linie 2a nach Löbtau und die Anschlußstrecke 2b. Letztere sollte nicht etwa zur dauernden Verbind-

derung der Linie Blasewitz—Plauen und Postplatz—Feldschlößchen dienen; für diesen Zweck war ja die Vereinigung beider beim Feldschlößchen bereits vorgesehen. Außerdem konnte sich ihr Betrieb als selbständige Linie infolge ihrer Kürze kaum lohnend gestalten. Ihre Notwendigkeit ergab sich aber aus einer schon jetzt beabsichtigten, aber erst später durchführbaren Verschmelzung einzelner Strecken zu größeren Betriebslinien.

Da die andern von Parish geplanten Anlagen schon früher gewürdigt wurden¹⁾, bedarf es nur noch eines Gesamturtheiles seiner Projekte. Im Gegensatz zu Etlingers entschieden großartigerem Entwurfe entbehrte die von Parish angestrebte Anlage vor allem der Gleichmässigkeit in der Ausstrahlung des Verkehrs nach allen Teilen der Peripherie, weil sie nur zwei diametral gegenüberliegende Stadtgebiete (die südwestliche und nordöstliche) einseitig erschloß. Dies lag aber nicht in einer falschen Auffassung des Verkehrsbedürfnisses, sondern vielmehr in der besseren Erkenntnis begründet, daß für eine alle Stadtteile gleichmässig erschließende Straßenbahnanlage zunächst die Verbindung der durch die Elbe getrennten Alt- und Neustadt notwendig war. Mit dieser Verbindung schuf er die einheitliche Verkehrsachse (Arsenal—Postplatz—Böhmischer Bahnhof), welche nicht nur als Verbindungsstrecke, sondern auch als Ausgangspunkt weiterer Linien dienen konnte. Darin liegt die Bedeutung Parish' für das Dresdner Straßenbahnwesen. Hätte Etlinger seinen Plan verwirklicht, so mußte infolge der späteren Zusammenschließung der getrennten links- und rechtselbischen Linien eine größere Umgestaltung der Betriebslinien vorgenommen werden als die, welche Parish auf Grund seines Projektes später durchzuführen gezwungen war.

Für den Bau der von Parish geplanten Linien stellte die Stadtverwaltung besondere Bedingungen²⁾ auf, die in den für diese Arbeit in Betracht kommenden Teilen im wesentlichen berücksichtigt werden sollen. Die im § 13 der allgemeinen Bedingungen vom Unternehmer geforderte jährliche Kilometergebühr wurde auf 500 Mark für den Kilometer festgesetzt, so daß Parish entsprechend der Gesamtlänge aller Linien im ganzen 3500 Mark zu zahlen hatte. Zu den laufen-

1) Vgl. S. 50 ff., Etlingers Projekte.

2) Vom 17. Juni 1881.

den Abgaben an die Stadtgemeinde kam außerdem wegen Passierung der Augustusbrücke an Stelle des tarifmäßigen Brückenzolles ein Abfindungsquantum von 3000 Mark. Dasselbe war deshalb so niedrig bemessen worden, weil Parish sich verpflichten mußte, nicht nur sämtliche Kosten der bei Gelegenheit der Einlegung der Strafsenbahngleise erfolgten Neupflasterung der Augustusbrücke allein zu tragen, sondern auch auf die Dauer der Genehmigung die Fahrbahn der Augustusbrücke auf seine alleinigen Kosten in Stand zu halten. Indes war diese scheinbar harte Bestimmung nur eine Leistung, wie sie die allgemeinen Bedingungen schon forderten, da der 0,6 m breite Streifen neben dem Bahnkörper mit demselben annähernd die ganze Breite der schmalen Fahrbahn auf der Brücke ausmacht¹⁾. Auch aus einem anderen Grunde erscheint die eben erörterte Bestimmung weniger hart. Bei Einzelerhebung des Brückengeldes, eine normale Frequenz vorausgesetzt, hätte der Unternehmer eine vier- bis fünfmal grössere Summe alljährlich entrichten müssen. Das Mißverhältnis zwischen der obigen Abfindungsquote und dem finanziellen Ergebnis der Einzelerhebung gestaltete sich auf die Dauer für die städtischen Einnahmen deshalb besonders nachteilig, weil jene Pauschalsumme mit der Zunahme des Verkehrs nicht entsprechend erhöht werden konnte. Vertraglich war nämlich bestimmt worden, daß die Sätze für Platzgebühr und Brückenzollabfindung erst nach Ablauf von je zehn Jahren einer neuen Vereinbarung unterliegen sollten und zwar dergestalt, daß erstere überhaupt nicht über das Doppelte und letztere erst nach Ablauf von zehn Jahren über das Doppelte und nach weiteren zehn Jahren nicht über das Dreifache des ursprünglichen Betrages erhöht werden durften. Diese maximale Begrenzung konnte in Ansehung des gestiegenen Verkehrs auf die Dauer natürlich nicht aufrecht erhalten werden.

Eine weitere Vergünstigung erfuhr der Unternehmer noch dadurch, daß er von der Reinhaltung des Bahnkörpers insoweit entbunden wurde, als diese bisher durch die Stadtgemeinde erfolgte. Auch die Kosten für die Horizontalisierung der Bautzner Straße wurden ihm nicht ganz, sondern nur bis zur Höhe von 12900 Mark auferlegt.

¹⁾ Vgl. §§ 4 und 6 der allgemeinen Bedingungen und § 5 der besonderen Bedingungen vom 17. Juni 1881.

Bedeutungsvoll für die Entwicklung des Dresdner Lokalverkehrs jedoch waren die kurzen Fristen für die Betriebseröffnung der drei Hauptlinien:

1. Postplatz — Waldschlößchen bis 30. Juni 1881,
2. Postplatz — Löbtau bis 9. September 1881 und
3. Postplatz — Arsenal bis 1. August 1881.

Parish konnte indes den Betrieb der unter 1 und 3 genannten Linien schon am 19. Juni resp. 18. Juli 1881 aufnehmen, jedoch auf der Strecke nach Löbtau erst am 8. August 1881.

Eine Zusammenstellung aller bisher betriebenen Linien ergibt folgendes Bild:

- 2 Ostlinien: a) Blasewitz — Dresden — Plauen, links der Elbe, und
b) Postplatz — Waldschlößchen, rechts der Elbe und
- 1 Südlinie, Postplatz — Plauen,
1 Südwestlinie, Postplatz — Löbtau,
1 Nordlinie, Postplatz — Arsenal.

Demnach waren die umfassenden Gebiete im Westen und Nordwesten, sowie im Südosten zunächst ohne Anschluß ins Stadttinnere geblieben; es fehlten die großen Verkehrswege von Nordwesten nach Südosten, welche die bereits bestehenden im Zentrum kreuzen mußten, damit wenigstens vom Innern der Stadt aus eine Personenbeförderung nach den vier Hauptrichtungen ohne umständlichen Umsteigeverkehr möglich war. Außerdem verlangte der Verkehr über die im November 1877 fertiggestellte Albertbrücke Anschlussstrecken an die Hauptlinien. Damit erhielt der schon längst geplante Ausbau jener großen Linien zu einem Straßenbahnnetze einen neuen energischen Anstoß. Unterstützt durch Petitionen der Einwohner, erlangte Parish schon zu Anfang des Jahres 1882 die Konzession für die neuen Linien. So nahm die zweite Bauperiode einen raschen Fortgang.

Am 27. April 1882 genehmigte die Stadtverwaltung den Bau folgender Linien:

I. Straßenbahnanlagen in Verbindung mit der alten Linie Blasewitz — Böhmischer Bahnhof.

1. Direkte Abzweigungen:

- a) abzweigend von dieser in der Prager Straße über die Wiener Straße und die Gleise der Sächsisch-Böhmischen Staats-

eisenbahn an der Westseite des Bismarckplatzes entlang durch die Reichsstraße bis zur Reichenbachstraße;

b) abzweigend von dieser am Eliasplatz durch die Sachsenallee über den Sachsenplatz und die Albertbrücke in die Kurfürstenstraße bis zum Eingange in die Markgrafenstraße;

c) abzweigend von dieser in der Amalienstraße durch die Marschallstraße zum Sachsenplatz;

d) abzweigend von dieser in der Pillnitzer Straße durch deren äußeren Teil in die Striesener Straße bis zur Flurgrenze zum Anschlusse an eine in Striesener Flur zu erbauende Strecke.

2. Indirekte Abzweigungen:

a) anschließend an die unter 1b genannte Linie in der Markgrafenstraße, Louisenstraße, Kamenzer Straße, Bischofsweg und durch die Görlitzer Straße wieder zurück in die Markgrafenstraße (Bahn mit Schlußschleife).

II. Straßenbahnanlagen in Verbindung mit der Linie Postplatz — Augustusbrücke — Waldschlößchen resp. Arsenal.

1. Direkte Abzweigungen:

a) abzweigend von dieser in der Hauptstraße über den Kaiser Wilhelmsplatz durch die Kaiserstraße in die Leipziger Straße bis zur Flurgrenze mit Pieschen, nebst einem Seitenstrang vom Ausgange der Kaiserstraße durch die Antonstraße zu den Bahnhöfen;

b) abzweigend von dieser an der Augustusbrücke über den Schloßplatz durch die Augustusstraße zum Neumarkt, weiter: Moritzstraße, Gewandhausplatz, Gewandhausstraße, Waisenhausstraße, Georgplatz, Bürgerwiese und Parkstraße bis zur Flurgrenze mit Strehlen zum Anschlusse an die in Strehleiner Flur in der Tiergarten- und Palaisstraße zu erbauende Strecke.

2. Indirekte Abzweigungen:

a) anschließend an die eben unter II 1b genannte Linie auf dem Gewandhausplatz durch die Kreuzstraße über den Altmarkt nach der Wilsdruffer Straße, dem Postplatze, der Wettiner- und Schäferstraße bis zu deren Kreuzung mit der Waltherstraße.

Als allgemeine Rechtsgrundlage obiger Linien galten die allgemeinen Bedingungen. Für die technische Ausführung der einzelnen Strecken wurden besondere Bestimmungen vom 27. April 1882 nebst einem Zusatzprotokoll vom gleichen Datum aufgestellt, die gleichzeitig auch die Abgaben des Unternehmers an die Stadtgemeinde regelten. Die Kilometergebühren setzte der Rat wie folgt fest:

Mark	km	Eröffnung:	
		VOR- geschriebene	tatsächliche ¹⁾
100 für die Linie I 1a bei einer Länge von	0,775	1882	—
200 " " " I 1b " " " "	1,189	1882	14. Sept. 1882
300 " " " I 1c " " " "	0,800	1882	—
200 " " " I 1d " " " "	1,160	{ der innere Trakt bis 1883, der äußere Trakt bis 1886 }	7. Okt. 1883
200 " " " I 2a " " " "	1,620		
600 " " " II 1a " " " "	2,200	1882	3. Sept. 1882
400 " " " II 1b " " " "	2,050	1882	22. Aug. 1882
1100 " " " II 2a " " " "	2,540	1883	7. Okt. 1883
<u>3100</u>	<u>12,334</u>		

Die Verschiedenheit in der Bemessung dieser Angaben richtete sich vor allem darnach, ob der Trakt durch innere oder äußere Stadtteile führte. Für die Anlagen im Stadttinnern schrieben die besonderen Linienbedingungen Sätze vor, die mitunter das Fünffache von den für die äußeren Strecken geforderten Sätzen betragen. Durchschnittlich belief sich die Gebühr für 1 km auf 250 Mark. Das Abfindungsquantum für die Benutzung der Albertbrücke betrug 1000 Mark. Als Kautions mußte Parish die Summe von 100 000 Mark bestellen.

Die Eröffnung des Betriebes setzte die Stadtverwaltung entsprechend der Dringlichkeit jeder einzelnen Linie fest; die genaueren Zeitangaben darüber, sowie über die tatsächliche Verkehrsübergabe enthält obige Zusammenstellung. Die überaus pünktliche Einhaltung der Eröffnungsfristen wurde wesentlich dadurch gefördert, daß die Stadtgemeinde gelegentlich der Neuanlage von Straßen bzw. deren Korrekturen den Bahnkörper auf kurze Strecken bereits hergestellt hatte, wofür der Unternehmer die Kosten natürlich zurückerstatten mußte.

¹⁾ Vgl. auch Tabelle No. II.

Auf den kleinen, in jener Zusammenstellung mit dem Datum der wirklichen Eröffnung nicht versehenen Trakten nahm Parish den Betrieb je nach Bedürfnis der weiter oben schon angedeuteten, jetzt notwendigen Umgestaltung in der Führung der Betriebslinien auf.

Die Notwendigkeit derselben ergab sich einmal aus der Errichtung eines zweiten Elbüberganges, der Albertbrücke, und zum andern aus der Möglichkeit gröfserer Zentralisation der Strafsenbahnanlagen infolge der neuen Trakte in den inneren Stadtteilen. Auf die jetzt durchführbare Zentralisation sollte die nicht allein der besseren Übersicht wegen gewählte Anordnung der zuletzt genehmigten Projekte¹⁾ schon hinweisen.

Die Umgestaltung der Betriebslinien erhielt jedoch durch die Einführung des Linientarifes noch ein weiteres Ziel. Da nämlich diese neue Tarifierung unter sonst gleichen Voraussetzungen ihren besten finanziellen Erfolg auf kurzen Betriebslinien erreichte, mußte jede Änderung der Linienführung stets so erfolgen, daß sich möglichst geradlinige Strecken ergaben. Deshalb zog Parish zunächst einzelne Teile der unregelmäßig verlaufenden Blasewitz—Plauener Linie²⁾ ein, indem er mit der Eröffnung der Radiallinie Plauen—Postplatz den Betrieb zwischen dem Dorfe Plauen und dem Böhmischem Bahnhofe gänzlich einstellte und den Blasewitzer Trakt der alten Kontinentallinie von der Elias- und Pillnitzer Strafsen auf die Sachsenallee und den Sachsenplatz verlegte und sie durch die neugebaute Marschallstrafsen³⁾ wieder auf ihren alten Weg in die Amalienstrafsen führte. Dadurch wurden die Strafsenbahnanlagen der Eliasstrafsen (520 m) und die vom Plauenschen Platze durch die Chemnitzer Strafsen bis zur „An der Falkenbrücke“ (500 m) aus dem Betriebe ausgeschaltet.

Mit der Einziehung der Linie Plauen—Böhmischer Bahnhof wurde der Trakt durch die Wiener und Ammonstrafsen frei; diesen benutzte Parish mit zur Herstellung der Verbindung

¹⁾ Vgl. S. 67 ff.

²⁾ Vgl. S. 37.

³⁾ Auf Grund dieses Zugeständnisses erlangte die Stadtverwaltung die durch einen besonderen Vertrag vom 15. Dezember 1887 geregelte Unterwerfung der Linie Blasewitz—Plauen unter die allgemeinen Bedingungen und damit die Aufhebung der rechtlichen Sonderbehandlung der alten Continentallinie. Die Kilometergebühren wurden für 1 km. auf 525 Mark, im ganzen also auf 4025 Mark festgesetzt.

Böhmischer Bahnhof—Postplatz—Arsenal. Weiter schuf er die Verbindung Georgplatz—Neustädter Bahnhöfe, und zwar dadurch, daß er den Seitenstrang der Pieschener Linie¹⁾ (vom Ausgange der Kaiserstraße durch die Antonstraße zu den Bahnhöfen) unter Verwendung der Hauptlinie (Pieschener) in Verbindung setzte mit der neugebauten Strecke Augustusbrücke—Georgplatz²⁾.

Schließlich gelang es ihm noch, durch Benutzung der Blasewitzer Linie vom Sachsenplatze bis zum Böhmischen Bahnhöfe unter Hinzunahme der neuangelegten Anfangsstrecke Kurfürstenstraße—Albertbrücke—Sachsenplatz und der gleichfalls neuen Schlufsstrecke Böhmischer Bahnhof—Reichenbachstraße neben der Arsenallinie eine zweite Nord-Südverbindung herzustellen: Bautzner Straße—Albertbrücke—Georgplatz—Reichsstraße.

Wie vorteilhaft Parish die Streckenlänge weiterhin auszunützen verstand, geht aus nachfolgender Zusammenstellung hervor. Nach dem Fahrplane vom 7. Oktober 1883 waren folgende Linien in Betrieb gesetzt:

Blasewitz—Böhmischer Bahnhof	7,197 km
Plauen—Postplatz	2,995 „
Löbtau—Postplatz	2,608 „
Waldschlößchen—Postplatz	4,025 „
Arsenal—Böhmischer Bahnhof	5,023 „
Georgplatz—Neustädter Bahnhof	2,673 „
Pieschen—Postplatz	3,462 „
Bautzner Straße (später Alaunplatz)— Albertbrücke—Georgplatz	4,347 „
Strehlen—Neumarkt (später Albertplatz)	4,025 „
Striesen—Schäferstraße (durch die Kreuz- straße)	6,102 „
	42,457 km

Dieser Betriebslänge entsprach eine Streckenlänge von 29,450 km, und zwar in der

1) Vgl. S. 68, II 1 a

2) Vgl. S. 68, II 1 b.

ersten Bauperiode (Blasewitz—Plauen) . . . 9,897 km
und in der zweiten:

a) Konzession vom 26. Mai 1880	1,520 km	
b) Konzession vom 17. Juni 1881	7,409 „	
c) Konzession vom 27. April 1882	12,334 „	21,263 „
		Sa. 31,160 km

Davon sind jedoch in Abrechnung zu bringen 1,620 „ ,
welche erst bis 1890 gebaut und in Betrieb gesetzt
zu werden brauchten¹⁾.

Gesamte Streckenlänge 29,540 km.

Zur richtigen Beurteilung des Nachfolgenden sei vorausgeschickt, daß man unter „Betriebslänge“ allgemein die mit Gleisen belegte Straßsenlänge, soweit sie dem öffentlichen Verkehre dient, versteht, also ohne Zufahrt- usw. Gleise, wobei es gleichgültig ist, ob die Gleise einfach oder doppelt liegen. Hiernach werden also diejenigen Strecken, auf denen zwei oder mehrere Linien verkehren, doppelt oder mehrfach zu rechnen sein, was bei der Feststellung der „Streckenlänge“ nicht der Fall ist. Die „Gleislänge“ dagegen umfaßt alle im Boden liegenden Gleise, also auch Gleiswechsel, Doppelgleise usw.

Die Streckenlänge verhielt sich hiernach zur Betriebslänge wie 100:125. Damit erreichte der Ausnutzungskoeffizient einen beachtenswerten Höhepunkt. Durch die Tätigkeit der zweiten Bauperiode (1872 bis 1889) und vor allem durch die vortreffliche Umgestaltung der Betriebslinien gelangte Dresden in den Besitz eines rationell angelegten Straßsenbahnnetzes, das die inneren und äußeren Stadtteile und besonders die nähere Umgebung äußerst gleichmäÙig erschloß. Nach den vier Hauptrichtungen führten je zwei Linien; außerdem war die nordwestliche und südöstliche Zone noch durch je eine besondere Linie mit dem Stadtzentrum verbunden. So fanden die anfänglich erfolglosen Verhandlungen der zweiten Bauperiode schließlicly doch einen sowohl für die Stadtgemeinde, als auch für den Unternehmer vorteilhaften Abschluß.

Damit ging gleichzeitig auch der erste Abschnitt der ersten Betriebsperiode, die Zeit des monopolistischen Betriebs durch

¹⁾ Vgl die Zusammenstellung auf S. 68, Linie I, 2 a.

eine Gesellschaft, ihrem Ende entgegen. Zwar nahm die bereits am 6. Mai 1879 in London gegründete „Tramways Company of Germany, Limited“ ihre Tätigkeit in Dresden offiziell erst im Jahre 1886 auf; jedoch war die Übertragung der Berechtigung aus den zwischen der Stadtgemeinde und zwischen Parish abgeschlossenen Verträgen nur noch ein formeller Akt, da der Bau, sowie der Betrieb der Dresdner Straßenbahn mit Ausschluß der alten Blasewitz—Plauener Linie von Anfang an für Rechnung und Gefahr jener Gesellschaft unter der Leitung des Ingenieurs Parish erfolgte. Der Ausschluß der Continentallinie beeinträchtigte indes den monopolistischen Betrieb während der Zeit von 1871 bis 1889 nicht im mindesten; denn die Inhaberin der Blasewitz—Plauener Linie betrieb diese bis zum 18. Juli 1879 zwar selbst, verpachtete sie dann aber auf Grund eines Vertrages vom 9. Juni 1879 an Parish gegen eine feste Rente¹⁾. Das Pachtverhältnis änderte sich später nur insofern, als an Stelle Parish' 1880 die weiter oben genannte englische Aktiengesellschaft trat. Durch diese Vorgänge blieb also das Prinzip des monopolistischen Betriebes von 1871 bis 1889 vollständig gewahrt.

Am Schlusse der zweiten Bauperiode waren insgesamt 43,640 km in Betrieb genommen. Sie entsprachen einer Streckenlänge von 35,088 km.

Zweite Periode: 1890 bis zur Gegenwart.

Die Zeit des Konkurrenzbetriebes durch zwei Gesellschaften.

(Dritte Bauperiode.)

A. Ausschließlicher Pferdebahnbetrieb 1890/93.

Zum Zwecke größerer Weiträumigkeit einzelner enggebauter Teile der inneren Stadt wurden Ende der achtziger Jahre umfangreiche Straßenkorrekturen durchgeführt. Die Erweiterung der schmalen, für Straßenbahnanlagen ganz unge-

¹⁾ Vgl. den Geschäftsbericht der Continental-Pferde-Eisenbahn A.-G. von 1879 und 1880.

eigneten alten Badergasse zur neuen, breiten König Johannstraße (Verbindung des Altmarktes mit dem Pirnaischen Platze), der vollständige Ausbau der schon seit langer Zeit geplanten Ringstraße¹⁾ (Anlage der Johannes- und Friedrichsallee im Süden und der Maximilians- und Moritzallee im Osten des Stadtzentrums), der unmittelbare Zusammenhang dieser Ringstraße mit der neuen Carolabrücke, weiter die Verbindung der Carolabrücke mit dem inmitten der Neustadt gelegenen Albertplatze durch die breite, neu angelegte König Albertstraße, endlich der Durchbruch vom Johannisplatze nach dem Großen Garten (Johann Georgenallee) und nicht zuletzt der Bau von Markthallen und anderen öffentlichen Gebäuden: kurz die Beseitigung alter verkehrshemmender Schranken und die Errichtung neuer verkehrsfördernder Anlagen wiesen den bisher im Stadtinnern zusammengedrängten Lokalverkehr in ganz neue Bahnen und beeinflussten seine Entwicklung auch in den äußeren Stadtteilen infolge der großen Stadterweiterungen äußerst günstig. In richtiger Erkenntnis der dadurch veränderten Verkehrsbedürfnisse beantragte der Ausschuss für das Straßenbahnwesen folgendes:

„Da im Laufe des nächsten Jahrzehntes neue Straßenzüge eröffnet werden sollen, für welche zum Teil ein bedeutender Verkehr in Aussicht stehe und deren Belegung mit Straßenbahngleisen daher mit Sicherheit zu erwarten sei, und da diese Straßenzüge in Verbindung mit schon bestehenden,

¹⁾ Bereits 1873 projektierte die Stadtverwaltung die Anlage einer Ringstraße, welche zur Verkehrsentlastung der zentralen Teile bestimmt war. Sie sollte die innere Stadt in einer Breite von 40 bis 50 m umschließen und mit Gartenanlagen versehen werden. Die Ausführung jenes Projektes hätte die rationelle Anlage des Dresdner Straßenbahnnetzes ungemein erleichtert, da von der Ringbahn alle neuen Linien gleichmäßig ausstrahlen konnten, ohne deren Zentralisation wie jetzt auf einige wenige Plätze zu beschränken. Unbegreiflicherweise war aber das Ministerium des Innern aus sanitären Gründen dagegen. In Rücksicht auf jenes Ringstraßenprojekt mußte sich Etlinger und später Parish verpflichten (siehe § 9 des Zusatzprotokolles zum Verträge vom 27. April 1882), binnen zwei Jahren eine Ringbahn: Postplatz—Marienstraße—Neue Ringstraße—Terrassenufer—Schloßplatz—Postplatz zu errichten. Da aber die Königliche Polizeidirektion die Schließung des Ringes wegen der schon damals überaus starken Inanspruchnahme der räumlich beschränkten stadtseitigen Auffahrtsrampe zur Augustusbrücke aus verkehrspolizeilichen Rücksichten nicht erlaubte, wurde Parish von dieser Verpflichtung befreit. Vgl. den Bericht der Stadtverordneten-sitzung vom 21. Januar 1874.

aber noch nicht mit Strafsenbahnen befahrenen Strafsen voraussichtlich genug Verkehr haben werden, um einer zweiten Gesellschaft ein lohnendes Feld der Tätigkeit bieten zu können, so habe der Ausschufs für das Strafsenbahnwesen vorgeschlagen, neue Bedingungen aufzustellen, um die Erteilung der Genehmigung zur Anlage und zum Betriebe von Strafsenbahnen vorzubereiten und einzuleiten“¹⁾.

Die beiden städtischen Kollegien erhoben jenen Antrag zum Beschlufs, fügten aber ausdrücklich hinzu, dafs die alte Gesellschaft (Tramways Company) nur dann als Mitbewerberin auftreten könne, wenn sie ihren Sitz von London nach Dresden verlegte²⁾. Einzelkonzessionen sollten ihr von jetzt ab nicht mehr erteilt werden³⁾.

Damit wurde eine neue Phase in der Entwicklung des Dresdner Strafsenbahnwesens eingeleitet. Schon am 23. November 1887 trat der Rat mit den neuen Bedingungen an die alte Gesellschaft heran und forderte:

1. Die Fortführung der Linie durch die Grunaer Strafsse bis nach Gruna oder durch die Diagonalstrafsse (jetzige Kanallettostrafsse) zum Fürstenplatz;

2. den Bau einer Linie von den Neustädter Bahnhöfen durch die Antonstrafsse zum Albertplatz, weiter durch die neu zu erbauende König Albertstrafsse über die Carolabrücke in die Ringstrafsse zum Postplatz. Schienen und Schwellen sind bei den neu anzulegenden Strafsen und der Brücke gleich mit der Herstellung des Strafsenkörpers einzulegen;

3. eine regelmäfsige Verbindung nach dem Johannesfriedhof;

4. dafs rücksichtlich aller der Gesellschaft genehmigten und noch zu genehmigenden bezw. von ihr pachtweise betriebenen Linien an Stelle der Kilometergebühr der Stadtgemeinde alljährlich ein bestimmter, nach denselben Grundsätzen wie bei der Berliner Grofsen Pferdeisenbahn Aktien-Gesellschaft zu bemessender Anteil am Bruttogewinn zu gewähren sei⁴⁾;

¹⁾ Vgl. den Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 21. Mai 1885.

²⁾ Die Erfüllung dieser Forderung war nach einer Erklärung der Direktion nur möglich, wenn sich die Gesellschaft ganz auflöste.

³⁾ Vgl. die entsprechenden Ratsbeschlüsse vom April 1885 und 1886 und den Stadtverordnetenbeschlufs vom 21. Mai 1885.

⁴⁾ Vgl. § 13, 2 der allgemeinen Bedingungen vom 19. Juli 1889 und § 8 der allgemeinen Bedingungen von 1879.

5. daß auf Verlangen des Rates gegen zu vereinbarende Sätze des Nachts Leichentransporte nach dem Johannesfriedhof eingerichtet werden müßten;

6. die Benutzung der Straßenbahngleise zur Nachtzeit der Stadt zur Abfuhr der Straßenreinigungsprodukte unentgeltlich zu gestatten;

7. das Hermannsche Haus, welches in den Zug der Grunaer Straße einspringt, auf eigene Kosten zu beseitigen und das dadurch gewonnene Straßenareal der Stadt unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;

8. die Pachtlinie Blasewitz—Dresden—Plauen den allgemeinen Bedingungen zu unterwerfen;

9. die Aufhebung des Sonntagszuschlags;

10. die Abgabe von Umsteigebillets auch an Sonn- und Feiertagen und

11. die Einführung des Zehnpfennigtarifs für einzelne noch zu vereinbarende Strecken.

Da sich die Stellung der Tramways Company gegenüber dieser Bedingung summarisch nicht bestimmen läßt, soll die folgende Gruppierung einen übersichtlichen Einblick verschaffen:

Die Forderungen unter 1, 2 und 6 wurden von der Gesellschaft bedingungslos, dagegen die unter 4, 7, 9, 10 und 11 bedingt angenommen, 3 und 5 dagegen gänzlich abgelehnt.

Für die Bedingung unter 8 konnte die Gesellschaft als Pächterin der sogenannten Continentallinie keine bindende Erklärung abgeben, da die Continentalgesellschaft in Berlin noch Eigentümerin derselben war. Die Beteiligung am Bruttogewinn wollte sie anfänglich nur für die neuen Linien zugestehen; doch erklärte sie sich später bereit, vom 1. Januar 1896 die in § 13 der allgemeinen Bestimmungen (neue Fassung) festgesetzte Beteiligung der Stadtgemeinde am Bruttogewinn auch rücksichtlich der schon bestehenden Linien anzuerkennen. Ob dieser Einwilligung verlangte die Gesellschaft aber die Aufhebung der vertragsmäßigen Brückenzollabfindungsbeträge. Für die Korrektur der Grunaer Straße (sub 7) stellte sie eine Beitragszahlung in Aussicht. Die Ablehnung der Forderung unter 3 und 5 begründete sie damit, daß die probeweise Verbindung mit dem Johannesfriedhof mangels eines öffentlichen Bedürfnisses ein negatives Resultat ergeben habe.

Der unter 9 und 10 geforderten Reform des Tarifwesens glaubte die Gesellschaft nur dann zustimmen zu können, wenn die Stadtverwaltung die erhebliche Schädigung des Unternehmens infolge jener Reform durch gewisse Zugeständnisse ihrerseits wieder auszugleichen geneigt sei. Da die bedingungslose Annahme obiger Forderungen die Jahreseinnahmen der Gesellschaft um 70 000 Mark (Aufhebung des Sonntagszuschlages allein 60 000 Mark) verminderten, verknüpfte sie mit ihrer nachträglichen Einwilligung folgenden Gegenvorschlag: auf allen Linien von 4 km und darüber sollte der Fahrpreis von 15 Pfennigen auf 20 Pfennige erhöht werden. Um eine Einigung über diesen Gegenstand schnell und sicher zu erreichen, schlug die Gesellschaft die Einführung von sechs Zehnpfennigtouren vor, die aber nach Meinung der Stadtverwaltung mit nur einer Ausnahme wenig befahrene Endstrecken waren. Außerdem verlangte sie in Ansehung dieser Forderungen, daß die Konzession der alten Linien auf dieselbe Zeit verlängert würde, welche für die neuen Linien in Aussicht genommen war, nämlich bis 19. Juli 1939. Während der späteren Verhandlungen wollte sie sich indes schon mit einer achtjährigen Verlängerung bescheiden. Die Stadtgemeinde sollte zwar infolge dieser nur achtjährigen Konzessionsverlängerung durch ihre Beteiligung am Bruttogewinn scheinbar recht verlockende Aussichten haben, da derselbe nach einer von der Direktion aufgestellten tabellarischen Übersicht der Betriebseinnahmen unter der Annahme der bisherigen fünfprozentigen Steigerung mit 78 800 000 Mark und unter Voraussetzung einer nur dreiprozentigen Steigerung auf die gleiche Zeit (1922 bis 1930) mit 42 500 000 Mark berechnet worden war. Sie hatte damit aber auch indirekt ihren eigenen Vorteil ermittelt¹⁾.

Die im vorigen präzierte Stellung der Tramways Company gegenüber den Forderungen der Stadtgemeinde war erst das Ergebnis längerer Verhandlungen²⁾. Es ist begreiflich, daß sie anfänglich ihre Erwerbsinteressen und die durch den monopolistischen Betrieb herausgebildeten Vorteile nicht so ohne weiteres preisgeben wollte. Doch hielt sie es erst im weiteren

¹⁾ Vgl. Druckschriften der städtischen Kollegien, die Erteilung einer weiteren Gesamtgenehmigung zur Anlage und zum Betriebe von Straßeneisenbahnen in Dresden betreffend. No. 5, 1889.

²⁾ Vgl. die Antwortschreiben der Direktion der Tramways Company an den Stadtrat. Die Straßeneisenbahnfrage in Dresden. S. 19 ff.

Verlaufe der Verhandlungen für angezeigt, die Forderungen der Stadtgemeinde wenigstens im Prinzip anzunehmen. Das Antwortschreiben der Direktion vom 14. Juni 1888, welches die äufsersten Zugeständnisse der Tramways Company enthält, schließt deshalb wie folgt: „— — daß wir mit Ausnahme der Punkte 3 und 5, welche im ganzen wohl nicht als wesentliche bezeichnet werden können, sämtlichen anderen Punkten mit nur wenig modifizierten Gegenvorschlägen zugestimmt haben, woraus der geehrte Rat die Ernsthaftigkeit unserer Bewerbung zu ersehen die Güte haben wird¹⁾), wobei wir nicht unterlassen, hinzuzufügen, daß wir für die Erlangung neuer Konzessionen bei dieser Zustimmung unsererseits dem Dresdner Publikum Vorteile offeriert haben, die kein Mitbewerber anzubieten und zu leisten imstande ist²⁾ —.“ Daraufhin glaubte sie, redlich bestrebt gewesen zu sein, „die Angelegenheit nicht vom einseitigen Standpunkt einer Erwerbsgesellschaft aus betrieben“, sondern zugleich die allgemeinen Interessen der gesamten Einwohnerschaft Dresdens berücksichtigt zu haben³⁾.

Der Rat indes hielt seine gemeinwirtschaftlichen Zwecken jetzt mehr als früher dienenden Bedingungen vollkommen aufrecht und beschloß am 5. März 1889, die Konzession neuer Linien nicht an die alte Gesellschaft, sondern an ein neues Konsortium zu vergeben, das seine Forderungen unverändert anzunehmen erklärt hatte. Die letzte Veranlassung zu diesem Beschlusse war ferner auch der Umstand, daß die seinerzeit zur Bedingung gestellte Umwandlung der englischen Gesellschaft in eine deutsche mit dem Hauptsitze in Dresden noch nicht erfolgt war. Obgleich daraufhin die drei englischen Direktoren der Tramways Company ihr Amt sofort niederlegten, konnte an dem Beschlusse nichts mehr geändert werden. Selbst die in letzter Stunde abgegebene Erklärung der alten Gesellschaft, alle die von dem neuen Konsortium projektierten Linien — mit Ausnahme der Konkurrenzlinien — auszuführen, hatte nicht den beabsichtigten Erfolg⁴⁾.

1) Der Rat zweifelte nämlich daran.

2) Vgl. die Strafsenbahnfrage in Dresden S. 35.

3) Vgl. die Strafsenbahnfrage in Dresden S. 13.

4) Auch die zu allerletzt als Abfindungssumme gemeinte, offiziell aber zur Verbreiterung der Wilsdruffer Strafsen bestimmte Hergabe von 200 000 Mark seitens der Tramways Company konnte die Stadtverwaltung in ihren Beschlüssen nicht mehr irreleiten.

Auf Grund dieses letzten Zugeständnisses geht zweifellos hervor, daß die Tramways Company ihre privatwirtschaftlichen Erwerbsinteressen bisher mehr im Auge hatte als die gemeinwirtschaftlichen Interessen der Stadt. Als reine Erwerbsgesellschaft mußte ihre Politik auch auf die Bevorzugung eigener Interessen gerichtet sein. Ob sie aber nicht gerade in diesem Falle von ihren eigennützligen Grundsätzen doch hätte abweichen sollen, ist angesichts der erfreulichen Entwicklung der neuen Deutschen Straßenbahngesellschaft, die innerhalb bereits bestehender Linien ein selbständiges und vor allem auch rentables Straßenbahnnetz auszubauen imstande war, eine Frage, die bejaht werden muß. Was die neue Gesellschaft sich zumutete, mußte die alte erst recht, ja in noch höherem Maße tun können, weil eine viel größere Einheitlichkeit in der Anlage und Durchführung des Betriebes möglich war. Die von dem neuen Konkurrenzunternehmen geplanten Linien waren folgende:

1. Postplatz—Wilsdruffer Straße—König Johannstraße—Grunaer Straße—Fürstenplatz, von da entweder nach Blasewitz zum Schillerplatz oder durch die Nordhälfte der Fürstenstraße nach Striesen. (Postplatz—Lennéstraße berechtigt, aber nicht die weitere Fortsetzung, da der Osten schon hinreichend erschlossen ist)¹⁾.

2. Postplatz—Ostraallee—Marienbrücke—Kaiser Wilhelmplatz—Kaiserstraße—Bahnhöfe. (Ostraallee—Friedrichstadt anerkannt, aber die Fortsetzung über die Marienbrücke unnötig und unmöglich.)

3. Abzweigend von Linie 2 bei der Marienstraße, Viaduktstraße—Ammonstraße—Plauenscher Platz—Böhmischer Bahnhof—Wiener Straße—Lennéstraße—Eliasplatz (zur Zeit kein Bedürfnis).

4. Postplatz—Marienstraße—Ringstraße—vierte Elbbrücke—König Albertplatz—Neustädter Bahnhöfe. (Anerkannt, kann aber erst nach Fertigstellung der vierten Elbbrücke, also in sieben Jahren, in Frage kommen.)

¹⁾ Die jeder Linie in Klammern beigefügte, aphoristisch wiedergegebene Kritik übte die Verwaltung der Tramways Company, um mit der Ablehnung der neuen Konzessionsbedingungen gleichzeitig den Verlust ihrer bisherigen Monopolstellung zu rechtfertigen. (Siehe die Straßenbahnfrage in Dresden S. 5 ff.)

5. Postplatz—Marienstraße—Dippoldiswaldaer Platz—Große Plauensche Straße—Bergstraße bis zur Kreuzung mit der Reichenbachstraße (kein Bedürfnis, zudem Konkurrenzlinie).

6. Güntzplatz über die Ring- und Waisenhausstraße, durch die Victoria-, Lüttichau-, Sidonien-, Wiener- und Goethestraße über die Gleise der Staatsbahn bis Reichenbachstraße (Konkurrenzlinie zu der Linie in der Prager Straße).

7. Neumarkt—Moritzstraße über Johannesstraße, Johannesplatz zur Lennéstraße (zu kurz [nur 1 km] und Konkurrenzlinie zur projektierten Anlage durch die Grunaer Straße).

8. Anschließend an die unter 4 genannte Linie, bei der Kreuzung mit der Zeughausstraße, durch diese auf der neu zu erbauenden Straße entlang des Albertinums und der neuen Kunstakademie—Neumarkt (wie bei 7, nur 500 m lang).

9. Schloßplatz, Terrassenufer, Sachsenplatz, Lothringer-, Blumen-, Pfotenhauerstraße zur Emser Allee (nicht hochwasserfrei, verkehrspolizeiliche Bedenken schwerster Art an der Augustusbrücke, anerkannt bis zum Tatzberge).

10. Künftige Neustädter Hochuferstraße von der Augustusbrücke bis Loschwitz (kein Bedürfnis, da noch nicht einmal das Erfordernis einer Straßenanlage anerkannt wird).

11. Kaiser Wilhelmplatz—Königstraße—Albertplatz (kein Bedürfnis, zu kurz).

12. Abzweigend von der Linie unter 4 am Albertplatz durch die Alaunstraße bis zum Alaunplatz, Bischofsweg, Hechtstraße (Konkurrenzlinie zur Königsbrücker- und Markgrafenstraßenlinie).

13. Neustädter Bahnhöfe—Großenhainer Straße—Wilder Mann (kein Bedürfnis, das Interesse dortiger Grundstücksbesitzer allein kann für so kostspielige Anlage nicht maßgebend sein).

14. Markthallenlinie (anerkannt).

15. Plauenscher Platz—Große Plauensche Straße (siehe Linie 5) —Dippoldiswaldaer Platz

entweder: Waisenhausstraße—Victoriahotel,

oder: Ringstraße—Georgplatz

(zu kurz und andere Linien dienen dem Bedürfnis genügend)¹⁾.

¹⁾ Die neuen Linien waren gleich so geplant, daß sie ein zusammenhängendes, von dem alten unabhängiges Netz über Dresden und seine nächste Umgebung breiten sollten.

„Aus dieser kurzen Betrachtung dürfte ohne weiteres hervorgehen, daß die weit überwiegende Anzahl der projektierten Linien nicht einem wirklichen Verkehrsbedürfnisse entspricht, sondern zu den bereits vorhandenen Fahrgelegenheiten nur noch neue schaffen würde, deren Notwendigkeit vom Standpunkt des öffentlichen Interesses aus nicht anerkannt werden kann¹⁾.

Objektiv konnte dies Urteil selbst bei der besten Absicht — ganz abgesehen davon, daß es von einem Konkurrenzunternehmen aus erfolgte — schon deshalb nicht gefällt werden, weil es einerseits zur Rechtfertigung abwendbarer Konkurrenz den Aktionären und andererseits zur Rechtfertigung unterlassener gemeinwirtschaftlicher Bestrebungen der gesamten Einwohnerschaft Dresdens gegenüber dienen sollte. Die Tramways Company stellte in ihrer Kritik entweder das Verkehrsbedürfnis der meisten Linien in Abrede oder bezeichnete sie als Konkurrenzlinien, deren Bau unnötig sei. Tatsächlich aber hat sich für die überwiegende Mehrzahl der projektierten Strecken ein hinreichendes Bedürfnis ergeben, und der aus den unrentablen Konkurrenzlinien abgeleitete und vorausgesagte wirtschaftliche Ruin der neuen Gesellschaft steht zu deren Entwicklung in greifbarem Widerspruche²⁾.

Gegen die Übertragung der Konzession an eine zweite Gesellschaft ließen sich aber gewisse produktionspolitische Gründe ins Feld führen:

1. Entsprechend den für die Entwicklung eines Unternehmens geltenden privatwirtschaftlichen Grundsätzen soll sich dasselbe von innen heraus entwickeln. Für die planmäßige und einheitliche Anlage weitverzweigter Straßenbahnnetze hat diese Forderung geradezu besondere Bedeutung.

2. Die Entwicklung soll sich ferner dem wachsenden Bedürfnisse anpassen. — Die den Konzessionären zur Ausführung auferlegten Projekte eilten nämlich zunächst dem Bedürfnisse vielfach voraus, doch der nach dem Bedürfnisse geregelte Bau milderte jenen Sprung in der Entwicklung der Dresdner Straßenbahnen etwas.

3. Die alte Gesellschaft konnte endlich die neuen Linien ihren bereits bestehenden rationeller anschließen als

¹⁾ Vgl. die Straßenbahnfrage in Dresden, S. 10.

²⁾ Vgl. S. 14 ff. Claufs, Bericht über den Stand der Dresdner Straßenbahnangelegenheit, erstattet an die Aktionäre der Tramways Company.

das zweite Unternehmen. Damit wäre von vornherein eine gröfsere Einheitlichkeit in der Anlage der gesamten Strafsenbahnanlagen Dresdens möglich gewesen als durch den nachträglichen Zusammenschluß zweier selbständiger Bahnkomplexe.

4. Schliesslich wird die Technik des Betriebes infolge des durch zwei Gesellschaften veranlafsten stärkeren Umsteigeverkehrs schwerfällig. Diesen Nachteilen stehen aber auf der anderen Seite nicht zu unterschätzende Vorteile gegenüber.

1. Vorteile, welche der Konkurrenzbetrieb überhaupt, also unabhängig von der Tramways Company, gewährleistete.

a) Neue Verkehrswege und Verkehrsmittel schaffen zwar nicht immer neuen Verkehr, wirken aber ausnahmslos belebend auf den Gesamtverkehr. Da die von der neuen Gesellschaft geplanten Linien bisher noch nicht erschlossene Gebiete innerhalb und aufserhalb der Stadtgrenze durchzogen, konnten sie auch ihren verkehrsschaffenden Einfluß geltend machen.

b) Durch Konkurrenz wird dem öffentlichen Bedürfnis besser gedient als durch ein Monopol. Die Verringerung der Anlage- und Betriebskosten infolge der durch die Konkurrenz angeregten technischen Fortschritte ermöglichte eine Herabsetzung der Tarife, zumal die neue Gesellschaft die Einführung des Zonentarifes unter Zugrundelegung der Zehnpfennigtaxe versprochen hatte¹⁾. Hierin liegt die grofse Bedeutung des Konkurrenzbetriebes der Dresdner Strafsenbahnen. Durch die wohlerwogene Zulassung desselben hatte sich die Stadtgemeinde ein wirksames Mittel für die Fahrpreisermäßigung verschafft und sich damit gleichzeitig einen erheblichen Einfluß auf die Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Bedeutung der Strafsenbahnen für Dresden auf alle Zeiten gesichert, ohne dafs sie an Gegenleistungen gebunden war.

2. Vorteile, welche der Konkurrenzbetrieb im Zusammenhange mit der Fundation und Organisation der Tramways Company gewährleistete.

a) Die alte Gesellschaft arbeitete mit einem unverhältnismäfsig hohen Betriebskapital, da sie die von

¹⁾ Vgl. Sitzungsbericht der Stadtverordneten vom 28. März 1889.

Parish in Dresden und Hannover erworbenen Konzessionen weit über deren reellen Wert übernommen hatte. Hiernach mußte ihr Unternehmen vorwiegend nach rein privatwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet werden.

b) „Die alte Gesellschaft war finanziell nicht in der Lage, gleich niedrige Taxen und wenig rentable Linien zu ertragen wie das neue Konsortium, weil durch den Zwischenverdienst der englischen Unternehmer das Grundkapital ganz erheblich über den wirklichen Herstellungsaufwand belastet worden war¹⁾.

Da hiernach der Konkurrenzbetrieb im Gegensatze zu dem bisherigen Monopolbetriebe die Erfüllung der auf die Tarifiermäsigung einerseits und Vermehrung der Strafsenbahnlinien andererseits gerichteten und berechtigten Wünsche der Einwohnerschaft Dresdens sicher verbürgte, steht über allen Zweifeln erhaben, daß die fernere Entwicklung des Dresdner Strafsenbahnwesens nunmehr auf der Basis größerer Gemeinwirtschaftlichkeit als bisher verlaufen mußte. Eine weitere Abwägung der Vor- und Nachteile erübrigt sich somit.

Als weiterer Erfolg der gemeinwirtschaftlichen Bestrebungen seitens der Stadtverwaltung verdient die im Hinblick auf die geplanten Anlagen vorgenommene Neuregelung der allgemeinen Bedingungen vom 17. Juli 1889 genannt zu werden. Alle Veränderungen und Neuerungen derselben zielen ausnahmslos auf eine Wahrung der öffentlichen Interessen ab. Besondere Bedeutung haben zunächst die Bestimmungen, welche eine stärkere Heranziehung der Strafsenbahnen zu Gunsten der städtischen Finanzen fordern.

Die Beteiligung der Stadt an den jährlichen Bruttoeinnahmen wurde bereits im Jahre 1887 als Bedingung für die Erteilung weiterer Konzessionen aufgestellt²⁾.

Die Berechtigung dieser Forderung liegt darin begründet, daß die Stadtgemeinde für die Hergabe des für die Strafsenbahnanlagen erforderlichen öffentlichen Areals nicht nur mit einem Fixum (Kilometergebühr), sondern mit einem verhältnismäßigen Anteil an dem Bruttogewinne der Strafsenbahngesellschaften abgefunden werde, da die Steigerung des Lokalverkehrs und die daraus resultierende höhere Prosperität weniger von den

¹⁾ Vgl. Sitzungsbericht der Stadtverordneten vom 28. März 1889.

²⁾ Vgl. Punkt 4 jener Bedingungen auf S. 75.

Unternehmern, als vielmehr von der Entwicklung der Stadtgemeinde, also der Allgemeinheit, abhängt.

Die Zahlung dieser Abgaben erfolgt auf Grund eines Buchauszuges, dessen Richtigkeit die Direktion zu bescheinigen hat. Damit nun die Stadtgemeinde bei einer etwaigen Unrentabilität der Gesellschaften für die Benutzung ihres Areals durch dieselben nicht leer ausgeht, hat sie ein Minimum der Abgaben dergestalt fixiert, daß die festgesetzten Kilometergelder stets dann zu zahlen sind, wenn die Beteiligung am Bruttogewinne weniger als das Minimum betragen sollte¹⁾.

Einen vermögensrechtlichen Vorteil von großer Bedeutung sicherte sich die Stadtverwaltung durch eine Änderung der Bestimmungen hinsichtlich der Übernahme der Straßenbahnen in eigene Regie. Nachdem auch die Continentallinie den allgemeinen Bedingungen unterstellt wurde, beträgt nunmehr die Konzessionsdauer **aller**²⁾ Linien 50 Jahre. Nach Ablauf derselben hat der Rat das Recht, die Bahn samt ihren Betriebseinrichtungen nach einem zu vereinbarenden Schätzwerte als städtisches Eigentum zu erklären. Bei der Feststellung dieses Entgeltes sind die Grundstücke, Betriebsgebäude und Wartehallen nach dem Zeit-, die Gleisanlage aber, sowie das sonstige tote und lebende Inventar nach dem Anschaffungswerte, abzüglich der durch den Gebrauch bereits eingetretenen Wertverminderung, zu übernehmen³⁾. Nach den allgemeinen Bedingungen vom 24. Juni 1879 war für die Gleisanlagen usw. der den Unternehmern voraussichtlich eine höhere Liquidationsrate zuführende Zeitwert maßgebend. Der dadurch erreichte kommunale Vorteil wird um so größer sein, je mehr mit der steigenden Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Kaufkraft des Geldes zurück- und der Wert der in Frage stehenden Anlagen (durch Steigerung der Rohmaterialpreise und der Arbeitslöhne) in die Höhe geht. Da aber die Genehmigungsdauer der bis zum Jahre 1889 errichteten, jetzt im Besitze der Dresdner Straßenbahngesellschaft befindlichen Linien mit dem 30. Oktober 1921 abläuft, hat sich der Rat für diesen Termin das Kündigungsrecht

1) Vgl. § 13 der allgemeinen Bedingungen vom 19. Juli 1889.

2) Mit Ausnahme eines Teiles der Laubegaster Linie (18. November 1923) und der neuerbauten Bühlauer Außenbahn (21. September 1939).

3) Vgl. §§ 14 und 18 der allgemeinen Bedingungen vom 19. Juli 1889.

der gesamten Dresdner Strafsenbahnanlagen vorbehalten. Jedoch muß er dieselben dann zum Zeitwerte erstehen und zwar mit Einschluß der jener Gesellschaft gehörigen Anlagen, deren Konzessionsdauer an diesem Tage abläuft. Dieses Zugeständnis mußte der Stadtrat der Aktiengesellschaft Dresdner Strafsenbahn billigerweise einräumen, da deren sämtliche Linien mit Ausnahme der Continentallinie sonst auf nur 40 bzw. 39 Jahre genehmigt gewesen wären¹⁾. Dafür mußte sie aber später (1895) ihr günstiges Rechtsverhältnis auf Grund der allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1879 aufgeben und sich auch den schwereren Bedingungen der Neufassung von 1889 unter Preisgabe aller ihrer bisherigen Vorteile gegenüber der Deutschen Gesellschaft unterwerfen.

Zuletzt verschaffte sich der Rat auch noch eine unmittelbare Einwirkung auf die Gestaltung der Tarife, indem er eine Herabsetzung derselben anzuordnen befugt ist, wenn das Unternehmen in dem Zeitraume von zehn Jahren, für welchen die Genehmigung der Fahrpläne und Fahrpreise von nun ab jedesmal erteilt werden sollte, eine Durchschnittsrente von wenigstens sechs Prozent erzielt hat²⁾.

Die gemeinwirtschaftliche Bedeutung der in diesem Abschnitt folgenden neuen Forderungen der allgemeinen Bedingungen liegt vorwiegend in der Verwendung der Strafsenbahnanlagen zu städtischen Zwecken. Die Bestimmungen über die Vorbereitungen und Veränderungen an den Strafsen wurden dahin ergänzt, daß „die Neuherstellungen von Entwässerungsanlagen zur Ableitung der durch die Schienennuten zusammengeleiteten Tagewässer“ nach Vorschrift des Rates auf Kosten des Unternehmers zu bewirken sind³⁾. Weiter sicherte sich der Rat die unentgeltliche Benutzung der

¹⁾ Vgl. § 7a des Vertrages mit der Aktiengesellschaft Dresdner Strafsenbahn über die Genehmigung zu elektrischem Betriebe auf einigen Linien vom 11. Dezember 1894 (No. 23), welcher ihr dies Recht ausdrücklich zusichert unter Sistierung des § 41, 1 der allgemeinen Bedingungen vom 19. Juli 1889.

²⁾ Vgl. § 7 Absatz 6 der allgemeinen Bedingungen von 1889. Im Vergleich zu den früheren Bestimmungen bedeutete diese Maßnahme einen beachtenswerten Fortschritt in der Einwirkung auf die Tarifierung. Da aber die zehnjährige Befristung angesichts der technischen Errungenschaften auf dem Gebiete des lokalen Verkehrs viel zu lang bemessen war, hat die obige Befugnis wenig praktische Bedeutung erlangt.

³⁾ Vgl. § 3, 6 der allgemeinen Bedingungen vom 19. Juli 1889.

Bahngleise zur Abfuhr von Strafsenkehricht und sonstigen Abgängen durch städtische Bedienstete und Wagen. Sowohl dieses, als auch das Recht zur Beförderung von Leichen (aber nicht nur allein nach dem Johannesfriedhofe, vgl. No. 5 der Bedingungen vom Jahre 1887) sind beachtenswerte Zugeständnisse. Ferner mußten die Unternehmer auf jedwede Regressansprüche verzichten, welche sie etwa „aus Undichtheiten, Springen oder Brechen der städtischen Rohrleitungen“ geltend machen konnten. Schliesslich wurde die Mitbenutzung der Gleisanlagen durch eine andere Gesellschaft auf eine grössere Strecke (600 m) als bisher (400 m) festgesetzt¹⁾.

Wie seinerzeit die allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1879 für eine grössere Anzahl neuer Linien (zweite Bauperiode) wirksam werden sollten, so jetzt auch die neue Fassung derselben vom 19. Juli 1889. Denn noch am gleichen Tage wurde der Vertrag über die Projekte der dritten Bauperiode zwischen dem Rate und den neuen Konzessionären abgeschlossen. Bereits an früherer Stelle ist gesagt worden, daß die Ausführung dieser Anlagen nicht auf einmal, sondern entsprechend dem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse nach und nach erfolgen sollte. Die Linien wurden deshalb nach ihrer Dringlichkeit auf zwei Bauabschnitte verteilt. Aus der nachfolgenden Anordnung ist demnach gleichzeitig zu ersehen, nach welchen Richtungen sich der Verkehr zunächst weiterentwickelte und welche neuen Linien der innere Stadtverkehr nach Beseitigung der alten verkehrshemmenden Schranken forderte.

Erster Bauabschnitt:

Erste Linie: Grunaer Strafe—Pirnaischer Platz—König Johannstrafe—Altmarkt (Nordseite)—Wilsdruffer Strafe—Postplatz—Ostraallee—Marienbrücke—Kaiser Wilhelmplatz—Kaiserstrafe—Antonstrafe—Neustädter Bahnhöfe—Grofsenhainer Strafe bis zur Stadtgrenze.

Zweite Linie: Bergstrafe—Plauenscher Platz—Grofses Plauensche Strafe—Dippoldiswaldaer Platz—Marienstrafe—Postplatz—Wilsdruffer Strafe—Altmarkt (Nordseite)—König Johannstrafe—Pirnaischer Platz—Moritzallee—Elbberg—Terrassenufer—Albertbrücke—Kurfürstenplatz—Glacisstrafe—Albertplatz—Antonstrafe bis Neustädter Bahnhöfe.

¹⁾ Vgl. § 11, 2 und 3 und § 9 a. a. O.

Dritte Linie: Uhlandstraße — Goethestraße — Wiener Straße — Sidonienstraße — Lüttichaustraße — Struvestraße — Victoriastraße — Friedrichsallee — Johannesallee — Marienstraße — Postplatz — Sophienstraße — Theaterplatz.

Vierte Linie: Böhmischer Bahnhof — Bergstraße — Plauenscher Platz — Große Plauensche Straße — Dippoldiswaldaer Platz — Johannesallee — Friedrichsallee — Maximiliansallee — Pirnaischer Platz — Grunaer Straße — Diagonalstraße — Tolkewitzer Straße — Fürstenplatz — Fürstenstraße — Holbeinstraße bis zur Stadtgrenze mit Striesen.

Zunächst wird auffallen, daß die Führung dieser Linien der in der Aufstellung auf S. 79 ff. angegebenen nicht einmal insoweit entspricht, daß ein gegenseitiger Hinweis möglich ist. Die erste Anordnung erfolgte nämlich mehr in Rücksicht auf den endgültigen Betrieb, während die letzte die Möglichkeit baldiger Anlage und rechtzeitiger Inbetriebnahme, also mehr den vorläufigen Betrieb, berücksichtigen mußte. Außerdem waren einige Straßentrakte für die Anlage von Pferdebahnen überhaupt noch gar nicht hergestellt, andere für diesen Zweck noch nicht genügend vorbereitet¹⁾. Hieraus erklärt sich auch die große Unregelmäßigkeit in dem Verlaufe einzelner Linien. Die ursprünglichen Projekte sind deshalb mit einer einzigen Ausnahme (3) in andere Betriebslinien umgestaltet worden. Die Eröffnung des Betriebes sollte erst innerhalb der Frist von zwei Jahren erfolgen.

Zweiter Bauabschnitt:

1. Von der Kreuzung der Ringstraße mit der Zeughausstraße — vierte Elbbrücke — König Albertstraße — Albertplatz (Anschluß an die Gleise der zweiten Linie des ersten Bauabschnitts).

2. Vom Neustädter Brückenplatz der vierten Elbbrücke — Verlängerung der Melanchthonstraße — Melanchthonstraße — Löwenstraße — Bautzner Straße — Forststraße bis zur Stadtgrenze an der Marienallee (Infanterie-Kaserne).

¹⁾ Gelegentlich des Baues der König Johannstraße waren die Gleise auf dem Altmarkt, der König Johannstraße und dem Pirnaischen Platze allerdings bereits von der Stadtgemeinde eingelegt worden. Die von dieser dafür verlagsweise aufgewendeten Kosten hatte der Unternehmer nebst einer vierprozentigen Verzinsung mit 56898 Mark zurückzuerstatten.

3. Von der Kreuzung der Lennéstraße und der Grunaer Straße—Pirnaische Chaussee bis zur Stadtgrenze mit Gruna.

4. Neumarkt—Moritzstraße—über die Ring- und Johannesstraße—Johannesplatz—Johann Georgenallee bis zur Mittelallee des Großen Gartens.

5. Von der Ostraallee durch die Maxstraße nach der Weißeritz- und Friedrichstraße.

6. Von der Kreuzung der Ostraallee und Marienbrücke durch die Viaduktstraße — deren Verlängerung durch das Gasanstaltsgrundstück (Zentralmarkthalle) — Ammonstraße—Plauenscher Platz—Bergstraße, sodann

a) entweder: Verbindungsstraße nach dem Böhmischem Bahnhofe—Wiener Straße—Gellertstraße,

b) oder: über die Bürgerwiese — Lennéstraße — Grunaer Straße — Kaulbachstraße — Cranachstraße — über den Holbeinplatz (Ostseite)—Schulgutstraße—Ziegelstraße—Lothringer Straße bis Terrassenufer (Anschluss an die zweite Linie des ersten Bauabschnitts).

7. Von der Kreuzung der Ammonstraße mit der Rosenstraße — Rosenstraße — Freiburger Straße bis zur Stadtgrenze (zur Fortsetzung durch den vormaligen fiskalischen Holzhof).

8. (Anschluss an Linie 3 des ersten Bauabschnitts.) Ringstraße—Güntzplatz—erweiterte Weifsegasse—erweiterte Kirchgasse—Neumarkt—neue Kunstakademie — Albertinum — Zeughausstraße (vierte Brücke).

9. Schloßplatz—Terrassenufer—Lothringer Straße—Ziegelstraße—Blumenstraße—Pfothenhauerstraße bis zur Stadtgrenze an der Emser Allee.

10. Künftige Hochuferstraße rechts der Elbe von der Augustusbrücke bis zur Stadtgrenze mit Loschwitz.

11. (Anschluss von Linie 1 des ersten Bauabschnitts.) Von der Kreuzung der Großenhainer Straße mit der Conradstraße—Conradstraße—Hechtstraße bis Buchenstraße.

12. Anschlüsse an die zu erbauenden Markthallen und an im Stadtgebiete etwa zu errichtende Personenbahnhöfe oder Haltestellen, soweit sie nicht in den vorerwähnten Linien schon vorhanden sind und soweit nicht die Rechte der schon bestehenden Straßenbahngesellschaft dem entgegenstehen.

Auch die Baustrecken des zweiten Abschnitts haben einen wenig geradlinigen Verlauf¹⁾. Deshalb ließen sich die Unternehmer vertraglich freie Entschließung über die Verbindung derselben zu Betriebslinien, sowie deren Verschmelzung mit den Linien des ersten Bauabschnitts zusichern. Erleichtert wurde ihnen die Umgestaltung der ursprünglichen Betriebslinien durch die langen Fristen des zweiten Bauabschnitts, welche außerdem zeitlich noch weit auseinanderlagen, da sie an die Fertigstellung einzelner, teils schon im Bau begriffener, teils erst geplanter Verkehrsanlagen und öffentlicher Gebäude gebunden waren. Sie waren dadurch in der günstigen Lage abzuwarten, wie sich der Verkehr auf ihren bereits bestehenden Linien zunächst entwickeln würde und in welche zukünftigen Bahnen er infolge jener Bauten später geleitet sein wollte. So erhielten sie im voraus geeignete, aus dem tatsächlichen Bedürfnisse hervorgegangene Fingerzeige für die Anlage ihrer Betriebslinien.

Obgleich der ungerade und deshalb höheren Betriebsaufwand verursachende Verlauf einzelner in Betrieb genommener Linien (z. B. Theaterplatz—Neumarkt und die Osthälfte der neuen Ringlinie) natürlich nicht ganz beseitigt werden konnte, hat die am 8. November 1889 gegründete Deutsche Straßenbahngesellschaft, welche die Konzession des öfters erwähnten Konsortiums übernahm, ihre Aufgabe in einer das öffentliche Verkehrsbedürfnis befriedigenden Weise gelöst.

Die besonderen Bedingungen²⁾ für die Projekte des zweiten Bauabschnitts setzten die Eröffnungsfristen wie folgt fest:

Die unter 1, 3, 4, 5 und 7 genannten Strecken mußten mit Fertigstellung der neuen Carolabrücke betriebsfähig sein. Die Baufrist war demnach auf ca. sechs Jahre bemessen, da der Bau der Carolabrücke für die Jahre 1893 bis 1895 in Aussicht genommen war. Die Ausführung der Projekte, welche unter 2 und 6 angegeben sind, sollte gleichzeitig mit der Herstellung einzelner Straßen, die dazu notwendig waren, beendet werden. Die

¹⁾ Der in Aussicht genommene Zonentarif verlangte auch nicht unbedingt jene geradlinige Führung der Linien wie die von Parish in der Ära des Linientarifes errichteten Anlagen, abgesehen davon, daß auch die direkten Straßen ins Stadttinnere von der Tramways Company bereits in Anspruch genommen waren.

²⁾ 19. Juli 1889 No. 9.

Gleislegung auf der Melanchthonstraße unterblieb mit Rücksicht darauf, daß für die beabsichtigte Verbindung der entsprechende Teil der Altstädter Terrassenuferlinie gleich vorteilhaft benutzt werden konnte. Die übrigen Strecken mit Ausnahme der unter 9 harren noch ihrer Ausführung und werden auch aller Wahrscheinlichkeit nach noch nicht so bald gebaut werden. Für die Benutzung der Albert- und Carolabrücke mußten die Unternehmer an Stelle des tarifmäßigen Brückenzolles als Abfindung je 1000 Mark zahlen. Für die Erhöhung dieser Pauschalsumme gelten die an früherer Stelle bereits erwähnten Vorschriften. Die Abgaben für die Inanspruchnahme des städtischen Areals wurden gleich anteilig nach dem jeweiligen Bruttogewinne berechnet, so daß die Deutsche Gesellschaft Kilometergelder niemals zu zahlen hatte. Die weiteren Regelungen, welche die besonderen Bedingungen dieser Linien enthalten, entsprechen der sinngemäßen Anwendung der früheren Bestimmungen. Bemerkenswert jedoch ist zweierlei:

1. Der Rat machte auf Vorstellung der neuen Unternehmer den ihm durch den Konkurrenzbetrieb möglichen Einfluß auf die Tramways Company dahin geltend, daß er die Mitbenutzung der neuen Strecken durch diese von der Deutschen Gesellschaft nur dann fordern wollte, wenn die alte Gesellschaft zu gleichen oder ähnlichen Leistungen auf Grund der Gegenseitigkeit sich entsprechend verpflichtete¹⁾.

2. Der Rat traf seit langer Zeit wieder zum ersten Male soziale Maßnahmen und zwar zu Gunsten aller Angestellten²⁾, soweit sie im Bereiche der Deutschen Straßenbahngesellschaft tätig waren. Die Unternehmer mußten sich verpflichten, sich seinen Entschliessungen zu unterwerfen, sofern das Straßenbahnpersonal in einer mit den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Widerstreit tretenden Weise unangemessen ausgenutzt oder ihre Arbeitskraft überanstrengt werde³⁾.

Auf Grund der Neuregelung der allgemeinen, sowie der besonderen Bedingungen nahm die Tätigkeit der dritten

1) Vgl. Punkt VIII der besonderen Bedingungen vom 19. Juli 1889.

2) Mit Ausnahme der kaufmännischen und technischen Beamten. Vgl. S. 48 (Fußnote).

3) Vgl. Punkt VI der besonderen Bedingungen vom 19. Juli 1889 (No. 9, 1889).

Bauperiode ihren Anfang. Bereits am 20. Oktober 1889, also gerade drei Monate nach der Vollziehung jener Bedingungen, wurde mit der Gleislegung auf der Uhlandstraße begonnen. Die Arbeiten konnten derart gefördert werden, daß ca. nach Jahresfrist die Eröffnung von drei Linien erfolgte:

1. Friedrichstraße — Postplatz — Altmarkt — Grunaer Straße — Fürstenstraße (vgl. 1 und 4 des ersten Bauabschnitts) 21. September 1890.

2. Theaterplatz — Uhlandstraße (vgl. 3 des ersten Bauabschnitts) 5. Oktober 1890.

3. Bergstraße — Postplatz — König-Johannstraße — Albertbrücke — Neustädter Bahnhöfe (vgl. 2 des ersten Bauabschnitts) 30. November 1890.

Um jedoch das Publikum im voraus an die neuen Verbindungen zu gewöhnen, hatte die Deutsche Straßenbahngesellschaft zu Anfang des Jahres 1890 auf den gleichen Trakten Omnibuslinien eingerichtet. Da aber die Ergebnisse dieses interimistischen Omnibusbetriebes den Erwartungen nicht entsprachen, wurden sie mit der Inbetriebnahme der Pferdebahnlilien eingezogen und auch nicht erst aushilfsweise bei den noch zu bauenden Linien eingeführt. Nur die Omnibuslinie Lennéstraße — Gruna blieb bestehen. Dagegen ergab der Pferdebahnbetrieb gleich anfänglich erfreuliche Resultate¹⁾, die zum rüstigen Weiterbau anspornten. So wurden die noch fehlenden Strecken des ersten Bauabschnitts:

Böhmischer Bahnhof — Bergstraße und Schlesi-scher Bahnhof — Kanonenstraße bereits in der ersten Hälfte des Jahres 1891 fertiggestellt. Schon am 23. April 1891 konnte die vierte Linie:

Böhmischer Bahnhof — Dippoldiswaldaer Platz — Ringstraße — Pirnaischer Platz — Grunaer Straße — Albertbrücke — Neustädter Bahnhöfe (vgl. 3 und 4 des ersten Bauabschnitts) und am 14. Juni desselben Jahres die Strecke:

Schlesischer Bahnhof — Kanonenstraße (vgl. 1 a. a. O.) eröffnet werden. Damit war die vorgeschriebene Bauleistung des ersten Abschnitts erfüllt.

Die Bautätigkeit der Deutschen Gesellschaft ruhte indes nun aber keineswegs, sondern nahm einen ungestörten Fort-

¹⁾ Vgl. den entsprechenden Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft

gang, indem sie noch gleichzeitig mit der Herstellung der vorigen Strecken die bereits in Betrieb genommenen Linien so schnell wie möglich verlängerte. Die Deutsche Strafsenbahngesellschaft befolgte hierin eine im Strafsenbahnwesen vielfach noch zu wenig beachtete Baupolitik. So wurde nicht allein die Linie Friedrichstraße—Fürstenstraße durch Striesen bis nach Blasewitz fortgeführt, sondern auch die für den Pferdebahnbetrieb freilich an sich noch kurze Strecke vom Schlesischen Bahnhof zur Kanonenstraße auf der fiskalischen Straße bis zum „Wilden Mann“ um 2 km verlängert und bereits am 2. August 1891 eröffnet. Mit der Weiterführung der letzteren Strecke über die Trachenberger Straße hinaus war naturgemäß auch die Abzweigung eines Seitenstranges von der Hauptlinie „Wilder Mann“ durch die Trachenberger Straße zum St. Paulifriedhofe gegeben, damit ein schon lange empfundenes Verkehrsbedürfnis endlich befriedigt würde. Am 11. Oktober 1891 konnte die von allen Seiten erwünschte Verbindung dem Verkehr übergeben werden. Dieser gestaltete sich so rege, daß sich die Einrichtung eines selbständigen Betriebes auf der Zweiglinie verlohnte. Die Linie „Wilder Mann“ hat zu dem Aufblühen der für Dresden so wichtigen Vororte Pieschen und Trachenberge nicht wenig beigetragen. Da dies mit Sicherheit vorauszusehen war, zahlten die Anlieger zur Errichtung dieser Verbindung einen einmaligen Beitrag von 15000 Mark.

Damit die den Charakter einer reinen Außenlinie tragende Strecke „Wilder Mann“ auch dem inneren Stadtverkehr, vor allem dem der Neustadt, besser dienen konnte und weiter die Verkehrsschwierigkeit am Leipziger und Schlesischen Bahnhofe vermieden wurden, verlegte die Gesellschaft den Anfangspunkt derselben von den Bahnhöfen mehr stadtwärts auf den Albertplatz. Mit diesen vornehmlich auf Verlängerung der bereits bestehenden Linien abzielenden Bauten erreichte die erste Hälfte (erster Bauabschnitt) der dritten Bauperiode ihr Ende. Im ganzen waren 36 608 Gleismeter¹⁾ = 21 598 Streckenmeter in Betrieb genommen worden, während 3425 Gleismeter = 1804 Streckenmeter bereits gebaut, aber noch der Verwertung harreten. Die in Betrieb genommenen Anlagen des ersten Bau-

¹⁾ Damit wurden 1238,5 Tonnen Eisen in die Erde gelegt. Vgl Geschäftsbericht der Deutschen Strafsenbahngesellschaft, 1891, S 5.

abschnitts erschlossen einmal durch je zwei Linien die zwischen den schon bestehenden Trakten der Tramways Company liegenden, aber noch anschlussbedürftigen Teile des Süd- und Nordviertels, zum andern durch je eine, aber einheitlich betriebene Verbindung die östliche und westliche Zone. Die Zentralisation dieser Linien unter sich erfolgte auf der neuen Ringstraße in der Altstadt und dem Albertplatze in der Neustadt. Im Hinblick auf jene Verbindungen läßt sich nicht leugnen, daß die neuen Trakte mit großer Umsicht und Vorsicht (Vorsicht in Bezug auf eine selbständige und von den der Tramways Company gehörigen Linien unabhängige Zentralisation) in die alten Anlagen hineingebaut waren und deshalb die Erwartungen auf eine befriedigende Rentabilität trotz der billigeren Fahrpreise und trotz des unvermeidlichen geringen Zusammenhanges zuerst betriebener Linien eines noch nicht vollständig ausgebauten Netzes erfüllten.

Als ein indirektes Ergebnis der Tätigkeit des ersten Bauabschnitts ist die Herstellung der am 22. März 1892 eröffneten Verbindung Böhmischer Bahnhof—Forststraße zu betrachten, da dieselbe zu ihrer Durchführung hauptsächlich Teile bereits bestehender Linien und nur zwei neue und dabei kurze Trakte des zweiten Bauabschnitts (Forst- und Kaulbachstraße) bedurfte. Der von ihr eingeschlagene Weg führte durch zentrale und dicht bewohnte Stadtteile; deshalb gab die Deutsche Gesellschaft den Betrieb der Linie Böhmischer Bahnhof—Neustädter Bahnhöfe auf. Da aber die Carolabrücke noch ihrer Vollendung harrte, mußte auch die neue Verbindung vorläufig noch den weiten Umweg über die Albertbrücke nehmen. Zur Erschließung eines neuen Stadtteiles wurde sie sogar durch die Kaulbachstraße geführt. Trotzdem aber hatte sie sich einer regen Frequenz zu erfreuen.

B. Gemischter Betrieb 1893/1900.

Bereits im Jahre 1892 stellte die Deutsche Straßenbahngesellschaft Versuche an, die bisherige animalische Zugkraft durch mechanische zu ersetzen. Zunächst beabsichtigte sie, Wagen mit Gasmotoren in Betrieb zu nehmen. Die probeweise Einstellung solcher Motorwagen auf den Linien Wilder Mann und St. Pauli-Friedhof ergaben nicht die erhofften Resultate.

Gleichzeitig verhandelte sie mit der Firma Siemens & Halske, Berlin, den elektrischen Betrieb der Linie Schloßplatz — Blasewitz (No. 9 des zweiten Bauabschnitts) nach ihrem System mit oberirdischer Stromzuführung einzurichten. Schon am 6. Juli 1893 konnte die Eröffnung dieser ersten elektrischen Straßenbahn des Königreichs Sachsen erfolgen und am 15. Juli desselben Jahres, dem Tage der Verkehrsübergabe der König Albertbrücke zwischen Blasewitz und Loschwitz, die Fortsetzung jener Linie nach Loschwitz in regelmäßigen Betrieb genommen werden.

Die erprobte größere Leistungsfähigkeit der elektrischen Motorwagen, insbesondere zur Zeit der Vogelwiese, während welcher täglich nicht weniger als 34000 Personen befördert wurden, veranlaßte die Gesellschaft, die Einstellung weiterer Motorwagen auch auf andere Linien in Erwägung zu ziehen.

Zunächst nahm die Dresdner Straßenbahngesellschaft auf der von ihr neu errichteten Außenlinie Blasewitz—Neu-Gruna—Tolkewitz—Laubegast¹⁾ am 19. November 1893 den elektrischen Betrieb auf. Derselbe war aber im Gegensatz zu den günstigen Betriebsergebnissen der ersten elektrischen Linie nach Loschwitz nicht nur vorübergehend, sondern sogar andauernd von Misserfolgen begleitet. Einmal konnte der selbständige Betrieb dieser elektrischen Außenlinie mangels eines vorteilhaften Anschlusses zum Stadttinnern resp. an die aus diesem kommenden Straßenbahnlinien sowieso nicht auf große Frequenz rechnen, zum andern war auch beim Publikum der Reiz der Neuheit entschwunden, der den Verkehr auf der ersten elektrischen Linie überaus günstig beeinflusst hatte. Der Betrieb war zeitweise so schwach, daß nicht einmal die Betriebskosten gedeckt werden konnten. Hiernach standen sich also zwei verschiedene Resultate einer neuen Betriebseinrichtung gegenüber. Wie aber bereits aus den obigen Ausführungen zu ersehen ist, war der Widerspruch dieser Betriebsergebnisse weniger dem größeren Aufwand der neuen Betriebskraft, als vielmehr dem ungünstigen Anschlusse jener Außenlinie an Stadtlinien, vor allem aber dem Umstande zuzuschreiben, daß die zweite elektrische Linie ihrer ganzen Länge nach ein damals noch dünn bevölkertes Gebiet Dresden benachbarter Gemeinden durchzog, die einem derart intensiven

¹⁾ Vgl. Linie X der Tabelle II.

Verkehrsmittel, wie es der elektrische Motorwagen tatsächlich ist, keine seine Leistungsfähigkeit ausnutzende Frequenz bieten konnten¹⁾.

Die Bautätigkeit der nächsten Jahre wandte sich neben den infolge des elektrischen Betriebes notwendigen Erneuerungsarbeiten vor allem der Herstellung derjenigen Trakte zu, welche mit der im Bau begriffenen Carolabrücke in Zusammenhang standen. Wenn mit der Eröffnung dieses vierten Elbüberganges im allgemeinen bessere Zustände in den Verkehrsbeziehungen zwischen Alt- und Neustadt eintraten, so gilt dies insbesondere auch von der bisher umständlichen Führung der Linien der Deutschen Straßenbahngesellschaft, die jenen Verkehrsbeziehungen dienten. Durch die am 6. Juli 1895 eröffnete Pferdebahnlinie Bismarckstraße (Böhmischer Bahnhof) — Carolabrücke — Neustädter Bahnhöfe wurde die auf der alten Linie Bergkeller — Neustädter Bahnhöfe mögliche Verbindung zwischen den Bahnhofsanlagen der Alt- und Neustadt zwar erheblich verkürzt, aber deshalb nicht eingezogen, weil den anschlussbedürftigen Teilen des östlichen Stadtviertels die vom Verkehr geforderte Verbindung in der Richtung von Süden nach Norden weiter erhalten bleiben sollte. Die Bergkellerlinie wurde daraufhin vom Terrassenufer, dessen Straßenbahnanlagen seit der Verkehrsübergabe der Carolabrücke zu einer Verkürzung der Verbindung vom Altstädter Bahnhof zum Neustädter nicht mehr zweckmäßig verwendet werden konnten, nach der Grunaer- und Kaulbachstraße verlegt. Dagegen gelangte die Forststraßenlinie, welche seit 1892 durch letztere Straßen führte, auf dem Terrassenufer viel vorteilhafter nach der Neustadt²⁾. Als jedoch mit der Eröffnung der Ausstellungsanlagen (gelegen an der Nordwestecke des Großen Gartens) und deren erstmaligen Verwendung zu einer Ausstellung für Gartenbau, sächsisches Handwerk und Kunstgewerbe im Jahre 1896 die elektrische Verbindung Hauptbahnhof — Ausstellungsplatz — Albertbrücke — Neustädter Bahnhöfe³⁾ (vgl. No. 6a und b des zweiten Bauabschnitts) am 2. Mai 1896 in Betrieb genommen wurde,

¹⁾ Vgl. den Geschäftsbericht der Dresdner Straßenbahngesellschaft vom Jahre 1894, S. 11.

²⁾ Vgl. Zusammenstellung II.

³⁾ Siehe Linie VIII der Zusammenstellung II.

und diese gleichzeitig die Erschließung des östlichen Stadtviertels in der schon weiter oben angegebenen Richtung auf den alten Trakten der Bergkellerlinie übernahm, konnte der nordwärts verlaufende Teil der letzteren von der Grunaer Strafe ab eingezogen und ostwärts in die neue Stübelallee zum Ausstellungsplatz verlegt werden. Damit war der besonders zur Sommerzeit anziehende Große Garten in geeigneter Weise und dazu mehrfach mit dem Stadtinnern verbunden.

Als weitere Neuanlage baute die Deutsche Gesellschaft die Linie nach Löbtau und Plauen (vgl. No. 5, zweiter Bauabschnitt). Da aber die städtischen Elektrizitätswerke nicht genügend Kraft liefern konnten, mußte sie den Betrieb mit Pferden aufnehmen. Vom 3. Juli 1898 ab befuhr sie die Strecke zunächst von der Weißeritzstraße ab nach Plauen, doch konnte sie schon im nächsten Jahre den Betrieb vom Postplatz, dem natürlichen Ausgangspunkte dieser Linie, beginnen und somit die bisher ungünstigen Ergebnisse der ursprünglich als Außenlinie betriebenen, aber als Radiallinie geplanten Verbindung nach Löbtau besser gestalten.

Nach Eröffnung der Südwestlinie nach Löbtau—Plauen nahm die obige Gesellschaft den Bau der Südostlinie nach Gruna¹⁾ (vgl. No. 5 des zweiten Bauabschnitts) in Angriff. Die am 10. April 1900 erfolgte Inbetriebnahme derselben brachte der am 1. April 1901 einverleibten Gemeinde Gruna den erwünschten Anschluß zur Residenz, von welcher sie durch den 2 km langen Großen Garten getrennt ist. Daß das Bedürfnis nach dieser Verbindung schon lange empfunden wurde, geht daraus hervor, daß die Deutsche Gesellschaft als ihre erste der Personenbeförderung dienende Verkehrseinrichtung die am 20. Dezember 1889 eröffnete Omnibuslinie nach Gruna schuf. Die Ursache des erst nach elf Jahren vorgenommenen Baues einer Straßenbahn in jenen Vorort lag zum Teil in der äußerst langsamen Entwicklung der ursprünglichen Verkehrsbeziehungen, zum Teil in dem Umstande begründet, daß die Grunaer Linie nebst der vorerwähnten Plauener für den Zusammenschluß der der Deutschen Gesellschaft gehörigen Straßenbahnanlagen auf diese lange Zeit entbehrt werden konnte.

Mit der Errichtung der letzteren beiden Anlagen fand

¹⁾ 1900 zählte die ehemalige Dorfgemeinde Gruna 3600 Einwohner.

die auf den Bau selbständiger Betriebslinien (also abzusehen von dem Bau einzelner, später erst durch den Betrieb zusammengeschlossener Teilstrecken) gerichtete Tätigkeit der dritten Bauperiode ihren Abschluß. Damit war aber die vorgeschriebene Bauleistung jener Periode noch nicht erfüllt. Folgende Linien harrten noch der Ausführung:

1. Königin Carolabrücke—verlängerte Melanchthonstraße;
2. Rosenstraße—Freiberger Straße—Stadtgrenze mit Löbtau;
3. Ringstraße—Güntzplatz—Weißegasse—Neumarkt—neue Kunstakademie—Albertinum—Zeughausstraße (Carola-brücke);
4. Hochuferstraße rechts der Elbe von der Augustusbrücke bis zur Stadtgrenze mit Loschwitz¹⁾.

Da die Anlage der Trakte unter 1 und 3 umfangreiche Straßsenkorrekturen bedingt hätte, und ein ausreichendes Bedürfnis für die Linien unter 2 und 4 auch gegenwärtig noch in sehr weiter Ferne liegt, nahm die Stadtverwaltung die Konzession und die damit zusammenhängende Verpflichtung zum Baue zurück, doch mit der Vergünstigung für die ursprüngliche Inhaberin jener Genehmigung, daß sie für den Fall einer Neuerteilung der Konzession bei gleichen Bedingungen ein Vorzugsrecht haben sollte. Auch die vertraglich übernommene Verpflichtung zur Herstellung einer Verbindung durch die Hechtstraße (vgl. No. 11 des zweiten Bauabschnitts) wurde dem Unternehmer erlassen, weil der beabsichtigte Anschluß dieses entlegenen Stadtteiles viel besser durch eine Verlängerung der der Dresdner Gesellschaft gehörigen, bereits zum Alaunplatz führenden Linie erreicht wurde. Die vom Rate gebilligte Umgestaltung des anfänglichen Projektes entsprach dem Verkehrsbedürfnis in viel höherem Maße. Nie würde die ursprünglich geplante Verbindung die Frequenz der jetzigen Hochstraßenlinie erreicht haben.

Schließlich wäre des Aufschubes der über die Marienbrücke projektierten Straßenbahnanlagen des ersten Bauabschnitts noch Erwähnung zu tun, der durch den immer weiter hinausgeschobenen Erweiterungsbau der Marienbrücke veranlaßt wurde.

¹⁾ Vgl. § 3 des Vertrages vom 24. Mai 1898.

Am Schlusse der dritten Bauperiode waren insgesamt 120,490 km in Betrieb genommen. Die Streckenlänge dagegen betrug nur 96,342 km.

Während die auf Neuanlagen gerichtete Bautätigkeit der dritten Periode durch jene Konzessionszurücknahme ihr vorzeitiges Ende fand, nahmen die mit der allgemeinen Einführung des elektrischen Betriebes verbundenen Umgestaltungen der Betriebsanlagen¹⁾ gegen aller Erwarten einen äußerst langsamen Verlauf. Sowohl diese der glatten Abwicklung des Strafsenbahnbetriebes sehr hinderlichen Erneuerungsarbeiten, als auch die vom gestiegenen Aufsenverkehr schon lange geforderten Verlängerungsbauten hätten wirklich in einem kürzeren Zeitraume (1893 bis 1900) bewältigt und die damit verbundenen Vorteile²⁾ dem Publikum viel eher geboten werden können. Die Ursache dieser Verzögerung lag in der Unzulänglichkeit der städtischen Stromerzeugung und der unzureichenden Abgabe elektrischer Energie zu Strafsenbahnzwecken. Den Gesellschaften war deshalb nur eine teilweise Einführung des elektrischen Betriebes auf einzelnen Linien möglich.

Die endgültige Durchführung des elektrischen Betriebes konnte bei privater Stromerzeugung vielleicht schneller bewerkstelligt werden. Anfänglich bezogen auch die Strafsenbahngesellschaften die erforderliche Kraft von privater Seite. Da aber die Stadtverwaltung die weitere Verwendung elektrischer Betriebskraft zu Strafsenbahnzwecken davon abhängig machte, daß die Energie für alle Linien³⁾ ausschließlich dem städtischen Elektrizitätswerke entnommen werden mußte, sah sich die Deutsche Gesellschaft genötigt, ihre Kraftstation⁴⁾ der Stadtgemeinde käuflich zu überlassen. Damit war der Anfang privater Kraftstromerzeugung für den Dresdner Strafsenbahnbetrieb für alle Zeiten beseitigt, und die zunehmende Erkenntnis der Stadtverwaltung, die Strafsenbahnen noch mehr als bisher in den Dienst gemeinnütziger Zwecke zu stellen, durch einen

¹⁾ Auswechselung der alten Schienen gegen stärkere, Gleisverdoppelung verschiedener Linienteile und Ausrüstung der Fahrstrecke mit Stromzuführungsanlagen.

²⁾ Vgl. den Abschnitt: Entwicklung des Tarifes.

³⁾ Vgl. § 7 der Verträge von 1894 und 1898.

⁴⁾ Die Übergabe erfolgte am 31. Dezember 1894 zum Preise von 318104 Mark.

gleich großen Erfolg gekrönt, wie seiner Zeit durch die Zulassung des Konkurrenzbetriebes.

Die Bestimmungen¹⁾ über die Genehmigung des elektrischen Betriebes lassen sich, abgesehen von den Tarifvorteilen, nach zwei Gesichtspunkten gruppieren:

1. Bestimmungen über die Stromlieferung.

Die Abgabe für den Bezug elektrischer Kraft wird nach Kilowattstunden bemessen und zwar so, daß außer den Selbstkosten²⁾ noch ein Zuschlag von 20 Prozent, bis Ende 1898 jedoch mindestens 12,5 Pfennige für jene Einheit, zu entrichten war. Vom 1. Januar 1899 ab durfte dieser Satz jedoch den Betrag von 12 Pfennigen für die Kilowattstunde nicht überschreiten³⁾.

2. Bestimmungen über die Benutzung der Stromzuführungsanlagen.

Die Stadtgemeinde übernahm die Ausrüstung der Fahrstrecke mit Stromzuführungsanlagen, welche unter möglichster Wahrung der Schönheit des Straßensbildes erfolgen sollte. Obgleich der Betriebsaufwand der Straßenbahnen dadurch nicht unerheblich belastet wird (Anlage unterirdischer Stromzuführung und Einführung des kostspieligen Akkumulatorenbetriebes⁴⁾), scheint jene Rücksichtnahme auf die vornehme Anlage einzelner Stadtteile vorderhand noch geboten. Doch der fortschreitenden Förderung der Verkehrsinteressen im allgemeinen und der zunehmenden Tendenz der Preisunifizierung im Tarifwesen der Straßenbahnen im besonderen werden im Laufe der Zeit schließlichsuch derartige ästhetische Rücksichten zum Opfer

1) Vgl. die Verträge vom 11. Dezember 1894 und vom 24. Mai 1898.

2) Diese werden wie folgt berechnet:

1,5 Prozent Verzinsung des Anlagekapitals (Extraverzinsung),

2 Prozent Abschreibung von Gebäuden,

7 Prozent Abschreibung von Maschinen und schwerer Armatur und

10 Prozent Abschreibung vom Werte aller sonstigen Einrichtungen.

3) Vgl. § 7¹ des Vertrags vom 24. Mai 1898.

4) Das gemischte Stromzuführungssystem verursacht höhere Betriebskosten als der reine Oberleitungsbetrieb; denn die Anlage der Unterleitung ist überaus kostspielig und die im Akkumulatorenbetrieb verwendeten Wagen führen in den Akkumulatoren ein totes Gewicht von ca. 1500 kg mit sich. Zudem bewirken die Akkumulatoren einen erheblichen Stromverlust.

gebracht werden müssen, zumal wenn deren ideeller Wert in einem so großen Gegensatze zu dem erhöhten Kostenaufwande steht wie in dem vorliegenden Falle. Man ist zwar versucht zu sagen, daß der Akkumulatorenbetrieb den Kostenaufwand nicht wesentlich beeinflussen könne, solange ein den landesüblichen Zinsfuß weit übersteigendes Betriebsergebnis erzielt wird. Doch vermag diese Deduktion gegenüber den berechtigten sozialen Forderungen möglichst billiger Tarifierung keinen Stand zu halten.

Für die Benutzung der oberirdischen Stromzuführungsanlagen, sowie für die Elektrizitätsmesser haben die Gesellschaften zehn Prozent, für die Benutzung der unterirdischen aber 15 Prozent der Bau- und Herstellungskosten zu zahlen. Da die Stromzuführungsanlagen neuerdings auch zur Abgabe elektrischer Energie an dritte benutzt werden, regelte der Rat die diesbezüglichen Bestimmungen dahin, daß die Unterhaltungskosten¹⁾ in Höhe von 3,8 Prozent der Herstellungs- und Baukosten von den Straßenbahngesellschaften allein aufzubringen sind; zu dem übrigen, wie bisher noch 10 Prozent des Herstellungsaufwandes zu bemessenden Teile aber haben sie nur einen verhältnismäßigen Anteil beizutragen²⁾. Die Benutzungsgebühr wird sich demnach um so niedriger stellen, je größer sich die Stromentnahme von seiten dritter gestaltet. Da diese aber nur einen äußerst kleinen Teil der Gesamtstromabgabe ausmacht, bedeutet die Erneuerung obiger Bestimmung eine Verschärfung derselben. Außerdem berechnet die Stadtverwaltung noch 5 Prozent Zinsen für das gesamte Baukapital bis zur Inbetriebnahme der Anlagen. Der zunehmende Stromverbrauch von seiten der Straßenbahngesellschaften und die Abgabe an dritte geht aus folgender Zusammenstellung hervor. In den Jahren 1896 bis 1901 entnahm die Dresdner Straßenbahn 779, 1963, 2229, 2750, 4548 und 6135, die Deutsche Gesellschaft dagegen ab 1895: 393, 1056, 1911, 2466, 2685, 4234, 4812 (beides in 1000) Kilowatt Strom. An dritte wurden

¹⁾ Nach den Ergebnissen von 1897/1898 betragen die Unterhaltungskosten der Oberleitung 3,54 Prozent der Baukosten. Zu diesem Satze wurden aber noch 1,25 Prozent hinzugerechnet, weil durch die Einführung des Zehnpfennigtarifes ein viel stärkerer Verkehr und damit eine viel schnellere Abnutzung der Leitungsanlagen bedingt wird.

²⁾ Vgl. § 4 der Vertragsnachträge (vom 19. Oktober 1900) zu den Verträgen vom 11. Dezember 1894.

1900 nur 5648, 1901 aber schon 77470 Kilowatt verabfolgt. Aus dieser Stromlieferung bezog die Stadt von dem Straßenbahnbetriebe 1899: 597898 Mark, 1900: 1053828 Mark und 1901: 1313733 Mark.

Schwer sind die Bedingungen über die Genehmigung des elektrischen Betriebes noch besonders dadurch, daß den Gesellschaften kein Regreßrecht bei Betriebsstörungen zuerkannt worden ist. Nur die Benutzungsgebühr für die Stromzuführungsanlagen reduziert sich für alle die Unterbrechungen, welche länger als 24 Stunden währen, aber auch nur auf die Zeit, welche über diese Stundenzahl hinausgeht.

Auf Grund dieser Bedingungen wurde den Gesellschaften die Einführung des elektrischen Betriebes auf allen Linien zugesichert und von den Ministerien des Innern und der Finanzen durch die Verordnungen vom 14. März 1898 zunächst bedingt bestätigt, da die Regierung ihre Zustimmung von zwei Vorbehalten abhängig machte:

1. „(10) Zu § 7 der Verträge wird ausbedungen, daß für alle über die Stadtgrenze hinausgehenden, ebenso wie für die auf fiskalischen Straßen liegenden Strecken die zwischen der Stadt und den Gesellschaften getroffenen Abmachungen wegen der Stromlieferung nicht als unbedingt bindend angesehen werden, sondern für diese Strecken ein anderweiter Strombezug eintreten kann, sobald solcher im Interesse einer zweckentsprechenden Weiterentwicklung der betreffenden Verkehrsanlage geboten oder angemessen erscheint.“

2. „(11) In Ansehung der in Punkt 10 bezeichneten Strecken wird dem Staate das Erwerbsrecht noch nach festzusetzenden Bedingungen vorbehalten.“¹⁾

Am 7. Juli 1898 erfolgte jedoch die bedingungslose Einwilligung von seiten der Staatsregierung, sofern der neue Rezeßnachtrag über die von den Dresdner Bahnhofsbauten beeinflussten Verhältnisse zwischen Staatsfiskus und Stadt auch von den Stadtverordneten vollzogen würde. Somit waren die rechtlichen Grundlagen für die vollständige Einführung des elektrischen Betriebes geschaffen. Wie aber bereits weiter oben erwähnt, könnte die Stromabgabe aus dem städtischen Kraftwerke mit dem Fortschritte in der Umgestaltung der

¹⁾ Vgl. No. 10 und 11 obiger Verordnung (No. 23, 1899, S. 4).

Betriebsanlagen nicht gleichen Schritt halten. Daher kam es, daß der gemischte Betrieb des Straßenbahnverkehrs sich auf einen unverhältnismäßig großen Zeitraum ausdehnte und deshalb alle seine Nachteile wirksam werden konnten.

Zunächst hörte auf den langen Durchgangslinien der einheitliche Betrieb auf. Während die eine Hälfte mit tierischer Kraft betrieben wurde, verwendete man auf der anderen bereits mechanische. Diese Teilung ergab einen äußerst umständlichen Umsteigeverkehr auf ein und derselben Linie. Die Standwagen drängten sich im Innern der Stadt zusammen und behinderten den übrigen Lokalverkehr. Sämtliche Linien der Dresdner Gesellschaft nebst der einzigen durchgehenden Linie der Deutschen Gesellschaft mußten als Radiallinien betrieben werden. Da es nun unvermeidlich war, daß auf ein und derselben Betriebslinie, zumeist auf deren zentralen Teilen, Pferdebahn- und Motorwagen zusammen kamen, ergaben sich auch betriebstechnische Schwierigkeiten, ganz abgesehen davon, daß die Leistungsfähigkeit, insbesondere die Schnelligkeit der Motorwagen, nicht zur vollen Entfaltung kommen konnte.

Auch die Betriebssicherheit wurde beeinträchtigt.

Wenn auch mit der Zunahme des elektrischen Betriebes die eben erwähnten Nachteile der gleichzeitigen Verwendung zweier verschiedener Betriebskräfte je länger je mehr schwanden, steht es zweifellos fest, daß der gemischte Betrieb während seiner ganzen Dauer den Straßenbahnverkehr äußerst schwerfällig gestaltet hat.

C. Ausschließlicher elektrischer Betrieb.

1. Ausführung rückständiger Bauten.

Den im vorigen Abschnitt besprochenen Straßenbahnbauten folgte der schon lange beabsichtigte endgültige Ausbau des der Deutschen Gesellschaft gehörigen Straßenbahnnetzes. Wie später gezeigt werden soll¹⁾, hing auch dieser mittelbar mit der Einführung des elektrischen Betriebes zusammen. Unmittelbar jedoch veranlaßt wurde er durch die Freigabe der Marienbrücke zu Straßenbahnanlagen. Diese sollten zwar schon während

¹⁾ Vgl. den Abschnitt: Ausgestaltung eines intensiveren Vorortbetriebes.

des ersten Bauabschnitts, also bis 1892, errichtet sein, konnten aber infolge des immer länger hinausgeschobenen Erweiterungsbaues der Marienbrücke¹⁾ erst in neuerer Zeit ausgeführt werden. Der Umbau der Marienbrücke begann im Juni 1901. Damit war nun endlich die Gelegenheit gekommen, die links- und rechtselbischen Linien der westlichen Stadtteile durch eine neue Gleisanlage von der Antonstraße über die Marienbrücke zur Könneritzstraße zusammenzuschließen. Die Herstellung dieser vom Verkehr schon lange geforderten Straßenbahnverbindung hat für den Lokalverkehr Dresdens doppelte Bedeutung:

a) Mit der Anlage jener Strecke fand der Bau nicht nur der der Deutschen Gesellschaft konzessionierten Linien, sondern der der Dresdner Straßenbahnkonzessionen überhaupt seinen Abschluß²⁾.

b) Sowohl die Deutsche Gesellschaft, als auch der gesamte Lokalverkehr konnte nunmehr mit festgelegten Linien rechnen.

Mit der am 16. November 1901 erfolgten Eröffnung des Straßenbahnverkehrs über die Marienbrücke hatte die Deutsche Gesellschaft endlich ihr Ziel erreicht, insofern als sie nach einer über viele Jahre sich erstreckenden Bautätigkeit und Wandelbarkeit des Betriebes den Schlufsstein in ihr Straßenbahnnetz fügen konnte.

Zwei große Linien konnten nunmehr dem Verkehr übergeben werden:

1. Bergkeller—Wilder Mann,
2. Hauptbahnhof—Ackermannstraße (Ringlinie).

¹⁾ Die Marienbrücke wurde als zweiter Elbübergang Dresdens dem öffentlichen Verkehre am 19. April 1852 übergeben. Die Veranlassung ihres Baues lag vornehmlich in der Notwendigkeit, die in Dresden einmündenden und durch die Elbe getrennten Eisenbahnlinien zu verbinden. Gleichzeitig diente sie auch dem Wagen- und Fußgängerverkehr. Durch die Neuerrichtung einer Paralleleisenbahnbrücke wurde sie vom Eisenbahnverkehr gänzlich entlastet, und die dadurch freiwerdende Brückenfläche von fast 8 m Breite konnte als Straßenfahrbahn benutzt werden.

²⁾ § 3 des Vertrages vom 24. Mai 1898 bestimmt für die Dresdner Straßenbahngesellschaft ausdrücklich, daß alle in früheren Verträgen dieser Gesellschaft oder deren Rechtsvorgängern erteilte Genehmigungen und übernommene Verpflichtungen zum Straßenbahnbetriebe aufgehoben werden. Damit hat die Stadtverwaltung auch mit der Dresdner Gesellschaft endgültig abgerechnet.

Die erste Verbindung ergab sich aus der Zusammenschließung von zwei bisher getrennten Betriebslinien, der Stadtlinie Bergkeller—Wettiner Bahnhof—Ackermannstraße¹⁾ und der Aufsenlinie Albertplatz—Wilder Mann. Damit war die erste und einzige Durchgangslinie von der äußeren nördlichen Stadtzone nach der südlichen geschaffen²⁾. Infolge der am 1. Juli 1902 stattgefundenen Einverleibung der Dorfgemeinde Räcknitz steht ihre Weiterführung in die äußere Südzone nahe bevor.

Von weitaus größerer Bedeutung für den gesamten Stadtverkehr jedoch war die längst geplante Herstellung der Ringlinie, welche in einer Ausdehnung von 10,245 km als zweitlängste Dresdner Straßenbahnlinie (längste Hamburger Straße—Laubegast mit 12,204 km) durch die mittlere Stadtzone führt³⁾ und sämtliche Stadtlinien, 23 an der Zahl, schneidet. Sie ermöglicht somit einen Umsteigeverkehr nach allen Richtungen, und da sie ferner alle drei Personenbahnhöfe berührt, kann sie insbesondere den mit den örtlichen Verkehrsverhältnissen nicht vertrauten Fremden auf alle Fälle durch ein einmaliges Umsteigen an den gewünschten Ort bringen. Schließlich ist nicht zu unterschätzen, daß die bisher nur in geringem Grade mögliche Zentralisation der Straßenbahnanlagen der Deutschen Gesellschaft durch die Ringlinie eine bedeutende Erhöhung erfahren hat, obgleich die Zusammenführung weniger in den zentralen Stadtteilen erfolgen konnte. Diesem unvermeidlichen, aus der Anlage der Linie als äußere Ringbahn hervorgehenden Nachteile steht aber ein beachtenswerter Vorteil gegenüber, nämlich der, daß eine derartige Rundführung im Falle stadttinnerer Straßensperrungen und Betriebsstörungen die Möglichkeit der Kommunikation entgegengesetzter Stadtzonen gewährleistet. Außerdem läßt die größere Fahrgeschwindigkeit

¹⁾ Vgl. Zusammenstellung II. Die ursprüngliche Stadtlinie Bergkeller—Wettiner Bahnhof wurde bereits seit 1900 auf dem Trakte durch die Ammonstraße nach der Ackermannstraße zurückgeführt, so daß ihr Weg eine nordwestlich gerichtete Schleife mit zwei getrennten, südöstlich verlaufenden Anfangs- und Schlufstrecken bildete.

²⁾ Vgl. Einleitung S. 14.

³⁾ Sie bildet keinen geschlossenen Ring, da der eine Endtrakt, obwohl parallel zum andern, nach außen verläuft und der Weiterführung nach Zschertnitz harret. Darnach hat die Ringlinie eine innere und äußere Endstation, welche ihr im Falle der Verlängerung einen doppelten Betrieb (Stadt- und Vorortsbetrieb) sichern. Als reine Ringbahn könnte sie nur in den Dienst des ausschließlichen Stadtbetriebs gestellt werden.

auf der Ringlinie die Beförderung nach einigen Teilen der mittleren Stadtlage vorteilhafter erscheinen als bei Benutzung der direkt dahin führenden Radial- und Diametrallinien.

Der Betrieb der äußeren Ringlinie sollte nun aber die Herstellung der für den gesamten Lokalverkehr gleich vorteilhaften, wie für den zentralen Zusammenschluß der der Deutschen Gesellschaft gehörigen Straßenbahnanlagen ebenso notwendigen **inneren** Ringlinie nicht erübrigen¹⁾.

Mit der Verwirklichung dieses Projektes würde das Netz der Deutschen Gesellschaft den gleichen Grad der Vollkommenheit erreichen, den die Dresdner Straßenbahngesellschaft gleich von vornherein, nämlich schon seit 1883, erlangen konnte, weil sie als erste Unternehmerin ohne jede Rücksichtnahme auf bereits bestehende Straßenbahnanlagen unbehindert alle, für eine rationelle Zusammenführung ihrer Betriebslinien geeigneten Straßen, vornehmlich verkehrsreiche Straßenzüge im Stadtinnern, mit Gleisen belegen durfte.

Durch die Zusammenschließung der überdies schon vorhandenen, aber zum Rundbahnbetrieb noch nicht benutzten Gleisanlagen der zukünftigen inneren Ringlinie auf dem Schloßplatze könnten nämlich die bis jetzt auf meist verkehrsarmen Plätzen der innern Stadt liegenden Anfangsstationen der Linien der Deutschen Gesellschaft vorteilhaft verbunden, einzelne sogar ganz aufgehoben werden, da dann die eine oder die andere Linie je nach Bedürfnis auf der Ringanlage um die innere Stadt herumgeführt werden müßte. Damit wäre aber auch gleichzeitig eine weitere Herabminderung der Standwagen, die innerhalb der zentralen Stadtteile den Verkehr noch erheblich behindern, möglich. Schließlich könnten dann die noch verbleibenden Standwagen ohne Nachteil für den Verkehr auf verkehrsarme Plätze verwiesen werden, da die innere Ringlinie den erforderlichen Anschluß herstellt. Voraussetzung hierbei ist jedoch, daß innerhalb des Stadtgebiets ein Zehnpfennig-Umsteigeverkehr von den inneren Ringlinien aus eingerichtet würde. Der Vorteil, daß die Standwagen zuweilen als Warte- raum dienen, verschwindet im Hinblick auf die angedeuteten Nachteile.

¹⁾ Der Gedanke an eine innere Ringlinie ist fast so alt als die Straßenbahnanlagen Dresdens. Aber noch immer harrt sie der Ausführung. Vgl. S. 74 (Konkurrenzbetrieb).

Eine Vorortsringbahn, die einen besseren Zusammenschluß des innern und äußern Vorortsgürtels ermöglichte, ist infolge der kostspieligen Überführung über die Elbe und der großen Unebenheit des Geländes in ihrer Gesamtausdehnung unausführbar. Höchstens wäre eine Verbindung der östlichen, südlichen und westlichen Zone unter sich erstrebenswert. Doch für den Bau dieser vorderhand noch unrentablen Bahn dürfte sich die private Tätigkeit kaum geneigt zeigen.

2. Vergleich der Straßenbahnanlagen beider Gesellschaften.

Vorstehende Erörterungen haben den in diesem Teile erst zur vollen Durchführung gelangenden Vergleich der Straßenbahnanlagen beider Gesellschaften bereits gestreift. Während die Dresdner Gesellschaft resp. ihre Rechtsvorgänger in dem kurzen Zeitraume von vier Jahren (1879 bis 1883) ihre Linien im wesentlichen bauen und in der überwiegenden Mehrzahl als feststehende Routen in Betrieb nehmen konnten, erstreckte sich die Bautätigkeit der anderen Gesellschaft auf zwölf Jahre. Dies hatte zur Folge, daß mit der Eröffnung eines neuen Traktes fast immer eine Veränderung der Linienführung verbunden war. Doch alle den neuauftretenden Bedürfnissen angepaßten Umgestaltungen variierten in der Richtung der Zweckmäßigkeit. Als Beweis hierfür dient vor allem die regelmäsig steigende Frequenz der Linien der Deutschen Straßenbahngesellschaft, die sicher bei ungeschickter Betriebslinienführung zeitweilig zurückgehen mußte.

Weiter hatte aber die Deutsche Gesellschaft nicht allein die Verschiebung der lokalen Verkehrsbedürfnisse, sondern und vor allem auch den Umstand zu berücksichtigen, daß sie als zweite Unternehmerin auftrat und mit der Konkurrenz der ersten Gesellschaft zu rechnen gezwungen war.

Da diese nämlich die frequenten und deshalb mehr rentablen Verkehrslinien bereits in der Hauptsache angelegt hatte, mußte sich die Konkurrenzgesellschaft mehr die Erschließung der vornehmlich im Innern der Stadt, vielfach abseits der großen Verkehrszüge befindlichen Teile angelegen sein lassen. Von den zehn im Betriebe der Deutschen Gesellschaft befindlichen

Linien stehen deshalb drei¹⁾ (für sich genommen) im ausschließlichen Dienste des zentralen Stadtverkehrs (also abgesehen von dem durch Umsteigen auch möglichen Aufsenverkehr), während von den zwölf Linien der andern Gesellschaft nur eine diesem Zwecke gewidmet ist²⁾. Dagegen führen aber 13 Strecken (nicht Betriebslinien) — die Aufsenbahnen nach Kötzschenbroda und Bühlau eingerechnet — der von der Dresdner Gesellschaft betriebenen Linien in diametraler Richtung nach der äußern Stadtzone, von der Deutschen Gesellschaft indes nur sieben, bereits unter Hinzurechnung der erst kürzlich eröffneten Aufsenbahn durch den Plauenschen Grund. Die Übersichtspläne der Linien beider Gesellschaften ergeben daher auch ein grundverschiedenes Bild. Während die der Dresdner Gesellschaft gehörigen Anlagen vornehmlich aus regelmäsig verlaufenden durchgehenden Verkehrslinien, welche deshalb gleichzeitig dem innern und äußeren Verkehr dienen können, bestehen, nehmen die Trakte der andern Gesellschaft im wesentlichen einen netzartigen Verlauf. Es ist darum falsch, von einem Strafsenbahnnetz der Dresdner Gesellschaft zu sprechen; sie besitzt vielmehr nur eine Strafsenbahnanlage, die aber infolge der günstigen Zusammenführung ihrer großen Linien auf verhältnismäsig nur wenig Strafsen und Plätzen des Stadttinnern den Vorteil einer räumlich beschränkten Zentralisation gewährt. Ein Strafsenbahnnetz besitzt Dresden erst seit den in der dritten Bauperiode ausgeführten Neuanlagen, deren Zusammenschließung in den zentralen Teilen der Stadt unmöglich war, und aus diesem Grunde auch in der mittleren Stadtzone unter vorläufigem Verzicht auf jene Vorteile erfolgen mußte³⁾.

Noch deutlicher kommt der Unterschied in der Anlage der Linien beider Gesellschaften durch die Feststellung, welchen Anteil jede einzelne Linienart an der Gesamtlänge nimmt, resp. genommen hat, zum Ausdruck. Die Aufsen- (7 Prozent) und Stadtlinien (32,4 Prozent) der Deutschen Gesellschaft betragen zusammen ca. 40 Prozent der gesamten Betriebslänge,

¹⁾ Theaterplatz — Neumarkt, Marienstraße — Neustädter Bahnhof und die neue Ringlinie (allerdings ohne deren spätere Verlängerung) Acker-
mannstraße — Hauptbahnhof = 32,4 Prozent der Gesamtlänge (vgl. Zusammen-
stellung II).

²⁾ Georgplatz — Neustädter Bahnhof = 4,4 Prozent (vgl. Zusammen-
stellung I).

³⁾ Siehe Ringlinie.

bei der andern Gesellschaft dagegen nur (3,4 Prozent und 4,4 Prozent) 7,8 Prozent; früher war das Verhältnis noch ungünstiger, da der Anteil der ersteren (15,6 Prozent und 28,1 Prozent) 43,7 Prozent betrug. Darnach dienten die Anlagen überwiegend und dienen im Vergleich zur Dresdner Gesellschaft noch jetzt besonders dem eigentlichen Stadtverkehr. Jedoch durch den Betrieb der äußeren Ringlinie, vor allem durch das noch der Ausführung harrende innere Ringbahnprojekt im Zusammenhange mit der staatlichen, aber von der Deutschen Gesellschaft betriebenen Außenbahn durch den Plauenschen Grund werden die damit verbundenen Nachteile allmählich ganz verschwinden, so daß das Straßenbahnnetz der Deutschen Gesellschaft den Anlagen der anderen Gesellschaft ebenbürtig zur Seite gestellt werden kann. Die im vorigen aufgedeckte Verschiedenheit der Straßenbahnanlagen beider Gesellschaften forderte naturgemäß ein inniges Zusammenwirken ihrer Direktionen, damit eine glatte und den Verkehr fördernde einheitliche Betriebsausführung ermöglicht wurde. Von dieser unabweislichen Notwendigkeit waren die Unternehmer schon nach einem fünfjährigen Konkurrenzbetriebe überzeugt, so daß die gegenseitigen Beziehungen rechtzeitig geregelt werden konnten. Die Bestimmungen dieser gemeinsamen Betriebsregelung wurden in einem besonderen Vertrage vom 13. Juli 1895, der bis zum 30. Oktober 1921 Geltung hat, festgesetzt. Nach diesem sogenannten Betriebsvertrage unterstehen der gemeinschaftlichen Leitung durch die Direktoren beider Gesellschaften insbesondere folgende Geschäfte: Der Verkehr mit sämtlichen im Geschäftsbetriebe beider Gesellschaften zuständigen Behörden, namentlich in Konzessions-, Tarif-, Fahrplan-, Kraftabgabe-, Hoch- und Tiefbauangelegenheiten, die Abänderung bestehender oder Erlangung neuer Konzessionen, der Bau und die Ausführung neuer, wie der Umbau bestehender Linien und alle damit zusammenhängenden Geschäfte, die Feststellung bzw. Abänderung der Betriebslinien, der Zugkraft (durch Pferde, Gas, Elektrizität etc.), der Fahrpreise, der Umsteigefahrscheine, der Fahrpläne und aller damit zusammenhängenden Angelegenheiten. Die Kontrahenten gestatten sich gegenseitig die unbeschränkte Benutzung aller Halteplätze und der dahin führenden Gleise, sowie die gemeinschaftliche Benutzung anderer Gleisstrecken, wenn dadurch ein dem gemeinschaftlichen Interesse und dem

rationellen Betriebe dienender Erfolg erzielt werden kann. Für konzessionsmäßige dauernde Benutzung der Gleise der anderen Gesellschaft ist die in den Konzessionsbedingungen vorgesehene Vergütung zu zahlen. Diejenige Kontrahentin, welche in Gemäßheit der allgemeinen Bedingungen für Mitbenutzung von Gleisstrecken der anderen Kontrahentin die Hälfte der Anlagekosten zu vergüten hat, erwirbt durch Zahlung der Vergütung alle Rechte, welche der anderen Kontrahentin an diesen Gleisstrecken zustehen, zur ideellen Hälfte. Diese Bestimmung gilt rückwirkend auf alle bis 13. Juli 1895 bereits geleisteten Vergütungen dieser Art.

Bezüglich der Abrechnung zwischen beiden Gesellschaften, welche am Schlusse jedes Kalenderjahres erfolgt, bestimmt § 4 des Vertrages folgendes:

Die Einnahme beider Gesellschaften an Fahrgeldern, für Zeitfahrkarten und Posttaschen werden zusammengerechnet und es erhalten davon:

a) Die Dresdner Straßenbahn bis 5111136 gefahrene Wagenkilometer, darunter mindestens 3891521 Wagenkilometer zweispännig — zu belegendes Ergebnis pro 1894 — pro Wagenkilometer 50 Pfennige und die Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden bis 3145983 gefahrene Wagenkilometer, darunter mindestens 377326 Wagenkilometer zweispännig — zu belegendes Ergebnis pro 1894 — pro Wagenkilometer 38 Pfennige.

b) Der Rest wird nach Verhältnis der von jeder der beiden Gesellschaften durchfahrenen, über die sub a gedachte Anzahl von Wagenkilometern hinausgehende Zahl von Wagenkilometern gleichmäßig verteilt¹⁾.

Solange die der Deutschen Straßenbahngesellschaft in Dresden bereits konzessionierten, aber zur Zeit noch nicht in Betrieb genommenen Linien in dem jeweilig laufenden Geschäftsjahre eine Durchschnittseinnahme von weniger als

¹⁾ Da aber die unter a festgesetzten Wagenkilometereinnahmen auf keiner Linie mehr erreicht werden, auch die hinsichtlich dieses Vertrages erwartete Ausgleichung der verschiedenen Höhe der durchschnittlichen Wagenkilometereinnahmen beider Gesellschaften nicht eingetroffen ist, wurden diese Bestimmungen illusorisch. Daher kommt es nun, daß die Dresdner Gesellschaft infolge ihrer höheren Wagenkilometereinnahme so erhebliche Beträge an die Deutsche Gesellschaft herauszahlen hat. In Ansehung dieses Umstandes ist der Betriebsvertrag äußerst revisionsbedürftig.

35 Pfennige pro Wagenkilometer ergeben sollten, bleiben die auf diesen Linien gefahrenen Wagenkilometer und die dadurch erzielten Einnahmen bei der Teilung unter b außer Ansatz. Es genießt vielmehr die Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden in dieser Zeit nur den tatsächlichen Erlös dieser Linien. Das Gleiche gilt für beide Gesellschaften bezüglich der nach Abschluß gegenwärtigen Vertrages neu konzessionierten Linien, wobei das Erträgnis jeder Linie für sich allein berechnet wird.

Besondere Bestimmungen regeln die Art der Berechnung der verschiedenen Wagentypen.

In einem unter dem 19. März 1897 abgeschlossenen Nachtrag zu dem erwähnten Betriebsvertrage wurde vereinbart, daß Beträge, welche von einer der vertragschließenden Gesellschaften an die andere in Gemähsheit der Abrechnung über ihre beiderseitigen Betriebseinnahmen etwa herauszuzahlen sind, von der Empfängerin stets unverkürzt in Reserve zu stellen und einem Ausgleichsfonds zu überweisen sind, der ihr zunächst eigentümlich gehört. Kommt die Empfängerin später in die Lage, ihrerseits dergleichen Beträge herauszahlen zu müssen, so hat sie diese dem Ausgleichsfonds und nur insoweit dieser nicht ausreicht, ihren übrigen Mitteln zu entnehmen. Die Zinsen des Ausgleichsfonds fallen der Eigentümerin des letzteren zu. Bei Auflösung des Betriebsvertrages und spätestens am 30. Oktober 1920 sind die Bestände der bei beiden Gesellschaften vorhandenen Ausgleichsfonds zusammenzuwerfen und an beide Gesellschaften je zur Hälfte zu verteilen. Diese Vereinbarung galt rückwirkend auf die Abrechnung des Jahres 1896¹⁾.

Durch dieses vertraglich verbürgte umfangreiche Zusammenwirken wurden einerseits die nachteiligen Folgen, die der Konkurrenzbetrieb nach sich ziehen kann, erfolgreich umgangen, während andererseits eine Fusion beider Gesellschaften infolge der großen Verschiedenheit ihrer Anlagen und der damit zusammenhängenden ungleichen Rentabilität nicht im beiderseitigen Interesse liegt. Deshalb ist für Dresden die Wiederkehr der monopolistischen Stellung des Straßenbahnbetriebes so gut wie ausgeschlossen, und damit die Rückkehr

¹⁾ Vgl. Prospekte, betreffend Nominal 1 000 000 Mark vierprozentige, vor dem 1. Januar 1907 nicht rückzahlbare Teilschuldverschreibungen der Deutschen Straßenbahngesellschaft in Dresden vom 19. April 1902.

jener unerfreulichen Zustände nicht zu befürchten. In der Tat ist durch den Betriebsvertrag die meistens nur durch den Monopol- oder Kommunalbetrieb mögliche vorteilhafte Bewirtschaftung des gesamten Strafsenbahnnetzes als ein einheitliches Ganzes gewährleistet, ohne daß die Vorteile des Konkurrenzbetriebes aufgegeben wurden. Hiernach steht fest, daß einerseits die städtische Verwaltung durch Zulassung des Wettbewerbes und andererseits die Unternehmer durch verständiges gemeinschaftliches Zusammenwirken den denkbar günstigsten Zustand geschaffen haben, der im Strafsenbahnwesen bei privatwirtschaftlichem Betriebe zu erreichen ist¹⁾.

3. Vorzüge des elektrischen Betriebes.

Mit Einziehung der letzten Pferdebahnlinie (Außenlinie: Albertplatz — St. Pauli Friedhof) am 1. August 1900 und der endgültigen Durchführung des elektrischen Betriebes trat das Dresdner Strafsenbahnwesen in die jetzige Stufe seiner Entwicklung. Von nun ab kommen die Vorzüge des elektrischen Betriebes allen Stadtteilen gleichmäfsig zu statten²⁾. Da es sich in dieser Arbeit nicht darum handeln kann, die in technischen Schriften bereits viel erörterten, sehr oft klar zu Tage liegenden Vorzüge unterschiedslos und insgesamt darzustellen, sollen im nachfolgenden vorwiegend die tiefer liegenden Wirkungen, wie sie aus jenen primären Erscheinungen mittelbar und unmittelbar hervorgehen, Behandlung finden.

a) Ausgestaltung eines intensiveren Vorortsbetriebes.

α) Verlängerung der bereits bestehenden Diametral- und Radiallinien.

Da die mechanische Kraft gegenüber der tierischen den Vorteil unbeschränkter Ausdauer und großer Billigkeit besitzt,

¹⁾ Anders Bücher, Die wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde.

²⁾ Da die Stromerzeugung in der ersten Zeit ausschließlich vom Ostwerke aus erfolgte, hielt der elektrische Betrieb seinen Einzug in den östlichen Stadtteilen und erstreckte sich zunächst auf den langen Durchgangslinien nach den übrigen Stadtteilen. Hiernach mußte sich also der Pferdebahnbetrieb am längsten auf den Außenstrecken und den südwestlichen Radiallinien halten. Dies entspricht auch der Wirklichkeit. Vgl. Zusammenstellung I und II.

konnten zunächst die alten Durchgangs- und Radiallinien verlängert und damit der bisher geringe Vorortsbetrieb erheblich vergrößert werden¹⁾. Da weiter der Pferdebahnbetrieb hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit nicht derart steigerungsfähig war wie der elektrische, konnte das rollende Material auf den Außenstrecken nicht intensiv und in einer die Rentabilität hebenden Weise ausgenutzt werden. Wenn nun auch der Vorortsverkehr durch die neue Betriebsart nicht auf allen Linien lohnend gestaltet wurde, gab sie doch aber die Möglichkeit zu seiner Ausdehnung. Gewiß hat auch die Bevölkerungszunahme des inneren Vorortsgürtels dazu beigetragen.

Die Streckenverlängerungen der Linien der Dresdner Straßenbahngesellschaft betragen 20,7 Prozent der ursprünglichen Länge und datieren vornehmlich erst seit dem Eröffnungsjahre (1893) der ersten elektrischen Betriebslinie dieser Gesellschaft. Naturgemäß konnte die andere Gesellschaft bei ihren zumeist später ausgeführten Neuanlagen jener Tendenz der elektrischen Betriebskraft, die sich in der Vergrößerung des Außenbetriebes realisiert, von vornherein Rechnung tragen; deshalb waren ihre Erweiterungsbauten nicht derart umfangreich. Im Vergleich zur ursprünglichen Länge entfallen hierbei nur 7,04 Prozent auf Streckenverlängerungen²⁾. Indes ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Deutsche Gesellschaft einen kleineren Anteil an den Diametral- und Radiallinien der Dresdner Straßenbahnanlagen hat und weder Veranlassung, noch Gelegenheit fand, den Vorortsbetrieb in gleichem Umfange wie die Dresdner Gesellschaft auszubauen.

In Zukunft wird voraussichtlich in der weiteren Ausgestaltung desselben auch ein allgemeiner Beharrungszustand eintreten, da der durch den Zehnpfennig-Stadttarif veranlaßten Verkehrssteigerung keine verhältnismäßige Mehreinnahme gefolgt ist. „Zu diesem Mißverhältnis trägt vielfach die Länge der Außenlinien bei, bei denen Leistung und Bezahlung in gar keinem Verhältnis stehen und welche infolgedessen die Stadtlinien derartig beeinflussen, daß für die Folge wohl jedes Unternehmen bei der Einrichtung oder Erweiterung solcher Linien nur mit der größten Vorsicht verfahren muß“³⁾.

¹⁾ Vgl. die Zusammenstellung I und II

²⁾ Durch die Verlängerungen im Jahre 1902 werden diese Sätze etwas gestiegen sein.

³⁾ Vgl. Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft von 1901, S. 3.

Der in den zitierten Worten ausgesprochene Grundsatz fernerer Baupolitik ist insofern anfechtbar, als dieses Mißverhältnis auch auf den Stadtstrecken ebenso oft eintreten kann. Vor allem aber ist zu beachten, daß der Verkehr der Außenstrecken den Stadtlinien die diesen eigentümliche rentable Frequenz nicht zum geringsten Teile erst zuführt. Schliesslich liegt aber die gemeindegewirtschaftliche Bedeutung des Straßenbahnwesens nicht in dem Betriebe ausgesuchter und rentabler Stadtstrecken, die nur einen beschränkten Lokalverkehr ermöglichen, sondern darin, daß eben die weitere Stadtzone in rege Beziehungen zum Stadtzentrum gesetzt wird. In richtiger und verständiger Würdigung dieses volkswirtschaftlich bedeutungsvollen Vorortbetriebes verlangten sowohl die städtischen Behörden, als auch die der selbständigen Nachbargemeinden eine dem Bedürfnis entsprechende Ausgestaltung des Außenbetriebs¹⁾.

β) Neueinrichtung von Durchgangslinien und Netzausbau.

Die gleiche Tendenz äußerte der elektrische Betrieb auch hinsichtlich der Neuanlage von Durchgangslinien und der Verschmelzung einzelner Radiallinien zu durchgehenden Betriebslinien. Die Länge der Diametrallinien der Dresdner Gesellschaft betrug vor der Einführung des elektrischen Betriebes nur 13,6 Prozent der damaligen Gesamtlänge, aber jetzt rund 50 Prozent. Die Durchgangslinien der Deutschen Gesellschaft stiegen von 10,5 Prozent auf 27,6 Prozent. Bei beiden Gesellschaften hat sich der ursprüngliche Anteil der Durchgangslinien an der Länge aller Linienarten fast vervierfacht. Der Anteil der Deutschen Gesellschaft vermochte infolge der Eigenart ihrer Anlagen nicht die gleiche Höhe der anderen Gesellschaft zu erreichen, da ihre Erweiterungsbauten mehr auf den allmählichen Ausbau ihrer Linien zu einem Netze gerichtet sein mußten. Die dabei nachträglich eingeschalteten Strecken umfassen auch nicht weniger als 12,6 Prozent der anfänglichen Streckenlänge. Der Netzausbau bedingte natürlich auch und in einzelnen Fällen (z. B. Ringlinie) sogar ganz erhebliche Verlängerungen gewisser Betriebslinien, die gleichfalls nur bei Anwendung elektrischer Energie als Betriebskraft mit Vorteil durchgeführt werden konnten.

¹⁾ Vgl. § 16 der Ortsgesetze von 1902, betreffend die Einverleibungen von Räcknitz usw.

Zweifellos geht hieraus hervor, daß die mechanische Betriebskraft auch eine Änderung in der Art der einzelnen Linien verursachte, nämlich derart, daß die Zahl und Länge der Aufsen-, Stadt- und Radiallinien zu Gunsten der Diametralinien erheblich abnahm¹⁾.

b) Verkehrserleichterungen.

Die unmittelbaren Folgen der im vorigen besprochenen Umgestaltung laufen auf eine Vereinfachung des Verkehrs und der Betriebstechnik hinaus. Der kostspielige und außerdem umständliche Umsteigeverkehr wurde erheblich beschränkt. Die Fahrten beanspruchten auch weniger Zeit als bisher, zumal auf den Aufsenstrecken eine größere Fahrgeschwindigkeit möglich war.

Die Betriebstechnik vereinfachte sich, abgesehen von den allgemeinen Vorteilen der elektrischen Kraft, infolge der Verminderung der Standwagen in den zentralen Teilen der Stadt und ermöglichte damit eine Freigabe der alten Standgleise für den durchgehenden Straßenbahn- und den übrigen Lokalverkehr.

c) Größeres Akkomodationsvermögen gegenüber den stoßweisen Äußerungen des Verkehrsbedürfnisses.

In den frühen Morgen-, Mittags- und Abendstunden der Werktage, sowie während der Sonn- und Festtage werden an die Personenbeförderungsmittel, vor allem des großstädtischen Lokalverkehrs, weit über den sonstigen Durchschnitt hinausgehende Anforderungen gestellt. Die Technik war deshalb von jeher bemüht, die Verkehrsmittel nach bester Möglichkeit dem unregelmäßigen Verkehrsbedürfnis anzupassen. Einleitend wurde erwähnt, wie leistungsunfähig der alte Omnibusdienst den temporären Verkehrssteigerungen gegenüber stand. In viel höherem Grade war die Pferdebahn dieser Aufgabe gewachsen, obgleich die Kosten der damit zusammenhängenden Akkomodation

¹⁾ Vgl. Zusammenstellung I und II. Inwieweit dies auch mit dem Tarife zusammenhängt, siehe in dem statistischen Teil. — Indes hätten diese Wirkungen des elektrischen Betriebes bei reinem Oberleitungsbetriebe noch deutlicher in Erscheinung treten müssen, da es unvorteilhaft ist, Radiallinien mit verschiedener Stromzufuhr in durchgehende Linien zu verschmelzen.

nicht in dem besten Verhältnisse zu dem dadurch verursachten Aufwande standen, da die tierische Zugkraft auch während der dienstfreien Zeit die gleichen Unterhaltungskosten beansprucht. Die werktäglichen Verkehrssteigerungen hatten zwar damals noch nicht den heutigen Umfang angenommen, doch blieb dem Pferdebahnbetriebe auch schon zu jener Zeit der erhöhte Sonntagsdienst nicht erspart. Die in der Tat kostspieligere Anpassung der tierischen Zugkraft gegenüber temporären Verkehrsbedürfnissen war ja angeblich der Hauptgrund für die Einführung des Sonntags- und Abendzuschlages. Ausschlaggebend indes scheint das finanzielle Ergebnis dieser Tarifmaßnahme gewesen zu sein.

Diese den Betriebsaufwand wesentlich erhöhenden Mifsstände mußten mit Einführung des elektrischen Betriebes wegfallen, da die mechanische Zugkraft, ohne Mehrkosten zu verursachen, jederzeit dienstbereit ist. Die Anlage elektrischer Strafsenbahnen beansprucht zwar infolge der weitaus größeren Menge vorgetaner Arbeit als im Pferdebahnbetriebe ein höheres Kapital, hat aber den für die Personenbeförderung ja nicht zu unterschätzenden Vorteil absoluter Anpassung hinsichtlich des ungleichen Verkehrsbedürfnisses voraus¹⁾.

Zunächst gestattet der elektrische Betrieb eine mühelose Bewältigung des stärkeren Verkehrs auf den Innenstrecken großer Durchgangslinien. Die Anhängewagen, welche dem gesteigerten Bedürfnis zu dienen bestimmt sind, verkehren nur auf den Stadtstrecken, während der Motorwagen für den Außenbetrieb zumeist vollkommen ausreicht. Allerdings beansprucht der starke Vorortsverkehr der östlichen und westlichen Stadtteile auch die regelmäßige Mitführung von Beiwagen. Auf der Linie Blasewitz—Plauen verdichtet sich z. B. der Verkehr in den zentralen Teilen der Stadt in einem solchen Grade, daß innerhalb derselben die Einrichtung einer selbständigen Betriebslinie: Fürstenstrafse—Hauptbahnhof notwendig wurde.

Gleich leistungsfähig wie dieser zentralen, steht der elektrische Betrieb auch der periodischen Verkehrssteigerung gegenüber. Die in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden notwendige Vermehrung des Betriebes wird einfach durch Einstellung von Sonder- oder Einlegewagen erreicht. Wer jemals

¹⁾ Vgl. auch P. Schenker, Die Wahl des Betriebssystems der Strafsenbahnen in Zürich. S. 9.

sehen konnte, wie glatt sich z. B. in Dresden die Bewältigung zufälliger Massenbeförderung abwickelt, wird von der großen Akkomodation des elektrischen Strafsenbahnbetriebes zweifellos überzeugt sein.

Selbst wenn der Pferdebahnbetrieb durch den elektrischen nicht abgelöst und der Aufwand für eine hinreichende Anpassung nicht gescheut worden wäre, konnte die „Verteilung“ der im gegenwärtigen Lokalverkehr der Großstädte periodisch und neuerdings auch gar nicht mehr so selten auftretenden zufälligen „Verkehrsverdichtungen“ niemals so spielend und wirksam erfolgen als durch den elektrischen Betrieb. Auch die verkehrstechnischen Schwierigkeiten mußten beim Pferdebahnbetriebe infolge der Inanspruchnahme eines ungleich größeren Raumes innerhalb des Strafsenkörpers (Pferd und Wagen) störend hervortreten und würden die gegenwärtige hohe Intensität des Personentransportes (enge Zusammenführung der Wagen und deren dichte Folge) überhaupt gar nicht zugelassen haben.

4. Die Entwicklung der zentralistischen Tendenz im Dresdner Strafsenbahnverkehr.

Nicht zu verwechseln mit der im vorigen erörterten Elastizität des elektrischen Betriebes im neuzeitlichen Strafsenbahnwesen sind die älteren Zentralisationsbestrebungen in der Anlage der lokalen Personentransporteinrichtungen. Die für einen rationellen Betrieb unumgänglich notwendige Zentralisation wird auf zweifache Weise erreicht:

- a) durch zweckmäßige Verwendung geeigneter Gleisstrecken zur Einrichtung mehrerer Betriebslinien und
- b) durch zweckmäßige Zusammenführung der Hauptbetriebslinien auf günstig gelegene Knotenpunkte.

Wenn sonst im allgemeinen beide Mittel sich gegenseitig bedingen, ergibt eine genauere Prüfung der ersten Entwicklungsphasen der Dresdner Strafsenbahnanlagen doch einen interessanten Unterschied, natürlich abzusehen von der Zeit des Alleinbetriebes der Blasewitz—Plauener Linie. Die Dresdner Strafsenbahngesellschaft resp. deren Rechtsvorgängerin befolgte in der Errichtung ihrer Linien vorwiegend den zweiten Weg, indem sie den Postplatz als natürlichen Ausgangspunkt der-

Tabelle IV.

Betriebs- jahr	Strecken- länge km	Betriebslänge		Deren Verhältnis (Spalte 2 u. 3)	Einwohnerzahl		Beförderte Personen					Auf 1 Einwohner entfielen				A Dresden	
		Dresden km	Leipzig km		Dresden (mittlere)	Leipzig	Dresden			Leipzig		Betriebslänge		Fahrten			
							Jahr	Tag	Auf 1 Wagen- kilometer	Jahr	Tag	Auf 1 Wagen- kilometer	Dresden mm	Leipzig mm	Dresden		Leipzig
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1872	7,500	7,500	18,19	100	183219	166783	238502	653	1,92	677543	1856	3,69	41	109	1,30	8,57	123959
1873	9,897	9,897	"	"	187463	176542	1454526	3985	1,93	1627328	4458	3,38	53	103	7,76	9,21	754647
1874	"	"	"	"	194096	186301	1369776	3753	1,93	1848159	5063	3,59	50	97	7,06	9,92	710497
1875	"	"	"	"	200088	196060	1393980	3819	1,93	2090294	5727	4,03	49	92	6,97	10,66	724289
1876	"	"	"	"	205629	205279	1509083	4134	1,92	2108533	5777	5,75	48	88	7,34	10,27	788357
1877	"	"	"	"	210836	214110	1586385	4346	1,94	1972053	5403	3,78	47	84	7,52	9,21	819324
1878	"	"	"	"	216113	222941	1569346	4299	1,93	2006787	5498	—	46	81	7,26	9,00	811839
1879	10,191	10,191	"	100	221330	231772	1540407	4220	2,93	1934909	5301	—	46	78	6,96	8,34	526193
1880	10,272	10,192	"	100	268983	240603	2142803	5471	3,53	2133136	5844	3,56	38	75	7,97	8,86	606283
1881	19,782	21,848	21,81	110	277822	249740	4183397	7461	3,90	2381224	6524	3,81	79	87	15,06	9,53	1073158
1882	29,443	36,355	25,92	124	284714	259093	6279053	17202	3,80	4100572	11234	3,41	128	100	22,05	15,82	1651235
1883	34,003	42,457	26,73	125	290966	268446	7440402	20384	3,48	5670668	15586	3,52	146	99	25,57	21,12	2139997
1884	34,003	42,457	29,93	125	297320	277799	8546221	23314	3,54	7498760	20545	3,72	142	107	28,74	26,99	2449343
1885	34,003	42,457	33,08	125	303984	287152	8961703	24552	3,5	8472529	23212	3,69	138	115	29,48	29,50	2530283
1886	34,003	42,457	33,08	125	310244	298757	9597250	26293	3,80	9685962	56537	3,64	137	110	30,93	32,42	2553838
1887	35,088	43,640	33,60	124	319623	311971	10246877	28075	3,8	11125411	30480	3,91	136	107	32,06	35,66	2693451
1888	35,088	43,640	34,51	124	329553	325185	10790725	29481	3,9	12262010	33594	4,16	132	106	32,74	37,70	2768084
1889	35,088	43,640	39,08	124	339491	338399	12007098	32896	4,0	14284910	39136	4,41	128	115	35,35	42,21	3005198
1890 a	35,898	44,450	42,43	123,8	—	—	14051804	38498	4,21	16600566	45481	—	127	120	40,23	—	3334662
1890 b	13,100	14,198	—	108,3	—	—	1469990	4027	2,86	—	—	—	41	—	4,21	—	514497
1890 zus.	48,998	58,648	—	119,6	349266	351613	15521794	42525	4,03	—	—	4,30	168	120	44,44	47,21	3849159
1891 a	37,508	46,060	46,53	122,8	—	—	16762156	45923	4,54	17809992	48795	—	128	—	46,65	—	3690329
1891 b	21,598	28,145	—	130,3	—	—	4447807	12186	2,95	—	—	—	78	—	12,38	—	1505545
1891 zus.	58,056	74,205	—	127,8	359323	362118	21209963	58189	4,08	—	—	4,03	206	128	59,03	49,18	5195874
1892 a	40,908	49,460	46,53	120,9	—	—	18431361	50357	4,5	18347833	20268	—	129	—	48,17	—	4097403
1892 b	24,800	31,529	—	127,1	—	—	5930131	16247	2,82	—	—	—	82	—	15,50	—	2100237
1892 zus.	64,184	80,989	—	125,7	382664	370683	24361492	66804	3,94	—	—	3,87	211	125	63,07	49,49	6197640
1893 a	42,028	50,580	46,53	120,3	—	—	19941763	54635	4,4	19512565	53459	—	128	—	50,45	—	4328331
1893 b	29,302	37,800	—	126,8	—	—	8150626	22330	2,99	—	—	—	96	—	20,62	—	2723375
1893 zus.	70,002	88,380	—	126,1	395284	379247	28092389	76965	3,98	—	—	4,17	224	122	71,07	51,44	7051706
1894 a	45,733	54,321	46,53	119	—	—	22568756	61832	4,42	19924238	54589	—	127	—	55,50	—	5111136
1894 b	30,039	37,800	—	125,8	—	—	10081845	27621	3,20	—	—	—	93	—	24,79	—	3145983
1894 zus.	73,944	89,380	—	120,8	406664	387812	32650601	89453	3,95	—	—	4,22	220	119	80,29	51,37	8257119
1895 a	45,733	54,320	46,53	118,7	—	—	24742039	67786	4,52	21242891	58199	—	130	—	59,09	—	5478319
1895 b	32,283	43,300	—	134,1	—	—	10983408	30092	3,13	—	—	—	103	—	26,23	—	3513316
1895 zus.	75,773	97,620	—	128,8	418683	396377	35725447	97878	3,97	—	—	4,30	233	117	85,32	53,59	8991635
1896 a	44,384	52,970	47,32	119,3	—	—	29079776	79671	4,43	25033672	68585	4,63	123	116	67,33	61,58	6562655
1896 b	36,378	47,141	40,40	129,5	—	—	13637176	37362	2,89	5384476	14752	3,19	109	99	31,58	13,25	4719898
1896 zus.	77,915	100,111	87,72	128,4	431871	406520	42716952	117033	3,97	30418148	83337	4,28	232	216	98,91	74,83	11282553
1897 a	45,389	53,975	70,49	118,9	—	—	36413945	99764	4,33	37036135	101469	4,03	116	169	78,54	88,66	8413650
1897 b	36,388	49,490	56,40	136,01	—	—	14792363	40527	2,67	11341380	31072	3,16	107	135	31,91	27,15	5533900
1897 zus.	79,403	103,465	126,89	130,3	463624	417751	51206308	140291	3,67	48377515	182541	3,79	223	304	110,45	115,80	13947550
1898 a	48,627	57,199	75,88	117,6	—	—	39627332	108568	4,40	38004631	104122	3,27	112	177	82,96	88,53	9004277
1898 b	37,918	49,300	60,64	129,02	—	—	16846917	46156	2,89	14914916	40863	2,81	103	141	35,27	34,77	5828129
1898 zus.	83,453	106,499	136,52	127,6	477677	428982	56474249	154724	3,81	52919547	144985	3,12	215	318	118,23	123,36	14832406
1899 a	48,627	57,213	78,64	117,6	—	—	42078309	115283	4,8	42182543	115569	3,25	117	179	86,06	95,82	10155118
1899 b	37,715	46,830	62,58	124,2	—	—	20715166	56754	3,30	17763102	48666	2,86	96	142	42,37	40,35	6280805
1899 zus.	83,106	104,043	141,22	125,2	488930	440213	62793475	172037	3,82	59945645	164234	3,13	213	321	128,43	136,17	16435923
1900 a	53,041	61,627	83,95	116,2	—	—	48186779	132019	3,93	44446513	121771	3,27	124	186	98,56	98,45	12268550
1900 b	45,593	57,050	65,36	125,1	—	—	24093350	66009	3,29	19121895	52388	2,86	117	145	49,27	42,86	7334053
1900 zus.	95,021	117,748	149,31	123,9	497930	451445	72280129	198028	3,69	62568408	171420	3,03	241	331	147,83	138,60	19602603
1901 a	53,089	61,675	101,37	116,2	—	—	53089346	145450	3,67	44792284	122719	3,17	122	219	104,90	96,81	14483397
1901 b	47,175	58,815	65,89	124,7	—	—	25444830	69712	3,07	18894682	51766	2,82	116	142	50,28	40,84	8289211
1901 zus.	96,342	120,490	167,26	125	506110	462676	78534176	215162	3,45	63686966	174484	3,06	238	361	155,18	137,05	22772608
1902 a	54,053	62,658	102,81	116,7	—	—	52033191	142557	3,59	45007637	123309	3,13	122	217	101,70	94,97	14481022
1902 b	47,175	58,847	70,32	125,2	—	—	25841069	70797	2,89	18160928	49756	2,77	115	148	50,50	88,32	8912582
1902 zus.	101,228	121,505	173,13	120,3	511632	473908	77874260	213354	3,33	63168565	173065	3,01	237	365	151,21	133,29	23393604

Anmerkung: a = Dresdner, b = Deutsche Straßenbahngesellschaft.

Die in Spalte 15, 17 und 33 angegebenen Zahlen sind vom Statistischen Amt der Stadt Leipzig berec

Die für Dresden ermittelten Angaben des Jahres 1872 beziehen sich auf die Zeit vom 25. September bis

Die Wagenkilometer in Spalte 18 wurden für die Jahre 1872 bis 1875 und 1879 und 1880 durch Interp

Die Zahlen der Fahrgäste sind für Dresden und Leipzig nicht ohne weiteres vergleichbar, weil in

welche die zweite Fahrt antreten, nicht mitgezählt werden. Die Zahlen für Dresden müßt

erniedrigt werden.

Tabelle I

Betriebs- jahr	Anzahl der Wagenkilometer						Reine Betriebseinnahmen										Betriebs- aufwand auf 1 Wagen- kilometer	Betriebs- jahr	
	Leipzig			Dresden			Dresden		Leipzig		Auf 1 Wagenkilometer		Auf 1 Fahrgast		Auf 1 Einwohner				
	Tag	Jahr	Tag	Zahl		Jahr	Tag	Jahr	Tag	Jahr	Tag	Dresden		Leipzig		Dresden			Leipzig
				der Wagen	der Pferde							Pfg.	Pfg.	Mk.	Mk.				
1	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
1872	340	183526	503	24	100	42651	427	126611	347	34	69	18	19	0,23	1,60	22	1872		
1873	2068	480846	1317	24	100	263612	722	321338	880	35	67	18	20	1,41	1,82	27	1873		
1874	1947	514697	1410	24	100	262913	720	363504	996	37	71	19	20	1,35	1,95	37	1874		
1875	1984	518821	1421	24	100	258480	708	405648	1111	36	78	19	19	1,29	2,06	41	1875		
1876	2158	540630	1481	24	100	250975	688	399955	1095	32	74	17	19	1,22	1,94	30	1876		
1877	2247	522338	1431	24	97	266139	729	369160	1011	32	71	17	19	1,26	1,72	25	1877		
1878	2228	—	—	24	100	263294	721	375842	1030	32	—	17	19	1,22	1,68	25	1878		
1879	1442	—	—	24	100	259815	712	360226	987	49	—	17	19	1,17	1,55	42	1879		
1880	1661	598914	1641	—	152	340916	934	391972	1074	56	65	16	18	1,27	1,62	—	1880		
1881	2940	624829	1712	—	423	647083	1773	406627	1114	60	65	16	17	2,33	1,62	—	1881		
1882	4524	1203447	3297	49	482	994647	2725	609205	1669	60	51	16	15	3,49	2,35	36	1882		
1883	5863	1608979	4408	60	510	1173527	3215	793801	2175	54	49	16	14	4,03	2,95	34	1883		
1884	6688	2013811	5517	66	515	1357960	3710	1030341	2823	55	51	16	14	4,57	3,70	33	1884		
1885	6932	2295221	6288	69	523	1419826	3890	1127376	3089	56	49	16	13	4,67	3,92	36	1885		
1886	6997	2659828	7287	70	529	1517355	4157	1256918	3444	59	47	16	13	4,89	4,20	36	1886		
1887	7379	2843252	7790	72	549	1618473	4437	1375314	3768	60	48	16	12	4,75	4,40	37	1887		
1888	7562	2950117	8083	73	565	1702494	4652	1490150	4082	61	51	16	12	5,17	4,58	39	1888		
1889	8233	3236043	8866	79	601	1881841	5156	1643502	4503	62	51	16	12	5,54	4,85	37	1889		
1890 a	9136	—	—	87	671	2025509	5549	1825147	5000	60	47	14	11	5,80	5,19	35	1890		
1890 b	1410	—	—	48	228	67707	752	—	—	32	—	—	—	—	—	—	1890		
1890 zus.	10546	3861729	10580	135	899	2093216	6301	—	—	54	—	—	—	—	—	—	1890		
1891 a	10110	—	—	92	720	2066648	5662	1941400	5319	56	44	12	11	5,75	5,36	37	1891		
1891 b	4125	—	—	48	335	485295	1329	—	—	32	—	11	—	—	—	30	1891		
1891 zus.	14235	4418231	12105	140	1055	2551943	6991	—	—	49	—	12	—	—	—	35	1891		
1892 a	11188	—	—	98	786	2154984	5882	1980113	5425	53	42	12	11	5,63	5,34	37	1892		
1892 b	5754	—	—	62	440	663441	1818	—	—	32	—	11	—	—	—	30	1892		
1892 zus.	16942	4746089	13003	160	1226	2818425	7700	—	—	45	—	11,6	—	—	—	35	1892		
1893 a	12320	—	—	106	845	2284803	6260	2106664	5772	51	45	11,9	11	5,78	5,55	39	1893		
1893 b	7461	—	—	69	442	940557	2577	—	—	35	—	11,5	—	—	—	30	1893		
1893 zus.	19781	4677013	12814	175	1287	3225360	8837	—	—	45	—	11,5	—	—	—	36	1893		
1894 a	13997	—	—	120	910	2540434	6960	2153168	5899	50	46	11	11	6,25	5,55	40	1894		
1894 b	8619	—	—	90	432	1192352	3513	—	—	39	—	11,3	—	2,93	—	34	1894		
1894 zus.	22616	4721973	12937	210	1342	3732786	10473	—	—	45	—	11,4	—	9,18	—	36	1894		
1895 a	15009	—	—	126	950	2725586	7467	2302877	6309	50	48	11	11	6,51	5,80	39	1895		
1895 b	9626	—	—	92	448	1292697	3788	—	—	38	—	11,7	—	3,09	—	31	1895		
1895 zus.	24635	4836353	13223	218	1398	4018283	11255	—	—	45	—	11,2	—	10,60	—	36	1895		
1896 a	17980	5412378	14828	157	718	3166024	8674	2527791	6925	48	47	11	11	7,33	6,22	37	1896		
1896 b	12896	1688539	4626	97	347	1597862	4366	521490	1429	34	31	11,7	10	3,70	1,28	27	1896		
1896 zus.	30876	7100917	19455	254	1065	4763886	13040	3049281	8354	42	43	11,1	11	11,03	7,50	33	1896		
1897 a	23051	9180980	25153	157	733	3692098	10115	3539628	9698	44	39	10	10	7,96	8,47	33	1897		
1897 b	15161	3557533	19829	123	275	1678615	4599	1031220	2825	31	29	11	9	3,45	2,47	26	1897		
1897 zus.	38212	12768513	34982	280	1008	5370713	14714	4570848	12523	38	36	10,4	9,8	11,41	10,94	30	1897		
1898 a	24669	11632471	31870	169	759	3989949	10930	3613301	9899	44	31	10	10	8,35	8,42	32	1898		
1898 b	15968	5316383	14565	143	265	1877232	5143	1324069	3628	33	25	11	9	3,93	3,09	27	1898		
1898 zus.	40637	16948854	46435	312	1024	5867181	16073	4937370	13527	39	29	10,3	9,7	12,28	11,51	30	1898		
1899 a	27882	12972711	35541	232	748	4322552	11842	3989510	10930	43	31	10	9	8,84	9,06	31	1899		
1899 b	17208	6205913	17003	165	163	2025754	5550	1563518	4284	33	25	9	9	4,14	3,55	25	1899		
1899 zus.	45090	19178624	52544	397	911	6348306	17392	5553028	15214	38	29	10	9	12,98	12,61	28	1899		
1900 a	55869	13597412	37253	232	472	4688297	13130	4197606	11500	38	30	10	9	9,59	9,30	26	1900		
1900 b	20094	6688583	18325	186	10	2257807	6186	1679225	4601	32	25	9	9	4,62	3,72	24	1900		
1900 zus.	75963	20285995	55578	418	482	6946104	19316	5876831	16100	35	29	9,6	9	14,21	13,02	25	1900		
1901 a	39682	14115086	38671	270	—	4914767	13465	4201523	11511	34	30	9	9	9,71	9,08	24	1901		
1901 b	22711	6693295	18338	169	—	2283688	6256	1665789	4564	28	25	9	9	5,70	3,60	21	1901		
1901 zus.	62393	20808381	57009	439	—	7198455	19721	5867312	16075	31	28	9	9	15,41	12,68	22	1901		
1902 a	39674	14399902	39452	265	—	4789598	13121	4241973	11622	33	29	9	9	9,36	8,95	23	1902		
1902 b	24418	6555257	17959	181	—	2331844	6389	1659408	4547	26	25	9	9	4,56	3,51	19	1902		
1902 zus.	64092	20955159	57411	446	—	7121442	19510	5901381	16169	30	28	9	9	13,92	12,46	21	1902		

rechnet.

bis 31. Dezember 1872.

polation ermittelt.

in Leipzig die Umsteiger,

sten etwa um 30 Prozent

selben wählte. Die Hergabe nur eines Elbüberganges (Augustusbrücke) zu Strafsenbahnanlagen brachte zwar auch eine mehrfache Verwendung der Gleisanlagen jener Brücke mit sich, ohne jedoch das Vorwalten des unter b genannten Zentralisationsprinzipes zu beeinträchtigen. Die Deutsche Gesellschaft dagegen benutzte zwar den durch die Linien der anderen Gesellschaft gebildeten Kreuzpunkt auf dem Postplatze, bediente sich aber in der Führung ihrer nach Neustadt gerichteten Linien sehr intensiv der Gleisanlagen ihrer beiden zuerst eröffneten Linien:

Friedrichstraße—Fürstenplatz und
Theaterplatz—Schnorrstraße,

so daß innerhalb ihres Bereiches die Ausnutzung der Streckenlänge zu Zentralisationszwecken anfänglich eine gröfsere Rolle spielte als bei der andern Gesellschaft. Übereinstimmten sie jedoch in der Verfolgung eines gemeinsamen Zieles, nämlich der Zentralisation.

a) Zweckmäfsige Verwendung geeigneter Gleisstrecken zur Einrichtung mehrerer Betriebslinien.

Bereits aus der Anlage der Linien der zweiten Bauperiode geht hervor, daß sowohl im Interesse des Publikums, als auch der Stadtverwaltung die Absicht vorhanden war, sich für die Zukunft die Möglichkeit mehrfacher Benutzung ursprünglicher Gleisanlagen zur Errichtung möglichst langer Betriebslinien zu sichern. Dieses Bestreben entsprang der richtigen Erkenntnis, daß eine, wenn auch nur streckenweise Benutzung eines und desselben Schienenweges durch mehrere Betriebslinien das Anlagekapital einer dieser Betriebslinien im Vergleich zu einer gleich langen, aber auf besonderen Gleisen betriebenen Linie wesentlich erniedrigte.

Das jeweilige Verhältnis der Strecken- zur Betriebslänge zeigt uns die Tabelle No. IV. Wenn darnach auch der günstigste Ausnutzungscoeffizient der Dresdner Gesellschaft in der Zeit auftritt, in welcher diese ihre strahlenförmig angelegten Linien vornehmlich auf dem Post- und Georgplatz zentralisierte (1883 bis 1890), so widerspricht dessen andauernd hoher Stand dem Vorwiegen jenes Zentralisationsprinzipes deshalb nicht, weil die Strafsenbahnanlagen in der Aera des Linientarifes nicht ausgebaut wurden, und das in Frage stehende Verhältnis infolge des

Fehlens langer Außenlinien natürlicherweise äußerst günstig sein mußte. Mit dem weiteren Ausbau ihrer Anlagen verschlechterte auch die Dresdner Gesellschaft den Ausnutzungsgrad ihrer Streckenlänge ganz erheblich, was sich durch den Rückgang des diesen Grad bezeichnenden Koeffizienten dokumentiert.

Anders liegen die Verhältnisse bei der Deutschen Gesellschaft. Wenn man von dem Jahre 1890 als dem Eröffnungsjahre ihrer ersten Linien absieht, entspricht der niedrigste Stand der Streckenausnutzung dem höchsten der Dresdner Gesellschaft (100:125)¹⁾. Diese größere Betriebslinienzentralisation der Deutschen Gesellschaft hat ihren Grund in der netzartigen Führung ihrer Linien, welche die Zentralisation der Gesamtanlage ungemein förderte. Weiter zeigt die unten angegebene Tabelle, daß der fragliche Ausnutzungscoeffizient beider Gesellschaften sich in ziemlich engen Grenzen bewegt, bezw. nur bewegen kann. Deshalb ist die dadurch erreichte Zentralisation nicht in dem Maße steigerungsfähig als diejenige, welche durch die Zusammenführung von Betriebslinien auf Kreuzungspunkten bedingt wird.

Mit der allmählichen Ausgestaltung des Vorortbetriebes konnten die mehrfach benutzten stadttinnern Gleiskörper zwar in erhöhtem Maße in den Dienst der wachsenden Zentralisation gestellt werden, doch mit der Zeit nahm die Inanspruchnahme der Innentrakte infolge des gestiegenen Außenverkehrs derart zu, daß diese für die Bewältigung des zentralen Stadtverkehrs überhaupt nicht mehr ausreichten und ein berechtigtes Verlangen nach neuen Stadtlinien geltend wurde. Und der Bau eben dieser Linien bildete vornehmlich die Aufgabe der Deutschen Gesellschaft²⁾. Sie mußte aber bei der Neuanlage ihrer Linien auf eine Zusammenführung derselben zu einer gemeinsamen Zentrale deshalb verzichten, weil die im Stadttinnern gelegenen Plätze und somit auch die zu denselben führenden Straßen bereits von der alten Gesellschaft zu Zentralisationszwecken beansprucht waren. Da sie sich indes späterhin einer größeren Zentralisation ihrer eigenen Linien nicht mehr entschlagen konnte, mußte sie als Feld derselben die mittlere Stadtgrenze wählen (Ringlinie).

¹⁾ Vgl. Tabelle No. IV

²⁾ Vgl. Zusammenstellung II.

Hieraus geht hinlänglich hervor, daß der erste Weg zur Erreichung einer Zentralisation notwendig den zweiten zur Folge hat und daß bei einer gewissen Ausdehnung der Strafsenbahnanlagen die anfängliche, für einen extensiven Betrieb wohl ausreichende Zentralisation im Stadttinnern nicht mehr genügt und neue Kreuzungspunkte vor allem in den mittleren Stadtteilen notwendig werden.

Die Anlage solcher Knotenpunkte wurde für Dresden infolge der Elbübergänge eine besondere Notwendigkeit, aber auch gleichzeitig eine besondere Schwierigkeit.

b) Zweckmäßige Zusammenführung der Hauptbetriebslinien auf günstig gelegene Knotenpunkte.

Weniger seiner zentralen Lage, als mehr seiner Nähe zur Augustusbrücke als Haupt-Elbübergang verdankt der Postplatz seine Bedeutung für die Zentralisation der Strafsenbahnlinien. Naturgemäß mußte sich ja der Lokalverkehr einer großen, an einem Fluß gelegenen Stadt zunächst und vorwiegend an dessen Übergängen zentralisieren, zumal wenn die getrennten Stadtgebiete sich annähernd gleichmäßig entwickeln wie in Dresden. Die räumliche Ausdehnung des der Augustusbrücke überdies näher gelegenen Altmarktes hätte diesem Zwecke vor allem auch seiner besseren Lage wegen inmitten der Stadt in viel höherem Maße dienen können als der Postplatz. Aber die engen Strafsen seiner näheren Umgebung und besonders die Schwierigkeit der Durchfahrt von Strafsenbahnwagen durch das enge Georgentor des Königlichen Schlosses verhindern eine Kreuzung von Strafsenbahnlinien auf dem Altmarkte. Deshalb fehlt auch eine das Herz der Residenz durchschneidende direkte Verbindung vom Süden zum Norden¹⁾. Außerdem müßte aber auch bedacht werden, ob die Technik den Verkehrsschwierigkeiten überhaupt gewachsen gewesen wäre, da der Verkehr auf dem Altmarkte, vor allem an den Einmündungen der Strafsen,

¹⁾ Da dieser natürliche Verkehrsweg für Strafsenbahnwagen unpassierbar war, mußte die Lücke durch ein anderes Verkehrsmittel ausgefüllt werden. Am 12. Dezember 1899 wurde deshalb die Omnibuslinie Schloßplatz—Altmarkt—Hauptbahnhof eröffnet und am 5. Februar 1900 bis zur Lindenaustraße und später noch bis zur Reichenbachstraße verlängert. Die von der Dresdner Fuhrwesengesellschaft betriebene Omnibuslinie ist in zwei Teilstrecken zu je fünf Pfennigen aufgeteilt. Die Wagen verkehren tagsüber alle vier Minuten.

schon ohne jene Zentralisation eine bedenkliche, die Verkehrssicherheit fast gefährdende Intensität erreicht hat. Diesen Übelständen wäre am besten dadurch abzuhelfen, daß die neue Augustusbrücke etwas unterhalb der alten angelegt würde, damit der für den Verkehr jetzt zwar noch tote, aber doch sehr geräumige Theaterplatz in den Dienst der Zentralisation des lokalen Verkehrs gestellt werden könnte.

In bei weitem nicht so hohem Maße drängt sich der Verkehr auf dem Sachsenplatze an der Albertbrücke zusammen. Die Kreuzung von Strafsenbahnlinien hat aber doch einen größeren Umfang angenommen, als nach seiner immerhin exponierten Lage angenommen werden sollte. Erklärlich wird diese auffällige Erscheinung durch den Hinweis darauf, daß die Albertbrücke der für Strafsenbahnanlagen dienende zweite Elbübergang war und die Projektierung nicht nur aller künftigen Strafsenbahnen der östlichen und nordöstlichen Stadtgebiete, sondern hauptsächlich auch die der zweiten Bauperiode folgende Umgestaltung der Betriebslinien von einer zweckmäßigen Zentralisation auf dem Sachsenplatze geleitet wurde. Zu den älteren, aber jetzt noch bedeutungsvollen Knotenpunkten gehört der Pirnaische Platz. Dagegen hat der Georgplatz von seiner Stellung als ehemaliger Zentralisationspunkt viel verloren.

In welchem Umfange die Zentralisation des Strafsenbahnverkehrs zugenommen hat, geht nicht nur aus der im Verhältnis zur Streckenlänge viel größeren Zahl von Kreuzungspunkten, sondern vor allem aus der viel stärkeren Inanspruchnahme derselben hervor. Am besten wird das Wachstum der Verdichtungen des Strafsenbahnverkehrs veranschaulicht durch eine Feststellung der jene Knotenpunkte innerhalb einer Stunde passierenden Wagenzüge und deren Vergleich mit einem früheren Jahre (siehe nebenstehende Aufstellung).

Darnach steht der Postplatz als Hauptzentralstelle mit 228 Wagenzügen pro Stunde (täglich ca. 4000) obenan. Berücksichtigt man noch die Zahl der Anhängewagen, so erhöht sich jene Zahl auf rund 325. Die größte Zunahme indes zeigt der Sachsenplatz und der Neustädter Bahnhof. Nimmt man an, daß jeder diese Plätze kreuzende Strafsenbahnwagen durchschnittlich zehn Personen befördert, so erhellt, daß die Strafsenbahn gewisse Plätze und Strafsen ganz un-
gemein von dem Fußgängerverkehr entlastet.

	Sommer	
	1883 ¹⁾	1902
Postplatz	58	228
Georgplatz	56	104
Pirnaischer Platz	40	154
Albertbrücke	12	68
Augustusbrücke	40	104
Sachsenplatz	12	128
Hauptbahnhof	42	114
Neustädter Bahnhof	8	94

¹⁾ Berechnet nach dem Sommerfahrplane vom 10. Mai 1883 unter Hinzurechnung der erst am 7. Oktober 1883 eröffneten Striesener Linie. — Zur Ermittlung dieser Zahlen diente die Wagenfolge des regelmässigen Tagesverkehrs.

II.

Straßenbahnen außerhalb der Stadtgrenze¹⁾.

(A u s s e n b a h n e n.)

Einleitende Übersicht.

Wie dem Teile über die Stadtbahnen, soll auch dem über die Außenbahnen eine einleitende Übersicht vorausgeschickt werden. — Das alte Dampfstraßenbahnprojekt von 1877 blieb unausgeführt. Erst zwei Jahrzehnte später wurden die Projekte der Außenbahnen wieder in Angriff genommen. Zunächst entfaltete der Staat eine rege Tätigkeit, indem er 1899 und 1902 zwei Außenbahnen eröffnete, nämlich die Lösnitzbahn und die Plauensche Grundbahn. Gleichzeitig wandten sich auch private Unternehmungen dem Baue elektrischer Außenbahnen zu. So wurden 1899 zwei Linien eröffnet: Waldschlößchen—Bühlau und Laubegast—Niedersedlitz. Neuerdings betritt auch, und zwar mit Recht, die Gemeindeverwaltung dieses Erwerbsgebiet. Als nämlich die Kummerschen Werke in Niedersedlitz fallierten, übernahm die Gemeinde Leuben den Weiterbetrieb der Vorortsbahn nach Niedersedlitz und der Gemeindeverband Loschwitz, Wachwitz, Niederpoyritz, Hosterwitz, Pillnitz, Rockau und Porsberg den endgültigen Ausbau der Außenbahn nach Pillnitz.

¹⁾ Seit der am 1. Januar 1903 durchgeführten großen Eingemeindung bildet die Stadtgrenze gleichzeitig die Scheide zwischen Außen- und Stadtbahnen, bis auf drei in die östliche Vorortzone führenden Linien der Stadt. Doch da auch die Verhandlungen über die Angliederung dieser Zone eifrig betrieben werden und in Kürze bevorstehen, konnte die Abgrenzung in der oben angegebenen Weise bereits präzisiert werden.

Mit Berücksichtigung der gleislosen elektrischen Bahn nach Klotzsche sind also bis jetzt im ganzen fünf Vorortsbahnen von insgesamt rund 25 km eröffnet. Weitere Projekte harren noch der Ausführung.

A. Geschichtliches.

Das alte Dampfstraßenbahnprojekt von 1877.

Das Projekt der Dresdner Außenbahnen ist nur um wenige Jahre jünger als die Straßenbahnanlagen im Innern der Stadt selbst. Denn schon 1876 bildete sich ein Konsortium, das die Anlage und den Betrieb einer normalspurigen Dampf-Omnibus-Straßenbahn in Dresden mit verschiedenen Abzweigungen nach der nächsten Umgebung plante. Wenn man berücksichtigt, daß erst nach rund 25 Jahren der Bau von Außenlinien wieder ernsthaft in Erwägung gezogen worden ist, so muß man im Hinblick auf die damaligen weniger entwickelten wirtschaftlichen Verhältnisse den Gedanken eines derartigen großen, den tatsächlichen Zuständen weit vorauseilenden Projektes entsprechender Beachtung würdigen.

Für dieses Projekt waren zwei Gründe maßgebend: Einerseits sollte das Stadttinnere, welches zu dieser Zeit nur die eine Linie Blasewitz—Plauen hatte, mit den erforderlichen Straßenbahnverbindungen ausgestattet werden, andererseits verlangte der außerordentlich große Personen- und Güterverkehr der Dresden nahe gelegenen Orte¹⁾ ein Verkehrsmittel größeren Stiles. Die vielversprechenden Vorausberechnungen, welche über die Rentierung und Frequenz dieser Dampf-Omnibus-Straßeneisenbahn angestellt wurden, beruhten außerdem auch darauf, daß das Netz der Staatseisenbahnen in der Umgebung Dresdens zu jener Zeit noch nicht so ausgebaut war wie heute; das Unternehmen hatte also keine Konkurrenz zu fürchten.

Als Hauptlinie war die Strecke von Wilsdruff²⁾ über Grumbach, Kesselsdorf, Löbtau nach Dresden und von hier

¹⁾ Im weiteren Verlaufe dieses Abschnittes treten sie an den entsprechenden Stellen der Reihe nach auf.

²⁾ Wilsdruff, eine kleine Stadt mit geringer industrieller Tätigkeit, liegt rund 13 km westlich von Dresden. Sie hat etwas mehr als 3000 Einwohner. 1846 betrug die Einwohnerzahl 2260. Diese unbedeutende Bevölkerungszunahme von annähernd 1 Prozent im Jahre beweist ausreichend,

an der Elbe aufwärts über Tolkewitz, Laubegast nach Klein-Zschachwitz in Aussicht genommen. Von Kesselsdorf aus sollte eine vorwiegend für den Transport von Gütern zu genehmigende Abzweigung (Kohlenbahn) nach den Kohlenbergwerken von Zauckerode gebaut werden. Im Stadtbezirke waren drei Linien mit einer Gesamtlänge von 15,25 km vorgesehen, die in Verbindung mit der schon bestehenden Pferdebahnlinie im Innern der Stadt und nach allen Hauptrichtungen der Umgebung der Personenbeförderung dienen sollten. Man plante sogar eine unterhalb der Augustusbrücke anzulegende leichte Elbbrücke oder eine Verbreiterung jener, so daß die Elbe unter Benutzung der weiter oberhalb gelegenen Albertbrücke zweimal überschritten worden wäre.

Die in die äußersten Teile des Stadtgebietes vordringenden Straßenbahntrakte wollten die Unternehmer nach Bedürfnis weiterführen, damit die umliegenden Ortschaften, wie Gruna und Strehlen mit Lockwitz (im Südosten Dresdens), ferner Waldschlößchen und Weißer Hirsch (im Nordosten) und endlich Boxdorf, Moritzburg und Radeburg (im Norden), mit der Metropole Dresden verbunden würden.

Die Anlage war im Hinblick auf die Außenlinien als Ersatz für Eisenbahnen geplant. Die Personenwagen, welche je 40 Personen fassen konnten, sollten zwei Klassen enthalten.

Das Projekt fand bei der Regierung aber keine günstige Aufnahme. Sie wollte den Betrieb zunächst versuchsweise auf verkehrsarmen Straßen zulassen, vor allem äußerte sie verkehrspolizeiliche Bedenken gegen die Anlage auf dem Theater- und Schloßplatze. Entscheidend für die Nichtausführung dieses Planes war in letzter Linie die Verfügung der Regierung, daß der Gütertransport auszuschließen sei. Die Staatsregierung liefs sich schon damals von einem Grundsatz leiten, den sie auch jetzt (bei den später zu besprechenden elektrischen Außenbahnen) auf allen den Strecken, die parallel zur Staatsbahn verlaufen, vertritt, nämlich daß die Güterbeförderung zunächst noch der Eisenbahnverwaltung gesichert bleiben soll. — Die Stadt Dresden schlofs sich in ihren Bescheiden dem Finanzministerium an.

wie wenig dieser Ort an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwunge Sachsens teilgenommen hat. Mit Dresden steht sie durch eine Schmalspurbahn, welche sich in Potschappel an die Dresden-Chemnitzer Staatseisenbahn anschließt, in Verbindung.

B. Strafsenbahnpolitik des Staates.

Da die Strafsenbahnen in den ersten Stadien ihrer Entwicklung zumeist auf den regeren Verkehr der zentralen Teile der Städte angewiesen waren und zunächst nur verkehrsreiche Vororte in den Bereich ihres Betriebes ziehen konnten, hatten ausschließlich die Kommunen ein Interesse an derartigen Anlagen. Die Staatsregierung verhielt sich zunächst passiv, da sie direkt unbeteiligt war. Nur in Dresden, wo keine städtische¹⁾, sondern eine königliche Polizeiverwaltung besteht, trat sie gleich in den ersten Entwicklungsphasen mit den Strafsenbahnen in Beziehung.

Die Königliche Polizeidirektion hat das Recht, Konzessionen zur Anlage solcher Verkehrsmittel vorzuenthalten, sofern die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden könnte. Aus diesem Grunde verhielt sie sich zu manchen Projekten wiederholt ablehnend, da die beiden, durch den breiten Elbstrom getrennten Stadtteile eine ungewöhnliche Zentralisation des Verkehrs auf den Elbübergängen bedingten. Auf fiskalischen Strafsen, die in der ersten Zeit nur ausnahmsweise bei der Anlage von Strafsenbahnen in Frage kamen, hatte die Regierung das alleinige Recht der Verleihung. Allgemeingültig darf man also sagen, daß sich die Staatsregierung in ihren Entschliessungen ca. 25 Jahre hindurch in der weitaus überwiegenden Mehrzahl der Fälle von rein verkehrspolizeilichen Momenten leiten liefs²⁾.

Als aber die Entwicklung der Strafsenbahnen immer gröfsere Dimensionen annahm und durch lange Trakte aufserhalb der Stadtgrenzen die Nachbarorte in lebhaften Verkehr zur Residenz setzte, trat die Regierung aus ihrer abwartenden Stellung heraus und wahrte vor allem ihre Rechte im Hinblick auf die der Konkurrenz ausgesetzten staatlichen Vorortsbahnen. Diese glaubte sie zunächst durch Vorenthaltung der Konzession hinreichend schützen zu können. Doch als sie sich den veränderten Verkehrsbedürfnissen der Vororte nicht mehr verschliessen konnte, und die Staatsbahnen diesen Verkehr nur noch unzulänglich bewältigten, mußte sie sich für irgend welche positive Mafsnahmen entscheiden. Welche Politik die

1) Die städtische Wohlfahrtspolizei ist in diesem Sinne nicht Sicherheitspolizei wie die Königliche Polizeiverwaltung.

2) Vgl. insbesondere die Projekte von Etlinger und Parish.

Staatsverwaltung nun tatsächlich bei den einzelnen Projekten eingeschlagen hat, wird im weitem Verlaufe dieser Arbeit an geeigneter Stelle berücksichtigt werden, so daß die politisch-historischen Motive in ihrem ganzen Umfange hervortreten.

Ihre Stellung gegenüber den elektrischen Privatbahnen hat die Regierung im Laufe der Zeit in der sogenannten „Allgemeinen Verleihungsurkunde“ von 1899 formuliert. Im folgenden soll sie in ihren Grundzügen wiedergegeben werden.

Da die elektrischen Straßenbahnen den spezifischen Verkehrsbedürfnissen einer Gegend sich viel leichter anpassen können als die Staatseisenbahnen und auch bei verhältnismäßig geringen Anlagekosten der zukünftigen Weiterentwicklung des von ihnen erschlossenen Landstriches besonders förderlich sind, steht zu erwarten, daß dieses Verkehrsmittel zunächst überall da Anwendung finden wird, wo die Anlage einer Eisenbahn entweder aus finanziellen oder technischen Gründen unterbleiben muß, oder aber dem besonderen Verkehrsbedürfnisse durch eine Lokomotivbahn nicht gedient werden kann. Die Regierung erkennt auch die Vorzüge dieser elektrischen Bahnen voll an und bringt ihnen dem entsprechend, vor allem den Anlagen außerhalb der Städte und auf dem platten Lande, ein reges Interesse entgegen.

Die Staatsregierung behält sich in der „Allgemeinen Verleihungsurkunde“ an erster Stelle das Recht der Oberaufsicht über diese Anlage vor. Die Handhabung der allgemeinen Polizei steht der Ortspolizei zu. Als Vertreter der Unternehmer gegenüber der Regierung ist ein im örtlichen Bereiche der zu erbauenden Straßenbahn wohnhafter sachverständiger Beamter der Staatsverwaltung zur Bestätigung vorzuschlagen. Die Anlage und deren Betriebsmittel sind nach Maßgabe der getroffenen oder noch zu treffenden Anordnungen zweckmäßig und betriebssicher herzustellen; entsprechen die Einrichtungen den wirtschaftlichen und verkehrspolizeilichen Anforderungen nicht, so ist die Regierung befugt, eine Ergänzung oder Abänderung des Projektes zu verlangen. Alle Veränderungen der Bahnanlage und ihrer Betriebsmittel unterliegen der Genehmigung durch die Behörden. Die Verkehrsübergabe der Bahn hat innerhalb einer vereinbarten Frist zu erfolgen. Alle Verträge, von denen die ungestörte Fortführung der Unterhaltung und des Betriebes der Bahn abhängt, müssen so geschlossen sein, daß sie auch für die in den Bahnbesitz ein-

tretenden Rechtsnachfolger Gültigkeit haben. Die Mitbenutzung gewisser Teilstrecken zum Zwecke der Einführung oder des Anschlusses einer anderen von der Regierung genehmigten Linie darf nicht verweigert, sondern muß unter angemessenen, auf den Sach-, nicht auf den Verkehrswert der gemeinsamen Anlage sich gründenden Bedingungen stattgegeben werden. Die Einstellung von Zügen, die aus mehr als zwei Wagen einschliesslich des Motorwagens bestehen, sowie die Festsetzung des Tarifes und die Aufstellung des Fahrplanes hängen von der Genehmigung der Regierung ab. Die Unternehmer müssen denjenigen Anordnungen nachkommen, die im Interesse der Landesverteidigung und der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung an sie gestellt werden.

Die Konzession wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, erteilt; die Regierung kann die Genehmigung widerrufen, wenn die Unternehmer ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Sie haben zu diesem Zwecke auch eine der Gröfse des Unternehmens entsprechende Kautions zu bestellen. Im Falle einer groben Pflichtverletzung, sowie nach Ablauf der Konzessionszeit steht der Staatsverwaltung das Recht des Erwerbes der ganzen Anlage einschliesslich der Betriebsmittel und der an ihr haftenden dinglichen Rechte zu. Dieser Eigentumsübergang hat unter Vergütung des Sachwertes, den die Anlage zur Zeit des Anfalles besitzt, zu erfolgen. Das Rückkaufsrecht kann die Regierung jedoch schon nach zehnjährigem Betriebe geltend machen, wenn sie diese Absicht unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist äufsert. Die Entschädigung wird ebenfalls nach dem Sachwerte bemessen. Dieser wird wieder nach dem Neuwerte der Anlage, abzüglich der inzwischen erfolgten Wertverminderung, ohne Berücksichtigung des Verkehrswertes des Unternehmens oder des Kurswertes der Aktien, berechnet. Ausserdem muß die Regierung in diesem Falle noch den Kaufwert einer vom Zeitpunkte des Erwerbes bis zum Ende der Verleihungsdauer laufenden jährlichen Rente, die dem um die $3\frac{1}{2}$ prozentigen Zinsen des Sachwertes verminderten durchschnittlichen Reinertrage der letzten drei Betriebsjahre entspricht, erlegen. Dieser Kaufwert wird nach den Grundsätzen des Rentenkaufes unter Anwendung eines Zinsfußes von $3\frac{1}{2}$ Prozent und der Reinertrag nach den gewohnheitsmäßigen, buchhalterischen Grundsätzen der Aktien-

gesellschaften ermittelt. Verzichtet die Regierung auf den Ankauf der Bahnanlage, so haben die Unternehmer den ursprünglichen Zustand an Wegen, Gebäuden und dergleichen wieder herzustellen.

Diese Bedingungen über den staatsseitigen Erwerb solcher Bahnanlagen sind im wesentlichen dieselben, die für die Übernahme der Straßenbahnen von seiten der Stadt Dresden maßgebend sind. Die Staatsverwaltung hat sich indes einen belangreichen Vorteil gesichert, indem sie das Recht des Ankaufes schon innerhalb der Konzessionszeit ausüben kann. Auf Grund dieses Abkommens ist sie in dem Erwerbe an keine bestimmten Zeitabschnitte gebunden; sie ist also in der Lage, für einen etwaigen Rückkauf günstige Zeitumstände auszunutzen. Mit diesem Rechte hat die Behörde ein äußerst wirksames Mittel in der Hand, der bereits genehmigten Privat-tätigkeit auf diesem Verkehrsgebiete Einhalt zu gebieten, sofern die finanziellen Interessen des Staates gefährdet werden könnten. Angesichts eines derartig kurzfristigen Rückkaufs-rechtes mußte die Regierung auf das in solchen Fällen übliche Anheimfallsrecht verzichten, da sich sonst wohl kaum Unter-nehmer gefunden hätten, so kostspielige Bahnanlagen auszu-führen, für welche die Regierung ein Bedürfnis nicht leugnen konnte, aber aus finanziellen Gründen einen Bau auf eigene Rechnung selbst nicht ausführen mochte. Ferner wäre auch aus rein finanztechnischen Gründen an eine planmäßige Amorti-sation des Baukapitales nicht zu denken, da die Ungewißheit rücksichtlich der Betriebsdauer die Ermittlung einer festen Annuität nicht ermöglicht. Die Grundstücke, Gebäude und die am Unternehmen haftenden dinglichen Berechtigungen darf die Regierung zwar zum Sachwerte übernehmen, muß aber bei der Feststellung desselben die Wertveränderung dieser Objekte berücksichtigen. Die Stadt Dresden leistet für die genannten Vermögensteile den Zeitwert. Der Unterschied dieser Bestimmung ist somit rein formell.

Ogleich hiernach die Regierung die Personenbeförderung durch elektrische Bahnen im allgemeinen begünstigt, steht sie dem Güterverkehr auf solchen Verkehrsanlagen nicht be-sonders freundlich gegenüber. Sie billigt denselben wohl inso-weit, als die Güterstraßenbahnen zur Zu- und Abfuhr der Güter zur und von der Staatsbahn dienen, läßt aber vorder-hand einen „durchgehenden Güterverkehr“ noch nicht zu, um

den Staatsbahnen ihre Einnahmen aus dem Gütertransport nicht zu schmälern. So lange die Staatsbahnen diesem Bedürfnisse dienen können, verbietet sie auch mit Recht derartigen Konkurrenzbetrieb¹⁾.

C. Bau und Betrieb der Aufsenbahnen.

(IV. Bauperiode.)

I. Horizontalbahnen.

1. Linien im Betriebe.

a) Fiskalische. Noch gleichzeitig mit den letzten größeren Strafsenbahnanlagen innerhalb des Stadtgebietes²⁾ nahm der Strafsenbahnbau aufserhalb Dresdens einen neuen Aufschwung. Große Projekte waren sowohl von staatlicher, als auch von privater Seite in Aussicht genommen. Mit dem Bau der Aufsenbahn nach Kötzschenbroda und Bühlau wurde die vierte Bauperiode, welche ihrem Abschlufs noch entgegengehen soll, eingeleitet.

α) Mickten—Kötzschenbroda (Löfsnitzbahn).

„Die Bevölkerung der rechts der Elbe gelegenen Vororte Dresdens bis Kötzschenbroda, deren Anzahl einschließlic der Vorstadt Pieschen auf rund 40000 angewachsen ist, unterhält, zum großen Teil durch regelmäfsige Berufsgeschäfte in der Stadt veranlafst, mit dieser einen überaus regen Personenverkehr, und umgekehrt suchen die Bewohner der Stadt wegen der gesunden und anmutigen Lage dieser Orte und ihrer Umgebung³⁾,

¹⁾ So liefs die sächsische Regierung den durchgehenden Gütertransport auf der elektrischen Strafsenbahn Werdau—Crimmitschau nicht zu.

²⁾ Vgl. S. 98.

³⁾ Die Uferlandschaft rechts und links der Elbe bis Kötzschenbroda ist nicht so ausschließlic Industriebezirk als der Plauensche Grund. Nur in Radebeul drängen sich die industriellen Etablissements dicht zusammen. An erster Stelle stehen die chemischen Fabriken (Bergmann & Co. und Heyden in Radebeul) und die Zementwarenfabriken; die Maschinenfabriken sind auch zahlreich vertreten. Die Gegend hat durch diese industriellen Anlagen ihren landschaftlichen Reiz nicht in dem Mafse verloren als der Plauensche Grund.

namentlich an Sonn- und Festtagen, daselbst zu Tausenden ihre Erholung. Diesem überaus starken Wechselverkehr steht zur Zeit, abgesehen von dem hier nur in beschränktem Maße in Betracht kommenden Dampfschiffsverkehr¹⁾, kein anderes leistungsfähiges Beförderungsmittel als die Leipzig-Dresdner Eisenbahn zur Verfügung. Wenn auch die Eisenbahnverwaltung durch Anlegung der verhältnismässig nahe bei einander gelegenen Stationen Kötzschenbroda, Weintraube, Radebeul, denen demnächst noch solche für Trachau und Pieschen hinzukommen sollen²⁾, sowie durch Einrichtung zahlreicher Vorortzüge und überaus billiger Abonnementskarten dem Bedürfnisse nach Möglichkeit Rechnung zu tragen bestrebt gewesen ist, so hat doch die Leistungsfähigkeit der zu Gebote stehenden Mittel in der Natur der Verhältnisse liegende Grenzen, über welche hinaus den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs und seiner besonderen Beschaffenheit nicht genügt werden kann³⁾. Auch war es ferner gänzlich ausgeschlossen, daß die Leipzig-Dresdner Eisenbahn dem lokalen Zwischenverkehr der genannten Orte weiterhin dienen konnte. Die Bewohner hatten sich zur Erreichung eines befriedigenden Verkehrsmittels mit der Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerke vormals O. L. Kummer & Co.“⁴⁾ dahin geeinigt, daß diese die Anlage einer elektrischen Bahn von Kötzschenbroda nach Dresden mit dem Anschlusse an die Strafsenbahnlinie der Dresdner Strafsenbahngesellschaft vom Postplatz nach Mickten übernahm. Die Staatsregierung vermochte sich der Erkenntnis, daß hier ein dringendes Bedürfnis vorlag, nicht zu verschließen. Andererseits erwog sie aber auch die Zweckmäßigkeit der Anlage dieser Strafsenbahn auf Staatskosten. Die Konkurrenzverhältnisse gegenüber der Staatsbahn veranlafsten schliesslich die Regierung, den Bau selbst in die Hand zu nehmen, um die empfindlichen Verluste auf der parallel zur gedachten Strafsenbahn laufenden Staatsbahn auszugleichen. Weil sich längs der Dresden-Meißner Staatsstrasse grofse industrielle Etablissements befinden, kann diese

1) Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

2) Diese wurden gleichzeitig mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Coswig—Dresden-N. am 1. Mai 1902 dem Verkehre übergeben.

3) Landtagsakten 1897/98, Königliche Dekrete No. 32, III.

4) An Stelle der in Konkurs befindlichen Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerke vormals O. L. Kummer & Co.“ treten deren Rechtsnachfolger.

Straßenbahnlinie auch dem Güterverkehr nutzbar gemacht werden.

Da voraussichtlich ein starker Verkehr bewältigt werden mußte, wurde der Trakt gleich doppelgleisig gebaut. In Rücksicht auf den lebhaften Geschirr- und Fußgängerverkehr sah man aber von der durch Kummer & Co. in Aussicht genommenen Normalspur ab und wählte die für Straßenbahnanlagen als zweckmäßig erkannte Einmeterspur¹⁾. Die Straße wurde mit Ausnahme einer 160 m langen Strecke auf 10,2 m verbreitert. Zu den Verbreiterungskosten trugen die interessierten Gemeinden und Adjazenten nach Befinden und der Größe des dadurch für sie entstandenen Vorteils bei. Die 7,16 km lange Strecke hat 25 m Gesamtsteigung; der Höhenunterschied zwischen dem Anfangs- und Endpunkte der Bahn beträgt nur 0,05 m, die verlorene Steigung also rund 25 m.

Die Zuleitung des elektrischen Stromes erfolgt oberirdisch; die Energie liefert die Elektrizitätsgesellschaft Kummer & Co., da diese Gesellschaft in Rücksicht auf die damals zu gewärtigende Konzessionserteilung eine Kraftstation im Lösnitzgrunde errichtet hatte²⁾. Die Entnahme des elektrischen Stromes ist vertragsmäßig zu angemessenen Preisen sicher gestellt.

Die Gesamtkosten der Bahnanlage belaufen sich auf 1150000 Mark, so daß 1 km durchschnittlich auf 142329 Mark zu stehen kommt. Der Gesamtkostenanschlag erniedrigt sich aber zu Gunsten der Staatskasse um rund 100000 Mark durch die Leistung von Beiträgen für die Straßenverbreiterung von seiten der Gemeinden und Adjazenten.

Aus wirtschaftlichen Gründen übertrug der Staat den Betrieb und die Unterhaltung dieser an sich noch kurzen Strecke der Dresdner Straßenbahngesellschaft, welche die anstößende Linie Postplatz — Pieschen — Mickten besitzt und somit an einer gedeihlichen Entwicklung der fiskalischen Linie interessiert ist. Der Hauptsache nach läuft der am $\frac{13}{4}$ November 1897

¹⁾ Da aber die Spur der Stadtbahnen 1,450 m beträgt, bedingt dieser Unterschied in der Spurweite ein dem Verkehr hinderliches und vom Publikum als lästig empfundenenes Umsteigen. In Berücksichtigung dieses Umstandes wurden die später errichteten Außenbahnen in Dresdner Stadtspur gebaut.

²⁾ Am 18. April 1902 ging dieses Werk durch Kauf in den Besitz der Gemeinde Niederlösnitz über.

abgeschlossene Vertrag darauf hinaus, daß von den Bruttoeinnahmen der fiskalischen Strecke ihre Betriebs- und Unterhaltungskosten zunächst abgezogen werden. In diese Summe werden auch angemessene Abschreibungen in Höhe von 3 Prozent des festgestellten Anlagekapitals mit aufgenommen. Von dem verbleibenden Reingewinn erhält der Fiskus zunächst eine vierprozentige Verzinsung des Baukapitals, die Gesellschaft dagegen ihre Auslagen für die beschafften Betriebsmittel ersetzt. Der nach diesen Abzügen verbleibende Überschufs wird zu zwei Dritteln an den Fiskus und zu einem Drittel an die Dresdner Straßenbahngesellschaft als Betriebsführerin verteilt. Hiernach hat diese keinen Anspruch auf eine regelmäßige Vergütung. In schlechten Betriebsjahren wäre sogar eine unentgeltliche Führung des Betriebes denkbar. Sie würde aber auch in diesem Falle immer noch einen indirekten Vorteil haben dadurch, daß die Linie Postplatz—Mickten infolge der Löfsnitzbahn höhere Frequenzziffern aufwiese als ohne diesen Anschluß. Der Vertrag ist zunächst unkündbar bis zum 31. Dezember 1905. Nach diesem Termine steht dem Staate das Recht zu, am Schlusse eines jeden Betriebsjahres zu kündigen. Das Vertragsverhältnis erlischt indes erst drei Jahre nach der Kündigung. Nachdem die Bahn am 21. August 1899 eröffnet worden war, ergab eine gegen Ende des Eröffnungsjahres vorgenommene Schätzung, daß dem Fiskus aus dem Betriebe, nach Abzug der Betriebsausgaben, ein jährlicher Einnahmenanteil von ca. 95 000 Mark verbleiben würde. Dies bedeutet eine Verzinsung des Anlagekapitals zu $8\frac{1}{2}$ Prozent. Rechnet man von dieser Summe eine $3\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung des Baukapitals in Höhe von 38 500 Mark ab, so verbleibt dem Staate etwa ein Überschufs von 56 500 Mark. Der Rechnungsabschluß des ersten Betriebsjahres ergab nach der Rentabilitätsberechnung für das Jahr 1900 eine tatsächliche Verzinsung von 8,75 Prozent. Die höchste Rente von 10,49 Prozent erzielte die Staatseisenbahn auf der Linie Zeithain—Elsterwerda. Für das Jahr 1901 beliefen sich dagegen die entsprechenden Zahlen auf 9,15 und 8,36 Prozent, so daß der fiskalische Straßenbahnbetrieb der Löfsnitzbahn den Höchstsatz der Staatseisenbahnen überholt hat.

Zum Vergleich seien an dieser Stelle aber die immerhin erheblichen Mindereinnahmen auf den Stationen zwischen Dresden und Kötzschenbroda der Hauptlinie Leipzig—Dresden aufgestellt. Der Ausfall betrug nämlich seit Eröffnung der

Löfsnitzbahn monatlich 9000, also jährlich rund 100000 Mark. Hiernach bilanziert das Defizit der Staatseisenbahn mit der neuen Einnahme durch die konkurrierende Strafsenbahn. Nach dem Bericht über das erste Betriebsjahr beliefen sich die Reineinnahmen aus der Löfsnitzbahn auf 10 Prozent vom Ausfall bei der Staatsbahn¹⁾. Die Staatseisenbahnverwaltung glaubt jedoch, durch eine allmähliche Anpassung des Vorortsverkehrs an das veränderte Bedürfnis, den Ausfall zu reduzieren. Andererseits wird aber auch die Löfsnitzbahn durch die zunehmende Ansiedlung in der von ihr durchzogenen Gegend eine immer steigende Einnahme ergeben. Man darf also hiernach voraussagen, daß neben den erzielten allgemeinen volkswirtschaftlichen Vorteilen, welche mit der Anlage derartiger elektrischer Außenbahnen immer verbunden sind, sich der Staat eine neue, wenn auch vorderhand noch kleine, Einnahmequelle erschlossen hat.

Die Entwicklung der Löfsnitzbahn läßt sich am besten an nachstehender Tabelle verfolgen:

Jahr	Wagenkilometer		Fahrgäste		Einnahmen				Abgegebene Billets in 1000:					Abonnenten in 1000:
	Jahr	Tag	Jahr	Tag	Total Mk.	Tag Mk.	Wag.-kilom. Pf.	Fahrgast Pf.	30 Pf.	25 Pf.	20 Pf.	15 Pf.	10 Pf.	
ab 21. Aug. 1899	216686	1629	414604	3117	69321	521	32	16,7	35	79	58	64	157	22
1900	800843	2194	1548112	4241	245736	673	30,7	15,9	131	195	239	244	629	110
1901	817401	2220	1574134	4314	248161	680	30,4	15,8	94	135	252	268	718	105
1902	777249	2129	1513542	4147	234881	644	30,2	15,5	80	127	243	264	698	102

Hiernach bilanziert die Transportleistung etwa mit der Einnahme. Diesem an sich natürlichen Vorgange stehen aber die wachsenden Leistungen der privaten Strafsenbahnbetriebe bei rückläufigen Einnahmen entgegen.

Für die Strafsenbahnpolitik des Staates ist von Bedeutung zu wissen, in welchem Maße eine Außenbahn dem lokalen Zwischenverkehr und dem Durchgangsverkehr dient. Um dies

¹⁾ Mitteilung aus den Akten über die Löfsnitzbahn (Königliches Kommissariat für elektrische Bahnen).

Verhältnis feststellen zu können, müssen die verausgabten einzelnen Billetarten miteinander verglichen werden. Obige Tabelle zeigt deutlich, daß die für den örtlichen Wechselverkehr beanspruchten Zehn- und Fünfzehnpfennig-Karten in ihrer Gesamtheit die Summen der übrigen fast um das Doppelte überholen (3043000:1668000). Hieraus geht unwiderleglich hervor, daß der Durchgangsverkehr nach der Lößnitz, vielleicht mit Ausnahme eines gewissen Ausflugsverkehrs, der Staatseisenbahn vorbehalten bleibt. Andererseits beweisen diese Zahlen, wie notwendig diese Verkehrsanlage für den Lokalverkehr war. Ähnlich werden sich die Verhältnisse auf der neueröffneten Aufsenbahn durch den Plauenschen Grund gestalten.

Sobald aber eine Aufsenbahn nicht parallel zu einer Linie der Staatseisenbahn verläuft, muß umgekehrt der Durchgangsverkehr mit höheren Ziffern an der Gesamtfrequenz beteiligt sein. Dies bestätigt die Bühlauer Strecke, insofern als die Zahl derer, welche von der Bühlauer Aufsenbahn auf die anstoßende Stadtbahn umsteigen oder von letzterer auf erstere, etwa 75 Prozent der im ganzen auf der in Frage stehenden Aufsenbahn beförderten Personen ausmacht.

β) Löbtau — Hainsberg (Plauensche Grundbahn).

Bereits im Jahre 1892 suchten die Gemeinden des Plauenschen Grundes¹⁾ bei dem Königlichen Finanzministerium um die Erbauung einer Straßenbahn von Dresden bis Hainsberg nach. Ihr Gesuch wurde aber abgelehnt, weil mit dieser Anlage der Staatsbahn eine zu bedeutende Konkurrenz erwachse.

Am 19. November 1895 wiederholten dieselben Petenten ihr Gesuch. Sie begründeten ihr Anliegen mit dem ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwunge des Plauenschen Grundes. Die Bevölkerungsziffer der 16 dicht zusammenliegenden Gemeinden²⁾ war bereits auf 50000 gestiegen. Der Zuwachs derselben war auch noch nicht abzusehen, da die aus der Großstadt verdrängte

¹⁾ Der Plauensche Grund ist ein landschaftlich schönes Flusstal im Südwesten Dresdens; er wird von der vereinigten Weißeritz durchflossen, die für die Anlage von Verkehrswegen durch ihre Hochwassergefahr vielfach besondere Schutzvorrichtungen notwendig machte. In dem Grunde führt die Eisenbahn über Tharandt nach Chemnitz entlang.

²⁾ Potschappel, Deuben, Niederhäslich, Hainsberg, Coschütz, Döhlen, Schweinsdorf, Eckersdorf, Oberweifsig, Unterweifsig, Saalhausen, Niederpesterwitz, Birkigt, Zschiedge, Kleinburgk und Großburgk.

Industrie sich hier immer mehr ansiedelte¹⁾. Einen weiteren Beweis für das Aufblühen des Plauenschen Grundes bieten die Frequenzziffern der Staatsbahn. Der Ab- und Zugang der Haltestellen Plauen, Potschappel²⁾, Deuben, Hainsberg vermehrte sich in den letzten fünf Jahren von 1321434 auf 2032622, also fast um das Doppelte. Der Wechselverkehr zwischen den Stationen, unter Einrechnung von Dresden, nahm in demselben Zeitraume um 450197 zu. Um die Konkurrenzbedenken der Staatsregierung zu entkräften, wollten die Gemeinden derselben eine Beteiligung am etwaigen Gewinne des Strafsenbahnbetriebes, sowie das Recht des Erwerbes dieser Anlage für den Selbstkostenpreis gewährleisten. Damit konnten wohl die finanzpolitischen, aber noch nicht die verkehrspolizeilichen Bedenken der Regierung beseitigt werden. Zu damaliger Zeit war nämlich die Erhöhung des Bahnkörpers noch nicht in Aussicht genommen; die beiden Bahnlinien hätten sich also in einer Ebene kreuzen müssen. Die Regierung befürchtete zudem auch eine erhebliche Beeinträchtigung und Gefährdung des allgemeinen Strafsenverkehrs³⁾. Ferner müßte nach Meinung der Strafsen-

1) Der Plauensche Grund gehört mit in die Reihe der sächsischen Industriezentren. In keinem andern Teile der nähern Umgebung Dresdens hat sich auf einem so verhältnismäßig kleinen Raume die industrielle Tätigkeit derart dicht zusammengedrängt als wie hier. Außer mehreren großen Ziegeleien gibt es hier Porzellanfabriken und Glashütten; von letzteren haben die Siemensschen Weltruf. Auch die Eisenindustrie ist von Bedeutung; ferner wäre hier noch zu nennen die Gufsstahlhütte in Döhlen, wie die Emaille- und Schmelztiegelfabrik in Deuben. Die Steinkohlenschächte dieser Gegend waren von jeher nicht unbedeutend. Die Weißeritz, deren großes Gefäll zu industriellen Zwecken ausgebeutet worden ist, begünstigte die Anlage von Mühlen. Diese sind in neuerer Zeit in Dampfmaschinen ganz großen Stiles umgewandelt worden. Die Holzbearbeitung hat gleichfalls große Ausdehnung angenommen. Neuerdings blüht hier auch die chemische Industrie in allen ihren Zweigen. Am Ausgange des Plauenschen Grundes befindet sich eine der größten Brauereien Deutschlands, der Felsenkeller. Siehe auch die entsprechenden Stellen in Gebauer, „Die Volkswirtschaft in Sachsen“.

2) Die Strecke Dresden—Potschappel weist von allen Linien der sächsischen Staatsbahn den stärksten Personenverkehr auf, der viergleisige Ausbau und die damit verbundene Hochlegung der Schienen von Dresden bis Hainsberg ist bereits in Angriff genommen.

3) Diese nicht zu verkennende Schwierigkeit wurde durch den inzwischen erfolgten Bau in ebenso sinnreicher als zuverlässiger Weise beseitigt. Gleichzeitig mit dem Fallen der Bahnschranken wird eine optische Signaleinrichtung und Entgleisungsweiche in Tätigkeit gesetzt. Letztere soll den

verwaltung eine etwaige Genehmigung an sehr lästige und kostspielige Bedingungen geknüpft werden, wie Strafsenverbreiterung, Regulierung des Querprofils, Pflasterung, Unterhaltung und Reinigung der Gleisflächen, Vorkehrungen bei Schneefall. Die behördlichen Einwendungen ließen eine definitive Entschliessung über die Zulässigkeit des Baues nicht zu stande kommen. Die Petition wurde deshalb vom Landtage abgelehnt und der Königlichen Staatsregierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

Die Verhandlungen über diese Anlage ruhten bis zum Jahre 1900. Jetzt sah sich aber die Regierung durch die günstigen Erfahrungen mit der Löfsnitzbahn veranlaßt, in der geplanten Anlage einer Strafsenbahn durch den Plauenschen Grund nun selbst die Initiative zu ergreifen. Das Dekret vom 26. März 1900 sagt ausdrücklich: „Es wird daher¹⁾ die Richtigkeit der von der Regierung vertretenen Ansicht bestätigt, daß diejenigen Strafsenbahnstrecken, die gegen die Staatsbahnen direkt in Konkurrenz treten, deren Bau aber im allgemeinen Verkehrsinteresse nicht abgewiesen werden kann, im Besitze des Staates selbst sein müssen“²⁾. Wollte der Staat die Anlage solcher Konkurrenzstrecken der Privatindustrie überlassen, so würden der Staatseisenbahnverwaltung erhebliche Einnahmeausfälle zugefügt werden, die nur zu einem kleinen Teile durch Konkurrenzabgaben wieder eingebracht werden könnten³⁾. Zudem hat der Staat auf die Anlage solcher Strafsenbahnen, die ja meistens dem Vorortsverkehr dienen, ein wohlerworbenes Recht insofern, als er durch die Anlage von Eisenbahnen den schnellen Aufschwung dieser Orte ungemein begünstigte und den lebhaften Verkehr zwischen denselben und der Hauptstadt zur Entwicklung brachte. Es kann daher vom Staate billigerweise nicht verlangt werden, daß er zu Gunsten privater Erwerbsgesellschaften auf die

Wagen bei der Talfahrt, sofern er bei Nässe auf der Schiene infolge der lebendigen Kraft gleitet, auf den seitlichen Strafsenkörper führen. Auch stellt sich bei Annäherung des Zuges der Strom selbsttätig ab.

1) Nämlich durch die Betriebseinnahmen der Löfsnitzbahn.

2) Landtagsakten 1899/1900, Königliche Dekrete No. 39, IV, S. 1080.

3) Dieser Entschädigungsmodus ist für die Außenlinie von Leipzig nach Probstheida in Aussicht genommen. Die Konkurrenzgebühr wird indes erst nach einjährigem Betriebe, das ist Dezember 1901, festgestellt, nachdem der Einfluß der Strafsenbahn auf die Staatsbahn genau ersichtlich ist. Der Strafsenbahngesellschaft ist jedoch zugesichert worden, daß die Entschädigung 5000 Mark jährlich nicht übersteigen soll.

Einnahmen aus dem Strafsenbahnverkehr langausgedehnter Vororte einfach Verzicht leistet. So wurde der Bau einer Strafsenbahn durch den Plauenschen Grund zu einer unumgänglichen Notwendigkeit für die Staatsverwaltung.

Gleichzeitig wollte die Aktiengesellschaft „Elektra“ eine elektrisch zu betreibende Schwebebahn in der Art der Barmen-Elberfelder herstellen. Dies Projekt war auf eine große Verkehrsentwicklung berechnet und sollte der Anfang eines Stadt- und Vorortsbahnnetzes größeren Stiles sein; denn nur in diesem Fall konnten die bedeutenden Anlagekosten aufgewendet werden. Aber die Stadt Dresden, wie mehrere Gemeinden des Plauenschen Grundes selbst, verschlossen sich dem Vorteile des größeren Unternehmens, so daß dies der Regierung sympathische Projekt fallen gelassen wurde.

Da die von der Bahn berührten Orte mit ihren Interessen so ausschließlich nach Dresden gravitieren, entschloß sich die Regierung in diesem Falle nicht die Einmeter-, sondern die breitere Stadtspur anzuwenden, damit der Verkehr ins Stadtinnere ohne Umsteigen vor sich gehen kann. Der weitere Ausbau dieser Strecke ist jedoch eingleisig und in Meterspur vorgesehen. Der Fußgängerverkehr ist auf besondere, mit nur wenigen Ausnahmen beiderseitig angelegte Fußwege gewiesen; dadurch wird ein regulierter, sich leicht abspielender Strafsenverkehr ermöglicht. Für die Strafsenverbesserung werden ca. 500000 Mark aufgewendet werden müssen. Die Gesamtkosten betragen nach dem generellen Anschlage 1430000 Mark, so daß 1 km Doppelgleis auf rund 223400 Mark zu stehen kommt. Nach einer Mitteilung des Baubureaus Dresden-Neustadt 3 wird sich der Bau voraussichtlich auf 1250000 Mark stellen.

„Die Bahn ist als Stamm eines der späteren bedarfsweisen Entwicklung zu überlassenden Netzes gedacht, welches sich einerseits nach und durch Tharandt, andererseits durch das Poisentäl¹⁾ in der Richtung nach Possendorf und Kreischa“ — vermutlich zum Anschlusse an die bereits projektierte elek-

¹⁾ Das Tal des Poisenbaches ist ein in südöstlicher Richtung sich erstreckendes Seitental des Plauenschen Grundes. Es umschließt die an Steinkohlen reichen Höhen, welche sich südlich von Dresden bis zu ca. 300 m erheben, im Südsüdwesten. Die für dieses Tal geplante Zweigbahn würde eine sehr industrielle und dichtbevölkerte Gegend erschließen.

trische Privatbahn Niedersedlitz—Kreischau — „sowie endlich auch von Potschappel aus in der Richtung nach Zauckerode erstrecken kann“¹⁾. Die Zweiglinien in die Seitentäler des Plauenschen Grundes werden so angelegt, daß nach Bedarf Rollbockverkehr eingerichtet werden kann. Damit soll die Güterab- und Güterzufuhr dieser industriellen, von der Staatsbahn mehr entlegenen Gegenden ermöglicht werden. Zu diesem Zwecke wurden die Normalgleise der Hauptstrecke von Potschappel aus mit einer dritten Schiene für Einmeterspur versehen, entsprechend der Bühlauer Außenbahn.

Die Energie wird dem Elektrizitätswerke zu Deuben, welches dem Gemeindeverbande des Plauenschen Grundes gehört und in Rücksicht auf die geplante Straßenbahnanlage schon früher gebaut wurde, entnommen und den Wagen durchweg mittels oberirdischer Arbeitsleitung zugeführt. Da die Leitungen streckenweise an Steinbrüchen vorüberführen, sind Vorkehrungen getroffen, die eine Abstellung des Stromes für diese Strecken während des Sprengens zulassen.

Der Betrieb ist der Deutschen Straßenbahngesellschaft in Dresden als Besitzerin der unmittelbar anschließenden Stadtlinie (Postplatz—Plauen) übergeben²⁾. Die Beteiligung an den Einnahmen ist nach demselben Modus eingerichtet wie bei der Löfsnitzbahn.

Der Bau der 7,028 km langen Strecke begann am 1. April 1902. Bereits am 8. Oktober desselben Jahres konnte sie dem Verkehr übergeben werden. Der Trakt von der Habsburger StraÙe in Löbtau bis Deuben ist zweigleisig, dagegen von hier bis zur Flurgrenze mit Hainsberg nur eingleisig angelegt.

Der Verkehr scheint sich auf dieser neueröffneten elektrischen Staatsbahn äußerst rege zu gestalten. Der „stärkste Tag“ (12. Oktober) wies eine Frequenz von 12461 Personen mit 1778 Mark Einnahmen auf, dagegen der „schwächste“ (11. Oktober) nur 1832 Personen mit 219 Mark. Insgesamt wurden bis 31. Dezember 1902 295120 Personen, pro Tag also 3472, befördert. Die hieraus erzielten Einnahmen beliefen sich

¹⁾ Landtagsakten 1899/1900; Königliche Dekrete No. 39, IVb, S. 1084.

²⁾ Weil diese aber dem Zentrum (Postplatz) nicht in radialer, sondern tangentialer Richtung (bis zur Einmündung in die Ostraallee) zustrebt, ist für den durchgehenden Personenverkehr ein unvermeidlicher Nachteil verbunden, soweit der Umweg durch die Friedrichstadt nicht durch die größere Fahrgeschwindigkeit in den Aufsenteilen eingeholt werden kann.

auf 40 622 Mark, so daß auf einen Wagenkilometer (im ganzen 130 392) 31,15 und auf einen Fahrgast 13,8 Pfennige entfielen. Diese reduzierten Einnahmen stehen erheblich über dem Durchschnitt der eigenen Linien der Deutschen Straßenbahngesellschaft für das Jahr 1902, welche der Bericht mit 26, 16 und 9 Pfennigen ausweist.

b) Kommunale: Laubegast—Leuben—Niedersedlitz.

Dieser Trakt wurde im Zusammenhange mit den übrigen Linien des von der Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerk O. L. Kummer & Co.“ geplanten Straßenbahnnetzes¹⁾ genehmigt. Die Bahn nimmt ihren Anfang in Laubegast und schließt sich hier unter einem rechten Winkel an die Endstation der Stadtlinie Dresden-Friedrichstadt—Striesen—Tolkewitz—Laubegast an. Sie führt darauf nach Leuben, benutzt in diesem Orte die Dresden-Pirnaer Straße und biegt abermals rechtwinklig zur Endstation Niedersedlitz ab. Die Anlage ist eingleisig ausgeführt und 3,63 km lang.

Sie wurde bereits am 30. Dezember 1899 eröffnet. Ihr Bau wurde deshalb sehr beschleunigt, um auf dieser Strecke neben den gewöhnlichen Vorteilen einer solchen Bahnverbindung vor allem Erfahrungen im Hinblick auf die andern Linien zu sammeln. Sie ist also bis zu einem gewissen Grade Versuchslinie. Nichtsdestoweniger soll sie aber auch den Bedürfnissen des Personenverkehrs dienen. Die Unternehmerin bezweckte nämlich mit dieser Anlage eine bequeme Verbindung mit dem Bahnhofe Niedersedlitz der Dresden-Bodenbacher Staatseisenbahn. Wohl kaum konnte erwartet werden, daß diese Linie jemals die durch äußerst günstige und schnelle Vorortsverbindungen²⁾ bewirkte Personenbeförderung von Niedersedlitz nach der Residenz auch nur annähernd zu übernehmen vermochte. Für diesen Zweck ist die Fahrtdauer viel zu lang. Außerdem wird die Rente dieser Linie noch beeinträchtigt durch das Fehlen des Zwischenverkehrs innerhalb der Strecke. Die Verkehrsinteressen der von der Bahn berührten Orte Laubegast, Leuben und Niedersedlitz gravitieren auf den direkten Verkehrswegen nach Dresden, aber nicht in der Richtung des

¹⁾ Diese Linien werden erst im nächsten Abschnitt zur Darstellung gelangen.

²⁾ Die Fahrt dauert bis zum Hauptbahnhof nur zwölf Minuten.

Straßenbahntraktes, der jene senkrecht schneidet. Sie wird ihre volle Bedeutung erst erlangen, wenn sie mit der geplanten Linie Laubegast — Klein- und Groß-Zschachwitz — Niedersedlitz als Ringbahn mit Anschlüssen nach Pillnitz und Kreischa betrieben werden kann. Dann werden die Fahrten auch in kürzeren Zeitabständen als 20 Minuten erfolgen und die für den Rollbockverkehr schon vorgesehenen Einrichtungen eher Benutzung finden können.

Mit der Leubener Vorortsbahn wurden 1900 = 275403, 1901 = 243098 und 1902 = 229558 Personen befördert. In der Regel sind zwei Motorwagen, seit Mitte November 1902 jedoch drei in Betrieb, welche täglich ca. 380 Wagenkilometer leisten. Der Fahrpreis beträgt 15 Pfennige für die ganze Strecke und zehn Pfennige für eine der drei Teilstrecken. Aus diesen Fahrpreisen wurde im Jahre 1900 eine Einnahme von 33653 Mark, 1901 von 29677 Mark und 1902 = 27740 Mark erzielt. In diesen Angaben sind Abonnement- und Freikarten nicht enthalten.

Darnach steht die Zahl der beförderten Personen und mit ihr auch die Einnahme des Jahres 1901 und 1902 derjenigen von 1900 nach. Dies ist mit dem Zusammenbruch der Kummer'schen Werke und dem damit erfolgten wirtschaftlichen Rückgang in der gesamten Umgegend von Niedersedlitz in Verbindung zu bringen. Indes ist aber zu bemerken, daß gerade das Vorhandensein der Bahn einen noch weiteren Rückschlag verhindert hat. Aus diesem Grunde hielt es der Gemeinderat für unbedingt erforderlich, das bestehende Verkehrsmittel in Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Leubens nicht eingehen zu lassen, weshalb er, nachdem sich Interessenten für die Erwerbung der Bahn nicht fanden, dem Konkursverwalter der früheren Betriebsunternehmerin ein Kaufangebot machte. Die Gemeinde erwarb daraufhin am 1. Juli 1902 die Bahn nebst Zubehör für 54000 Mark, mußte aber hierbei auf alle ihr an den Konkurs zustehende Forderungen, insbesondere auf die Schadensersatzforderung, welche der Gemeinde wegen Nichterfüllung eines am 14. Juni 1900 mit der Gesellschaft geschlossenen Vertrages auf Lieferung elektrischer Energie für die Gemeinde zu Licht- und Kraftzwecken an den Konkurszustand, verzichten.

Der Ankauf ist also mehr aus sozialpolitischen Gründen

erfolgt, doch ist es nicht ausgeschlossen, daß die Bahn später der Gemeinde finanzielle Erfolge bringt. Diese Aussichten können sich, wie bereits ausgeführt, nur mit der bereits projektierten Erweiterung der Anlage und der Einführung des Gütertransportes verwirklichen¹⁾.

c) Private: Waldschlößchen—Bühlau.

Die Dresden—Görlitzer Eisenbahn bildet bei Klotzsche, der ersten Station dieser Linie von Dresden aus gerechnet, einen rechten Winkel und schließt mit der Dresden—Bodenbacher und der Pirna—Arnsdorfer Staatsbahn einen viereckigen Landstrich von etwa 250 qkm ein. Dieser ist bis jetzt ohne direkte Eisenbahnverbindung zur Hauptstadt geblieben, nicht etwa deshalb, weil ein Bedürfnis für jene dichtbevölkerte und vielbesuchte Gegend hätte aberkannt werden müssen, sondern vielmehr in Rücksicht auf die großen Schwierigkeiten, die mit der Anlage einer Bahnverbindung nach jenen, im Vergleich zu Dresden durchschnittlich 160 m höher gelegenen Ortschaften naturgemäß verbunden sind. Auch die Ufergelände eignen sich nicht für die Anlage eines Gleises, da sie mit Landhäusern geradezu übersät sind und überdies zu steil ansteigen²⁾.

Die Handelskammer zu Dresden interessierte sich sehr für eine Eisenbahnanlage, welche Dresden-Neustadt direkt an die Pirna—Arnsdorfer Linie anschließen sollte. Endlich wurde auch im Jahre 1893 ein Entwurf für eine schmalspurige Eisenbahn von Dresden nach Weißig bearbeitet. Der Trakt sollte vom Neustädter Elbkai aus, unter den rechtsufrigen Flutbögen der vier Elbbrücken hindurch, zum Waldschlößchen und weiter hinauf zum Weißen Hirsch führen und dann auf der Hochebene sich fortbewegen. Der Entwurf kam jedoch nicht zur Vorlage, weil inzwischen eine elektrische Straßenbahn vom Schloßplatz in Dresden-Altstadt nach Loschwitz geplant wurde. Die Verbindung des am rechten Elbufer gelegenen Loschwitz mit dem Weißen Hirsch sollte eine Drahtseilbahn herstellen. Da die Projekte den damaligen Verkehrsbedürfnissen in bezug auf den Personenverkehr vollauf entsprachen, fanden sie von allen Seiten hinreichende Unterstützung.

¹⁾ Mitteilungen von der Direktion der Dresdner Vorortsbahn, Gemeindeverwaltung Leuben.

²⁾ Vgl. Landtagsakten 1899/1900, Königliche Dekrete No. 39, II, S. 1061.

Mit der Ausführung dieser Linien blieb aber Dresden-Neustadt immer noch ohne die lang angestrebte direkte Bahnverbindung nach jener Gegend. Doch der lebhafte Wechselverkehr zwischen den auf der Hochebene gelegenen Orten und Dresden-Neustadt, welcher sich in Ermanglung anderer Verkehrswege lediglich auf der Bautzner Chaussee abspielte, veranlafste die Dresdner Strafsenbahngesellschaft, ihre Linie Strehlen—Waldschlößchen nach Bühlau fortzusetzen. Das Einlegen der Schienen war mit großen Schwierigkeiten verbunden, da eine Erhöhung der Bautzner Strafsenbahn dicht hinter dem Waldschlößchen um 1 m abgetrieben werden mußte. Diese Arbeit verursachte allein einen Aufwand von 26500 Mark, zu dem die Stadt Dresden nur 1500 Mark für Verbreiterung und Verbesserung der Gangbahnen zahlte. Auch die Erweiterungskosten der Schotengrundbrücke in Höhe von 13100 Mark fielen der Unternehmerin ganz zur Last. Trotz dieser Strafsenkorrektur verblieben immer noch bedeutende Steigungen, deren größte im Verhältnis von 1:15 steht. Die Länge dieser durchgehend zweigleisigen Linie beträgt 5,717 km.

Der Betrieb gestaltet sich infolge der ungünstigen Steigungsverhältnisse schwieriger als auf allen andern Linien. Zunächst mußten ganz starke Motorwagen verwendet werden; außer den sonst üblichen zwei Bremsen sind die Wagen noch mit einer Fallbremse als Gefahrenbremse ausgerüstet.

Obwohl die Bahn nur für die Personenbeförderung eingerichtet werden konnte, vermochte sie doch schon im ersten Betriebsjahre die durch den Charakter der Bergbahn bedingten hohen Betriebs- und Unterhaltungskosten annähernd zu decken. Eine landesübliche Verzinsung des Anlagekapitals ergab sie zunächst noch nicht. Die zunehmende Besiedlung des durch diese Linie aufgeschlossenen Landes, dessen Lage in gesundheitlicher Beziehung besondere Vorzüge bietet, berechtigte zwar zu der Hoffnung, daß in Zukunft günstigere Ergebnisse erzielt werden könnten und der Verlust während der Wintermonate allmählich wegfiel¹⁾. Doch besteht die Unterbilanz auf dieser Linie eben vornehmlich des schweren Bergbetriebes wegen fort. Wenn auch die Wagenkilometer-Einnahme im Jahre 1901 mit 29 Pfennigen (1900 = 32 Pfennige) über der durchschnitt-

¹⁾ Vgl. Geschäftsbericht der Dresdner Strafsenbahn in Dresden für das Jahr 1899, S. 3.

lichen (auf die gleiche Einheit reduzierten) alle Linien umfassenden Ausgabe von 23,73 Pfennigen (1900 = 25,29) steht und damit scheinbar einen Gewinn ausweist, so ist doch zu beachten, daß die tatsächliche Wagenkilometer-Ausgabe der Bühlauer Linie erheblich über jenen Durchschnitt hinausgeht. Dieses ungünstige Ergebnis wird nicht zuletzt auch dadurch herbeigeführt, daß für den Betrieb der fraglichen Außenbahn besondere Verwaltungs- und teilweise besondere Betriebseinrichtungen (Bahnhof) vorgesehen wurden. Die damit herbeigeführte Abzweigung von dem Stadtbetriebe läßt die wirtschaftlichen Nachteile des Kleinbetriebes wirksam werden.

Die Entwicklung dieser Außenbahn bis zum Jahre 1902 kommt am besten durch folgende Zusammenstellung zum Ausdruck:

Jahr	Wagenkilometer		Fahrgäste		Einnahmen		
	Jahr	Tag	Jahr	Tag	Total	Wagenkilom. Pf.	Fahrgast Pf.
1899	159786	1210	415460	3147	59512	37	11,9
1900	477575	1308	1275140	3494	155287	33	12,2
1901	523201	1434	1362463	3733	152897	29	11,2
1902	535666	1468	1420804	3893	158688	30	11,2

Auch hier bestätigt sich im einzelnen, was der Gesamtheit aller Straßenbahnlinien eigen ist, nämlich daß den erhöhten Transportleistungen die Einnahmen nicht entsprechend folgen; dies dokumentiert sich auch in dem Rückgange der Wagenkilometer-Einnahmen.

Gleich nach Eröffnung der Bühlauer Straßenbahn (22. August 1899) entschloß sich die Direktion, bei den zuständigen Behörden um die Beförderung von Stückgütern auf besonderen Gepäckwagen an Markttagen nachzusuchen. Das Bedürfnis nach einem solchen Güterverkehr lag klar zu Tage, da die Marktbesucher aus dieser Gegend sehr viel Gärtnerei- und Landprodukte nach der Residenz abgeben. Auch die Waschfrauen benutzen diese Gelegenheit gleichfalls in hohem Maße. Da die Bautzner Chaussee in einzelnen Teilen sehr große Steigungen hat, ist sie für den Radfahrerverkehr ungeeignet; talwärts darf aus verkehrspolizeilichen Gründen überhaupt

nicht gefahren werden. Deshalb sind die Wagen auf dieser Strecke mit Vorrichtungen versehen, die eine Radbeförderung zulassen.

Die Konzessionsdauer dieser Strecke ist auf einen Zeitraum von 40 Jahren, also bis zum 22. August 1939, ausgedehnt worden.

Die schon seit 1876 fortgesetzt nachgesuchte Verbindung von Dürrröhrsdorf über Eschdorf, Schullwitz, Weifsig, Bühlau und Weifser Hirsch nach Dresden-Neustadt ist indes durch die Anlage der eben behandelten Strafsenbahn auch noch nicht geschaffen. Eine vollspurige Nebeneisenbahn Dürrröhrsdorf—Dresden-Neustadt würde einschliesslich der Betriebsmittel 4680000 Mark Kosten verursachen und einen jährlichen Gesamtzuschufs von ca. 300000 Mark bedingen. Deshalb gelangte die Regierung zu der Überzeugung, eine Bahnverbindung von Dresden-Neustadt nach Bühlau der Privatindustrie zu überlassen. Dagegen erachtete sie es als vorteilhaft, die in Frage stehende Gegend durch eine staatliche Eisenbahn von Dürrröhrsdorf her aufzuschliessen. Der Landtag 1899/00 hat den Bau dieser Bahn bereits bewilligt. Die Staatsbahnverwaltung nahm in Rücksicht auf den besonderen Zweck dieser Anlage die für Vororte grosser und industriereicher Städte geeignete Einmeterspur in Aussicht, welche sich sowohl für Dampf-, als auch für elektrischen Betrieb und für Güterwagenverkehr auf Rollböcken gleich zweckmäfsig erwiesen hat¹⁾. Die Strafsenbahngesellschaft legte auf Veranlassung der Regierung in ihren Gleiskörper eine dritte Schiene für Einmeterspur ein. Nun ist es der Staatseisenbahn möglich, mit ihren Güterwagen von Dürrröhrsdorf aus bis nach dem schon jetzt stark besuchten Kur- und Sommerfrischorte „Weifser Hirsch“, eventuell direkt vor das Haus des Empfängers, zu fahren.

Wir werden hier die im Verkehr seltene Erscheinung einer Verbindung von Strafsen- und Eisenbahn haben. Es soll hier zum ersten Male versucht werden, einen durchgehenden Betrieb auf einer Strecke herzustellen, von welcher der eine Teil, nur für Strafsen- und der andere nur für Eisenbahnanlagen zweckentsprechend eingerichtet werden kann. Da die Strecke Dürrröhrsdorf—Bühlau (17 km) noch gebaut werden soll, liegen zur Zeit keine Erfahrungen über diesen zusammengesetzten Betrieb vor.

¹⁾ Vgl. Landtagsakten 1899/1900, Königliche Dekrete No. 39, II, S. 1063.

β) Dresden — Klotzsche (Dresdner Heidebahn).

Da der nördliche Teil des überbauten Bodens von Dresden, die Albertstadt, mit den weitausgedehnten Garnisonsbauten ziemlich geradlinig abschließt, ohne lang ausgedehnte, als Bindeglieder zur weiteren Umgebung dienende Vororte zu haben¹⁾, fehlt auf der Strecke Dresden—Klotzsche der die Anlage und den Betrieb einer Gleisbahn verlohrende lokale Zwischenverkehr. Die Dresdner Straßenbahngesellschaft hätte ihre in der Albertstadt endende Arsenalinie ganz sicher schon nach dieser Richtung vorgeschoben, wenn nicht der kostspielige Bergbetrieb die Lebensfähigkeit eines solchen Unternehmens von vornherein in Frage stellte, zumal der Vorortsverkehr der Staatsbahn den durchgehenden Personentransport von und nach Klotzsche infolge Hochlegung des Neustädter Bahnhofes in noch kürzerer Zeit als früher bewerkstelligt²⁾.

Erst die Bewährung des an einer späteren Stelle noch zu besprechenden Betriebes gleisloser elektrischer Bahnen konnte die fragliche Verbindung nahe legen. Deshalb suchte die Dresdner Geschäfts-, Luxus- und Straßenbahnwagenfabrik (Carl Stoll) bei dem Königlichen Finanzministerium mit Erfolg um die Konzession zur Anlage einer solchen schienenlosen Bahn für öffentliche Personen- und Güterbeförderung nach Klotzsche nach. Die Bahn wird jedoch ihren Zweck erfüllen, wenn sie dem Personentransporte, der tatsächlich auch nur geplant ist, hinreichend dienen kann. Die Konzessionsbedingungen setzten die Eröffnung des Betriebes für den 1. April 1903 und dessen vorläufige Dauer bis zum gleichen Tage des Jahres 1913 fest. Die Verkehrsübergabe konnte jedoch schon am 24. März 1903 erfolgen.

¹⁾ Das im Besitze des Staates befindliche Terrain (Exerzierplatz und Dresdner Heide) wurde der Bauspekulation nicht überantwortet; deshalb konnte sich die Expansionspolitik in dieser Zone nicht realisieren. Sollte es aber bei den enorm hohen Bodenpreisen nicht auch für die Finanzen des Staates vorteilhaft sein, die an die Stadtgrenze hinanreichende Zone, vor allem den Streifen zwischen der Bahnstrecke Klotzsche—Dresden-Neustadt und der Chaussee, zu veräußern? Das abgetretene Areal könnte doch in einer Gegend mit niederen Bodenpreisen wiedergewonnen werden, damit der Staatsbesitz nicht verringert würde. Ein solcher Austausch wäre ohne jedes Risiko für die Regierung.

²⁾ Die Stadtfahrt beansprucht 10 Minuten, die Bergfahrt von Dresden-Neustadt nach Klotzsche dagegen 14 bis 15 Minuten.

Die 5,2 km lange Strecke der „Dresdner Heidebahn“ beginnt an der Stadtgrenze, ca. 100 m von dem Endpunkte der Arsenallinie entfernt. Ein direkter Anschluß an diese konnte nicht hergestellt werden, da die Stadtverwaltung die Weiterführung des gleislosen Betriebes auf kommunalem Areal nicht genehmigte. Im Interesse einer glatten Abwicklung des Verkehrs jedoch wäre es erwünscht, daß diese Schwierigkeiten beseitigt werden möchten. Von seiten des Straßenbahnamtes indes ist dem Verfasser versichert worden, daß die in den Tagesblättern dagegen erhobenen Vorwürfe deshalb ungerechtfertigt seien, weil der Unternehmer erst um Weiterführung der Heidebahn auf kommunales Gebiet nachsuchte, nachdem diese bereits dem Betriebe übergeben war. Der Anschluß ist nunmehr genehmigt. Außer den Endhaltestellen ist der Trakt mit sieben Haltestellen versehen. Vorläufig sind sechs Wagen eingestellt. Die dreiachsigen, 16 Sitz- und sechs Perronplätze enthaltenden Wagen können auf der größten, etwa 8 Prozent betragenden Steigung vollbesetzt 25 km in der Stunde laufen¹⁾. Diese Geschwindigkeit ist jedoch rücksichtlich der Verkehrssicherheit nicht erlaubt. Anfänglich war eine Fahrdauer von 22 Minuten geplant, die einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 14 km für die Stunde entsprechen hätte. Die geringen Erfahrungen mit diesem neuen Verkehrsmittel ließen es doch zuletzt als notwendig erscheinen, daß die einzuschlagende Geschwindigkeit von den inzwischen angestellten Versuchsfahrten abhängig zu machen sei. So kam man auf die jetzt einzuhaltende Fahrdauer von 25 Minuten, also einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von etwa 12,5 km in der Stunde, einem etwas schnelleren Tempo, das den Droschken zweiter Klasse vorgeschrieben ist. Im Hinblick auf diese mäßige Geschwindigkeit und die ausreichenden Bremsvorrichtungen (Vorderwagen mechanische und elektrische Kurzschluß-Bremse, Hinterwagen gleichfalls eine mechanische Bremse und außerdem eine mechanische Hebelmomentbremse) ist die Sicherheit des Verkehrs, abgesehen von Unfällen anderer Art, die mit der Geschwindigkeit nicht im Zusammenhange stehen, vollkommen gewährleistet.

¹⁾ Die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen ist für das Königreich Sachsen wie folgt abgestuft: 12 km (Stadtinnern), 15 bis 18 km (mittleren Stadtzone) und 24 km (Vororte).

Die Stromerzeugung erfolgt in einer privaten, dem Unternehmer der Bahnanlage gehörigen Kraftstation in Klotzsche, die gleichfalls für Lichtstromabgabe an den genannten Ort eingerichtet werden soll.

In der Festsetzung des Tarifes mußte der Unternehmer gewisse Vorschriften des Finanzministeriums berücksichtigen, die dahin gingen, daß die Beförderung auf der ganzen Strecke nicht billiger sein durfte als eine Eisenbahnfahrt dritter Klasse von Dresden-Neustadt nach Klotzsche, für welche das Retourbillet 40 Pfennige kostet. Hiernach wurde der Fahrpreis für eine ganze Fahrt auf 20 Pfennige und für eine Teilfahrt bis zum Schänkhübel auf 15 Pfennige bemessen. Im Ortsverkehr Klotzsche gilt die Zehnpfennig-Taxe. Hierbei ist aber zu bemerken, daß diese Bemessungsgrundlage insofern anfechtbar ist, als man bereits 10 Pfennige für die Straßenbahn opfern muß, um zu der an der Peripherie gelegenen Anfangsstation der Heidebahn zu gelangen. Der Neustädter Bahnhof ist viel leichter zugänglich. Diese Gebundenheit des Tarifes verhindert, daß der gleislose Betrieb seine Einnahmen auf grund der Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs bei niederen Sätzen, sofern er hierzu sich als leistungsfähig erweisen sollte, erhöhen kann.

Obgleich eine Übereinstimmung der Fahrpreise zwischen dem gleislosen Betriebe und der Staatsbahn beabsichtigt worden ist und ersterer für Massenbeförderung bei weitem nicht in dem Umfange wie die Gleisanlage in Frage kommen kann, hat die Staatsverwaltung ihrem Grundsatzes gemäß (private Außenbahn parallel zur Staatsbahn) auch für diese „billige Pionierbahn“ eine Konkurrenzgebühr vorgesehen derart, daß deren Höhe erst nach zweijährigem Betriebe auf grund der etwaigen Mindereinnahmen auf der Staatsbahn Dresden—Klotzsche fixiert werden soll. Es steht wohl kaum zu erwarten, daß das finanzielle Ergebnis der letztern durch diese neue Verkehrsanlage auf die Dauer irgendwie beeinflusst werden wird.

2. Vom Landtage (a) bzw. vom Ministerium (b) bereits bewilligte, aber noch nicht eröffnete Linien.

a) Fiskalische Linien: Cotta—Kötzschenbroda.

Schon bei Planung der Löfsnitzbahn, deren Trakt jenseits der Elbe parallel zu der in Frage stehenden Straßenbahn-

anlage verläuft, liefs sich die Staatsregierung von dem Gesichtspunkte leiten, dafs die künftig in dem nordwestlich von Dresden gelegenen Teile des Elbtales unumgänglich anzulegenden elektrischen Vorortsbahnen zu einem gemeinsamen, schmalspurigen Strafsenbahnnetze zu vereinigen sein würden. Das Bedürfnis wurde vor allem nach der Eröffnung der Löfsnitzbahn so dringlich, dafs sich mehrere Privatunternehmer erboten, Dresden mit Meifsen¹⁾ durch eine links- und rechtselbische Strafsenbahn zu verbinden. Damit wäre auch dem lokalen Zwischenverkehr der weiter unten genannten Ortschaften, die mit der Zeit immer mehr zu einer langen Dörfergasse zusammengewachsen sind, das zweckmäfsigste Verkehrsmittel gegeben worden. Die Regierung mochte sich mit der Anlage solch ausgedehnter Strafsenbahnlinien nicht befreunden, konnte aber auch das Bedürfnis nach gewissen Teilstrecken nicht aberkennen, zumal die fiskalischen Dampfbahnen den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr voll entsprachen. Um nun nicht der Konkurrenz privater Strafsenbahnunternehmungen auf den Parallelstrecken der Staatseisenbahn ausgesetzt zu sein, beabsichtigt sie, auch die Erbauung der Strafsenbahnlinie von Cotta nach Niederwartha zu übernehmen.

Der Trakt dieser Anlage wird durch Cotta, Leutewitz, Briefsnitz, Kemnitz, Stetzsch, Cossebaude nach Niederwartha führen. Diese Ortschaften repräsentieren zusammen 18000 Einwohner, deren regelmäfsige Verkehrsbedürfnisse nach Dresden weisen. Würde dieser Verkehr an sich die in Frage stehende Strecke schon lebensfähig erscheinen lassen, so garantiert der äufserst rege Ausflugsverkehr zur wärmeren Jahreszeit in die an Naturschönheiten reiche Uferlandschaft links der Elbe einen erheblichen Zuwachs der Einnahmen.

Die links der Elbe gelegene Linie soll durch die Niederwarthaer Elbbrücke mit der zu jener parallel verlaufenden Löfsnitzbahn verbunden und zusammenhängend betrieben werden. Dieser Zusammenschluß bedingt aber eine Weiterführung der Löfsnitzbahn nach Zschitzschewig. Damit wäre aber gleichzeitig ein Teil der projektierten Linie von Kötzschenbroda nach

¹⁾ Der in erster Linie durch die Königliche Porzellanmanufaktur bekannte, 23 km unterhalb Dresden an der Elbe gelegene Industrieort Meifsen mit 20000 Einwohnern hat seit 16. Dezember 1899 ein von der Aktien-Gesellschaft Meifsnener Strafsenbahn erbaute und betriebene elektrische Strafsenbahn, deren Gesamtlänge 4,66 km beträgt.

Weinböhma gebaut, die sowohl von privater Seite, als auch von den beteiligten Kommunen seit langem angestrebt wird. Die Regierung gedenkt indes den Bau dieser Anlage als minderdringlich vorläufig noch beiseite zu lassen¹⁾.

Der Betrieb soll der geringen Strafsenbreite und der Nähe der Staatsbahnhöfe wegen für den Güterverkehr zunächst nicht eingerichtet, jedoch für eine etwaige Fortsetzung der Linie auf dem linken Elbufer in Aussicht genommen werden. Die Ergebnisse des Betriebes auf der Strecke Niederwartha—Cossebaude werden voraussichtlich gegenüber denjenigen auf dem andern Teile Cossebaude—Cotta in erster Zeit etwas zurückstehen. Doch der geplante Ausbau des Strafsenbahnnetzes dieser Gegend wird infolge des Durchgangsverkehrs einen Ausgleich bewirken. Der Betrieb wird, wie auf der Löfsnitzbahn, durch die Dresdner Strafsenbahngesellschaft unter ähnlichen Bedingungen übernommen werden.

Die Lieferung des Stromes für die Teilstrecke rechts der Elbe hat die Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co.“ zu den gleichen Bedingungen übernommen wie seiner Zeit für die Löfsnitzbahn. Die linkselbischen Anlagen sollen ihre Energie aus einem von den beteiligten Gemeinden in Flur Cossebaude noch zu errichtenden größeren Elektrizitätswerke erhalten, das gleichzeitig auch Kraft und Licht an dritte abgeben will.

„Die Bahn ist eingleisig mit den nötigen Ausweichungen projektiert und erhält in Übereinstimmung mit der anschließenden Löfsnitzbahn und in Hinsicht auf Betriebseinheitlichkeit des ganzen unterhalb Dresdens bis Meifen sich bildenden Strafsenbahnnetzes die, wie bekannt, auch für Rollbockverkehr geeignete Einmeterspur“²⁾. Die rund 11,7 km lange Linie wird durchgängig auf Gemeindewegen geführt bis zur Einmündung in die Dresden-Leipziger Staatsstraße zum Anschlusse an den Trakt Kötzschenbroda—Dresden. Zu den Strafsenkorrekturen und zur Verstärkung der Elbbrücke bei Niederwartha, — für letztere will die Strafsenbahn nur 30000 Mark beitragen —,

¹⁾ Dieses Projekt, sowie die Weiterführung der elektrischen Nord-Westbahnen nach Meifen behält die Regierung im Auge; doch wird die Ausführung dieser Anlagen einer Zeit vorbehalten, deren wirtschaftliche Lage intensiveren Verkehr verspricht als die gegenwärtige Depression in Handel und Gewerbe.

²⁾ Landtagsakten 1897/98, Königliche Dekrete No. 39, IV a, S. 1082.

werden die Gemeinden entsprechend herangezogen. „Zur Vermeidung einer Niveaureizung mit der Berlin-Dresdner Bahn ist eine Wegunterführung vorgesehen. Da diese Ausführung jedoch gleichzeitig im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung und der Gemeinde erfolgt, soll nur ein Teil der hierfür aufgewendeten Kosten mit 50000 Mark der Straßenbahn aufgelegt werden. Die generell veranschlagten Gesamtkosten belaufen sich auf 1420000 Mark, das ist für 1 km eingleisige Bahn 121000 Mark“¹⁾.

Die Bauvorbereitungen sind noch nicht so weit gediehen, wie vordem bei der Linie durch den Plauenschen Grund, da die Verhandlungen über die Verpflichtungen der Kommunen zur Zeit noch zu keinem definitiven Abschluß gekommen sind.

b) Kommunale: Loschwitz—Pillnitz.

Die Verbindung Dresdens mit den Ortschaften, welche stromaufwärts rechts der Elbe liegen²⁾, war bisher immer ungünstig und umständlich gewesen. Der fiskalische Kommunikationsweg von Loschwitz bis nach Niederpoyritz wurde zwar 1886 korrigiert, aber der weitere Verlauf desselben bis nach Pillnitz behielt seine enge Fahrbahn und seine unregelmäßigen Steigungen. Um dieser mangelhaften Verbindung mit Dresden abzuhelpen, suchten die interessierten Gemeinden im Jahre 1896 um eine Korrektur der fiskalischen Straße von Loschwitz bis Pillnitz nach. Im Zusammenhange damit wollten sich die Petenten gleich ein regelmäßiges Personenbeförderungsmittel sichern und beantragten die Anlage einer elektrischen Bahn auf der gleichen Strecke. Ein an die Königliche Staatsregierung gerichtetes Gesuch war schon am 9. April 1895 abschlägig beschieden worden. Die Ablehnung begründete das Finanzministerium in Gemeinschaft mit dem Ministerium des

¹⁾ Landtagsakten 1897/98, Königliche Dekrete, No. 39, IV a, S. 1082.

²⁾ Dieser Teil der Umgebung Dresdens hat seinen ursprünglichen Charakter im Vergleich zu den andern noch am meisten bewahrt. Natürlich fehlt es auch hier nicht an industriellen Anlagen, doch überwiegen sie nicht in dem Maße wie im Süden und Westen Dresdens. Das Ufergelände ist mehr Villenlandschaft. Dagegen weisen die jenseits der Elbe gelegenen Orte wieder mehr gewerbliche Tätigkeit auf. — Während der Drucklegung wurde ein Teil der Loschwitz—Pillnitzer Linie bereits eröffnet. Der Text konnte noch entsprechend geändert, nicht aber dem Abschnitte „Linien im Betriebe“ eingegliedert werden.

Innern damit, daß durch eine solche Anlage auf einem so wenig für diesen Zweck vorbereiteten Kommunikationswege die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werde. Außerdem wurden die Petenten gelegentlich der Verhandlungen im Landtage durch den Finanzminister auch auf die regelmäßigen Verbindungen der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft verwiesen.

Ein Jahr später erhielten sie von der Ständekammer wieder denselben Bescheid. Dieses erneute Gesuch hatten die Gemeinden nunmehr auch damit begründet, daß von der beabsichtigten Straßenbahn die gedeihliche Weiterentwicklung dieser Gegend zum großen Teile abhinge. Die Regierung vermochte jedoch dieser Motivierung nicht eine so hohe Bedeutung beizulegen und verschloß sich deshalb der Notwendigkeit einer derartig kostspieligen Anlage. Dagegen mußte sie anerkennen, daß das rechte Elbufer nicht so ausreichend mit Verkehrswegen bedacht worden war als das linke. Diese Zurücksetzung hatten indes die betreffenden Ortschaften nicht zum wenigsten sich selbst zuzuschreiben, weil sie lange Zeit mit der Möglichkeit gerechnet hatten, daß die Staatsverwaltung das seit 1860 von der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompagnie angeregte Projekt einer Bahn auf dem rechten Elbufer von Dresden zur böhmischen Grenze schließlich einmal genehmigen würde. Die Regierung lehnte es aber stets glatt ab, da sie aus finanzpolitischen Gründen eine private Konkurrenzlinie zur staatlichen linken Elbuferbahn niemals genehmigen konnte.

Schon zur nächsten Landtagssession 1897/1898 brachten die beteiligten Gemeinden ein modifiziertes Gesuch ein, indem sie unter sich drei Interessengruppen bildeten, deren jede ein besonderes Teilziel verfolgte; das Gesamtergebnis sollte die Anlage einer Straßenbahn mit Motorenbetrieb von Loschwitz bis Pirna sein.

Das Bedürfnis für die erste Teilstrecke Loschwitz—Nieder-Poyritz ließ sich auch nicht von der Hand weisen, da „die Ortschaften rechts der Elbe, sowohl im Tal als auch auf den Bergen, ihren Erwerb zumeist in Dresden hätten, aber von dem Verkehr dorthin im Winter abgeschnitten seien“¹⁾. Auch die Regierung vermochte sich diesem Bedürfnis nicht zu ver-

¹⁾ Landtagsakten 1897/1898, Bericht der Ersten Kammer, No. 122, S. 178.

schließen; sie war deshalb nicht abgeneigt, den Strafsenbahnbetrieb zu genehmigen, wenn die Unternehmer alle Kosten der Strafsenkorrektur auf sich nähmen.

Die Fortführung der Strafsenbahn von Poyritz nach Pillnitz erschien der Regierung vorderhand nur erwünscht, während das dritte Glied des ganzen Projektes, die Strecke Pillnitz—Pirna, erst beurteilt werden konnte, wenn die der Bahnanlage dienende, aber noch zu erbauende Strafsen dem Verkehr übergeben ist. Zudem kommt für die ganze Strecke von Nieder-Poyritz bis Pirna eine größtenteils landwirtschaftliche Bevölkerung von nur 12000 Seelen in Betracht, so daß durch eine solche Anlage der wirtschaftliche Fortschritt der Gegend nur wenig gefördert, ja kaum wachgerufen werden könnte. Wenn die Gemeinden nicht auch zu derselben Erkenntnis gekommen wären, daß diese dritte Teilstrecke eine sogenannte Notstandsbahn werden würde, hätten sie es schließlich gewagt, selbst als Unternehmer aufzutreten. So fanden sich aber außer der Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co.“ überhaupt keine anderen Bewerber zur Ausführung des Projektes. Die Deutsche Strafsenbahngesellschaft in Dresden, welche den Bau der ganzen Strecke übernehmen wollte, zog später ihr Anerbieten auf die Strecke Pillnitz—Pirna wieder zurück.

Inzwischen erhielt die Verwaltung der Kammerschen Werke die Strecke Loschwitz—Pillnitz durch die Königliche Regierung genehmigt. „Die von Loschwitz nach Pillnitz projektierte elektrische Strafsenbahn soll den zwischen diesen beiden Punkten rechts der Elbe befindlichen Ortschaften die lang angestrebte bequemere Verbindung mit Dresden schaffen“¹⁾. Die Linie berührt die Ortschaften Loschwitz, Wachwitz, Nieder-Poyritz, Hosterwitz und Pillnitz; als weiteres Hinterland besitzt sie die Orte oberhalb des rechtsseitigen Elbhanges. Die im ganzen 6,4 km betragende Strecke sollte in Einmeterspur eingeleisig gebaut und mit den erforderlichen Ausweichgleisen versehen werden. Die Anlage war im wesentlichen nur für den Personenverkehr bestimmt.

„Die größte Steigung, welche jedoch nur auf einer kurzen Strecke vorkommt, beträgt 1:19. Die Kraftstation soll als

¹⁾ Landtagsakten 1899/1900, Königliche Dekrete No. 39, IV, 1 c. vom 26. März 1900.

gemeinschaftliche Zentrale für diese, sowie die übrigen Linien der von der Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co.“ projektierten Bahnnetze, links der Elbe, in Flur Leuben errichtet und der Strom mittels Kabels durch die Elbe geführt werden“¹⁾. Damit die rechtsseitige Linie mit den linksseitigen der Elbe in Verbindung kam, war unterhalb Pillnitz eine Trajekteinrichtung geplant, so daß mindestens ein Austausch des rollenden Materials stattfinden, nach Bedarf auch ein gewisser Übergangsverkehr ermöglicht werden konnte. Die Eröffnung dieser Linie war Ende 1902 in Aussicht genommen. Die Genehmigung zum Beginn des Baues wurde am 6. Juni 1900 erteilt. Die Schienenlegung, sowie die Herstellung der Leitung war von Loschwitz bis Nieder-Poyritz bereits vollendet. Die Fortführung des Baues kam jedoch seit einiger Zeit zum Stillstand, da die Unternehmerin im Sommer 1900 in Konkurs geriet. An eine Wiederaufnahme der Arbeiten war erst zu denken, nachdem die Allgemeinschuldnerin die bereits begonnene Anlage mit den übrigen, zum Teil schon genehmigten Projekten²⁾ an einen dritten abtreten konnte. Die Verhandlungen der Konkursverwaltung mit deutschen Finanzgruppen führten aber zu keinem positiven Ergebnis. Auch die geplante Vereinigung der Kammerschen Werke mit denen von Krupp kam nicht zu stande. Schliesslich lag auch die Möglichkeit vor, daß die Dresdner Strafsenbahngesellschaften ihre Linien auf den genehmigten Trakten weiterführten und die geplanten privaten Außenbahnen direkt an ihre Stadtbahnen angliederten, wie die Außenbahn nach Bühlau.

Für die Strecke Pillnitz—Pirna glaubte die Regierung mit Recht, die Konzession wegen mangelnden Bedürfnisses noch vorenthalten zu sollen. Ferner stehen der Fortführung der eben besprochenen Strecke Loschwitz—Pillnitz nach Pirna auch große technische Schwierigkeiten rücksichtlich der Durchführung des Traktes durch das enggebaute Pillnitz entgegen, so daß die Regierung einen durchgehenden Strafsenbahnbetrieb

¹⁾ Landtagsakten 1899/1900, Königliche Dekrete No. 39, IV, D. c.

²⁾ 1. Hohenstein—Ernstthal i. E. (11 km).

2. Oberhermsdorf—Oberlungwitz—Wüstenbrand (5,4 km).

3. Loschwitz—Pillnitz (6,4 km).

4. Laubegast—Kleinzschachwitz—Großzschachwitz—Niedersedlitz (4,87 km).

5. Niedersedlitz—Kreischa (9,28 km).

zunächst gar nicht für möglich hält. Durch diese Unterbrechung würde überdies die Rentabilität der Pirnaer Strecke stark gefährdet, und wenn der Ausbau auf der ganzen Länge einmal ins Auge gefaßt werden sollte, so müßte die Lebensfähigkeit der Strecke Pillnitz—Pirna dadurch erhöht werden, daß nicht nur die rechtsseitige Gemeinde Copitz bei Pirna an die Linie angeschlossen würde, sondern die Stadt Pirna selbst und zwar als Zentrale mit Anschlüssen an den Bahnhof und den übrigen verkehrsreichen Teilen in und außer der Stadt. Zu diesem Zwecke müßte der Betrieb auf der schmalen Pirnaer Elbbrücke entweder eingleisig durchgeführt oder eine Verbreiterung der Brücke vorgenommen werden. Die Regierung kennzeichnete ihren Grundsatz in dieser Angelegenheit wie folgt: „Das Bedürfnis nach Errichtung von Straßenbahnen zu prüfen, müssen sie sich für jeden einzelnen Fall vorbehalten; sei einmal eine Bahn angelegt, so gewöhne sich die Bevölkerung daran und rechne bei ihren wirtschaftlichen Unternehmungen darauf; könne sich dann das Unternehmen wegen Mangel an Rentabilität nicht halten, so würde die Regierung zum Nachteile des Landes nach Befinden eintreten müssen. Zu hohe Anforderungen in betreff der Bedürfnisfrage würden nicht gestellt; wenn es irgend wahrscheinlich sei, daß ein genügender Verkehr sich entwickeln werde, würde die Konzession erteilt. Ein besonderer Gesichtspunkt würde auch der sein, daß es sich um Verkehrsbedürfnisse handle, welche die Lokomotivbahn zu befriedigen nicht imstande ist“¹⁾.

Diese Erklärung bedeutet einen erkennbaren Fortschritt zu Gunsten der Straßenbahnen. Die verkehrspolizeilichen Bedenken werden nicht mehr so stark geltend gemacht als früher²⁾. Dafür wird aber die Stellung des Staates im Hinblick auf eine Übernahme notleidender Straßenbahnen, in diesem Falle die eventuelle Übernahme der Strecke Pillnitz—Pirna, gründlich erwogen. Die an der ganzen Anlage interessierten Gemeinden wollten nämlich durch diese Bahn vor allem die Bautätigkeit fördern. Gewiß wäre der Erfolg in diesen schönen Ufergeländen der Elbe auch nicht ausgeblieben. Wenn aber die Spekulation trotzdem mißglückte, so verlor die

¹⁾ Landtagsakten 1899/1900, Berichte der zweiten Kammer No. 205 S. 1139.

²⁾ Siehe Plauensche Grundbahn.

Bahn auf dem weitaus größten Teile ihrer ganzen Länge (Strecke Pillnitz — Pirna) ihre Lebensfähigkeit. Die Übernahme einer solchen unrentablen Strafsenbahn durch den Staat kann aber aus Gründen einer gesunden Wirtschafts- und Finanzpolitik nicht gutgeheissen werden, wenn die Anlage einmal den erhofften Zweck direkt verfehlt und zum andern die Steuerkraft der durch ein solches Verkehrsmittel erschlossenen Gegend nicht gehoben wird. Diese zweite, mehr mittelbare Wirkung muß für eine eventuelle Übernahme durch den Staat in letzter Reihe immer noch maßgeblich sein, da sonst die Verluste des Betriebes keinen Ersatz finden, und die Gesamtheit der Bevölkerung nur belastet wird, ohne daß eine neue entsprechende Einnahmequelle in irgend einer direkten oder indirekten Form für den Staat eröffnet wird.

Neuerdings sind die Verhandlungen zwecks vollständigen Ausbaues der bereits vor Jahren genehmigten Linie nach Pillnitz wieder in Fluß gekommen. Am 4. Januar 1902 unternahm die Gemeinde Nieder-Poyritz den ersten Schritt zur Wiederaufnahme des inzwischen eingestellten Baues. Daraufhin bildete sich wegen Ankauf und Fertigstellung der in Frage stehenden Linie ein Verband der an der Bahn interessierten Gemeinden.

Nunmehr wird der Trakt in einer Länge von etwa 5,900 km in Dresdner Stadtspur ausgebaut werden. Die schon seit Jahren gelegten Gleise in Einmeterspur müssen wieder entfernt werden; nur die Stromzuführungsanlagen können mit kleinen Abänderungen Verwendung finden. Veranlassung zu dieser kostspieligen Umlegung der Schienen sind die durch die Verschiedenheit der Spur bedingten Unbequemlichkeiten des Umsteigeverkehrs, welche auf der Außenbahn nach Kötzschenbroda von jeher recht mißliebig empfunden wurden. Bei gleicher Spurweite spielt sich der Verkehr als Durchgangsverkehr glatt ab, was außerdem eine bessere Ausnutzung des im Stadtgebiete rollenden Materials auf den Außenstrecken ermöglicht.

Bereits am 18. Juni konnte der größere Teil der Strecke, nämlich Loschwitz—Nieder-Poyritz, dem Verkehre übergeben werden. Der Trakt beginnt unmittelbar an der früheren Endstation in Loschwitz und bewegt sich auf der fiskalischen Strafe bis Nieder-Poyritz. Hier verläßt er die alte Chaussee, um auf einer neuangelegten breiten Strafe mehr elwärts durch Hosterwitz nach Pillnitz zu gelangen.

Der Betrieb ist der Deutschen Strafsenbahngesellschaft als Inhaberin der anschließenden Linie Schloßplatz — Loschwitz unter etwa gleichen Bedingungen, wie der Staat seine elektrischen Außenbahnen betreiben läßt, übertragen worden. Die Dresdner Strafsenbahn konnte mit ihrer ebenfalls anstoßenden Durchgangslinie Plauen — Loschwitz nicht in Frage kommen, da diese mit Akkumulatoren ausgerüstet ist.

Die Wagenfolge ist zunächst so geplant, daß jeder zweite Wagen vom Schloßplatz aus durchgehen soll. Der Strombezug erfolgt von privater Seite, nämlich aus dem der Dresdner Strafsenbahn gehörigen Elektrizitätswerke ihres Tolkewitzer Bahnhofes und Werkstättenbetriebes. Somit sind beide Dresdner Strafsenbahngesellschaften an dem Betriebe der Strafsenbahn nach Pillnitz beteiligt.

3. Neue Projekte zur Ergänzung der Außenbahnen.

a) Laubegast — Klein- und Groß-Zschachwitz — Niedersedlitz.

Diese Linie hat die Verbindung der Ortschaften links der Elbe mit Dresden einerseits und dem Bahnhofe Niedersedlitz (Staatsbahn Dresden — Pirna) andererseits zum Ziele und wird mit der entsprechenden Strecke Loschwitz — Pillnitz rechts der Elbe parallel laufen. Sie soll ihren Anfang auf der Hauptstraße in Laubegaster Flur nehmen und in direktem Zusammenhang mit der auf dieser Straße verlaufenden Strafsenbahnlinie Dresden — Friedrichstadt — Tolkewitz — Laubegast durch Großzschachwitz nach dem Bahnhofe in Niedersedlitz führen.

Ogleich der Personenverkehr dieser Orte nach Dresden mit der Unbequemlichkeit des Umsteigens verbunden sein wird, wird sich dieser Strafsenbahnzug ganz reger Frequenz zu erfreuen haben, weil im Anschluß mit der zwar noch zu erbauenden, aber bereits projektierten Strafsenbahn Laubegast — Niedersedlitz — Kreischa eine durchgehende Verbindung der östlich von Dresden gelegenen Orte mit den westlichen gegeben ist. Die fiskalische Strafsenbahn Cotta — Niederwartha ermöglicht dann sogar einen Verkehr nach der Lößnitz mit ihren Strafsenbahnanlagen.

Die Außenbahn nach Niedersedlitz soll sowohl dem Personen-, als dem Güterverkehr dienen; zunächst ist jedoch nur

die Personenbeförderung in Aussicht genommen, die sich zur Ausflugszeit besonders rege gestalten wird, da die Niedersedlitzer Linie Anschluß an diejenige nach dem Kurorte Kreischa bekommt. Die Anlage, deren Gesamtlänge auf 4,87 km geplant ist, wird eingleisig hergestellt, da die Straße zu eng ist und dem regen Straßenverkehr (Sandsteinfuhrwerke aus Pirna) ausreichend Raum freigehalten werden muß. Mit der Loschwitz—Pillnitzer Straßenbahn wird sie durch eine Trakteinrichtung unterhalb Pillnitz verbunden, entsprechend den Linien unterhalb Dresdens.

b) Niedersedlitz—Kreischa.

Dieser Trakt soll die Ortschaften Lockwitz, Sobrigau und Gombsen berühren, wird aber gleichzeitig auch die an das Lockwitztal grenzenden Orte Borthen, Burgstädtel, Bärenklause und Kautzsch in ihren Bereich ziehen und damit sämtlichen Gemeinden die schon lange erwünschte Verbindung mit der Bodenbach—Dresdner Eisenbahn und dadurch auch mit Dresden gewähren. Die Gesamteinwohnerzahl der durch diese Bahn erschlossenen Gegend beträgt rund 10000.

„Ein Bedürfnis für den Bau der Außenbahn nach Kreischa liegt nicht nur für die Bevölkerung dieser Ortschaften, sondern auch für die in der Umgebung des Lockwitztales gelegenen Güter, ferner für mehrere große Fabriken und Mühlen, sowie eine Anzahl von Steinbrüchen vor, die sämtlich für die Zu- und Abfuhr ihrer Hilfsstoffe und Erzeugnisse ein leistungsfähiges Transportmittel herbeiwünschen. In Kreischa selbst würde die als Hausindustrie betriebene Stuhl- und Kistenfabrikation durch den Bahnbau gefördert werden“¹⁾. Der Hausindustrie, sowie den Ziegeleien und Steinbrüchen des weiteren Hinterlandes wird mit dieser Anlage ebenfalls ein weiteres Mittel zur gedeihlichen Entwicklung gegeben.

Auch der Personenverkehr wird sich auf dieser Strecke rege gestalten, da außer der regelmäßigen Beförderung von Personen gleichzeitig den Einwohnern der Residenz Dresden ein zweckentsprechendes Verkehrsmittel zu Ausflügen nach einzelnen, schön gelegenen Punkten des Lockwitztales und seiner näheren Umgebung gegeben ist. Die Bahn soll ein-

¹⁾ Landtagsakten 1899/1900, Königliche Dekrete No. 39, IV D. e.

gleisig in einer Länge von 9,28 km auf den Gemeindestraßen entlang geführt werden; sie wird eine Gesamtsteigung von 83 m zu überwinden haben; doch sind die Straßen- und Steigungsverhältnisse so günstig, daß auch ein Güterverkehr auf Rollböcken eingerichtet werden kann. Der Anschluß an die Gütergleise der Staatsbahn Dresden—Bodenbach wird nach dem vollendeten Erweiterungsbau des Bahnhofes Niedersedlitz hergestellt. — Den Betriebsstrom soll für diese und die vorgenannte Linie die gemeinsame Kraftstation des Kummer'schen Bahnnetzes in Leuben liefern.

II. Reine Bergbahnen.

a) Drahtseilbahn Loschwitz—Weißer Hirsch.

Mit welchen Schwierigkeiten die Erschließung des nordöstlich von Dresden gelegenen Hochplateaus verbunden war, ist bereits an früherer Stelle¹⁾ gezeigt worden. Trotzdem aber nahm die Besiedelung jener Gegend, vor allem der Dresden nahe gelegenen steilen, sonnigen Ufergelände in erfreulicher Weise zu. Die gesunde Lage und die Nähe der Straßenbahn (Endstation Loschwitz) reizte sehr zu ständiger Wohnungsnahme auch in den oberen Teilen der rechtsseitigen Elbuferlandschaft. So bildete sich bald ein lohnendes, an Sonntagen durch den starken Ausflugsverkehr in jene Gegend erhöhtes Bedürfnis für die Anlage einer Bergbahn heraus.

Die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin übernahm daraufhin den Bau einer Drahtseilbahn von Loschwitz nach dem Weißen Hirsch. Die Gesamtlänge derselben beträgt 604 und die zu überwindende Höhe 99,85 m. Die Neigungswinkel bewegen sich zwischen 9,55 und 30 Prozent. Die Konzession wurde durch das Königliche Ministerium des Innern auf vorläufig 60 Jahre erteilt.

Nach kaum zweijährigem Betriebe ging die Bahn am 1. Januar 1897 in den Besitz der mit einem Aktienkapital von 1 000 000 Mark gegründeten Aktiengesellschaft „Drahtseilbahn Loschwitz—Weißer Hirsch“ über. Während des Bestehens derselben wurden

¹⁾ Vgl. Linie Waldschlößchen—Bühlau S. 141 ff.

1897	449267
1898	558239
1899	503427
1900	339000
1901	326275
1902	318244

Personen befördert. Die daraus und aus dem mit der Bahn verbundenen Betriebe des Elektrizitätswerkes für die Gemeinde Loschwitz erzielten Einnahmen reichten zu folgender Dividendenverteilung aus: 4 Prozent, 5 Prozent, $4\frac{1}{4}$ Prozent, $1\frac{1}{2}$ Prozent, 0 Prozent und für 1902 voraussichtlich auch 0 Prozent. Der auffällige Rückgang der Dividende von 1899 zu 1902 hängt mit der Eröffnung der Außenbahn Waldschlößchen—Bühlau zusammen. In dieser Linie erwuchs der Drahtseilbahn eine heftige Konkurrenz, die auch in der seit 1900 eingetretenen geringeren Personenbeförderung zum Ausdruck kommt. Obwohl der Weg nach Dresden-Altstadt unter Benutzung der Drahtseilbahn kürzer ist, erfreut sich die Bühlauer Linie deshalb einer steigenden Frequenz, weil sie den verkehrsreichsten Teil des Weißen Hirsch durchschneidet und für den Verkehr der übrigen Ortschaften des Hochplateaus besser erreichbar ist als die Drahtseilbahn.

Der Tarif unterscheidet Bergfahrt und Talfahrt. Erstere kostet 20, letztere 10 Pfennige, beide zusammen (Rückfahrkarte) 25 Pfennige. Außerdem erfolgt die Ausgabe von Familienkarten à 2 Mark, die bei einer Gültigkeitsdauer von sechs Monaten zu 20 Fahrten berechtigen.

Die Güterbeförderung, für welche zwei besondere Güterwagen zur Verfügung stehen, erfolgt in beschränktem Umfange¹⁾.

b) Bergschwebebahn Loschwitz—Rochwitzer Höhe²⁾.

Alle reinen Bergbahnen haben den Nachteil eines engbegrenzten Verkehrsbereiches bei kostspieligem Betriebe gemeinsam. Wenn aber gar der Zugang innerhalb der Einfluß-

¹⁾ Die bezüglichen Angaben wurden dem Verfasser teils von der Betriebsdirektion der Gesellschaft mitgeteilt, teils dem Börsenhandbuch: „Die Deutschen elektrischen Straßenbahnen usw.“, Ausgabe 1901/1902, entnommen (S. 141).

²⁾ Sie hat den Vorzug, die erste Bergschwebebahn der Welt zu sein.

sphäre, wie z. B. bei der Loschwitzer Drahtseilbahn durch den Bühlauer Grund, erschwert wird, treten die mit der oben angedeuteten Eigenschaft verbundenen Nachteile fühlbarer hervor und begünstigen bei zunehmendem Bedürfnis die Anlage einer zweiten Linie, die je nach der Grösse der natürlichen Abgrenzung zur ersten in Konkurrenz treten kann. So wurde die südlich von der Drahtseilbahn gelegene Zone von Loschwitz durch eine weitere Bergbahn erschlossen, die aber dem ersten Unternehmen durch ihr Mitwerben wohl kaum erheblichen Abbruch schaffen dürfte.

Das schön bewaldete Rochwitzer Hochplateau einerseits der Bebauung durch Villen zu erschliessen, andererseits die grosartige Fernsicht, die dieses Plateau wie wohl kein zweiter Punkt in der nächsten Umgebung Dresdens bietet, dem Publikum leicht zugänglich zu machen, veranlafste die Aktiengesellschaft Elektra-Dresden, die Rochwitzer Höhe durch eine Bahn von Loschwitz aus dem Verkehr erreichbar zu machen. Die ausserordentlich starke Steigung (die Bahn überwindet auf 250 m Länge eine Höhe von 80 m, mithin eine mittlere Steigung von 32 Prozent) machte die Anwendung eines Drahtseiles oder Zahnstangenantriebes unumgänglich. Nun trat aber noch die weitere Schwierigkeit auf, dafs zwei Strassen zu überschreiten waren, ohne dafs der Fufsgänger- und Wagenverkehr gestört werden durfte. Dies war am besten zu lösen durch Anwendung einer Schwebebahn, wobei die Wagen frei pendelnd in Höhe bis zu 15 m über dem Erdboden auf Schienen, welche auf 33 Joche gelagert sind, sich bewegen. Die Eröffnung derselben erfolgte am 6. Mai 1901. Die Bahn wurde vom Staate auf 60 Jahre konzessioniert. Nach Ablauf dieser Zeit steht es ihm frei, sie zu dem derzeitigen Sachwerte zu übernehmen. An die Gemeinde werden keine besonderen Abgaben entrichtet.

Im ersten Betriebsjahre betrug die Zahl der beförderten Personen 385000. Die Fahrpreise sind denen der Drahtseilbahn gleich.

Schon nach einjährigem Betriebe hat sich auf der Rochwitzer Höhe eine sehr rege Bautätigkeit entwickelt; auch wird das Plateau seitdem von Einheimischen und Touristen weit mehr besucht als früher¹⁾.

¹⁾ Diese Angaben beruhen auf einer Mitteilung der Betriebsdirektion der Aktiengesellschaft Elektra.

c) Projekt: Oberpoyritz—Porsberg.

Gelegentlich der Verhandlungen über den Bau der Aufsenbahn Loschwitz—Pillnitz petitionierten die oberhalb Pillnitz gelegenen Gemeinden und ihre Ortsvereine an den Landtag, daß dieser die Weiterführung der oben genannten Bahn wenigstens bis Oberpoyritz bei der Königlichen Regierung befürworten möchte. Sie bezweckten damit einen Anschluß zu der zwischen Oberpoyritz und Porsberg geplanten Drahtseilbahn. Die Deputation, welche diesen Gegenstand zu beraten hatte, lehnte nicht allein die nachgesuchte Verlängerung der beabsichtigten Straßenbahn, sondern auch den Bau einer Bergbahn im Pillnitzer Elbgebirge ab. Letztere wies sie mit folgender Begründung zurück: „In Betreff der Konzessionierung von Bergbahnen, insbesondere der Bergbahn Oberpoyritz—Porsberg, steht die Deputation auf demselben Standpunkte wie die Regierung nach der von ihr abgegebenen Darlegung, so daß sie ein wirtschaftliches Bedürfnis für dieselbe nicht anerkennen kann und deshalb auch für die Konzessionierung nicht einzutreten vermag“¹⁾.

D. Verkehrsbereich der Dresdner Aufsenbahnen.

Eine Zusammenstellung sämtlicher Aufsenbahnen²⁾ zeigt uns, welche Teile der weiteren Umgebung Dresdens durch diese Verkehrsanlagen erschlossen und in direkte Verbindung zur Residenz gebracht sind, resp. werden sollen.

1. Mickten—Kötzschenbroda (Löfsnitzbahn), 7,16 km
(nordwestliche Gegend unterhalb Dresdens rechts der Elbe),
2. Cotta—Kötzschenbroda, 11,70 km
(westnordwestliche Gegend unterhalb Dresdens links der Elbe),
3. Löbtau—Hainsberg, 7,03 km
(südwestliche Gegend — die Abzweigungen erstrecken sich als Peripheriebahnen in die westlichen und südlichen Teile der weiteren Umgebung Dresdens),
4. Laubegast—Niedersedlitz, zwei Linien, 8,50 km
(südöstliche Gegend oberhalb Dresdens links der Elbe),

¹⁾ Siehe Landtagsakten 1899/1900. Bericht der Zweiten Kammer, No. 205, S. 1136 ff.

²⁾ Einschließlich der Projekte.

5. Niedersedlitz—Kreischau, 9,28 km
(sie erschließt die südsüdöstlichen Teile der weiteren Umgebung in der Richtung einer südlichen Tangente),
6. Loschwitz—Pillnitz, 5,90 km
(südöstliche Gegend oberhalb Dresdens rechts der Elbe),
7. Waldschlößchen—Bühlau, 5,72 km
(östliche Gegend auf dem Hochplateau rechts der Elbe),
8. Dresden—Klotzsche, 5,20 km
(nördliche Gegend jenseits der Dresdner Heide),
9. die beiden Loschwitzer Bergbahnen, 0,85 km.

Von der Gesamtlänge der Außenbahnen (61,34 km) sind bereits 35,36 km in Betrieb genommen, nämlich 14,19 km fiskalische, 9,40 km kommunale und 11,77 km private.

Manche weit ausgreifenden Außenstrecken der Stadtbahnen (wie die nach dem Wilden Mann, nach Cotta und Laubegast, neuerdings auch die nach Leubnitz-Neuostra) kommen in ihren Wirkungen auf die Entwicklung der weiteren Stadtzone den Außenbahnen ziemlich nahe. Doch die Bezeichnung „Außenbahn“ läßt sich für sie nicht rechtfertigen, da sie nicht als besondere Anlagen für den ausschließlichen Zweck des Außenverkehrs geplant worden sind, vielmehr auch im Dienste des Stadtverkehrs stehen.

Noch deutlicher treten die durch Straßenbahnen bevorzugten Teile der Umgebung Dresdens bei Betrachtung einer Karte hervor. Dann wird uns augenfällig veranschaulicht, welche Gebiete dem Verkehrsbereiche der Außenbahnen angehören. Darnach sind bis jetzt die Gegenden, welche direkt südlich und westlich von Dresden liegen, ohne Straßenbahnverbindung zur Residenz geblieben. Das südliche Gelände bildet ein ca. 25 qkm großes Viereck, das rings von Außenbahnen umschlossen werden wird. Diese merkwürdige Erscheinung hat ihren Grund in der Beschaffenheit der vertikalen Gliederung der Dresdner Gegend und in dem Fehlen eines Zusammenhanges der in dieser Richtung gelegenen Nachbarorte mit der Stadtgemeinde Dresden.

Daß ein Bedürfnis für einen regelmässigen Anschluß der südlichen Zone an Dresden bereits vorhanden ist, geht daraus hervor, daß zwischen Dresden und Possendorf eine Omnibusverbindung hergestellt ist. Die Wagen verkehren vom Abstellbahnhofe aus über Kaitz und Bannewitz nach der südlichen Endstation täglich dreimal.

Aus demselben Grunde ist auch die ca. 75 qkm umfassende westliche Zone ohne direkte Verbindung zur Residenz geblieben. Das südliche Gelände derselben hat insofern zwar einen geregelten Anschluß nach Dresden, als von Potschappel aus über Zauckerode und Kesselsdorf eine Schmalspurbahn nach Wilsdruff führt. Diese Verkehrsanlage indes vermag aber den gesamten Westen nicht in einer das Bedürfnis vollkommen befriedigenden Weise zu erschließen. Deshalb haben die interessierten Gemeinden schon wiederholt versucht, die Privat-tätigkeit für die Errichtung einer direkten Strafsenbahnverbindung zu gewinnen. Dieser erscheint aber eine derart kostspielige Anlage vorderhand noch nicht rentabel.

Auch hier bestätigt es sich im Kleinen, daß die Besiedlung eines Gebietes zunächst an den natürlichen Verkehrswegen ansetzt und parallel zu ihnen, gewöhnlich lückenlos, fortschreitet. So nahm die Entwicklung der Umgebung Dresdens in der Richtung der Elbe einen weitaus schnelleren Verlauf als in den übrigen Teilen der weiteren Stadtzone. Begünstigt wurde diese differente Entwicklung durch die an der Elbe entlang führenden Eisenbahnen und die nach Osten und Westen weit ausgreifenden Strafsenbahnlinien. Fehlen aber die von der Natur gebotenen günstigen Ansiedelungsbedingungen, dann äußert die Entwicklung eine mehr zentrale Tendenz. Die Erschließung solcher Gegenden durch Strafsenbahnen erfolgt in der Regel viel später als in den Landteilen, welche zusammenhängende Strafsen- und Zeilendörfer haben. Die Bevölkerungsdichtigkeit jener zuerst genannten Gegend mit zerstreut liegenden Gemeinden kann dabei diejenige der letzteren noch übersteigen. Die moderne Verkehrstechnik war aber bisher nicht in der Lage, diesen nachweislich vorhandenen Bedürfnissen in irgend einer Form entgegenzukommen. Erst in neuerer Zeit hat der Zivilingenieur Max Schiemann-Dresden durch die günstigen Erfolge einer gleislosen elektrischen Bahn (Bielatalbahn)¹⁾

¹⁾ Die am 10. Juli 1901 eröffnete Bielatalbahn verbindet den Elbhafen in Königstein mit der Eisenbahnstation und führt dann in dem romantischen Bielatal entlang bis zu Hütten (2,8 km). Ihr Trakt soll demnächst auf 9 km, bis an die Schweizermühle, welche am Ende des Tales liegt, verlängert werden. Sie ist gleichzeitig auch Güterbahn für Holz- und Papierbeförderung. Sie legt in der Stunde 12 km zurück. Für die glatte Abwicklung des Betriebes ist eine gute und feste Fahrbahn (Chaussee oder Pflaster) unbedingt notwendig. Der spezifische Arbeitsverbrauch beträgt

den Nachweis erbracht, daß dieses Verkehrsproblem praktisch zu lösen ist. Der Gedanke dieser gleislosen Straßenbahnanlagen wurde zuerst in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in Genf und Barmen verwirklicht. Obgleich andere Städte vereinzelt den gleichen Versuch anstellten, blieben doch diese Bestrebungen ohne praktische Bedeutung. Im Jahre 1882 griffen Siemens & Halske diese Idee wieder auf, ohne sie jedoch ernstlich weiter zu verfolgen.

Die vielversprechenden Ergebnisse der Bielatalbahn lassen erwarten, daß der gleislose Betrieb überall da angewendet werden wird, wo es sich um die Beförderung von Personen, Stück- und Vollgütern in verkehrsärmeren Gegenden handelt, in welchen eine Gleisbahn aus finanziellen Gründen nicht gebaut werden kann. Daraus folgt aber auch, daß dies neue Betriebsmittel berufen sein wird, vor allem temporäre Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, wie den Bade-, Saison- und Ausstellungsverkehr.

Selbstverständlich darf man zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Bequemlichkeit dieses Transportmittels nicht unsere modernen Straßenbahnen mit Gleisbetrieb als Maßstab anlegen. In Ansehung dieser vermag die gleislose Anlage keinen Vergleich auszuhalten, auch wird sich der gerade auf dem Gebiete des Verkehrs sehr verwöhnte Großstädter mit der in Frage stehenden Personenbeförderung weniger befreunden. Wenn man aber bedenkt, daß der gleislose Betrieb für extensiven und periodischen Verkehr berechnet ist und daß nur er in gewissen Gegenden als ausschließliche Verkehrsanlage mit Erfolg durchgeführt werden kann, wird man ihm die ihm zukommende Stellung in der Reihe unserer neuzeitlichen Transportmittel nicht versagen dürfen. Überdies ist auch die Zeit seines Bestehens viel zu kurz, um endgültig über ihn urteilen zu können. Auch hier wird die Erfahrung als Lehrmeisterin ihres Amtes noch zu walten haben.

alsdann nach den genauesten Messungen das Zwei- bis Zweieinhalbfache des Gleisbetriebes. Der Betriebsaufwand ist aber trotz der höheren Stromkosten nicht größer als bei dem Gleisbetrieb, da die Gleis- und Straßenreinigung wegfällt und die Unterhaltung des Bahnkörpers nicht so kostspielig ist. Sie erfordert außerdem nur den vierten Teil des Anlagekapitals einer elektrischen Gleisbahn. Die Zuleitung des Stromes erfolgt oberirdisch durch zwei Drähte, von denen einer zur Rückleitung dient. (Diese Funktion übernehmen bei den Gleisbahnen in der Regel die Schienen.) Die beweglichen Stromabnehmer, welche sich kugelgelenkartig drehen können, ermöglichen ein Ausweichen bis zu 3 m.

E. Der Einfluss der elektrischen Außenbahnen auf den Vorortsverkehr der Staatseisenbahnen.

Im vorhergehenden wurde gezeigt, wie das Netz der Dresdner Außenbahnen eine immer grössere Zone umspannt. Es ist deshalb an dieser Stelle geboten, festzustellen, inwieweit der Vorortsverkehr der Staatseisenbahnen an dem der Vollendung allmählich entgegengehenden elektrischen Außenbahnen interessiert ist. Dafs die Einnahmen auf manchen Eisenbahnlinien vor allem durch die mit diesen direkt in Konkurrenz tretenden Strafsenbahnen, wie die nach Kötzschenbroda und Deuben, zurückgehen, ist an früherer Stelle bereits gezeigt worden. Hier handelt es sich nur darum, soweit solche Konkurrenzstrecken staatlich sind, durch zweckmäfsige Anpassung an das veränderte Bedürfnis einen Ausgleich herbeizuführen und, soweit der Bau auf Staatskosten nicht angezeigt erscheint, die tatsächliche Konkurrenz durch die sogenannten Konkurrenzabgaben zu treffen.

Anders wird sich die Finanzpolitik im Hinblick auf alle die Linien zu verhalten haben, die entweder nicht als Konkurrenzstrecken anzusehen oder, wie z. B. der gleislose Betrieb, nicht konkurrenzfähig sind. Beide können sogar die Einnahmen der Staatsbahnen erhöhen, sofern sie direkt an diese anschliessen, da sie meistens bisher noch nicht aufgeschlossene Gebiete in bessere Beziehungen zu den Hauptverkehrsadern setzen. Deshalb dürfte es sich, abgesehen von den allgemeinen wirtschaftlichen Vorteilen jedes neuen Verkehrsweges, empfehlen, dafs der Staat in allen den Fällen den Bau solcher Verkehrsanlagen begünstigt, vor allem die kommunale Tätigkeit, wie später gezeigt werden soll, anregt. Der private Bau und Betrieb dieser voraussichtlich weniger rentierenden Linien ruht auf zu unsicherer Basis und eine Einstellung des Betriebes erschüttert das auf diesen Verkehrsanlagen fußende wirtschaftliche Leben auferordentlich, so dafs einzelne Zweige desselben schliesslich gänzlich gefährdet werden können. Und vom Staate kann man billigerweise nicht verlangen, dafs er, wie seinerzeit die privaten Eisenbahnen, auch noch die notleidenden Strafsenbahnen übernehme. Gemeinden oder Gemeindeverbände sind hierfür die geeignetsten Unternehmer.

Die nachteilige Beeinflussung des Vorortsverkehrs der Staatsbahnen durch den wachsenden Verkehrsbereich der elek-

trischen Aufsenbahnen soll im folgenden näher untersucht werden. Infolge der Angliederung der Aufsenbahnen an die Stadtlinien werden zukünftig mehr noch als bisher die Mehrzahl der ersteren und einige der letzteren, welche in die Vorortszone weit hinausreichen, aufer ihrem gewöhnlichen Zwecke der lokalen Personenbeförderung noch die besondere Aufgabe haben, einen gewissen Durchgangsverkehr zu bewältigen. Im Hinblick auf diese Vorgänge wird die Staatsbahnverwaltung einen neuen, wenn auch geringen Ausfall ihrer Einnahmen zu verzeichnen haben; denn schon jetzt läßt es sich voraussehen, daß die korrespondierenden Anschlüsse der in Betracht kommenden Eisenbahnlinien nicht zu jeder Tageszeit so günstig geschaffen werden können als die entsprechenden Verbindungen der Aufsen- und Innenlinien, sobald es sich um eine Fahrt in diametraler Richtung über die Flurgrenze der Stadt hinaus handelt. Zwar werden auf den meisten Strecken die Vorortzüge zufolge ihrer ungleich größeren Schnelligkeit für Verbindungen zwischen den entfernteren Vor- und Nachbarorten und der Residenz ihre dominierende Stellung behaupten, aber unter dem Vorteil der jederzeitigen Fahrgelegenheit seitens der Strafsenbahn zu leiden haben.

Darum wird die Verwaltung der Staatsbahnen vor allem bestrebt sein müssen, ihren Vorortsbetrieb möglichst konkurrenzfähig zu gestalten, also billige und dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende Fahrgelegenheiten schaffen müssen. Bei der jetzt geplanten allgemeinen Tarifreform der sächsischen Eisenbahnen zur Erzielung der beabsichtigten Mehreinnahmen sind die Fahrpreise des Nahverkehrs zunächst auszuschneiden und gesondert zu behandeln. Auf keinen Fall dürfen sie erhöht und die bereits bewährten Vergünstigungen beseitigt werden. Entgegen dem berechtigten Versuche, die Preise im Eisenbahnwesen zu unifizieren und mäfsig zu erhöhen, so daß sich der Staatsbahnbetrieb ohne den aus sozialpolitischen Rücksichten verwerflichen Zuschuß seitens der Steuerzahler von selbst erhält¹⁾, müssen die Vorortstarife mit ihrer ganzen Gliederung und ihren sämtlichen Vorteilen bestehen bleiben, weil

¹⁾ Etwa erzielte Überschüsse bedeuten für den Etat immer Vorteile, sobald aber dieser auf jene dauernd angewiesen ist, können sich bei etwaigen Fehlbeträgen seitens der Bahnen empfindliche finanztechnische Schwierigkeiten ergeben.

sonst die Entwicklung der Vor- und Nachbarorte gehemmt, die Wohnungsnahme in der gesünderen Vorortzone unterbunden, möglicherweise ein langsamer Umsiedlungsprozess verursacht werden könnte. Man ist leicht geneigt, diesen Erörterungen gegenüber den Vorwurf ungleicher Behandlung derselben Materie zu erheben. Doch dem ist nicht; denn der Nahverkehr ist für das wirtschaftliche und soziale Leben einer Großstadtzone, vor allem für deren wirtschaftliche Differenzierung und deren soziale Gliederung, in viel stärkerem Grade und in ganz anderem Maße Grundlage als der Fernverkehr für ein größeres Gebiet.

Hinsichtlich der Anpassung des Nahverkehrs an das sich teilweise umgestaltende Bedürfnis ist allgemein zu sagen, daß es falsch wäre, wenn die Staatsbahnverwaltung rücksichtlich der Häufigkeit der Fahrgelegenheit mit den Straßenbahnen wetteifern wollte. Hierin stehen sich beide Transportmittel diametral gegenüber. Vielmehr wird die Einziehung einzelner, mit der Eröffnung der entsprechenden Straßenbahnlinie in der Frequenz zurückgehender und dauernd schwachbesetzter Züge geboten und die Überlassung dieses Verkehrs an die Straßenbahn vorteilhafter erscheinen. Als Ersatz hierfür könnten die in Württemberg und in der Pfalz mit viel Erfolg eingeführten Motorwagen verkehren. Dagegen wird die Königliche Eisenbahnbetriebs-Direktion mehr als bisher ihr Augenmerk darauf zu richten haben, daß die aus den verschiedenen Richtungen kommenden Vorortzüge auf dem Bahnhofe, auf dem sie zuerst einmünden, etwa 10 bis 15 Minuten vor der vollen Stunde einlaufen und in dem gleichen Zeitabstande nach ganz abgehen; denn in dieser Zeit wird es jedem möglich sein, vom Bahnhofe aus seine Arbeitsstätte und umgekehrt den abgehenden Zug rechtzeitig zu erreichen, ohne daß große zeitraubende Aufenthalte genommen werden müssen, die eine Beförderung durch die Straßenbahn rationeller gestalten. Da nämlich die weitaus größte Mehrzahl der diese Züge benutzenden Personen nicht in der angenehmen Lage ist, den Dienst beliebig anzufangen und zu verlassen, ist es verfehlt oder doch mit Mißständen für die Reisenden verbunden, wenn die Vorortzüge entweder kurze Zeit nach ganz ankommen oder vorher abgehen. Wenigstens sollte es bei den nunmehr viergleisig ausgebauten Vorortstrecken und deren dichten Folge der Stationen unternommen werden, den Betrieb unter Berücksichtigung vorstehender Angaben ein-

zurichten, zumal die Eisenbahnverwaltung neuerdings durch Errichtung einer größeren Anzahl Zwischenstationen an der Peripherie Dresdens die Möglichkeit gegeben hat, daß der Stadtverkehr in höherem Maße als sonst auch die Staatsbahnen benutzen kann. Gleichzeitig müßte auch der durchgehende Lokalverkehr mehr gepflegt und die Aufenthalte auf den Bahnhöfen der Residenz möglichst kurz bemessen werden. Damit würde zugleich auch eine bessere Ausnutzung des rollenden Materials erreicht werden.

F. Die Aufgaben der Gemeindepolitik für den Weiterbau der Dresdner Außenbahnen.

Infolge des Zusammenbruches der Kummerschen Elektrizitätswerke trat zunächst ein Stillstand in der Entwicklung der Dresdner Außenbahnen ein. Ferner wurde der Fortgang der bereits begonnenen Bauten sowohl, als auch die nahe bevorstehende Verwirklichung der im vorigen behandelten Projekte durch die allgemeine wirtschaftliche Depression der letzten Jahre nachteilig beeinflusst. So kam es, daß mit den in der vorliegenden Arbeit besprochenen Plänen auch die übrigen Projekte jenes verunglückten Unternehmens, soweit sie sich auf Straßenbahnen beziehen, ihrer Ausführung entrückt wurden.

Angesichts dieses Ruhepunktes ist es um so erfreulicher, daß endlich die Gemeindetätigkeit auf dem Felde des lokalen Verkehrswesens angesetzt hat. Die noch der Ausführung harrenden und zur Ergänzung des Dresdner Außenbahnnetzes notwendigen Linien versprechen zwar vorderhand nicht, irgendwie bedeutende Einnahmequellen der Kommunen werden zu können, haben aber gerade für die Orte der Umgebung Dresdens, welche noch in keiner regelmäßigen Verbindung zur Hauptstadt stehen, hohe wirtschaftliche und sozialpolitische Bedeutung, wie in dem einen Falle¹⁾ bereits gezeigt worden ist.

Die unzureichende Rentabilität der in Aussicht genommenen Außenbahnen wird die private Tätigkeit vor der Ausführung solcher Anlagen noch lange zurückhalten, und selten sind Erwerbsgesellschaften so leicht geneigt, sich in weniger rentable Unter-

¹⁾ Siehe Außenbahn Laubegast—Leuben—Niedersedlitz.

nehmungen zu stürzen, wie seinerzeit die Verwaltung der Kammerschen Werke, die bei der Gröfse des Betriebes doch eher einige, vielleicht nur die Selbstkosten deckende Linien ertragen konnte. Auch die beiden Dresdner Strafsenbahngesellschaften, die zudem jene Aufsenbahnen in Verbindung mit ihren Stadtbahnen zweckmäfsiger und in Rücksicht auf die gesteigerten Einnahmen ihrer, die Anschlüsse zu den fraglichen Aufsenbahnen vermittelnden Stadtlinien vorteilhafter als jedes andere Unternehmen betreiben könnten, scheuen sich vor der Realisierung solcher Projekte.

Da nun endlich der Staat grundsätzlich und entgegen seiner sonstigen Bahnpolitik¹⁾ den Bau voraussichtlich notleidender Strafsenbahnen nicht übernimmt, blieb und bleibt den interessierten Kommunen nichts weiter übrig, als selbst Hand ans Werk zu legen, wenn anders das tatsächlich vorhandene Bedürfnis des Anschlusses an das allgemeine Verkehrsnetz nicht unbefriedigt bleiben soll.

Wenn, wie gesagt, die Gemeinden zunächst auch keine finanziellen Vorteile von solchen Bahnen direkt zu erwarten haben, so liegt doch die Bedeutung derselben und damit die Notwendigkeit ihres Baues durch die Gemeinde in anderen Umständen begründet. Einmal wird der an sich für eine ausreichende Rente vorläufig noch zu geringe Verkehr durch die verkehrsschaffenden Wirkungen derartiger Verkehrseinrichtungen erhöht und die Aussichten auf eine bessere Verzinsung der angelegten Kapitalien begründet. Der gehobene Handel und Verkehr regt die wirtschaftliche Tätigkeit innerhalb der Gemeinden in stärkerem Mafse als bisher an. Die Arbeitsgelegenheiten nehmen zu und damit wächst die Besiedlung jener Bezirke, die überdies schon durch die regeren Beziehungen zu Dresden einen nicht unerheblichen Anstofs erfahren würden. Die dadurch bedingte Bautätigkeit äufserte sich in einer allmählichen Bodenwertsteigerung, die neben der gehobenen allgemeinen Steuerfähigkeit als besondere

¹⁾ Vgl. A. Wiedemann, Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung (einleitende Übersicht). — Bei dem fortgesetzten Rückgange der sächsischen Eisenbahnrente wird die Regierung ihre bisherige Politik auch in andere, die Verhältnisse bessernde Bahnen lenken müssen, so dafs sich die differenten Grundsätze der Eisen- und Strafsenbahnpolitik je länger je mehr auf einer einheitlichen Basis vereinigen und eine gleichmäfsige Behandlung der verwandten Objekte eintritt.

Einnahmequelle durch jede von den Wirkungen des neuen Verkehrsmittels betroffenen Gemeinde nutzbar zu machen wäre.

Wenn nun die Vermehrung der kommunalen Steuerkraft an sich schon einen ausreichenden Ersatz für eine etwaige Unterbilanz gewisser Aufsen- oder elektrischen Strafsenbahnen überhaupt (auch des platten Landes) bietet — sozusagen ein wirtschaftlicher Ausgleich stattfindet —, können die Gemeinden sich nach Bedürfnis auch einen positiven finanziellen Vorteil dadurch verschaffen, daß sie den Grund und Boden als besonderes Steuerobjekt erfassen. Die Entwicklung der unsern modernen Großstädten zunächst gelegenen Ortschaften hat gezeigt, welche ungeheure Summen als Bodenpreise gezahlt werden und den früheren Besitzern als unverdienter Gewinn („un earned increment“) zuflossen. Diese Bodenwertsteigerungen dringen auch in das weitere Weichbild einer Stadt vor und zwar in dem Maße, als die räumliche Entfernung zwischen ihrem Zentrum und ihrer äußersten Zone mit Hilfe der lokalen Verkehrsmittel überwunden werden kann¹⁾.

Da die Grundrente nie das Arbeitsergebnis eines einzelnen Individuums, sondern das einer Gesamtheit ist, müßte sie auch in irgend einer Form der Gesamtheit wieder zugeführt werden, sei es als Umsatz-, Bauplatz- oder Grundrentensteuer²⁾. Als Muster hierfür könnte die Landordnung, welche die Deutsche Reichsregierung in dem ostasiatischen Pachtgebiet von Kiautschou eingeführt hat, dienen. Dort beträgt, unter dem Vorbehalte jederzeitigen Vorkaufsrechtes zu niedrig bewerteter Grundstücke durch das Gouvernement, die Umsatzsteuer 2 Prozent, die Bauplatzsteuer 6 Prozent des Wertes und die Grundrentensteuer $33\frac{1}{3}$ Prozent der Bodenwertsteigerung. Beachtenswert vor allem ist, daß die Bauplatzsteuer als Grundsteuer nicht vom Ertrags-, sondern vom gemeinen Werte erhoben wird³⁾.

1) „Alle Vorteile der dichteren Bevölkerung und der Arbeitsteilung dienen in letzter Linie nur dazu, um die Grundrente zu erhöhen.“ Adam Smith.

2) Vgl. Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, S. 99 ff.

3) Eine erschöpfende Darstellung, vor allem der sozialpolitischen Vorzüge (Unabwälzbarkeit) jener Steuerreform ist im Rahmen dieser Arbeit nicht beabsichtigt. Verwiesen sei auf die Abhandlung in Fischers Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung: Die Kommunalbesteuerung in den Vororten.

Zur Durchführung der einen oder der anderen Reform unter Annahme niederer als der oben angegebenen Sätze¹⁾ empfiehlt sich ein gleichmäßiges Vorgehen der Gemeinden. Da sie aber so wie so schon für den Zweck des Bahnbaues und -betriebes zu einem Verbandsverbande zusammentreten müssen, ergeben sich für die vorgeschlagene Revision der Grundsteuer keine besonderen verwaltungstechnischen Schwierigkeiten.

Das Ergebnis dieser Erörterungen können wir dahin zusammenfassen: Der kommunale Bau und Betrieb elektrischer Außenbahnen sowohl, als elektrischer Straßenbahnen überhaupt, ist aus wirtschaftlichen und gleich sehr aus sozialpolitischen Gründen zu empfehlen, da etwaige Mindereinnahmen des Bahnbetriebes durch die gehobene Steuerkraft und eine besondere, möglichst progressive Grundsteuer zu Gunsten der Gemeindefinanzen ausgeglichen werden können.

¹⁾ Von den größeren, der Zahl nach 40 betragenden Orten des Deutschen Reiches, welche die Grund- und Gebäudesteuer vom gemeinen Werte erheben, bewegen sich jene Sätze zwischen $1\frac{1}{2}$ bis 4 pro Tausend.

II.

Statistischer Teil.

I.

Betriebsstatistisches.

Anmerkung: Das Material ist, soweit es möglich war, den Gesellschaftsberichten entnommen und durch persönliche Auskunftseinholung ergänzt worden. In einzelnen Fällen mußten die absoluten Zahlen erst auf eine gemeinsame Basis gebracht werden; es werden deshalb vereinzelt kleine Abweichungen gegenüber den entsprechenden, in den Berichten veröffentlichten Zahlen vorkommen.

Aufgabe dieses Teiles ist es, die Entwicklung des Dresdner Strafsenbahnbetriebes an sich und in Beziehung zur Einwohnerzahl ziffernmäßig zum Ausdruck zu bringen. Durch letztere Feststellung kann gleichzeitig ermittelt werden, in welchem Maße das Strafsenbahnwesen der Bevölkerungszunahme vorausgeeilt ist, damit also an Intensität gewonnen hat. So weit das Material einen Vergleich zuließ, sind auch die Leipziger Strafsenbahnverhältnisse berücksichtigt worden. Die Einwohnerzahlen Dresdens¹⁾ beziehen sich von 1872 bis 1879 nur auf das Stadtgebiet und die Vororte Plauen und Blasewitz. Erst nachdem die Umgebung Dresdens durch mehrere Linien erschlossen wurde, sind von 1880 an alle die Gemeinden mit ihrer Bevölkerung einbezogen, die gegenwärtig direkten Strafsenbahnanschlufs besitzen, also am Schienenwege liegen. Für Leipzig hat das

¹⁾ Sie sind mit Hilfe des jährlichen Geburtenüberschusses nach der in Bergmanns Werk „Über die Bevölkerung Westpreußens“ angegebenen Methode berechnet. Dagegen ist der jährliche Bevölkerungszuwachs der hinzugenommenen Vororte den entsprechenden Volkszählungsergebnissen nur gleichmäßig zugezählt worden. Da der Anteil der Vororte gegenüber der Dresdner Ziffer gering ist, wurde das Endergebnis wenig beeinflusst.

dortige Statistische Amt die Zahlen nach dem jetzigen Umfange der Stadt berechnet. Nachdem sich der große Einverleibungsprozess am 1. Januar 1903 abgespielt hat, haben die Bevölkerungszahlen Dresdens mit denen von Leipzig eine gleiche Grundlage bis auf die Jahre 1872/79, für welche bei dem Betriebe nur einer Linie unmöglich auch die übrigen Orte berücksichtigt werden durften. Es wäre dies derselbe Fehler, als wenn die Einwohnerzahlen z. B. von Blasewitz nicht mit angesetzt worden wären, weil dieser Ort 1903 noch nicht eingemeindet wurde. Die Zahlen für 1902 konnten im Texte mit wenigen Ausnahmen noch berücksichtigt werden. Sie sind für diese Arbeit insofern von besonderer Bedeutung, als sie den Einfluss der letztjährigen wirtschaftlichen Depression auf das Straßenbahngewerbe erst jetzt zum Ausdruck bringen. An den Ergebnissen der Deutschen Straßenbahngesellschaft kann diese Beobachtung nicht angestellt werden, da deren Mehrleistung auf den weiteren Ausbau ihres Netzes zurückzuführen ist.

1. Die Betriebslänge der Dresdner Straßenbahnen hat sich seit 1873 etwa verzweifelt, dagegen in Leipzig nur verachtfacht. Der Grund der rascheren Ausdehnung des ersteren Straßenbahnnetzes liegt in dem geringen Umfange der ursprünglichen Anlage und dem beschleunigten Ausbau desselben zu Anfang der achtziger Jahre. Doch veranlasste das Auftreten einer zweiten Gesellschaft in Dresden bei weitem eine nicht so sprunghafte Entwicklung als in Leipzig. In Dresden stieg nämlich die Betriebslänge von 1889 zu 1892 von ca. 40 km auf nur 81, in Leipzig aber in dem gleichen Zeitraume von 1895 zu 1898 von 46 km auf 136 km. Weil die Leipziger Anlagen anfänglich fast doppelt so groß waren als die Dresdner, ist auch der auf einen Einwohner entfallende Anteil erheblich größer als in Dresden. Der tiefste Stand dieses Verhältnisses liegt deshalb für die letztere Kommune in den siebziger Jahren, von 1872 bis 1881, in Leipzig dagegen von 1877 bis 1881. Von nun ab überholte aber der regelmäßige Ausbau der Dresdner Straßenbahnen ständig jenes Verhältnis bis zum Jahre 1897, bleibt indes dann abermals hinter den Leipziger Zahlen zurück. Die größte Spanne liegt zwischen dem Jahre 1880, in welchem in Dresden auf einen Einwohner nur 0,038 m Betriebslänge entfielen und 1901, in welchem in Leipzig auf einen Einwohner 0,333 m kamen.

2. Vorstehende Zahlen zeigen uns nur die bloße Ausdehnung des Betriebes, geben uns aber noch keinen Aufschluß über die Intensität desselben. Diese spiegelt sich zunächst in der Zahl der beförderten Personen und der zurückgelegten Wagenkilometer wieder. In Dresden stieg die Zahl der beförderten Personen von 1454526 im Jahre 1873 auf 78534176 (1901) und in Leipzig im gleichen Zeitraume von 1627328 auf 63686966. Hiernach scheint für Dresden trotz der geringeren Betriebsausdehnung und der höheren Tarife die Zunahme erheblicher zu sein. Dieser Widerspruch indes ist dadurch aufzulösen, daß in Dresden alle die Umsteiger, welche die zweite Fahrt antreten, besonders mitgezählt werden, dagegen in Leipzig, wie auch sonst im allgemeinen, nicht. Die Leipziger Zahlen wären demnach zu Vergleichszwecken zu erhöhen und zwar in Rücksicht auf den billigen Umsteigetarif etwa um 30 Prozent, was für 1901 82793056 beförderte Personen ergäbe. Die Steigerung des Personenverkehrs geht also weit über die Ausdehnungsverhältnisse der Betriebslänge hinaus. Dem Ausbau entsprechend zeigen die Zahlen der beförderten Personen zeitweilig eine stärkere Zunahme, die aber bei weitem nicht so veränderlich ist, als die auf einen Einwohner entfallende Betriebslänge. Deshalb bewegen sich auch die auf einen Einwohner entfallenden Fahrgäste resp. Fahrten gleichmäßiger in aufsteigender Linie. Das stärkere Anwachsen dieser für Dresden berechneten Zahlen tritt zum Leipziger Betriebe in ein richtiges und vergleichbares Verhältnis, wenn den niederen Leipziger Zahlen die vorerwähnten 30 Prozent zugerechnet werden. Dann kommt auch die für Leipzig infolge des allgemeinen Zehnpfennig-Tarifes charakteristische intensive Benutzung der Straßenbahn mit 178,84 Fahrten auf einen Einwohner zum entsprechenden Ausdruck. In beiden Städten kann gleichmäßig beobachtet werden, wie unverhältnismäßig klein gegenüber diesen Zahlen anfänglich der Anteil der Konkurrenzgesellschaften ist, wie er aber dann in viel schnellerem Tempo wächst als bei den ersten Unternehmern während der Zeit des Monopolbetriebes.

3. Die steigende Intensität des Straßenbahnbetriebes findet, wie bereits gesagt, ihren entsprechenden Ausdruck auch in der der Betriebslänge gegenüber viel rapideren Zunahme der zurückgelegten Wagenkilometer. Trotz der anfänglich größeren Betriebslänge bleiben die Zahlen der Wagenkilo-

meter für Leipzig weit hinter denen von Dresden zurück. Diese immerhin auffällige Erscheinung kann nur darin ihren Grund haben, daß die Wagen der Leipziger Linien in viel größeren Zeitabständen verkehrten als in Dresden. Im übrigen aber zeigen beide Städte hinsichtlich dieser Steigerung einen ziemlich gleichmäßigen Verlauf, doch mit dem Unterschiede, daß der regelmässige Vorsprung Dresdens während der Jahre 1886 bis 1890, also etwa mit Ausgang des Monopolbetriebes, von den in Leipzig zurückgelegten Wagenkilometern überholt wurde.

4. Bringen wir die Zahlen der beförderten Personen und der zurückgelegten Wagenkilometer zu einander in Beziehung, so müssen sich im Hinblick auf die verschiedene Entwicklung innerhalb des ersten Dezenniums auch verschiedene Resultate ergeben, die sich in der Zahl der auf einen Wagenkilometer beförderten Personen bekunden¹⁾. Da in Dresden trotz der kleineren Anlage als in Leipzig bedeutend mehr Wagenkilometer gefahren wurden, die Zahl der Fahrgäste aber niedriger war, konnten auch in Dresden niemals so viel Personen auf einem Wagenkilometer transportiert werden als in der anderen Stadt. Die geringe Platzausnutzung, welche für Dresden festgestellt werden kann, mußte natürlich auch die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens nachteilig beeinflussen. In Leipzig fällt mit 5,75 beförderten Personen der höchste Stand in das Jahr 1876, in Dresden dagegen mit nur 4,54 in das Jahr 1891, also in die Zeit, in welcher die Zahl der Wagenkilometer hinter der in Leipzig zurückblieb. Im allgemeinen nimmt die Menge der auf einen Wagenkilometer beförderten Personen und damit zusammenhängend auch die Platzausnutzung allmählich ab. Die Ursache dieser Erscheinung liegt in der dichten Wagenfolge und der dadurch vermehrten Fahrgelegenheit.

5. Entsprechend der zunehmenden Intensität des Betriebes mußte auch das rollende Material und die Zugkraft eine größere Ausdehnung annehmen. Die für Dresden angegebenen Zahlen zeigen, wie sich beide Faktoren dem erhöhten Betriebe anpassen. Die extensive Inanspruchnahme der Plätze erforderte natürlich einen verhältnismässig größeren Wagenpark

¹⁾ Den Zahlen für Leipzig sind wiederum 30 Prozent zuzurechnen, um sie mit den Dresdnern vergleichen zu können.

als früher. — Für die Jahre 1872 bis 1880 konnte der „Betriebspark“ nicht genau ermittelt werden. Es ist jedoch anzunehmen, daß derselbe bei der gleichen Betriebsausdehnung innerhalb dieses Zeitraumes im wesentlichen unverändert blieb, also im Durchschnitt 24 Wagen und 100 Pferde umfasste.

II.

Finanzstatistisches.

A. Im allgemeinen.

1. Das Aktienkapital der Continental-Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft betrug insgesamt 2580000 Mark und war anteilig für Dresden mit 1224845 Mark bemessen. Das in Dresden für Straßenbahnzwecke investierte Kapital blieb unverändert bis zum Jahre 1880. Alsdann trat durch den Bau der Tramways Company eine Erhöhung desselben ein. Das Kapital dieser Gesellschaft belief sich auf 400000 Pfund Sterling, wurde aber 1882 um 50000 Pfund Sterling erhöht. Da sie auch die von der zuerst genannten Gesellschaft errichteten Anlagen in Hannover übernahm, entfiel auf Dresden etwa die Hälfte ihres Kapitals, das, umgerechnet zum Kurse von 20,40, 4 und später $4\frac{1}{2}$ Millionen erreichte. Eine Verstärkung erfuhr die Kapitalanlage durch die in den Jahren 1892 und 1893 ausgegebenen Obligationen.

Als von 1893 zu 1894 die alte Tramways Company aufgelöst und die neue Dresdner Straßenbahngesellschaft gebildet wurde, schnellte das Anlagekapital infolge der zu hoch bemessenen Konzessionsabfindung gleich auf 8,65 Millionen. Mit der zunehmenden Einführung des elektrischen Betriebes stieg es im Jahre 1897 von 10 auf 12 Millionen im Jahre 1898. Nebenher wurden auch in größerem Umfange Obligationen begeben, die bis jetzt mit 4,69 Millionen ihren Höhepunkt erreichten.

Das Aktienkapital der Deutschen Straßenbahngesellschaft verdoppelte sich von 3 Millionen im Jahre 1890

Tabelle V.

Betriebsjahr	Aktienkapital in Millionen	Obligationen	Beide zusammen	Prozentuale Zunahme	Dividende	Gesamt- einnahme	Prozentuale Zunahme, Abnahme (—)	Betriebs- aufwand	Betriebs- koeffizient	Reingewinn	Prozentuale Zunahme, Abnahme (—)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1872	1,22	—	1,22	—	0	42 651	—	27 708	99	—	—
1873	"	—	"	—	3	263 612	518,07	202 450		33 350	—
1874	"	—	"	—	0	262 913	— 0,27	265 358		—	—
1875	"	—	"	—	0	258 480	— 1,09	298 948		—	—
1876	"	—	"	—	0	250 975	2,90	241 124		17 955	—
1877	"	—	"	—	2 ¹ / ₂	266 139	* 6,04	206 184		70 806	294,35
1878	"	—	"	—	3 ¹ / ₂	263 294	— 1,07	200 626		93 513	32,08
1879	"	—	"	—	4	254 043	— 3,51	220 527		48 795	— 47,82
1880	—	—	"	—	4	—	—	—		—	—
1881	—	—	"	—	—	—	—	—		—	—
1882	—	—	"	—	—	1020 739	—	593 451	—	—	
1883	—	—	"	—	—	1236 683	21,16	731 073	—	—	
1884	4,08	—	4,08	235	7	1399 638	13,18	817 346	—	—	
1885	"	—	"	—	7	1465 092	4,68	911 973	—	—	
1886	"	—	"	—	6 ³ / ₄	1554 841	6,13	934 351	62	—	
1887	4,59	—	4,59	12	6 ³ / ₄	1656 652	6,55	998 574	—	—	
1888	"	—	"	—	6 ³ / ₄	1745 183	5,34	1 075 029	—	—	
1889	"	—	"	—	6 ³ / ₄	1917 363	9,87	1 122 150	—	—	
1890 a	4,59	—	"	—	6 ³ / ₄	2086 701	8,83	1 173 347	—	—	
1890 b	3,00	—	"	—	4	112 683	—	90 835	—	—	
1890 zus.	7,59	—	"	—	—	2199 384	—	1 264 182	—	—	
1891 a	4,59	0,91	5,50	—	6	2113 618	1,20	1 358 066	—	—	
1891 b	3,00	—	3,00	—	4	531 762	371,91	444 006	21 617	—	
1891 zus.	7,59	—	8,50	85	—	2645 380	20,28	1 802 072	—	—	
1892 a	4,59	1,22	5,81	—	6	2203 801	4,27	1 528 852	—	—	
1892 b	3,00	2,00	5,00	—	3	783 248	47,29	610 979	187 521	767,47	
1892 zus.	7,59	3,22	10,81	27	—	2987 049	12,92	2 139 831	76	—	
1893 a	4,59	1,22	5,81	—	6	2348 894	6,58	1 707 542	—	—	
1893 b	3,00	2,50	5,50	—	3	1023 035	30,61	829 027	105 981	— 43,48	
1893 zus.	7,59	3,72	11,31	5	—	3371 929	12,88	2 536 569	—	—	
1894 a	8,65	2,04	10,69	—	6 ¹ / ₂	2802 312	19,30	2 119 509	682 803	—	
1894 b	3,00	2,05	5,05	—	5	1384 806	35,30	857 961	180 216	70,05	
1894 zus.	11,65	4,54	16,19	43	—	4187 118	24,18	2 977 470	863 019	—	
1895 a	8,65	2,04	10,69	—	7 ¹ / ₄	3069 757	9,54	2 234 728	835 029	22,20	
1895 b	4,00	3,00	7,00	—	5	1493 206	7,83	1 043 742	236 270	31,10	
1895 zus.	12,65	5,04	17,69	9	—	4562 963	8,08	3 278 470	1 071 299	24,13	
1896 a	8,65	2,04	10,69	—	8	3585 652	16,81	2 564 296	1 021 355	22,31	
1896 b	5,00	3,00	8,00	—	5	1772 892	13,73	1 180 088	304 100	28,71	
1896 zus.	13,65	5,04	18,69	6	—	5358 544	17,44	3 744 384	1 325 455	23,72	
1897 a	10,00	2,04	12,04	—	8	4034 852	12,53	2 768 639	977 326	— 4,31	
1897 b	5,00	3,00	8,00	—	6 ¹ / ₂	1898 783	7,10	1 396 145	281 721	— 7,37	
1897 zus.	15,00	5,04	20,04	7	—	5933 635	10,73	4 164 784	1 259 047	— 5,01	
1898 a	12,00	1,98	13,98	—	8	4036 511	0,04	2 901 261	908 257	— 7,07	
1898 b	5,00	4,97	9,97	—	6	2075 474	9,31	1 487 674	407 966	44,81	
1898 zus.	17,00	6,95	23,95	19	—	6111 985	3,21	4 388 935	1 316 223	— 4,54	
1899 a	12,00	1,98	13,98	—	8 ¹ / ₂	4395 661	8,90	3 121 845	1 099 635	21,07	
1899 b	5,00	4,97	9,94	—	7	2197 015	5,86	1 506 463	393 584	4,53	
1899 zus.	17,00	6,87	23,87	—	—	6592 676	7,86	4 628 308	1 493 219	13,45	
1900 a	12,00	3,93	15,93	—	10	4798 854	9,17	3 189 063	1 136 688	3,37	
1900 b	6,00	4,90	10,90	—	8	2410 588	9,72	1 627 941	483 974	8,22	
1900 zus.	18,00	8,83	26,93	13	—	7209 442	9,36	4 817 004	1 620 662	8,53	
1901 a	12,00	4,69	16,69	—	8	4892 738	1,98	3 370 450	1 019 527	— 10,31	
1901 b	6,00	4,88	10,88	—	6 ¹ / ₂	2449 278	1,61	1 693 676	432 371	— 10,66	
1901 zus.	18,00	9,57	27,57	2	—	7342 016	1,01	5 064 126	1 451 898	— 10,41	
1902 a	12,00	4,74	16,74	—	8	4775 674	— 2,33	3 254 924	1 020 009	0,05	
1902 b	6,00	5,95	11,95	—	6 ¹ / ₂	2476 423	1,11	1 725 432	432 284	— 0,02	
1902 zus.	18,00	10,69	28,64	3	—	7252 097	— 1,23	4 980 356	1 452 293	0,03	

Anmerkung: a = Dresdner Strafsenbahngesellschaft,

b = Deutsche Strafsenbahngesellschaft.

auf 6 im Jahre 1900. Sie verstärkte ihr Kapital indes erheblich durch Obligationen, die von 2 auf 4,97 Millionen anwuchsen.

Das gesamte Anlagekapital der Dresdner Strafsenbahnen erreichte mit 28,64 Millionen im Jahre 1902 seinen Höhepunkt. Wie aus der Tabelle No. V ersichtlich ist, war dasselbe in stetem Wachstum begriffen, abgesehen von der vorgeschriebenen Amortisation der Obligationen. Im Vergleich zu der damit bewirkten Vergrößerung der Transportleistung bleibt es erheblich zurück, was auf eine intensivere Ausnutzung des den Hauptanteil jener Kapitalanlage ausmachenden Gleiskörpers zurückzuführen ist.

2. Entsprechend den Anlagekapitalien wuchsen auch die Einnahmen und Ausgaben des vergrößerten Betriebes. Bei ersteren müssen die Personenverkehrs- oder reinen Betriebseinnahmen von den gesamten Einnahmen unterschieden werden. Die Totaleinnahmen, welche indes für die statistischen Berechnungen und die Ermittlung des Betriebskoeffizienten nicht zu Grunde gelegt werden können, — weil sie nicht direkt aus dem Betriebe hervorgehen — setzen sich wie folgt zusammen:

Einnahmen aus

1. dem Personenverkehr,
2. Düngererlös (nur für die Zeit des Pferdebahnbetriebes zutreffend),
3. Posttaschenverkehr,
4. der Wagenplakatmiete,
5. sonstigen Zinsen und Dividenden,
6. Kursgewinnen,
7. dem Pferdeverkaufe (ebenfalls nur zutreffend für den Pferdebahnbetrieb),
8. Kontogewinnen verkaufter Grundstücke (Deutsche Gesellschaft) und
9. dem Betriebsgewinne der staatlichen und kommunalen Außenbahnen. (Bis 1902 kam nur die durch die Dresdner Gesellschaft betriebene Löfßnitzbahn in Betracht).

Da die reinen Betriebseinnahmen außer den Einnahmen aus dem Personenverkehr (1) auch noch aus den Positionen

unter 2, 3 und 4 bestehen, sind reine Betriebs- und Personenverkehrseinnahmen nicht ganz identisch; weil aber die Erträge aus dem Posttaschenverkehr und der Wagenplakatmiete verschwindend klein sind, ist eine Gleichstellung jener Einnahmen berechtigt¹⁾.

Die Einnahmen sind seit 1883 in einer regelmäßigen Steigerung begriffen und nur 1874 und 1875 bei der Continentalen Pferdeisenbahn-Aktien-Gesellschaft, sowie 1890 bei der Deutschen Gesellschaft unter Zurechnung der Abschreibungen zu dem Betriebsaufwande von diesem überholt worden. Der Einnahmesteigerung jedoch ist nicht immer gleichmäßig ein entsprechender Reingewinn gefolgt. Die in der Tabelle angegebene Größe desselben weist öfters Rückschläge nach, die durch die beigefügten Prozentsätze auf eine vergleichbare Basis gebracht worden sind. Vor allem waren es die Tarifmaßnahmen, welche jene Wandelbarkeit in dem finanziellen Betriebsresultate verursachten und den Spielraum zwischen den Ausgaben und Einnahmen neuerdings noch mehr verkleinerten. Aber die von den Gesellschaften beobachtete Wirtschaftlichkeit und der Fortschritt in der Verkehrstechnik hat trotz alledem immer noch die Möglichkeit zu einer über die jeweilige landesübliche Verzinsung hinausgehenden Verteilung von Dividenden gegeben. Der aus dem Betriebsaufwande und der -einnahme ermittelte reine Betriebskoeffizient²⁾ gibt uns entsprechend den einzelnen Perioden ein klares Bild über das Verhältnis beider. Daß sein ungünstigster Stand in die Zeit des Alleinbetriebes der Linie Blasewitz—Plauen, dagegen sein günstigster in die Zeit des Monopolbetriebes mehrerer Linien fällt, bestätigt nur bisher Gesagtes. Auch entspricht es dem Charakter des Konkurrenzbetriebes, daß der durchschnittliche Koeffizient zu Anfang der neunziger Jahre sich verschlechterte, wozu die Kostspieligkeit des gemischten Betriebes entschieden das ihre beitrug. Mit der Abnahme des Pferdebetriebes und der Zunahme in der Anwendung der Elektrizität als billigerer Zugkraft tendiert er dem-

¹⁾ 1901 war das Verhältnis bei der Dresdner Straßenbahngesellschaft wie folgt:

1.	4788791	Mark
3.	3482	„
4.	5883	„

²⁾ Vgl. Golwig, Die finanzielle Zukunft der Bau- und Betriebs-gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien.

entsprechend wieder zu einem langsamen Rückgange. So beträgt er bei der Dresdner Straßenbahngesellschaft laut Geschäftsbericht 1902 für das Jahr 1901: 61,91 und 1902: 60,45.

3. Der Betriebsaufwand setzt sich aus den in solchen Betrieben gewöhnlich auftretenden Ausgaben für Zentralspesen (Verwaltung), Traktionskosten (Löhne, Stromkosten), für Unterhaltung und Erneuerung der stehenden Anlagen (Gleise, Gebäude) und des rollenden Materials zusammen. Mit der fortschreitenden Ausgestaltung des elektrischen Betriebes verminderten sich die reinen Betriebskosten ganz erheblich. In Hamburg betrug der Aufwand des elektrischen Betriebes nur 58 Prozent, in Leipzig 54 Prozent und in Budapest 77 Prozent der früheren Kosten des Pferdebahnbetriebes¹⁾. In Dresden konnte ein Rückgang derselben nicht in dem Umfange konstatiert werden, weil die Stadtgemeinde anfänglich sehr hohe Stromkosten forderte.

4. Um die Ausgaben mit den Einnahmen leicht vergleichen zu können, werden sie von den Gesellschaften auf die übliche Einheit eines Wagenkilometers reduziert. Die ersteren waren während des Pferdebahnbetriebes infolge der schwankenden Futterpreise, die damals einen Hauptfaktor des Aufwandes bildeten, ziemlich unregelmäßig und weisen vor allem zur Zeit des Alleinbetriebes der Linie Blasewitz—Plauen infolge der geringen Ausdehnung dieser Anlage erhebliche Abweichungen auf. Vom Jahre 1882 ab bewegen sie sich ziemlich in gleicher Höhe und gehen dann langsam, aber mit Unterbrechungen (Kostspieligkeit des gemischten Betriebes) zurück, nämlich vom Durchschnitt der Jahre 1882/1890 (Dresdner Gesellschaft) mit 36,03 Pfennigen auf 26,88 Pfennige der Jahre 1897/1900 (beide Gesellschaften)²⁾. Die etwa 25 Prozent betragende Herabminderung der Betriebskosten ist nicht so erheblich als die der vorgenannten Städte, weil außer dem hohen Strompreise auch der teilweise Pferdebahnbetrieb (bis 1900) den Aufwand noch außerordentlich belastete.

Die Wagenkilometerausgaben der Deutschen Gesellschaft sind allgemein nicht so hoch als die der Dresdner, weil ihr

¹⁾ Ebenda S. 72.

²⁾ Nach Golwig betragen die für einen Wagenkilometer zum Kurse von einem Gulden = 1,70 Mark berechneten Ausgaben für die Berliner Große Straßenbahn 24,65 Pfennige und Große Leipziger Straßenbahn 16,83 Pfennige.

Akkumulatorenbetrieb verhältnismäßig kleiner ist. 1901 fuhr sie von 8289211 Wagenkilometern 1435363 mit Akkumulatoren, von letzteren 556468 automobil¹⁾, die Dresdner Strafsenbahngesellschaft dagegen von insgesamt 14483997 Wagenkilometern aber 7764623, von letzteren 2150867 automobil. In Prozenten bemessen kämen auf die erstere etwa 15, auf die letztere aber rund 30 Prozent.

Ein ähnliches Bild rückläufiger Bewegung zeigen die Wagenkilometereinnahmen seit 1889. Doch erst die durch den Konkurrenzbetrieb mögliche Erniedrigung der Tarife und stärkere Heranziehung des Strafsenbahngewerbes zur kommunalen Finanzierung drückte die kilometrischen Einnahmen sehr herab. Interessant ist die Beobachtung, daß der Monopolbetrieb, abgesehen von dem weniger rentablen Alleinbetriebe, stetig wachsende Erträgnisse aufzuweisen hatte. Dagegen zeigt aber die auf einen Fahrgast entfallende Einnahme infolge der schon durch die Tramways Company eingeführten Abonnementkarten seit 1873 eine ganz gleichmäßige Abnahme, die sich mit nur einer Ausnahme (1874) ohne Unterbrechung abspielt.

Anders entwickelten sich die Einnahmen der Leipziger Strafsenbahn. Da diese trotz ihres größeren Betriebs von vornherein eine geringere Zahl Wagenkilometer (abzusehen von den Jahren 1886 bis 1890) zu leisten verpflichtet war, mußte die dadurch bewirkte intensivere Platzausnutzung auch eine höhere Rentabilität ergeben. Sie erreichte ihren Gipfelpunkt im Jahre 1875 mit 78 Pfennigen für den Wagenkilometer, bewegte sich aber dann infolge der niederen Tarife viel schneller abwärts und gelangte im Jahre 1901 auf den Tiefstand von 28 Pfennigen, in Dresden etwa 31 Pfennige. Dementsprechend mußten auch die auf einen Fahrgast entfallenden Einnahmen in Leipzig anfänglich größer als in Dresden sein; dies weisen auch die berechneten jährlichen Sätze genau nach. Die Abnahme trat ebenfalls früher ein und würde im Vergleich mit Dresden ein tieferes Niveau erreicht haben, wenn in Leipzig auch die Umsteigepassagiere mitgezählt würden.

Diesem Rückgange der kilometrischen Einnahmen entgegen wachsen aber die auf einen Einwohner entfallenden Betriebs-

¹⁾ Die in den Akkumulatoren angesammelte Elektrizität treibt den Motor allein.

einnahmen der Strafsenbahnen, mit andern Worten: die Ausgaben des einzelnen für Strafsenbahnzwecke steigen. Diese Zunahme ist ganz bedeutend; sie erhöhte sich in Dresden von 1,41 Mark des Jahres 1873 auf 15,41 Mark des Jahres 1901, in Leipzig dagegen von 1,82 Mark auf 12,68. Darnach ist hier die Steigerung nicht so beträchtlich als in Dresden, was mit der niederen Tarifierung zusammenhängt. Beiden gemeinsam ist aber der Rückgang dieser Einnahmen bis zum Jahre 1881. Der Grund hierfür liegt indes außerhalb des Betriebes, nämlich in der allgemeinen wirtschaftlichen Depression jener Zeit. Auch die Zahlen für 1902 sind gefallen.

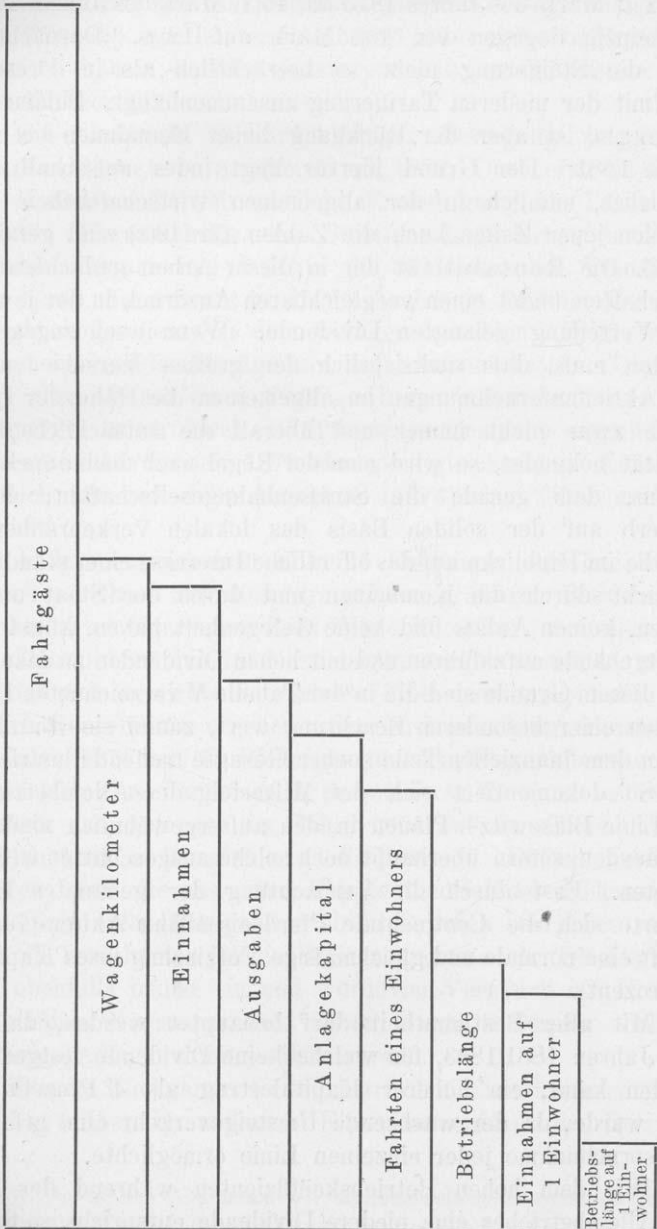
5. Die Rentabilität der in dieser Arbeit gedachten Gesellschaften findet einen vergleichbaren Ausdruck in der jeweils zur Verteilung gelangten Dividende. Wenn auch zugegeben werden muß, daß rücksichtlich der großen Verschiedenheit der Aktienunternehmungen im allgemeinen die Höhe der Dividende zwar nicht immer und überall die tatsächliche Prosperität bekundet, so wird man der Regel nach doch annehmen dürfen, daß gerade die Strafsenbahngesellschaften, deren Erwerb auf der soliden Basis des lokalen Verkehrs beruht und die im Hinblick auf das öffentliche Interesse einer ständigen Aufsicht durch die Kommunen und durch den Staat unterstehen, keinen Anlaß und keine Gelegenheit haben, künstliche Wertgebäude aufzuführen und mit hohen Dividenden zu glänzen. Aus diesem Grunde sind die in der Tabelle V verzeichneten Dividenden einer besonderen Beachtung wert, zumal sie vor allem das in dem finanziellen Teile soeben Gesagte treffend illustrieren.

So dokumentiert sich der Mißerfolg des Alleinbetriebes der Linie Blasewitz—Plauen in den außergewöhnlich niederen Dividenden, sofern überhaupt noch solche ausgeschüttet werden konnten. Erst durch die Verpachtung der genannten Linie sicherte sich die Continentale Pferdeisenbahn-Aktien-Gesellschaft eine normale und gleichmäßige Verzinsung ihres Kapitals (4 Prozent).

Mit aller Bestimmtheit darf behauptet werden, daß in den Jahren 1881/1883, für welche keine Dividende festgestellt werden kann, ein höherer Kapitalertrag als 4 Prozent erzielt wurde, da der wachsende Umsteigeverkehr eine größere Inanspruchnahme jeder einzelnen Linie ermöglichte.

Wie dem hohen Betriebskoeffizienten während der Zeit des Alleinbetriebes eine niedere Dividende entspricht, so findet

der niedere Betriebskoeffizient in der Periode des Monopolbetriebes mehrerer Linien seinen entsprechenden Ausdruck in der ungleich höheren Dividende dieser Betriebsperiode. Durch



sieben Jahre hindurch, 1884/1890, behauptete sie sich auf dem Satze von $6\frac{3}{4}$ Prozent und darüber. Auch in der Folgezeit weisen sowohl die Tramways Company resp. deren Rechtsnachfolger, die Dresdner Strafsenbahn, als auch die Deutsche Strafsenbahngesellschaft Ergebnisse auf, die ganz erheblich über den landesüblichen Zinsfuß hinausgehen. Die Deutsche Gesellschaft zahlte zwar in den ersten vier Jahren ihres Bestehens weniger, nämlich 1890 und 1891 je 4 Prozent Bauzinsen¹⁾ und 1892 und 1893 je 3 Prozent Dividende, vermochte später aber dauernd mehr als 4 Prozent auszuteilen. Die höchste Rente wurde bis jetzt in dem Jahre 1900 bei der Dresdner Strafsenbahn mit 10 Prozent und bei der Deutschen Strafsenbahngesellschaft mit 8 Prozent erreicht.

Nach alledem steht unzweifelhaft fest, daß, natürlich abgesehen von den ersten Baujahren einer jeden Gesellschaft, im Dresdner Strafsenbahnbetriebe ununterbrochen den allgemeinen Zinsfuß weit übersteigende Dividenden erzielt und damit alle Bedenken unzulänglicher Rentabilität der im Dresdner Strafsenbahngewerbe angelegten Kapitalien widerlegt wurden.

Unter allen Umständen hätte auch ein kommunaler Strafsenbahnbetrieb dieselben günstigen Resultate erreicht, zumal in diesem Falle mit viel größeren Amortisationsfristen gerechnet werden durfte.

Würde man die betriebs- und finanztechnischen Vorgänge in einem Diagramm zusammenstellen, so müßten die einzelnen Linien wie folgt geführt werden:

a) Aufsteigende Entwicklung.

		jährliche Zunahme	Sa.
1. Fahrgäste	von 1873 bis 1901 :	188%	= 3578%
2. Wagenkilometer	„ 1873 „ 1901 :	104%	= 1976%
3. Einnahmen	„ 1873 „ 1901 :	102%	= 1938%
4. Ausgaben	„ 1873 „ 1901 :	86%	= 1634%
5. Anlagekapital	„ 1873 „ 1901 :	77%	= 1463%
6. Betriebslänge	„ 1873 „ 1901 :	40%	= 760%
7. Fahrten auf 1 Einwohner . .	„ 1873 „ 1901 :	68%	= 1262%
8. Einnahmen von 1 Einwohner	„ 1873 „ 1901 :	36%	= 684%
9. Betriebslänge auf 1 Einwohner	„ 1873 „ 1901 :	12%	= 228%

¹⁾ Diese werden bei anfänglicher Unrentabilität aus dem Kapitale gezahlt, um die Aktien vor schädlichen Kursrückgängen zu bewahren.

b) Absteigende Entwicklung.

	jährliche Abnahme	Sa.
1. Einnahmen von 1 Fahrgast . . .	von 1873 bis 1901: 1,7 %	= 32 %
2. Einnahmen } für 1 Wagenkilometer „	1873 „ 1901: 1 %	= 19 %
3. Ausgaben ¹⁾ }		
4. Durchschnittlicher Betriebskoeffizient „	1863 „ 1901: 0,4 %	= 8 %

Trägt man die unter a genannten Vorgänge in je einer Senkrechten auf, so stellen sie sich wie S. 186 zeigt dar.

1. Tarifgestaltung.

a) Geschichtliche Entwicklung der Strafsenbahntarife.

α) Einzelfahrscheine.

Die geschichtliche Entwicklung der Dresdner Strafsenbahntarife läßt sich nach drei Gesichtspunkten scheiden:

aa) Der alte Zonentarif, eingeführt auf der von einer deutschen Gesellschaft gebauten Linie Blasewitz — Plauen (Continentallinie),

bb) der Linientarif, eingeführt auf den von einer englischen Gesellschaft gebauten weiteren Dresdner Strafsenbahnlinien (Tramwayslinien) und

cc) der neue Zonentarif, zunächst eingeführt im Bereiche der Deutschen Gesellschaft.

aa) Die Basis des Zonentarifes bildeten die Zehnpfennig-Teilstrecken. Diese waren rücksichtlich des damaligen höheren Betriebsaufwandes sehr kurz und dazu willkürlich bemessen. Die Zehnpfennigzone reichte in der Regel von Verkehrspunkt zu Verkehrspunkt und überschritt nie die Entfernung von 2 km. Dafs die Zehnpfennigstrecken tatsächlich sehr kurz und von jenem Maximum weit entfernt waren, beweist die unverhältnismäfsig geringe Ausgabe von Zehnpfennig-Fahrscheinen gegenüber der Ausgabe von Fünfzehn- und Zwanzigpfennig-Scheinen. Die Zahl der ersteren beträgt im Durchschnitt der Jahre 1876/79 rund $\frac{1}{10}$ von der Gesamtsumme der verausgabten Billets. Der Zonentarif der ehemaligen Continentallinie war demnach dreigliedrig.

bb) Mit der Eröffnung der ersten Tramwayslinie (Postplatz — Plauen) trat neben den Zonentarif der aus Amerika

¹⁾ Für die Berechnung der prozentualen Abnahme wurde nicht der Stand des Jahres 1873 allein, sondern der grofsen Unregelmäfsigkeit der Jahre 1873/79 wegen deren Durchschnitt zu Grunde gelegt.

stämmende und zu jener Zeit dort übliche Linientarif. Die Grundlage desselben bildete die Fünfzehnpfennig-Taxe einer Fahrt auf der ganzen Linie. Nur die Continentallinie, deren Tarif erst später nach jener Grundlage umgestaltet wurde, sowie die Linie Neumarkt—Strehlen überschritten den Normalpreis. Diese beiden Zwanzigpfenniglinien waren in je zwei Teilstrecken zu 15 Pfennigen und von den übrigen zunächst nur die Plauener und Löbtauer Linie in je zwei Teilstrecken zu 10 Pfennigen aufgeteilt¹⁾. Allmählich nur machte die Abstufung des Linientarifes nach Teilstrecken Fortschritte, was aus der langsamen Zunahme der abgegebenen Zehnpfennig-Fahrscheine hervorgeht. Aber dennoch nahmen letztere zu der Gesamtsumme der verausgabten Fahrscheine im Durchschnitt der Jahre 1880/1889 (trotz der Zunahme der Fünfzehnpfennig-Billets) ein besseres Verhältnis, nämlich 1 : 8, als 1876/1879 (1 : 10) ein. Hieraus geht hervor, daß der Teilstreckenbetrieb der achtziger Jahre in einer den lokalen Personentransport fördernder Weise ausgebaut war als während des Bestehens des Zonentarifes auf der Continentallinie in den siebziger Jahren²⁾. Für den Umsteigeverkehr wurden erst seit 1882 billigere Fahrscheine ausgegeben und zwar zunächst solche zu 25 und 30 Pfennigen.

cc) Einen bedeutenden Aufschwung erfuhr die Ausgabe der Zehnpfennig-Fahrscheine im Jahre 1890 durch das Vorgehen der Deutschen Straßenbahngesellschaft, die auf ihren Linien den reinen Zonentarif einführte. Dieser war, entsprechend dem alten Zonentarif auf der Continentallinie, zunächst dreigliedrig nach folgenden Zonen abgestuft:

bis 2 km	10 Pfennige,
„ 4 „	15 „
darüber	20 „

Die ehemalige Tramways Company mußte gegen ihren Willen sich nun auch zur Einführung einer größeren Zahl Zehnpfennig-

¹⁾ Vgl. die Fahrpreise des Fahrplanes vom 10. Mai 1883.

²⁾ Die Ursache hierzu ist vornehmlich in dem achtjährigen Alleinbetriebe dieser Linie zu suchen. Als einzige Anlage, der jeder Anschluß fehlte, vermochte sie nur in geringem Maße dem lokalen Zwischenverkehr zu dienen, war vielmehr hauptsächlich auf den temporären Verkehr zwischen dem Zentrum — Böhmischer Bahnhof — und den beiden Endstationen angewiesen. Vgl. auch „Aufruf zur Beteiligung der Dresdner Tramways-Gesellschaft“ vom 22. Oktober 1877, Jordan.

touren bereit erklären und eine ihre Einnahmen stark herabdrückende Einziehung vieler Fünfzehn-, Zwanzig- und Fünf- undzwanzigpfennig-Strecken vornehmen. Schon 1890 ging die bis dahin erhebliche Differenz (1884 ca. 4100000) zwischen der Zahl der Zehn- und Fünfzehnpfennig-Fahrscheine auf ca. 50000 zurück und 1891 betrug die Summe der ersteren fast das Doppelte der letzteren¹⁾.

Aus diesen Zahlen geht unzweideutig hervor, daß, wie bereits früher erwähnt, zwischen beiden Gesellschaften zunächst eine heftige Konkurrenz entstand, die in dem Rückgange der Wagenkilometer-Einnahmen der Tramways Company deutlich zur Erscheinung kommt. Charakteristisch hierfür ist, daß diese Einnahmen während der Zeit des Monopolbetriebes regelmäßig stiegen und ihren Gipfelpunkt (62 Pfennige) in dem letzten Jahre des Alleinbetriebes, nämlich 1889, erreichten²⁾, jedoch während der Zeit des Konkurrenzbetriebes sich in entgegengesetzter Richtung bewegten. Der Zunahme der Zehnpfennig-fahrten entspricht der seit 1890 einsetzende Rückgang der Einnahmen pro Wagenkilometer.

Welche Wandlung der Konkurrenzbetrieb in dem Verhältnis der verausgabten Fahrscheine zu einander hervorrief, beweist folgende Berechnung³⁾:

	10 Pfg.	15 Pfg.	20 Pfg.	25 Pfg.
1876/1884	11 Prozent	66 Prozent	20 Prozent	3 Prozent
1884/1901	67 „	26 „	6 „	0,9 „

Der in der zweiten Zeitperiode fehlende kleine Rest von 0,1 Prozent entfällt auf die Fahrscheine, welche mehr als 25 Pfennige kosten.

Der prozentuale Anteil der Zehnpfennig-Fahrscheine ist seit dem Jahre 1900 wieder in einem stärkeren Wachstum als in den vorangegangenen Jahren begriffen. In diesem Jahre (1. August) wurde nämlich die Zehnpfennigzone auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt und damit zusammenhängend eine weitere Verminderung der Fünfzehn- bis Dreißigpfennig-Strecken

1) Vgl. die Zusammenstellung der Fahrscheine Tabelle No. VI.

2) Vgl. die entsprechenden Tabellen und die graphische Darstellung der verausgabten Fahrscheine.

3) Die Zahlen bezeichnen den prozentualen Anteil der einzelnen Billettypen an der Gesamtsumme derselben.

Zahl der jährlich abgegebenen Fahrkarten.

Betriebs- jahr	Unter 10 Pf. ¹⁾	10 Pf.	10 Pf.	15 Pf.	15 Pf.	20 Pf.	20 Pf.	25 Pf.	25 Pf.	Rück- fahr- scheine	30 Pf.	40 Pf.	45 Pf.	Streifen- abonnements à 2 Mark		Umsteiger, Inhaber von Zeitfahrkarten und ohne Fahrscheine beförderte Personen
			Prozentuale Zunahme, Abnahme(—)		Prozentuale Zunahme, Abnahme(—)		Prozentuale Zunahme, Abnahme(—)		Prozentuale Zunahme, Abnahme(—)					Blasewitz	Stadt	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1876	—	118863	—	709724	—	644436	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	—	170656	43,94	755365	6,43	660364	6,89	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1878	—	179672	5,28	734843	— 2,72	654831	— 0,84	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	—	190548	11,62	730021	— 0,66	619838	— 5,34	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	—	412518	116,49	1014999	— 39,04	715286	— 15,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	712627	72,75	2455846	141,93	1014924	41,89	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	618571	— 131,98	4070613	65,75	1495731	47,37	24011	—	—	4501	—	—	5564	—	—
1883	—	630929	2,00	4345845	6,76	1630755	9,03	72062	200,12	—	23210	—	—	48423	—	—
1884	—	714859	13,30	4865766	11,96	859209	47,31	404791	461,73	—	—	—	—	65639	28604	—
1885	—	778750	8,94	4975253	2,25	887492	3,29	392863	— 2,95	—	—	—	—	31589	71667	546866
1886	—	849659	9,11	5251596	5,55	922971	4,00	388135	— 1,20	—	—	—	—	34263	81559	631275
1887	—	916208	7,83	5512587	4,97	981449	6,34	387297	— 0,22	—	—	—	—	36061	90696	738465
1888	—	982954	7,29	5735292	4,04	1060793	8,08	406069	+ 4,85	—	—	—	—	38346	99214	738031
1889	—	1239892	26,14	6154151	7,30	1870720	76,35	392857	— 3,36	—	2146	—	—	38420	110712	300000
1890 a	—	4404649	—	6154735	—	1666779	—	316470	— 19,44	—	12911	—	—	—	—	—
1890 b	—	1320919	—	133069	—	10229	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890 zus.	—	5725568	486,74	6287804	2,17	1677008	— 10,35	—	—	—	—	—	—	30710	76581	—
1891 a	—	8295499	88,34	5245751	— 14,77	1199835	— 28,01	210503	— 50,33	—	8723	—	12185	—	—	1022000
1891 b	—	3611464	173,41	636027	377,96	100962	88,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891 zus.	—	11906963	107,96	5881778	6,46	1300797	22,43	—	—	—	—	—	—	20890	33859	—
1892 a	—	10148861	34,40	5102538	— 2,73	1309948	9,18	5436	—	—	6745	—	16785	—	—	1420000
1892 b	—	4354770	20,58	1018383	60,12	270236	167,66	13368	—	—	—	—	—	—	—	—
1892 zus.	—	14503631	22,56	6120921	4,07	1580184	21,48	18804	— 91,07	—	—	—	—	—	25224	—
1893 a	—	11384382	12,17	4986371	— 2,28	1339529	2,26	26388	385,43	—	11687	—	14912	—	—	1838000
1893 b	—	5505867	26,43	1486145	45,93	551610	104,12	98425	636,27	—	—	—	—	—	—	—
1893 zus.	—	16890249	16,46	6472516	5,74	1891139	19,68	124813	563,75	—	—	—	—	—	19847	—
1894 a	8838	12792126	12,37	5683381	13,98	1312009	— 2,05	943283	257,29	—	101413	—	10318	—	—	2531289
1894 b	19737	6316427	14,72	1932006	30,00	823026	79,94	220718	124,24	35002	—	—	—	—	—	—
1894 zus.	28575	19108553	13,13	7615387	76,90	2135035	44,22	315001	193,23	—	—	—	—	—	19446	—
1895 a	10819	13809998	7,95	6231009	9,64	1251409	— 4,62	104707	11,06	—	919475	15120	690	—	—	3237131
1895 b	24186	6834520	8,20	2004873	37,72	891952	8,37	235714	6,80	13051	—	—	—	—	—	—
1895 zus.	35005	20644518	8,04	8235882	8,15	2143361	0,39	349421	8,08	—	—	—	—	—	19003	—
1896 a	32300	14800957	7,18	8235882	18,09	1479363	18,22	368650	252,03	—	71312	2862	—	—	—	4998280
1896 b	35521	8257717	20,82	7558352	43,41	948321	6,32	236203	0,21	11691	—	—	—	—	—	—
1896 zus.	67821	23058674	11,69	10233592	24,26	2427684	13,27	604853	77,68	—	—	—	—	—	6637	—
1897 a	53851	17718588	19,71	2875240	8,72	1771253	19,73	473036	28,32	—	47262	1868	—	—	—	8399457
1897 b	21612	8583986	3,95	10233592	18,11	881659	— 7,03	112040	— 52,57	8523	—	—	—	—	—	—
1897 zus.	75463	26302574	14,07	11395874	11,36	2652912	9,28	585076	3,27	—	—	—	—	—	—	—
1898 a	52764	19486079	3,98	8264447	3,31	1913359	8,02	439319	— 7,13	—	33365	—	—	—	—	9490756
1898 b	26235	9575028	11,55	3928903	15,70	899794	2,06	89283	— 20,31	16009	—	—	—	—	—	—
1898 zus.	78999	29061707	10,49	12193350	7,00	2813153	6,04	528602	— 9,65	—	—	—	—	—	—	—
1899 a	53470	20199315	3,66	8983270	8,70	2267758	18,52	496203	12,95	—	94480	—	—	—	—	10037283
1899 b	28972	10507723	9,73	4195776	6,80	877296	— 0,25	61973	— 30,59	13154	—	—	—	—	—	—
1899 zus.	82442	30707038	5,66	13179046	— 8,08	3145054	11,80	558176	5,59	—	—	—	—	—	—	—
1900 a	42745	25135077	24,56	8472265	— 5,69	2111718	— 6,88	516138	4,02	—	239313	—	—	—	—	11712268
1900 b	24949	13430691	27,82	4191593	— 0,10	569224	35,12	30007	— 51,58	—	—	—	—	—	—	—
1900 zus.	67694	38565768	25,59	12663858	— 3,91	2680942	14,76	546145	— 2,16	—	—	—	—	—	—	—
1901 a	69207	31095546	23,75	7158211	— 3,71	1260142	— 40,33	326170	— 36,81	—	178261	—	—	—	—	13303017
1901 b	21078	15156903	12,85	3628259	— 13,44	189262	— 14,05	421	— 98,60	—	—	—	—	—	—	—
1901 zus.	90285	46252449	19,93	10786470	— 14,82	1449404	— 45,94	326591	— 40,20	—	—	—	—	—	—	—
1902 a	73581	30487361	— 1,56	6819016	— 4,74	1206461	— 4,26	199145	— 38,94	—	83350	—	—	—	—	13237858
1902 b	18869	15805253	4,77	3570558	— 1,59	171327	— 9,48	558	32,54	—	—	—	—	—	—	—
1902 zus.	92450	46292614	0,09	10389574	— 3,85	1377788	— 14,21	199703	— 38,86	—	—	—	—	—	—	—

1) Brückenzoll 3 bzw. 2 Pfennige für die Loschwitzer König Albert-Brücke.

vorgenommen. Ein klares Bild über diesen Zusammenhang bietet die auf Grund der prozentualen Zunahme der verschiedenen Billetarten (Tabelle VI) entworfene graphische Darstellung. Wenn der Zunahme der Zehnpfennig-Fahrten nicht immer eine Abnahme der teureren Fahrten entspricht, so liegt das in der Anlage neuer Linien (1880/1882) und in der dadurch veranlaßten Zunahme des Umsteigeverkehrs begründet. Die Ausgabe der Zehnpfennig-Fahrscheine ist seit dem Jahre 1876, bis zu welchem sich die Zahlen der Billetaussgabe lückenlos verfolgen lassen, mit Ausnahme des Jahres 1881 in unablässiger Steigerung begriffen. Jener einmalige Rückgang hängt mit dem auf den neugebauten Tramwayslinien eingeführten Linientarif zu 15 Pfennigen zusammen. Ein gleiches Bild regelmäßig aufsteigender Entwicklung zeigt die Fünfzehnpfennigzone. Doch ist hier der gleichmäßige Fortgang weniger in den durchgehenden Fahrten (wie innerhalb der Zehnpfennigzone), als vielmehr in dem stetigen Anwachsen des Umsteigeverkehrs zu suchen. Am 4. Mai 1896 erfuhr der Umsteigeverkehr insofern eine den lokalen Personentransport fördernde Erweiterung, als die Bestimmung des § 6 des Vertrages vom 11. Dezember 1894 wirksam wurde, nach welcher sich die beiden Dresdner Straßengesellschaften verpflichten mußten, auf allen ihren genehmigten Linien, welche für den Umsteigeverkehr bestimmt waren, Fahrscheine zum Umsteigen auszugeben und ausgegebene Umsteigefahrscheine der anderen Gesellschaft gelten zu lassen. Welch umfangreicher Gebrauch von dieser neuen Umsteigegelegenheit gemacht wurde, geht aus der prozentualen Zunahme der Fünfzehn- und Zwanzigpfennig-Fahrscheine hervor.

Naturgemäß hätte mit der zunehmenden Erweiterung der Zehnpfennigzone immer ein vorübergehender Rückgang der Fünfzehnpfennig-Fahrten eintreten müssen, wenn nicht auch die Fünfzehnpfennigzone entsprechend ausgedehnt worden wäre. In der Tat sind auch beide Zonen stets ziemlich gleichmäßig vergrößert worden. Nur 1880 war eine gemeinsame Erweiterung, wie bereits angedeutet, unmöglich. Deshalb bewegen sich die entsprechenden Linien der graphischen Darstellung auch divergierend, wie aus entgegengesetzten Gründen (Zunahme der Fünfzehnpfennig-Strecken) in den Jahren 1881/1882. Im übrigen aber zeigen beide Zonen eine ausgesprochene Tendenz gleichmäßiger Erweiterung. Schon weniger gleichmäßig entwickelte sich die nächste äußere, die Zwanzig-

pfennigzone. Doch hat sie gemeinsame Merkmale mit der Fünfzehnpfennig-Zone, nämlich

1. die gleiche prozentuale Zunahme und
2. den bestimmten Ansatz zum Rückgange

in den Jahren 1900/1901. Die erste Erscheinung findet ihre Erklärung in der regelmässigen Benutzung der Zwanzigpfennigzone durch den wachsenden Umsteigeverkehr und die zweite in der zuletzt erfolgten Erweiterung der Zehnpfennigzone¹⁾.

Ganz ungleichmässig verläuft die Entwicklung der äusseren Zonen²⁾. Die Ursachen hierzu liegen einerseits in der Erweiterung der inneren Zonen auf Kosten der äusseren und andererseits in dem unregelmässigen Ausbau der Aussenstrecken und der Anlage der Aussenbahnen. Erstere waren auch die Veranlassung dazu, dass dem ursprünglich dreigliedrigen Zonentarife im Jahre 1890 weitere vier Stufen angeschlossen werden mussten. Doch sind die Vierzig- und Fünfundvierzigpfennig-Fahrscheine mit der zunehmenden Einführung der Elektrizität als billigere Triebkraft wieder eingezogen worden. Auch die von der Deutschen Gesellschaft ausgegebenen Rückfahr-scheine zu 25 Pfennigen werden seit 1899 nicht mehr verkauft. Ähnlich wie in anderen Verkehrszweigen (Post, Eisenbahn), verschafft sich die Unifizierungstendenz in der Gestaltung der Preise auch im Straassenbahnverkehr Geltung.

Der Weiterentwicklung dieser Tendenz ist der jetzt geltende Tarif besonders günstig, welcher gelegentlich der ferneren Gestaltung des elektrischen Betriebes, vor allem bei dessen Ausdehnung in die westliche Stadtzone, am 24. Mai 1898 zur Annahme gelangte. Die unter dem genannten Datum abgeschlossenen Verträge enthalten in § 6 folgende Bestimmungen:

Es beträgt der Preis:

1. Bei Fahrten innerhalb des jeweiligen Stadtgebietes:

- a) für eine Fahrt auf ein und derselben Straassenbahnlinie 10 Pfg.,
- b) für eine Fahrt auf zwei zusammentreffenden oder sich kreuzenden oder sich aneinanderschliessenden Straassenbahn-

¹⁾ Vgl. S. 190.

²⁾ Vgl. die sprungweise Entwicklung in der Ausgabe der betreffenden Fahrscheine, Tabelle No. VI.

linien einer oder beider Strafsenbahngesellschaften (Fahrt mit einmaligem Umsteigen) 15 Pfg.,

2. Bei Fahrten aus dem jeweiligen Stadtgebiete Dresden nach den Vororten und umgekehrt:

a) für eine Fahrt auf ein und derselben Strafsenbahnlinie bei Strecken bis zu mindestens

3000 m 10 Pfg.,

bei Strecken bis zu mindestens

6000 m 15 Pfg. und

bei Strecken von über mindestens

6000 m 20 Pfg.,

b) für eine Fahrt auf zwei zusammentreffenden oder sich kreuzenden oder sich aneinanderschließenden Strafsenbahnlinien einer oder beider Strafsenbahngesellschaften

für zwei Zehnpfennigstrecken . . . 15 Pfg.,

für eine Zehnpfennig- und eine

Fünfpfennigstrecke 20 Pfg. und

für zwei Fünfpfennigstrecken . 25 Pfg.

Darnach ist zunächst für das Stadtgebiet ein einheitlicher Zehnpfennigtarif vorgeschrieben. In dem Maße, in welchem sich dasselbe ausdehnt, erweitert sich die Zehnpfennigzone. Nachdem am 1. Januar 1903 die weitaus größte Zahl der Dresdner Vororte einverleibt wurde, umfaßt die Zehnpfennigzone ein Gebiet von 6660 ha (vorher 4908) mit 480 652 Einwohnern (1902 ca. 405 500). Jene damit verbundene Tarifvergünstigung ist vornehmlich der westlichen Vorortszone zu gute gekommen, soweit nicht einzelne Gemeinden schon früher den Vorzug der Zehnpfennigtour nach dem Zentrum der Stadt besaßen.

Daß die Stadtverwaltung die Ausdehnung der Zehnpfennigzone mit der Erweiterung des Stadtgebietes in Zusammenhang bringt, hat seinen guten Grund insofern, als nun jede noch selbständige Nachbargemeinde Dresdens durch ihren Anschluß an die Residenz ein äußerst billiges und bequemes Verkehrsmittel für ihre Beziehungen, die doch vorwiegend, wenn nicht ausschließlich, nach dem gemeinsamen Mittelpunkte gravitieren, erlangt. Außerdem ist jenen Vororten, die noch keine Strafsenbahnverbindung haben, in den Einverleibungsbestimmungen eine

tunlichst zu beschleunigende Weiterführung der betreffenden Aufsenlinien zugestanden worden¹⁾.

So hat die Dresdner Stadtverwaltung durch die Tarifgestaltung in der Tat ein wirksames Mittel in der Hand, die Angliederung gewisser Gemeinden an das grössere Gemeinwesen zu begünstigen und die Beziehungen zu letzterem infolge jenes niederen Tarifes äusserst lebhaft zu gestalten. Mit der Zunahme der Zehnpfennigzone muß naturgemäss eine Abnahme der teureren Vorortszonen und eine Uniformierung in der Fahrpreisgestaltung verbunden sein. Durch die vorerwähnte grosse Einverleibung ist die Einheitlichkeit der Fahrpreise abermals einen guten Schritt vorwärts gebracht worden; die durchgehenden Fahrten zu 15 und 20 Pfennigen sowohl, als auch die Umsteigetouren zu 20 und 25 Pfennigen werden allmählich ganz verschwinden. Und wenn der Rat den Strompreis auf 10 $\frac{1}{2}$ Pfennige (seit 1. Januar 1899 12 Pfennige) für die Kilowattstunde ermässigt, so kann er vom 1. April des nächsten Jahres ab verlangen (jedoch nicht vor dem 1. April 1903), daß der Preis für eine Umsteigefahrt innerhalb des jeweiligen Stadtgebietes ausnahmslos auf 10 Pfennige erniedrigt wird²⁾. Die Verwirklichung dieser Tarifmassnahme müßte, bei gleichzeitigem Fortgange der Einverleibungsbestrebungen in der östlichen Vorortzone, den einheitlichen Zehnpfennigtarif wie in Leipzig schliesslich zustande bringen. Alsdann könnte man mit Recht von einem Siege der im vorigen erwähnten Unifizierungstendenz auch hinsichtlich der Dresdner Straassenbahntarife sprechen.

β) Abonnementkarten.

Da die Regelmässigkeit in der Benutzung einer Verkehrseinrichtung nicht nur eine Verminderung der Produktionskosten, sondern und vor allem auch ein gewisses Gleichmass der Ein-

¹⁾ Vgl. § 16 der Ortsgesetze vom 7. und 19. Juni 1902 betreffend die Einverleibung von Räcknitz, Zschertnitz und Seidnitz.

²⁾ Vgl. § 16 der Verträge vom 24. Mai 1898. — Im übrigen gibt es bereits seit 1. Juni 1900 einige Zehnpfennig-Umsteigelinien. Diese sind als sogenannte „Tariflinien“ wie folgt zusammengesetzt: Blasewitz—Plauen und Hechtstrasse—Georgplatz berechtigt zum Umsteigen nach und von dem Hauptbahnhofe, dagegen Hauptbahnhof—Arsenal und Waldschlösschen—Strehlen, desgleichen Waldschlösschen—Strehlen und Postplatz—Mickten zum Umsteigen nach und von dem Postplatz. Die Sondervergünstigung hängt mit der Verlegung der stadtseitigen Endpunkte der Hechtstrassen- und Waldschlösschenlinie zusammen. Vgl. Tabelle I.

nahmen herbeiführt¹⁾, wurden für diese Art der Beförderung günstige Bedingungen geschaffen. Solche Preisermäßigungen werden im Gewerbe des lokalen Personentransportes in der Regel auf dreifache Weise ermöglicht:

aa) beim einmaligen Kauf einer vorgeschriebenen Anzahl von Fahrscheinen (in Dresden früher das sogenannte Streifenabonnement),

bb) beim Kauf einer für eine unbestimmte Zahl von Fahrten, aber für eine bestimmte Zeit geltende Karte (Zeitabonnement) und

cc) in der Gewährung von Vorzugspreisen für die ärmeren Schichten der Bevölkerung (Vorzugskarten).

aa) Streifenabonnement.

Tramwayslinien.

Die Continental-Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft lief während der Zeit, in welcher sie die Blasewitzer Linie noch selbst betrieb, keine der vorerwähnten Ermäßigungen zu. Erst die Tramways Company führte jene unter aa genannte Vergünstigung am 1. November 1882 ein und zwar derart, daß eine Karte (Blatt) zu 15 Fahrten, welche im Einzelverkaufe 2 Mark 25 Pfg. kosteten, zu 2 Mark abgegeben wurde. Der Preis für eine solche Fahrt belief sich also auf $13\frac{1}{3}$ Pfennige. Die Benutzung dieses Abonnements erlitt insofern eine Beschränkung, als dessen Gültigkeit auf Sonn- und Feiertage nicht ausgedehnt wurde. Durch diese Maßnahme wurde der in jetziger Zeit begünstigte Ausflugsverkehr an Sonntagen empfindlich getroffen. Vom 3. Mai 1896 ab wurden diese Fahrscheine von der obengenannten Gesellschaft eingezogen und jene Beschränkung vom gleichen Tage ab aufgehoben, da sie dieselben schnell verbraucht wissen wollte. In welchem Maße von dem sogenannten Streifenabonnement im Durchschnitt der Jahre 1882/1896 Gebrauch gemacht wurde, geht aus dem Prozentsatz der auf diese Scheine beförderten Fahrgäste im Vergleich zu deren Gesamtsumme hervor. Wenn jener Anteil nur 6 Prozent beträgt, so darf bei dessen Beurteilung nicht vergessen werden, daß nebenher noch andere Abonnementvergünstigungen be-

¹⁾ Vgl. Schönberg, Handbuch der politischen Ökonomie I, S. 278, Neumann: Die Preisgestaltung zum Zwecke der Ersparung von Kosten.

standen und das fragliche Abonnement mehr für zeitweilige Benutzung berechnet war.

Continentallinie.

Auf dieser Linie wurde das Streifenabonnement erst am 1. Januar 1884 eingeführt und schon 1892 wieder eingezogen.

Der kurze Bestand dieser Sondervergünstigung erklärt sich namentlich dadurch, daß die Dresdner Gesellschaft infolge der günstigen Einzelfahrttarifierung auf der von der Deutschen Gesellschaft betriebenen Konkurrenzlinie nach Blasewitz sowieso eine Verlängerung der Zehn- und Fünfzehnpfennigstrecken vornehmen mußte und sich deshalb zur Einziehung jenes Abonnements bewogen fühlte.

Nach dem gleichen Grundsätze gewährte die Tramways Company auch den Schülern eine entsprechende Ermäßigung, indem sie gleichzeitig mit dem Streifenabonnement (1. November 1882) Schülerkarten (15 Fahrten à 25 Pfennige = 2 Mark) einführte, und zwar zunächst auf der Blasewitzer und Strehleiner Linie. Für die anderen Linien lag vorläufig kein lohnendes Bedürfnis vor, da sie sich noch nicht weit genug über das Stadtgebiet erstreckten, um den angrenzenden Nachbargemeinden jenen Vorteil bieten zu können. Interessant nun ist es, daß die Schülerkarten der Strehleiner Linie mangelnder Benutzung wegen wieder eingezogen werden mußten. Die wöchentlichen Einnahmen bewegten sich stets unter 10 Mark, während die der Blasewitzer Strecke in dem gleichen Zeitraume 50 bis 80 Mark betragen. Auf Grund dieser Erscheinung können wir zweifellos einen vortrefflichen Rückschluß auf die inzwischen erfolgte Besiedlung beider Gemeinden vornehmen. Die 1872 eröffnete Blasewitzer Linie hatte bis 1882, also nach zehnjährigem Bestehen, nicht nur nicht die Quantität, sondern vor allem auch die Qualität der Ansiedler derart gesteigert, daß sich in dem zu jener Zeit (1882) halb so großen Strehlen ein solch auffälliger Unterschied gegenüber Blasewitz in dem Bedürfnis nach dem Besuch höherer Schulen dokumentierte. — Später wurden, entsprechend dem auftretenden Bedürfnis, die Schülerkarten auch auf den anderen Linien zugelassen.

bb) Zeitabonnement.

Die Zeitfahrkarten wurden im Juni 1886 eingeführt. Da aber vorläufig das Einzellinienabonnement ausgeschlossen

war, erfreute sich jene Vergünstigung keiner allgemeinen Benutzung, weil die Zahl derer, die ein solches Abonnement gleich für alle Linien einzugehen gezwungen waren, doch unverhältnismäßig gering sein mußte gegenüber denen, die mit einem Teilabonnement auskamen. Letztere mußten sich also immer noch mit dem viel teureren Streifenabonnement behelfen, das keine beliebige Ausdehnung der Zahl der Fahrten zuließ, ohne Mehrausgaben zu bereiten.

Der Preis einer sogenannten Saisonkarte betrug für das ganze Jahr 200 Mark, für das Halbjahr 110 Mark und für das Vierteljahr 60 Mark. Am 1. Januar 1888 wurden dieselben wesentlich erniedrigt: 150 Mark, 80 Mark und 45 Mark. Eine nochmalige Preisermäßigung der Zeitkarten trat infolge der 1890 hinzugetretenen Konkurrenz ein, nämlich 120 Mark, 65 Mark und 35 Mark. Auch sah sich die Tramways Company aus eben demselben Grunde genötigt, nun endlich die vom Verkehr schon lange geforderten Zeitfahrkarten für einzelne Linien abzugeben. Der anfängliche Jahrespreis wurde schon am 1. Januar 1891 auf 60 Mark ermäßigt und ist in der Abstufung von 60 Mark (für zwölf Monate) zu 35 Mark (sechs Monate), 20 Mark (drei Monate) und 8 Mark (einen Monat) beibehalten worden. Nur die Dresdner Straßenbahngesellschaft hat nach dem Tarif vom 1. Januar 1902 für einzelne lange Außenbahnen höhere Sätze beibehalten.

Seit 1895 werden auch Zeitfahrkarten für die Linien beider Gesellschaften ausgegeben. Die Preise waren wie folgt abgestuft: 150 Mark, 80 Mark und 45 Mark. Da aber inzwischen dem Dresdner Straßenbahnnetze unverhältnismäßig lange Außenstrecken hinzugefügt worden waren, erfuhren diese kombinierten Zeitfahrkarten gelegentlich der am 1. Januar 1902 erfolgten allgemeinen Tarifrevision der Zeitfahrkarten eine Erhöhung auf nachstehende Sätze: 165 Mark, 87 Mark 50 Pfg., 50 Mark und 20 Mark. — Sehr vorteilhaft ist die Möglichkeit einer durchgehenden Preisreduktion aller Dauerkarten auf den kurzen Zeitraum eines Monats, da nur auf diese Weise die durch das Abonnement bedingte Ermäßigung auch einem temporären Bedürfnisse gewährt werden kann. Die untersten Sätze können zwar aus bekannten Gründen nicht die gleiche Vergünstigung beanspruchen wie die höheren, haben aber den Vorzug größerer Akkomodation

bei ungleicher Intensität des Bedürfnisses, vor allem desjenigen, das in zeitlicher Folge nach verschiedenen Richtungen gravitiert.

Neben den eben besprochenen Vorteilen, die die Herabsetzung des Zeitminimums von drei auf einen Monat mit sich bringt, gewährt das Zeitabonnement noch beachtenswerte Vorzüge insofern, als für Angehörige eines Hausstandes (Ehegatten, sowie Kinder, bezw. Geschwister ohne eignen Erwerb bis zum erfüllten 18. Lebensjahre und Dienstpersonal) mehrere Karten zu einem billigeren Preise entnommen werden können, und zwar derart, daß die zweite und folgende Karte zur Hälfte des tarifmäßigen Satzes abgegeben wird. Als Stammkarte gilt alsdann diejenige, welche den tarifmäßig höheren Preis hat. Solche Anschlusskarten werden aber auf kürzere Dauer als drei Monate und über den Zeitlauf der Stammkarte hinaus nicht ausgestellt. Die Inhaber von solchen Zeitfahrkarten, welche für die Linien beider Gesellschaften zugelassen sind, können gleichfalls nur kombinierte Anschlusskarten (also mit dem Rechte gemeinsamer Benutzung) erhalten¹⁾.

Ferner gelten die tarifmäßigen Zeitfahrkartensätze auch für Schüler, welche nach Erfüllung der Schulpflicht eine Fortbildungsschule oder höhere Lehranstalt als Tagesschüler besuchen und für Lehrlinge (für beide jedoch nur bis zum erfüllten 18. Lebensjahre), sofern durch eine Bescheinigung von Seiten des Vorgesetzten der Nachweis über den Schulbesuch bezw. das Lehrverhältnis erbracht wird²⁾.

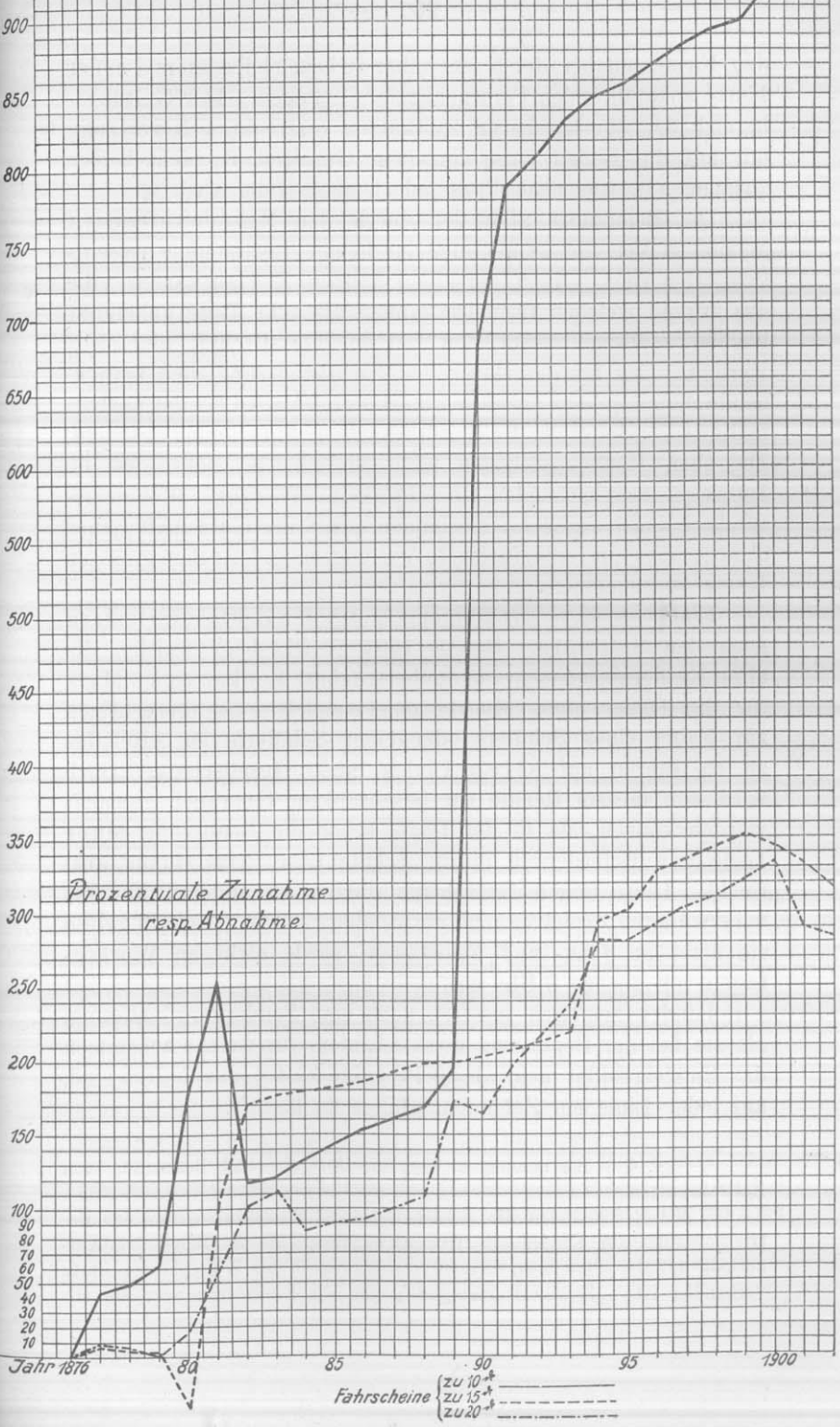
Den Abonnenten stehen bei Benutzung der Straßenbahnwagen keine besseren Rechte als den Fahrscheininhabern zu. Den ersteren jedoch ist die Beschränkung auferlegt, daß ihre Karten nicht, wie die der letzteren, zur fahrgeldfreien Mitnahme eines Kindes im Alter von unter drei Jahren berechtigen. Die Zeitfahrkarten sind wie die Einzelkarten streng persönlich, also nicht übertragbar.

Erst neuerdings haben die Gesellschaften übertragbare, auf den Inhaber lautende Zeitfahrkarten, für welche indes ein Zuschlag von 50 Prozent auf den tarifmäßigen Preis zu zahlen ist, zugelassen. Die Übertragung solcher Inhaberkarten darf natürlich nur innerhalb eines vom Besteller (Behör-

¹⁾ Vgl. § 4¹ Bestimmungen über die Ausgabe und Benutzung von Zeitfahrkarten.

²⁾ Vgl. § 3 ebenda.

Tabelle VII



den, Firmeninhaber) der Karte näher zu bezeichnenden und in der Karte anzuführenden Personenkreises erfolgen. Der Geltungsbereich der übertragbaren Zeitkarten erstreckt sich vorläufig nur auf die Linien einer einzelnen Gesellschaft, nicht beider zusammen¹⁾, was neuerdings jedoch angestrebt wird.

Die Benutzung aller der durch den Zeitfahrkartentarif gebotenen Vorteile ist überdies durch eine Bestimmung wesentlich erleichtert. Nach derselben können Zeitfahrkarten, die aus irgend welchen Gründen länger als acht Tage unbenutzt bleiben, während dieser Zeit bei der Gesellschaft hinterlegt werden. Der für die Dauer der Nichtbenutzung sich berechnende Anteil an dem gezahlten Kartenpreise wird bei der nächstmöglichen Verlängerung der Zeitfahrkarte in Anrechnung gebracht. Da aber Rückvergütungen nicht stattfinden, sollte es im Interesse ausgleichender Gerechtigkeit (Wegzug, Wohnungswechsel usw.) angezeigt erscheinen, statt der Gutschrift jenes Teilbetrages eine entsprechende Verlängerung der schon gelösten Karte vorzunehmen.

Eine besondere Ermäßigung bietet der Zeitfahrkartentarif noch den Schülern. Bereits 1891 (1. Oktober) wurden die alten Kinderabonnements in unübertragbare Zeitkarten à 3 Mark für die Dauer eines Monats umgewandelt. Sie berechtigen zur Fahrt eines Schülers oder einer Schülerin im Alter bis zu 15 Jahren auf allen Linien einer Gesellschaft. Doch wird von diesem Rechte nur beschränkter Gebrauch gemacht werden können, da in der Regel schon die Benutzung einer Linie zur Beförderung in die Schule oder Privatstunde ausreicht. Diese Schülerfahrtscheine dürfen zu anderen als den vorerwähnten Zwecken nicht verwendet werden. Deshalb gelten sie nicht an Sonn- und Feiertagen, sowie nicht an Wochentagen von abends 8 Uhr an.

Kinder genießen insofern noch eine Sondervergünstigung, als sie bei der Benutzung zweier Linien, für welche zusammen das Umsteigebillet mehr als 20 Pfennige kostet, anzuhalten sind, auf jeder Linie ein Zehnpfennigbillet zu lösen²⁾.

¹⁾ Vgl. § 6 Bestimmungen über die Ausgabe und Benutzung von Zeitfahrkarten.

²⁾ Mit Recht finden die sicherheitspolizeilichen Vorschriften der Betriebsordnung auf Kinder schärfere Anwendung. So ist ihnen der Aufenthalt auf der Plattform verboten, solange noch im Wageninnern Platz vorhanden ist. „Zuwiderhandlungen gegen die besonderen oder die all-

cc) Vorzugskarten.

Diese Preisermäßigungen wurden am 1. März 1888 zunächst für Ratsbeamte im Dienst eingeführt. Als sogenannte kleine Abonnementkarten verabfolgte die Tramways Company 15 Fünfpennig-Fahrscheine zum Preise von 1 Mark; eine Fahrt kostet also nur $6\frac{2}{3}$ Pfennige, so daß dieser nicht unbedeutende Preisnachlaß noch heute bei der Durchführung des einheitlichen Zehnpennigtarifes innerhalb des Stadtgebietes einen beachtenswerten Vorteil bietet.

Während die oben erwähnte Preisermäßigung nur eine besondere Vergünstigung der Stadtgemeinde gegenüber bedeutete (weil sie nicht auch die privatwirtschaftlichen Verhältnisse jener Beamten berücksichtigte), wurden später aus sozialpolitischen Gründen den Subalternbeamten sowohl des Staates, als der Stadt besonders vorteilhafte Abonnementbedingungen zu privater Benutzung zugestanden. Der Preis des Linienabonnements betrug statt 60 Mark (35 Mark) nur 48 Mark (24 Mark). Diese 1894 eingeführte Bevorzugung wurde bereits am 1. Januar 1902 wieder aufgehoben¹⁾, weil einerseits eine wirksame Kontrolle nicht geübt werden konnte und andererseits Kaufleute und verwandte Berufskreise mit geringen Einnahmen mangels eines Bestallungsdekretes jenes Vorzuges nicht teilhaftig wurden.

Eine sozialpolitische Tarifmaßnahme von größerer Bedeutung ist die seit 1895 stattgegebene Verabfolgung von Arbeiterkarten. Diese wurden von der Dresdner Straßengesellschaft zunächst auf der Blasewitzer Linie zugelassen, um die Arbeiter des Ostens (Laubegast, Tolkewitz usw.) auf billigere Weise als bisher ihren in der Stadt gelegenen Arbeitsstätten zuzuführen. Der Preis einer solchen Arbeiterwochenkarte beläuft sich auf 1 Mark 20 Pfg. für zwölf einfache Fahrten auf einer Linie und auf 1 Mark 50 Pfg. für zwölf Umsteigefahrten auf zwei sich berührenden Linien. Letztere mußten bereits am 1. Mai 1895 ausgegeben werden, da zu jener Zeit die

gemeinen Betriebsvorschriften haben die Einziehung des Fahrscheines mit Verlust des dafür gezahlten Preises zur Folge. Insbesondere behält sich die Gesellschaft auch vor, von diesem Rechte Gebrauch zu machen und die fernere Abgabe eines Fahrscheines zu verweigern, wenn das Kind sich durch sein Verhalten der Gefahr des Verunglückens aussetzt.“

¹⁾ Nur die Wirtschaftsvereinigung Dresdner Lehrer genießt diesen Vorzug noch bei der Deutschen Gesellschaft.

Laubegast—Blasewitzer Außenlinie noch nicht mit der Linie nach Striesen vereinigt war. Nach Bedürfnis wurden nun die Arbeiterkarten auch auf den anderen Linien ausgegeben, bis sie Mitte März 1898 für alle Linien Gültigkeit erlangten. Die Ausgabe derselben erreichte ihren Höhepunkt im Monat Juli des Jahres 1900; die Wocheneinnahmen dieses Monats betragen bei der Dresdner Straßenbahngesellschaft nacheinander 985 Mark 50 Pfg., 1685 Mark 75 Pfg., 1676 Mark 25 Pfg. und 1664 Mark 55 Pfg. = 6012 Mark 5 Pfg. Mit Einführung des allgemeinen Stadt-Zehnpfennigtarifes liefs die Benutzung der Arbeiterfahrkarten bedeutend nach; die Monatseinnahme für August 1900 erreichte etwas mehr als die Hälfte des Vormonats, nämlich 3516 Mark 10 Pfg.

Zum Schlusse dieses Abschnittes soll, um die Zunahme des gesamten Zeitfahrkartenverkehrs seit 1894 feststellen zu können, das prozentuale Verhältnis aus den Einnahmen desselben zu der Totalsumme der Personenverkehrseinnahmen angegeben werden. Aus der beigegebenen Tabelle VIII ist ersichtlich, dafs jenes Verhältnis von 3,9 Prozent im Jahre 1894 auf 8,2 Prozent im Jahre 1902 gestiegen ist. Diese Steigerung hat ihre Ursache einmal in der zunehmenden Verbilligung des Zeitfahrkartentarifes und der damit verbundenen Dezentralisation der Wohnbevölkerung. Gerade die an der Peripherie der Stadt Wohnenden haben ein großes Interesse an der Herabsetzung der Zeitfahrkartensätze. In dem Maße, als die letzteren zurückgehen, nimmt die Zahl der ersteren zu; denn die Differenz des Mietspreises zwischen einer Vororts- und Stadtwohnung wird durch eine kleinere Ausgabe für die regelmässigen Straßenbahnfahrten zu Gunsten der Vorortswohnung beeinflusst.

Ein ähnliches Bild zeigt uns die Zunahme der auf Zeitkarten beförderten Personen der Dresdner Straßenbahngesellschaft seit dem Jahre 1885. Allerdings kommt in dem prozentualen Verhältnis jener zur Gesamtsumme der Fahrgäste noch die Zahl der Fahrten von Freikarteninhabern, sowie die gar nicht unerhebliche Anzahl derjenigen Umsteiger, welche die zweite Fahrt antreten, zum Ausdruck. Doch wird der auf Grund dieser Zahlen ermittelte naturgemäss höhere Anteil, als der nach den Zeitfahrkarteneinnahmen berechnete niedere Anteil, deshalb zu Gunsten des Zeitfahrkartenverkehrs auszulegen sein, weil die Zahl der Fahrten auf Grund

einer Zeitkarte beliebig ausdehnungsfähig ist. Jenes oben be-
regte Verhältnis wuchs wie folgt:

1885	6 %	1891	6 %	1896	23 %
1886	7 %	1892	8 %	1897	24 %
1888	7 %	1893	9 %	1898	24 %
1889	— %	1894	13 %	1899	24 %
1890	— %	1895	17 %	1901	25 %

b) Kritische Würdigung der Tarifgestaltung.

Anmerkung: Es werden zu diesem Zwecke zwar einige wenige, in dem historischen Teile bereits dargestellte Vorgänge des Werdeganges der Dresdner Straßenbahnen eine Wiederholung finden müssen, aber dafür in dem neuen Zusammenhange eine übersichtlichere und lückenlosere Beurteilung der Tarifpolitik gewähren, als es durch bloße Hinweise möglich wäre.

Nachdem die tatsächlichen Verhältnisse der Tarifgestaltung ihre Darstellung gefunden haben, erscheint es angezeigt, eine kritische Würdigung derselben folgen zu lassen, soweit es im Rahmen der vorliegenden Arbeit möglich ist. Wenn bis zu dem Jahre 1890 die Ausgestaltung des Tarifwesens den Anforderungen, die man berechtigterweise an ein lokales Personenbeförderungsmittel schon damals stellen mußte, im allgemeinen nicht entsprach, so lag die Ursache vorwiegend in dem Umstande begründet, daß bis zu jenem Jahre infolge des Monopolbetriebes die Tendenz vorwaltete, die Höhe der Fahrpreise in einer für die Monopolinhaber vorteilhaften Weise von der Kosten¹⁾ und Wert gleichmäÙig berücksichtigenden, gerechten Preisbildung zu entfernen. Da der damalige Straßenbahnbetrieb des in jener Zeit umfangreichen Omnibus-, Droschken- und Privatfahrverkehrs wegen nicht absolut konkurrenzlos war, mußten in der Preisfestsetzung dennoch gewisse Rücksichten auf bereits bestehende Verhältnisse genommen werden. Wie wenig aber die Momente des Mitwervens auf anderer Seite eine Rolle spielten, geht aus dem hohen Stande der Einnahmen für einen Wagenkilometer über dessen Aufwand hervor. Der Grundsatz, daß die lokale Massenbeförderung von Personen nach dem Prinzipie größtmöglicher Billigkeit erfolgen soll, konnte ignoriert werden, obgleich die Stadtverwaltung wiederholt auf eine Herabsetzung der Tarifsätze hindrängte. Allein die geringen recht-

¹⁾ Die Physiokraten erachteten die Kosten allein als preisbestimmend.

lichen Mittel, die der Gemeinde auf Grund der von ihr mit der Tramways Company abgeschlossenen Verträge, speziell zur Einwirkung auf die Fahrpreisgestaltung, zur Verfügung standen,

Tabelle VIII.

Betriebsjahr	Einnahmen aus dem		Prozentuales Verhältnis zu einander
	Zeitfahrkarten- verkehre	Personen- verkehre	
	in 1000 Mark		
1894	a) 94	2540	= 3,7
	b) 50	1187	= 4,2
	zus. 144	3727	= 3,9
1895	a) 108	2725	= 4,3
	b) 71	1292	= 5,5
	zus. 179	4017	= 4,4
1896	a) 175	3166	= 5,5
	b) 92	1598	= 5,7
	zus. 267	4764	= 5,6
1897	a) 232	3689	= 6,3
	b) 106	1677	= 6,3
	zus. 338	5366	= 6,3
1898	a) 297	3986	= 7,4
	b) 128	1876	= 6,8
	zus. 425	5862	= 7,3
1899	a) 369	4341	= 8,5
	b) 155	2024	= 7,6
	zus. 524	6365	= 8,2
1900	a) 388	4792	= 8,1
	b) 164	2257	= 7,3
	zus. 552	7049	= 8,0
1901	a) 384	4789	= 8,0
	b) 185	2282	= 8,1
	zus. 569	7071	= 8,0
1902	a) 382	4670	= 8,2
	b) 179	2152	= 8,3
	zus. 561	6822	= 8,2

vermochten das „faktische Monopol“ jener Gesellschaft nicht zu erschüttern.

Der Fehler der Tarifpolitik, gegen dessen Folgen später sowohl der Rat, als auch das Publikum gemeinsam vorgingen, war die Zulassung des Linientarifes mit dem Normalsatze zu

15 Pfennigen, zumal dessen Ausbau nach dem Prinzipie der Zoneneinteilung (Teilstrecken) in zu hohen Sätzen erfolgte. Die Monopolstellung des damaligen Dresdner Straßenbahngewerbes hätte zwar notwendig für jede Tarifart teure Fahrpreise ergeben, aber der Linientarif hatte außer diesem gemeinschaftlichen Nachteile noch folgende besondere, mehr der Entwicklung des lokalen Personentransportes entgegenstehende Eigenschaften:

1. Die Gesellschaft nahm kein Interesse an der Verlängerung einzelner Linien, da während der Ära des Linientarifes obiger Maximalpreis für eine durchgehende Fahrt nicht überschritten werden konnte.

2. Der Betrieb langer, durchgehender Linien unterblieb deshalb und begünstigte die Entwicklung des Radiallinienbetriebes.

3. Damit war die Notwendigkeit zu einem unverhältnismäßig großen Umsteigeverkehr gegeben, dem die Billigkeit des durchgehenden Betriebes mangelte.

4. Weiter war mit dem Radiallinienbetriebe eine nicht unbedeutende Belastung mancher Kreuzungspunkte durch Standwagen verbunden¹⁾.

Anfänglich verlangte Parish sogar für alle Linien zwischen der Stadtgrenze und dem Zentrum einen Maximalfahrpreis von 15 Pfennigen. Doch da zu jener Zeit die Außenlinien nicht weit über das Stadtgebiet hinausgingen, war seine Forderung mit dem später zur Einführung gelangten Fünfzehnpfennig-Linientarif ziemlich identisch. Für die damals schon geplante Ringbahn forderte der Rat einen einheitlichen Fahrpreis von 10 Pfennigen; die aus den Radialbahnen Zugestiegenen sollten nur einen Zuschlag von 5 Pfennigen leisten.

Mit dem Linientarife verband Parish einen erhöhten Nacht- und Sonntagstarif. Die Erhöhungen des ersteren nahmen schon um 9 Uhr abends ihren Anfang. Diese Maßnahme war im wesentlichen ein Auswuchs des Monopolbetriebes. Von allen Seiten nahm man gegen solches Vorgehen Stellung, leider nicht mit dem rechten Erfolge. Nur insofern trat später

¹⁾ Inwieweit neben der Umgestaltung der Tarifverhältnisse die Einführung des elektrischen Betriebes zur Beseitigung dieser Nachteile beigetragen hat, vgl. den Abschnitt: Vorzüge des elektrischen Betriebes.

eine Besserung ein, als der Nachttarif erst um 10 Uhr begann¹⁾).

Der Sonntagstarif dagegen blieb unverändert bestehen. Auf keinen Fall durften die städtischen Kollegien die Sonntagszuschläge hinnehmen. Gerade die ärmere Bevölkerung, die an freien Sonn- und Feiertagen mit Hilfe der Pferdebahn schnell ins Freie wollte²⁾, wurde durch eine solche Tarifmaßnahme empfindlich getroffen. Der Rat sowohl, als die Stadtverordneten waren zwar gegen diese Erhöhungen, doch bezweifelte Parish ohne dies Zugeständnis die Rentabilität seines Unternehmens und die Ausführung der noch zu bauenden Linien. Gewiß bedurfte er für den stärkeren Sonntagsverkehr mehr Betriebsmaterial, dessen Unterhaltung ihm auch in der Woche oblag. Indes hätte er sowohl für das Personal, als auch für die Pferde einen entsprechenden Ablösungsdienst einrichten können, wie es später ja auch geschehen mußte. Außerdem muß jedes andere Unternehmen für einen zeitweilig über die sonstigen Verhältnisse hinausgehenden intensiveren Betrieb Material und Personal in Reserve haben. Alle Versuche, diese Tariferhöhung abzuschaffen, scheiterten, bis endlich am 19. November 1893 die Tramways Company ihren finanziellen Vorteil opfern mußte, wenn sie nicht ihren Plan, einzelne Linien mit elektrischer Betriebskraft auszurüsten, scheitern sehen wollte³⁾.

Der Sonntagsverkehr hatte außer dieser Tariferhöhung noch unter weiteren Schwierigkeiten zu leiden; einmal galten die

¹⁾ Die Stadtverwaltung benutzte nun zwar jede Gelegenheit, jene Erhöhungen wieder abzuschaffen. So machte sie die Verlängerung der Betriebslinie Strehlen—Neumarkt bis zum Albertplatz in der Neustadt neben anderen Forderungen (Erhöhung des Brückenzolles, Einführung neuer Zehnpfennigstrecken) vor allem davon abhängig, daß der Abendzuschlag wegfallen müsse. Bereits am 16. März 1891 entsprach die Tramways Company diesem Verlangen. Vgl. die Berichte der Stadtverordnetensitzung vom 15. Dezember 1887 und vom 23. Februar 1888, sowie vom 9. April 1891.

²⁾ Es ist ganz erstaunlich, welche ungeheuren Bevölkerungsmassen eine Großstadt an den Sonn- und Feiertagen abstößt. Die erheblich höheren Einnahmen solcher Tage gegenüber den werktäglichen geben ein ungefähres Bild davon.

³⁾ Bereits früher, gelegentlich „der Erteilung einer weiteren Gesamtgenehmigung zur Anlage und zum Betriebe von Straßenbahnen in Dresden“, wollte die englische Gesellschaft den Sonntagstarif aufgeben, aber nur dann, wenn ihr die Konzessionen um 8 Jahre verlängert wurden. Siehe S. 5: Vortrag „Die Erteilung usw.“ No. 9. 1889.

an Werktagen für den Umsteigeverkehr zugelassenen Umsteigekarten nicht, zum andern war auch einzelnen Abonnementkarten die Gültigkeit versagt. Auch hier begegnen wir der gleichen Tendenz des Monopolbetriebes, aus der gesteigerten Fahrlust sich neue Einnahmen zu verschaffen.

Da die Unternehmer auf ihren finanziellen Vorteilen fest beharrten, versuchte der Ausschuss des Strafsenbahnwesens durch Einführung kleiner Teilstrecken zu 10 Pfennigen (ca. 10 Minuten Fahrzeit) und größerer zu 20 Pfennigen (ca. 20 Minuten Fahrzeit) einen Ausgleich zu schaffen. Ferner sollte der Umsteigeverkehr dadurch erleichtert werden, daß für alle Linien Anschlusskarten mit einem Aufschlage von nicht über 5 Pfennigen über den Preis der teuersten der beiden benutzten Linien eingeführt würden¹⁾. Beide Versuche scheiterten aber, denn Parish „lehnte alles pure ab“.

Nach alledem steht fest, daß sich die Stadtverwaltung bis etwa zum Jahre 1890 in den Verträgen, die Strafsenbahnangelegenheiten betrafen, nicht ein einziges Rechtsmittel vorbehalten hatte, das direkt oder indirekt geeignet gewesen wäre, auf eine entsprechende Tarifverbilligung hinzuwirken²⁾. Mit Recht behaupteten einige Stadtverordnete: „Der Rat habe bei Abfassung der diesbezüglichen Verträge keine glückliche Hand gehabt³⁾“. In der Tat hatte der Stadtrat bis 1890 das privatwirtschaftliche Prinzip der Strafsenbahnen sehr schonungsvoll behandelt⁴⁾ und damit unbestritten einen rascheren Fortgang in der Entwicklung des Strafsenbahnwesens erreicht, als wenn die finanziellen Interessen der Stadt in den Vordergrund gestellt worden wären. Die Stadtverordneten dagegen neigten mehr zu einer Politik, die das kommunale und öffentliche Interesse beachtete und die Strafsenbahn vorwiegend in den Dienst der städtischen Finanzierung stellen wollte. Erste Voraussetzung hierfür muß jedoch ein wirksamer Einfluß der Gemeinde auf die Fahrpreisgestaltung sein, damit die Abgaben der Strafsenbahn an die Stadt nicht auf den Tarif abgewälzt werden können. Vom gemeindewirtschaftlichen Standpunkt aus sind solche Einnahmen zu verwerfen; denn jede dadurch

¹⁾ Vgl. Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 21. Dezember 1882.

²⁾ Vgl. Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 23. Februar 1888.

³⁾ Vgl. Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 19. Juli 1883.

⁴⁾ Vgl. Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 1. November 1883 und 19. Juni 1884.

provozierte Tariferhöhung trifft zwar die Allgemeinheit des Publikums, aber die ärmeren Klassen unverhältnismäßig mehr, zumal die Strafsenbahn für sie das ausschließliche Verkehrsmittel für den regelmäßigen lokalen Personentransport bildet. Vermögende Leute können sich viel eher entweder ihrer eigenen Equipage oder einer Droschke bedienen. Seine unheilvollen Wirkungen zeigt ein derart unangemessen erhöhter Tarif erst dann, wenn die gesunde und sonst billige Vorortwohnung durch eine regelmäßige Benutzung der Strafsenbahn verteuert wird und zur Wohnungsnahme in ungesunden Stadtteilen zwingt.

Hieraus geht hinlänglich hervor, daß die Stadtverwaltung auf alle Fälle einen wesentlichen Faktor in der Tarifpolitik ausmachen muß, wenn anders die einseitigen Erwerbsinteressen der Unternehmer die mit einem solchen Verkehrsinstitute verbundenen Vorteile den ärmeren Volksschichten nicht vorenthalten oder erschweren sollen.

Erst mit der Erteilung der vorerwähnten weiteren Gesamtkonzession an eine zweite Gesellschaft verschaffte sich der Rat ein wirksames Mittel, die längst angestrebte und notwendige Tarifrevision vorzunehmen. Da das Konkurrenzunternehmen den Zonentarif unter Zugrundelegung der Zehnpfennigtaxe einführte, mußte die alte Gesellschaft diesem Beispiel folgen¹⁾. Mit der zunehmenden Erstarkung der Konkurrenz traten allmählich jene Tarifiermäßigungen ein, wie sie im vorigen Abschnitt besprochen wurden. Die allgemeine Gravitationstendenz der Konkurrenzpreise nach gewissen Kostenbeträgen realisierte sich und erfuhr von seiten der Stadt durch zweckmäßige, den niederen Kostenpreis des elektrischen Betriebes berücksichtigende Maßnahmen entsprechende Unterstützung, so daß während der Zeit des Konkurrenzbetriebes ein beschleunigter Rückgang aller Abonnementpreise und eine erhebliche Erweiterung aller Zonen eintrat. Damit die freie Entwicklung jener Tendenz durch eine gegenseitige Preisverabredung beider Gesellschaften oder durch eine aus deren Fusion hervorgehende abermalige Monopolisierung des Strafsenbahngewerbes nicht aufgehalten werden konnte, verpflichtete der Rat beide Unternehmer zur Entnahme der

¹⁾ Vgl. Bericht der Stadtverordnetensitzung vom 28. März 1889.

elektrischen Energie für den Straßenbahnbetrieb aus den städtischen Kraftwerken mit der Bedingung, daß eine Ermäßigung des Strompreises auch eine Ermäßigung des Fahrpreises zur Folge haben muß¹⁾). So wirkt der Strompreis gewissermaßen wie ein Preisregulator. Da nun aber die Stadtverwaltung den Strompreis nach seiner Höhe bestimmen kann — der Regel nach wird es sich um eine Erniedrigung desselben handeln —, hat sie auch die Tarifierung der Fahrpreise in ihrer Hand und sich damit den ihr zustehenden Einfluß auf die Tarifpolitik für alle Zeiten gesichert.

Inwieweit sie sich nun die Einführung des allgemeinen Zehnpfennigtarifes zur Aufgabe gesetzt hat, hängt ganz von ihrem Ermessen ab. Auf keinen Fall darf sie bei unangemessen hohen Strompreisen jenen niederen Einheitssatz verlangen. Denn solange die beiden Straßenbahngesellschaften bei eigener Erzeugung der elektrischen Kraft sich diese billiger herstellen könnten, ist jenes Verlangen ein Verstofs gegen die volkswirtschaftliche Produktionspolitik im allgemeinen und ein unberechtigter Eingriff in die Erwerbspolitik der Betriebsunternehmer im besonderen.

Wohl aber darf und soll sich jede Kommune einen der Gewinnwahrscheinlichkeit solcher Unternehmungen entsprechenden finanziellen Vorteil verschaffen. Für die Stadt Dresden stehen zu diesem Zweck, solange die Straßenbahnen noch nicht verstadtlicht sind, zwei Wege offen:

entweder benutzt sie einen hohen Strompreis als Einnahmequelle, oder aber sie verschafft ihren Einwohnern einen möglichst niederen Straßenbahntarif, indem sie den Strom zum Selbstkostenpreise abgibt²⁾).

Vom volkswirtschaftlichen und sozialen Standpunkte aus ist deshalb der letztere Weg zu empfehlen, weil alsdann die durch einen niederen Tarif verursachte Steigerung der Fahrlust und die hieraus hervorgehenden höheren Bruttoeinnahmen eine Beteiligung an diesen sowohl für das Publikum, als auch für den Unternehmer vorteilhafter und gerechter erscheinen lassen. Ein Ausfall in dem Gemeindeetat ist ferner wegen

¹⁾ Vgl. § 6 des Vertrages vom 24. Mai 1898.

²⁾ Nicht zu verwechseln ist diese die Selbstkosten deckende Abgabe städtischer Stromlieferung mit dem in dem letzten Teile beregten Selbstkostentarif.

der natürlichen Zunahme des Verkehrs wohl kaum zu befürchten. Und prüfen wir hierauf die Finanzpolitik der Dresdner Stadtverwaltung, so läßt sich ein Übergang vom ersten zum zweiten Wege nicht in Abrede stellen: Der Verbilligung des Strompreises ist stets eine Erniedrigung des Tarifes gefolgt und hat auch weiterhin vertragsmäÙig zu folgen. Die Kommune besitzt hierzu ein Antragsrecht.

Weniger gerecht dagegen erscheint das erste Verfahren, nach welchem ohne Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit des Fahrenden bei jeder einzelnen Fahrpreisgattung ein entsprechender Anteil den städtischen Einnahmen zufließt, wobei die unteren Klassen prägraviert werden. Dieser Nachteil ist jedoch durch die mit den Einverleibungen verbundene Erweiterung der Zehnpfennigzone gegen die früheren unangemessen hohen Fahrpreise, welche bei der eben beregten wirtschafts- und finanzpolitischen Betrachtung nur vorschweben konnten, wesentlich gemildert.

Hierin unterscheiden sich eben die Personentarife der Eisenbahnen von den in Frage stehenden. Bei dem Personentransport durch eine Staatsbahn sind Steuerzahler und Fahrer nicht in dem Maße identisch als bei der lokalen Personenbeförderung. Außerdem kann sich bei den Eisenbahnen infolge der Wagenklasseneinteilung die Leistungsfähigkeit dem Preise nach Bedürfnis anpassen, was bei den Straßenbahnen nicht möglich ist, da diese die Fahrgelegenheit im Hinblick auf die Bequemlichkeit unterschiedslos darbieten.

Neuerdings scheint es, als ob man in einigen Kommunen hinsichtlich der Preisunifizierung im Straßenbahnwesen zu weit gegangen sei. So hat man z. B. in München seit dem 17. Juli 1900 ein mehrmaliges Umsteigen für 10 Pfennige zugelassen. Bei der Mehrleistung, die das Umsteigen notwendigerweise mit sich bringt — genaue Zeitkontrolle —, liegt eigentlich kein Grund vor, die gleiche Taxe zu erheben wie für eine glatte Fahrt auf nur einer Linie. Da sich aber hierfür keine allgemeinen Normen als vorbildlich hinstellen lassen, muß man, um in dieser Angelegenheit klar zu sehen, eine Scheidung zwischen privaten und kommunalen Betrieben vornehmen.

Bei ersteren mag es wohl im privatwirtschaftlichen Interesse der Aktionäre liegen, durch hohe Tarife eine möglichst gute Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen; doch jeder vernünftige Volkswirt muß dieser Preispolitik entgegenhalten, daß für ein Unternehmen, mit dem das öffentliche Interesse

Tabelle IX.

Betriebs- jahr	Straßenbefestigung		Straßen- reinigung	Kilometer- gebühren	Brücken- geld	Städtische Steuern	Gewinn- beteiligung	Gesamt- Jahres- abgabe
	Neu- befestigung	Reparatur						
1884	633	—	—	11 454	4 000	794	—	33 968
1885	—	12 598	—	10 810	4 000	1 130	—	28 538
1886	29 627	10 115	—	10 720	4 000	4 640	—	59 103
1887	25 990	28 534	—	11 045	4 000	4 438	—	74 007
1888	6 798	31 026	1 652	11 045	4 000	4 438	—	58 958
1889	79 383	27 549	3 369	11 045	4 000	5 240	—	130 586
1890 a.	66 486	23 401	4 105	11 045	4 000	4 752	—	114 789
1890 b.	390 103	—	—	—	—	—	—	390 103
1890 zus.	456 589	—	—	—	—	—	—	504 892
1891 a.	33 601	24 343	6 100	13 776	7 000	4 648	—	89 708
1891 b.	570 283	3 773	—	—	1 000	—	6 438	581 494
1891 zus.	603 884	28 116	—	—	8 000	—	—	671 202
1892 a.	117 446	40 656	6 406	16 639	9 500	11 907	—	202 555
1892 b.	284 214	17 366	—	—	1 000	—	9 530	312 110
1892 zus.	401 660	58 022	—	—	10 500	—	—	514 665
1893 a.	45 758	34 716	7 235	16 657	9 500	15 405	—	129 270
1893 b.	132 695	24 386	—	—	1 000	4 009	15 760	177 850
1893 zus.	178 453	59 102	—	—	10 500	19 414	—	307 120
1894 a.	168 364	32 194	6 976	16 857	9 500	16 282	—	248 173
1894 b.	127 379	31 366	12 967	—	1 000	4 277	28 259	205 248
1894 zus.	295 743	63 560	19 943	—	10 500	20 559	—	453 421
1895 a.	283 329	54 105	12 579	16 857	9 500	19 052	—	395 422
1895 b.	227 964	39 155	11 673	—	1 486	5 382	30 000	315 660
1895 zus.	511 293	93 260	24 252	—	10 986	24 434	—	711 082
1896 a.	356 180	53 255	13 045	47 124	9 500	25 091	—	504 185
1896 b.	485 713	35 798	12 477	—	2 900	9 373	35 000	599 261
1896 zus.	841 893	89 053	25 522	—	12 400	34 464	—	1 083 446
1897 a.	329 702	64 360	13 098	89 185	9 500	50 621	—	556 562
1897 b.	114 254	21 820	13 513	—	2 900	11 018	38 000	201 495
1897 zus.	443 956	86 180	26 611	—	12 400	61 639	—	757 057
1898 a.	341 959	57 284	13 617	112 757	9 500	52 177	—	587 294
1898 b.	230 335	45 219	14 571	—	2 900	13 741	40 967	310 733
1898 zus.	572 294	102 503	28 188	—	12 400	65 918	—	898 027
1899 a.	305 148	46 262	15 090	—	9 500	26 310	117 442	519 752
1899 b.	379 067	47 274	14 806	—	2 900	12 566	44 092	416 005
1899 zus.	1 84 815	93 536	29 896	—	12 400	38 876	161 534	935 757
1900 a.	284 093	84 616	16 069	—	12 000	27 877	130 391	555 036
1900 b.	213 630	32 750	15 967	—	4 900	15 686	49 683	322 616
1900 zus.	497 723	117 366	32 036	—	16 900	43 553	180 074	877 652
1901 a.	210 324	78 962	16 956	—	12 000	27 199	135 308	480 742
1901 b.	106 457	38 800	19 792	—	4 900	13 308	60 797	244 054
1901 zus.	316 781	117 762	36 748	—	16 900	40 500	196 105	724 796
1902 a.	218 091	77 207	17 270	—	12 000	30 422	129 458	484 448
1902 b.	166 565	32 671	19 800	—	6 000	12 859	62 212	300 107
1902 zus.	384 656	109 878	37 070	—	18 000	43 281	191 670	784 555
Sa.	5819 171	1152 070	289 163	407 017	179 686	444 625	933 337	9225 039

derart innig verquickt ist wie im Strafsenbahnwesen, eine landesübliche Verzinsung von etwa 4 bis 5 Prozent als vollkommen ausreichend anzusehen ist, zumal der Erwerb der hier in Frage stehenden Betriebe nicht im geringsten Spekulationscharakter trägt, vielmehr auf einer wirtschaftlichen Erscheinung, dem Lokalverkehr, auf dem sich das gesamte Wirtschaftsleben einer Großstadt aufbaut, ruht. Jede kommunale Wirtschaftspolitik muß also hiernach private Finanzinteressen nach Möglichkeit eindämmen und den Tarif auf der Basis äußerster Billigkeit einrichten.

Anders hat sich die Tarifpolitik bei kommunalen Betrieben zu gestalten. Obwohl auch hier das Prinzip größter Billigkeit zu berücksichtigen ist, bleibt doch zu bedenken, daß der erzielte Reingewinn der Stadtkasse, also der Gesamtheit der Einwohnerschaft, zufließt. Und bei dem zunehmenden Finanzbedarf unserer Großkommunen würden es alle Finanzpolitiker mit Freuden begrüßen, wenn nicht bei jeder Etaterhöhung sofort zu einer mit sozialen Nachteilen verbundenen Erhöhung der direkten Steuern gegriffen werden muß. So notwendig direkte Steuern sind, so wahr ist es, daß sie etwas Brutales an sich haben.

2. Kommunalabgaben.

Da die Berechtigung der Stadtgemeinde zur Erhebung der in Frage stehenden Abgaben im geschichtlichen Teile dieser Arbeit¹⁾ bereits dargelegt worden ist, soll in dem folgenden nur ein systematischer Rückblick und eine kritische Würdigung gegeben werden. Über die Höhe der einzelnen Abgabekategorien informiert uns die vorstehende Tabelle No. IX.

Die Leistungen des Strafsenbahnbetriebes an die Stadtkasse gliedern sich

- a) in ordentliche Abgaben (als gewöhnliche Erwerbsgesellschaft),
- b) außerordentliche Abgaben (als Inhaberin eines Betriebes, dem ein Vorrecht auf dem öffentlichen Areale der Kommune eingeräumt worden ist) und

¹⁾ Vgl. Vertrag vom 30. Oktober 1871 und allgemeine Bestimmungen von 1879 und 1889.

c) Leistungen als Ersatz für Arbeiten, die die Organe der Stadt für Rechnung der Gesellschaften ausführen.

Zu den ersteren gehören die städtischen Steuern. Als steuerpflichtiges Objekt wurde zunächst der Betrieb innerhalb des Stadtgebietes herangezogen, so daß die Außenlinien der Vororte unverteuert blieben. Damit gaben sich aber die Gemeinden Loschwitz, Blasewitz und Mickten späterhin nicht mehr zufrieden und veranlagten ganz mit Recht auch die drei Vorortsbetriebe. Eine Reklamation von Seiten der Strafsenbahngesellschaften war ohne Erfolg, da die Königliche Regierung zu Gunsten der genannten Gemeinden verfügte. Sie begründete ihr Urteil damit, daß der Strafsenbahnbetrieb ein Erwerbsunternehmen wie jedes andere sei, dem die öffentlichen Vorteile auch zu statten kämen. Als Beispiel führte sie die steuerrechtliche Behandlung der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft an. Die erst mit dem Jahre 1900 in Kraft tretende Verfügung (für Dresden jedoch rückwirkend bis 1899) erlangte gleich für alle sächsischen Strafsenbahnbetriebe unterschiedlos Gültigkeit.

Die Veranlagung erfolgt nicht nach der Streckenlänge, sondern nach der Zahl der in den verschiedenen Gemeinden zurückgelegten Wagenkilometer; denn nur so kann die in den einzelnen Teilen des Strafsenbahnnetzes verschiedene Betriebsintensität annähernd berücksichtigt werden. Mit diesem Erhebungsmodus wird nicht aber auch die größere Einnahme der Stadtwagenkilometer erfaßt; da nämlich die Einnahmen auf den Außenstrecken geringer sind, müßte für die auf ihnen geleisteten Wagenkilometer auch ein niedriger Steuerfuß festgesetzt werden. Diese ungleiche Behandlung schwindet jedoch mit der zunehmenden Eingemeindung.

Außer ihren Vorortsbetrieben wurden die Strafsenbahngesellschaften auch mit ihren Werkstätten zur Gemeindesteuer herangezogen. In diesen Betrieben jedoch liefs sich das steuerpflichtige Objekt schwer finden, da der durch die eigne Bedarfsdeckung erzielte Vorteil¹⁾ weder rechnerisch, noch

¹⁾ Durch eine sorgfältige Werkstättenorganisation werden die Erzeugungskosten des Hauptbetriebes auf ein Mindestmaß gebracht, das durch Bedarfsdeckung aus fremden Werkstätten niemals erreicht werden kann, da durch die Zusammenziehung aller Nebenarbeiten zu einer Wirtschaftseinheit (Werkverband) die unproduktive Arbeit erheblich eingeschränkt wird.

buchhalterisch in irgend einer Form zum Ausdruck kommt. Doch ließen sich die Gemeinden von dem richtigen Grundsatz leiten, daß der Vorteil des Werkstättenbetriebes, in welchen das Rohmaterial nach den für die andern Unternehmer der gleichen Branche geltenden Grundsätzen (wenn auch hier in der Form des Hauptbetriebes) eingekauft und verarbeitet wird, schließlic im Endergebnis des Gesamtbetriebes als Teil des Unternehmergewinnes auftritt. Diesen allerdings schwer bestimmbarcn Teil beanspruchten die Gemeinden, in denen sich die Werkstätten befinden, als kommunales Steuerobjekt. Die Gröfse desselben fixierten sie dahin, daß sie 10 Prozent der in den Werkstätten gezahlten Löhne als steuerpflichtig erkannten¹⁾.

Da die Strafsenbahnen hinsichtlich der Benutzung kommunalen Arealen den andern Einrichtungen des lokalen Verkehrs gegenüber ein Vorrecht genießen²⁾, ist die Erhebung auferordentlicher Abgaben geboten. Sie umfassen die sogenannten Kilometergebühren und die Brückenzölle. Gelegentlich der Besprechung des Vertrages vom 30. Oktober 1870 und der allgemeinen Bestimmungen von 1879/89 wurde auf die stärkere Heranziehung des Strafsenbahnbetriebes zur Deckung des je länger je mehr wachsenden städtischen Finanzbedarfes bereits hingewiesen. Die kommunale Berechtigung hierzu entwickelte sich, was die Dresdner Verhältnisse anlangt, ziemlich langsam³⁾ und hat erst spät, nämlich durch die allgemeinen Bestimmungen von 1889, den richtigen Modus der Erhebung in der progressiven Beteiligung⁴⁾ am Bruttogewinne

1) Nach Mitteilungen aus den diesbezüglichen Akten der Dresdner Gesellschaft. Vgl. auch Fischers Zeitschrift usw. Bd. 21, 1900. „Die Kommunalbesteuerung in den Vororten.“

2) Vgl. Bücher, Die wirtschaftlichen Aufgaben S. 20.

3) Vgl. den Abschnitt über Kommunalisierung 2a.

4) Diese Abgaben betragen nach § 13² der allgemeinen Bedingungen von 1889:

a)	bei einer jährlichen Bruttoeinnahme bis zu 1 Million Mark	2 ‰
b)	„ „ „ „ von 1 bis 2 „ „	2½ ‰
c)	„ „ „ „ „ 2 „ 3 „ „	3 ‰
d)	„ „ „ „ „ 3 „ 4 „ „	3½ ‰
e)	„ „ „ „ „ 4 „ 6 „ „	4 ‰
f)	„ „ „ „ „ 6 „ 7 „ „	4½ ‰
g)	„ „ „ „ „ 7 „ 8 „ „	5 ‰

usw. bei einer jeden Million ½ ‰ mehr bis 8 ‰.

gefunden resp. angewendet. Die Kilometergebühren konnten den Strafsenbahnbetrieb niemals nach seiner Intensität und Steuerfähigkeit erfassen, wie es aus gemeinwirtschaftlichen Rücksichten notwendig und durch die Bruttogewinnbeteiligung auch möglich ist. Das finanzielle Ergebnis aus letzterer übersteigt mit 729 000 Mark während der Jahre 1899/1902, seit welchen beide Strafsenbahngesellschaften nach der gleichen Modalität leisten, die Summe der sämtlichen Kilometergelder von 1884 bis 1899 in dem kurzen Zeitraum schon ganz erheblich.

In derselben Weise, d. h. also unter Berücksichtigung der Intensität des Strafsenbahnbetriebes hätte der Stadtrat auch die Brückenzollabfindung revidieren sollen. Die Notwendigkeit einer solchen Revision und die hieraus hervorgehende Einzelerhebung ist gelegentlich der Behandlung der von Parish angestrebten Projekte auf S. 66 bereits erörtert worden. Überhaupt hätte die Stadtverwaltung angesichts der für Dresden so kostspieligen Brückenbauten eine gröfsere Berücksichtigung der gemeinwirtschaftlichen Interessen walten lassen sollen. Zum mindesten müßten die Fristen¹⁾ für die Steigerung der Brückenzoll-Abfindungssummen zwecks Anpassung an die Intensität der Brückenbenutzung auf kleinere Zeiträume bemessen werden, da die nachträglichen Erhöhungen den Benutzungsgrad auch nicht erschöpfend erfassen, wie dies durch die Einzelerhebung nach der Zahl der Wagen (analog der Personenfuhrwerke) möglich und angesichts der sichern und leichten Kontrolle ohne jede Schwierigkeit durchführbar ist. Dann könnte auch endlich die aus sozialen Gründen erforderliche Abschaffung des Brückengeldes (5 Pfennige) der mit tierischer Kraft (z. B. Esel, Hunde) bewegten Kleinfahrzeuge, die ausschliesslich Kleingewerbetreibenden, Wäscherinnen usw. gehören, ohne finanzielle Einbuse für die Stadt erfolgen²⁾.

Die durch die Verträge vom 24. Mai 1898 festgesetzte Neuregelung der Brückenzollabfindung fordert folgende Sätze:

¹⁾ Vgl. III, 5 der besonderen Bedingungen vom 17. Juni 1881 und Seite 54 ff., sowie § 9 der Verträge vom 24. Mai 1898.

²⁾ Die Brückenzollabgabe auf der Loschwitzer Albertbrücke beträgt für jeden Fahrgast (gleich dem Fußgänger) 2 Pfennige (früher 3 Pfennige). Dieser Betrag ist gleichzeitig mit der Lösung des Fahrscheines zu zahlen. Doch wäre diese Abfindung für die städtischen Elbübergänge auch bei niederen Sätzen nicht anwendbar, da der Stadtverkehr ungebührlich erschwert würde.

	Augustus- brücke Mark	Albert- brücke Mark	Carola- brücke- Mark	Marienbrücke ab Inbetriebnahme Mark
1. Januar 1900 . . .	9000	6000	1000	2000
1. Januar 1910 . . .	10000	8000	2000	3000

Die Ersatzbeträge für die durch Organe des Rates geleistete Arbeit erstrecken sich auf die Strafsenbefestigung und -reinigung.

Erstere machen mit insgesamt 7260404 Mark den Hauptanteil aller bis 1902 an die Stadt geleisteten Abgaben (9225039 Mark) aus. Hieraus geht hervor, in welchem hohem Maße die Strafsenbahnbetriebe für die Herstellung und Unterhaltung der städtischen Strafsen und Plätze herangezogen werden. Sie tragen damit zu einer wesentlichen Entlastung der kommunalen Ausgaben für Tiefbauzwecke bei.

Die Strafsenreinigung wurde bis zum Jahre 1887 durch die Tramways Company selbst besorgt. Als aber die Stadtverwaltung in diesem Jahre mit dem alten Adjazenzprinzip brach, führen die Organe des Rates, analog der Strafsenbefestigungsarbeiten, auch die auf den Strafsenbahnbetrieb entfallenden Reinigungsarbeiten aus, die mit 10 Pfennigen pro Quadratmeter zu entgelten sind. Im ganzen ist ca. $\frac{1}{4}$ Million für diesen Zweck an die Stadtkasse gezahlt worden.

Das Endergebnis mit rund $9\frac{1}{4}$ Millionen zeigt, in welchem Grade der Dresdner Strafsenbahnbetrieb an der Deckung des kommunalen Finanzbedarfes und damit an der Lösung gemeinschaftlicher Aufgaben beteiligt ist. Angesichts der im gleichen Zeitraume ausgeschütteten Dividenden und durchgeführten Amortisationen erscheinen jene Ausgaben immer noch gering¹⁾, und so notwendig eine stärkere finanzielle Heranziehung der in Frage stehenden Betriebe vor der Bruttogewinnbeteiligung geboten war, so leicht hätten diese auch eine gröfsere Abgabepflicht angesichts ihrer günstigen Prosperität übernehmen können, ohne daß die Entwicklung des Strafsenbahnwesens aufgehalten worden wäre.

3. Rentabilität der einzelnen Linienarten.

Die nach der statistischen Beilage No. X ermittelte durchschnittliche Rentabilität erfolgte unter der Voraussetzung

¹⁾ Die seit 1872 bis 1902 erzielten Betriebsüberschüsse des Dresdner Strafsenbahngewerbes belaufen sich auf nicht weniger als 24516000 Mark.

Tabelle X.

Rentabilitätsnachweis der einzelnen Linienarten.

No.	Linien	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	Durchschnitt
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	Pf.
Ost-westl. Diametrallinien.									
1.	Hamburgerstr. — Laubegast	0,47	0,47	0,42 ¹⁾	0,425	0,405	0,35	0,33	41,00
2.	Blasewitz — Plauen . .	0,50	0,43	0,41	0,40	0,40	0,38	0,35	41,00
3.	Friedrichstr. — Blasewitz	0,42 ²⁾	0,36	0,27	0,30	0,31	0,31	0,33	32,86
Nord-südl. Diametrallinien.									
4.	Strehlen — Waldschlößchen	0,53 ³⁾	0,52	0,415	0,405	0,41	0,38	0,34	39,00
5.	Bergkeller — Wilder Mann ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
Südliche Radiallinien.									
6.	Postplatz — Plauen . .	0,61	0,63	0,59	0,54	0,51	0,45	0,36	52,71
7.	Postplatz — Wölfnitz . .	0,52	0,53	0,53	0,52	0,48	0,445	0,38	48,64
8.	Postplatz — Plauen ⁴⁾ . .	—	—	—	0,26	0,26	0,28	0,27	—
Nördliche Radiallinien.									
9.	Arsenal — Hauptbahnhof	0,62	0,59	0,57	0,60	0,55	0,445	0,37	53,50
10.	Postplatz — Mickten . .	0,59	0,62	0,60	0,58	0,53	0,45	0,37	53,43
11.	Georgplatz — Hechtstr. . .	0,43	0,42	0,40	0,41	0,40	0,34	0,29	38,43
12.	Güntzplatz — Grenadierkaserne	0,24	0,21	0,27	0,29	0,28	0,26	0,24	25,57
Östliche Radiallinien.									
13.	Schloßplatz — Blasewitz	0,44	0,40	0,32	0,35	0,34	0,30	0,29	34,86
14.	Neumarkt — Gruna ⁴⁾ . .	—	—	—	—	—	0,25	0,22	—
Stadtlinien.									
15.	Neustadt — Georgplatz . .	0,44	0,45	0,43	0,36	0,29	0,26	0,24	35,29
16.	Theaterplatz — Neumarkt	0,36	0,30	0,31	0,30	0,29	0,25	0,22	29,00
17.	Johannesallee — Neustädter Bahnhof . .	0,29	0,26	0,28	0,27	0,31	0,32	0,28	28,71
18.	Ringlinie	—	0,47	0,41	0,44	0,45	0,43	0,39	43,17
Aufsenlinien.									
19.	Blasewitz — Laubegast resp. Hartmannstr. . .	0,20	0,24	0,27	0,29	0,17	0,15	0,13	20,71
20.	Albertpl. — Wilder Mann	0,36	0,34	0,31	0,35	0,35	0,32	0,31	34,14
21.	Albertplatz — St. Pauli .	0,26	0,26	0,26	0,26	0,25	0,27	0,28	26,29

40,58

38,29

42,86

50,68

42,76

34,86

34,04

34,04

27,05

27,05

¹⁾ Durchschnitt der Einnahmen aus dem elektrischen Betriebe und dem mit Pferden.

²⁾ Durchschnitt der Betriebslinien Friedrichstraße — Blasewitz und Maxstraße — Blasewitz.

³⁾ Durchschnitt 1895 bis 1898 der Linieneinnahmen Waldschlößchen — Postplatz und Albertplatz — Strehlen.

⁴⁾ Diese Linien wurden nur der Vollständigkeit halber mit aufgeführt, aber ihre Einnahmen nicht mit in die Berechnung einbezogen, weil der zu niedere Durchschnittsertrag während der Zeit ihres unverhältnismäßig kurzen Bestandes das Ergebnis der übrigen zu sehr beeinflusst hätte.

gleichen Betriebsaufwandes für jede Liniengattung. Diese Annahme entspricht jedoch neuerdings den tatsächlichen Verhältnissen deshalb nicht mehr, weil der gemischte elektrische Betrieb mancher Strecken kostspieliger ist als der reine Oberleitungsbetrieb. Indes handelt es sich hier nicht um eine nach kaufmännischen Grundsätzen anzustellende Ermittlung des Linienreingewinnes, sondern um die Feststellung einer Tatsache mehr allgemeiner Natur, nämlich wie der jeweilige Tarif auf die Einnahmen der einzelnen Linienarten gewirkt hat.

Darnach stehen die Radiallinien mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme von 42,76 Pfennigen für den Wagenkilometer obenan. Bereits an anderer Stelle wurde gezeigt¹⁾, daß der Linientarif infolge jener Mehreinnahmen auf kurzen Radiallinien den Bau eben dieser Linienart zum Nachteil des Verkehrs begünstigte. Auch der seit 1890 eingeführte Zonentarif mußte den in Rede stehenden Linien den gleichen finanziellen Vorteil lassen, da sie infolge der Bodenbeschaffenheits- und Ausdehnungsverhältnisse der Stadtzone nicht in dem Maße verlängerungsfähig waren, wie die Durchgangslinien, mit denen sie den Vorzug der Anlage in den Hauptkanälen des städtischen Verkehrs (wenigstens die älteren Radiallinien der Tramways Company) gemein haben, ohne deren lange unrentablen Außenstrecken zu besitzen. Die Einnahme einzelner Linien dieser Gattung erfuhr allerdings dadurch eine Erhöhung, daß auf denselben der elektrische Betrieb, der sich anfänglich infolge des hohen Strompreises teurer als der Pferdebetrieb stellte, erst sehr spät eingeführt wurde; doch kann dieser Umstand jenes günstige Ergebnis höchstens etwas beeinflusst, aber nicht allein hervorgerufen haben, weil auch die letztjährige Wagenkilometereinnahme der in der statistischen Beilage unter den südlichen und nördlichen Radiallinien je zuerst aufgeführten zwei Strecken über dem Jahresdurchschnitt der durchgehenden Linien steht.

Sobald aber der einheitliche Zehnpfennig-Umsteigetarif innerhalb des Stadtgebietes eingeführt oder eine Verschmelzung der südlichen und nördlichen Radiallinien zu Diametrallinien vorgenommen werden sollte, müssen sie ihre finanzielle Vorzugsstellung den alten Durchgangslinien einräumen; denn einmal

¹⁾ Siehe Nachteile des Linientarifs S. 205.

stehen ihnen diese im Ertrage so wie so schon am nächsten und zum andern sind sie infolge ihres durchgehenden Zuges, der sich in der Längsachse des für den Strafsenbahnverkehr in Frage kommenden bebauten Gebietes bewegt (Elbrichtung), für den lokalen Personentransport am wichtigsten, was auch aus der regelmässigen hohen Inanspruchnahme der Stadtstrecken jener Linienart hervorgeht.

Im Laufe der Arbeit ist bereits auf die geringere Bedeutung der Stadt- und Aufsenlinien für den Stadtverkehr hingewiesen worden. Die Ringlinie tritt zunächst deshalb noch mit einem die anderen überragenden Ergebnis auf, weil deren allem Anscheine nach weniger rentable Westhälfte (teilweise nur einseitig bebaut) erst November 1901 eröffnet wurde und der Fahrpreis auf der nunmehr ca. 10 km langen Linie nicht erhöht werden durfte.

Der durchschnittliche Ertrag der Aufsenlinien wird sicher durch die 1901 erfolgte Verschmelzung der Linie Wilder Mann mit der Bergkellerlinie noch erheblich zurückgehen, da eine die Einnahmen steigernde Zunahme des Verkehrs auf den verbleibenden Aufsenlinien vorläufig nicht zu erwarten steht.

III.

Die kommunale Bedeutung
der lokalen Personentransportmittel,
insbesondere der Strafsenbahnen.

1. Bedeutung für die Bevölkerungszunahme des innern Vorortsgürtels.

Anmerkung: Da es oft unmöglich ist, aus dem verschlungenen Zusammenhange wirtschaftlicher Erscheinungen eine Einzelercheinung vollständig auszusondern, konnte die Bedeutung der Straßenbahn nicht immer und überall ziffernmäßig erfaßt werden. Gerade auf dem Gebiete des Verkehrs zeigt sich eine zwar interessante, aber manchmal schwer zu trennende Wechselwirkung: mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse wächst der Verkehr und mit der Entwicklung des Verkehrs entfalten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse.

Die populationistische Zentralisation der mitteleuropäischen Staaten erfolgte, wie einleitend gezeigt, in der Hauptsache durch zwei Bewegungen. Während die erste durch die Lehren der merkantilen Wirtschaftspolitik¹⁾ begünstigt wurde, spielte sich die zweite unter dem Einfluß des in den letzten Dezennien sich rasch entwickelnden Fernverkehrs und seiner Begleiterscheinungen (industrielle Zentralisation) ab. In ihren Folgen, soweit sie für diesen Abschnitt von Bedeutung sind, unterscheiden sich die beiden Vorgänge dadurch voneinander, daß der erstere keiner Mittel zu einer regelmässigen lokalen

¹⁾ Vgl. Dr. P. Voigt, Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten. Eine Untersuchung ihrer Geschichte und ihres gegenwärtigen Standes. Jena 1901. (S. 93 — — „es waren die Anschauungen des staatssozialistischen Absolutismus, einer eudämonistischen Wohlfahrtspolitik, die sich auf alle Gebiete des wirtschaftlichen und sozialen Lebens erstreckte, die ununterbrochen bemüht war, die Bevölkerung zu vermehren“ — —).

Personenbeförderung bedurfte, wie die neuzeitliche Zusammenziehung der Bevölkerung in den mittleren und großen Städten: der Zentralisation folgte keine lokale Dezentralisation der Wohnbevölkerung, da jene Trennung der Arbeits- von der Wohnstätte, die vorwiegend unsere örtlichen Verkehrserscheinungen hervorrufen, noch nicht in der Entwicklung begriffen und durch das wirtschaftliche Leben der damaligen Zeit überhaupt nicht bedingt war. Außerdem nahm die merkantile Bau- und Wohnungspolitik vor allem darauf Bedacht, die Mehrzahl der Ansiedler möglichst innerhalb der Stadt unterzubringen¹⁾.

Die damals noch mögliche Steigerung in der Ökonomie der Ausnützung des städtischen Bodens zu Wohnzwecken liefs eine weitere Verdichtung der Stadtbevölkerung zu. Die räumliche Ausdehnung der Städte brauchte also nicht immer mit deren Einwohnerzahl zu wachsen²⁾). Dagegen hätte unsere moderne Bevölkerungszentralisation in dem Umfange, den sie tatsächlich angenommen, gar nicht vor sich gehen können, wenn nicht die Technik des Verkehrs, vor allem die des lokalen Massentransportes von Personen, imstande gewesen wäre, den unausbleiblichen Folgen jener Verdichtung entgegenzuwirken. Der organisierten Zusammenführung von Bevölkerungsmassen stand vor allem in den letzten Dezennien jederzeit eine organisierte lokale Verteilung derselben gegenüber³⁾.

Dieser letztern diente unter allen Verkehrsmitteln in erhöhtem Mafse die Strafsenbahn, indem sie infolge ihrer jederzeitigen Bereitschaft, Billigkeit und Bequemlichkeit, die sie angesichts der zuletzt genannten Eigenschaften den übrigen lokalen Personentransportmitteln gegenüber voraus hat, vor-

¹⁾ Vermehrung der Torabgaben (octrois).

²⁾ Vgl. Dr. Voigt, Grundrente und Wohnungsfrage S. 78/79. „Die Anlage neuer Vorstädte hätte beim Fehlen aller öffentlichen Verkehrsmittel eine Abhilfe gegen die in der Innenstadt drohende Wohnungsnot und Mietspreissteigerungen nur in geringem Umfange gebracht.“ Deshalb wurden z. B. in Berlin die Wohnungen in der Innenstadt direkt vermehrt, indem „die hier noch zahlreich vorhandenen kleinen ein- bis zweistöckigen Häuser auf Staatskosten durch große drei- bis vierstöckige Gebäude ersetzt wurden.“

³⁾ Vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 1900, III. S. 495. G. Cohn, Geschichte und Bedeutung der Eisenbahnen.

nehmlich die Ansiedlung in der Peripherie der Städte und deren äußeren Zone begünstigt. Der Vorortsverkehr der Staatsbahnen hätte diesem Bedürfnisse in dem Maße nicht genügen können, da er nicht gleichzeitig in den Dienst der innerstädtischen Personenverteilung gestellt werden konnte.

Um diese Bedeutung der Strafsenbahn recht zu ermessen, muß zunächst eine Scheidung der Vororte und Nachbargemeinden in solche mit und ohne Strafsenbahn (innerer und äußerer Vorortsgürtel) vorgenommen werden. Ordnet man dementsprechend die in der nähern Umgebung¹⁾ Dresdens gelegenen Orte, so ergeben sich umstehende Zusammenstellungen.

Eine Sonderstellung innerhalb der ersten Gruppe nehmen die beiden Vororte Blasewitz und Plauen ein, und zwar deshalb, weil sie bereits Anfang der siebziger Jahre mit Dresden durch eine Pferdebahn verbunden waren und in ihrer Entwicklung so gut wie gar nicht durch den Vorortsverkehr der Staatsbahnen beeinflusst wurden, also lediglich unter dem Einflusse der Strafsenbahn standen. Die günstigen Folgen dieser Verkehrseinrichtung hinsichtlich ihrer Einwirkung auf das Emporblühen jener beiden Dorfgemeinden lassen sich im vorliegenden Falle recht deutlich verfolgen.

Das Volkszählungsergebnis vom 1. Dezember 1834 betrug für Blasewitz 220. Durch die 1847 eröffnete Omnibuslinie Pillnitzer Strafe—Blasewitz wurden die Beziehungen zu Dresden lebhafter; die Bevölkerung vervierfachte sich bereits bis zum Jahre 1864 (889). Anfänglich ging sie dem Landwirtschafts- und Gärtnereibetriebe nach; Handwerker und Arbeiter bildeten den kleineren Teil derselben. Aber schon mit dem Betriebe der Omnibuslinie Dresden—Blasewitz wuchs der Zuzug der Arbeiter ganz regelmäsig. 1871 zählte das Dorf Blasewitz schon 1577 Seelen. Einen bedeutenden Aufschwung erfuhr der Zuwachs seit Eröffnung der Pferdebahnlinie. Das ursprüngliche Verhältnis der angesessenen Bevölkerung zur zugezogenen kehrte sich bald um.

Nachdem sich die Pferdebahn als bequemes und zuverlässiges Beförderungsmittel erwies, siedelten sich zunächst Rentner und Pensionäre an. Auch Beamte und Geschäftsleute

¹⁾ Als durchschnittliche Entfernung sind ca. 5 km, vom Altmarkt aus gerechnet, angenommen worden, mit Ausnahme der an langen Außenlinien gelegenen Orte.

Bevölkerungszunahme des inneren Vorortsgürtels.

No.	Ort	Eröffnungsjahr der Strafsenbahn	Volkszählungsergebnisse von										
			1834	1858	1864	1867	1871	1875	1880	1885	1890	1895	1900
1	Blasewitz . . .	1872/1891	220	429	889	985	1 577	2 568	3 542	4 189	4 828	6 304	7 344
2	Plauen	1873 u. 1880/1898	475	1 037	1 116	1 220	1 684	2 930	4 258	5 192	7 459	10 164	12 185
3	Wölfnitz . . .	1881	78	70	100	87	168	208	204	167	198	315	1 079
4	Löbtau	1881/1898	163	201	768	1 758	2 482	6 248	9 273	10 090	12 908	19 106	33 447
5	Strehlen . . .	1882	307	749	814	933	1 162	1 499	1 787	2 083	2 502	3 404	4 236
6	Pieschen . . .	1882	347	604	1 315	1 425	1 733	4 701	6 573	7 950	12 422	16 424	20 000
7	Striesen . . .	1882/1891	416	678	891	1 394	1 996	4 894	7 225	8 011	10 820	12 000	14 000
8	Tolkewitz . . .	1898	158	168	191	210	231	304	327	336	400	464	745
9	Laubegast . .	1898	662	939	1 113	1 014	1 205	1 227	1 189	1 338	1 530	1 940	2 947
10	Loschwitz . .	1893	1 514	2 204	2 497	2 529	2 920	3 387	3 348	3 852	4 331	4 864	5 829
11	Trachenberge .	1891	108	242	257	225	381	596	605	869	1 288	1 422	1 600
12	Trachau . . .	1882	350	444	475	496	564	1 084	1 270	1 490	1 925	2 820	3 700
13	Gruna	1900	189	218	399	395	547	908	1 232	1 371	1 636	2 314	2 892
14	Weißer Hirsch .	1895/1900	252	248	313	315	578	645	618	655	819	1 047	1 383
15	Naufslitz . . .	1881	126	134	224	183	243	662	941	1 118	1 468	2 107	4 161
16	Mickten	1882	169	263	276	318	441	870	986	1 090	1 299	2 233	4 721
			5 534	8 628	11 638	13 487	17 912	32 731	45 338	49 801	65 835	86 928	120 269

Tabelle XII.

Bevölkerungszunahme des äußeren Vorortsgürtels.

No.	Ort	Volkszählungsergebnisse von										
		1834	1858	1864	1867	1871	1875	1880	1885	1890	1895	1900
1	Alt-Coschütz und Neu-Coschütz	262	1 019	1 451	1 449	1 585	1 876	1 920	2 003	2 354	3 026	2 316
2	Räcknitz	55	130	158	182	267	316	303	315	381	442	478
3	Zschernitz	67	92	79	110	125	157	175	173	262	294	310
4	Neuostera	108	141	170	186	194	216	343	448	594	917	} 2 514
5	Leubnitz	323	523	584	602	605	764	828	937	1 009	1 050	
6	Reick	223	228	301	294	308	367	416	480	602	814	1 014
7	Seidnitz	242	242	339	310	389	587	719	712	801	1 401	2 299
8	Kaitz	228	350	373	377	439	656	754	823	965	1 163	1 523
9	Kleinpestitz	59	70	68	63	76	77	74	73	87	103	102
10	Mockritz	162	215	227	228	261	274	305	370	498	714	952
11	Wachwitz	455	538	649	667	713	820	804	811	844	982	1 047
12	Niederpoyritz	379	337	385	360	441	453	501	550	625	820	869
13	Bühlau	519	683	805	830	880	1 163	1 351	1 420	1 715	2 316	2 885
14	Übigau	152	325	333	328	414	516	632	774	909	1 319	1 768
15	Kaditz	308	340	344	356	378	541	581	643	758	1 619	3 780
16	Briesnitz	224	279	362	391	515	853	925	1 092	1 307	1 739	2 634
17	Cotta	248	463	865	789	1 036	3 386	4 034	4 848	6 080	9 599	12 522
18	Nieder-Gorbitz	1 074	1 607	1 864	1 899	2 161	2 400	2 450	2 562	2 754	2 877	2 909
19	Ober-Gorbitz	186	194	260	176	171	339	343	477	517	686	762
20	Döltzschen	180	300	332	288	329	388	580	748	964	1 123	1 283
21	Weissig	752	981	988	1 022	1 036	1 126	1 204	1 226	1 362	1 417	1 673
22	Radebeul	390	505	578	607	647	1 157	1 475	1 844	2 783	4 189	6 582
23	Oberlöfsnitz	} 1 133	657	660	681	688	820	913	924	1 181	1 461	1 652
24	Niederlöfsnitz		694	845	929	1 193	1 696	2 121	2 494	2 920	3 711	4 338
25	Kötzschenbroda	865	1 197	1 428	1 551	1 971	2 610	3 450	3 875	4 523	5 202	6 089
26	Serkowitz	406	457	482	567	688	1 008	1 315	1 512	1 825	2 240	2 858
		9 000	12 567	14 930	15 242	17 510	24 566	28 516	32 134	38 620	51 224	65 159

nahmen in Blasewitz Wohnung, da sie hier ein gesundes und ruhiges Heim zu immerhin mäßigen Preisen fanden, ohne daß sie nötig hatten, bei ihren regelmässigen Fahrten zur Stadt ängstlich mit der Minute rechnen zu müssen. Die Straßensbahn ermöglichte ihnen, die Mittagszeit zu Hause verbringen zu können. Der Zuzug dieser wohlhabenderen Leute¹⁾ veranlaßte zunächst ein Steigen der Mietspreise und drängte die Bautätigkeit in eine ganz bestimmte Richtung, da Häuser mit möglichst großen und komfortabel eingerichteten Wohnungen bevorzugt wurden. Auf den damals noch unbebauten Zonen zwischen Dresden und Blasewitz, im sogenannten Waldpark, entstanden prächtige Landhäuser. Diese günstige Lage gewährleistet den Bewohnern gleichzeitig die Annehmlichkeit des Landes und der Großstadt. Von nun an stieg die Einwohnerschaft nicht nur an Quantität, sondern auch an Qualität. Diese mehr qualitative Ansiedlung verdrängte aber die unteren Klassen allmählich und bedingte einen Abfluß derselben in die weiter ostwärts gelegenen Gemeinden, wie Neugruna²⁾, Tolkewitz und Laubegast. So entwickelte sich Blasewitz zum Vor- und Villenorte. Heute zählt es 7344 Einwohner (Ergebnis der Volkszählung von 1900)³⁾.

Das am andern Ende der Pferdebahn liegende Dorf Plauen nahm gleichfalls einen erfreulichen Aufschwung.

Doch stieg dessen Bevölkerung im gleichen Zeitraume, nämlich von 1834 bis 1864, infolge des erst 1863 eingerichteten Omnibusverkehrs nicht in dem gleichen Maße als in Blasewitz. So wuchs sie anfänglich von 475 auf nur 1116, verdreifachte sich also kaum. Die jährliche Zuwachsrate dieser Periode hob sich jedoch während der Zeit des Omnibusbetriebes, 1863 bis 1872, von 4,7 auf reichlich 7 Prozent. Dies entspricht einer Bevölkerungszunahme von rund 1100 auf 1800 desselben Zeitraumes. In der folgenden Zeit bis 1881, während welcher nur eine Pferdebahnlinie nach Plauen führte⁴⁾, erreichte die Einwohnerzahl dieses Ortes bereits die ansehnliche Höhe von 4600.

¹⁾ Vgl. darüber auch S. 196 ff. (Zunahme in der Ausgabe von Schülerfahrtscheinen).

²⁾ Dieser Vorort hat sich aber inzwischen auch zum Villenorte entwickelt, ähnlich wie Blasewitz.

³⁾ Als Unterlage hierfür diente eine Mitteilung der Gemeindeverwaltung von Blasewitz (7. Januar 1902).

⁴⁾ Die Linie Postplatz—Plauen wurde erst am 5. August 1880 eröffnet.

Die jährliche Zuwachsrate betrug also 17,3 Prozent. Heute zählt es ca. 12200 Seelen. Selbstverständlich haben die Verkehrsmittel dieses rasche Anwachsen der Bevölkerung nicht allein bewirkt.

Die ursprünglichen Bewohner Plauens trieben vorwiegend Ackerbau. Als die Verbindungen mit Dresden durch den Omnibusbetrieb regelmässiger wurden, siedelten sich auch Arbeiter und kleine Beamte an. Wie in Blasewitz, so wuchs auch hier deren Zahl sehr schnell. Ihre Beschäftigung fanden sie in Dresden, teilweise auch in den Fabriken des Weifseritztales. Allmählich liefs der Zuzug der Arbeiter nach. Derselbe Vorgang der Arbeiterverdrängung würde sich, entsprechend dem Blasewitzer, auch in Plauen ganz von selbst abgespielt haben. Er wurde aber hier noch durch eine baupolizeiliche Mafsnahme absichtlich beschleunigt, indem vorgeschrieben wurde, dafs nur Wohnungen von ganz bestimmter Gröfse gebaut werden durften¹⁾.

Der bald fühlbare Mangel an kleinen Arbeiter- und Beamtenwohnungen hatte zunächst einen Stillstand des Zuwachses der unteren Klassen und einen Aufschwung in der Ansiedlung wohlhabenderer Leute zur Folge. Mit der Zeit liefsen sich, bis auf einen kleinen Teil²⁾, auch die noch in Plauen verbliebenen Arbeiter jenseits der Weifseritz, in Löbtau und Cotta nieder; darin liegt die gegen alle Berechnung schnell erfolgte Bevölkerung dieser Gegend. Das Resultat der letzten Volkszählung ergab für Löbtau die ungeahnte Zahl von 33440 (1895 erst 19106).

Wie in allen Villenorten, so sind auch in Blasewitz und Plauen Teile zu finden, die das Gepräge von Geschäftsvierteln haben. Zunächst zeichnen sie sich äufserlich durch die geschlossene und einfachere Bauweise aus. Ferner sind die Häuser nicht derart herrschaftlich eingerichtet wie in den andern Strafsen. So haben sich in der Gegend des Schillerplatzes in Blasewitz und in dem zwischen der Chemnitzer Strafsen und der Weifseritz gelegenen Teile Plauens Geschäftshäuser aller Art zusammengedrängt.

¹⁾ Durch jene Mafsnahme wollte sich die Gemeindeverwaltung des immer stärker hervorgetretenen Arbeiterzuzuges erwehren, um vor allem die Steuerfähigkeit der Bevölkerung nicht zu schwächen.

²⁾ Zwischen Chemnitzer Strafsen und Weifseritz.

Aus der Entwicklung der beiden Vororte Blasewitz und Plauen geht unverkennbar hervor, welcher günstigen Einfluß die Straßenbahn nicht nur auf die Quantität, sondern auch auf die Qualität der Bevölkerung ausgeübt hat. So sehr diese umgestaltende Wirkung bei den ersten Linien wahrnehmbar ist, so wenig tritt sie bei den späteren, nach derselben Gegend führenden Strecken in Erscheinung, sofern diese nicht unbekannte Grenzgebiete aufschließen. Alle weiteren Anschlußlinien dienen nämlich weniger zur Erschließung, als vielmehr zur Beförderung großer Massen einer bereits entwickelten Zone. Sie übernehmen dann mit der ersten Linie (Erschließungsstrecke) gemeinsam die gewöhnliche Funktion der regelmäßigen Personenbeförderung, ohne deren anfängliche Begleiterscheinungen auch nur annähernd hervorzurufen, da die Qualitätsveränderung der Bevölkerung bereits vor sich gegangen ist.

Ein gleiches Bild aufsteigender Entwicklung (entsprechend dieser Einzeldarstellung) zeigen uns auch die übrigen Gemeinden des inneren Vorortsgürtels, die also entweder direkten Straßenbahnanschluß besitzen, oder in ihrer Gesamtheit unter dem unmittelbaren Einfluß der Straßenbahn stehen. Ihre gesamte Einwohnerzahl betrug 1834 5534 Seelen, die der andern Gruppe indes 9000, also 3466 mehr.

Bereits 1871 holten die der Zahl nach geringeren inneren Vororte jenen Bevölkerungsvorsprung der äußeren ein, da ihre Einwohnerzahl mit 17912 um ca. 400 über die der andern hinausging. Die Bevölkerung des inneren Vorortsgürtels verdreifachte sich, während sich die des äußeren nur verdoppelte. Der Grund dieses schnelleren Wachstums war der, daß die inneren Vororte infolge ihrer im Durchschnitt kleineren Entfernung von der Residenz durch deren Aufschwung (Eisenbahn) in ihrer Entwicklung stärker beeinflusst wurden, als die entfernter gelegenen Ortschaften des äußeren Ringes; zum andern erfuhren ihre an sich schon lebhafteren Beziehungen zu Dresden eine sehr wesentliche Förderung durch den Omnibus- und teilweise auch durch den Dampferverkehr; der erstere war bis 1866 mit Ausnahme einer für den lokalen Verkehr ganz unbedeutenden Strecke Palaisplatz — Reisewitz¹⁾ auf allen Linien eröffnet. Naturgemäß mußte ihr Anwachsen durch die allmähliche Ausgestaltung des Straßenbahnbetriebes einen neuen Anstoß erfahren.

¹⁾ Vgl. Omnibusbetrieb in der Einleitung.

Die Differenz in dem Fortgange der beiderseitigen Entwicklung wuchs nun beständig, und da der Entwicklungsstand einer Gemeinde durch nichts besser als durch einen Vergleich ihrer Einwohnerzahl mit der der andern gekennzeichnet werden kann, so sollten nochmals die Volkszählungsergebnisse herangezogen werden. 1900 betrug die Einwohnerzahl der Gemeinden des inneren Vorortsgürtels 120269, die der andern nur 65159, also fast das Doppelte der letztern. Darnach hat sich die Bevölkerung der innern Vororte seit 1871 etwa versiebenfacht, während die der andern nur $3\frac{1}{2}$ mal so groß geworden ist. 1885 verhielten sich die fraglichen Einwohnerzahlen wie 173:100, nach Eröffnung der Strafsenbahnlinien dagegen stieg dies Verhältnis auf 185:100 im Jahre 1900, was eine Mehrzunahme von 140 Prozent gegen nur 103 der äußern Gemeinden bedeutet. Der gesamten Zunahme seit 1834 entspricht in dem einen Falle eine jährliche Zuwachsrate von 32,9 Prozent, in dem andern dagegen nur 10,8 Prozent.

So falsch es nun wäre, die Ursachen der differenten Entwicklung der beiden Vorortgruppen einzig und allein in dem Vorzuge organisierter Verkehrsbeziehungen zu dem großen Gemeindemittelpunkt Dresden zu suchen, so falsch wäre es aber auch, den Einfluß solcher Verkehrsgelegenheiten in Abrede zu stellen. Der Fehler der Überschätzung ist hier gleich dem der Unterschätzung. Welche Bedeutung die Strafsenbahn für die Besiedelung des Stadtweichbildes hat, erhellt aus der regelmäßigen Beförderung der ungeheuren Bevölkerungsmassen in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden, der steigenden Benutzung der im Strafsenbahnverkehre gewährten Abonnements und der wachsenden Inanspruchnahme der Außenstrecken.

Doch sollen diese Ausführungen nun nicht dahin mißverstanden werden, als ob in der natürlichen Steigerung der Bevölkerungszuwachsrates des inneren Vorortsgürtels sich ein schnelleres Wachstum der einzelnen Gemeinden sofort dann einstelle, sobald diese durch eine Strafsenbahnlinie Anschluß erhalten hat. Dieser Zusammenhang kann deshalb nicht vorliegen, weil jede vernünftige Strafsenbahnbaupolitik ihre Projekte erst dann realisiert, wenn die bereits gestiegene Volkszahl ein Bedürfnis konstatiert¹⁾. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß

¹⁾ Nach einer vom Verfasser aufgestellten Spezialstatistik ist die jährliche Bevölkerungszuwachsrates einzelner innerer Vororte zu Anfang der

die Wohnungsnahme in einem Vororte infolge der oft mehrjährigen Mietsverträge der Betriebseröffnung nicht auf dem Fusse folgen kann, zumal die neue und bei regelmässiger Benutzung der Fahrgelegenheiten immerhin erhebliche¹⁾ Ausgabe für die Strafsenbahn anfänglich gescheut wurde²⁾. Schliesslich konnte die Bautätigkeit in den Vororten regelmässig erst dann sicher einsetzen, wenn der neue Verkehrsweg eine erhöhte Nachfrage nach Wohnungen schuf. Wer aber von dem Irrtum der sofortigen Einwirkung der Strafsenbahn auf die Bevölkerungszunahme eines Ortes trotzdem immer noch befangen sein sollte, der sei zuletzt noch darauf verwiesen, dass eine derartige Verkehrseinrichtung als einzelne Wirtschaftserscheinung viel zu schwach ist, als dass sie den gesamten wirtschaftlichen Verhältnissen entgegenzuwirken vermöchte. Nur bei einzelnen weitausgreifenden Ausenstrecken ist insofern eine sofortige Wirkung auf die Wohnungsnahme innerhalb der von ihr erschlossenen äussersten Zone wahrnehmbar, als deren Bevölkerung sich um die Endstation sammelt. Diese zentralistische Tendenz tritt dadurch in Erscheinung, dass bei gleichmässiger Weiterentwicklung des durch die Strafsenbahn angeschlossenen Vorortes die Einwohnerzahl seiner Nachbargemeinden entweder langsamer wächst, stillsteht oder gar zurückgeht, soweit sie nicht in der Einflussphäre des Eisenbahn-Vorortverkehrs stehen. So erfuhr die Bevölkerungsentwicklung der Dörfer Loschwitz, Wachwitz und Laubegast als Nachbarorte von Blasewitz seit Eröffnung der ersten Pferdebahnlinie nach Blasewitz einen, wenn auch nicht bedeutenden, Rückschlag, nämlich Loschwitz von 3387 im Jahre 1875 auf 3355, Wachwitz im gleichen Zeitraume von 820 auf 804 und Laubegast von 1227 auf 1189. Ein entgegengesetztes Bild zeigt aber der Bevölkerungsforgang der unter dem direkten Einfluss der

achtziger Jahre, in denen die hauptsächlichsten Strafsenbahnlinien dem Verkehr übergeben wurden, unverhältnismässig klein. Sie betrug für: Löbtau (1880/1885) nur 163, gegenüber 605 in der vorhergehenden und 564 in der nachfolgenden Zählperiode. Pieschen: 1880/1885 = 275, 1875/1880 = 374 und 1885/1890 = 894. Striesen: 1880/1885 = 157, 1875/1880 = 466 und 1885/1890 = 562.

¹⁾ Teure Abonnementskarten, soweit damals solche schon ausgegeben wurden.

²⁾ Ein weiterer Grund für die beregte Zusammenhangslosigkeit soll in dem Abschnitt: Bedeutung für die Entwicklung der Grundrente angegeben werden.

alten Blasewitzer Linie stehenden Vororte Striesen und Blasewitz. Striesen wuchs seit 1875 von 4894 Seelen auf 7225 im Jahre 1880 und Blasewitz von 2568 auf 3542.

So erlitten auch Wölfnitz nach Eröffnung der Linie nach Löbtau und Seidnitz nach der Inbetriebnahme der Striesener Linie eine kleine Einbuße an ihrer Bevölkerung. In dem einen Falle absorbierte Löbtau, in dem andern Striesen die Einwohner der Nachbargemeinde. Ein ähnlicher Vorgang spielte sich in in der durch die Strehleiner Linie erschlossenen Zone in Zschertnitz ab.

Jene Bevölkerungsrückgänge sind um so beachtenswerter, weil die andern Dörfer im Weichbilde Dresdens, die damals noch nicht in der Nähe einer Außenstrecke lagen, sich gleichmäßig, wenn auch langsam, fortentwickelten. Selbst schon ein Stillstand der Bevölkerungsentwicklung in den fraglichen Orten würde die gleiche Tendenz beweisen¹⁾.

Inwieweit die Abnahme der Einwohner von Räcknitz und Weißer Hirsch (1875/1880) mit der Straßenbahn in Verbindung zu bringen ist, läßt sich schwer feststellen.

2. Bedeutung für die gewerbliche Zentralisation.

Wie der Omnibus- und vor allem der Straßenbahnverkehr die Entwicklung einzelner Vororte der inneren Vorortszone begünstigte, aber die Bevölkerungszunahme der so bevorzugten Gemeinden zunächst gelegenen Ortschaften verlangsamte, vielfach ganz aufhielt, so blieben die Wirkungen jenes Lokalverkehrs auch auf die inneren Stadtteile nicht aus.

Infolge der zunehmenden Verkehrsbeziehungen zwischen dem Stadtinnern und den inneren Vororten trat zunächst eine erhöhte Konzentration des Lokalverkehrs im Herzen der Residenz ein. Da nun aber die Absatzgelegenheit da am größten ist, wo der Verkehr regelmäßig große Massen der Bevölkerung zusammenführt²⁾, mußte naturgemäß auch hier eine gewerbliche Zentralisation eintreten. Insbesondere wuchs mit der steigenden Bevölkerung der äußeren Stadtzone und des inneren Vorortsgürtels die güterverteilende Tätigkeit, der Waren-

¹⁾ Vgl. die Volkszählungsergebnisse der Dresdner Vororte und Nachbargemeinden.

²⁾ Vgl. Dr. Paul Schwarz: Die Entwicklung der städtischen Grundrente in Wien. Band 94 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, S. 48.

handel, im Stadtzentrum. Diese Wirkung des organisierten Lokalverkehrs wird auch hinlänglich durch die Dresdner Gewerbestatistik¹⁾ von 1895 bewiesen. Darnach entfielen von den 14007 Gewerbebetrieben (Gehilfen-, Mitinhaber- und Motorenbetrieben) allein 4529 auf den Waren- und sonstigen Handel und davon allein wieder 1155 auf die innere Altstadt. Berücksichtigt man, dafs in den gewerblichen Stadtvierteln der Pirnaischen-, Wilsdruffer- und See-Vorstadt die Gewerbebetriebe sich vor allem in deren stadtseitig gelegenen Strafsen zusammendrängen, so tritt die Dichtigkeit des Warenhandels in den zentralen Stadtteilen noch deutlicher in Erscheinung, da dieser Gewerbegruppe genannter Vorstädte (1529) nicht weniger als 2684 Betriebe, einschliesslich der der inneren Altstadt, angehören, also rund die Hälfte der dem gesamten Warenhandel zugehörigen Betriebe ausmachen.

Was nun die örtliche Verteilung der Gewerbebetriebe überhaupt (einschliesslich der Alleinbetriebe ohne Motoren) anlangt, so gibt uns die folgende, nach Polizeibezirken geordnete Übersicht ebenfalls hinreichenden Aufschluss:

Tabelle XIII.

Im Polizeibezirk	Betriebe	
	1875	1895
I/II (Innere Altstadt)	2903	4434
III (Innere Neustadt)	1374	1519
IV (Friedrichstadt)	1082	1319
V/XI (Pirnaische Vorstadt und Johannstadt)	2368	5094
VI/X (See- und Südvorstadt)	2305	3545
VII (Wilsdruffer Vorstadt)	2586	4306
VIII (Antonstadt)	1528	2538
IX/XIII (Leipziger Vorstadt)	200	1839
Zusammen I bis XIII ohne XII (Dresden ohne einverleibte Vororte)	14346	24594
XII/XIV (Strehlen und Striesen)	—	1479
XV (Pieschen und Trachenberge)	—	936
Zusammen I bis XV (Dresden mit Vororten)	—	27017

Darnach nehmen an dem Zuwachs seit 1875 die inneren Polizeibezirke wieder einen starken Anteil. Noch deutlicher

¹⁾ Vgl. Heft 10 der Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Dresden, S. 49 und 55.

aber wird die gewerbliche Zentralisation inmitten der Stadt, wenn man die Zunahme der Gewerbebetriebe mit dem Wachstum der Bevölkerung und der Zahl der bebauten Grundstücke vergleicht.

Tabelle XIV.

Im Polizeibezirk	Auf 100 Einwohner Betriebe		Auf 1 Grundstück Betriebe	
	1875	1895	1875	1895
I/II	10,80	16,55	3,39	5,04
III	4,86	8,45	1,63	2,52
IV	7,65	6,03	2,91	2,64
V/VI	8,14	7,83	2,57	3,01
VI/X	6,55	7,86	1,91	2,18
VII	7,57	9,60	2,49	3,47
VIII	5,69	7,05	1,53	2,26
IX/XIII	7,44	6,09	1,16	2,27
XII/XIV	—	6,03	—	1,24
XV	—	5,25	—	1,52

Die inneren Stadtteile nebst der Antonstadt¹⁾ weisen hier-nach eine der Volksdichtigkeit vorauseilende Gewerbebedichtig-keit auf. Dagegen hat die Zahl der Gewerbebetriebe der äußeren Stadtteile im Vergleich zu deren Einwohnerzahl ab-genommen, nicht aber auch im Verhältnis zur Zahl der be-bauten Grundstücke. Diese Erscheinung findet ihre Erklärung dadurch, daß an Stelle der alten kleinen Häuser größere ge-kommen sind. Nur in der Friedrichstadt, die sich immer mehr zum Wohnviertel entwickelt, kann eine abnehmende Gewerbe-dichtigkeit auch im Hinblick auf die Zahl der bebauten Grundstücke festgestellt werden.

Nach alledem ist die gewerbliche Zentralisation seit 1875 zur Genüge bewiesen. Die wachsende Zahl der innerstädti-schen Gewerbe beansprucht natürlich auch eine größere räumliche Ausdehnung als vor 1875. Obgleich durch vorteil-hafte Umbauten und größere Ökonomie in der Raumverwertung (Eisenkonstruktion) dem fühlbaren Mangel an gewerblichen

¹⁾ Daß die Antonstadt trotz ihrer Lage in der mittleren Stadtzone einen gleichen gewerblichen Aufschwung wie die inneren Stadtteile zeigt, hat seinen Grund in dem angrenzenden Garnisonsviertel der Albertstadt.

Räumen etwas abgeholfen werden konnte, vermochte die fortgeschrittene Bautechnik allein nicht zu helfen.

Wie hätten auch die seit 1875 von 2903 auf 4434 im Jahre 1895 gestiegenen Gewerbebetriebe der inneren Altstadt angesichts der äußerst geringen Vermehrungsmöglichkeit bebauter Grundstücke von 855 auf 879 untergebracht werden sollen! So mußten denn ehemalige Wohnstätten in den Dienst gewerblicher Zwecke gestellt werden: das Gewerbe drängte einen Teil der zentralen Bevölkerung ab, und die Citybildung, welche man vor allem in älteren Großstädten, wie z. B. in London, beobachtet hat, ist auch für Dresden nachweisbar¹⁾.

3. Bedeutung für die Dezentralisation der innerstädtischen Wohnbevölkerung.

Um die Bedeutung der Straßenbahn auf die Bevölkerungsverteilung ziffernmäßig zu erfassen, mußte, gleich den Vororten, eine Scheidung der im Stadtinnern gelegenen Straßen und Plätze darnach, ob in bzw. auf ihnen eine Straßenbahn verkehrt oder nicht, vorgenommen werden. Hierbei konnten aber nur die Straßen Berücksichtigung finden, die zur Zeit der Eröffnung des Straßenbahnbetriebes (1872) beiderseitig ausgebaut waren. Da diese Anforderung nur wenige zentrale Straßen der Neustadt erfüllen und der Lokalverkehr hier in dem Maße seine Wirkung nicht entfalten konnte als in dem Herzen der Altstadt, blieben sie bei der nachfolgenden statistischen Zusammenstellung am besten ganz weg.

Die im vorigen Abschnitt aus der Zunahme der Gewerbedichtigkeit bereits gefolgerte Abnahme der städtischen Wohnlichkeit kann nunmehr durch einen Vergleich der einzelnen Volkszählungsergebnisse nachgewiesen werden. Während die Bevölkerungszahl der Straßen mit Straßenbahnen in dem Jahre 1871 noch 19078 betrug, sank sie bis zum Jahre 1900 auf 16 639. Dies bedeutet eine prozentuale Abnahme von 12,784 Prozent. Charakteristisch hierfür nun ist, daß von 1871 bis 1885 ein Beharrungszustand in der Bevölkerung jener Straßen wahrzunehmen ist, was auch infolge des extensiven

¹⁾ Tabelle XIII und XIV sind der Dresdner Berufs- und Gewerbestatistik, Mitteilungen des Statistischen Amtes, Heft 10, entnommen.

Alleinbetriebes der Blasewitz—Plauener Linie vorauszusehen war. Der jedoch für das Jahr 1880 festgestellte, vorübergehende Rückschlag steht mit der Strafsenbahn außer Zusammenhang und wurde durch die wirtschaftliche Depression der vorangegangenen Jahre verursacht; daß er aber so schnell wieder ausgeglichen werden konnte, ist der in dieser Zeit (1880 bis 1884) erfolgten Betriebseröffnung der Tramwayslinien zuzuschreiben, zumal die im Stadtinnern gelegenen leerstehenden Wohnungen¹⁾ wegen ihrer Nähe zur Strafsenbahn mit Vorliebe bezogen wurden. Der wirtschaftliche Rückgang wird auch veranlaßt haben, daß gewerbliche Räume vielfach wieder Wohnzwecken dienen mußten. Wie dem auch sein mag, zweifellos hat die Strafsenbahn ihre allgemeine, späterhin²⁾ noch genauer zu untersuchende Tendenz, die von ihr berührten Strafsen zunächst zu bevölkern, rücksichtlich dieser Verhältnisse auch im Stadtinnern realisiert.

Mit aller Bestimmtheit konnte die dezentralisierende Wirkung der Strafsenbahn natürlich erst dann einsetzen, nachdem diese mehrere Jahre hindurch regelmäsig betrieben wurde. Bestätigt wird unsere Annahme durch den hohen Prozentsatz von 5,57 für das Jahr 1890, der nur hinsichtlich der Wohnbevölkerung von 1900 mit 5,87 überholt wird.

Noch eines bedarf der Erklärung. In der Zusammenstellung No. XV sind mit aufgeführt, aber nicht in die Berechnung mit einbezogen die Grunaer und Wettiner Strafsen. Daß diese in der Berechnung nicht mit angesetzt sind, hat seinen Grund darin, weil sie 1872 noch nicht vollständig ausgebaut waren, was auch aus der bis 1895 steigenden Bevölkerung hervorgeht. Ihre Einreihung dagegen soll zeigen, wie, nach vollendetem Ausbau unter der allmählichen Ein-

¹⁾ Das Jahr 1880 weist mit 3,09 den höchsten Prozentsatz leerstehender Wohnungen auf, der in den auf den beiden Tabellen zusammengestellten Strafsen seit 1871 jemals erreicht worden ist. Nicht immer aber wird dieser Prozentsatz der Wohndichtigkeit im allgemeinen entsprechen, da durch praktische Umbauten jenes Verhältnis vielfache Störungen erleidet. So würde in den Jahren 1871 und 1875 der der allgemeinen Wohnungsnot dieser Zeit geradezu widersprechende hohe Prozentsatz von 2,54 und 2,28 niemals erreicht worden sein, wenn die diese Sätze ergebenden Wohnräume nicht in unbeziehbaren Neubauten gelegen hätten. Das normale Verhältnis leerstehender Wohnungen beträgt 3 Prozent.

²⁾ Vgl. den Abschnitt: Bedeutung für die Entwicklung der Grundrente.

Tabelle XV.

Volkzählungsergebnisse der zentralen Strafsen

Namen der Strafsen und Plätze	Eröffnungsjahr des Strafsen- bahnbetriebes	Zahl der Hausgrund- stücke		An- wesende Be- völkerung	Zahl der Hausgrund- stücke		An- wesende Be- völkerung	Zahl der Woh- nungen		An- wesende Be- völkerung
		be- wohnt	un- be- wohnt		be- wohnt	un- be- wohnt		be- wohnt	un- be- wohnt	
		1871.			1875.			1880.		
Pillnitzer Strafe . . .	1872	64	—	2 323	68	—	2 346	587	20	2 257
Amalienstraße . . .	1872	26	—	1 123	25	—	1 105	226	4	988
Johannesstraße . . .	1872	28	—	966	27	—	1 003	257	8	916
Prager Strafe . . .	1872	44	1	1 428	47	1	1 472	308	3	1 427
Annenstraße . . .	1880	34	2	932	34	3	1 034	302	11	1 261
Freiberger Platz . . .	1880	32	—	1 332	32	—	1 302	331	4	1 353
Postplatz	1880	2	—	28	2	—	14	4	—	18
Moritzstraße	1881	22	—	810	22	—	768	173	7	794
Gewandhausstraße . .	1881	1	4	17	1	2	15	8	2	22
Georgplatz	1881	18	2	697	18	—	680	131	3	540
Bürgerwiese	1882	21	—	799	23	1	873	137	7	716
Kreuzstraße	1883	19	—	549	19	—	534	117	9	532
Altmarkt	1883	22	—	601	26	—	697	120	4	619
Wilsdruffer Strafe . .	1883	47	—	1 364	47	—	1 352	247	8	1 219
Wettinerstraße	1884	11	—	748	16	—	883	318	15	1 462
Grunaer Strafe	1890	14	1	635	19	—	791	188	13	792
Ostra-Allee	1890	40	5	1 379	40	3	1 413	306	6	1 415
König Johannstraße (ehemalige Bader- gasse)	1890	29	—	966	28	2	1 020	206	16	913
Marienstraße	1890	30	—	899	30	1	810	182	5	809
Victoriastraße	1890	25	—	849	31	—	989	223	3	861
Große Plauensche Strafe	1890	38	—	1 701	38	—	1 694	345	8	1 677
Dippoldiswaldaer Platz	1890	10	—	315	10	—	296	62	4	263
		552	14	19 078	568	13	19 417	4 272	132	18 600
		2,54% der bewohnten Wohnungen.			2,28% + 1,78%			3,09% — 4,21%		
		Insgesamt:								

und Plätze, auf denen die Strafsenbahn verkehrt.

Zahl der Woh- nungen	An- wesende Be- völkerung	Zahl der Woh- nungen		An- wesende Be- völkerung	Zahl der Woh- nungen		An- wesende Be- völkerung	Zahl der Woh- nungen		An- wesende Be- völkerung	Zahl der Woh- nungen		An- wesende Be- völkerung	Wohn- be- völkerung
		be- wohnt	un- be- wohnt		be- wohnt	un- be- wohnt		be- wohnt	un- be- wohnt		be- wohnt	un- be- wohnt		
		1885.			1890.			1895.			1900.			
593	11	2 368	603	13	2 336	590	4	2 426	571	9	2 291	2 287		
230	4	996	224	3	963	200	8	837	177	6	793	776		
267	2	930	221	7	739	215	5	784	205	4	763	771		
304	9	1 461	274	10	1 278	255	10	1 312	252	9	1 338	1 141		
351	3	1 567	351	1	1 474	326	4	1 433	342	9	1 465	1 441		
341	—	1 407	322	2	1 310	292	2	1 250	243	4	1 022	1 031		
2	—	20	1	—	3	—	—	1	2	—	7	7		
140	1	640	175	6	859	179	3	874	156	5	808	821		
7	2	23	23	2	99	23	1	91	15	—	85	86		
127	—	562	115	1	521	96	12	439	106	3	498	471		
157	4	776	166	3	809	164	4	745	173	14	791	804		
126	2	597	116	1	640	119	6	587	116	2	577	550		
112	2	565	83	—	395	83	—	3 89	80	1	429	428		
243	3	1 240	244	1	1 204	223	8	1 144	185	12	970	812		
367	1	1 769	453	14	2 179	452	12	2 267	455	7	2 191	2 161		
338	4	1 454	379	10	1 672	415	7	1 908	368	10	1 638	1 640		
322	1	1 350	331	2	1 430	325	6	1 422	350	5	1 561	1 518		
241	3	1 096	—	—	566	90	1	472	77	2	458	521		
187	1	770	218	1	882	208	5	769	192	7	708	698		
216	4	891	214	4	807	208	6	804	195	4	759	764		
362	2	1 694	363	9	1 674	388	8	1 747	379	7	1 685	1 578		
61	—	270	35	—	163	36	1	150	34	—	146	134		
4389	54	19 223	4 079	66	18 152	4 020	94	17 676	3 850	103	17 154	16 639		
		1,25% + 3,35%			1,64% — 5,57%			2,34% — 2,62%			2,68% — 2,95%		— 5,87%	
		— 12,784 0/0.												

wirkung eines intensiven Lokalverkehrs die Bevölkerung nach einer gewissen Zeit (seit 1895) schliesslich auch zurückgeht.

Nicht alle in der Übersicht No. XV verzeichneten Strafsen sind in ihrer Bevölkerung gleichmäfsig zurückgegangen. Bei fünf Strafsen liess sich überhaupt keine Bevölkerungsabnahme nachweisen. So stieg die Einwohnerzahl der Ostra-Allee von 1379 auf 1518; sie wird auch ihrer Lage in der mittleren Stadtzone und ihres teilweise einseitigen Ausbaues wegen vorwiegend

Wohnstraße bleiben, solange nicht der zwischen der Ostra-Allee und der Wettiner Straße gelegene, mit alten niederen Häusern bebaute Stadtteil vorteilhafter zu Wohnzwecken benutzt wird. Auch die ebenfalls in der mittleren Stadtlage entlang führende Annenstraße zeigte infolge grosser Neubauten bis zum Jahre 1885 eine steigende Bewohnerzahl. Doch spielt sich von diesem Jahre an der gleiche Vorgang ab wie in der Grunaer und Wettiner Straße. Die Bevölkerung der Bürger-

Tabelle XVI.

Volkzählungsergebnisse zentraler Strafsen,

Namen der Strafsen.	Zahl der Hausgrundstücke			Anwesende Bevölkerung			Zahl der Wohnungen			Anwesende Bevölkerung		
	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung
	1871.			1875.			1880.					
Neuegasse	43	1	1 109	42	2	1 265	297	10	1 206			
Cirkusstraße	17	—	790	31	—	1 407	325	12	1 433			
Serrestraße	—	—	—	3	—	119	88	3	424			
Landhausstraße	24	—	1 015	24	1	1 088	175	6	870			
Rampischestraße	27	—	1 291	27	—	1 256	200	3	773			
Schloßstraße	32	—	1 004	32	—	977	222	8	1 001			
Schössergasse	22	1	678	21	1	681	149	5	714			
Seestraße	22	—	814	23	—	823	164	8	840			
Webergasse	39	—	1 604	38	—	1 608	331	10	1 478			
Scheffelstraße	35	—	1 266	36	—	1 418	258	8	1 234			
Gr. Brüdergasse	33	—	1 065	34	—	1 040	228	3	1 032			
Kl. Brüdergasse	17	—	600	17	—	598	121	7	591			
Reitbahnstraße	35	—	1 069	35	—	1 159	216	4	897			
Christianstraße	31	—	1 248	33	—	1 257	258	1	1 204			
Kl. Plauensche Gasse	49	—	1 777	52	—	1 880	460	14	1 854			
Liliengasse	21	—	447	21	—	428	112	7	424			
Am See	46	—	1 549	45	—	1 471	385	6	1 506			
Wallstraße	19	—	451	19	—	395	98	2	380			
Zwingerstraße	27	—	692	26	—	733	161	1	717			
Palmstraße	61	—	2 313	58	—	2 228	567	12	2 243			
Galeriestraße	23	—	719	23	—	677	154	3	640			
Ziegelstraße	61	—	2 366	62	2	2 436	774	17	3 117			
Poliergasse	17	—	513	18	—	554	197	8	711			
	701	2	24 380	720	6	25 098	5 940	158	25 289			
	0,28% der bewohnten Wohnungen.			0,83% + 2,12%			2,66% + 0,76%					
	Insgesamt:											

in denen keine Strafsenbahn verkehrt.

Namen der Strafsen.	Zahl der Hausgrundstücke			Anwesende Bevölkerung			Zahl der Wohnungen			Anwesende Bevölkerung			Wohnbevölkerung
	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	be-wohnt	unbe-wohnt	Be-völkerung	
	1885.			1890.			1895.			1900.			
Neuegasse	287	4	1 117	282	12	1 205	272	8	1 156	257	5	1 113	930
Cirkusstraße	357	5	1 550	367	4	1 649	420	4	1 869	385	8	1 693	1 641
Serrestraße	95	—	430	121	4	534	112	2	514	113	2	475	478
Landhausstraße	184	1	849	174	3	804	150	1	705	149	3	686	672
Rampischestraße	207	2	792	213	2	776	203	4	749	195	3	683	679
Schloßstraße	225	6	949	202	9	936	199	4	902	179	8	812	743
Schössergasse	150	3	736	175	1	805	164	2	730	133	16	610	614
Seestraße	146	5	793	123	6	637	126	4	613	104	6	511	458
Webergasse	357	1	1 532	320	3	1 487	311	7	1 342	261	14	1 121	1 121
Scheffelstraße	271	3	1 176	262	9	1 248	229	7	1 067	199	7	953	926
Gr. Brüdergasse	244	5	1 052	240	7	1 059	228	8	1 022	196	3	969	975
Kl. Brüdergasse	135	2	649	138	2	664	144	3	650	109	15	517	467
Reitbahnstraße	215	6	932	222	7	996	213	3	912	198	4	816	821
Christianstraße	269	2	1 218	313	9	1 346	317	4	1 318	298	5	1 232	1 194
Kl. Plauensche Gasse	490	5	1 903	495	5	1 900	506	1	1 983	497	8	1 878	1 875
Liliengasse	170	1	667	192	2	798	198	2	870	196	8	841	804
Am See	375	2	1 531	372	5	1 656	372	5	1 606	322	6	1 360	1 371
Wallstraße	107	3	394	100	3	380	90	6	318	89	1	302	307
Zwingerstraße	152	—	668	151	4	637	118	1	506	274	9	600	600
Palmstraße	564	2	2 213	528	7	1 955	520	4	1 951	516	7	1 818	1 808
Galeriestraße	168	2	710	158	3	683	145	2	625	117	4	575	571
Ziegelstraße	602	1	2 421	587	9	2 264	586	6	2 323	534	17	2 157	2 177
Poliergasse	202	—	810	206	10	775	252	2	880	250	1	871	882
	5 972	61	25 092	5 941	126	25 194	5 875	90	24 611	5 571	160	22 593	22 114
	1,02% — 0,78%			2,12% + 0,41%			1,53% — 2,31%			2,87% — 8,20%			— 10,14%
	— 9,294 %												

wiese (Wohnstraße) ist sich ziemlich gleich geblieben. In der inneren Stadt weist die Moritzstraße eine ganz geringe (11), dagegen die Gewandhausstraße eine bedeutendere Zunahme (von 8 auf 86) auf. Die aufsteigende Bevölkerungsentwicklung dieser beiden Strafsen hat ihren Grund, gleich der Annenstraße, in der bessern Raumaussnutzung zu Wohnzwecken, vor allem der oberen Stockwerke.

Würde man die Ostra-Allee, Annenstraße und Bürgerwiese als in der mittleren Stadtzone gelegene Strafsen bei der Berechnung außer Ansatz lassen, so ergäbe sich für die

fragliche Strafsengruppe seit 1871 ein Bevölkerungsrückgang von insgesamt 19 Prozent.

Ein anderes Bild der Bevölkerungsentwicklung zeigen uns die in der Übersicht No. XVI zusammengestellten stadttinnern Strafsen ohne Strafsenbahn. Ihre Einwohnerzahl verharrte viel länger in dem Zustande der Stagnation als die in der ersten Gruppe, nämlich bis 1895. Der erheblichen Bevölkerungsabnahme (7 Prozent) der Strafsenbahnstraßen von 1871—1895 entspricht hier eine kleine Zunahme von etwa 1 Prozent. Ihren Höhepunkt erreichte die beregte Strafsenbevölkerung 1880. Der

Rückschlag in dem Jahre 1885 ist wegen seiner geringen Höhe weniger an sich, als vielmehr deswegen bedeutungsvoll, weil die andere Gruppe eine erhebliche Zunahme aufweist. Erklärlich ist diese immerhin auffällige Erscheinung nur dadurch, daß die Strafsenbahn infolge ihrer anfänglich bevölkernden Wirkung auch aus diesen Strafsen einen Teil der Bevölkerung heranzog. Die mit 1895 ansetzende Abnahme der Strafsenbevölkerung der zweiten Gruppe erreichte 1900 den hohen Satz von 8,2 Prozent im Hinblick auf die anwesende Bevölkerung (Wohnbevölkerung 10,14). Dieser außerordentliche Rückschlag wurde indes zum Teil durch den geringen Wandergewinn von 1899: 398 (1898: 3576 und 1897: 6775) und durch den erheblichen Wanderverlust von 1900 (2370) mit verursacht. Beachtenswert nach alledem bleibt es nun, daß nicht auch der Rückgang der Bewohnerzahl der andern Gruppe in dem Maße beeinflusst wurde. Doch muß hierzu gesagt werden, daß die in diesen ausschließlichen Geschäftsstraßen liegenden, der Zahl nach geringen Wohnungen aus Zweckmäßigskeitsgründen von den Geschäftsinhabern sehr gern bezogen werden resp. bezogen werden müssen.

Über die dezentralisierende Wirkung der Strafsenbahn auf die Strafsenbevölkerung der zweiten Gruppe wäre nun noch folgendes zu sagen. Da die Gesamtheit dieser Strafsen mit Ausnahme einiger neuausgebauter Wohnstraßen unter dem direkten Einflusse des lokalen Verkehrs stehen, mußte sich je länger je mehr der gleiche Vorgang abspielen wie bei der anderen Strafsengruppe, zumal durch die Neuanlagen der Deutschen Strafsenbahngesellschaft die stadttinnern Strafsenbahnen seit 1890 erheblich vermehrt wurden. Vor allem zeigen die zum Altmarkt führenden oder in seiner Nähe gelegenen Strafsen (wie Schloß-, See- und Scheffelstraße, Webergasse, Landhaus- und Rampischestraße, Große und Kleine Brüdergasse) ganz bedeutende Abnahmen, so daß die Bevölkerungseinbuße derselben schließlich kaum größer werden konnte, als wenn sie direkt von der Strafsenbahn berührt worden wären.

Auch die Gebäude dieser Strafsen wurden immer mehr zu gewerblichen Zwecken (offenen Geschäften und Niederlagen) und seltener zu Wohnungen verwendet.

Die am Eingange dieses Abschnittes erwähnte Scheidung der stadttinnern Strafsen zeigt uns also, daß sich die Tendenz der Dezentralisation der innerstädtischen Wohnbe-

völkerung in den Strafsen mit intensivem Lokalverkehr schon seit 1885, und zwar regelmässig, dagegen bei der andern erst seit 1895 realisiert. Ein summarisches Verfahren müßte das gleiche Resultat ergeben, doch mit dem Unterschiede, daß diese differente Einwirkung der Strafsenbahn auf die Dezentralisation der zentralen Bevölkerung nicht zum Ausdruck käme. Vorausbestimmen läßt sich indes nach dem im vorigen ermittelten Ergebnis, daß die Abnahme der innerstädtischen Wohndichtigkeit in dem Zeitraum von 1871 bis 1895 einsetzen muß. Daraufhin sollen die unten angegebenen Volkszählungsergebnisse der innern Altstadt (I. und II. Polizeibezirk), die gleichzeitig auch die Wohndichtigkeit der stadtseitig gelegenen Teile der angrenzenden Polizeibezirke¹⁾ charakterisieren, geprüft werden. Die Zunahme der Einwohner von 1871 bis 1885 um rund 3000 hängt mit der intensiveren Bodenausnutzung durch neue, vierstöckige Häuser zusammen.

Den Höhepunkt erreicht die zentrale Bevölkerung also im Jahre 1885, etwa drei Jahre nach der Betriebseröffnung der der Tramways Company konzessionierten Linien. Bemerkenswert ist nun die mit 1885 anhebende Abnahme, die in viel schnellerem Tempo erfolgt, als die Zunahme in dem nur um ein Jahr kürzeren Zeitraume (1871 bis 1885) vor jenem Gipfelpunkte. Dieser rapide, durch die Intensität des Strafsenbahnbetriebes verstärkte Rückgang erklärt gleichzeitig, daß der Wendepunkt der innerstädtischen Bevölkerungsvorgänge dem Jahre 1895 näher liegt als dem Jahre 1871. Die Bevölkerungszahl von 1900 dokumentiert mit 23911 Seelen den erheblichen Rückgang von 5881 = 19,8 Prozent, und berücksichtigt man die Wohnbevölkerung von 1900, so beträgt die Abnahme gar 6943 = 23,7 Prozent.

Übereinstimmend damit stellte das Statistische Amt der Stadt Dresden gleichfalls eine Abnahme der Wohndichtigkeit der inneren Altstadt fest, die nach der im Statistischen Jahrbuche von 1901 auf S. 8 angegebenen Unterlagen für einen Hektar 468 Personen oder 10,322 Prozent beträgt. Die übrigen Angaben lassen sich für unsere Zwecke leider nicht verwerten, da die Erhebung hinsichtlich der örtlichen Begrenzung nach keinem einheitlichen Grundsatz erfolgte.

¹⁾ Die Volkszählungsergebnisse dieser Stadtteile können für unsere Betrachtung nicht in Frage kommen, da ihre äußeren Teile weiter ausgebaut worden sind.

Nur insofern sind deren Resultate beweiskräftig, als die einzelnen Häusergruppen mit abnehmender Wohndichtigkeit an den großen Verkehrszügen liegen.

Eine ähnliche Bewegung zeigt die zentrale Bevölkerung (Wohnbevölkerung) von 1852 bis 1867.

der Polizeibezirke	Einwohnerzahl am 3. Dezember der Jahre													1900
	1852	1855	1858	1861	1864	1867	1871	1875	1885	1890	1895	1900		
I. Innere Altstadt	13 047	13 272	13 729	13 435	13 139	12 542	13 397	13 430	14 660	14 437	13 540	12 022	11 382	
II. „ „	12 621	12 779	13 454	12 297	12 929	12 426	13 590	13 556	15 132	14 327	13 089	11 889	11 467	
Zusammen	25 668	26 051	27 183	26 732	26 068	24 968	26 987	26 986	29 792	28 764	26 629	23 911	22 849	
	Wohnbevölkerung						Anwesende Bevölkerung						Wohnbevölkerung	

Danach stieg sie bis 1858 auf 27 183 und nahm bis 1867 wieder ab, nämlich um 2,73 Prozent. Setzt man aber die anwesende Bevölkerung von 1867 in Höhe von 25 371 ein, so ist der Rückgang zu 1852 und der Fortgang zu 1871 geringer. Die Abnahme erklärt sich dadurch, daß mit dem natürlichen Wachstum der Gesamtbevölkerung auch eine natürliche, durch die Anlage von Bahnhöfen und die allmähliche Ausgestaltung des Omnibusverkehrs begünstigte gewerbliche Zentralisation verbunden war, die die zentrale Bevölkerung abdrängen mußte, so lange die Wohnräume nicht vermehrt wurden. Stellt man das erste und letzte Volkszählungsergebnis gegenüber, so ergibt sich hinsichtlich der Wohnbevölkerung beider Jahre ein Rückgang von 3000 Seelen = 10,6 Prozent.

4. Bedeutung für die Aufbesserung gesunder Wohnungsverhältnisse.

Die Gesundheitsverhältnisse einer Stadt stehen im engen Zusammenhange mit ihrer Anlage. Enge, winklige Straßen, der Zahl und der Ausdehnung nach kleine Plätze und Höfe beeinträchtigen natürlich den Gesundheitszustand der Bevölkerung erheblich. Die merkantile Bau- und Wohnungspolitik sowohl, als auch das seinerzeit begründete Schutzbedürfnis der mittelalterlichen Stadt, alles innerhalb der sichern Stadtmauer und ihrem Wallgraben einzuzwängen, mußte zu jener engen

Anlage führen, wie sie unsere Städte in ihren stadttinnern Teilen noch heute zeigen¹⁾, soweit nicht Strafsenkorrekturen und -durchbrüche dem wachsenden Verkehre freie Bahnen schufen.

Für die neuzeitliche Bevölkerungs-Zentralisation indes konnten infolge der fortschreitenden Technik des Lokalverkehrs ganz andere baupolizeiliche Maßnahmen angeordnet werden, die ihren summarischen Ausdruck in der „weiten“ Stadtanlage finden. Ohne den der Massenbeförderung dienenden Strafsenbahn- und Vorortsverkehr hätten unsere jetzigen Großstädte niemals derart große Ausdehnungsverhältnisse annehmen, niemals ihre Vororte in eine die räumliche Trennung kaum fühlbar werdende Beziehung zu ihrem Innern bringen können. Ohne den lokalen Verkehrsdienst hätte auch die Baupolitik die Errichtung vielstöckiger Massenmiethäuser zulassen müssen, wenn anders sie die Bevölkerungsverdichtung zu Großstädten nicht aufhalten wollte (Wohnungsnot).

Mit der fortschreitenden Leistungsfähigkeit der lokalen Verkehrsmittel konnten vor allem die ärmeren Schichten der Bevölkerung die teuren Stadtwohnungen mit den billigeren Vorortwohnungen tauschen. Im Winter 1900 waren von allen erwachsenen Personen der nächsten Vororte 40 Prozent der Männer und 8 Prozent der Frauen in Dresden beschäftigt²⁾. Ja bei der weiter oben schon nachgewiesenen Verbilligung des Strafsenbahntarifses (Erweiterung der Zehnpfennigzone und Abgabe billiger Zeitkarten) wurde sogar die Wohnungsnahme in einigen Orten des äußeren Vorortsgürtels möglich. Damit hängt auch die neuerdings erhebliche Bevölkerungszunahme desselben zusammen (vgl. Tab. XII). Die niederen Mietspreise der Außenwohnungen auf der einen und die Fahrpreisermäßigungen der Strafsenbahnen auf der andern Seite drängen nicht zu einer der Gesundheit nachteiligen Einschränkung der Wohnräume, wie es die teuren Wohnungen in der mittleren und inneren Stadtzone bedingen würden. Vielfach bietet die offene Bauweise mancher Vororte bei immerhin mäßigen Mietspreisen (stets im Vergleich zur Stadt) annähernd die Vorteile des Landlebens, was dessen gesundheitliche Verhältnisse anbelangt.

¹⁾ Vgl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 94, 1. Bd. 1901, S. 264: Wohnungsstatistik von Dr. H. Lindemann.

²⁾ Monatsberichte des Statistischen Amtes der Stadt Dresden, Januar 1903.

Die zahlreichen Personen, die in den im Stadttinnern immer mehr zusammengedrängten Arbeitsstätten beschäftigt sind, können ihre Wohnung in irgend einem Teile der äußern Zone wählen, sich und ihrer Familie den Vorzug einer gesunden Aufsenwohnung verschaffen. Die Einteilung der Dienstzeit, vor allem der auch in Staats- und Gemeindebetrieben teilweise schon eingeführte „durchgehende Dienst“ läßt die mit der Trennung der Wohn- von der Arbeitsstätte verbundenen Unbequemlichkeiten und Zeitverluste angesichts der Vorteile der Aufsenwohnung gering erscheinen. In den durch unsere lokalen Verkehrsmittel regelmäßig zur Morgen-, Mittags- und Abendzeit bewältigten Massentransporten treten die Folgen jener zunehmenden Trennung deutlich in Erscheinung.

Hierin liegt die große soziale Bedeutung der Straßenbahn, die um so mehr hervortreten wird, je mehr die in neuerer Zeit vielerörterte Wohnungsfrage¹⁾ ihrer Lösung entgegengeht. Man rechnet zwar in diesem Falle mit ihr als einem selbstverständlichen, seit langem gegebenen Faktor; doch beruhen alle Wohnungsreformvorschläge im letzten Grunde mehr oder weniger auf der Voraussetzung oder der Möglichkeit, billig und schnell von der Wohn- zur Arbeitsstätte oder umgekehrt zu gelangen. Wenn auch zugegeben werden muß, daß eine eigentliche „quantitative Wohnungsnot“ seltener, in der Regel aber ein „qualitativer“²⁾ Wohnungsmangel, speziell für Arbeiter, besteht, so hat jede Baupolitik bei der Beseitigung des letztern vorzugsweise auf eine preiswerte Herstellung geeigneter Räume Bedacht zu nehmen. Dies wird unter allen Umständen stets am besten in solchen Stadtzonen durchführbar sein, die noch nicht unter dem Drucke der städtischen Bodenwertsteigerung stehen, mit andern Worten, deren Mietpreise nicht gleichzeitig zur Verzinsung einer kapitalisierten, unangemessen hohen

1) „Die Wohnungsfrage ist ohne Zweifel von größerer Bedeutung als die Lohnfrage und als die Frage der Arbeiterversicherung; lösen wir die Wohnungsfrage in befriedigender Weise, so lösen wir damit nicht nur ein Stück, sondern das Hauptstück der ganzen sozialen Frage“. Vgl. die Ausführungen des Kanzlers v. Schönberg gelegentlich der Eingabe des Verbandes württembergischer Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbediensteter um Gewährung staatlichen Kredits zur Finanzierung baugenossenschaftlicher Unternehmungen (Sitzung vom 30. April 1902).

2) Vgl. A. Grävell, Die Wohnungsnot. Eine kritische Untersuchung. S. 25.

Grundrente dienen müssen¹⁾. Die Bautätigkeit zur Hebung jener qualitativen Wohnungsnot wird also in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle auf stadtfernen Zonen anzusetzen haben²⁾, deren zukünftige Bevölkerung durch ein lokales Verkehrsmittel, sei es die Strafsenbahn oder eine Vorortsbahn, in regelmässige Beziehung zu ihrem grossen Gemeindemittelpunkte gesetzt werden muss. Als billigeres Verkehrsmittel hat die Strafsenbahn wiederum den Vorzug. Doch wird die zentrifugale Tendenz der Bevölkerung, an der Peripherie zu wohnen, schliesslich eine Grenze finden in dem durch die Fahrt veranlassten Zeitverlust.

5. Bedeutung für die Entwicklung der Grundrente.

Da über die Entwicklung der städtischen Grundrente Dresdens kein ausreichendes Zahlenmaterial vorhanden ist³⁾, kann die Bedeutung der Strafsenbahn für die Bodenpreisbildung

1) „In Grosstädten beträgt mindestens ein Drittel der Miete die Verzinsung des reinen Bodenwertes“. Aufgaben der Gemeindepolitik von A. Damaschke, S. 97.

2) Dies gilt insbesondere von der vielfach vorgeschlagenen Enteignung und systematischen Bebauung ganzer Zonen. Vgl. Classen-Stübgen, Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung, Berlin 1897.

3) Der Verwaltungsbericht des Rates der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Dresden für das Jahr 1897 enthält zwar in seinem Anhang auf S. 62 eine nach Katasterabteilungen geordnete Zusammenstellung der seit 1886 erfolgten Verkäufe bebauter Grundstücke; doch sind die Angaben für den vorliegenden Zweck deshalb nicht verwendbar, weil in der Kaufsumme gleichzeitig mit dem Bodenpreise auch der Gebäudepreis zum Ausdruck kommt. Unter der Annahme eines gewissen Ausgleiches hinsichtlich der Grösse der einzelnen Grundstücke könnte in dem ermittelten einzelnen Grundstückswerte höchstens eine Steigerung festgestellt werden, die aber nur zum Teil auf die allgemeine Bodenwerterhöhung zurückgeführt werden darf. Anders früher: „Im ganzen lässt sich unzweifelhaft behaupten, dass bis zum Tode Friedrichs des Grossen in Berlin bei Wohnhäusern eine wirkliche Grundrentenbildung so gut wie gar nicht und auch bei Geschäftslokalen nur in relativ geringem Umfang vorhanden war“. — „Vom Mittelalter bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts hat die Anlage und Erweiterung einer Stadt, die Schaffung der Existenzgrundlage für die städtische Bevölkerung, als eine im eminentesten Sinne öffentlich-rechtliche Angelegenheit und deshalb auch stets als Aufgabe der städtischen oder staatlichen Gewalt gegolten; erst dem 19. Jahrhundert blieb es vorbehalten, die Schaffung der Existenzgrundlage der ganzen Bevölkerung der privaten Spekulation zu überantworten. Vgl. Dr. Paul Voigt, Grundrente, S. 91/92.

nicht wie ihre Einwirkung auf die Bevölkerungsentwicklung ziffernmäßig dargestellt, sondern nur aus den allgemeinen wirtschaftlichen Symptomen abgeleitet werden.

Erfahrungsmäßig setzt die Bautätigkeit immer zuerst in der Nähe der Verkehrswege an. So auch bei der Straßenbahn¹⁾. Zunächst wurden die bebaubaren Gelände zwischen der Stadt und den Vororten beiderseitig des Schienenweges ausgebaut. Es bildeten sich lange Straßenzüge nach den Nachbargemeinden, in welche die Miethäuser teils als „Kaserne“, teils als Landhäuser erst später vorgeschoben wurden. Nach einiger Zeit siedelte sich die Bevölkerung auch im Hinterlande der ersten Straßenzüge an. In diesen neu besiedelten Gegenden vermehrten sich mit dem Wachsen der Bevölkerung auch deren Bedürfnisse. Die Gewerbe, die sich deren Befriedigung zum Ziele setzten, ließen sich natürlich am Verkehrswege, zu beiden Seiten der Straßenbahn, nieder.

Der gleiche Vorgang spielte sich, soweit das Stadttinnere noch Raum bot, auch hier ab und in den Fällen des Raum Mangels trat ein Umsiedelungsprozess dahin ein, daß die an den Verkehrswegen bereits gelegenen Gewerbe sich vermehrten und einen Teil der ehemaligen Wohnbevölkerung in die Seitenstraßen und in die Vororte abdrängten.

Die Wirkungen auf die Grundrente waren nun folgende: Die städtische Bodenwertsteigerung wurde zunächst auf den ersten Verbindungswegen (Radialstraßen) strahlenförmig in die äußere Stadtzone verpflanzt. Mit der späteren Ausnutzung der zwischen jenen Radialstraßen gelegenen Fläche zu Wohnzwecken jedoch erfasste die Grundrente in konzentrischen Ringen von innen heraus die nächste Umgebung der Stadt. In dem Maße, in dem nun die lokalen Verkehrsmittel jene in der vorliegenden Arbeit schon öfters erwähnte Trennung der Wohn- von der Arbeitsstätte ermöglichte, in dem Maße konnte die Besiedlung der äußeren Zone und damit eine Bodenwertsteigerung derselben erfolgen. Wären aber unsere modernen

¹⁾ „Ebenso konzentriert sich auch (die Gesellschaft hatte auch in Hannover Pferdebahnlinsen errichtet) in Dresden die Bautätigkeit immer mehr an denjenigen Straßen außerhalb der Stadt, welche von der Pferdeisenbahn durchschnitten werden, so daß hier eine naturgemäße Steigerung der Frequenz und Rentabilität mit Sicherheit zu erwarten ist.“ Geschäftsbericht der Continental Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft für das Jahr 1874.

grofsstädtischen Verkehrseinrichtungen nicht derart leistungsfähig, so hätte eine viel intensivere Ausnutzung des stadttinnern Grund und Bodens und in Verbindung damit eine viel höhere Bodenwertsteigerung eintreten müssen. Denn der Bodenpreis richtet sich nach der zu erwartenden Rente. Hiernach ist die Schlufsfolgerung berechtigt: die lokalen Verkehrsmittel, insbesondere die Strafsenbahnen, dehnten die Wertsteigerung des städtischen Bodens auf eine viel gröfsere Zone (Weichbild, besser Wirtschaftsrayon) aus. Da aber die Verwendung des Bodens zu gewerblichen Zwecken eine einträglichere Ausnutzung desselben zuläfst, mußte die Grundrentenbildung der ausschließlichen Geschäftsviertel und Geschäftsstraßen (Geschäftslage) die der reinen Wohngegenden überholen.

Wenn die grofsstädtischen Verkehrsmittel auch nicht alle Geschäftsstraßen geschaffen haben, so läfst sich doch andererseits deren Einfluß auf die Weiterentwicklung ursprünglicher Geschäftsstraßen und die Neubildung solcher nicht in Abrede stellen. Ursache und Wirkung ist bei dieser Wechselbeziehung auch hier schwer zu trennen. Inwieweit aber die Strafsenbahnen hierzu tatsächlich beigetragen haben, soll aus folgendem hervorgehen. Nach einer vom Statistischen Amte der Stadt Dresden zusammengestellten, aber noch nicht veröffentlichten Übersicht über den Grundbesitzwechsel der inneren Altstadt, sowie der Pirnaischen Vorstadt und Johannstadt von 1880 bis 1897 konnte der Verfasser an 793 Verkäufen, ausschließlich der Neubauten, feststellen, daß die Grundstücke in den Strafsenbahnstraßen eine höhere Wertsteigerung aufweisen als in den Strafsen und Plätzen ohne Strafsenbahn. So betrug der Wertzuwachs der an Strafsenbahnen liegenden, bebauten Grundstücke der inneren Altstadt 17,03 Prozent für das Jahr, die der anderen nur 11,01 Prozent. Berücksichtigt man aber in beiden Gruppen die höchste Steigerung (in der ersteren erreichte sie die aufsergewöhnliche Höhe von 479 Prozent jährlich, in der anderen 208 Prozent), so wird der Unterschied noch gröfser, nämlich 39,03 Prozent und 12,65 Prozent. Nicht so erheblich ist die Differenz in der Pirnaischen Vorstadt und Johannstadt. Hier stiegen im gleichen Zeitraume die Grundstücke der ersten Gruppe jährlich nur 7,13 Prozent (254 Verkäufe); die durchschnittliche Werterhöhung in der anderen Gruppe betrug fürs Jahr 5,65 Prozent (390 Verkäufe).

Zieht man einen zusammenfassenden Durchschnitt der 793 Verkäufe, so bestätigt sich die vorerwähnte Entwicklungstendenz in der Differenz von 9,57 und 7,38 Prozent. Wenn auch der Kaufpreis nicht immer den wahren Wert zum Ausdruck bringt, und, wie bereits erwähnt, die hier ermittelte Wertsteigerung der bebauten Grundstücke nur zum Teil auf die allgemeine Bodenwertsteigerung zurückgeführt werden darf, so bezeichnen jene Sätze doch die durch die Strafsenbahn veranlafste differente Entwicklung der Grundrente. — Gleichzeitig geht aus dieser Untersuchung hervor, dafs die Bodenwertunterschiede zwischen dem Zentrum und der Peripherie immer gröfser werden, die Bodenwerte also dort, wo sie bereits ursprünglich höher standen, in rascherer Progression stiegen als dort, wo sie niedriger waren¹⁾.

Hieraus resultiert also: insoweit die Strafsenbahnen die gewerbliche Zentralisation in einzelnen stadttinnern Teilen und in den von diesen ausgehenden Hauptverkehrsadern begünstigen, fördern sie aufer einem zentralen Bodenwertzuwachs das strahlenförmige Ausgreifen einer über den Durchschnitt der jeweiligen Zone hinausgehenden Grundrente.

Diese differenzierende Wirkung der Strafsenbahn findet aber in der eben erwähnten Zweiteilung der städtischen Bodenausnutzung zu Geschäfts- und Wohnräumen nicht ihren Abschluß, sondern macht auch in qualitativer Hinsicht ihren Einfluß geltend, indem sie vor allem den „die Verschärfung der Klassegegensätze begleitenden Prozeß der räumlichen Trennung der Bevölkerung“, der seit den siebziger Jahren auch die Entwicklung der Vororte in steigendem Mafse zu beeinflussen begonnen hat, begünstigt²⁾. In Dresden bildet sich ein vornehmer Osten und Süden, dagegen aber ein proletarischer Westen und Nordwesten³⁾. Auch in Berlin, wo die soziale Differenzierung nach Stadtteilen auf Grund des durchschnittlichen Steuersatzes

1) Vgl. Dr. E. Horáček, Die Bodenwertbewegung in Prag und seinen Vororten. Band 94 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, S. 13.

2) Vgl. Voigt, Grundrente — a. a. O.

3) „Hierbei kommt es allerdings auf den Situationsplan, die Konfiguration und die Terrainverhältnisse der betreffenden Stadt an. Der Situationsplan einer gröfseren Stadt bildet gewöhnlich eine Kreisform. In diesem Falle pflegen die in der Mitte des Kreises gelegenen Grundstücke die wertvollsten zu sein, denn hier konzentriert sich in der Regel der ge-

für den Kopf der Bevölkerung ermittelt wurde, lassen sich die gleichen Vorgänge beobachten. Hier konzentrieren sich die ärmeren Klassen an der Peripherie, den Nordwesten, Norden, Osten und Südosten in einem riesigen Halbkreise umspannend. Der wohlhabende Teil der Bevölkerung dagegen wohnt im Westen Berlins. Ohne einen organisierten Stadtverkehr hätte sich jene Lokalisierung nach sozialen Schichten niemals entwickeln können, sondern einer gleichmäßigen Durchsetzung von armen und reichen, von produktiven und konsumtiven Gliedern der Bevölkerung Raum gewähren müssen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Strafsenbahnen die räumliche Trennung der großstädtischen Einwohnerschaft nach sozialen Klassen ungemein gefördert, also auch zur Verschärfung der Klassegegensätze beigetragen haben.

Wir haben gesehen, daß die Bodenwertsteigerung den lokalen Verkehrsadern folgt. Da nun aber in der stadtfernen Zone (äußerer Vorortsgürtel) größere Gebiete zwischen den vom Stadtinnern kommenden Strafsenbahnlinien liegen, können diese ihre bodenwertsteigernde Wirkung nicht in dem Grade auf ihre Zwischengelände äußern als in unmittelbarer Stadtnähe. Diejenigen Gemeinden, die in der Einflusssphäre der Vorortsbahnen liegen, müssen also eine bei weitem höhere Zuwachsrente zeigen als ihre Nachbarorte, die den Verkehrswirkungen nicht ausgesetzt sind. So stieg der mittlere Kaufwert des Bodens in der Gemeinde Laubegast von 1879/1889 um 600 Prozent und 1889/1899 um 700 Prozent pro Quadratmeter. Dagegen wuchs die Grundrente von Reick und Kaditz, beide ohne Strafsenbahnverbindung, doch Dresden näher gelegen, in den gleichen Zeiträumen nur wie folgt: Reick 75 und 600, Kaditz

samte Verkehr, hier sind Sitze der Zentralbehörden, der Großgeschäfte, Banken usw., hier laufen die wichtigsten Kommunikationslinien zusammen. Manchmal konzentriert sich der Verkehr nicht im Mittelpunkte des Stadtgebietes, sondern auf den an Stelle ursprünglicher Stadtmauern entstandenen und nach Erweiterung der Stadt den alten Stadtteil umgebenden Ringstraßen. Ausschlaggebend ist auch ein größerer Fluß oder gar ein schiffbarer Strom, an dessen Ufern gewöhnlich reges Geschäftsleben herrscht. Auch die Terrainverhältnisse spielen eine wichtige Rolle. Wo das Terrain minder günstig ist und die Ausbreitung der Stadt nach sämtlichen Richtungen gleichmäßig nicht zuläßt, geht dieselbe strahlenförmig vor sich.“ Dr. E. Horáček, Die Bodenwertbewegung in Prag und seinen Vororten. Bd. 94 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, S. 4.

50 und 500 Prozent. Auch die Bodenwertbewegung des an der Bahn nach Chemnitz gelegenen Deuben (seit 8. Oktober 1902 auch Strafsenbahnverbindung) spielte sich in einem engeren Rahmen ab, nämlich in den genannten Perioden je 100 Prozent. Recht deutlich kann die Einwirkung der Strafsenbahn auf die Zuwachsrente des von den genannten Gemeinden Dresden am nächsten gelegenen Dorfes Cotta betrachtet werden. Von 1879/1889 betrug die Wertsteigerung des Bodens 100 Prozent. Als aber zu Anfang der neunziger Jahre der Vorortsbetrieb der Linie Striesen—Schäferstraße westwärts bis an das Schusterhaus ausgedehnt wurde, schnellte der Bodenpreis innerhalb des letzten Zeitabschnittes um 1000 Prozent in die Höhe¹⁾.

Darnach veranlassen die Strafsenbahnen auch innerhalb der stadtfernen Zone eine differente Grundrentenbildung.

Außer den Strafsenbahnen wirken auf die Bodenwertbewegung unserer Großkommunen, entsprechend ihren lokalen Verhältnissen und ihrer historischen Entwicklung, natürlich auch noch andere Bestimmungsgründe (Terrainverhältnisse, Flüsse) ein. „Die wertbestimmenden Faktoren des städtischen Grund und Bodens sind daher mannigfacher Art und je nach lokalen Verhältnissen ist der eine oder der andere von ihnen vorherrschend. Eine allgemeine Regel läßt sich in dieser Richtung schwerlich aufstellen, es müssen vielmehr die konkreten Verhältnisse berücksichtigt werden.“ Doch könnten diese Worte Horáček's nach den vorliegenden Untersuchungen dahin erweitert werden, daß das moderne lokale Kommunikationswesen, das bis jetzt in der Strafsenbahn seine vollendete Form gefunden hat, unter jenen Faktoren eine dominierende Stellung einnimmt.

Einen anderen Entwicklungsgang hätte die städtische Grundrentenbildung natürlich nehmen müssen, wenn sie unter dem ausschließlichen Einflusse des Vorortsverkehrs der Staatseisenbahnen gestanden hätte. Da nämlich die nächsten Haltestellen erst in größerer Entfernung vom Stadtzentrum sich befinden, wäre die Besiedlung sowohl, als auch die Bodenwertsteigerung zunächst und zumeist komplexartig an den

¹⁾ Diese Angaben sind „Dr. Fischers Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung“, Bd. 21 (Jahrgang 1900) entnommen. Die Kommunalbesteuerung in den Vororten, v. Nostitz-Wallwitz).

Bahnhöfen erfolgt¹⁾, indem sie vielfach das unbebaute Zwischengelände übersprungen hätte. Nachdem nun die kommunale Bedeutung der Dresdner Strafsenbahn im vorigen zu zeigen versucht worden ist, drängt sich einem unwillkürlich die Frage auf, warum die Verwaltungen aller größeren Städte mit Strafsenbahnen, von vereinzelt Fällen abgesehen, nicht schon früher der Kommunalisierung dieses Verkehrsmittels näher getreten sind. Selbst wenn es gar keine positiven Gründe hierfür gäbe, sollte allein schon der Umstand maßgebend sein, daß jedes Gemeinwesen durch eine von ihr selbst verwaltete und betriebene Strafsenbahn einen wirtschaftlichen und sozialpolitischen Faktor von allergrößter Bedeutung erhält.

¹⁾ Ähnlich wie bei den weitausgreifenden Stadtbahnen, doch mit dem Unterschiede, daß sich hier infolge der durch die Bahn bewirkten Ansiedlung im Zwischengelände (dichte Folge der Haltestelle) auch dort der Bodenwert beiderseitig des Schienenweges erhöht.

IV.

Die Notwendigkeit der Kommunalisierung
der Strafsenbahnen,
insbesondere der Dresdner.

1. Die technische und ökonomische Qualifikation der Gemeinden zum Straßenbahnbetriebe.

(Die Qualifikationsfrage.)

Bevor die Notwendigkeit der Verstädtlichung im einzelnen nachgewiesen werden kann, müssen einige Vorfragen mehr prinzipieller Natur zur Erörterung gelangen:

sind die Gemeinden überhaupt zur Übernahme des Straßenbahnbetriebes befähigt?

Diese entscheidende Grundfrage läßt sich in einem der Kommunalisierung günstigen Sinne beantworten. Die dominierende Unternehmungsform für den Bau und den Betrieb der Straßenbahnen ist infolge der dazu notwendigen großen Kapitalien die Aktiengesellschaft. Reine Privatunternehmer¹⁾ können sich in diesem Verkehrszweige so gut wie gar nicht betätigen, und bei der fortschreitenden Tendenz, die menschliche und tierische Kraft der großen Unternehmungen durch maschinelle zu ersetzen, werden ungleich höhere Anforderungen an das stehende Kapital (Anlagekapital) als früher gestellt. So veranlafte auch die Einführung des elektrischen Betriebes durchgängig erhebliche Verstärkungen der Kapitalkraft. Da nun in Zukunft aber der elektrische Betrieb für derartige Verkehrsanlagen nur noch in Frage kommen kann, ist im Straßenbahnwesen die reine Privatunternehmung noch mehr als sonst ausgeschlossen.

Wenn hiernach also die Aktiengesellschaft oder irgend eine andre Gesellschaftsart als kapitalkräftige Unternehmungs-

¹⁾ Der Betriebsleiter ist gleichzeitig Eigentümer.

form für den Strafsenbahnbetrieb regelmäfsig den Vorzug genießt, so ist folgende Schlußfolgerung berechtigt: da eine Aktiengesellschaft ihren Betrieb auch durch beauftragte Personen ausführen lassen muß, ist eine Gemeindeverwaltung für derartige Betriebe gleich technisch wie ökonomisch befähigt. „Weshalb Privatbeamte sparsamer, wirtschaftlicher verfahren sollen, als die einer fortgesetzten Kontrolle unterworfenen öffentlichen Beamten, ist schwer einzusehen¹⁾.“ Eine Aktiengesellschaft muß in ihrer Unternehmung dieselbe Wirtschaftlichkeit beweisen wie eine kommunale Verwaltung²⁾. Die zunehmende Überführung gemeinwirtschaftlicher Anstalten, wie Wasserleitungen, Markthallen, Schlachthäuser, Gasanstalten und neuerdings Elektrizitätswerke in städtische Regie beweist ausreichend, daß die Gemeinden für derartige Betriebe in demselben Maße qualifiziert sind wie Aktiengesellschaften. Diese Erweiterung der gemeinwirtschaftlichen Tätigkeit erstreckt sich in neuerer Zeit auch auf das Strafsenbahnwesen.

Vom Standpunkte der volkswirtschaftlichen Produktionspolitik aus betrachtet, ist also der private wie der kommunale Strafsenbahnbetrieb, was dessen technische und ökonomische Qualifikation anlangt, gleich leistungsfähig³⁾.

Nachdem im vorigen allgemein die Qualifikation der Gemeinden zur Übernahme des Strafsenbahnbetriebes nachgewiesen worden ist, sollen im nachfolgenden zunächst (2a) die besonderen⁴⁾ Gründe für die Verstadtlichung der Dresdner Strafsenbahnen angegeben werden.

¹⁾ Vgl. Bücher, Die wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde, S. 19.

²⁾ Vgl. hierüber auch Deichen, Die Strafsenbahnen Deutschlands als Objekte der Gemeindegewirtschaft, S. 16 ff.

³⁾ Vgl. Deichen, Die Strafsenbahnen S. 16 ff

⁴⁾ Verfasser glaubt deshalb nur die für die Verstadtlichung der Dresdner Strafsenbahnen spezifischen Gründe anführen zu sollen, weil eine alle Gründe umfassende Beweisführung, die für jede Kommune zutrifft, bereits schon angetreten worden ist; Deichen, Die Deutschen Strafsenbahnen als Objekte der Gemeindegewirtschaft, Berlin, Gustav Schade, 1898. — Dieser leitet die Notwendigkeit der Kommunalisierung vom volkswirtschaftlichen, sozialen und finanziellen Gesichtspunkte ab. Da diese Motive auch für die Dresdner Verhältnisse gelten, sei hier auf die betreffenden Teile der Arbeit von Deichen verwiesen. Nur insoweit sollen sie berücksichtigt werden, als sie revisionsbedürftig sind.

2. Gründe für den kommunalen Strafsenbahnbetrieb.

a) Entwicklungsgeschichtliche Gründe.

Der Entwicklungsgang der Strafsenbahnanlagen Dresdens bot der Stadtverwaltung wiederholt Gelegenheit, die kommunale Erwerbstätigkeit auch auf die Strafsenbahnen auszuweiten. So konnte die Stadtgemeinde nach der Zeit des Alleinbetriebes der Linie Blasewitz—Plauen die von Parish erst nach langem Verhandeln und unter Aufgabe berechtigter kommunaler Interessen ausgeführten Linien selbst bauen, zumal die vorteilhaften Wirkungen jener ersten Pferdebahnstrecke auf die Entwicklung der von ihr durchkreuzten Stadtteile sowohl, als auch auf die von ihr erschlossenen Dorfgemeinden klar zu Tage traten. Weiter hätten auch die günstigen Erfahrungen der privaten Strafsenbahnunternehmungen in anderen Städten, die nicht unter den Mißerfolgen des Alleinbetriebes einer Linie litten wie die Continentale Pferde-eisenbahn-Aktien-Gesellschaft, die Finanzpolitik der Stadt Dresden veranlassen müssen, den Bau und den Betrieb von Strafsenbahnen sich als Einnahmequelle zu sichern.

Eine weitere Gelegenheit bot die der Deutschen Strafsenbahngesellschaft erteilte Gesamtkonzession vom Jahre 1889. Im historischen Teile der vorliegenden Arbeit wurde gezeigt, aus welchen Gründen die Stadtverwaltung sich zur Zulassung der Konkurrenz verstand. Jenes wirksame Mittel, welches sie sich damit der Tramways Company gegenüber an die Hand zu geben gezwungen war, konnte sie am besten und in für die Allgemeinheit vorteilhafteren Weise dadurch erlangen, daß sie selbst als Konkurrent auftrat. Die gedeihliche Entwicklung der englischen Gesellschaft rechtfertigte die kommunale Ausführung und Übernahme der der Konkurrenzgesellschaft verliehenen Konzession hinreichend. Wenn auch zugegeben werden muß, daß die Mehrzahl der rentablen Linien bereits der Tramways Company konzessioniert waren, so schließt doch die Summe der seit 1890 durch die Deutsche Gesellschaft erzielten Betriebsüberschüsse in Höhe von 5 316 000 Mark ein das kommunale Mitwerben im Dresdner Strafsenbahnbetriebe begünstigendes Moment in sich.

Eine letzte Anregung mußte der Kommunalisierungsgedanke gelegentlich der Einführung des elektrischen Betriebes

erfahren¹⁾. Wie sich die Stadt die Stromabgabe sichern konnte, mußte sie auch den Betrieb an sich bringen. Mit der Lieferung der Energie aus ihren eigenen Elektrizitätswerken hat sie sich zwar eine nicht unerhebliche Einnahme aus dem Straßenbahnverkehr zu verschaffen gewußt, aber nicht den Vorteil einer endgültigen Kommunalisierung des ganzen Straßenbahnbetriebes. Schließlich mußte die nunmehr erfolgte Durchführung des großen Einverleibungsprozesses eine Verstädtlichung der Straßenbahnen nochmals nahelegen. Mit der Zusammenfassung der vielen, vor kurzem noch selbständigen kleinen Gemeindewesen zu einem einzigen, ein ansehnliches Gebiet umfassenden großen Gemeindegremium konnte die Übernahme der Straßenbahn in die Gemeindegewirtschaft recht vorteilhaft verbunden werden, da die Stadtverwaltung durch den Selbstbetrieb jener Verkehrsanstalt die lokale Angliederung der entfernt gelegenen Gemeinden viel besser bewirken kann als die mit diesen gemeinwirtschaftlichen Interessen vielfach in Widerspruch stehenden Erwerbsgesellschaften. Mit Hilfe der Straßenbahn könnte sie auch in den noch unbebauten eingemeindeten Geländen eine gesunde Bau- und Wohnungspolitik realisieren und die Bodenspekulation auf eine solide Basis zurückführen, indem sie auf einzelnen Vorortslinien billige Sondertarife wirksam werden ließe. So wäre es ihr möglich, bisher vom Verkehr vernachlässigte und deshalb von der städtischen Bodenwertsteigerung noch nicht ergriffene Gegenden nach ihrem Ermessen zu besiedeln. Überhaupt hätte die Stadtgemeinde in der Straßenbahn ein wirksames Mittel, die aus der „natürlichen“ Steigerung der Grundrente sich ergebenden Ungerechtigkeiten zu mildern und die gefährliche Macht privaten Großkapitals zu brechen. Die in den Einverleibungsgesetzen den zukünftigen Vororten zugesicherten Straßenbahnverbindungen vermögen den vorerwähnten Zwecken nicht annähernd zu dienen.

Wie die einzelnen Etappen der Betriebsausdehnung stets auf eine Verstädtlichung des Dresdner Straßenbahngewerbes hindrängen, strebt auch die Entwicklung des Ver-

¹⁾ „Je einfacher aber der Betrieb durch die Unifizierung der Triebkraft wird, desto mehr ist die Gemeinde — — — für denselben technisch befähigt. Diese Befähigung ist vollends erwiesen bei denjenigen Gemeinden, welche bereits eigne elektrische Anlagen zu Beleuchtungszwecken besitzen“. Deichen, Die Deutschen Straßenbahnen S. 19.

tragsverhältnisses zwischen der Stadt- und der Strafsenbahnverwaltung dem gleichen Ziele zu. Diese Tendenz kommt neben der Erweiterung der kommunalen Einflusssphäre dem Strafsenbahnwesen gegenüber vor allem in den finanzpolitischen Mafsnahmen zum Ausdruck.

In dem ersten, Strafsenbahnangelegenheiten betreffenden Vertrage vom 30. Oktober 1871 sicherte sich der Rat für Bereitstellung städtischen Areals nur eine Benutzungsabgabe in Höhe der jeweiligen Gewerbesteuer. Als aber mit Ausgang der siebziger Jahre neue Linien konzessioniert werden sollten, wurde jene Abgabe nach der räumlichen Ausdehnung des Betriebes als sogenannte Kilometergebühr erhoben¹⁾. Damit erwarb sich die Stadtverwaltung eine feste, vom Betriebsergebnis zwar noch unabhängige Einnahme aus dem Strafsenbahngewerbe, die aber in ihrer Höhe ganz erheblich über die anfängliche Benutzungsabgabe hinausging. Einen weiteren Vorteil für die städtische Finanzierung erwarb sich der Rat durch die in den allgemeinen Bedingungen von 1889 aufgestellte Forderung der Beteiligung am Bruttogewinn²⁾. Auf diese Weise wurde ein den gemeinwirtschaftlichen Interessen besser dienender Modus für die Erhebung der ursprünglichen Benutzungsabgabe geschaffen; denn der aus einem von der Allgemeinheit hervorgerufenen Bedürfnis gezogene Gewinn muß auch der Gesamtheit in irgend einer Form wieder zugeführt werden³⁾. Zwar sichert die Partizipation am Rohgewinn der Gemeinde nur einen sehr geringen, aber zu dem finanziellen Erfolge des Strafsenbahnbetriebes wenigstens im Einklang stehenden Anteil. Der oben ausgesprochene gemeinwirtschaftliche Grundsatz erfuhr eine weitere Berücksichtigung dadurch, daß sich der Rat bei der Einführung des elektrischen Betriebes die Stromlieferung reservierte und sich damit eine neue Einnahmequelle eröffnete, also der Privattätigkeit ein neues Feld verschloß.

Hieraus geht hinlänglich hervor, daß das Dresdner Strafsenbahnwesen im Laufe der Zeit mit den städtischen Interessen immer mehr verwachsen ist und daß seine allgemeine Entwicklungstendenz sich schließ-

¹⁾ Vgl. § 13 der allgemeinen Bedingungen vom 24. Juni 1879.

²⁾ Vgl. hierüber, sowie im allgemeinen die gemeinwirtschaftlichen Absichten der allgemeinen Bestimmungen von 1889, S. 83 ff.

³⁾ Vgl. Bücher, Die Aufgaben . . . S. 20.

lich in der Kommunalisierung des ganzen Betriebes verwirklichen muß.

Neuerdings hat auch der Rat ernstlich versucht, den ersten Schritt zur Übernahme der Straßenbahnen in städtische Verwaltung zu tun, indem er ein privates Angebot von Aktien der beiden Gesellschaften, und zwar im Nennwerte von 3000000 Mark der Deutschen und 500000 Mark der Dresdner Straßenbahngesellschaft warm befürwortete. Der hohe Übernahmekurs hätte der Stadtgemeinde zwar zunächst keine großen finanziellen Vorteile ermöglicht, doch konnten durch die Verwirklichung dieses Kaufes günstige Verhältnisse für eine Übernahme des Betriebes noch vor 1921 angebahnt werden, da die Stadtgemeinde mit dem Besitze der drei Millionen Aktien der Deutschen Gesellschaft die Majorität für alle Beschlüsse dieser Gesellschaft erlangt und infolge des engen Verhältnisses zwischen beiden Gesellschaften auch einen großen Einfluß auf die Dresdner Gesellschaft gewonnen haben würde. Die finanziellen Wirkungen des vom Rate beabsichtigten Kaufes wären danach bei der Verstädtlichung des Straßenbahnbetriebes sicher ausgelöst worden. Das Kollegium der Stadtverordneten indes gab seine Zustimmung nicht.

b) Verwaltungstechnische Gründe¹⁾.

Man hat vielfach den kommunalen Bau und mehr noch den Betrieb von Straßenbahnen deshalb unterlassen, um sich nicht mit einem neuen Verwaltungsapparate zu belasten²⁾. Und wenn man bedenkt, daß die Verwaltungen infolge des rapiden Anwachsens der großen Städte plötzlich vor eine Fülle von Aufgaben gestellt wurden, die mitunter ihrer dringenden Natur wegen kaum ein grundsätzliches Handeln und planmäßiges Vorgehen zuließen³⁾, so könnte es auch den Anschein haben, als ob jene „Politik des Unterlassens“ berechtigt gewesen wäre. Eine genauere Untersuchung der hierfür in Betracht kommenden

¹⁾ Die gar nicht unerheblichen Gründe dieser Art hat Deichen bei seiner Beweisführung ganz außer acht gelassen. Schließlich kann deren Bedeutung auch nur dem zum vollen Bewußtsein kommen, der den Werdegang bestimmter Straßenbahnanlagen von seinem ersten Anfange an auf Grund eingehenden Berichts- und Aktenstudiums verfolgte.

²⁾ Deshalb wird in England der Betrieb der von den Kommunen gebauten Straßenbahnanlagen verpachtet.

³⁾ Vgl. Bücher, Die Aufgaben S. 4.

Verhältnisse jedoch führt gerade zu einem entgegengesetzten Resultate.

Schon bei der ersten Anlage auch nur einer einzigen Straßenbahnlinie erwachsen der städtischen Verwaltung eine Unmenge Arbeiten, die die Bonität der Unternehmer, die Prüfung der verschiedenen Projekte usw. zum Gegenstand haben. Alle diese vorbereitenden Arbeiten schrumpfen bedeutend zusammen, wenn das Unternehmen durch die Verwaltung selbst begründet wird. Der Sachverständigen, die eine Stadtgemeinde in solchem Falle zu Informations- und Prüfungszwecken bedarf, kann diese sich auch bei privater Tätigkeit nicht entschlagen, zumal wenn die Ausführung des Baues, wie in Dresden, durch die Organe des Rates erfolgt¹⁾.

Die Schwierigkeiten für die Kommunalverwaltung treten in der Regel erst bei Abfassung der Konzessionsbedingungen deutlich zu Tage. Auch die Dresdner Verhandlungen darüber beweisen mehr als hinreichend, wie ungemein schwer es ist, der Einwohnerschaft alle Vorteile der Straßenbahn möglichst schnell zu gewähren, ohne dabei die Erwerbsinteressen des Unternehmers zu schädigen, die dieser als berechtigte Forderungen zur Durchführung seiner Projekte geltend machen zu müssen meint²⁾. Vielfach müssen die Verhandlungen schließlicg ganz abgebrochen werden. So verschleppt sich die Ausführung des Baues, und vergeblich aufgewendete Zeit und Arbeit bedeuten auch Verluste für eine Stadtverwaltung. Kontrahiert dagegen sozusagen der städtische Verwaltungskörper mit sich selbst, indem er als Unternehmer auftritt, so wickelt sich naturgemäß alles glatter ab, da die eine Interessengruppe nicht von der andern gekreuzt wird. Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Verwaltungsorgane ergeben sich zwar in dem einen wie in dem andern Falle, können aber innerhalb eines und desselben Verwaltungskörpers, der doch immer gleiche Ziele verfolgen sollte, leichter gehoben werden. Sind dann endlich die

¹⁾ „In dritter Linie sind die meisten dieser Einrichtungen“ (gemeinwirtschaftliche Anstalten) „billiger von der Gemeinde herzustellen und zu verwalten, weil sie vielfach Beamte, die sie ohnehin unterhalten muß, für dieselbe verwenden kann, weil sie überhaupt ihrer Natur nach den Betrieb einheitlicher und im großen ausführen kann, wobei die Kosten sich erniedrigen.“ Bücher, a. a. O.

²⁾ Vgl. die umfangreichen Verhandlungen des Rats zu Dresden mit Etlinger & Parish. Auch bei den gegenwärtigen Verhandlungen (s. Nachtrag) zeigt sich der alte Interessenkonflikt.

rechtlichen Grundlagen gewonnen, so ist es schwer, die zugelassene Privattätigkeit bei veränderter Sachlage und fortschreitender Entwicklung in den Dienst der Gemeindegewirtschaft zu stellen. Nicht nur die Entwicklung der Dresdner Strafsenbahnen, sondern die Geschichte der Strafsenbahnen in Deutschland beweist dasselbe.

„Als seit den sechziger Jahren dieses neue Verkehrsmittel geschaffen wurde, waren es in den meisten Städten fremde Unternehmer, englische, belgische Gesellschaften, denen die Gemeinden die Benutzung ihrer Strafsen zu diesem Zwecke konzessionierten. In der Regel wurden mit ihnen Verträge geschlossen, Verträge von meist äußerst kurzsichtiger Art, die bei der weiteren Entwicklung dieser Dinge, die niemand damals voraussehen konnte, dann zu mancherlei Streitigkeiten mit den Stadtverwaltungen führten. In der Regel bauten die Gesellschaften nur einen Teil der Linien, zu denen sie durch Vertrag verpflichtet waren — naturgemäß die besten. Sollten dann die entlegeneren Stadtteile ebenfalls mit Strafsenbahnen versehen werden, so bedurfte es wieder ärgerlicher und langer Verhandlungen. Die Gesellschaften wußten das bis auf das äußerste hinauszuziehen. Sie stellten inzwischen die Geduld des Publikums durch umständliche und hohe Tarife, durch Überfüllung der Wagen, durch seltenes Laufenlassen derselben auf die härtesten Proben. Jeder, der einmal in Wien gewesen ist, wird eine derartige Misere, die eine große Stadt betroffen hat und nicht losläßt, dort beobachtet haben. Noch jüngst hat der Vertrag, den die Stadt Berlin mit der Strafsenbahn geschlossen hat, in weitesten Kreisen das peinlichste Aufsehen erregt, weil es fast unmöglich war, das Interesse des Publikums mit dem Interesse der Gesellschaft in Übereinstimmung zu bringen¹⁾.“

Mit der wachsenden Ausdehnung des Strafsenbahnbetriebes sahen sich die Stadtverwaltungen veranlaßt, für die Angelegenheiten des Strafsenbahnwesens ein besonderes Amt (Strafsenbahnamt) zu gründen²⁾. So führte der private Bau und Betrieb dennoch zu einer neuen Verwaltungseinrichtung.

Darnach steht über allen Zweifeln erhaben, daß die verwaltungstechnischen Schwierigkeiten bei privater Be-

¹⁾ Bücher, Die Aufgaben S. 20 und 21.

²⁾ Vgl. S. 57 dieser Arbeit.

tätigung im Strafsenbahngewerbe ungleich größer waren als bei kommunaler.

c) und d) Soziale und finanzielle Gründe.

Die von Deichen in seiner Arbeit geltend gemachten sozialen Vorteile hinsichtlich einer gesunden Wohnungs- und Baupolitik und der Fürsorge für die Angestellten der Strafsenbahn sind auf die Dresdner Verhältnisse ohne weiteres übertragbar¹⁾. Welche Bedeutung die Dresdner Strafsenbahnen für die Aufbesserung gesunder Wohnungsverhältnisse haben, ist früher gezeigt worden. Doch würden auch die sozialen Aufgaben der Strafsenbahn in viel besserer Weise gelöst worden sein, wenn die Gemeindeverwaltung ihren wirtschaftlichen Pflichtenkreis auch auf diesen Betrieb ausgedehnt hätte.

Dagegen sind die Zahlen der von Deichen angegebenen Beispiele, welche die finanziellen Einwirkungen des gemeindewirtschaftlichen Strafsenbahnbetriebes illustrieren sollen, für diesen Zweck auf ein richtiges Maß zu reduzieren. Wenn die finanzielle Ausnutzung des Strafsenbahngewerbes seitens der Privatunternehmungen Deichen zu dem Schlusse führte, daß vom Standpunkte der volkswirtschaftlichen Produktionspolitik der Gemeindebetrieb zu empfehlen sei, so ist das richtig. Doch durften aber dann die aus diesen Erwerbsbetrieben stammenden finanziellen Ergebnisse nicht so ohne weiteres den Kommunen als Vorteil vorgehalten werden. Gewiß würde den öffentlichen Interessen weit mehr gedient, wenn diese Erträge dem Gemeindehaushalte zugeführt werden könnten. Wenn aber auf der einen Seite das reine Erwerbsmoment die Überführung dieser Betriebe aus der privaten in die kommunale

¹⁾ Vgl. Deichen, S. 31 ff. Nur dahin sollen sie ergänzt werden, daß die Kommune die bedeutende Bedarfsdeckung des Strafsenbahnbetriebes dem lokalen oder nationalen Markte zuweisen würde. Eine Erwerbsgesellschaft verfährt nur nach den Grundsätzen größter Billigkeit, ohne dabei sozialpolitische Momente zu berücksichtigen. Für eine gesunde Volkswirtschaft ist aber dieser Vorzug, wenn nicht illusorisch, zum mindesten bedenklich. Und das den öffentlichen Betrieben gegenüber geltend gemachte billigere Wirtschaften der großen Erwerbsgesellschaften ist nur auf Kosten sozialpolitischer Rücksichtnahme möglich. Soweit aber die größere Akkomodationsfähigkeit der privaten Betriebe dazu beitragen sollte, kann dieser zumeist vermeintliche Vorzug in dem Maße abgeschwächt werden, als die vorerwähnten Strafsenbahnämter mehr nach kaufmännischen und weniger nach bürokratischen Grundsätzen verwaltet werden.

Tätigkeit nahelegt, so muß es bei einer etwaigen Verstadtlichung in einem den gemeinwirtschaftlichen Charakter solcher Anstalten wahrenen Maße zurücktreten¹⁾.

Um die finanzpolitische Bedeutung des kommunalen Straßenbahnbetriebs richtig zu erfassen, darf nicht gefragt werden: welche Einnahmen fließen der Stadtkasse unter Voraussetzung des Privatbetriebes zu, sondern: welche Tarifmaßnahmen sind durchzuführen, damit der Gemeindebetrieb alle an die Straßenbahn zu stellenden gemeinwirtschaftlichen Aufgaben gleichmäßig erfüllt.

Zwei Wege stehen zur Lösung der letzten Frage offen.

1. Die Festsetzung der Tarife zur Erzielung des größten Reingewinnes und
2. die Festsetzung der Tarife nach dem reinen Gebührenprinzip.

Da die gesamte öffentliche Tätigkeit der Zwangsgemeinschaften fortschreitender Kulturvölker in stetem Wachstum begriffen ist, wird naturgemäß auch deren Finanzbedarf entsprechend gesteigert. Es ist also ein ganz berechtigtes Streben des Staates und der Selbstverwaltungskörper, die Befriedigung gewisser wirtschaftlicher Bedürfnisse ihrer Bevölkerung als Einnahmequelle zu betrachten. So darf auch die Kommune durch den Straßenbahnbetrieb erwerbend auftreten²⁾, jedoch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß sie den Tarif auf den Fuß größter Billigkeit zu setzen hätte. Dabei müßte sie aus sozialpolitischen Rücksichten in ausgedehntem Maße Tarifiermäßigungen eintreten lassen³⁾. Nach den bisherigen Erfahrungen dürfte der Zehnpfennig-Einheits-tarif oder ein auf einer anderen Basis aufgebauter billiger Zonen-tarif in Verbindung mit dem Fünfzehnpfennig-Umsteigetarife den Gemeinden immer noch erwerbswirtschaftliche Einnahmen und damit der Bevölkerung eine Steuerentlastung gewähren.

¹⁾ Es sollte deshalb an dieser Stelle nicht unterbleiben, auf jene Inkonsequenz hingewiesen zu haben.

²⁾ Vgl. Schönberg, Handbuch der politischen Ökonomie III 1, S. 67.

³⁾ Das bei der Festsetzung des Tarifs hiernach zu beachtende öffentliche Interesse wird den Einnahmen aus dem kommunalen Straßenbahnbetriebe das Gepräge öffentlicher Unternehmereinkünfte i. e. S. geben und ihnen den Charakter der nur durch das fiskalische Interesse bestimmten Monopoleinkünfte oder Regaleinkünfte in neuerem Sinne in dem Maße entziehen, als dieses zurück- und jenes hervortritt.

Die Festsetzung des Tarifes nach dem reinen Gebührenprinzip (Deckung der Selbstkosten, wie z. B. in der Justiz- und Schulverwaltung) mag wohl den einem derartigen Verkehrsinstitute unbedingt zuzugestehenden Vorzug äußerster Billigkeit geben, hat aber erhebliche Nachteile im Gefolge. Einmal würde die Steuererleichterung ausbleiben und zum anderen sich eine Schwierigkeit in der Ausgestaltung des Tarifes ergeben, ohne dessen Einheitlichkeit zu beeinträchtigen. Weiter steht der Selbstkostentarif mit den Gesetzen gerechter Preisbildung in Widerspruch. Gerechte Fahrpreise haben sich nämlich nicht nur dem Kostenaufwande, sondern auch dem Werte der Transportleistung für den Fahrenden anzupassen.

Ohne des weiteren darauf einzugehen, erscheint nach dem vorigen der Gedanke der Unentgeltlichkeit der lokalen Personenbeförderung (zur Lösung der Bodenreform) zur Zeit kaum diskutabel¹⁾.

Die finanziellen Ergebnisse vorstehender Maßnahmen lassen sich im voraus nicht allgemeingültig bestimmen, da die besonderen Verhältnisse, wie Übernahmebedingungen, Beibehaltung alter oder Aufstellung neuer Tarife, soziale Verpflichtungen gegenüber dem Dienstpersonal und der Einwohnerschaft usw., ausschlaggebend sind. Hierbei wird jede einzelne Gemeinde von Fall zu Fall ihre Rentabilitätsberechnung selbst anstellen müssen. Bemerkenswert jedoch ist, daß es allen Kommunen viel eher als Privatbetrieben möglich ist, verwandte Transportgewerbe anzugliedern, also eine intensivere Ausnutzung der stehenden Kapitalsanlage herbeizuführen. So würde es gewiß allgemeine Anerkennung finden, wenn der lokale Güter- und Paketverkehr von seiten der Gemeinden einheitlich organisiert würde. Hier ist noch ein großes, gegenwärtig durch mannigfaltige Privat-tätigkeit arg zersplittertes Feld für die zusammenfassende, gemeindewirtschaftliche Betriebsamkeit. Mit Hilfe der Straßens-bahnanlagen wären die Kommunen in der Lage, diese gemein-nützige Aufgabe zu lösen, indem sie sich die zur Nachtzeit der Verwendung harrenden Schienenwege dienstbar machten. Eine Beeinträchtigung der nächtlichen Ruhe steht nicht zu befürchten, da auf den einzelnen Linien nur wenige Wagen zu verkehren brauchten, die überdies auch langsam fahren könnten.

¹⁾ Vgl. Fr. Naumann, Neudeutsche Wirtschaftspolitik, S. 72.

Die technischen Vorgänge müßten alsdann nach folgender Organisation geordnet werden:

1. Annahme der Transportstücke an geeigneten Sammelstellen,
2. Ordnung derselben nach den entsprechenden Leitkursen,
3. Beförderung derselben zur Nachtzeit und
4. Zustellung derselben von den bereits genannten Sammelstellen aus am Vormittage.

Die am Abend aufgegebenen Güter wären somit am nächsten Morgen bereits an ihrer Empfangsstelle. Privat- und Geschäftsleute würden diese Einrichtung wegen ihrer Billigkeit mit Vorteil benutzen. Auch die Post könnte sich in einzelnen Teilen ihres örtlichen Paketdienstes angliedern, soweit sie ihren Betrieb nicht selbst auf diesen Verkehrszweig ausdehnen wollte. Außer dem in dieser Weise organisierten Gepäck- und Kleingutverkehr müßte die Güterbeförderung durch die Strafsenbahn auch den mehr temporären Transportbedürfnissen der lokalen Industrie dienen. Zur Zeit müssen die in Frage kommenden Transportleistungen durch das kostspieligere Lastfuhrwesen erfüllt werden, da die Frachtsätze der Staatsbahnen für die lokale Beförderung zu hoch sind.

Staat und Gemeinden haben die Verwendung der Strafsenbahn zum Güterverkehr bereits im Auge. So hat Dresden in den mit den beiden Strafsenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträgen sich die unentgeltliche Benutzung der Anlagen derselben (wenn vorläufig auch nur zur Müllabfuhr usw.) bereits vorbehalten und die Güter- und Paketbeförderung auf den der Deutschen Strafsenbahngesellschaft noch zu genehmigenden Linien (s. Nachtrag) zugelassen. Die Ansätze zur Ausführung des im vorigen beregten Gedankens sind darnach schon vorhanden. Leistungsfähig kann die vorgeschlagene Einrichtung nur bei einer einheitlichen Organisation von seiten der großen Stadtgemeinden und für die Transportbedürfnisse der lokalen Industrie nur unter zweckmäßiger Angliederung der privaten, kommunalen und staatlichen elektrischen Außenbahnen an die Staatseisenbahnen werden.

Am Ausgange dieses Abschnittes erübrigt es sich nur noch, die verschiedenen Resultate der Deichenschen Beweisführung hinsichtlich der kleinen und großen Strafsenbahnbetriebe zu widerlegen. „Die Strafsenbahnen in kleineren Städten können sehr wohl der Privatunternehmung überlassen

bleiben. In allen gröfseren Städten dagegen, in denen der Verkehr so umfangreich ist, dafs als Privatunternehmung stets nur die Aktiengesellschaft in Frage kommt, ist diese durch den Gemeindebetrieb zu ersetzen. Denn hier hat die Privatunternehmung in technischer und ökonomischer Hinsicht nicht den geringsten Vorzug; hinsichtlich der lukrativen Ausbeutung des Unternehmens aber die bedeutendsten Nachteile¹⁾.“ Diese differente Behandlung der grossen und kleinen Betriebe beruht auf der falschen Voraussetzung, dafs letztere in der Form der reinen Privatunternehmung erscheinen sollen, wodurch für sie die Vorzüge dieser Unternehmungsform zur Geltung kämen. Falsch ist jene Voraussetzung, abgesehen von den dieselbe bereits widerlegenden Ausführungen im vorigen, schon deshalb, weil erstens jeder Strafsenbahnbetrieb eine bestimmte Gröfse haben mufs, um überhaupt zu rentieren. Aber bereits diese Minimalbetriebe fordern erhebliche Kapitalien²⁾, die ein Einzelunternehmer nicht so leicht in einem einzigen Betriebe anlegen wird.

Zweitens ist das Kapitalbedürfnis auch der kleinen Betriebe bei der fortschreitenden Verkehrstechnik in stetem Wachstum begriffen³⁾.

Drittens leiden die an sich schon wenig rentablen Strafsenbahnbetriebe der kleinen Städte und des platten Landes an den wirtschaftlichen Nachteilen des Kleinbetriebes. Um diese einigermafsen auszugleichen, ist man ja allerorts bestrebt, wenigstens einzelne Teile des Betriebes im grossen einzurichten, indem die elektrischen Zentralen gleichzeitig auch Strom zu Licht- und Kraftzwecken abgeben.

Personenfuhrwerk und Strafsenbahnbetriebe:

Jahr	Alleinbetriebe	1 bis 10 Personen		11 bis 50 Personen		51 bis 200 Personen		über 200 Personen	
		Be-triebe	Per-sonen	Be-triebe	Per-sonen	Be-triebe	Per-sonen	Be-triebe	Per-sonen
1882	588	519	1469	15	221	4	376	1	247
1895	506	585	1704	27	545	4	500	3	1974

¹⁾ Deichen, a. a. O.

²⁾ Vgl. Die Kostenanschläge der staatlichen Aufsenbahnen.

³⁾ Vgl. S. 257.

Aus der vorstehenden, das Königreich Sachsen umfassenden Zusammenstellung¹⁾ geht auch hinlänglich hervor, in welchem Maße besonders die großen Betriebe (und dies sind eben vorwiegend die Strafsenbahnbetriebe) gewachsen sind.

Alle diese Umstände halten die reine Privatunternehmung von der Betätigung im Strafsenbahnbetriebe fast ausnahmslos ab, und angesichts des letzten Punktes wird die Privatindustrie überhaupt nicht immer geneigt sein, Kapital unter der landesüblichen Verzinsung anzulegen, so daß die Gemeinden geradezu gezwungen sind, ihre wirtschaftlichen Bedürfnisse im Hinblick auf den lokalen Verkehr selbst zu befriedigen²⁾, wie sie es auch mit anderen Betrieben bereits zum eigenen Vorteil getan haben.

Welche Fortschritte der kommunale Bau und Betrieb von Strafsenbahnen zu verzeichnen hat, soll nachstehende Zusammenstellung zeigen. Nach einer Mitteilung vom Verein deutscher Strafsenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen befanden sich zu Anfang des Jahres 1903 folgende Strafsenbahnen in städtischer resp. kommunaler Regie:

	Betriebslänge
Barmer Strafsenbahn und Barmen-Schwelmer Strafsenbahn . . .	9,20 km
Städtische Strafsenbahn in Bielefeld	13,— "
" " " Bonn	7,40 "
" " " Breslau	8,55 "
" " " Colmar i. Els.	2,50 "
" " " Darmstadt	8,11 "
Dresdner Vorortsbahn, Dresden-Leuben	3,63 "
Städtische Strafsenbahn in Düsseldorf	41,39 "
Strafsenbahnen der Stadt Elberfeld (betrieben durch die elektrische	
Strafsenbahn Barmen-Elberfeld zu Elberfeld)	9,32 "
Städtische Vorortsbahn Frankfurt-Eschersheim, Frankfurt a. M.	5,08 "
Städtische Strafsenbahn in Köln a. Rh.	62,70 "
" " " Frankfurt a. M.	38,54 "
" " " Halberstadt	3,62 "
" " " Freiberg i. Brsg.	9,12 "
" " " M.-Gladbach	16,89 "
" " " Graudenz	3,50 "
" " " Königsberg i. Pr.	27,09 "
" " " Ludwigshafen a. Rh.	5,75 "
" " " Mannheim	22,43 "

Seitensumme: 297,82 km

¹⁾ Zeitschrift des Königlich Sächsischen Statistischen Bureaus 1900, S. 1 und 2.

²⁾ Vgl. den Abschnitt: Die Aufgaben der Gemeindepolitik für den Ausbau der Dresdner Außenbahnen.

	Betriebslänge
	Übertrag: 297,82 km
Städtische Strafsenbahn in Mülheim a. d. R.	20,13 „
„ „ „ Münster i. W.	8,80 „
„ „ „ Oberhausen	24,— „
„ „ „ Nürnberg	25,— „
„ „ „ Rheydt	11,11 „
„ „ „ Solingen (betrieben durch „Union“, E.-A.-G., Berlin)	7,06 „
„ „ „ Trier	3,44 „
Märkische Strafsenbahn in Witten a. d. R.	29,91 „
Städtische Lokalbahnen in Altona	—,— „
Städtische Strafsenbahn in Köpenick (betrieben durch Gebrüder Neuendorf in Köpenick)	2,— „
Dampfstraßenbahn in Naumburg a. S.	9,63 „
Städtische Strafsenbahn in Schleswig	4,20 „
Städtische Strafsenbahn in Landshut i. Bayern (betrieben durch Gebrüder Neuendorf in Köpenick)	—,— „
Städtische Strafsenbahn in Schweinfurt	2,20 „

Ferner:

Münchener Trambahn (größtenteils in kommunalem Besitze, jedoch von der Münchener Trambahn-Aktien-Gesellschaft zu München betrieben)	48,49 „
	Summa: 493,79 km

Neuerdings sollen auch die Karlsruher Strafsenbahnen (15 km) verstadlicht werden.

Wenn man die Gesamtlänge der Strafsenbahnen des Deutschen Reiches mit etwa rund 3000 km Betriebslänge (Preußen 2380 km und die übrigen Bundesstaaten ca. 1000 km [Sachsen 360 km]) ansetzt, wären bis jetzt insgesamt 15 Prozent in kommunalem Betriebe (Schweiz s. Nachtrag).

Am Schlusse dieser Arbeit sei noch darauf hingewiesen, daß neuerdings die Dresdner Stadtverwaltung an der Kommunalisierung der Strafsenbahnen der Residenz Dresden ein erhöhtes Interesse haben sollte, da die Möglichkeit besteht, daß der Gemeindegat durch den Fortfall der Eingangsabgabe auf Verbrauchsgegenstände eine empfindliche Lücke erhalten kann. Es wäre darum mit Freuden zu begrüßen, wenn der vermutliche Ausfall in einer neuen Einnahmequelle, die nicht aus dem Steuervermögen der Einwohnerschaft fließt, hinreichenden Ersatz fände. Möchte die hiermit abgeschlossene Abhandlung das Werk der Kommunalisierung des Strafsenbahnwesens im allgemeinen, insbesondere der Dresdner Strafsenbahnen fördern helfen!

Nachtrag.

Am 2. Juli 1903 genehmigten die Stadtverordneten folgende Strafsenbahnlinien: Dresdner Strafsenbahn: die Fortsetzung der Betriebslinie Hauptbahnhof—Fürstenstraße von der Blasewitzer- bis zur Pfotenhauerstraße; Deutsche Strafsenbahngesellschaft: Hauptbahnhof—Wiener—Lenné—Canaletto—Fürstenstraße bis zur Pfotenhauerstraße, Ostra-Allee—Neu-Gruna und die Verlängerungen der Bergkellerlinie nach Räcknitz, der Ringlinie nach Zschertnitz, sowie der Alt-Grunaer Linie nach Seidnitz und der Rennbahn. Aus den Verhandlungen geht hinlänglich hervor, daß vor allem der Bau der vorderhand noch unrentablen Verlängerungen, die sich die genannten Vororte gelegentlich der Einverleibung zusichern ließen, nur unter Preisgabe recht belangreicher, vertragsmäßig bereits festgelegter Tarifvorteile seitens der Stadtverwaltung zu erreichen war. Beinahe zwei Jahre dauerte es, ehe die privatwirtschaftlichen Erwerbsinteressen der Gesellschaften mit den gemeinwirtschaftlichen Zwecken der städtischen Verwaltung in Einklang gebracht werden konnten. Doch scheinen die äußerst langwierigen Verhandlungen der neueren Zeit, welche mit jenem alten Interessenkampfe zusammenhängen, nunmehr auch im Kollegium der Stadtverordneten zu der Überzeugung geführt zu haben, daß durch einen kommunalen Strafsenbahnbetrieb der Einwohnerschaft am besten gedient werden kann. Die Strafsenbahnpolitik der städtischen Verwaltung muß bei den hierbei abzuschließenden Verträgen erreichbare Vorteile nicht nach ihrem gegenwärtigen Werte bemessen, sondern die Wirkungen derselben für eine vorzeitige Übernahme des Strafsenbahnbetriebes im Auge behalten. Großartige Erfolge haben hierbei die Verwaltungen der schweizerischen Strafsenbahnen zu verzeichnen, wie überhaupt die Schweiz auf sozialreformatorischem Gebiete stets an erster Stelle marschiert. Obgleich ihre Strafsenbahnen durchschnittlich um fast zwei Dezennien jünger als die unsrigen sind, befinden sich (nach dem Stande vom 1. Januar 1903) doch bereits 30 Prozent der gesamten Betriebslänge im Besitze von Gemeinden und öffentlichen Korporationen. — Die Fußnote auf S. 171 ist nach den neuesten Erhebungen des Statistischen Amtes der Stadt Elberfeld dahin zu berichtigen, daß die Zahl der Gemeinden, welche die Grundsteuer vom gemeinen Wert erheben, allein in Preußen etwa schon 200 beträgt. Nach dem neuen Veranlagungsverfahren gestalten sich die Verhältnisse wesentlich zu Gunsten der Besitzer von Wohnhäusern. Die Aufbringung eines Steuerbetrages von 100 Mark verteilt sich im Vergleich zu früher wie folgt:

	Nutzungs- wert	Gemeiner Wert	also jetzt
die Besitzer von Wohngebäuden	63 Mark	36 Mark	— 27 Mark
die Besitzer von Wohn- und Geschäftsgebäuden	25 „	22 „	— 3 „
die Besitzer von Geschäftsgebäuden	9 „	17 „	+ 8 „
die Besitzer von Wohngebäuden und unbebautem Land (Villenbesitzer)	2 „	5 „	+ 3 „
die Besitzer von unbebautem Gelände	1 „	20 „	+ 19 „

Zu S. 155: Am 11. Juli wurde der letzte Teil der Außenbahn Loschwitz—Pillnitz eröffnet.