

Name der Gesellschaft
Actien=Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf.

会社名
鉄道用品製造株式会社

会計年度
1868.

業種
製造

掲載文献等
"Berliner Börsen-Zeitung, 1869.2.13,S.3,1869.3.18,S.10."

ファイル名
18690213AGFE.PDF

Die jüngst herausgegebene, dem ersten Lord des Schatzamtes, Gladstone, gewidmete Broschüre aufmerksam, welche das Für und Wider einer parlamentarischen Einmischung in die Versicherungszustände nach ihren verschiedenen Richtungen beleuchtet. Sie weist zunächst auf, wie irrig es ist sich von einer solchen amtlichen Untersuchung unbedingt gute Erfolge zu versprechen. Die Larve von dem Gesicht der Unredlichkeit zu reisen und alles, was verdorben und faul in der Versicherungswelt ist, daraus zu entfernen, meint er, das wäre allerdings unter die glänzenden und wohlthätigen Resultate zu zählen, aber leider könne keine Untersuchung von Regierungswegen dies bewerkstelligen, und zwar aus folgenden Gründen: „Die Insolvenz oder sonstige Schäden einer Lebensversicherungsgesellschaft sind nicht eine Frage blosser Debits und Credits, Fonds und Verbindlichkeiten. Sie hängen von dem allgemeinen Sterblichkeits-Verhältnis ab, von der Höhe der neu hinzukommenden Transaktionen, von dem Maasse der von Seiten der Politen - Inhaber fallen gelassenen Versicherungen und von tausend andern grossen und kleinen Zufällen, deren richtige Würdigung und Voraussicht einen hohen Grad von Scharfsinn und mathematischer Geschicklichkeit erfordert.“ Der Gründe gegen eine parlamentarische Untersuchung gäbe es noch viele. Würde z. B. die Untersuchungs-Commission eine am Rande des Bankrotts schwebende Compagnie, welche aber trotzdem mehr oder weniger hoffnungsvolle Aussicht hätte, als „gefährlich“ brandmarken, so dürfte mit einem Schläge werthvolles Eigenthum verloren gehen, das vielleicht noch zu retten gewesen wäre; und was würde man sagen, wenn sie andere Gesellschaften für „gediegen“ und „reell“ bezeichnete und dieselben in ein oder zwei Jahren schmählich zu Grunde gingen? Die Broschüre discutirt nun ein oder zwei Methoden, nach welchen vielleicht eine Einmischung der Regierung statthaft wäre. Man könnte z. B. ein Assuranz-Bureau mit einer genügenden Anzahl Regierungsinspectoren instituiren. Das würde aber, giebt der Verfasser zu verstehen, die Entscheidung der Regierungen in Controversen rein technischer Natur verwickeln, und Compagnien, deren Prosperität eine temporäre Abnahme erfahren könnte, in eine schiefe und widrige Lage versetzen, kurz, eine solche obrigkeitliche Aufsicht würde nicht allein unerträglich sein und ihren Zweck verfehlen, sondern sogar geeignet sein, das Publicum eher irrt zu führen, als auf die richtige Bahn zu leiten. Praktischer dürfte sich die Methode erweisen, eine Parliamentsacte zu creiren, welche jede Versicherungsgesellschaft verpflichtet, am Schlusse des Jahres dem Registrar der „Joint Stock Companies“ einen vollständigen von zwei Directoren und dem registrirten Verwaltungsbeamten der Gesellschaft unterzeichneten und beschworenen Geschäftsbericht einzureichen, der dann gedruckt und so publicirt werden müsste, dass er jedem Interessenten zugänglich würde. Eine Unterlassung dieser gesetzlichen Vorschrift müsste mit hohen Geldstrafen, und die Anfertigung wissenschaftlicher Berichte mit Gefängnis belegt werden. Aber auch diese Massregel involvire, wie der „Insurance Record“ bemerkt, trotz ihrer augenscheinlichen Nützlichkeit, viele Bedenken mit Bezug auf das Wohl und Wehe der Versicherungsgesellschaften und dürfte namentlich von redlichen Grundsätzen beseelten, aber hart für ihre Existenz kämpfenden Compagnien Verderben bereiten. Somit bliebe das Problem der praktischen und nützlichen Einmischung der Regierung in Versicherungsangelegenheiten noch zu lösen.

Der Geschäftsbericht der hiesigen Actien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf erscheint zwar gewöhnlich erst im zweiten Quartal jeden Jahres, nichtsdestoweniger sind wir heute bereits in der Lage, eingehende Mittheilungen über die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres zu machen, die gerade jetzt, wo von verschiedenen Seiten aus eine Vergrößerung dieses Industriezweiges in Aussicht genommen ist, von erhöhtem Interesse sein dürften. Leider ist von vorn herein zu constatiren, dass der Geschäftsbetrieb, wenschon er umfangreich und reger war, nicht die günstigen Resultate gehabt hat, die man glaubte erwarten zu dürfen, weil die Preise stark gedrückt waren, so zwar, dass während im Jahre 1867 der durchschnittliche Preis eines Wagens sich auf 1183 $\frac{1}{2}$ 18 $\frac{1}{2}$ stellte, im Jahr 1868 nur 1124 $\frac{1}{2}$ 6 $\frac{1}{2}$, also beinahe 60 $\frac{1}{2}$ weniger dafür vereinnahmt wurden; wenn daher auch in Folge der Thatsache, dass 1868 1917 Wagen, 1867 aber nur 1716 Wagen geliefert wurden, die Bruttoeinnahme sich gesteigert hat, so dass auf den ersten Anblick eine höhere Dividende nicht unwahrscheinlich schien, so ist doch, wie leicht ersichtlich, das Verhältnis der Reineinnahme zur Bruttoeinnahme sehr erheblich alterirt. Das Jahr 1868, so heisst es in unserem Bericht, war reich an Nachfragen nach Eisenbahnwagen, aber noch reicher an Concurrenz. Wenn auch der Verkehr auf den bestehenden Eisenbahnen nicht gleichmässig und nicht so rapid fortgeschritten ist, als in früherer Zeit, so wurde doch eine erhebliche Anzahl neuer Eisenbahnen in Norddeutschland theils in Angriff genommen, theils in sichere Aussicht gestellt. Dazu kam, dass Russland eifrig bemüht ist, durch Staatsgarantie ein möglichst vollständiges Netz von

Eisenbahnen über das weite Land in verhältnissmässig kurzer Zeit zu Stande zu bringen. Ein Theil des Bedarfs an Eisenbahnwagen für Russland ist seit langer Zeit (1852) aus Deutschland und zwar zum grossen Theile von der Actien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf bezogen worden. Die Gesellschaft hat im genannten Jahre 1917 Eisenbahnwagen für Deutschland und Russland geliefert, während im Jahre 1867 nur 1716 Stück abgesetzt wurden. Die Fabrik würde aber im Sta-de gewesen sein, in ihren vorhandenen Werkstätten eine bei weitem grössere Zahl von Eisenbahnwagen fertig zu stellen, nachdem im Laufe der letzten Jahre die Arbeitsräume wesentlich vermehrt, erweitert und für grossen Betrieb eingerichtet worden sind. Werden die grossen Montirschuppen in Mosbit mit zum Güterwagenbau zu Hülfe genommen, was seit einer Reihe von Jahren nicht mehr geschehen ist, so können per Jahr mit Leichtigkeit 8000 Wagen geliefert werden. Auch diese Zahl lässt sich ohne erhebliche Anlagekosten sehr bedeutend vermehren, wenn die auf dem eigenen vorhandenen Terrain reservirten Bauplätze zur Errichtung von einigen grossen Montirschuppen benutzt werden. Es würde dies mit einem Kostenaufwande von höchstens 50,000 $\frac{1}{2}$ innerhalb 6 Monaten geschehen können. Bis in die jüngste Zeit hat dazu keine Veranlassung vorgelegen, weil, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, die Fabrik seit den stattgehabten Erweiterungsbauten noch niemals in der Lage gewesen ist, eingehende Bestellungen zurückweisen zu müssen, also wirklich voll beschäftigt zu sein. Ausserdem war zu ferneren Erweiterungen um so weniger Veranlassung vorhanden, als, wie im Eingange schon erwähnt, die Concurrenz die Preise trotz des steigenden Bedarfs erheblich drückte. Man muss hierbei Deutschland vom Auslande unterscheiden. Im Inlande sind bei den Submissionen im Jahre 1868 so niedrige Preise abgegeben worden, dass dieselben theilweise die Selbstkosten für reelle Arbeit nicht erreichten und nur zum kleinen Theile einen Gewinn von 2-3 $\frac{1}{2}$ übrig liessen. Die Fabrik hat deshalb von 2513 Stück Eisenbahnwagen, welche im Wege der Submission in Preussen vergeben wurden, nur 48 Stück zu sehr gedrückten Preisen erhalten. Diese Art der Concurrenz rührt davon her, dass in Deutschland mehr als 30 Eisenbahnwagenfabriken und darunter eine Anzahl von erheblichem Umfange bestehen; ferner davon, dass Süddeutsche Wagenfabriken mit gutem Recht zu den Arbeiten im Norden zugelassen werden, wogegen Norddeutsche Fabriken aus den Süddeutschen Staaten, wie es scheint grundsätzlich, niemals Aufträge erhalten. Endlich ist ein bedeutendes Absatzgebiet und zwar Oesterreich, wohin die Gesellschaft früher sehr bedeutende Lieferungen machte, seit einer Reihe von Jahren gänzlich verloren gegangen, theils durch die Schwankungen der Oesterreichischen Valuta, welche grösser sind als der Gewinn und daher den Oesterreichischen Schutzzoll noch vermehren, theils weil in Oesterreich die Tendenz herrschend geworden ist, die Bestellungen nur im Inlande zu machen, obgleich die dortigen Arbeiten zum grossen Theile gegen die Norddeutschen und Bayerischen erheblich zurückstehen. Nach Russland dauerten die Lieferungen fort, aber auch dort tritt das Bestreben ganz officiell hervor, soviel als irgend möglich die Fabrikation im eigenen Lande, wenn auch mit sehr bedeutenden Opfern, hervorzuheben und zu begünstigen. In diesem Sinne ist auch der neueste Russische Zolltarif entworfen, welcher nicht allein den Schutzzoll für Eisenbahnwagen theilweise sehr erheblich erhöht, sondern auch den Eingangszoll für Wagenteile so hoch gestellt hat, dass ein Wagen, in einzelnen Theilen eingeführt, zwei bis drei Mal so viel Zoll kostet, als im Ganzen importirt. Die bisherige Fortdauer Russischer Bestellungen ist in der That nur dem Umstande zuzuschreiben, dass der schnelle und gleichzeitige Bau sehr grosser Eisenbahnen weder durch die bestehenden dortigen Fabriken, noch durch neu zu errichtende in der nächsten Zeit befriedigt werden kann. Wird der Eisenbahnbau auf ein geringeres Maass beschränkt und etabliren sich nach und nach noch mehr Russische Fabriken, so ist auf erheblichen Absatz nach Russland nur dann zu rechnen, wenn die Kaiserliche Regierung zu der Ueberzeugung gelangt, dass ihr bisheriges Schutzzollsystem und das künstliche Hervorrufen von Industrie in einem, auf Ackerbau angewiesenen Staat dem eigenen Lande nachtheilig ist. Abgesehen von dieser sehr geringen Hoffnung ist in den letzten Jahren die Concurrenz Belgischer, Französischer und Englischer Fabriken bei Wagenlieferungen für Russland um so drückender geworden, als die im Zollverein noch bestehenden Eingangszölle den Wagenbau in Deutschland erheblich vertheuern. Es war eine Zeit hindurch gelungen, die Concurrenz der drei genannten industriellen Staaten durch exquisit gute Deutsche Arbeit zu besiegen. Mit dem gesteigerten Bedarf in Russland ist aber jene Concurrenz von Neuem und lebhafter, denn je, erwacht und hat auch in Russland die Wagenpreise sehr erheblich gedrückt. Dass die Deutsche Arbeit nicht ganz verdrängt wurde, verdankt diese hauptsächlich ihrem wohlverdienten Ruf und dem Umstande, dass die Russen reelle Arbeit zu schätzen wissen. Nach den vorstehend angeführten Thatsachen kann es nicht befremden, dass der durch-

schnittliche Preis eines Eisenbahnwagens im Jahre 1868 um fast 60 $\frac{1}{2}$ niedriger gewesen ist, als im vorhergehenden Jahre.

Noch im Laufe dieses Monats wird eine Sitzung des Verwaltungsraths der hiesigen Gewerbebank H. Schuster & Co. stattfinden, in welcher die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr festgesetzt werden soll. Wie uns mitgetheilt wird, dürfte es möglich sein, 8 $\frac{1}{2}$ zu vertheilen, man wird jedoch höchst wahrscheinlich nur 7 $\frac{1}{2}$ zur Vertheilung bringen, um mehr auf Abschreibungen und Dotirung des Reservefonds verwenden zu können. Die Dividende für 1867 betrug 7 $\frac{1}{2}$.

Die Generalversammlung der Oesterreichischen Creditanstalt findet am 31. März statt. Ausser den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen steht auch auf der Tagesordnung, eine Mittheilung des Verwaltungsraths in Betreff der Durchführung der beschlossenen und staatlich genehmigten Reduction des Actienkapitals von 60 auf 40 Millionen. Das Programm giebt sonach keine Auskunft auf die vielbesprochene Frage, ob reducirt werden soll oder nicht. Allem Anschein nach sind Verwaltungsrath und Direction der Creditanstalt selbst in dieser Angelegenheit noch keineswegs mit sich im Reinen und die heutigen Wiener Blätter erblicken in der dunkeln Fassung des betreffenden Passus der Tagesordnung ein Anzeichen mehr für die vorhandene Unentschlossenheit. Bezüglich der Ursache der jetzigen hausse in Creditactien an der Wiener Börse verweisen wir auf unsere heutige Wiener Correspondenz.

Die Actionaire der Chemnitzer Steinkohlenbau-Gesellschaft haben in ihrer letzten, am 11. d. M. abgehaltenen Generalversammlung die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft beschlossen. Zu Liquidatoren sind die Herren Rich. Hartmann und Rechtsanwalt Otto Kohl ernannt worden.

Unserer heutigen Zeitung liegt als Extrabeilage für unsere Abonnenten das Inhaltsverzeichnis für die Restantenlisten bei, welche wir seit etwa Jahresfrist veröffentlichten und die namentlich im Grossen und Ganzen complett vorliegen. Wir hoffen in dieser Weise einem wirklichen praktischen Bedürfnisse abgeholfen zu haben, das seit langer Zeit schon bestand, aber, vielleicht weil die grosse Mühe des Zusammentragens nicht unterschätzt wurde, nur wenig Beachtung fand. Freilich sind in den von uns zusammengestellten Restantenlisten immer noch einige Lücken vorhanden, die vornehmlich der Unwillfährigkeit einzelner Gesellschaften und Behörden und dem ihnen mangelnden Verständniss für die praktischen Bedürfnisse des Verkehrs zuzuschreiben sind, immerhin aber bilden dieselben einen schätzenswerthen Grundstock, auf dem man weiter bauen und zur Vervollständigung gelangen kann und wir hoffen so schon im nächsten Jahr, wenn wir die Listen nochmals in ihrer Gesamtheit publiciren, ein vollständiges Verzeichniss der Restanten liefern zu können. In der nächsten Zeit werden wir in ähnlicher Weise, wie bisher die Restanten aller zu Amortisation angemeldeten oder mit Zahlungssperre belegten Papiere zusammenzustellen versuchen. Wie sehr die Vereinigung der vielen Notizen, welche in dieser Beziehung in Hunderten von Blättern zerstreut sind, in einem Organ von Nutzen sein muss, liegt auf der Hand und wir brauchen nur an die vielen Unzuträglichkeiten zu erinnern, welche noch in der jüngsten Zeit beim Umtausch der Lombarden vorkamen, um ein Beispiel hierfür zu geben. An unserer Börse circulirten, wie sich bei dieser Gelegenheit herausstellte, hunderte von Stücken, die seit Jahren schon in Wien mit Zahlungssperre belegt waren, weil man hier keine Kenntniss von den betreffenden Bekanntmachungen der Gesellschaft erhalten hatte. Je mehr ausländische Papiere unsere Börse nach und nach aufnimmt, um so mehr wächst die Gefahr des Verlustes aus solchen Ursachen, um so notwendiger ist es, ein Centralorgan für derartige Publicationen zu schaffen und wir hoffen sonach auch hierbei den Bedürfnissen des Handelsstandes entgegenzukommen.

Das von dem Appellationsgerichts - Vicepräsidenten a. D., Mitglied des Abgeordnetenhauses, Dr. Ludwig v. Rönne herausgegebene Werk: Das Staatsrecht der Preuss. Monarchie, erscheint jetzt soeben in dritter Auflage in Lieferungen im Verlage von F. A. Brockhaus in Leipzig. Die hervorragende Stellung, welche dieses Werk in der staatswissenschaftlichen Literatur Deutschlands und Preussens einnimmt, ist bereits allseitig anerkannt. Es enthält eine systematische Darstellung des gesammten positiven öffentlichen Rechtszustandes in Preussen und der persönliche Antheil, den Rönne an dessen Entwicklung sowohl in unseren Kammern, wie als Mitglied der höchsten Gerichtshöfe und als Publicist genommen, befähigten ihn vor Allem zur Ausföhrung dieser eben so schwierigen als wichtigen, im freisinnigen Geiste unternommenen Arbeit. Die neue Bearbeitung umfasst zugleich die durch die Gebiets - Erweiterung des Preussischen Staates und durch die Errichtung des Norddeutschen Bundes erfolgten Aenderungen in unserem öffentlichen Leben. Das Werk erscheint in zwei Bänden, die in 16-20 Lieferungen ausgegeben werden.

Edictalladung.

Nachdem die dem Vermögen
 1. des Kaufmanns **Alexander Vier-**
tel hier,
 2. des Glasermeisters **Carl Robert**
Weisse hier,
 3. zu dem Nachlass des Agenten und
 Musicus **Friedrich August**
Schwarze hier
 von dem unfruchtlichen Gerichtsante der Concur-
 sprocess eröffnet und
 ad 1. Herr Adv. Weickert hier,
 ad 2. Herr Adv. Jahn hier,
 ad 3. Herr Adv. Urban hier
 als Güter- und Rechtsvertreter verpflichtet worden,
 werden alle diejenigen, welche Ansprüche als Con-
 cursgläubiger erheben wollen, hiermit aufgefodert
 ad 1. bis zum 5. April 1869,
 ad 2. bis zum 6. April 1869,
 ad 3. bis zum 7. April 1869
 bei Vermeidung der Ausschliessung von dem Cred-
 itwesen ihre Forderungen nebst den Ansprüchen
 auf bevorzugte Befriedigung unter Anführung der
 begründenden Thatsachen alhier anzumelden und
 ad 1. den 1. Mai 1869,
 ad 2. den 3. Mai 18 9,
 ad 3. den 4. Mai 1869
 zur Verhandlung über den Bestand der Masse und
 die Gebahrung mit derselben zur Prüfung und An-
 erkennung der streitigen Forderungen u-d An-
 sprüche auf besondere Befriedigung, sowie zur
 Gütepflegung zu erscheinen unter der Verwarnung,
 dass gegen diejenigen, welche im letztgedachten
 Termine nicht erscheinen oder in diesem Termine
 eine Seiten des Gerichts von ihnen verlangte Er-
 klärung nicht abgeben, Alles, was über Feststellung
 der Masse und Gebahrung mit derselben, sowie
 über Anerkennung der angemeldeten Forderungen
 und Ansprüche auf bevorzugte Befriedigung oder
 über andere den Concurz betreffende Fragen ver-
 handelt und beschlossen worden ist, ebenso gilt,
 als ob sie an den Verhandlungen Theil genommen
 und den gefassten Beschlüssen beigestimmt hätten.
 Gleichzeitig wird für den Fall, dass das weitere
 Verfahren durch Abschluss eines Vergleichs nicht
 erledigt haben wird [4521-2] (1)
 ad 1. }
 ad 2. } der 28. Mai 1869
 ad 3. }

zur Bekanntmachung eines Ordnungsbescheides an-
 beräumt.
Zwickau, am 15. Februar 1869.
Königl. Sächsisches Gerichtsamt im
Bezirksgericht. I. Abtheilung.
 Schönert, G.-R.

Edictalladung.

Der am 20. December 1797 geborne Kohlen-
 brenner **Christian Gottlob Seidel** aus
Untersachsenberg ist seit länger denn 40
 Jahren nach Polen ausgewandert und hat seit sei-
 nem Weggange aus der Heimath nie wieder Nach-
 richt von sich gegeben. Als Erben zu seinem mit
 32 \mathcal{R} 12 Ng. 4 \mathcal{A} hypothekarisch ausgeliehenen,
 mit 8 \mathcal{R} 13 Ng. aber bei der Oelsnitzer Sparkasse
 angelegten Vermögen haben sich die Geschwister
 und Geschwisterkinder angemeldet und es ist in
 dessen Folge auf Antrag des Abwesenheitsvormun-
 des behufs der Erlangung der Todeserklärung der
 Erlass von Edictalka beschlossen worden.
 Es werden daher gedachter Seidel, so wie alle
 diejenigen, welche als Erben, Cessionare oder aus
 irgend einem anderen Rechtsgrunde auf das Ver-
 mögen dieses Abwesenden Ansprüche zu haben
 glauben, und zwar der Abwesende unter der Ver-
 warnung, dass er ausserdem für todt werde erklärt
 werden, alle übrigen Interessenten aber die Strafe
 des Anschlusses und des Verlustes ihrer Ansprüche,
 sowie der ihnen etwa zustehenden Rechtswohlthat
 der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand hiermit
 geladen,
 den 30. April 1. J.
 als dem anberaumten Anmeldungsstermine zu rechter
 früher Gerichtszeit in Person oder durch gehörig
 legitimirte Bevollmächtigte zu erscheinen und
 sich anzugeben, beziehentlich ihre Ansprüche anzu-
 melden und zu bescheinigen, mit dem Antragstel-
 ler, unter sich oder mit dem nach Befinden zu be-
 stellenden Contradictor rechtlich zu verfahren, bin-
 nen 3 Wochen zu beschliessen und
 den 27. Mai 1. J.
 des Actenschlusses, sowie
 den 11. Juni 1. J.
 der Bekanntmachung eines Erkenntnisses gewärtig
 zu sein. [3973-5] (3)
 Auswärtige Interessenten haben wegen Annahme
 künftiger Zufertigungen bei 5 \mathcal{R} Strafe einen Be-
 vollmächtigten am Orte des Gerichts zu bestellen.
Berichtigung.
 Die in obiger Ladung enthaltenen Termine sind
 an Stelle der im ersten Abdrucke derselben irrthüm-
 lich eingerückt gewesen Termine getreten.
Milngenthal, den 16. Februar 1869.
Das Königliche Gerichtsamt.
 Kelller.

Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft.

Die für das Jahr 1868 festgestellte **Dividende** von 36 Thalern pro Actie kann, gegen Aus-
 handigung der Dividendenscheine pro 1868, die von den am 31. December 1868 in unseren Büchern als
 Eigenthümer der Actie eingetragenen Actionairen quittirt sein müssen, vom Montag, den 22. Februar a. c.
 ab an unserer Hauptkasse, im Gesellschaftshause, Breitweg No. 7 und 8 hier, in Empfang genommen
 werden.
Magdeburg, den 21. Februar 1869.
Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft.
 Für den Verwaltungsrath: **M. Schubart.**
 Der General-Director: **Friedr. Knoblauch.**
 Mit der Auszahlung der Dividende pro 1868 für die in der Provinz Brandenburg und in dem
 Kreise Hoyerswerda wohnhaften Herren Actionaire sind wir beauftragt.
Berlin, den 22. Februar 1869. [4247-8] (1)
General-Agentur Berlin
 der **Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft.**
A. Schmidt. **Fr. Dallchow.**
 Kronenstrasse 18.

Action-Gesellschaft

für Fabrikation von Eisenbahn-Bedarf.
Gewinn- und Verlust-Conto am 31. December 1868.

Debet.	
An Unkosten-Conto, Saldo zur Ausgleichung	9,812. 10. 9.
Abgaben-Conto, do.	4,095. 15. 7.
Provisions-Conto do.	278. 9. —
Grundstück-Conto, Berlin II., Reparaturen	1,642. 24. 5.
Fabrikgebäude-Conto, do II., do.	6,628. 9. 2.
Fabrikgebäude-Conto, Moabit II., do.	685. 29. 5.
Wohngebäude-Conto II., do.	64. 20. 2.
Maschinen-, Werkzeug- und Inventarium-Conto II.: Reparaturen zur Instand- haltung	29,196. 16. 8.
Gewinn-Saldo	276,613. 28. 10.
Immobilien-Conto: Abschreibung vom Feuerkassen-Werth de \mathcal{R} 638,950. à 10%	63,895. —. —
Maschinen-, Werkzeug- u. Inv.-Conto I: Buchwerth des u. \mathcal{R} 177,589. 11. à 10%	17,758. 28. 1. 81,653. 28. 1. 81,653. 28. 1.
Unkosten-Reserve-Conto: Reservirte Unkosten per 1869	194,960. —. 9. 4,528. 4. 8. 4,528. 4. 8.
Tantième-Conto: Für den Verwaltungsrath 5% de \mathcal{R} 190,431. 26. 1. \mathcal{R} 9,521. 17. 10.	190,431. 26. 1. 9,521. 17. 10.
Für den General Director Waltz, contractliche Tantième	8,125. —. — 17,646. 17. 10. 17,646. 17. 10.
Dividende-Conto: Dividende de \mathcal{R} 1,500,000. à 11½%	172,785. 8. 3. 172,500. —. — 172,500. —. —
Bilanz-Conto: Gewinn-Saldo	285. 8. 3. 285. 8. 3.
Credit.	
Per Cassa-Conto: Aus einem Concurse nachträglich eingegangen	19. 18. 11.
Haupt-Betriebs-Conto: Saldo zur Ausgleichung	324,661. 19. 8.
Miethen-Conto: Miethen-Erträge	1,742. 13. —
Zinsen-Conto: Zinsgewinn nach Abzug der Hypotheken-Zinsen	2,594. 22. 5.
	329,018. 14. —

Bilanz-Conto.

Debet.	
An Effecten-Conto: Diverse Effecten	35,200. —. —
Immobilien-Conto: Werth der Grundstücke und Gebäude in Berlin und Moabit	914,969. 25. 10.
Cautions-Conto: Bestellte Cautionen	1,681. 3. 6.
Assicuranz-Conto: Pränumerando Prämie bis 1873	21,871. —. —
Maschinen-, Werkzeug- und Inventarium-Conto I: Werth derselben nach Abschreibung	159,830. 12. 11.
Wechsel-Conto: Bestand	1,243. 10. 5.
Cassa-Conto: Baarer Bestand	6,609. 18. 11.
Haupt-Betriebs-Conto: Angefangene und fertige Arbeiten laut Inventur	308,454. 1. 10.
Materialien-Conto: Bestände laut Inventur	413,945. 6. 1.
Brenn-Materialien-Conto: Bestände laut Inventur	14,024. 4. —
Conto-Corrent-Conto: Saldo der Debitores	641,667. 4. 8.
	2,518,841. 11. 2.
Credit.	
Per Actien-Capital-Conto: Actien-Capital	1,500,000. —. —
Reservefonds-Conto: Reserve-Capital	150,000. —. —
Accepten-Conto: Laufende Accepte per 1869	303,700. 4. 2.
Unkosten-Reserve-Conto: Reservirte Unkosten per 1869	10,000. —. —
Conto-Corrent-Conto: Saldo der Creditores a) für Hypotheken \mathcal{R} 18,500. —. — b) anderer „ 346,134. 12. 11.	18,500. —. — 346,134. 12. 11.
Dividende-Conto: Noch einzulösende Coupons Dividende per 1868 de \mathcal{R} 1,500,000. à 11½%	75. —. — 172,500. —. — 172,500. —. —
Tantième-Conto: Tantième an den Verwaltungsrath de \mathcal{R} 190,431. 26. 1. à 5% \mathcal{R} 9,521. 17. 10. Contractliche Tantième a. d. General-Director Waltz „ 8,125. —. —	190,431. 26. 1. 9,521. 17. 10. 8,125. —. —
Gewinn- u. Verlust-Conto: Saldo auf dem Gewinn- und Verlust Conto	17,646. 17. 10. 285. 8. 3. 2,518,841. 13. 2

Berlin, den 1. Januar 1869.
Action-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf.
 Der **Verwaltungs-Rath:**
v. Unruh. Schemionek. C. Hoffmann. H. Egells. A. Salinger.
Warschauer. Simson.
 Der **General-Director:**
Fr. Waltz. [6502]