Dresdner

Verkehrs-Gesellschaft AG.

Geschäftsbericht

19. Geschäftsjahr 1948.

Vorstand:

Dipl.Ing.Prof. Alfred Bockemühl, Dresden
Dr. Wilhelm Kallmeyer, Dresden (bis 7.5.1948)
Willy Kirchhoff, Dresden
Dr. Rolf Wörsdörfer, Dresden (ab 1.6.1948)

Aufsichtsrat:

Generaldirektor Helmut Welz, Vorsitzender
Bürgermeister Dr.Walter Thürmer, stellv.Vorsitzender
Sachbearbeiter Walter Ende
Stadtkämmerer Dr.Erich Goslar
Stadtverordneter Hanns Herziger
Dr. Wilhelm Kallmeyer (ab 27.5.1948)
Polizeipräsident Max Opitz
Betriebsratsvorsitzender Bruno Thomas
Bürgermeister Otto Wagner

sämtlich in Dresden.

Bericht des Vorstandes.

Auch im Geschäftsjahre 1948 war es wegen völlig unzureichender Materialzuweisungen kaum noch möglich, die durch Kriegs- und Nachkriegsjahre arg geschwächten Betriebsmittel, wie Wagen, Schienen und Stromzuleitungsanlagen, ausreichend zu unterhalten. Wenn es uns gelingen konnte, den Verkehr aufrecht zu erhalten und insbesondere den Anforderungen des Berufsverkehrs zu entsprechen, dann nur durch sorgfältige Anspannung unserer betrieblichen Möglichkeiten an die Erfordernisse des Tages, durch organisatorische und technische Maßnahmen. Die drückendste Sorge bereitet uns nach wie vor unsere Gleisanlage. Ihre Lebensdauer beträgt nach eigener Erfahrung, gestützt durch technische Gutachten, im Durchschnitt noch 6 Jahre. Es zeigt sich, daß schon jetzt an manchen Strecken Gleise zu Bruch gehen. Unsere Gleisbaukolonnen sind mitunter kaum in der Lage, rechtzeitig Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs zu treffen, wobei die zahlreichen Aufbruchstellen den Verkehr immer empfindlich stören. Neue Schienen sind seit langem nicht mehr vorhanden. Zur Reparatur können nur alte Schienen, aus stillgelegten Strecken, dienen, und auch diese stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung. Dazu verursachen diese Arbeiten einen beträchtlichen Kostenaufwand und bilden infolgedessen einen gewichtigen Anteil unserer an sich schon zeitbedingt hohen Unterhaltungskosten. Derartige Reparaturen dürften infolge ihres behelfsmässigen Charakters und ihrer beschränkten Dauerhaftigkeit auch die Zukunft noch stark belasten. Schwierigkeiten bestehen weiterhin in der Stromversorgung durch Mangel an Fahrdraht zur Auswechselung abgefahrener Leitungen und besonders an Erdkabel. Diese liegen zum Teil bereits seit 40 Jahren und haben durch Bombenangriffe schwer gelitten. Durchschläge und Ausfälle in der Stromzuführung sind deshalb immer wieder zu befürchten. Dies gilt besonders für den durch überstarken Verkehr belasteten Streckenteil Marienbrücke.

Etwas günstiger lagen die Verhältnisse im Wagenbau. Es gelang 1948 eine größere Anzahl Personenwagen wieder fahrfähig in Betrieb zu stellen. Die Radreifenschwierigkeiten konnten durch ersatzweise Verwendung von Gußstahlbandagen und roh geschmiedeten gebogenen Ringen zeitweilig überwunden werden. Leider zeigen aber diese Reifen gegenüber den früher aus dem Westen bezogenen Walzreifen nur eine 50%ige Verwendungsdauer. An Reparaturmaterial fehlte vor allem Kupfer für Fahrschalter, Stahlrohr, Wälzlager und isolierte Kabel. Für die letzten beiden Artikel besteht dringender Bedarf.

Außerordentlich bewährt hat sich unsere Fließbandeinrichtung für die Hauptdurchsichten in Tolkewitz. Die Wagen konnten in kürzerer Zeit wieder dem Verkehr übergeben werden. Nunmehr sollen planmässig auch alle im Betrieb laufenden Wagen wieder Vollverglasung erhalten.
Es ist bereits bei 110 Wagen im letzten Vierteljahr 1948 geschehen, die Arbeit läuft weiter. Dazu werden monatlich 10 - 12 Wagen neu lackiert.
Die Anzahl der Oberleitungsomnibusse erhöhte sich von 6 auf 8 Stück, aber auch hiervon konnten infolge Reifenmangel durchschnittlich nur 4 Stück in Betrieb gehalten werden. Teilweisen Ausgleich brachte der Einsatz von 3 neuen Obusanhängern durch Ausweitung der Platzzahl eines Wagenzuges um 80%. Eine neue Obuslinie vom Körnerplatz nach Weissig ist in einer Teilstrecke nahezu fertiggestellt; sie soll im Frühjahr 1949 in Betrieb genommen werden. Der Verkehrsbeginn auf der ganzen Linie ist noch abhängig von der Materialversorgung, von Reifen und Leitungsmontage.
Die vorhandenen Kraftfahrzeuge konnten auch im verflossenen Jahre wegen Reifen- und Treibstoffknappheit nicht ausgenutzt werden. Die Lastkraftwagen dienen vorzugsweise betrieblichen Zwecken, während von den fahrfähigen Personenkraftwagen rund die Hälfte den Amtsstellen der Stadt Dresden zur Verfügung stand.
Unsere Hochbauabteilung leistete auch 1948 wieder wesentliches an Neuaufbau und Erweiterung an Betriebs- und Wohngebäuden und Werkstätten. Ihre Tätigkeit ist in den folgenden Ausführungen näher erläutert.
Besonders zu erwähnen bleibt noch die Beschaffung verschiedener,moderner Werkzeugmaschinen, die Wiedereinrichtung einer Lehrwerkstatt, die Verbesserung der Sozialfürsorge im Ferienheim Oberbärenburg, dessen Erweiterung noch geplant ist und nicht zuletzt die ärztliche Betreuung unserer Betriebsangehörigen und die Einrichtung einer vollständigen Zahnklinik.
Zu dem bereits seit 1947 im Besitz der DVG befindlichen Anteil an der Dresdner Ratssteinbruch-Betriebsgesellschaft m.b.H. Dresden wurden am 14.2.48 noch die Anteile der Firmen Drabeg,Dresden und Max Mros, Dresden, käuflich erworben. Ebenso sind alle Anteile der am 3.2.48 gegründeten Dampfziegelwerk G.m.b.H. Gröba, in die Hände der DVG übergegangen. Aus Gründen der Zweckmässigkeit erfolgte am 31.12.1948 die Verschmelzung beider Firmen mit der DVG.
Über das finanzielle Betriebsergebnis wäre zu berichten, daß trotz gesteigerter Einnahmen ein namhafter Überschuß nicht eingetreten ist, weil den erhöhten Einnahmen ein weit über das Normale hinausgehender

Mehraufwand für Unterhaltung der Gleise und Wagen gegenübersteht, welcher, wie bereits vorher erwähnt, durch ungenügende Versorgung mit einwandfreiem und neuen Ersatzmaterial verursacht wurde.
Verluste anlässlich der Währungsreform und Steuernachforderungen für vergangene Jahre konnten durch Auflösung gegenstandslos gewordener Rückstellungen aus früheren Jahren abgedeckt werden.
Zusammenfassend ist zu sagen, daß das Geschäftsjahr 1948 zwar auf allen Gebieten außerordentliche Schwierigkeiten, aber auch manche schöne Erfolge gezeitigt hat. Trotz aller Nöte ist es uns gelungen, den Verkehr nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern auch das Verkehrsnetz den jeweiligen Erfordernissen anzupassen. Es soll unsere Aufgabe sein, die bisher gemachten Erfahrungen weiter auszubauen und neue Wege zu beschreiten, um das Planziel für das Jahr 1949 voll erfüllen zu können.
Mit dem 31.12.1948 schließt das 19. und letzte Geschäftsjahr der Dresdner Verkehrsgesellschaft AG. Auf Grund der Kommunal-Wirtschaftsverordnung der Deutschen Wirtschaftskommission vom 24.11.1948 wurde unter Zusammenfassung der kommunalen Betriebe der Stadt Dresden mit Wirkung vom 1.Januar 1949 das Kommunalwirtschaftsunternehmen der Stadt Dresden errichtet, in das die Dresdner Verkehrsgesellschaft AG (DVG) einbezogen worden ist und innerhalb des Unternehmens den Betriebsteil "Verkehrsbetriebe" bildet. Die bisherige privatrechtliche Wirtschaftsform der Aktiengesellschaft findet damit ihre Erledigung.

Betriebsleistungen:

Im Personenverkehr wurden geleistet:

27.570.835 Wagenkilometer = je Tag 75.330 Wagenkilometer=
9,3% mehr als 1947.

Befördert wurden 312.254.654 Personen = je Tag 853.155 Personen
9,2% mehr als 1947.

Die Betriebseinnahme betrug DM 43.312.107.-- = je Tag DM 118.339.09=
6,7% mehr als 1947.

An diesen Leistungen ist die Obuslinie C (Loschwitz-Südvorstadt) wie folgt beteiligt:

394.149 Wagenkilometer= je Tag 1.077 Wagenkilometer
4.456.676 beförderte Personen = je Tag 12.177 Personen.
613.391.--DM Betriebseinnahme = je Tag 1.675.93 DM.

Im Güterverkehr wurden	geleistet:	befördert:
mit Schienenfahrzeugen	869.860 Wagen-Km	89.867 to
mit Kraftfahrzeugen	652.316 Wagen-Km	34.279 to
im Schleppverkehr	638.333 Wagen-Km	26.696 to
zusammen:	2.160.509 Wagen-Km	150.842 to
	7,5% mehr als 1947	2,6% mehr als 1947

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen DM 569.624.--
34% weniger als 1947.

Das Absinken der Einnahme wurde durch vermehrte Inanspruchnahme der Fahrzeuge für eigene Belange verursacht.

Belegschaft und soziale Einrichtungen:

Der Personalbestand betrug

am 31.12.1947	=	4.754 Personen
am 31.12.1948	=	5.230 Personen

bei 1.521 Zugängen und 1.045 Abgängen im Jahre 1948. Der Krankenstand betrug im Berichtsjahre im Durchschnitt 8,3% und zwar 7,9% bei den Männern und 9% bei den Frauen.

An Unterstützungen, Prämien, Gratifikationen und soziale Zuwendungen wurden gewährt:

Dienstaltersprämien an

33 ~~41~~ Belegschaftsmitglieder nach 40jähriger Dienstzeit
und 15 ~~14~~ Belegschaftsmitglieder nach 25jähriger Dienstzeit
8.100.- DM ~~9.600.--~~

Leistungsprämien f.1.-~~3~~ 4.Quartal 1948 238,500,- DM ~~202.500.--~~

Heilbeihilfen f.1.-~~3~~ 4.Quartal 1948 DM 168.750.--

Weihnachtsgratifikation je Belegschaftsmitgl. 40.-- DM 209.~~8~~60.--

Einmalige Unterstützungen für in Not geratene Betriebsangehörige 32.425.- DM ~~26,276.--~~

Soziale Leistungen an Jugendfonds, Sportfonds, Arno Lade-Spende für Richterlehrgang u.Stipendien für Arbeiterstudenten 2.414,- 1.314,- 6.875,- + 650.- 14.925.- DM ~~14.665.--~~

Prämien für 5 Aktivisten und für Verbesserungsvorschläge 2.514,- + 1.238,- + 3.450,- 7.185.- DM ~~3.735.--~~

Sonderurlaub für 111 Betriebsangehörige nach Oberbärenburg DM 13.105.~~77~~

Zuschuss zu Werksküchen u.Beköstigung nach Befehl 234 145.360.- DM ~~132.091.--~~

Der Aufwand an Löhnen betrug im Jahre 1948 DM 12.~~503.759.62~~ 319.954.~~44~~
einschl. ~~213.464.26~~ DM Krankengeldzuschuß 213.445.~~42~~
~~und~~ " ~~579.844.27~~ DM Kinderbeihilfen 579.804.~~27~~
" 1.004.46 Z.-B. " Akkordlöhnen

(in 12.503.759.62 sind incl. 18.636 Weihnachtsgeld enthalten
der ohne Barabschlusbuch kg.eg)

Der Gehaltsaufwand wird für 1948 mit DM ~~2.239.322.04~~ 2.236.522.04
ausgewiesen.
Die Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung
belaufen sich auf DM 1.714.~~266.08~~ 416.25.
~~An Urlaubsgeldern wurden im Jahre 1948 DM 1.004.249.85~~
~~gezahlt.~~

Betrieb und Verkehr.

Tarifänderungen haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden. Wie im Vorjahre, verteilen sich auch diesmal wieder die Fahrgäste annähernd zur Hälfte auf Lochkarten- und Monatskartenbenützer. Bemerkenswert ist die seit der Währungsreform einsetzende Abwanderung der Fahrgäste von der 4 Fahrten- auf die 11 Fahrten-Karte.
Die Fahrgäste verteilen sich auf die verschiedenen Fahrtausweise wie folgt:

Lochkarten	1948	zu	50,6%
"	1947	zu	51%
Zeitkarten	1948	zu	46,8%
"	1947	zu	46,7%.

Die restlichen 2,6% (1947 2,7%) verteilen sich auf bestellte Sonderwagen, Polizeipauschale usw.
Im Jahre 1948 wurden wie im Jahre 1947 je Wagen-Km 11,33 Personen befördert. Die Einnahme je Fahrgast betrug

1948	=	13,87 Pfg.
1947	=	14,09 Pfg.

Der Rückgang der Einnahme je Fahrgast ist auf größere Benutzung des Vergünstigungstarifes zurückzuführen. Hieran sind besonders die Schwerbeschädigten beteiligt, deren Anteil eine 50%ige Steigerung gegenüber 1947 aufweist.

Wagenmaterial:

Die Verbesserung des Wagenparkes hat 1948 weitere Fortschritte gemacht. Besonders durch teilweise Überwindung der Radreifenschwierigkeiten konnten zahlreiche abgestellte Wagen wieder in Betrieb genommen werden. Wesentliche Erfolge wurden durch Einrichtung des Fließbandes erzielt.
An Schienenfahrzeugen waren Ende 1948 vorhanden:

	357	Personen-Triebwagen
	398	Personen-Beiwagen
	55	Güter-u.Geräte-Triebwagen
	136	Güter-u.Geräte-Beiwagen
zusammen:	946	Wagen, hierzu
	8	Oberleitungs-Omnibusse und
	3	Beiwagen.

Davon waren durchschnittlich betriebsfähig und eingesetzt:

~~363 Personenwagen~~ { 153 Triebwagen, 210 Beiwagen
162 Güter-u.Gerätewagen
4 Oberleitungsomnibusse und
3 Obus-Beiwagen (seit Oktober 1948).

Die restlichen Wagen mussten als reparaturbedürftig abgestellt bleiben. Für Obusse fehlte die Bereifung.

Der Kraftverkehr zeigte am 31.12.1948 folgenden Bestand:

19 Kraftomnibusse
62 Personenkraftwagen
44 Lastkraftwagen
17 Zugmaschinen
14 Spezialkraftwagen
7 Krafträder
9 einachsige Anhänger
54 zweiachsige Anhänger
15 dreiachsige Anhänger
6 Schleppachser
12 Elektrokarren.

Von den Lastkraftwagen ist jedoch nur die Hälfte betriebsfähig und auch hiervon konnten infolge Reifenmangels nur 40% eingesetzt werden.

Bahnanlagen:

Bestand der Gleisanlagen	356.326,6 m
Zugang 1948	4.863,o m
	361.189,6 m
Abgang 1948	15.345.1 m
	345.844.5 m
dazu Gütergleisanschlüsse	2.000,5 m
Bestand am 31.12.1948	347.845,o m

Die Gleislänge verringerte sich auch im Jahre 1948 durch Ausbau von Schienen aus stillgelegten Strecken. Nur durch das hierbei gewonnene und zum Teil brauchbare Material konnte die Gleisanlage noch betriebsfähig gehalten werden. Darüber hinaus war es trotz bedeutender Schwierigkeiten möglich, folgende Verbesserungen durchzuführen:

Güntzplatz - doppelgleisige Abzweigung mit Bogenbegradigung
Abzweig Reick - Einbau von 2 Gleiswechseln
Rennplatzstr. - Bau der Spitzkehre
Hellerau - Bogenbegradigung
Coswig - S-Kurve verflacht
Schlömilchstr.- Bau eines Gütergleises f.d.Wagenabteilung
Käthe Kollwitz-Ufer - Verlängerung des Schuttgleises
Steinbruch Gombsen - Bau eines Ladegleises
Niedersedlitz- Rampenbau zur Steinmaterialbeförderung
Park-Lennestr.Bau eines Gleisdreiecks (1.Bauabschnitt)
Tögelstr. - Umfahrungsbau
Am Lerchenberg - Bogenbegradigung

Alaunplatz - Rampenanschlußgleis zur Sandgewinnung
Königsbrücker Str. - Baugleis für Abbruchsarbeiten
Stetzsch - Bau der Entladebrücke
Bischofsweg - Einbau eines Gleiswechsels
Rothenburger Str. - Einbau einer Weiche
Radebeul - West - Beendigung des Gleisschleifenbaues

Großreparaturen:

Ostra Allee - Sophienstr. - Tharandter Landstr.
Bautzner Str. - Großenhainer Str. -Bodenbacher Str.
Schandauer Str. - u.Reicker Str. (2 Bauabschnitte des doppelgleisigen Ausbaues).

An der Fahrdrahtanlage wurden umfangreiche Revisionen durchgeführt, 15,601 km Fahrdraht ausgewechselt und im Zusammenhang mit Neubau und Umbau von Gleisanlagen 3,825 km Fahrdraht neu verlegt.
Neben laufenden Unterhaltungsarbeiten wurden insbesondere Kabel und elektrische Weichen ausgebaut und neu verlegt.
Für den Neubau der Obusstrecke Körnerplatz - Bühlau wurden die Masten gestellt und 6,8 km Fahrdraht angebracht. Die Obusstrecke wurde von Junghannsstr. nach der Schlüterstr. verlegt.

Betriebsgebäude:

Neuaufbau und Erweiterung der Betriebsgebäude und Werkstätten wurden im Baujahr 1948 ~~fest~~fortgesetzt. Wie im Vorjahre waren auch diesmal wieder große Schwierigkeiten infolge Baustoffknappheit zu überwinden. Dies war zum Teil nur durch Verwendung von Austauschstoffen und der Zeit entsprechende Konstruktionen erreichbar. Durch Bereitstellung eines größeren Kontingents von Zement konnten die Stahlbetonarbeiten im Betriebshof Waltherstrasse, Hallen C und D nunmehr beendet werden.
An Hochbauarbeiten wurden insbesondere geleistet:

Bau einer Holztrockenanlage in der Werkstatt Trachenberge,
Erweiterung des Raumes für das Sägegatter Werkstatt Trachenberge,
Aufstellung einer Bürobaracke im Betriebshof Tolkewitz,
Anbau einer Elektroschweißerei an die Werkstatt Reick,
Neubau einer Massivbaracke für Lager und Betriebsfürsorgeräume Betriebshof Tolkewitz,
Einbau einer Werksküche in Wachwitz,
Erweiterung des Erholungsheimes in Oberbärenburg,
Wiederaufbauarbeiten am Betriebshof Waltherstrasse,
Wiederaufbauarbeiten am Betriebshof Tolkewitz,
Wiederaufbau der Werkswohngebäude Waltherstr. 11b - 11d,

Bau einer Auto-Garage mit Oelheizung im Erholungsheim Oberbärenburg,

Wiederaufbau der Wohlfahrtsräume in der Kraftomnibus-Halle Naußlitz

Errichtung einer Oberleitungswerkstatt im Betriebshof Pfotenhauerstrasse,

Verschiedene Abbruchgrundstücke wurden zur Materialgewinnung ausgewertet.

Beim Schreiben
weitere Seite für
Bemerkungen
frei.

B i l a n z.

Anlagevermögen:

Die Zugänge auf den einzelnen Anlagekonten betragen insgesamt DM 5.709.040,94

denen Abgänge in Höhe von DM 848.153,31

und Abschreibungen im ~~Gewinn~~ Jahre be-

trage von DM 1510.740.45 DM 2.358.893.76

gegenüberstehen, sodaß sich die Bestände der Anlagekonten gegenüber dem Vorjahre um insgesamt DM 3.350.147,18

erhöht haben.

Die Zugänge sind entstanden durch Wiederherstellungs- und Erneuerungsarbeiten an Betriebs- und Wohngebäuden, an Gleisanlagen, durch Beschaffung neuer Maschinen, sowie infolge Ausweitung der Obusanlage.

Die Abgänge enthalten zum großen Teil Überträge der am 31.12.1947 noch nicht vollendeten Bauten auf Anlagen des Jahres 1948 und die infolge Verschmelzung mit der S.V.G. gegenstandslos gewordenen Beteiligungen ~~am~~ an Ratssteinbruch und ~~dem~~ an Dachziegelwerk Gröba.

Für Konzessionen, Patente, Lizenzen, immaterielle Wirtschaftsgüter werden DM 58.007.--- ausgewiesen. Sie enthalten das bis 30.4.63 laufende Steinbruchsnutzungsrecht und einen Merkposten für den bis auf DM 1.-- abgeschriebenen Firmenwert des im September 1947 käuflich erworbenen Grünstein - Schotterwerkes Nentmannsdorf.

Beteiligungen in Höhe von DM 63.001.-- bestehen bei folgenden Unternehmen:

Deutsche Rentenbank Berlin, -Gegenposten siehe Grundschuld-	DM	100.--
Dresdner Kraftdroschken-u.Mietwagen- Genossenschaft m.b.H., Dresden	DM	500.--
Einkaufs-Vereinigung-Kraftfahrzeughandwerk, Dresden,-Beteiligung der übernommenen Firma Metzner-	DM	100.--
Deutsche Kraftwagen-u.Speditions GmbH,Berlin, -Beteiligung der übernommenen Firma Union- -wertberichtigt mit DM 24.999.-- -	DM	25.000.--
Kraftverkehr Sammelladungs G.m.b.H.,Berlin -Beteiligung der übernommenen Firma Union- -wertberichtigt mit DM 299.-- -	DM	300.--
Adeka,Nürnberg,Genossenschaftsanteil der übernommenen Firma Union	DM	1.--
Einkaufsgenossenschaft sächs.Nahverkehrsbetriebe m.b.H., Dresden	DM	37.000.--
	DM	63.001.--

b.w.

Umlaufvermögen:

Stoffvorräte erhöhten sich im Jahre 1948 auf		DM 6.443.780.56
Darlehen:		
Ratsdruckerei G.m.b.H. Dresden erhielt 1948 DM 350.000.--weiteres Darlehen. Das Gesamtdarlehen beträgt nunmehr	DM	1.000.000.--
Weitere Darlehen wurden gewährt an:		
Braunkohlenwerk Puschwitz	DM	400.000.--
Sächs.Hotel-u.Gaststätten GmbH., Dresden	DM	75.000.--
Verschiedene	DM	36.036.35
	DM	1.511.036.35
Anzahlungen wurden an verschiedene Lieferfirmen,insbesondere für Oberleitungsomnibusse und Oberleitungsmaterial, sowie an Bauunternehmer für am 31.12.48 noch nicht abgerechnete Teilleistungen gegeben.	DM	464.802.79.
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind gegenüber 1947 um rund DM 220.000.-- auf zurückgegangen.	DM	328.608.23
Sonstige Forderungen in Höhe von enthalten neben noch nicht verrechneten Zahlungen auf Körperschafts-und Gewerbesteuer insbesondere Lohn-und Gehaltsvorschüsse, sowie eine Forderung an die Konsumgenossenschaft für Wiederaufbau Fabrikstrasse und einen Vorschuß im Zuge der Gründung des KWU.		DM 10.067.834.80
Kassenbestand und Postscheck-Guthaben zeigen sich gegenüber 1947 um rund DM 340.000.-- verringert und belaufen sich am 31.12.1948 auf		DM 1.273.927.55.

Bankguthaben ermässigten sich um DM 4,210.000.--.
Sie betrugen am 31.12.1948 DM 8.031.772.21.
In dieser Summe sind enthalten:

Verfügbare Bankguthaben	DM 690.534,43	
Gesperrte Bankguthaben (60%)	DM 7341.237.78	DM 8.031.772.21.

b.w.

Posten der aktiven Rechnungsabgrenzung	DM 445.384.15

Der Bewertungsposten zur Zinsverpflichtung zur Anleiheablösungsschuld hat sich 1948 infolge fällig gewordener Tilgungsraten auf DM 420.722.37 ermässigt. Die übrigen Posten setzen sich zusammen aus Übergangsbeträgen für Mieten, Kraftfahrzeugsteuer, Versicherungsbeiträgen und sonstigen Vorauszahlungen.

Der Wertausgleichsposten ermässigte sich durch einige Überträge auf laufende Rechnung auf	DM 37.651.919.61

Grundkapital befindet sich voll im Besitze der Stadt Dresden. Die Aktien lauten auf den Namen. Ihre Übertragung ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden	DM 18.000.000.--
Rücklagen. Die gesetzliche Rücklage blieb gegenüber dem Vorjahre mit unverändert.	DM 1.800.000.--

Die freien Rücklagen enthalten:

Rücklage für die Erhaltung der Bahnanlage bei einer Zuführung von DM 3.027.300.--	DM 12.639.200.--
Rücklage für belassene Gewinnabführung 1941/2	DM 813.915.--
Rücklage für Ersatzbeschaffung	DM 67.869.98
Rücklage für Werkwohnungsbau	DM 500.000.--
Erneuerungsrücklage	DM 2.500.000.--
Rücklage aus der Übernahme der enteigneten Betriebe Metzner	DM 275.026.25
Union	DM 813.910.81
	DM 17.609.922.04

b.w.

Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Ruhelohnrückstellung	DM 10.605.251.19
Selbstversicherungs-Rückstellung	DM 158.347.65
Rückstellung für Verpflichtung aus der Übernahme des Vermögens der ehem. kameradschaftlichen Vereinigung Dresdener Straßenbahner	DM 83.407.14
Steuerrückstellungen	DM 7.100.000.--
Sonstige Rückstellungen wie Ruhelöhne, Ruhegehälter, Zinsen, Prüfungskosten, Mieten usw.	DM 3.820.711.28
	DM 21.767.717.26

Wertberichtigungen erhöhten sich durch Zuführung zweifelhafter Posten auf DM 10.151.373.74 und betragen auf

Umlaufsvermögen	DM 1.478.691.88
Wertausgleichsposten	DM 8.672.681.86
	DM 10.151.373.74

Verbindlichkeiten:

Die Anleiheverbindlichkeiten verminderten sich infolge Übertrages der fällig gewesenen Tilgungsraten auf Sonstige Verbindlichkeiten auf DM 6.373.176.--.

Hypothekenlasten bestehen für

Grundstück Hepkestr. mit	DM 30.000.--
Grundstück Nentmannsdorf mit	DM 50.000.--
	DM 80.000.--

Verbindlichkeiten auf Grund von Lieferungen und Leistungen erscheinen mit DM 1.541.461.61.

Sonstige Verbindlichkeiten im Betrage von DM 5.545.622.97.

betreffen insbesondere fällig gewesene Zinsen und Tilgungsraten auf Anleihen, ferner am 31.12.48 noch nicht abgehobene Löhne und Gehälter, sowie im Dezember noch nicht abgeführte Sozialversicherungsbeiträge.

Posten der passiven Rechnungsabgrenzung DM 1.739.417.90.

Dieser Posten enthält im Dezember 1948 eingegangene Betriebseinnahmen welche den Monat Januar 1949 betreffen, ferner Lohnreste auf den Monat Dezember 1948, welche erst im Januar 1949 ausgezahlt worden sind, sowie verschiedene kleinere Reste für Umsatz-und Beförderungssteuer, Mieten usw.

Gewinn - und Verlustrechnung.

Die Aufwendungen gem. § 128 Abs.2 Ziffer 7 des Aktiengesetzes betragen für Vorstandsmitglieder		DM 37.539.90.
Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben beträgt im Berichtsjahr (im Vorjahre RM 3,332.198.45)		DM 2.269.199.03
Nach Vornahme von Abschreibungen	DM 1.636.447.38	
und Wertberichtigungen von	" 538.225.15	DM 2.174.672.53
verbleibt ein Reingewinn von		DM 94.526.50

Dresdner Verkehrs-Gesellschaft AG.

Dresden, den

Der Vorstand.