

Geschäftsbericht
der
Dresdner Straßenbahn A.=G.
für das
2. Geschäftsjahr 1931



Archiv



Geschäftsbericht
der
Dresdner Straßenbahn A.=G.
für das
2. Geschäftsjahr 1931



Aufsichtsrat:

Oberbürgermeister Dr. Blüher, bis 31. 3. 1931,
Oberbürgermeister Dr. Kütz, ab 1. 4. 1931,
Bürgermeister Dr. Bühner,
Stadtrat Köppen,
Stadtrat Christoph,
Stadtrat Kirchhof,
Stadtverordneter Oberlehrer Clajus,
Stadtverordneter Buchhalter i. R. Fischer I,
Stadtverordneter Schriftleiter Finsterbusch,
2. Stadtverordneten-Vorsteher Rechtsanwalt und Notar Dr. Kaiser,
Stadtverordneter Mechaniker Kirchhoff,
Stadtverordneter Justizamtman Müller,
Stadtverordneter Verwaltungsamtman Müller II.

Von der Betriebsvertretung entsandt:

Angestellter Walter Ende,
Kraftomnibusführer Walter Haufe,
sämtlich in Dresden.

Vorstand:

Stadtrat Dr. Albrecht, Dresden,
Direktor Baurat Nier, Dresden,
Direktor Zehnder, Dresden.

Bericht des Vorstandes.

Mit Ende des Geschäftsjahres schied Herr Direktor Baurat Nier aus dem Vorstande der A.-G. aus, um nach Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand zu treten. Seit 1. April 1907, also fast volle 25 Jahre und innerhalb wichtigster Entwicklungsphasen des Unternehmens, hat er seine ganze Kraft und Liebe dem Dresdner Straßenbahnwesen gewidmet. Dafür sei ihm auch an dieser Stelle gedankt.

Die Erwartungen, daß das Jahr 1931 Anzeichen einer beginnenden Aufwärtsentwicklung unseres Wirtschaftslebens und damit des Verkehrs bringen werde, haben sich leider nicht erfüllt. Die Wirtschaftskrise hat sich im Gegenteil verschärft, was in der steigenden Zahl der Erwerbslosen in Dresden zum Ausdruck kommt: Ende des Jahres 1930: 66 928

" " " 1931: 87 853 (+ 31%)

Befördert wurden im Berichtsjahre (Umsteiger doppelt gezählt):	gegen 1930:
auf städtischen Straßenbahnlinien u. Bergbahnen	176 304 314 Personen = — 11,92%
auf städtischen Kraftomnibuslinien	16 297 066 Personen = — 5,39%
	192 601 380 Personen = — 11,40%
auf den mitbetriebenen Linien der Dresdner Über-	
land-Verkehr G. m. b. H.	9 657 849 Personen = — 13,01%
	zusammen: 202 259 229 Personen = — 11,48%

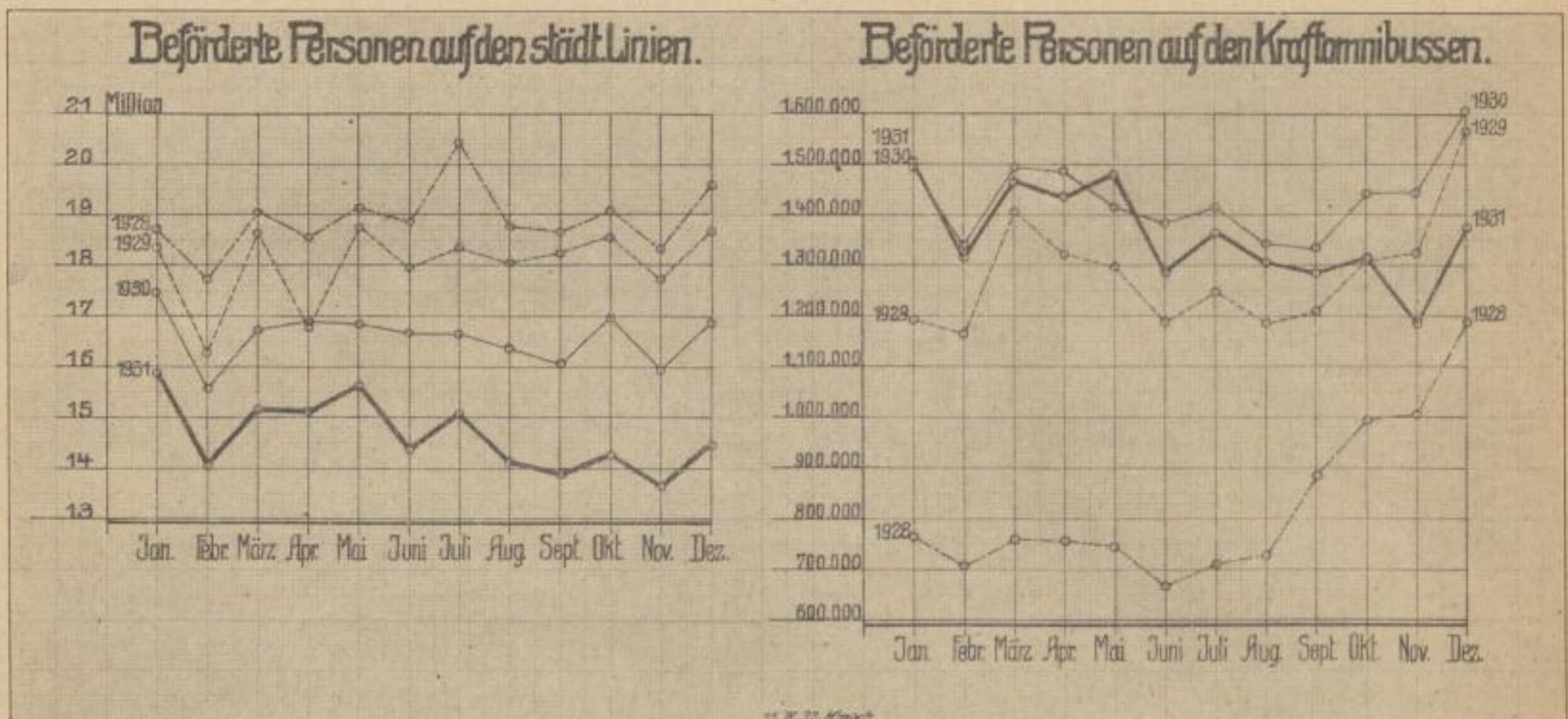
Im Vergleich zum Vorjahre wurden täglich im Durchschnitt weniger befördert:

auf den eigenen Linien und Bergbahnen	65 340 Personen
auf den Kraftomnibuslinien	2 546 Personen
	67 886 Personen
auf allen eigenen und fremden Linien	71 844 Personen

Beförderte Personen (eigene Straßenbahnlinien, fremde Linien, Kraftomnibus) seit 1925 im Vergleich zum Vorkriegsjahr 1913: (Umsteiger doppelt gezählt)

1913	169 071 879 Personen	= 100,0%
*) 1925	206 302 976	" = 122,0%
*) 1926	220 327 107	" = 130,3%
*) 1927	237 646 099	" = 140,6%
*) 1928	250 940 880	" = 148,4%
1929	245 049 422	" = 144,9%
1930	228 482 299	" = 135,1%
1931	202 259 229	" = 119,6%

*) = Geschäftsjahre vom 1. 4. — 31. 3.



Die **Fahrtleistung** ist dem Verkehrsrückgange nach Möglichkeit angepasst worden. Sie betrug:

		gegen 1930:
auf den eigenen Straßenbahnlinien und Bergbahnen	40 261 785 km =	— 9,34%
auf den Kraftomnibuslinien	3 410 851 km =	— 0,51%
	<u>43 672 636 km =</u>	<u>— 8,71%</u>
auf den mitbetriebenen Linien der Dresdner Überland-		
Berkehr G. m. b. H.	2 771 971 km =	— 12,71%
	<u>46 444 607 km =</u>	<u>— 8,95%</u>

Die reine **Betriebseinnahme** aus Straßenbahn- und Kraftomnibusbetrieb, Güterbeförderung und Mitführung von Geschäftsanzeigen betrug:

	28 186 623,99 <i>RM</i>
gegen	32 666 685,16 <i>RM</i> im Jahre 1930
dennach weniger:	4 480 061,17 <i>RM</i> = 13,71%

Um den **Betrieb** den neuen Verhältnissen anzupassen, die durch den allgemeinen Verkehrsrückgang sowie durch die Siedlungstätigkeit der letzten Jahre geschaffen worden sind, machten sich bedeutende Eingriffe in das bestehende Liniennetz notwendig. Es wurden bei Inkrafttreten des Winterfahrplanes am 20. Oktober 1931 folgende Änderungen durchgeführt:

- Linie 6 verkehrt vom Postplatz aus nicht mehr nach Räcknitz, sondern auf dem bisherigen Fahrtweg der Linie 15 nach Coschütz; demnach neuer Fahrtweg:
Wilder Mann — Postplatz — Plauen — Coschütz.
- Linie 11 verkehrt nur noch zwischen Hauptbahnhof und Weißig. Die Endstrecke Hauptbahnhof — Ischertnitz übernimmt die Linie 14.
- Linie 13 wird vom Neustädter Bahnhof nach St. Pauli-Friedhof verlängert; demnach neuer Fahrtweg:
St. Pauli-Friedhof — Strehlen — Reick-Dobritz.

- Linie 14 ^{Mücheln} wird vom Hauptbahnhof nach Zschertnitz verlängert; demnach neuer Fahrtweg:
Mücheln — Hauptbahnhof — Zschertnitz.
- Linie 15 ^{Mücheln} wird vom Postplatz aus nicht mehr nach Coschütz, sondern über Wilsdruffer Str. —
Grunaer Str. — Stübelallee nach Niedersiedlitz geführt; demnach neuer Fahrtweg:
Weinböhlen (ab 14.11.31.) — Coswig — Kößschenbroda — Postplatz — Gruna — Niedersiedlitz.
In Leuben Anschluß nach Kleinzschachwitz mit Kraftomnibus.
- Linie 19 verkehrt nicht mehr nach Niedersiedlitz, sondern endet in der neuen Gleisschleife in Leuben-
Klettestr.; demnach Fahrtweg:
Coffebau — Volkewitz — Leuben.
- Linie 8 ^{Mücheln} wird neu errichtet und verkehrt zwischen:
Räcknitz — Postplatz — Augustusbrücke — Waldschlößchen.
- Kraftomnibuslinie E verkehrt nur noch zwischen Mockritz und Neustädter Markt, nicht mehr bis
Weißer Hirsch.
- ^{Mücheln}
Es fallen weg:
- Linie 12 St. Pauli-Friedhof — Dobritz — Niedersiedlitz — Kleinzschachwitz.
- Linie 21 Gruna (Liebstädter Str.) — Bahnhof Wettinerstr.
- Eillinie 15 Hauptbahnhof — Coswig.

Der Nachtwagenverkehr wurde auf die Zeit bis 2¹⁵ Uhr beschränkt.

Die Änderungen des Liniennetzes haben sich allenthalben bewährt. Sie wurden vorbereitet durch umfassende Zählungen zu Beginn des Berichtsjahres, die, flächenhaft in den Stadtplan im Zuge der Straßenbahn- und Omnibuslinien eingezeichnet, ein anschauliches Bild der Verkehrsbeziehungen und der Fehler in der damaligen Linienführung gaben.

Rollendes Material.

	Triebwagen	Anhängewagen	Bergbahnen	Sonst. Schienenfahrzeuge	Kraftomnibusse
am 1. Januar 1931 . . .	564	604	8	160	55
am 31. Dezember 1931	547	523	8	157	56
	— 17	— 81	—	— 3	+ 1

Abgängig waren 41 Triebwagen und 82 Anhängewagen, die abgebrochen bzw. weil noch abzubrechen, vom Bestande abgeschrieben worden sind.

Hinzugekommen sind 1 Vierachs-gelenkwagen und 23 Vierachstriebwagen mit Druckknopfsteuerung sowie 1 Vierachsanhängewagen. Aber die neuen Vierachstriebwagen (vom Volksmund „Hechte“ getauft) hat die Fachpresse ausführlich berichtet. Wir werden im nächsten Jahresbericht auf die Vorteile, die ihre Verwendung in den verschiedensten Beziehungen bietet, näher eingehen.

Die **Bahnanlagen** erfuhren einen Zugang von 2,991 km und einen Abgang von 0,166 km einf. Gleis. Der Bestand von 304,686 km Ende des Jahres 1930 erhöhte sich dadurch auf 307,511 km.

Mitbetrieben und mitunterhalten wurden außerdem 78,950 km einf. Gleis der Dresdner Überland-Verkehrs-G. m. b. H.

Der Zugang umfaßt u. a. folgende Neuanlagen:
zweigleisiger Ausbau in der Reicker Str. zwischen Lohrmann- und Lornaer Str.,
Schleife und 2. Gleis in der Herz-, Diesel- und Stephensonstraße,
Schleifenanlage Endstation Bühlau,
Schleifenanlage Kronstädter Platz.

Handwritten notes:
- 41 - 82
+ 24 + 1
- 17 - 81
+ 2,991
- 0,166
+ 2,825

Außerdem wurde der Ausbau der Gleisanlage auf dem Werkplatz in Reich fortgesetzt.

Erneuert wurden 4880 km einf. Gleis, ausgewechselt 467 m Gleichstromkabel und 8650 m Kupferfahrdrabtleitung von 65 qmm.

Für Rechnung der Dresdner Oberland-Berkehr G. m. b. H. wurden 4,776 km einf. Gleis einschl. Fahrleitung neu gebaut (Verlängerung der Lößnitzbahn bis Weinböhla) und 1,602 km erneuert.

Das Gütergleis auf dem Werkplatz Reich wurde in Betrieb genommen; damit konnten die Lagerplätze an der Waltherstr. und der Pfotenhauerstr. (Elbweide) aufgegeben werden.

Der **Personalbestand** hat sich gegen Ende des Berichtsjahres gegenüber dem Stande vom 31. 12. 30 von 4983 Mann auf 4491 Mann, also um 492 Mann (9,87%) verringert. Diese Herabsetzung ist eine Folge der einschneidenden Betriebseinschränkungen infolge des Verkehrsrückganges und verschiedener organisatorischer Änderungen. Während es bisher im allgemeinen genügte, die Stellen, die durch normalen Abgang frei wurden, einzuziehen, waren im Berichtsjahre außerordentliche Maßnahmen anzuwenden, um die erforderliche Senkung des Personalbestandes herbeizuführen. Von dem Abbau wurden Arbeiter, Tarifpersonal und Beamte gleichmäßig erfaßt. Eine weitere Verminderung des Personals konnte durch die mit den Gewerkschaften vereinbarte Herabsetzung der tarifvertraglichen Arbeitszeit auf 44 Stunden in der Woche vermieden werden.

In der obigen Personalbestandsziffer ist das von Fall zu Fall herangezogene Aushilfspersonal für den erhöhten Bedarf im Fahrdienst an Sonn- und Feiertagen und bei besonderen Anlässen nicht mit enthalten.

Die 3 Mitglieder des Vorstandes bezogen im Berichtsjahre insgesamt 45 334,85 *R.M.* Im nächsten Jahre wird dieser Aufwand durch Wegfall eines Vorstandsmitgliedes nur noch 27 750 *R.M.* betragen, wenn man die heutigen Besoldungsätze zu Grunde legt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten satzungsgemäß keine Vergütung, außer einem Sitzungsgelde von 100 *R.M.* Jahrespauschale und, soweit sie Mitglieder des Verwaltungsrates sind, 15 *R.M.* für jede Verwaltungsratsitzung.

Tarif: Infolge der 4. Notverordnung des Reichspräsidenten vom 8. 12. 31 hat die Verwaltung sofort Schritte unternommen, um die Ersparnisse, die durch die allgemeine Herabsetzung der Löhne und Gehälter und durch den Erlaß der Verkehrssteuer erzielbar waren, restlos zur Senkung des Straßenbahn- und Omnibustarifs zu verwenden. Es war möglich, alle Tariffätze mit Wirkung vom 1. Januar 1932 ab um rund 10% zu ermäßigen. Die Auswirkung dieser Senkung läßt sich heute noch nicht übersehen.

Zum **Rechnungsergebnis** ist folgendes zu bemerken:

Die aus der Bilanz vom 31. 12. 1931 ersichtlichen Zugänge auf den Anlagekonten setzen sich zusammen aus:

841 411,11 *R.M.* Erneuerungen
und 2 124 470,45 *R.M.* Neuanlagen
zusammen: 2 965 881,56 *R.M.*

1. Grundstücke: Die Erhöhung ist eingetreten durch den Ankauf der Flurstücke Nr. 424 und 425 des Flurbuches für Bühlau zur Anlegung einer Gleisschleife. Außerdem sind diesem Anlagekonto Straßenherstellungskosten sowie Grunderwerbssteuern für die in früheren Jahren erworbenen Flurstücke 181 für Reich (Werkplatzanlage) und 183 für Mickten (Lößnitzhalle) hinzugeschrieben worden.

2. Gebäude: Hinzugekommen ist der Aufwand für verschiedene bauliche Herstellungen auf dem Werkplatz Reich und im Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Waltherstraße.

3. **Bahnanlagen:** Von dem Zugang entfallen 682 671,27 *RM* auf den Umbau zusammenhängender Gleisstrecken, die Erneuerung und Verbesserung von Abzweigungen, Kreuzungen, Gleiswechsel usw. und 620 070,71 *RM* auf Anlageerweiterungen.
4. **Stromführung:** Aufgewendet wurden 50 706,86 *RM* für den Ersatz von nicht mehr voll leistungsfähigen Speisekabeln und für Fahrdrahtauswechslung, 13 317,67 *RM* für Herstellung der Oberleitung auf dem Werkplatz Reick.
5. **Wagenpark:** 24 676,35 *RM* wurden gebraucht zum Ersatz von Bremsenrichtungen durch Scheibenbremsen, zur Verbesserung der Beleuchtung in Triebwagen und zu sonstigen Erneuerungsarbeiten. 1 340 373,62 *RM* wurden aufgewendet für 23 neue Vierachswagen („Hechte“), 1 Gelenkwagenzug, 1 Vierachsanhängewagen, 1 Tiefladeanhängewagen, 1 Schneekraze und 1 Salzwagen, sowie verschiedene kleinere Verbesserungen.
6. **Kraftomnibusse:** Der Zugang ist entstanden durch Beschaffung eines dreiachsigen Omnibusses und mehrerer Dieselmotoren.
7. **Werkstatteinrichtungen:** Der Zugang umfaßt Ergänzungen der Werkstatteinrichtungen und des Inventars.
8. **Kraftwagen:** Der Abgang stellt den Erlös für verkaufte alte Wagen und Motoren dar.
9. **Bekleidung und Ausrüstung:** Der Zugang ergibt sich aus dem Aufwand für Neubeschaffung von Bekleidungs- und Ausrüstungsstücken abzgl. der von der Belegschaft geleisteten Bekleidungsbeiträge.

Der gesamte Zugang bei den Anlagekonten beträgt: 2 965 881,56 *RM*
während die Abschreibungen 3 777 859,41 *RM* betragen.

Um den Unterschiedsbeitrag von 811 977,85 *RM*

vermindern sich demnach die Anlagewerte der Bilanz vom 31. 12. 1931 gegenüber der Bilanz vom 31. 12. 1930.

Im übrigen ist noch zu bemerken, daß die Gesellschaft im Berichtsjahre für einen der Stadtgemeinde Dresden von einem Banken-Konfortium gewährten Überbrückungs-Kredit von 5,75 Millionen *RM*, die wechselfähige Mithaftung durch Akzeptierung von Wechseln übernommen hat. Diese Mithaftung, die sich durch Tilgungszahlungen bis zum 31. 12. 1931 auf 3 977 600 *RM* vermindert hat, ist bilanzmäßig auf dem Konto Akzente auf Seite Verbindlichkeiten ausgewiesen. Diesem Konto steht eine gleichhohe Forderung an die Stadtgemeinde aus Akzeptbegebung gegenüber. Die Gesellschaft ist hinsichtlich dieser Wechselbürgschaft dadurch gesichert, daß sie ihre Zahlungen an die Stadtgemeinde für Abgaben aus dem Konzessionsvertrage und für Anleihe- und Darlehnszinsen sowie Anleihe-tilgungsbeträge gegen die Wechselverpflichtungen aufrechnen kann. Diese Transaktion zugunsten der Stadt Dresden wuchs sich in der letzten Hälfte des Berichtsjahres zu allgemeinen Stillhalterverhandlungen mit den kurzfristigen Gläubigern der Stadt aus, deren Forderungen für die ohnehin schwierige städtische Finanzlage eine dauernde schwere Gefahr bildeten. Die Verhandlungen führten infolge des einsichtsvollen Entgegenkommens der Gläubiger zu einem vollen Erfolg für die Stadt. Wenn es für Zweifler noch eines Beweises bedarf, daß die Umwandlung der Städtischen Straßenbahn in eine selbständig wirtschaftende Aktiengesellschaft der einzig richtige Schritt war, den die Stadtgemeinde angesichts der schwierigen Zeitverhältnisse tun konnte, so wird dieser Beweis mit

dem Stillhalteabkommen bündig geliefert; denn ohne die Herausnahme des einst städtischen Regiebetriebes aus den allgemeinen städtischen Finanzen und ohne seine völlige Befreiung von allen bürokratischen und parlamentarischen Hemmungen wäre eine derartig erfolgreiche Mobilisierung des Kredits des städtischen Verkehrsunternehmens niemals möglich gewesen. Es steht bestimmt zu erwarten, daß die Dresdner Straßenbahn A.-G. auch im nächsten Berichtsjahre und darüber hinaus der Stadt bei der ungemein schwierigen Bewältigung des Schuldenproblems wertvolle Dienste wird leisten können.

Die diesjährigen Abschreibungen betragen gegenüber den vorjährigen 844 929,87 *RM* weniger. Dies ist darauf zurückzuführen, daß angesichts des im Berichtsjahre eingetretenen Verkehrsrückganges die Abschreibungssätze für verschiedene Anlagewerte vorübergehend herabgesetzt werden konnten.

Trotz verminderter Abschreibungen ist im Berichtsjahre ein Verlust von: . . . 205 082,70 *RM*
entstanden, der sich durch den Gewinnvortrag aus 1930 von 8 911,08 *RM*
auf 196 171,62 *RM*
vermindert. Wir schlagen vor, diesen Verlust auf neue Rechnung vorzutragen.

Dresden, im März 1932.

Der Vorstand

Dr. Albrecht. Zehnder.

Bericht des Aufsichtsrates.

Die von dem Vorstand vorgelegte Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung haben sowohl wir als auch die Treuhand-Aktiengesellschaft in Dresden geprüft und mit den ordnungsmäßig geführten Büchern übereinstimmend gefunden.

Wir beantragen daher, die Gewinn- und Verlustrechnung für 1931 sowie die Bilanz vom 31. Dezember 1931 zu genehmigen, der Verwaltung Entlastung zu erteilen und nach dem Vorschlage der Verwaltung zu beschließen, den Verlust von 196 171,62 *RM* auf neue Rechnung vorzutragen.

Dresden, im März 1932.

Der Aufsichtsrat

Dr. Külz.



Bilanz

vom 31. Dezember 1931



Vermögen

Bilanz vom

				<i>R.M.</i>
Grundstücke	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	3 558 100,67	
	Zugang	<i>R.M.</i>	38 594,96	3 596 695,63
Gebäude	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	6 631 692,60	
	Zugang	<i>R.M.</i>	11 508,55	
		<i>R.M.</i>	6 643 201,15	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	284 592,38	6 358 608,77
Bahnanlagen	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	17 326 474,07	
	Zugang	<i>R.M.</i>	1 302 741,98	
		<i>R.M.</i>	18 629 216,05	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	1 822 376,86	16 806 839,19
Stromführung	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	3 609 993,20	
	Zugang	<i>R.M.</i>	64 024,53	
		<i>R.M.</i>	3 674 017,73	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	267 973,09	3 406 044,64
Wagenpark	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	7 296 059,64	
	Zugang	<i>R.M.</i>	1 365 049,97	
		<i>R.M.</i>	8 661 109,61	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	1 079 694,96	7 581 414,65
Kraftomnibusse	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	241 399,60	
	Zugang	<i>R.M.</i>	59 904,10	
		<i>R.M.</i>	301 303,70	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	91 159,44	210 144,26
Werkstatteinrichtungen, Geräte, Inventar	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	526 929,43	
	Zugang	<i>R.M.</i>	40 984,43	
		<i>R.M.</i>	567 913,86	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	88 930,56	478 983,30
Kraftwagen	Stand am 1. 1. 31	<i>R.M.</i>	17 880,74	
	Abgang	<i>R.M.</i>	283,59	
		<i>R.M.</i>	17 597,15	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	5 110,72	12 486,43
			Seitenbetrag	38 451 216,87

31. Dezember 1931

Verbindlichkeiten

	<i>R.M.</i>
Aktienkapital	18 000 000,—
Reservefonds	120 000,—
Selbstversicherungs-Rücklage	72 586,12
Ruhegeld-Rücklage	79 276,30
Anleihendarlehen	22 966 980,64
Sonstige Darlehen	1 413 909,05
Hypotheken	56 922,55
Akzente	3 977 600,—
Gläubiger	715 780,17
Abergangsposten	1 164 013,13
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 50%;"></div> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 40%; text-align: right;"> <p>Seitenbetrag 48 567 067,96</p> </div> </div>	

Vermögen

Bilanz vom

		Übertrag	<i>R.M.</i> 38 451 216,87
Bekleidung und Ausrüstung	Stand am 1. 1. 31 <i>R.M.</i> 404 239,65		
	Zugang <i>R.M.</i> 83 356,63		
		<i>R.M.</i> 487 596,28	
	Abgeschrieben <i>R.M.</i> 138 021,40		349 574,88
Anlagewerte			38 800 791,75
Unvollendete Bauten			149 830,94
Beteiligungen und Wertpapiere			1 829 976,09
Hypotheken			41 866,94
Darlehen			323 288,86
Borräte			1 283 713,97
Forderung aus Akzeptbegebung			3 977 600,—
Schuldner			90 223,92
Barguthaben			1 168 591,04
Kasse			338 265,25
Übergangsposten			366 747,58
Verlust 1931 <i>R.M.</i> 205 082,70			
<u>/. Gewinnvortrag aus 1930 <i>R.M.</i> 8 911,08</u>			196 171,62
			<u>48 567 067,96</u>

Dresden, am 11. März 1932.

Dresdner

Der Aufsichtsrat

gez. Dr. Kütz.

Vorstehende Bilanz haben wir geprüft und mit den ordnungs-

Dresden, am 21. März 1932.

Treuhand=

gez. Köhler.

31. Dezember 1931

Verbindlichkeiten

	<i>R.M.</i> 48 567 067,96
Übertrag	
	48 567 067,96

Straßenbahn A.-G.

Der Vorstand

gez. Dr. Albrecht. gez. Behnder.

gemäß geführten Büchern in Abereinstimmung gefunden.

Aktiengesellschaft

gez. Nicklaus.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Gewinn- und

2. Geschäftsjahr 1. Januar

Soll	R.M.
Betriebsausgaben	23 476 519,40
Abreibungen	3 777 859,41
Zinsen	1 682 074,23
=	28 936 453,04
=	23 476 519
	5 459 934

Dresden, den 11. März 1932.

Dresdner

Der Aufsichtsrat

gez. Dr. Küllz.

Vorstehende Gewinn- und Verlustrechnung haben wir geprüft und mit den ordnungsgemäß

Dresden, am 21. März 1932.

Treuhand-

gez. Köhler.

Verlustrechnung

bis 31. Dezember 1931

		Haben
		<i>R.M.</i>
Vortrag aus 1930		8 911,08
Betriebseinnahmen		28 731 370,34
Verlust 1931	<i>R.M.</i> 205 082,70	
1/10 Gewinn-Vortrag aus 1930	<i>R.M.</i> 8 911,08	196 171,62
		<u>28 936 453,04</u>

Straßenbahn A.-G.

Der Vorstand

gez. Dr. Albrecht. gez. Zehnder.

28 731.370
 28 186 624
 544 746

geführten Büchern in Übereinstimmung gefunden.

Aktiengesellschaft

gez. Nicklaus.

Buchdruckerei
Adolf G. Langer, Dresden.

