

Geschäftsbericht
der
Dresdner Straßenbahn A.-G.
für das
3. Geschäftsjahr 1932



Vorstand:

Sachverwalter Dr. A. Fischer, Dresden
Direktor Seibert, Dresden

Bericht über den

Geschäftsbericht

der

Dresdner Straßenbahn A.-G.

für das

3. Geschäftsjahr 1932



Verwaltungsrat:

1. Vorsitzender: Dr. A. Fischer
2. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
3. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
4. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
5. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
6. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
7. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
8. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
9. Vorsitzender: Dr. K. Fischer
10. Vorsitzender: Dr. K. Fischer

Im Vergleich zum Vorjahr...

Vorstand:

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

Aufsichtsrat:

(Wiedergewählt nach Erlöschen der Ämter nach Art. VIII der Verordnung des Reichspräsidenten vom 19. 9. 1931.)

Oberbürgermeister Dr. Külz, Vorsitzender,
Bürgermeister Dr. Bühner, stellv. Vorsitzender,
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 Justizamtmann Müller,
Stadtverordneter Verwaltungsamtmann Müller.

Von der Betriebsvertretung entsandt:

Angestellter Walter Ende,
Kraftomnibusführer Walter Haufe,

sämtlich in Dresden.

Verwaltungsrat:

Stadtrat Köppen, Vorsitzender,
Stadtrat Kirchhof, stellv. Vorsitzender,
Stadtverordneter Finsterbusch,
2. Stadtverordneten-Vorsteher Dr. Kaiser,
Stadtverordneter Verwaltungsamtmann Müller.

Bericht des Vorstandes.

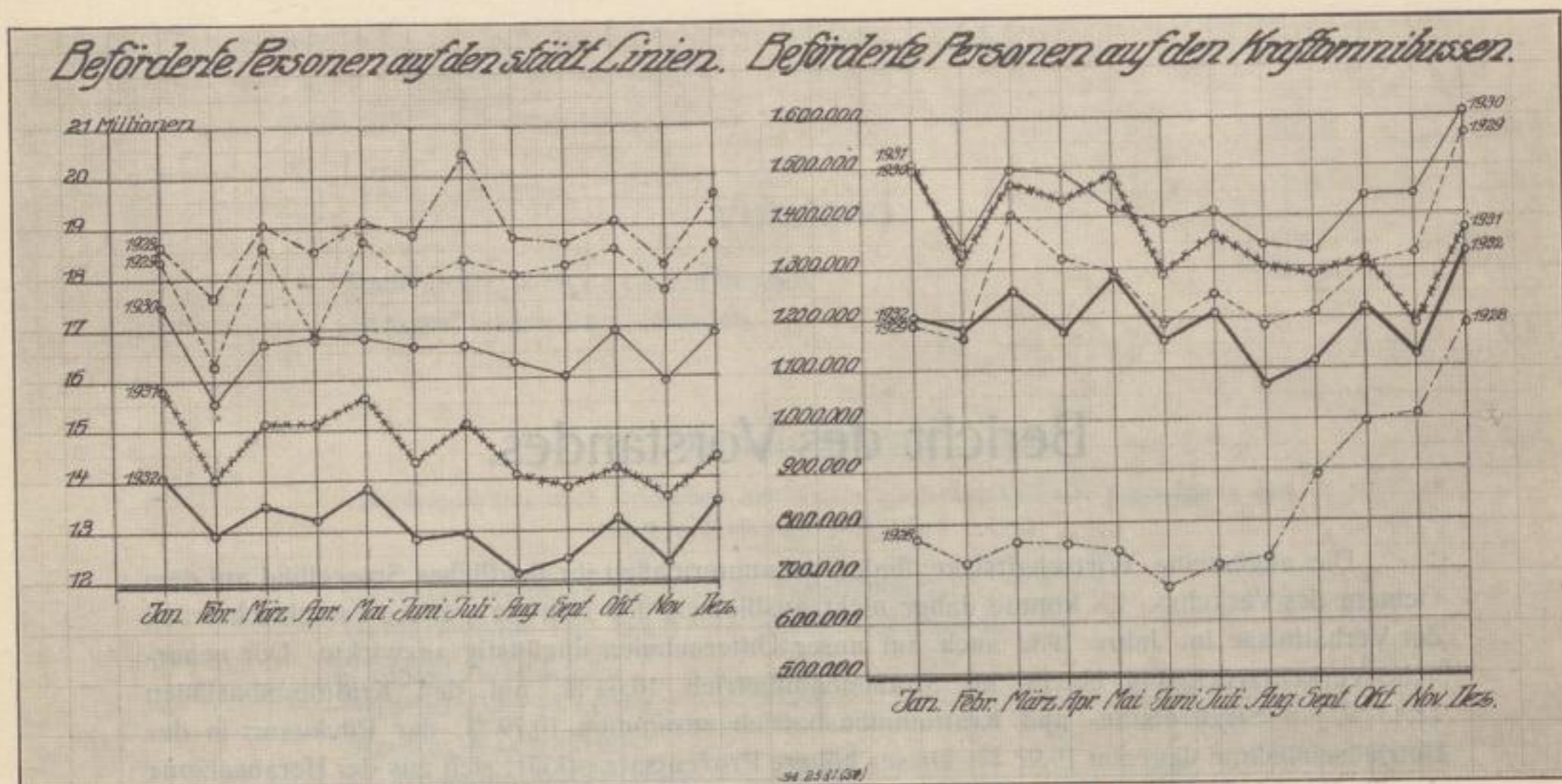
Die allgemeine Wirtschaftslage findet bekanntermaßen ihr deutliches Spiegelbild auf dem Gebiete des Verkehrs. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß sich die weitere Verschlechterung der Verhältnisse im Jahre 1932 auch auf unser Unternehmen ungünstig auswirkte. Der neuerliche Verkehrsrückgang betrug im Straßenbahnbetrieb 10,64 %, auf den Kraftomnibuslinien 12,43 %, im Straßenbahn- und Kraftomnibusbetrieb zusammen 10,79 %, der Rückgang in der Betriebseinnahme dagegen 19,92 %. Dieser höhere Prozentsatz erklärt sich aus der Herabsetzung des Tarifes ab 1. Januar 1932. Wenn der Einnahmeausfall auch einen teilweisen Ausgleich durch den Wegfall der Beförderungssteuer fand, so war das Jahresrechnungsergebnis doch ein Verlust von 245 731,31 *R.M.*

Zur Beleuchtung dieses unerfreulichen Abschlusses seien einige Ziffern genannt, die besonders ins Gewicht fallen. Erstens ist der große Ausgabeposten „Ablieferungen an die Stadt“ trotz der Tarifsenkung im Berichtsjahre unverändert geblieben; er beträgt wiederum 2 Millionen *R.M.*, wovon 10 % Kürzung allein 200 000 *R.M.* ausgemacht hätten. Ferner haben die Zinsen der knapp 7½ Millionen *R.M.* Auslandsanleihen, die im Verhältnis zwischen Straßenbahn A.-G. und Stadt Dresden die Straßenbahn belasten, keine Senkung erfahren, wie dies bei den Inlandsanleihen durch Gesetz herbeigeführt worden ist. Endlich haben sich die Ausgaben für Pensionen und Ruhelöhne im Berichtsjahre um weitere 144 000 *R.M.* auf rund 1 890 000 *R.M.* erhöht. Allein diese Beträge stellen bei rund 23 Millionen *R.M.* Gesamteinnahme eine gewaltige Belastung jeder Gewinn- und Verlustrechnung der Dresdner Straßenbahn A.-G. dar und erschweren die Erzielung eines Ueberschusses bis zu dem Zeitpunkt, in dem eine beträchtliche Steigerung der Fahrgastziffer zur Dauererscheinung geworden sein wird, ungemein.

Befördert wurden im Berichtsjahre (Umsteiger doppelt gezählt):	gegen 1931:
auf den Straßenbahnlinien und Bergbahnen	157 551 597 Personen = — 10,64%
auf den Kraftomnibuslinien	14 271 536 Personen = — 12,43%
	<u>171 823 133 Personen = — 10,79%</u>
außerdem auf den mitbetriebenen Linien der Dresdner Ueberland-Verkehr G. m. b. H.	8 929 606 Personen = — 7,54%
zusammen:	<u>180 752 739 Personen = — 10,63%</u>

Im Vergleich zum Vorjahre wurden täglich im Durchschnitt weniger befördert:

auf den Straßenbahnlinien und Bergbahnen	52 557 Personen
auf den Kraftomnibuslinien	5 656 Personen
	<u>58 213 Personen</u>
auf allen eigenen und fremden Linien	60 275 Personen



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

Jahr	Personen	Prozent
1913	169 071 879	100,0%
*) 1925	206 302 976	= 122,0%
*) 1926	220 327 107	= 130,0%
*) 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%
1932	180 752 739	= 106,9%

*) = Geschäftsjahr vom 1. 4.—31. 3.

Fahrtleistung:

Kategorie	km	gegen 1931
auf den eigenen Straßenbahnlinsen und Bergbahnen	35 845 486 km	= — 10,97%
auf den Kraftomnibuslinien	3 033 324 km	= — 11,07%
Gesamt	38 878 810 km	= — 10,98%
auf den mitbetriebenen Linien der Dresdner Ueberland-Verkehr G. m. b. H.	2 720 525 km	= — 1,86%
Gesamt	41 599 335 km	= — 10,43%

Der Rückgang entspricht den verminderten Beförderungsziffern.

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

22 572 069,02 R.M.

gegen 28 186 623,99 R.M. im Jahre 1931

demnach weniger: 5 614 554,97 R.M. = 19,92%,

davon sind rund 9,5% bedingt durch die Tarifsenkung am 1. Januar 1932.

Betrieb: Im Liniennetz der Straßenbahn sind folgende Änderungen hervorzuheben:

Linie 4 Pfortenhauerstr. — Fürstenplatz — Hauptbahnhof ist mit Inkrafttreten des Sommerfahrplanes am 20. 4. mangels genügender Benutzung eingezogen worden.

Am 14. Mai wurde die neue Gleisschleife Marien-, Ring-, Wall-, Breite Straße und am 15. Oktober die neue Endgleisanlage der Linie 9 in Leubnitz-Neuostra in Betrieb genommen.

Die Vorortsbahn Niedersedlitz — Zschieren wird seit 13. November nicht mehr als Straßenbahn, sondern mit Kraftomnibussen betrieben.

Die Bahnhofsverwaltung Neugruna wurde mit Wirkung vom 20. April aufgelassen. Der Bahnhof dient nur noch der Abstellung von Wagen.

Tarif: Die 10prozentige Tarifsenkung auf Grund der Notverordnung des Herrn Reichspräsidenten vom 8. 12. 1931 hat sich dahin ausgewirkt, daß die Einnahme je Fahrgast (Umsteiger einfach gezählt) bei der Straßenbahn um 9,37%, beim Omnibusbetrieb um 9,96% zurückgegangen ist. Trotzdem gestattet es die für 1933 erwartete Ersparnis an Betriebskosten aus der Umstellung von der Benzin-Kraftmaschine auf den Junkers-Dieselmotor im Omnibusbetrieb und auf Grund der im vorigen Jahr durchgeführten Umgestaltung des Liniennetzes, einige weitere Verbesserungen zugunsten der Fahrgäste im Tarif der Straßenbahn und des Omnibusbetriebes mit Wirkung vom 11. Dezember und vom 1. Januar 1933 ab durchzuführen. Zu erwähnen ist hier vor allem der Wegfall der erhöhten Fahrpreise für Kinder auf den Kraftomnibuslinien, die Ausdehnung der Gültigkeit der 10-Pfg.-Kinderfahrtscheine, der Umsteigefahrtscheine für Erwachsene und der Monatsnetzkarten auf die Vorortstrecken Coschütz — Gittersee, Niedersedlitz — Kleinzschachwitz und Urnenfeld — Cossebaude, die Gestattung der wahlweisen Benutzung der 12er-Karten für Erwachsene und der 12er-Hefte für Kinder, Schüler und Lehrlinge auf Straßenbahn- oder Kraftomnibuslinien, die Verbilligung der 12er-Umsteigehefte für Straßenbahn und Kraftomnibus mit Einschluß der genannten Vorortstrecken, die Verbilligung der Preise der 12er-Hefte für Schüler und Lehrlinge unter Ausdehnung ihrer Gültigkeit auf Sonn- und Feiertage, auf den Nachtverkehr und auf die Vorortstrecken.

Rollendes Material.

Bestand	Triebwagen	Anhängewagen	Bergbahnen	Sonst. Schienenfahrzeuge	Kraftomnibusse
am 1. Januar 1932 . .	547	523	8	157	56
am 31. Dezember 1932	523	512	8	156	62
	— 24	— 11	—	— 1	+ 6

Abgängig waren 33 Triebwagen und 11 Anhängewagen, die abgebrochen bzw., weil noch abzurechnen, vom Bestande abgeschrieben worden sind.

Hinzugekommen sind 9 Vierachstriebwagen mit Druckknopfsteuerung.

Die im Vorjahre in größerem Umfange eingeführten sogenannten **Hechtwagen** haben sich im Betriebe gut bewährt. Ueber ihre besonderen Eigenschaften sei hier einiges gesagt.

Die Hechtwagen sind Großraumwagen mit einem Fassungsvermögen von 36 Sitzplätzen und 36 Stehplätzen. Die vier Antriebsmotoren sind reichlich stark bemessen, so daß einerseits eine hohe Anfahrbeschleunigung und andererseits eine sehr zuverlässige starke Bremswirkung erzielt wird. Daraus ergibt sich eine erhöhte Reisegeschwindigkeit für die von den Wagen bedienten Linien und eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 60 km/h auf Ueberlandstrecken mit eigenem Bahnkörper. Die Wagen sind an beiden Enden stark zugespitzt; in der vorderen Spitze sitzt der Führer, der den Fahrschalter nicht mehr unmittelbar durch Kurbel, sondern bequem

durch große Druckknöpfe auf elektrischem Wege betätigt. Für das Bremsen sind Pedale angeordnet, die die elektrische Kurzschlußbremse und die stark wirkende elektro-magnetische Schienenbremse steuern. Der Führer ist durch Trennwände vollkommen vom Publikumverkehr abgeschlossen. Er bedient auch durch einen Kettenzug die Schiebetür für den vorderen Ein- und Ausstieg. Von den Plattformen in das Wageninnere geht der Fußboden ohne Stufe durch. Die Wagen haben stahlrohrgefederte Ledersitze, tief herabgezogene lange Fenster, keine die Uebersicht des Wageninneren störende Zwischenwände, Tischchen an den Fenstern usw.

Infolge der großen Fahrgeschwindigkeit und ihrer sonstigen Fahrbequemlichkeiten haben die Hechtwagen eine starke Anziehungskraft auf die Fahrgäste ausgeübt, so daß es sich bereits im Laufe des vorigen Jahres herausstellte, daß die Linien 11 und 15 mit dichterem Fahrplan befahren werden mußten, für die die ursprüngliche Zahl der Hechtwagen nicht ausreichte. Es wurden deswegen im Berichtsjahre neun weitere Hechtwagen gebaut, deren elektrische Ausrüstung wieder vom Sachsenwerk geliefert wurde; während vier Wagen die Firma Christoph & Urmack lieferte, wurden fünf Wagen in unseren eigenen Werkstätten hergestellt. Im Laufe des Herbstes sind sieben dieser neuen Wagen in Betrieb gegeben worden.

Die Erfahrungen, die wir durch unsere mehrjährigen Versuche mit **Dieselmotoren im Autobusbetrieb** gemacht haben, veranlaßten uns, im Februar des Berichtsjahres einen 90-PS-3-Zylinder-Junkers-Dieselmotor versuchsweise in einen Wagen einzubauen. Er bewährte sich so gut, daß wir uns zur Ausrüstung des gesamten Autobusparkes mit diesen Junkers-Dieselmotoren entschlossen. Im Monat Juli wurden die ersten Motoren eingebaut, Ende des Jahres waren bereits 25 Wagen damit ausgerüstet. Die großen Vorteile, die wir uns vom Dieselbetrieb erhofften, sind bis heute vollauf eingetreten, und zwar gleicherweise bei der Betriebsstoffwirtschaft wie auch in der Unterhaltung. Die anfänglich auftretenden Beschwerden über Geruchs- und Rauchbelästigung haben allmählich nachgelassen.

Um für die im Omnibusbetrieb zu erwartende Verkehrszunahme gerüstet zu sein, haben wir 5 Büssing-Niederrahmen-Autobusse, ähnlich der bei uns laufenden Type, von einer auswärtigen Verwaltung gekauft, die diese Wagen in eigener Werkstatt für den Eigenbedarf gebaut hatte, sie aber wegen des bei ihr eingetretenen Verkehrsrückganges nicht verwenden konnte. Auch diese Wagen werden mit Junkers-Dieselmotoren ausgerüstet.

Die **Bahnanlagen** weisen folgenden Bestand auf in km einfachem Gleis:

	Eigene Anlagen	Erpachtete Anlagen	Mitbetriebene u. mitunterhalt. fremd. Anlagen	Anlagen für Güterverkehr im öffentl. Verkehrsraum	auf Grund und Boden der Anschlußnehmer
Bestand am 1.1.1932	301,563	0,592	78,950	3,493	2,621
Zugang	1,085	—	—	—	—
Abgang	302,648	0,592	78,950	3,493	2,621
	0,355	—	0,123	—	—
Bestand am 31.12.1932	302,293	0,592	78,827	3,493	2,621

Der Zugang umfaßt u. a. folgende Neuanlagen:

- zweigleisiger Ausbau in der Tolkewitzer Straße, zwischen Tauscher- und Ludwig-Hartmann-Str.,
- zweigleisiger Ausbau in der Pirnaer Landstraße im Stadtteil Leuben,
- Schleifenanlage in der Breite Straße,
- Verlegung der Endstation in Leubnitz-Neuostra.

Der Abgang ist entstanden durch Aufgabe der alten Endstation in Leubnitz-Neuostra, Wegfall des dritten Gleises in der Tiergartenstraße und Ausbau von Gleisbildern und Bögen, die für den Betrieb nicht mehr benötigt werden.

Erneuert wurden 5,886 km einfaches Gleis; 3,147 km Erdkabel wurden neuverlegt und 1,602 km ausgewechselt; außerdem wurden 4,400 km Fahrleitung neu gelegt bzw. ausgewechselt.

Für die Dresdner Ueberland-Verkehr G. m. b. H. wurden 1,503 km einfaches Gleis und 2,500 km Fahrleitung erneuert.

Auf dem neuen Werkplatz in Reick ist das Werkstatt- und Lagergebäude im Rohbau fertiggestellt worden. Der innere Ausbau mit den maschinellen Einrichtungen wird im Jahre 1933 zu Ende geführt.

Der **Personalbestand** hat sich im Berichtsjahre infolge des anhaltenden Verkehrsrückganges weiter vermindert, und zwar von 4491 Mann am Ende des Jahres 1931 auf 4254 Mann, also um 237 Mann = 5,28%. Hiervon stehen 1314 im Beamten-, 91 im Angestellten- und 2849 im Arbeiterverhältnis. Nicht inbegriffen sind in diesen Zahlen die Aushilfskräfte im Fahrdienst, die im Ausflugsverkehr während der wärmeren Jahreszeit benötigt werden, und die nur während der Bauzeit bei der Gleisunterhaltung beschäftigten Arbeiter. Dagegen sind eingerechnet 9 Mann, die ausschließlich bei der von uns mitverwalteten städtischen Autostelle Verwendung finden.

Die 2 Mitglieder des Vorstandes bezogen im Berichtsjahre zusammen 25 926,48 *R.M.* Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten satzungsgemäß keine Vergütung, sondern lediglich ein pauschales Sitzungsgeld als Ersatz für Auslagen.

Zum Jahresabschluß ist folgendes zu bemerken:

Den Zugängen bei den Anlagewerten in Höhe von 1 780 170,72 *R.M.*
stehen Anlage-Abgänge und Abschreibungen in Höhe von 3 939 554,74 *R.M.*
gegenüber, so daß die Anlagewerte gegen das Vorjahr um 2 159 384,02 *R.M.*
niedriger sind.

Die Anlagezugänge setzen sich zusammen aus:

838 784,15 *R.M.* Erneuerungen,

941 386,57 *R.M.* Neuanlagen,

zusammen: 1 780 170,72 *R.M.* w. o.

Die Zugänge bestehen:

im Ankauf und Austausch verschiedener Flurstücke in Zschertnitz, Bad Weißer Hirsch, Reick und Tolkewitz,

in der Erweiterung der Werkstatt Tolkewitz,

→ im Umbau eines Ladens im Grundstück Waltherstraße 11c in eine Wohnung und in kleinen Gebäudeerweiterungen,

im Umbau zusammenhängender Gleisstrecken und in Erneuerungen und Erweiterungen von Gleisanlagen,

in der Erweiterung der Kabelleitungen und Erneuerung von Speisekabeln und Oberleitungen,

in der Beschaffung neuer Vierachstriebe, sowie

im Umbau von 2 Vierachstriebe- und anderen Wagen,

im Einbau von 23 Dieselmotoren, 56 Anlasserbatterien und 51 Heizeinrichtungen in Kraftomnibusse,

in der Beschaffung von Maschinen und Inventar, sowie

in der Neuanschaffung von Bekleidung und Ausrüstung für das Personal.

Der Abgang bei den Kraftwagen ist der Verkaufserlös für einen alten Kraftwagen.

3,147
1,602
4,749

Die Abschreibungen betragen 3 805 600,97 *R.M.* Sie wurden mit den Abschreibungssätzen des Vorjahres berechnet, mit Ausnahme desjenigen für Bekleidung und Ausrüstung, der von 25 auf 20% herabgesetzt worden ist.

Beteiligungen, Wertpapiere und Hypotheken haben sich im Berichtsjahre nur geringfügig verändert. Die Beteiligungen enthalten als Hauptposten unsere 25%ige Beteiligung an der Dresdner Ueberland-Verkehr G. m. b. H., mit der seit Jahren ein Betriebsführungs-Vertrag besteht. Darlehensforderungen ermäßigten sich durch Rückzahlungen um 58 857,31 *R.M.*

Die Vorräte an Bau- und Betriebsstoffen konnten abermals um reichlich 400 000 *R.M.* gesenkt werden.

Die Forderung aus Akzeptbegebung hat sich entsprechend der Einlösung von Akzepten gemäß dem Stillhalteabkommen mit den kurzfristigen Gläubigern der Stadt um 1 899 800 *R.M.* ermäßigt.

Schuldner haben sich um 43 790,29 *R.M.*, Barguthaben um 187 360,43 *R.M.* erhöht.

Der Kassenbestand ist um 334 895,68 *R.M.* niedriger als im Vorjahre, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß die Fahrgeldeinnahme vom 31. 12. 1932, die erst am 2. 1. 1933 an die Kasse abgeliefert wurde, unter Barguthaben enthalten ist.

Uebergangsposten (aktiv) sind Vorauszahlungen für Gehälter, Ruhegehälter und Löhne für Januar 1933, Kraftfahrzeugsteuern, Versicherungsprämien, Mietzinssteuerablösungen und verschiedene Betriebsausgaben, die sachlich das neue Jahr belasten, aber bereits im alten Jahre gezahlt worden sind.

Das Aktienkapital beträgt unverändert 18 000 000 *R.M.* Die Aktien sind vinkulierte Namensaktien.

Die Selbstversicherungsrücklage ist nur unwesentlich gewachsen. Da die beweglichen Gegenstände bei verschiedenen Versicherungsgesellschaften gegen Feuergefahr versichert sind und für Einbruchdiebstahl und Beraubung Fremdversicherung besteht, so daß die Rücklage hierfür nicht mehr in Anspruch genommen zu werden braucht, konnte ihr im Berichtsjahre ein geringerer Betrag als im Vorjahre zugeführt werden.

Die Ruhedrücklage wurde angesammelt aus den Beiträgen der Arbeiter seit 1. April 1931 und weist einen um 168 473,35 *R.M.* höheren Bestand auf als im Vorjahr. Unsere Verpflichtungen zur Ruhelohnzahlung erstrecken sich aber auch auf die vor dem 1. April 1931 erwachsenen Ansprüche. Ferner haben wir die Verpflichtung zur Zahlung der Ruhegehälter für die früheren und derzeitigen Beamten der Straßenbahn. Die gesamten Ruhelohn- und Ruhegehalts-Lasten betragen für 1932: 1 890 610,41 *R.M.* Für die kommenden Jahre ist mit einem Ansteigen dieser Belastung zu rechnen.

Die Anleihendarlehen sind um rd. 1,9 Millionen *R.M.* niedriger als im Vorjahre. Außer der vertragmäßigen Tilgung wurde eine verstärkte Tilgung aus den im Berichtsjahre nicht verbrauchten Abschreibungen ermöglicht. Das Darlehen aus einer £-Anleihe in Höhe von 171 770,— £ wurde, wie bisher, mit dem Normalkurs bewertet, weil die Entwicklung des Kursstandes in der gesamten Tilgungszeit nicht abzusehen ist.

Sonstige Darlehen haben sich durch Tilgungen um 56 542,70 *R.M.* vermindert. Aus Aufwertung von Darlehen können noch Verpflichtungen in Höhe von schätzungsweise 50 000 *R.M.* erwachsen, die in der Bilanz nicht enthalten sind, weil die Frage der Aufwertung noch nicht geklärt ist.

Gläubiger haben sich gegenüber dem Vorjahre um 106 984,34 *R.M.* ermäßigt.

Uebergangsposten (passiv) sind vertragliche Abgaben, Zinsen und Betriebsausgaben, die sachlich das abgelaufene Geschäftsjahr belasten, aber erst im neuen Jahre zahlbar werden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Verlust von . . .	245 721,31 <i>R.M.</i>
ab, der sich durch den Verlust-Vortrag von	<u>196 171,62 <i>R.M.</i></u>
auf	441 892,93 <i>R.M.</i>

erhöht.

Es wird vorgeschlagen, den Verlust mit	<u>120 000,— <i>R.M.</i></u>
aus dem Reservefonds zu decken und den Restbetrag von	321 892,93 <i>R.M.</i>

auf neue Rechnung vorzutragen.

Dresden, im Februar 1933.

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 1932 sowie die Bilanz vom 31. Dezember 1932 zu genehmigen, der Verwaltung Entlastung zu erteilen und nach dem Vorschlage der Verwaltung zu beschließen, den aus dem Geschäftsjahr 1931 vorgetragenen Verlust von 196 171,62 *R.M.*
und den Verlust aus dem Geschäftsjahre 1932 von 245 721,31 *R.M.*
zusammen 441 892,93 *R.M.*
mit 120 000,— *R.M.*
aus dem Reservefonds zu decken und den Restbetrag von 321 892,93 *R.M.*
auf neue Rechnung vorzutragen.

Dresden, im Februar 1933.

Der Aufsichtsrat

Dr. Külz.

Bilanz		Verbindlichkeiten	
vom 31. Dezember 1932			
30.011.107,73	Anlagevermögen und Zahlungsmittel	30.011.107,73	Verbindlichkeiten
307.738,74	Abschreibung	307.738,74	Verbindlichkeiten
307.738,74	Zugang	307.738,74	Verbindlichkeiten
307.738,74	Stand am 1. 1. 1932	307.738,74	Verbindlichkeiten
18.284,81	Abschreibung	18.284,81	Verbindlichkeiten
18.284,81	Zugang	18.284,81	Verbindlichkeiten
18.284,81	Stand am 1. 1. 1932	18.284,81	Verbindlichkeiten
430.018,02	Abschreibung	430.018,02	Verbindlichkeiten
430.018,02	Zugang	430.018,02	Verbindlichkeiten
430.018,02	Stand am 1. 1. 1932	430.018,02	Verbindlichkeiten
308.274,04	Abschreibung	308.274,04	Verbindlichkeiten
308.274,04	Zugang	308.274,04	Verbindlichkeiten
308.274,04	Stand am 1. 1. 1932	308.274,04	Verbindlichkeiten
6.880.617,11	Abschreibung	6.880.617,11	Verbindlichkeiten
6.880.617,11	Zugang	6.880.617,11	Verbindlichkeiten
6.880.617,11	Stand am 1. 1. 1932	6.880.617,11	Verbindlichkeiten
3.243.060,20	Abschreibung	3.243.060,20	Verbindlichkeiten
3.243.060,20	Zugang	3.243.060,20	Verbindlichkeiten
3.243.060,20	Stand am 1. 1. 1932	3.243.060,20	Verbindlichkeiten
5.408.044,41	Abschreibung	5.408.044,41	Verbindlichkeiten
5.408.044,41	Zugang	5.408.044,41	Verbindlichkeiten
5.408.044,41	Stand am 1. 1. 1932	5.408.044,41	Verbindlichkeiten

Bilanz

vom 31. Dezember 1932



Vermögen

Bilanz vom

				<i>R.M.</i>
Grundstücke	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	3 596 695,63	
	Zugang	<i>R.M.</i>	37 312,53	3 634 008,16
Gebäude	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	6 358 608,77	
	Zugang	<i>R.M.</i>	26 514,62	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	6 385 123,39	6 100 639,13
Bahnanlagen	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	16 806 839,19	
	Zugang	<i>R.M.</i>	781 609,81	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	17 588 449,—	15 754 761,90
Stromführung	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	3 406 044,64	
	Zugang	<i>R.M.</i>	106 963,58	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	3 513 008,22	3 243 366,26
Wagenpark	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	7 581 414,65	
	Zugang	<i>R.M.</i>	435 497,64	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	8 016 912,29	6 886 017,11
Kraftomnibusse	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	210 144,26	
	Zugang	<i>R.M.</i>	163 274,80	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	373 419,06	268 273,04
Werkstatt-Einrichtungen, Geräte, Inventar	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	478 983,30	
	Zugang	<i>R.M.</i>	53 700,45	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	532 683,75	439 018,95
Kraftwagen	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	12 486,43	
	Abgang	<i>R.M.</i>	300,—	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	12 186,43	6 584,84
Bekleidung und Ausrüstung	Stand am 1. 1. 1932	<i>R.M.</i>	349 574,88	
	Zugang	<i>R.M.</i>	41 643,52	
	Abschreibung	<i>R.M.</i>	391 218,40	308 738,34
Anlagewerte und Seitenbetrag				36 641 407,73

31. Dezember 1932

Verbindlichkeiten

	<i>R.M.</i>
Aktienkapital	18 000 000,—
Reservefonds	120 000,—
Selbstversicherungs-Rücklage	74 219,89
Ruhegeld-Rücklage	247 749,65
Anleihe-Darlehen	21 023 560,67
Sonstige Darlehen	1 357 366,35
Hypotheken	55 927,01
Akzente	2 077 800,—
Gläubiger	608 795,83
Uebergangsposten	707 139,16
Erhaltene Sicherheiten <i>R.M.</i> 192 340,—	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Seitenbetrag 44 272 558,56 </div>	

Vermögen

Bilanz vom

		<i>R.M.</i>
	Uebertrag	36 641 407,73
Unvollendete Bauten		335 680,62
Beteiligungen und Wertpapiere		
Beteiligungen	<i>R.M.</i> 1 061 800,—	
Verpfändete Wertpapiere	<i>R.M.</i> 762 781,25	
Wertpapiere	<i>R.M.</i> 9 474,84	1 834 056,09
Hypotheken		40 000,—
Darlehen		264 431,55
Vorräte		868 512,21
Forderung aus Akzeptbegebung		2 077 800,—
Schuldner		134 014,21
Barguthaben		
Forderung an die Stadthauptkasse	<i>R.M.</i> 940 177,69	
Barguthaben	<i>R.M.</i> 415 773,78	1 355 951,47
Kasse		3 369,57
Uebergangsposten		275 442,18
Hinterlegte Sicherheiten	<i>R.M.</i> 192 340,—	
Verlust-Vortrag 1931	<i>R.M.</i> 196 171,62	
Verlust 1932	<i>R.M.</i> 245 721,31	441 892,93
		<u>44 272 558,56</u>

Dresden, am 31. Januar 1933.

Dresdner

Der
gez. Dr. Albrecht,

Nach pflichtgemäßer Prüfung der Bücher und Schriften der Gesellschaft sowie auf Grund Jahresabschluß und den Geschäftsbericht der Gesellschaft den gesetzlichen Vorschriften ent-

Dresden, am 22. Februar 1933.

Treuhand-
gez. Kuckuck.
öffentl. best. Wirtschaftsprüfer.

31. Dezember 1932

Verbindlichkeiten

	<i>R. M.</i> 44 272 558,56
Uebertrag	
	44 272 558,56

Gewinn- und Verlustrechnung

Straßenbahn A.-G.

Vorstand
gez. Zehnder.

der vom Vorstand erteilten Aufklärungen und Nachweise haben wir die Buchführung, den
sprechend gefunden.

Aktiengesellschaft
gez. Köhler.

Gewinn- und Verlustrechnung

3. Geschäftsjahr

Haben		Soll	
Umsatz	100.000,00	Verkauf	100.000,00
Waren	10.000,00	Waren	10.000,00
Material	20.000,00	Material	20.000,00
Personalkosten	15.000,00	Personalkosten	15.000,00
Zinsen	5.000,00	Zinsen	5.000,00
Steuern	3.000,00	Steuern	3.000,00
sonstige	2.000,00	sonstige	2.000,00
Ergebn	45.000,00		

Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist eine der Hauptrechnungen des Rechnungswesens und zeigt den Erfolg eines Unternehmens über einen bestimmten Zeitraum.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist ein zentraler Bestandteil der Bilanz und zeigt den Erfolg eines Unternehmens über einen bestimmten Zeitraum.

Gewinn- und

Soll	3. Geschäftsjahr
Verlust-Vortrag aus 1931	<i>R. M.</i> 196 171,62
Betriebsausgaben	17 984 534,79
Abschreibungen	3 805 600,97
Zinsen	1 461 419,29
<hr style="border: none; border-top: 1px solid black;"/>	<hr style="border: none; border-top: 1px solid black;"/>
<hr style="border: none; border-top: 3px double black;"/>	<hr style="border: none; border-top: 3px double black;"/> 23 447 726,67

Dresden, am 31. Januar 1933.

Gewinn- und Verlustrechnung

Dresdner

Der

gez. Dr. Albrecht.

Nach pflichtgemäßer Prüfung der Bücher und Schriften der Gesellschaft sowie auf Grund Jahresabschluß und den Geschäftsbericht der Gesellschaft den gesetzlichen Vorschriften ent-

Dresden, am 22. Februar 1933.

Treuhand-

gez. Kuckuck,

öffentl. best. Wirtschaftsprüfer.

Verlustrechnung

1. Januar bis 31. Dezember 1932

	Haben
	<i>R.M.</i>
Betriebseinnahmen	22 880 560,34
Kursgewinn	125 273,40
Verlust-Vortrag aus 1931 <i>R.M.</i> 196 171,62	
+ Verlust 1932 <i>R.M.</i> 245 721,31	441 892,93
	23 447 726,67

Straßenbahn A.-G.

Vorstand

gez. Zehnder.

der vom Vorstand erteilten Aufklärungen und Nachweise haben wir die Buchführung, den sprechend gefunden.

Aktiengesellschaft

gez. Köhler.

Verlustrechnung

Jahresabschluss 31. Dezember 1932

Haben

W. A.		W. A.
22.850.800,31		18.157.315,31
122.273,90		122.273,90
1.111.802,93		1.111.802,93
59.417.280,82		59.417.280,82

Dresden, am 31. Januar 1933

Straßenbahn A.-G.

Vorstand

H. B. Schulze

Die vom Vorstand erstellten Aufstellungen sind richtig und vollständig nach der Hochrechnung der Bilanz zum Schluss des Jahres 1932.

Dresden, am 31. Januar 1933

Aktiengesellschaft

H. B. Schulze

Kassenwart

Kunstanstalt H. B. Schulze, Dresden

