

Geschäfts-Bericht

der

Deutschen Strassenbahngesellschaft

in Dresden

für

das zweite Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. December 1891.

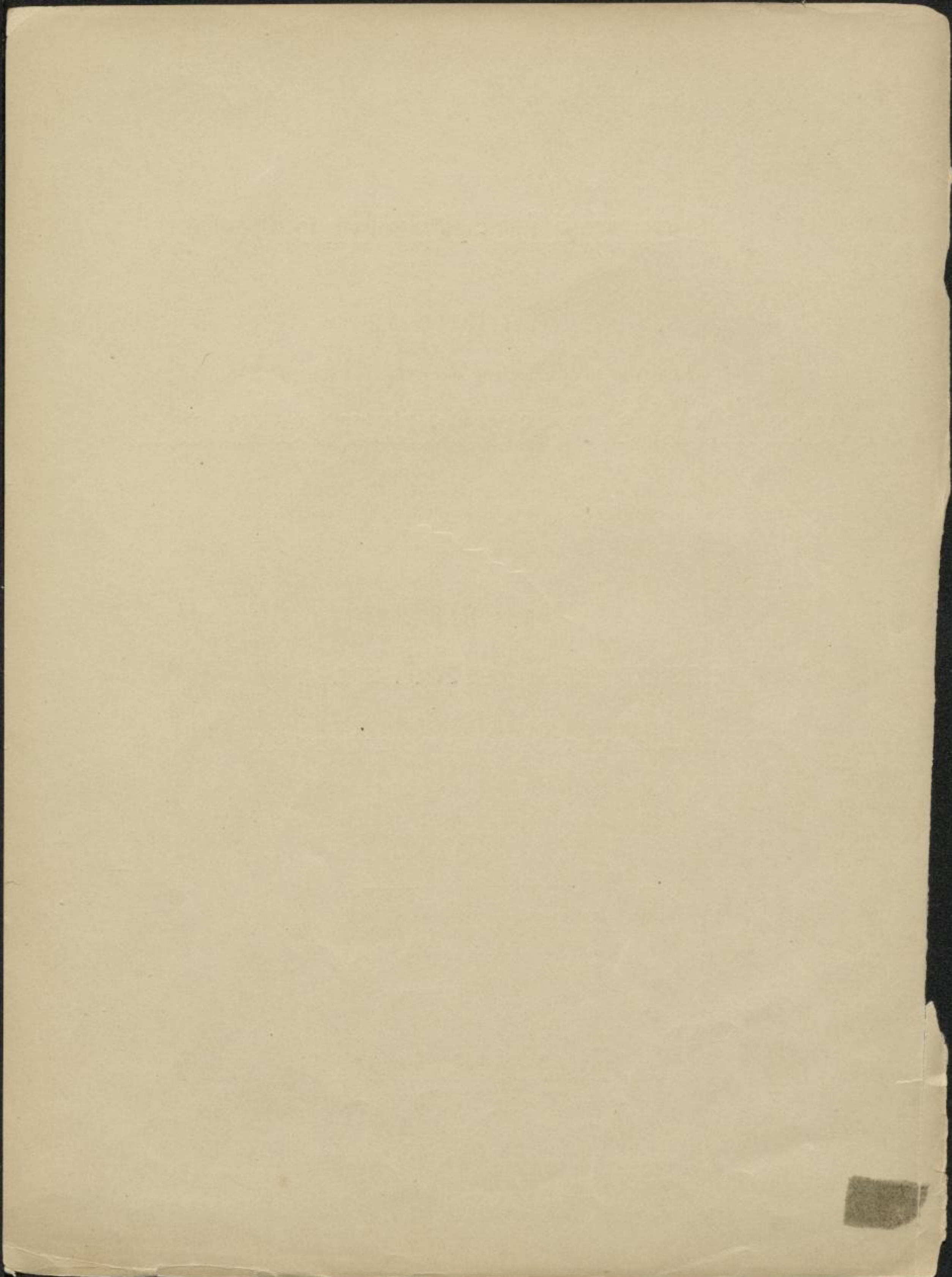


DRESDEN.

Druck der Albanus'schen Buchdruckerei.

Am See 4.

Archiv



Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Einladung

zur

zweiten ordentlichen Generalversammlung.

In Gemässheit des § 21 der Statuten werden die Actionäre zur zweiten ordentlichen Generalversammlung, welche

Sonnabend, den 9. April 1892. Vorm. 11 Uhr
im kleinen Börsensaal der „Dresdner Börse“, Waisenhausstrasse 11, I.
stattfinden wird, eingeladen.

Tages-Ordnung:

1. Vorlegung des Geschäftsberichts auf die Zeit vom 1. Januar 1891 bis 31. Dezember 1891, der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung.
2. Beschlussfassung über Genehmigung der unter 1. gedachten Vorlagen und Entlastung des Vorstandes und Aufsichtsrathes.
3. Wahl zweier Aufsichtsrathsmitglieder an Stelle der ausscheidenden aber sofort wieder wählbaren Herren Kommerzienrath Ernst Grumbt und Rechtsanwalt Georg Schubert.

Zur Theilnahme ist Jeder berechtigt, der dem die Präsenzliste führenden Notar vor Beginn der Verhandlung eine oder mehrere Actien vorweist.

Depositenscheine über bei der Gesellschaft, bei einer Gerichtsbehörde, bei der Dresdner Bank in Dresden oder bei der Bankfirma Günther & Rudolph in Dresden hinterlegte Actien berechtigen Denjenigen, auf dessen Namen sie ausgestellt sind, ebenfalls zur Theilnahme an der Generalversammlung.

Jede Actie gewährt eine Stimme.

Der Geschäftsbericht kann vom 2. April d. J. ab bei der Gesellschaft, der Dresdner Bank in Dresden und der Bankfirma Günther & Rudolph in Dresden entnommen werden.

DRESDEN, den 11. März 1892.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Der Aufsichtsrath:

Georg Schubert, Vorsitzender.

Aufsichtsrath
der
Deutschen Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Herr Rechtsanwalt *Georg Schubert* in *Dresden*,

Vorsitzender,

- „ K. ital. Consul *Gg. Arnstädt* in *Dresden*, Director der Dresdner Bank,
stellvertretender Vorsitzender,
 - „ *Robert Bierling*, Rentner in *Dresden*,
 - „ Kaufmann *Robert Eisenreich* in *Dresden*, Firma Salzburg & Eisenreich,
 - „ Kgl. Kommerzienrath *Ernst Grumbt* in *Dresden*,
 - „ *Henri Palmié*, Bankier in *Dresden*, Firma Günther & Rudolph,
 - „ Commissionsrath *Reichardt* in *Dresden*,
 - „ Ingenieur *Oskar Schwab* in *Dresden*.
-

Bericht des Vorstandes

für das Jahr 1891.

Während das erste Geschäftsjahr lediglich der Vorbereitung und dem Bau der der Gesellschaft concessionirten Linien gewidmet gewesen ist, können wir in diesem Jahre ausser über die Fortsetzung dieser Arbeiten zum ersten Male über ein volles Betriebsjahr berichten.

Die Erfolge, welche das Unternehmen in diesem Jahre erzielt hat, müssen als befriedigende bezeichnet werden.

Die Zahl der auf dem Bahngebiete der Gesellschaft beförderten Personen ist von 1 469 990 im Jahre 1890 auf 4 447 807, mithin um 2 977 817 Personen = $202\frac{1}{2}\%$ gestiegen und in gleichem Verhältnisse ist auch die Einnahme aus diesem Verkehr von 154 237 M. 20 Pf. im Jahre 1890 auf 485 295 M. 25 Pf., sonach um 331 058 M. = $214\frac{1}{2}\%$ gewachsen.

Zu dieser Hebung des Verkehrs und der Einnahmen hat, neben dem natur- und erfahrungsgemässen Wachsen der Einnahmen aller gut eingerichteten Verkehrsanstalten, hauptsächlich der weitere Ausbau des Bahnnetzes beigetragen.

Während am Schlusse des letzten Jahres 26 000 m Gleis gelegt waren, umfasst am Schlusse des Betriebsjahres das Bahnnetz rund 40 630 m Gleis. Die Pferde haben sich von 208 auf 292 (einschl. 16 Arbeitspferde), die Wagen von 48 auf 63 vermehrt.

An neuen Strecken sind dem Betriebe die Verlängerung von der Fürstenstrasse durch Striesen bis nach Blasewitz, die Verbindungslinie vom Böhmischem Bahnhof nach der Bergstrasse und in der Maximilians-Allee von der Börse bis zum Pirnaischen Platz, sowie die neuen Linien: Neustädter Bahnhöfe - Wilder Mann und Neustädter Bahnhöfe - St. Pauli-Friedhof hinzugetreten.

Sämmtliche Strecken haben auf das Betriebsergebniss des Betriebsjahres einen wesentlichen Einfluss ausgeübt, vor allen aber die Verlängerung nach Blasewitz. Auch die

Linie nach dem „Wilden Mann“ lieferte sehr befriedigende Ergebnisse, der Verkehr auf derselben erreichte in den Herbstmonaten eine ungeahnte Höhe.

In Bezug auf Verkehrserleichterungen durch Tarifverbilligung, — grosse 10 Pfennig-Theilstrecken, billige Zeitkarten, Familienzeitkarten, Umsteigekarten zu 15, 20 und 25 Pf., Schülerzeitkarten, — dürfte unsere Gesellschaft wohl allen Anforderungen, die man billiger Weise an ein derartiges Verkehrsinstitut stellen kann, in vollem Masse entsprochen haben.

Das Gesamtbetriebsergebniss stellt sich

in Einnahme auf 504 520 M. 61 Pf.

in Ausgabe .. 422 389 .. 41 ..

mithin 82 131 M. 20 Pf. Ueberschuss,

und zwar vertheilt sich der Ueberschuss derart, dass auf das erste halbe Jahr, welches noch zur Bauperiode gehört, und während welcher Zeit die neuen Strecken noch nicht ausgebaut waren,

20 281 M. 92 Pf. entfallen, auf die Zeit vom 1. Juli aber bis zum

Jahresschluss ein Ueberschuss von

61 849 M. 28 Pf. sich ergibt.

Dieses Ergebniss ist ein neuer Beweis dafür, dass die Generalunkosten des Unternehmens mit der Eröffnung neuer Linien sich entsprechend vermindern, die Frequenz der einzelnen Linien aber steigt, je grösser das Netz zusammenhängender Linien durch Hinzutritt neuer wird.

Die Ausgaben werden in dem Berichtsjahre zum Theil mit durch die hohen Futterpreise beeinflusst, trotzdem das Unternehmen mit den günstigsten Abschlüssen in dasselbe eintrat.

Zur Ausführung des im vorigen Jahre in Aussicht gestellten Projectes: Melanchthonstrasse—Forststrasse ist es in dem Berichtsjahre nicht gekommen, weil das Königliche Finanzministerium sich bis jetzt geweigert hat, die Verlängerung der Melanchthonstrasse bis zur Löwenstrasse zu gestatten. Ebenso wurde die Genehmigung zur Anlegung einer Kraftstation für den geplanten electrischen Betrieb für die Linie Schlossplatz—Blasewitz so verzögert, dass der Bau nicht mehr in Angriff genommen werden konnte. Betreffs der Linie nach der Forststrasse, ist jedoch nunmehr begründete Hoffnung vorhanden, dass dieselbe, allerdings in anderer Planung, in Kürze genehmigt wird. Der Genehmigung wird, sobald das Wetter es erlaubt, der Bau folgen. Die electrische Bahn Schlossplatz—Blasewitz wird, nachdem die Ausführung der Anlage der Firma Siemens & Halske übertragen worden ist, voraussichtlich im Spätsommer in Betrieb genommen werden können.

Die Thätigkeit auf dem Gebiet des Hochbaues war in dem Berichtsjahr nicht minder gross. Ausser verschiedenen kleineren Bauten im Bahnhof II (Ostraallee) wurde am Ende der Friedrichstrasse auf fiscalischem Areal eine Wagenhalle für 30 Wagen und auf dem

eigenen Grundstücke in Pieschen an der Trachenberger Strasse ein neuer Bahnhof für 190 Pferde und 32 Wagen erbaut.

Dem Grundeigenthum der Gesellschaft sind im Berichtsjahre 2 neu erworbene Grundstücke hinzugetreten.

Das Project einer zu erbauenden electricen Bahn nach Blasewitz konnte nur zur Ausführung gebracht werden, wenn es uns gelang, ein geeignetes Grundstück zur Anlage der Kraftstation in der Mitte der Linie zu erwerben. Als solches wurde ein 6000 □ m grosses Areal an der Pfothenerstrasse hinter dem Friedhof ausersehen, welches für 75 000 M. erkaufte wurde; dasselbe genügt zur Kraftstation und erübrigt noch mindestens 3 Baustellen geschlossener und 3 offener Bauweise.

Der Erwerb des zweiten Grundstückes machte sich nöthig, um für den Betrieb der neuen Linien in der Neustadt einen Bahnhof zu beschaffen. Es gelang uns, noch rechtzeitig ein 15 000 □ m grosses Areal in Pieschen für den Preis von 47 000 M. zu erwerben, welches, nach Anlegung einer breiten gepflasterten Strasse, die Erbauung eines geräumigen Bahnhofes mit 6700 □ m Fläche und ausserdem die Bildung von 8 Bauplätzen ermöglichte.

Das Grundeigenthum der Gesellschaft umfasste Ende 1891 einschliesslich eines grossen Banterrains an der Fürstenstrasse zusammen 48 380 □ m, wovon ca. 29 000 □ m mit gutem Nutzen verkäuflich sind.

Das gesammte Personal der Gesellschaft bestand Ende 1891 aus 284 Personen gegen 189 im Jahre 1890.

Die diesem Geschäftsbericht beiliegenden Bilanzen nebst Gewinn- und Verlustrechnung für je $\frac{1}{2}$ Jahr sind nach Vorschrift der gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen aufgestellt, von einem Revisor geprüft und in ihren Ergebnissen mit den Büchern der Gesellschaft übereinstimmend befunden worden.

Diesem allgemeinen Theile des Geschäftsberichtes schliessen sich nachstehend die Einzelberichte an.

I. Bau-Bericht.

A. Bahnbauten.

Sobald die Witterung es erlaubte, wurden die Gleislegungsarbeiten wieder aufgenommen und zwar galt es, die noch fehlenden Strecken des ersten Bauabschnittes rechtzeitig und gemäss den Concessions-Bedingungen fertig zu stellen. Es waren dies die Tracte: Böhmischer Bahnhof—Bergstrasse, die Uebergänge an der Gewandhausstrasse und dem Pirnaischen Platz und die Strecke vom Schlesischen Bahnhof bis zur Kanonenstrasse.

Am 23. März wurde der Bau am Böhmischem Bahnhof angefangen und in rascher Folge beendet, sodass bereits am 23. April die IV. Linie: Böhmischer Bahnhof - Neustädter Bahnhöfe eröffnet werden konnte. Der Bau der Strecke Neustädter Bahnhöfe—Kanonenstrasse wurde am 10. Juni vollendet und der Betrieb bis Kanonenstrasse am 14. Juni eröffnet.

71891

Damit war die von der Stadt bei Ertheilung der Concession uns bis zum 19. Juli 1891 vorgeschriebene Bauleistung fertig gestellt, demnach reichlich 4 Wochen früher.

Während hier gebaut wurde, wurde die Legung der Gleise in Striesen erstrebt und genehmigt und bereits Ende Juni waren die Gleise von der Grenze an der Dürerstrasse durch Striesen hindurch bis zum Platz I fertiggestellt. Der Betrieb darauf konnte jedoch erst am 1. August eröffnet werden, da der Strassenbau des Tractes der Fürstenstrasse zwischen Holbein- und Dürerstrasse derartig verzögert wurde, dass wir schliesslich zu einem Nothbau greifen mussten.

Zu Anfang des Berichtsjahres tauchte der Gedanke auf, die bis zur Kanonenstrasse zu bauende Strecke auf der fiscalischen Strasse bis zum „Wilden Mann“ zu verlängern. Mit der Fertigstellung der ersteren Strecke gewann das Project feste Gestalt, der Bau wurde (nach Zahlung eines einmaligen Beitrages von 15 000 Mk. seitens der Anlieger) am 29. Juni in Angriff genommen und bereits am letzten Juli, also innerhalb 4 Wochen, fertiggestellt, sodass diese Linie am 25. August eröffnet werden konnte (Länge 2 Klm.).

Die Verlängerung der Linie I von Striesen bis Blasewitz wurde ebensoschnell zur Ausführung gebracht, sodass am 4. October der erste Wagen nach Blasewitz fuhr.

Am 11. October wurde die Linie nach dem St. Pauli-Friedhof über die neuerbaute Trachenbergerstrasse in Pieschen eröffnet.

Ausser diesen zusammenhängenden Bauten wurden nebenher noch 386 m Gleis in der Ammonstrasse, 560 m in der Hechtstrasse, 919 m in der Johann-Georgen-Allee und 720 m in der Emser-Allee in Blasewitz verlegt, die provisorische Strecke Dürerstrasse—Holbeinstrasse hergestellt, die Gleise auf dem Theaterplatz bis zum Theater und in der Friedrichstrasse bis zur neuen Halle verlängert, eine Haltestelle in der Antonstrasse angelegt und in den Wagenhallen an der Friedrichstrasse und im Bahnhof III in Pieschen je 200 m Gleis verlegt. Im Ganzen sind im Berichtsjahre 14 630,75 m Gleis verlegt worden.

Unser ganzes Bahnnetz umfasste Ende 1891 einschliesslich der zur Hälfte von uns bezahlten 2099,64 Gleismeter der englischen Gesellschaft 40 634,14 Gleismeter = 23401,92 Streckenlänge, davon sind 36 608,70 Gleismeter = 21 598,15 Streckenmeter im Betrieb, während 3 425,44 Gleismeter = 1 803,77 Streckenmeter in Erfüllung eingegangener Verpflichtungen in der Concessionsurkunde der Verwerthung harren und als vorschussweise gebaut geführt werden. Es sind dies

in der Ammonstrasse	386,60
„ „ Johann-Georgen-Allee	919,94
„ „ Hechtstrasse	559,10
„ „ Emser-Allee	720,60
„ „ Kaulbachstrasse	839,20
	<hr/>
	Sa. 3 425,44 m.

Im Ganzen wurden 1 238 521 kg Eisen = 24 770 Centner in die Erde gelegt.

B. Hochbauten.

Bereits am Ende des vorigen Jahres war die zum Bahnhof II in der Ostra-Allee gehörige Wagenhalle voll besetzt, es musste daher darauf Bedacht genommen werden, weitere Wagen an der Linie in geeigneter Weise billig unterzubringen. Es gelang, mit Genehmigung der zuständigen Behörden eine Wagenhalle für 30 Wagen am Ende der Friedrichstrasse auf erpachtetem fiscalischem Areal zu errichten. Die Halle wurde bereits im April in Benutzung genommen; dieselbe kostete 5576 M. Die eingetretene rasche Vermehrung der Linien bedingte aber auch die Anschaffung einer grösseren Anzahl von Pferden, für welche Stallung nicht vorhanden war. Es wurde daher am 4. Februar in der Neustädter Kaserne und am 3. Mai im Ostra-Vorwerk Stallung für je 32 Pferde gemiethet und bezogen.

Der Bau des Bahnhofes in Pieschen wurde am 17. Juli begonnen und soweit gefördert, dass derselbe am 1. Dezember mit 86 Pferden belegt werden konnte. Vom gleichen Tage ab wurden die obengenannten beiden Miethställe eingezogen.

Das für den genannten Bahnhof einschliesslich zweier Baustellen eingezäunte Areal, an 3 Strassen gelegen, umfasst 6790 □ m, darauf sind 2 grosse Ställe, verbunden durch ein Mittelgebäude mit eingebauten Wohnungen, sowie Krankenstall, Schmiede, eine Wagenhalle und verschiedene Schuppen errichtet. Die Ställe bieten Raum für 190 Pferde, die Halle für vorläufig 30 Wagen.

Die Gesamtbaukosten werden sich einschliesslich Einfriedigung und Wagenhalle auf ca. 80 000 Mark belaufen, davon

	die Wagenhalle	ca.	7 000 M.
	„ Wohnungen	„	10 000 „
	„ Ställe	„	58 000 „
und	„ Einfriedigung	„	5 000 Mk.

II. Betriebsmittel.

a) Wagen.

Zu den aus dem Vorjahre übernommenen 32 Pferdebahnwagen traten im Berichtsjahre durch Neubeschaffung, bez. Umbau der Omnibusse 28 Stück hinzu, sodass der Wagenpark am Schlusse des Jahres 1891 aus 60 Wagen (1 Verdeckwagen, 1 grosser Zweispännerwagen ohne Verdeck und 58 Einspännerwagen) bestand. Die Zahl der Omnibusse verminderte sich von 16 Stück auf 4 Stück.

Von den 28 Wagen lieferten von den Einspännerwagen: Herbrand & Co. in Ehrenfeld 5 Stück, Lindner in Halle 5 Stück, Stoll in Plauen 5 Stück, letzterer lieferte ferner den grossen Zweispänner und baute 4 Omnibusse um, während Lindner in Halle die übrigen 8 Omnibusse umänderte.

Dem Wagen-Conto waren am 1. Januar 1891 zur Last ge-	
schrieben	145 719 M. 18 Pf.
Die Kosten der vorgedachten 28 Strassenbahnwagen beziffern	
sich auf	63 199 „ 83 „
Dazu treten noch die Kosten für 2 Salzwagen, 3 Arbeitswagen,	
2 Rollwagen, 2 Schienenwagen mit	3 300 „ — „

Ergibt Ende 1891 eine Belastung von 212 219 M. 01 Pf.

Das Wagen-Conto ist ausser den Anschaffungskosten für 60 Strassenbahnwagen noch belastet mit der Ausgabe für die 4 Omnibusse, 6 Arbeitswagen, 3 Salzwagen, 1 Baulowry, 3 Rollwagen, 2 Schienenwagen, von welchen letzteren 4 Stück aus den Untergestellten alter umgebauter Omnibusse hergerichtet wurden.

Die sämtlichen Reparaturen, mit Ausnahme des Abdrehens der Räder, wurden in diesem Jahre in den Werkstätten der Gesellschaft ausgeführt, die beiden neuen Salzwagen ebenfalls darin erbaut.

b. Pferde.

Die Gesellschaft besass am 1. Januar 1891 208 Pferde, darunter viele im Anschaffungswerthe von 1000—1075 M.,

welche im Ganzen mit	174 652 M. 70 Pf.
auf neue Rechnung übernommen worden sind. Dieser	
Bestand von	

208 Stück wurde im Berichtsjahre vermehrt durch Ankauf von	
127 „ welche im Mittel 816 M. 50 Pf. =	103 695 „ 50 „
kosteten. Von diesen	

335 Pferden	278 348 M. 20 Pf.
sind in Abzug zu bringen an zurückgegebenen,	
ausgemusterten und gefallenen (8 Stück) Pferden	

43 Stück mit	21 062 „ 50 „
sodass am 31. Dezember verbleiben	

292 Pferde mit einer Belastung von	257 285 M. 70 Pf.
--	-------------------

Von den im Jahre 1889 angeschafften 70 Pferden besitzt die Gesellschaft heute noch 47 Pferde, von den im Jahre 1890 angeschafften 172 Stück noch 138 Pferde; 107 Stück nach Rückgabe der nicht passenden sind im Berichtsjahre angeschafft worden. Der Race nach entfallen 239 Stück auf dänische, 49 Stück auf französische, bezw. belgische, 3 Stück auf ungarische Abstammung und 1 Stück auf sächsische Zucht.

Die in diesem Jahre zum ersten Male gekauften Ardenner Pferde haben sich bis jetzt gut bewährt, trotzdem wird vorläufig von der ferneren Anschaffung dieser Race ab-

gesehen werden, da das acclimatisirte dänische Pferd mehr Geist und Temperament besitzt, sich besser und schneidiger hält und weniger Nahrung beansprucht.

Was den Gesundheitszustand und die Verluste anbetrifft, so ist hierin grosse Wandlung zum Besseren eingetreten. Während wir im Jahre 1890 bei einem Durchschnittspferdebestande von 135 Stück 14 Stück gefallene Pferde hatten = 10,4 %, haben wir in diesem Jahre bei einem Durchschnittsbestande von 265 Stück nur 8 Stück = 3 % gefallene zu verzeichnen. Und zwar sind diese sämtlichen 8 Pferde bis zum 1. Juli, also noch im Baujahre, gefallen, während das erste Semester des eigentlichen Betriebes verschont geblieben ist.

Während im vergangenen Jahre die Brustseuche die Mehrzahl der Opfer forderte, sind die Todesursachen diesmal nur in 3 Fällen auf Lungenentzündung zurückzuführen, ferner je einer auf Darmverschiebung und Darmverschlingung, 1 Beckenbruch, 1 Lungenvereiterung, 1 Nierenschlag.

Die Anzahl der Krankentage betrug im Berichtsjahre 6142 Tage = 6,4 % gegen 11 % im vorigen Jahre, davon entfallen 1475 Tage = 1,52 % auf innere und 4667 Tage = 4,88 % auf äussere Kranke.

Die tägliche Durchschnittsleistung der Pferde betrug in dem Berichtsjahre 22 km pro Pferd, gegen 18 km im vorigen Jahre.

III. Betrieb.

Das dem Betrieb überwiesene Bahnnetz umfasste

am Schluss des Berichtsjahres . . .	36 608 m Gleis
„ „ „ Vorjahres . . .	24 574 „ „
sodass eine Vermehrung um . . .	12 034 m Gleis = 49 %

stattgefunden hat.

Es sind nämlich hinzugetreten:

am 23. April Böhmischer Bahnhof—Bergstrasse . . mit	513,29 m
„ 14. Juni Neustädter Bahnhöfe—Kanonenstr. . . „	2 517,30 „
„ 1. August Dürerstrasse—Striesen „	1 923,07 „
„ 2. „ Kanonenstrasse—Wilder Mann „	2 728,11 „
„ 4. Octbr. Striesen—Blasewitz „	2 000,50 „
„ 11. „ Grossenhainerstr.—St. Pauli-Friedhof „	1 206,40 „
Sonstige Weichen und voriges Jahr nicht gerechnetes	
Gleis der englischen Gesellschaft	1 145,60 „
	<u>12 034,27 m.</u>

Von dem noch verbleibenden Reste der verlegten Gleise = 2596,48 m = 1439,19 m. Strecke wird voraussichtlich in diesem Jahre ein grösserer Theil nutzbar gemacht werden.

Besondere Vorkommnisse, welche die Einnahmen der Gesellschaft günstig hätten beeinflussen können, wie Ausstellungen, grosse Feste etc. an den Linien sind in diesem Jahre nicht zu verzeichnen gewesen.

Die Witterungsverhältnisse waren, abgesehen von vielen Schneefällen im Januar, im Allgemeinen normal. Die schöne Frühjahrswitterung konnte insofern keine grosse Einwirkung auf unsere Linien haben, als keine derselben die Fahrgäste nach einem bestimmten und beliebten Ausflugsorte führte. Hierin ist durch Weiterführung der Linien nach dem Wilden Mann, dem Hecht und sodann nach Blasewitz gründlich Wandlung geschaffen worden, sodass wir, gestützt auf die günstigen Betriebsergebnisse in den wenigen Monaten des Spätsommers und Herbstes, während welcher diese Linien in Betrieb genommen wurden, mit frohen Hoffnungen der schönen Jahreszeit entgegen gehen können.

Im Berichtsjahre wurde der Sommerfahrplan am 23. April, der Winterfahrplan am 1. November eröffnet. Die höchste Einnahme und Personenbeförderung entfiel auf Sonntag den 11. October mit 2 791 M. 70 Pf. und 22 893 Personen, die niedrigste auf Dienstag, den 20. Januar mit 691 M. 40 Pf. und 6 652 Personen. Der Tages-Durchschnitt der Einnahmen erhöhte sich gegen das Vorjahr von 423 M. auf 1 320 M., der beförderten Personen von 4 027 auf 12 186; auf einen Wagen entfielen im Tagesdurchschnitt 254 Personen, auf ein Pferd 54 Personen gegen 201 bzw. 29 im letzten Jahre.

Es sind im Ganzen 31 Unfälle vorgekommen, davon waren 2 Beinbrüche und einer (Fallen auf den Hinterkopf) mit tödtlichem Ausgange.

Von den Unfällen treffen 25 die Fahrgäste und 8 die Passanten.

Hauptunfallursache bildet das Ab- und Aufsteigen während des Fahrens, welches die beiden Beinbrüche und den Todesfall zur Folge hatte. Sowohl die Fahrgäste und das Betriebspersonal als auch die Passanten sind gegen Unfall versichert.

Eine Schuld konnte in keinem Falle unseren Bediensteten beigemessen werden.

Unter den Bediensteten der Gesellschaft sind im Betriebe während des Berichtsjahres 16 Unfälle vorgekommen, davon sind 15 wieder geheilt.

I. Lohn- und Gehalt-Conto.

Die Ausgabe auf diesem Titel betrug im Berichtsjahr 1 81 554 M. 30 Pf. = 43,40% der Gesamtbetriebsausgaben. Im Voranschlage waren 44,03 % vorgesehen.

Die im Betrieb Angestellten erhalten freie Dienstkleidung. Der Gehalt wächst mit dem Dienstalter. Sie erhalten dienstfreie Tage in regelmässigen Zwischenräumen.

Aus den Strafgeldern und dem Erlös für die verkauften, nicht abgeholtten Fundsachen ist ein Unterstützungsfonds gebildet worden, welcher jetzt die Höhe von 588 M. 60 Pf. erreicht hat und aus welchem im Berichtsjahre 130 M. Unterstützungen gewährt wurden.

Am Schlusse des Jahres befanden sich im Dienste der Gesellschaft

A. Bei der Direction.

1 Director.

Bureau:

1 Secretair und 1 Schreiber, 2 Bureaudiener zugleich als Aushilfe für die Casse und die Schaffner.

Fahrschein- und Verkehrskontrolle:

1 Bureauassistent und 1 Hülfbeamter.

Bau:

1 Bauführer und 1 Zeichner.

Casse:

1 Cassirer.

Materialien-Verwaltung:

1 Materialien-Verwalter und 1 Unterbeamter, zugleich mit Bodenarbeiter.

Zusammen unter A 12 Mann.

B. Bei der Betriebs- und Bahnhofsverwaltung.

1 Hofverwalter, 3 Wachtmeister, 2 Futtermeister, 4 Oberstallmänner, 33 Stalleute, 8 Krümpferfahrer, 1 Stallbursche, 1 Anschirrer, 3 Wagenwäscher, 2 Wagenwäscherinnen, 2 Lampenputzer, 1 Maschinist, 1 Nachtwächter, 1 Hofwächter.

Zusammen unter B 63 Mann.

C. Im Fahrdienst.

4 Controleure, 66 Schaffner, 67 Fahrer, 13 Vorleger, 7 Zuführer, 2 Signalwärter und Weichensteller.

Zusammen unter C 159 Mann.

D. Auf anderen Titeln nachgewiesen.

1. Auf dem Futter-Conto:

2 Bodenarbeiter.

2. Auf dem Wagenreparatur-Conto:

1 Wagenmeister, 3 Schlosser, 2 Schmiede, 1 Stellmacher, 1 Lackirer.
1 Tischler.

3. Hufbeschlag- und Pferdepflege-Conto:

1 Thierarzt, 2 Krankenwärter, 1 Schirrmeister, 4 Schmiede, 3 Aufhälter.

4. Hof- und Bahnreinigungs-Conto:

1 Bahnmeister-Anwärter, 24 Bahnwärter.

5. Ausserdem:

2 Sattler und während des Baues 2 Bausehmiede.

Zusammen unter D 50 Mann.

Nach Zusammenrechnung der unter A bis D aufgeführten Beamten und Bediensteten stellt sich die gesammte Personenzahl auf 284 Personen.

A	12
B	63
C	159
D	50
<hr/>	
	284
<hr/>	

2. Futter-Conto.

Obwohl in das Berichtsjahr mit den günstigsten Abschlüssen eingetreten wurde, — der Hafer war bis Juli fest abgeschlossen — so ging der Vorsprung doch wieder verloren durch die nach der Ernte sich geltend machenden hohen Hafer- und Maispreise. Nur durch die obenerwähnten günstigen Abschlüsse war es möglich, die tägliche Ration auf 171,82 Pf. herabzudrücken gegen 177,08 Pf. im vorigen Jahre.

Im Ganzen sind auf Futterverbrauchs-Conto 152 251 M. 11 Pf. verausgabt worden. In dieser Summe sind nicht nur die Ausgaben für das Futter allein, sondern auch diejenigen für Anfuhr, Bearbeitung, Gasverbrauch bei dem Häckselschneiden und Maisquetschen, Umschippen pp. enthalten. Ohne diese Kosten würde eine Ration auf 167,82 Pf. zu stehen kommen gegen 173,08 Pf. im Vorjahre.

3. Bekleidungen - Conto.

Die Ausgaben für Neubeschaffungen betragen in dem Berichtsjahre 11 426 M. 40 Pf. Für die Unterhaltung und Reparatur der in Benutzung gegebenen verschiedenen Kleidungsstücke sind 1158 M. 41 Pf. verausgabt worden, für den Mann und Monat ca. 48 Pf.

4. Hufbeschlag- und Pferdepflege - Conto.

Der Hufbeschlag, die Pflege und thierärztliche Behandlung der Pferde, welche unter Aufsicht eines tüchtigen Rossarztes mit 4 Schmieden, 2 Aufhältern und einem Krankenküster ausgeführt wurden, kosteten zusammen 16 597 M. 34 Pf.

IV. Hypotheken-Conto.

Das Conto schloss Ende 1890 mit	200 000 M.
ab, Ende 1891 dagegen mit	<u>275 000 ..</u>
	daher mehr: 75 000 M.

Die Mehrbelastung um 75 000 M. bilden die hypothekarisch auf die in diesem Jahre neuerworbenen Grundstücke in Pieschen mit 25 000 M. und in der Pfothenhauerstrasse mit 50 000 M. eingetragenen Restkaufgelder. Demnach sind belastet:

Grundstück in Striesen mit	100 000 M.
Bahnhof II (Flora) mit	100 000 ..
„ III Pieschen mit	25 000 ..
„ IV Pfothenhauerstrasse mit	<u>50 000 ..</u>
	Summa 275 000 M.

V. Cautionen-Conto.

Die bei den Behörden hinterlegten Cautionen betragen nach dem Nennwerthe Ende 1890	201 300 M.
Dieselben haben sich erhöht bis Ende 1891 auf	<u>227 353 ..</u>

Der Coursverth der Papiere — $3\frac{1}{2}\%$ Deutsche Reichsanleihe, Dresdner

$3\frac{1}{2}\%$ Stadtanleihe, 3% Sächsische Rente —

betrug am 31. Dezember 1891	219 306 Mk. 22 Pf.
der Buchwerth	<u>218 556 „ 05 „</u>
sodass ein Coursegewinn von	850 Mk. 17 Pf.
vorhanden wäre, in Wirklichkeit aber müssen	609 „ 28 „

Coursverlust abgeschrieben werden, weil in dem Berichtsjahre die Dresdner Stadtanleihe noch unter den Buchungswerth vom 30. Juni 1891, bezw. 31. December 1890 herabgegangen ist.

DRESDEN, den 11. März 1892.

Die Direction.

Stössner.

Bericht des Aufsichtsrathes.

Die von der Direction im letzten Geschäftsberichte ausgesprochene Erwartung, dass mit der Vergrößerung des Bahnnetzes und der Vermehrung der Fahrten die Einnahmen nicht nur absolut, sondern auch, auf die Betriebseinheiten zurückgeführt, relativ sich beträchtlich vermehren, andererseits die Ausgaben entsprechend sich vermindern werden, hat, wie sich aus vorstehenden speciellen Nachweisungen des Directors ergibt, zu unserer Freude allenthalben sich erfüllt. Wir werden wie bisher mit möglichster Schnelligkeit an dem Ausbau unseres Bahnnetzes weiterarbeiten und haben behufs Beschaffung der hierzu nöthigen Mittel nach dem Beispiele der Leipziger und der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft die Aufnahme einer Anleihe von drei Millionen Mark gegen Ausgabe von vierprocentigen Prioritätsobligationen beschlossen.

Diese Prioritätsobligationen werden nicht auf einmal, sondern je nach dem Bedarfe an Geldmitteln zu Bauzwecken ausgegeben werden.

Von dieser Anleihe haben die Dresdner Bank und die Firma Günther & Rudolph zunächst Eine Million Mark fest übernommen.

Wir werden im Verein mit der Direction eifrig bemüht bleiben, die äusserste Sparsamkeit zu üben und den Interessen und Wünschen des öffentlichen Verkehrs nach jeder Richtung zu entsprechen.

Nach §§ 10 und 11 der Statuten sind den Actien bis zum 1. Juli 1891 4% Bauzinsen gewährt worden. Vom 1. Juli 1891 ab haben die Actionäre Anspruch auf Dividende aus dem Reingewinn, welcher jedoch auf die Zeit vom 1. Juli 1891 bis zum 31. December 1892 erst nach Genehmigung der Jahresrechnung für das Jahr 1892 auf den Dividendenschein No. 1 zur Auszahlung gelangen kann (§ 11 der Statuten).

Diesen Bestimmungen gemäss legen wir diesmal 2 Halbjahresrechnungen vor:

vom 1. Januar bis 30. Juni 1891 (Abschluss der Bauzeit) mit einem Reingewinn
von 21 616 M. 59 Pf.

vom 1. Juli bis 31. December 1891 mit einem Reingewinn von 63 144 M. 22 Pf.

Der Reingewinn des ersten Halbjahres von 21 616 M. 59 Pf. soll, soweit nicht davon garantirte Tantième an die Direction zu gewähren ist, vollständig zu Abschreibungen verwendet werden. Dagegen haben wir von der Beschlussfassung über Vertheilung des Reingewinnes für das zweite Halbjahr z. Zt. abzusehen, da über denselben zugleich mit dem auf das Geschäftsjahr 1892 sich ergebenden Reingewinn zu verfügen sein wird.

Wir beantragen deshalb ergebenst:

1. Den Reingewinn des ersten Halbjahres von 21 616 M. 59 Pf. wie folgt zu verwenden:

Garantirte Tantièmen	1500 M. — Pf.
Abschreibungen nach Verhältniss der Zeit:	
ca. 15% auf Pferde	13 500 „ — „
ca. 5% auf Wagen	4 000 „ — „
ca. 15% auf Bekleidungen	1 616 „ 59 „
ca. 10% auf Geschirre	1 000 „ — „

Summa 21 616 M. 59 Pf.

2. Den Reingewinn des zweiten Halbjahres von 63 144 Mk. 22 Pf. auf neue Rechnung vorzutragen.

Aus dem Aufsichtsrath scheiden in Gemässheit § 16 der Statuten in der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung aus:

Herr Kommerzienrath Ernst Grumbt,

Herr Rechtsanwalt Georg Schubert.

Beide sind sofort wieder wählbar.

DRESDEN, am 11. März 1892.

Deutsche Strassenbahn-Gesellschaft in Dresden.

Der Aufsichtsrath:

Georg Schubert, Vorsitzender.

für das erste Halbjahr 1891.

Credit.

	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Per Interessen-Conto			12241	75
„ Betriebs-Conto:				
Einnahmen	203619	81		
Ausgaben	183237	89		
Ueberschuss			20281	92
Summa			32523	67

30. Juni 1891.

gesellschaft in Dresden.

Die Direction.

Stössner.

ordnungsmässige Führung der Bücher und die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit denselben.

20. Februar 1892.

Pferdeisenbahn-Actien-Gesellschaft.

zweite Halbjahr am 31. Dezember 1891.

Credit.

	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Per Betriebs-Conto:				
Die Einnahmen betragen	300900	80		
Die Ausgaben "	239051	52		
Bleibt Ueberschuss			61849	28
Per Conto diverser Einnahmen			15000	—
Summa .			76849	28

31. December 1891.

gesellschaft in Dresden.

Die Direction.

Stössner.

ordnungsmässige Führung der Bücher und die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit denselben.

20. Februar 1892.

Pferdeisenbahn-Actien-Gesellschaft.

