

Name der Gesellschaft
Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

会社名
北ドイツ河川蒸気船会社

会計年度
1861.

業種
汽船

掲載文献等
Berliner Börsen-Zeitung, 1862.6.24,SS.1801-02.

ファイル名
18620624NFDG.PDF

Dienstag, den 24. Juni 1862.

Norddeutsche Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

General-Versammlung vom 23. Juni.

Vortrag des Verwaltungsraths-Vorsitzenden

Gehrte Herren!
 Durch die laut § 21 unserer Statuten vorgeschriebenen Blätter sind Sie zu der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Actionaire der Norddeutschen Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eingeladen worden, und heisse ich Sie, indem ich gleichzeitig die Versammlung für eröffnet erkläre, Namens des Verwaltungsrathes bestens willkommen.

Vor allem unterlasse ich es nicht, Ihnen mitzutheilen, dass die in letzter Generalversammlung erteilte Revisions-Commission, bestehend aus den Herren

M. Schreiber, Breslau,
 Aug. F. Wolff, Chemnitz,
 Th. Marcurth, Hamburg,
 die Aufgabe nachgekommen, und dem Verwaltungsrath Decurge für das Betriebsjahr 1860 erteilt hat.

Was nun das Betriebsergebnis des Vorjahres anbetrifft, so werden Sie aus dem detaillirten Bericht des Betriebsdirectors die näheren Einzelheiten ersahen, und nach Sachlage der ungünstigen Verhältnisse, in richtiger Erwägung derselben, wohl überallhin günstigen Erwartungen begeht haben.

Da der Verwaltungsrath die Beschlussfassung über beantragte Vermehrung des Betriebsmaterials, zur Conservirung des Vorhandenen, und um auf den nachfolgenden Ermässigung der Elbzölle sicher eintretenden enormen Güterverkehr gerüstet zu sein, bis zum Herbst aussetzen zu müssen geglaubt hat, eine Fortsetzung des Betriebes aber in bisheriger Weise dem Interesse der Actionaire nicht angemessen erachtet werden kann, ersuche ich Sie, dem Verwaltungsrath die Befugnisse zur Einleitung des Weitern zu erteilen. Nach § 15 der Statuten ersuche ich Sie, die Actionaire zur Prüfung der vorjährigen Bilanz der Befugnisse zu erwählen, dem Verwaltungsrath nach geschehener Prüfung Decurge zu erteilen.

Die Amtsdauer der gegenwärtigen Mitglieder des Verwaltungsrathes läuft mit dem heutigen Tage ab, ersuche Sie daher, nach § 16 der Statuten aus der Mitte zehn Mitglieder zu erwählen, die Wahl vorzugsweise auf Actionaire zu lenken, welche den engeren Verkehr mit dem Wirkungskreise des Betriebs, nicht nur demselben nützlich sein können, sondern auch dafür, ein reges Interesse zu äussern im Stande sind.

Jahresbericht

Gehrte Herren!
 Gleichwie sich unsere in letzter Versammlung ausgesprochenen begründeten Hoffnungen in diesem Jahre nicht realisiert haben, so sind die Ursachen, so zufälliger und vorübergehender Natur, dass Resultat nicht als ein Beweis gegen die Lebensfähigkeit des Unternehmens aufgefasst werden kann. Eine kurze Darlegung unserer vorjährigen Wirksamkeit und der Einflüsse, welche den Erfolg verminderten, wird daher die bisherigen Hoffnungen nicht tödlich, sondern neu beleben. Zu dieser Darlegung gehend, bemerken wir zunächst, dass der vorjährige Betrieb mit dem 9. Februar auf der Tour nach Magdeburg begann, während Eis wegen hohen Magdeburg-Dresden und Havelberg Berlin am 20. Februar eröffnet werden konnten.

Leicht mit Beginn der Schifffahrt mussten wir, und das Dampfboot „Hansa“, am 11. Februar Besetzung der neuen Kessel, Trame und neuen Kammeräder in Reparatur legen, welche sich in gleicher Weise bis zum 25. Mai verzögerte. Durch diesen Umstand sowohl, als durch die schlechte Beschaffenheit „Hannovers“ waren wir unglücklichsten, besten Dampfboote beraubt und steten durch miethweise Engpässe von Sachsa- und Magdeburg einen sehr kostspieligen Ersatz zu erhalten.

Der Dienst mit „Hannover“ wurde mühsam bis zum 11. Mai aufrecht erhalten, von welchem Tage dieses Schiff in Reparatur gelegt wurde, welches wiederum bis zum 27. Juli sich verzögerte.

Das Dampfboot „Havel“ wurde gründlich nachgehoben in Rosslau vom 14. Juli bis 17. August in Reparatur gelegt.

Das Dampfboot „Hannover“ brach am 17. September gussstählerne Welle; das Schiff wurde bis zum 1. October in Reparatur gelegt.

Hatten wir nun schon bei Beginn des vergangenen Betriebsjahres durch die Ausserdienstsetzung der soeben erwähnten Dampfboote erhebliche Mühe, den Betrieb durch die gemieteten Dampfboote aufrecht zu erhalten, so wurden wir neben diesem kostspieligen Ersatzmittel noch bitter durch die sich bei genauer Prüfung ergebenden, vorher nicht geahnten, anderweitigen Mängel der in Reparatur liegenden Schiffe, welche dringend sofortiger Abstellung bedürften, bitter enttäuscht.

Kein Wunder also, dass die Reparaturkosten dieser Schiffe eine nie erwartete Höhe erreichten und ist diesen Verhältnissen unter Hinzufügung der theuren Miethen fremder Dampfboote mit grösserem Kohlenverbrauche und geringerer Leistungsfähigkeit das unbefriedigende vorjährige Betriebsergebnis in erster Linie beizumessen.

Ausserdem aber hatten wir durch den so oft und rasch wechselnden Wasserstand nicht nur erhebliche Extrakosten durch Abbleichen, sondern konnten auch nur mühsam den Betrieb durchgehends aufrecht erhalten.

In den Monaten Februar, März bis Mitte April konnten wir durchschnittlich mit voller Ladung fahren, von April bis Ende Juni nur mit $\frac{1}{2}$ Ladung, vom 1. bis 15. Juli wieder mit voller Ladung, vom 15. Juli bis 1. August mit $\frac{1}{2}$ und vom August bis zum Schluss der Schifffahrt nur gar mit $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{4}$ der Tragfähigkeit unserer Kähne.

Vom 24. August bis 17. September war das Fahrwasser bei Moewenwerder in der Nähe von Werben so schlecht, dass unsere Kähne wie leeren Dampfboote die schlechte Stelle nicht passieren konnten und wurde der Dienst dadurch mühsam aufrecht erhalten, dass wir die Dampfboote nur bis zu dieser Stelle fahren und resp. mit einander wechseln liessen, in zwischen aber die Kähne sowohl zu Berg als Thal über die Sandfelder überlichten liessen.

Gleiche Noth hatten wir in derselben Zeit auf der Tour Magdeburg-Dresden, wo sich der Wasserstand der Art verschlechterte, dass ein Schleppzug von 2 Kähnen ab Magdeburg expedirt, häufig durch successive Annahme von Abbleichern mit 6 Fahrzeugen Dresden erreichte.

Der Wasserstand selbst war an den seichten Stellen zeitweilig nur 18 bis 24 Zoll Fahrwasser, gleich $\frac{1}{2}$ Ladungsfähigkeit unserer Kähne.

Dass diese Uebelstände neben dem Wochen langen Stillliegen der Schleppzüge mit voller Mannschaft erhebliche pecuniäre Opfer erbeizichten, liegt wohl auf der Hand und bedarf um so weniger der Erörterung, wenn wir berücksichtigen, dass die Kosten an Leutlohn incl. Miethen sämtlicher Fahrmittel jeden Tag ca. 400 \mathcal{R} betragen.

Diesen, in den Annalen der Elbschifffahrt seit dem unglücklichsten Wasserjahre 1842 nicht anzuweisenden Uebelstande ist in zweiter Linie das unbefriedigende vorjährige Betriebsergebnis beizumessen, und zwar um so mehr, weil selbst bei noch ungünstigeren Wasserjahren der durchgehende Verkehr nicht gestört wurde.

Wenngleich die Preussische Regierung in anerkennenswerther Weise enorme Summen zur Instandhaltung des Fahrwassers durch kostspielige Anlage von Buhen etc. aufwendet, so machte sich doch bei dieser Gelegenheit der Mangel einer Baggermaschine recht fühlbar, um so mehr, da es dann nur weniger Tage bedurfte hätte, die seichten Stellen passierbar zu machen.

Neben diesen Ausnahmeständen waren überhaupt bei geringem Güterverkehr in den Monaten Mai bis August die Frachten der Segelschiffer der Art billig, dass auch wir, um nicht müssig zu liegen, Schritt vor Schritt mit Frachtermässigungen folgen mussten.

Um den bedeutenden Güterverkehr in den Monaten September bis zum Schluss der Schifffahrt bewältigen zu können, mussten wir unsere Transportmittel vermehren, welches durch miethweise Engpässe von circa 40 Segelkähnen bis zum Schluss der Schifffahrt unter verhältnissmässig günstigen Bedingungen beschafft wurde.

Bedauerlicher Weise liess aber der anhaltende kleine Wasserstand nicht zu, die durch den enormen Verkehr gezeigten Frachten gehörig auszunutzen und mussten wir, wie schon erwähnt, während dieser für uns allein gegenbringenden Zeit mit $\frac{1}{2}$ bis $\frac{1}{3}$ Ladung durchschnittlich den Betrieb aufrecht erhalten.

Wäre der Wasserstand dem vorjährigen gleich gewesen, so würden wir höchst erfreuliche Resultate erzielt haben, wie dieses ja einer weiteren Auseinandersetzung nicht wohl bedarf, indem dann die

Brutto-Einnahme der letztern drei Monate bei verhältnissmässig gleichen Betriebskosten sich um mindestens 50% gesteigert haben würde.

Es ist diesem Umstande in erster Linie mit beizumessen, dass das vorjährige Resultat weit hinter unserer Erwartung geblieben ist.

Fassen wir also die erwähnten, einem bessern Betriebsergebnisse sich entgegengesetzt habenden 3 Cardinalpunkte genauer ins Auge, um uns ein Prognosticon für das nunmehr begonnene Betriebsjahr zu stellen, so gelangen wir ad 1. Bedeutende Reparaturen an unseren Dampfbooten und Engpässen fremder Boote zu theuren Miethen nach Massgabe des Nachfolgenden zu der Ueberzeugung, dass dieser Punkt im Wesentlichen wegzufallen wird.

Reparaturen von solchen Dimensionen wie im vorhergehenden Jahre werden voraussichtlich nicht mehr vorkommen, weil die Dampfboote zum grösseren Theile gründlich nachgesehen sind und sich nunmehr im guten Zustande befinden.

Kleine Reparaturen werden stets vorkommen, namentlich bei so angestrengter Thätigkeit der Dampfboote, welche in den Sommermonaten Tag und Nacht im Dienste sind. Wir sagen kleine Reparaturen, aber dieses nur dann, wenn die Schiffe immer sofort bei etwaigen Mängeln nachgesehen werden können.

Dieses ist aber bei lebhaftem Verkehre nicht möglich, weil es an Zeit gebricht und so entstehen denn aus den kleinen, mit wenigen Kosten zu beseitigenden Reparaturen grössere und kostspieligere Neubauten, resp. Ergänzungen einzelner Maschinentheile.

Dieses zu vermeiden und überhaupt die vorhandenen Dampfboote zu conserviren sind unbedingt zwei Reservaboote nöthig. Wenngleich nun die bisherigen unbefriedigenden Betriebsergebnisse weitere Anschaffungen gerade nicht empfehlen, so dürfte doch der Umstand, dass die Vermehrung der Dampfkraft nicht nur zur Conservirung des Vorhandenen unbedingt nöthig ist, sondern auch durch die, wie es den Anschein hat günstigere Beilegung der noch schwebenden Elberollfrage und des daraus resultirenden enormen Güterverkehrs dringend geboten sein wird, von entscheidender Wirkung sein.

Kleinere Reparaturen sind selbst bei den besten Maschinen nicht zu vermeiden, wie diejenigen geachteten Herren, welche mit dem Maschinenwesen vertraut sind, zugeben werden.

Vergleichen wir nur einmal die doch bei weitem weniger angestrengten Betriebsmittel der Eisenbahnen, welche Reparaturen kommen dazwischen vor und wie viele Reserve ist zu einem regelmässigen Betriebe notwendig!

Die Punkte: schlechten Wasserstand der Elbe, ungenügende Correction des Fahrwassers derselben und hieraus folgend unvollkommene Benutzung der Ladungsfähigkeit der Kähne würden durch die Erbauung einiger leichter Holzskähne zum grossen Theil neutralisirt werden.

In beiden Fällen werden dadurch die theuren Miethen vermieden, überhaupt aber hierdurch wiederum die Anschaffungskosten indirect durch Ersparung jener auf ein Minimum reducirt.

Wie empfehlenswerth überhaupt auch die Vermehrung des Betriebsmaterials sein dürfte, werden wir Ihnen untenstehend in unserem Berichte über den diesjährigen Betrieb genügend nachweisen können.

Gehen wir nun zu dem detaillirten Ihnen behändigten Rechenschaftsberichte über, so finden Sie im Vergleich zum Vorjahre

ad 1. Betriebsmaterial	
die Dampfboote unverändert, die Kähne aber um ein käuflich erstandenes eternes Fahrzeug vermehrt.	
ad 2. Monatliche Zusammenstellung des Güterverkehrs ergibt ein Plus von 138086 Ctr. und 14,150 \mathcal{R} 7 \mathcal{S} 4 \mathcal{G} .	
ad 3. Betreffenden Güterverkehr nach den verschiedenen Stationen, so sind die Verladungen zu Berg gegen das Vorjahr von	
Hamburg um	127351* Ctr.
Wittenberge „	16679* „
Magdeburg „	27106* „
und den Zwischenstationen um	28556 „

zu Thal nur von Berlin um 46,495* Ctr. und den Zwischenstationen um 26636* Ctr. in erfreulicher Weise gestiegen, während die Verladungen zu Berg ab Hamburg um 30090* Ctr., zu Thal ab Dresden um 46447* und ab Magdeburg um 8182* Ctr. zurückgeblieben sind.

Sämmtliche Stationen participiren hieran in steigender Weise bis auf Berlin zu Berg, welches um

12700 Ctr. zu Thal Harburg, welches um 2377 Ctr zurückblieb.

Sodann haben wir noch der neuen Tour Dessau zu gedenken, welche Dank der günstigen Lage und dem regen Eifer der betreffenden Agenten als Gründer derselben in steter progressirender Entwicklung begriffen ist und gegen das Vorjahr um 90000 Ctr. zugenommen hat.

ad 4. Die Thätigkeit der Dampfboote betreffend, so haben solche gegen das Vorjahr 2887 Meilen mehr zurückgelegt, ein Verhältnis, welches sich, wenn die monatelangen Reparaturen zu vermeiden gewesen sein würden, noch um ein Erhebliches günstiger gestellt haben würde.

ad 5. Die Thätigkeit der Schleppkähne betreffend, so weisen unsere Fahrzöge gegen das Vorjahr an Meilenzahl um 2574, an Centnerzahl um 19590, grössere Leistungsfähigkeit, an Frachtertrag aber ein Minus von 4089 \mathcal{R} 20 \mathcal{S} 7 \mathcal{A} aus; durch die Mistkähne wurden 168496, Ctr. mit einem Mehrertrage von 18339 \mathcal{R} 27 \mathcal{S} 11 \mathcal{A} gegen das Vorjahr befördert.

ad 6 a und 6 b. Bilanz- und Gewinn- und Verlust-Conto anlangend, so haben sich in ersterer das Schiffs-Conto durch Anschaffung von 3 Kähnen, das Materialien-Conto durch Beschaffung von Maschinen-Reservetheilen und Dampfkessele, das Capital-Conto durch amortisirte Stamm-Actien gegen das Vorjahr verändert.

Zu dem detaillirten Gewinn- und Verlust-Conto, dessen einzelne Positionen dem Vorjahre gegenüber durch die Eingangs erwähnten Missverhältnisse hinsichtliche Motivirung finden, haben wir nur die folgenden Auseinandersetzungen zu geben:

Der grössere Kohlenverbrauch per Fahrstunde gegen das Vorjahr findet durch die schlechte Beschaffenheit der Schiffskessel vor der Reparatur und auch durch den beim kleinen Wasserstande gebotenen unfreiwilligen Aufenthalt der Dampfboote auf den Sandfeldern unter Dampf, seine Begründung.

Der erhöhte Kohlenpreis um 2 \mathcal{A} per Centner gegen das Vorjahr ist dem Umstande beizumessen, dass weniger Braunkohlen, wegen der schlechten Beschaffenheit der Dampfkessele und damit verbundenen geringeren Dampfentwicklung und Conservirung, welche im Preise gegen die Englische Kohle wesentlich billiger sind, verbraucht wurden.

Die übrigen Positionen finden nach Lage der vorjährigen Verhältnisse ihre Erlidigung.

Um Ihnen einen Ueberblick über die enormen Güterbewegungen des Vorjahres auf der Elbe — Wittenberge passierend — zu geben, lassen wir eine statistische Zusammenstellung folgen und werden Sie daraus ersehen, dass wir gegenüber den beiden concurrirenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften, welche uns an Betriebsmitteln bei Weitem überlegen sind, ein gleiches Quantum wie Beide zusammen beförderten.

Sie werden ferner aus dem Gesamtbetrage der Wittenberge passirten Güter von 12,643,962 Ctr. ersehen, dass die Elbe noch immerhin ein reiches Feld der Thätigkeit bietet.

Es passirten Wittenberge bis zum Schluss der Schiffahrt:

	Ctr.	Ctr.
zu Berg	6775317	
zu Thal	5868645	
		12643962

Hiervon participirten		
• Norddeutsche zu Berg	659467	
• Thal	352878	
		1012345
• Prager zu Berg	310637	
• Thal	139610	
		450237
• Magdeburger zu Berg	398223	
• Thal	166673	
		564896
• Segelschiffe zu Berg	5407000	
• Thal	5209484	
		10616484
Zusammen:		
• Norddeutsche		1012345
• Prager	450237	
• Magdeburger	564896	
		1015133

Nach den bisherigen Erfahrungen liegt der Schwerpunkt des Unternehmens in der grösstmöglichen Ausdehnung des Betriebes, wie dieses naturgemäss nicht wohl anders sein kann; die einmal vorhandenen Betriebskosten, gleichviel ob wenig oder viel geleistet, ruhen auf den Frachten, je grösser also letztere durch erweiterten Betrieb werden, je geringer werden auch verhältnissmässig die Kosten, um so grösser aber das Netto-Provont.

Es ist daher auch als Lebensfrage für das Institut zu bezeichnen, abgesehen von der voraussichtlich günstigen Erlidigung der Elbezollfrage, wenn einmal der Betrieb fortgesetzt werden soll, das Betriebsmaterial zu vermehren.

Nicht nur allein dass durch erweiterten Betrieb die Kosten verringert werden, sondern auch die vorhandenen Betriebsmittel werden, wenn die nöthige Reserve vorhanden ist, besser conservirt, die Reparaturen aber selbst dadurch wesentlich vermindert.

Und es ist doch jedenfalls ein Act der Nothwendigkeit, das Vorhandene in gutem Stande zu erhalten und vor gänzlicher Entwerthung zu schützen.

Die letztere würde aber unbedingt eintreten, wenn der Betrieb in bisheriger Weise fortgesetzt würde;

das Material würde in einor, in keinem Verhältnis selbst den günstigsten Chancen gegenüberstehenden Weise total abgenutzt.

Dieses aber kann unmöglich im Interesse der Beteiligten liegen und muss in dieser höchst wichtigen Frage, wenigleich auch die bisherigen Resultate nicht wohl neuen Anschaffungen das Wort reden, eine befriedigende Entscheidung getroffen werden, zumal der Erfolg des gegenwärtigen Betriebsjahres dieser Anschaffung volle Berechtigung giebt.

Um Alles zu versuchen, das Unternehmen einer gedeihlichen Fortentwicklung entgegenzuführen, haben wir nach Beschluss des Verwaltungsrathes regelmässige Fahrten mit Vermeidung von fremden Dampfbooten und Kähnen eingerichtet, so zu sagen, den Betrieb in beschränkter Weise fortgeführt.

Der Erfolg hat, wir müssen es gestehen, unsere gerechten Bedenken beseitigt und unsere kühnsten Erwartungen übertroffen.

So haben wir mit den eigenen Mitteln bis ult. Mai eine Mehreinnahme von 1754 \mathcal{R} 22 \mathcal{S} 10 \mathcal{A} erzielt, der Monat Juni zeigt schon heute am 20. Juni eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr und dürfte mit einem Plus von mindestens 4000 \mathcal{R} schliessen, so dass also der Mehrertrag bis ultimo Juni a. c. sich auf ca. 6000 \mathcal{R} belaufen dürfte.

Diese erfreulichen Resultate haben wir den regelmässigen Fahrten beizumessen und würden dieselben sich noch bei Weitem günstiger gestalten, wenn wir eben grössere Zuverlässigkeit in diese Fahrten hineinbringen könnten und überhaupt die uns offerirten Güter zu lohnenden Frachten zu befördern im Stande wären.

Ersteres ist mit den vorhandenen Mitteln nicht möglich, da die Dampfkraft einmal nicht ausreicht, ausserdem aber des angestregten Dienstes wegen ein Dampfchiff als stets in Reparatur liegend betrachtet werden muss.

Das Letztere sind wir such nicht im Stande, weil

Bilanz pro ultimo December 1861.

Activa.	\mathcal{R}	\mathcal{S}	\mathcal{A}
90 Debitoren	35965	7	7
Wechsel-Conto	902	—	—
Schiffs-Conto 591,000. —			
Abschreibung 150,002.29. 6			
	440,997.	—	6
Hinzugekommen die Kähne			
37/39	4,400.	—	—
	445397	—	6
Mobilien-Conto	900	—	—
Cassa-Conto	3770	18	2
Kohlen-Vorräthe auf den verschiedenen Stationslagern	15293	18	7
Materialien-Conto f. Reservemaschinetheile, Reservedampfkessel, Schiffsrequisiten	11831	26	3
Depositen-Conto	4935	30	—
Effecten-Conto für im Depot habende 243 Stück Prioritäts-Actien	24300	—	—
Prioritäts- Amortisations-Conto für amortisirte 4000 \mathcal{R} Prioritäts-Actien, incl. der auf die begebenen Prioritäten ruhenden Begebungskosten	5655	—	—
Güterschoppen in Dresden	2500	—	—
Gewinn- und Verlust-Conto zum Ausgleich	9662	25	4
	561113	24	6

die vorhandenen Transportmittel nicht ausreichen und so sind wir denn gezwungen, annehmbare Güterposten zurückzuweisen, statt solche im Interesse der grösseren Rentabilität anzunehmen.

Soll also überall unser Institut in ein erfreuliches Stadium treten, so müssen die sich darbietenden Chancen gehörig ausgenutzt werden und steht es nun in Ihrer Hand, für die bisherigen unerfreulichen Resultate sich im eigenen Interesse durch Genehmigung der zur Conservirung und Erweiterung des Betriebsmaterials erforderlichen Geldmittel die einzige Möglichkeit guter rentabler Ertragsnisse Ihrer Capital-Anlage zu sichern.

An uns liegt es nicht, dass die bisherigen Resultate so unerfreulicher Natur waren; dieses beweisen die Leistungen und die Beliebigkeit unseres Instituts. Sie werden daher bei richtiger vorurtheilsfreier Erwägung der einschlägigen Verhältnisse mit uns das einzig mögliche Gedeihen nur in der Vermehrung des Betriebsmaterials erblicken müssen, da wir in der That alle Versuche, mit den eigenen Mitteln ein zufriedenstellendes Resultat zu erzielen, erschöpft haben.

Nachdem wir Ihnen nunmehr diese Angelegenheit sachgemäss und, wir hoffen, überzeugend dargelegt haben, wie dieses unsere Pflicht war, bescheiden wir uns Ihren desfallsigen Beschlüssen, deren event. Tragweite je nach dem Ausfalle derselben sich in der einen oder anderen Weise geltend machen wird.

Da an den Hauptpositionen der Betriebskosten in diesem Jahre wiederholt wesentliche Ersparungen, namentlich an den Provisionen und Agentur-Spesen, eingeführt sind, so leben wir dar Hoffnung, dass, wenn der Verkehr in der bisherigen erfreulichen Weise andauert, wir überhaupt aber mit Unfällen versehen bleiben, das Endresultat dieses Jahres ein sehr günstiges sein werde, zumal wir schon im gegenwärtigen Monate mit kleinem Wasser zu kämpfen hatten, trotzdem aber eine Mehreinnahme erzielten.

Passiva.	\mathcal{R}	\mathcal{S}	\mathcal{A}
Capital-Conto emitt. 3150 St. Actien	630000		
32 pCt. Absch.	201,600		
Amortisirte d. Generalversammlung v. 6. Mai 1861			
5 St. Actien	680		
	202,280		
Cautions-Conto	427720	—	—
18 Creditoren incl. Bankvorschuss und Accepts	6155	20	—
Prioritäts-Actien-Conto	80346	37	—
Unterstützungsfond.	45000	—	—
Dividenden-Conto für noch unerhobene Dividende vom 1860.	523	22	5
Prioritäts-Zinsen-Conto für fällige Zinsen per 1. Januar 1862	995	—	—
	372	15	—

Gewinn- und Verlust-Conto.

Einnahme.	Ausgabe.	\mathcal{R}	\mathcal{S}	\mathcal{A}
Frachten	Provisionen der Agenten	173750	2	3
Passagierfahrten	Gehalte des Directions-Personals	407	6	9
Bugsiröhne	Interessen, Courtagen, Coursdifferenzen, Differenz a/d amortis. Prioritäts-Obligationen, etc.	3555	25	—
Passagiergelder	Unkosten, Miethen, Druckkosten, Porto etc.	720	5	7
Extraordinaria	Frachtbefrachtungen	3695	28	11
Uebertrag vom Reservofonds	Löhnung der Schiffsbiedinsteten	21492	14	3
Saldo zum Ausgleich	do. der Mannschaft a/d Miethkähnen	9662	25	4
	Kahnmiethen			
	Dampfschiffmiethen incl. Löhnung	173750	2	3
	Maschinenspeise und Materialien für Dampfboote und Kähne	3555	25	—
	Aus- und Einladekosten in Dresden	720	5	7
	„ „ „ „ Magdeburg	3695	28	11
	„ „ „ „ Berlin	21492	14	3
	„ „ „ „ Hamburg	9662	25	4
	„ „ „ „ Harburg			
	„ „ „ „ Dessau	173750	2	3
	„ „ „ „ Riessa	3555	25	—
	„ „ „ „ a/d andere Stationen	720	5	7
	Revisionskosten in Wittenberge	3695	28	11
	Regiespesen der sämtlichen Agenturen, Reisekosten, Porto, Depeschen	21492	14	3
	Unterwegskosten der Dampfboote und Kähne, Schleusengelder	9662	25	4
	Ableichten, Zillenmiethen, Ueber- und Umladen bei dem kleinen Wasserstande	5736	4	3
	Ueberwinterungskosten	2283	27	5
	Kohlen	34420	8	3
	Instandhaltung des Inventars	1379	3	9
	Reparaturen der Dampfschiffe und Kähne	25599	22	9
		561113	24	6