

Im König-Albert-Hafen in Dresden errichtete die Gesellschaft zur Beschleunigung der Be- und Entladungen der Schiffe der Gesellschaft auf einem von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erpachteten Gelände einen neuen Güterschuppen nebst Kran.

1931: Aus dem Konkurs der Reederei A.-G. vorm. Julius Krümling übernahm die Gesellschaft einen Eildampfer und 2 Kräne.

Durch Verkauf wurden abgestoßen: 3 Kettendampfer, 25 Kähne, 2 Lagerkähne, 1 Motorbarkasse und 5 Schuten.

1932: Die G.-V. vom 28. Juni 1932 beschloß Herabsetzung des Grundkapitals i. e. F. durch Einziehung von RM 200 000.— eigener Stammaktien (s. a. „Kapitalentwicklung“). Diese Aktien wurden der Gesellschaft von ihrer Tochtergesellschaft, der Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-G.m.b.H., Hamburg, gegen Streichung einer Forderung von RM 28 390,20 zur Verfügung gestellt.

Die Beteiligung an der Leipziger Lagerhof G.m.b.H., Leipzig, wurde abgestoßen.

1933 wurde das Magdeburger Hausgrundstück verkauft. Außerdem wurden 1 Radschleppdampfer, 2 Kettendampfer, 1 Eildampfer, 22 Elbkähne und 30 Schuten abgestoßen.

1934: Im Zusammenhang mit der Sanierung der Elblagerhaus A.-G., Magdeburg, deren Kapital von RM 600 000.— auf RM 100 000.— herabgesetzt wurde, übernahm die Gesellschaft durch Umwandlung von Forderungen nom. RM 300 000.— neue Aktien dieser Gesellschaft.

1935: Zwecks Deckung von Verlusten und zum Ausgleich von Wertminderungen beschloß die G.-V. vom 12. November 1935, die seit einigen Jahren geplante Sanierung durchzuführen (s. a. „Kapitalentwicklung“).

Verkauf von 18 alten unwirtschaftlichen Schiffen.

1936: Verkauf von 16 unwirtschaftlichen Schiffen.

1937: Verkauf von 8 Fahrzeugen. Neuindienststellung der Motorschute „Prag“ und Umbau des Eildampfers „Saale“ unter Umbenennung auf den Namen „Stuttgart“ zu einem Motorschiff.

Mit der Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt Aktiengesellschaft in Dresden wurde, beginnend ab 1. Mai 1937, unter voller Wahrung der Selbständigkeit jeder der beiden Gesellschaften zum Zwecke der wirtschaftlichen Ausnutzung des Schiffsparkes und der sonstigen Anlagen eine Interessengemeinschaft abgeschlossen, die sich bisher gut bewährt hat.

1938: An alten unwirtschaftlichen Objekten wurden im Geschäftsjahr verkauft: 2 Schleppdampfer, 1 Elbeschiff und verschiedene kleinere verbrauchte Ausstattungsgegenstände.

Der Eildampfer „Deutschland I“ wurde unter Umbenennung auf den Namen „Flensburg“ zu einem Motorschiff umgebaut. Im Juli 1938 wurde das Tätigkeitsgebiet der Gesellschaft durch Aufnahme eines Motorschiffsverkehrs zwischen Hamburg und den Plätzen der Oder erweitert.

Nach Inbetriebnahme des Schiffshebwerkes bei Rothensee wurde der Verkehr auch auf die Plätze des Mittellandkanals und des Westens ausgedehnt.

1939: Errichtung von Schiffahrtsleitstellen.

Abstoßung des Lagerkahns IX durch Verkauf.

Käuflicher Erwerb des Eilgüterdampfers „Aussig“.

Abstoßung des Besitzes an Aktien der Gebr. Sachsenberg A.-G.

Beteiligung bei der Saale-Union Verfrachter-Gesellschaft m.b.H., Bernburg.

1940: Durch Gesellschafterbeschuß vom 26. Juli 1940 ist das Vermögen der Vereinigte Elbe-Schiffahrts-G.m.b.H., Dresden, auf die Gesellschaft übertragen worden.

Die Hamburg-Magdeburger-Eilschiffahrts-G.m.b.H., Hamburg, ist am 9. August 1940 von Amts wegen gelöscht worden. Fortsetzung der Interessengemeinschaft mit der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt A.-G., Dresden, und Erwerb von Aktien der Speditions-Verein-A.-G., Dessau.

1942: Beteiligung an einem oberelbischen Werftunternehmen (Bilanzwert RM 70 000.—).

1944: Die Gesellschaft hatte Schiffsverluste durch Luftangriffe. Die Schwierigkeiten und Zerstörungen am Mittellandkanal wurden so groß, daß Ende des Jahres 1944 Transporte nach dem Westen nicht mehr angenommen werden konnten.

1945: Die Gesellschaft unterliegt wegen maßgeblicher Beteiligung des Reiches dem Gesetz Nr. 52 Militärregierung und wegen Beteiligung ausländischen Kapitals dem Gesetz Nr. 53.

Durch Feindeinwirkung und durch Maßnahmen der deutschen Wehrmacht verlor die Gesellschaft einen großen Teil ihres Schiffsparks. Nach der Kapitulation wurden Schiffe von der tschechischen Regierung und von der sowjetischen Militärregierung beschlagnahmt.

Erhalten geblieben sind in der britisch besetzten Zone 97 Fahrzeuge und 57 Hilfsfahrzeuge mit 10 972 PS und 51 063 t und in der russischen Zone 71 Fahrzeuge und 19 Hilfsfahrzeuge mit 7925 PS und 44 955 t.

Das Dresdner und das Magdeburger Büro wurden im Februar 1945 völlig zerstört.

1946: Das Geschäftsjahr 1946 stand noch unter den Nachwirkungen des verlorenen Krieges. Der Betrieb ruhte vorerst fast völlig, mit Ausnahme einzelner Transporte im Nahverkehr. Erst im Herbst, als der Verkehr nach der Tschechoslowakei aufgenommen werden konnte, belebte sich das Geschäft.

Die Niederlassung Magdeburg wurde durch die Provinzialverwaltung Magdeburg enteignet.

Die Beteiligungen bei den Firmen: Elblagerhaus-Aktiengesellschaft, Magdeburg, Speditions-Verein Aktiengesellschaft, Dessau, Josef Walter & Co., Krischwitz, Saale-Union Verfrachter G.m.b.H., Bernburg, sind sämtliche durch Beschlagnahme bzw. Enteignung wertlos geworden. Sie stehen mit RM 1 329 000.— zu Buch.

1947: Das Jahr 1947 war für die Binnenschiffahrt ein Jahr der Katastrophen. Einem langen, strengen Winter folgte ein sehr trockener Sommer, der die schlechtesten Jahre in der Binnenschiffahrt von 1904, 1911 und 1917 noch übertraf.

Durch die katastrophale Lage auf der Elbe sah sich die Gesellschaft veranlaßt, weiteren Schiffsraum auf die westlichen Kanäle zu überführen, wo lohnende Beschäftigung gefunden wurde.

Mit der Enteignung der Niederlassungen Dresden und Berlin im Jahre 1948 gingen der Gesellschaft die Fahrzeuge der russischen Zone verloren. Das gleiche gilt für die Grundstücke, Gebäude und Reparaturwerkstätten in Dresden, Riesa, Meißen und Schandau.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

Besitz an Häusern und Grundstücken: Hamburg: Zollabfertigungsgebäude am Entenwerder; Verwaltungsgebäude am Dresdener Ufer, Magdeburg: Wohnhaus Kl. Stadtmarsch, Riesa: Verwaltungsgebäude, Bahnhofstraße 15b. Meißen: Verwaltungsgebäude, Leipziger Straße 39. Dresden: Wohnhaus, Materiallagergebäude, beide Leipziger Straße 29b; Bad Schandau: Verwaltungsgebäude, Elbstraße 61. Tetschen: Verwaltungsgebäude, Hansasträße 816. Aussig: Verwaltungsgebäude, Lindenstraße 3. Niegripp: Kontorgebäude Haus Nr. 154. Dresden: Abfertigungskontor, König-Albert-Hafen. Wallwitzhafen: Inspektionsgebäude. Havelort: Inspektionsgebäude. Zollabfertigungsgebäude Entenwerder und Verwaltungsgebäude, Dresdner Ufer, 1943 durch Luftangriffe zerstört, sämtliche sonstigen Gebäude enteignet.

Schuppenanlagen: Hamburg, Magdeburg, Lübeck und Dresden. Schuppenanlagen Magdeburg und Dresden enteignet.

Werkstätten: Hamburg und Dresden. Werkstätten Dresden enteignet.

Mit der Enteignung der Niederlassungen Dresden und Berlin gingen auch die Grundstücke, Gebäude und Reparaturwerkstätten in Dresden, Riesa, Meißen und Schandau verloren.

Beteiligungen

1. Elblagerhaus-Aktiengesellschaft, Magdeburg.

Gegründet: 1893.

Kapital: RM 400 000.—.

Zweck: Betrieb von Lagerhaus, Spedition und Frachtgeschäften.

Beteiligung: 94%.

2. Sächsische Elbhafen-Betriebsgesellschaft m.b.H., Dresden.

Gegründet: 15. September 1931.

Kapital: RM 160 000.—.

Zweck: Ausbau und Betrieb der staatlichen Betriebshäfen und Eisenbahn-Elbumschlagplätze in Dresden und Riesa.

Beteiligung: RM 9000.—.

3. Saale-Union Verfrachter-Gesellschaft m.b.H., Bernburg.

Gegründet: 27. April 1939.

Kapital: RM 25 000.—.

Zweck: Regelung und Betrieb von Schiffahrts- und Umschlagsgeschäften aller Art, insbesondere nach den westlichen Wasserstraßen.

Beteiligung: RM 500.—.