

Debit. 203 765, Bankguth. 62 905, Konsortial-Kto 69 972, Kassa 1810. — Passiva: Eingez. A.-K. 1 500 000, R.-F. 32 000, Amort.-F. 63 000, Ern.-F. 288 353, Hypoth. 219 300, Ausgleichs-F. f. unentgeltl. erworbenen Grundbesitz 64 586, Spez.-R.-F. 4000, Kredit. 323 461, Beteilig. 55 977, Gewinn 65 780. Sa. M. 2 616 458.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Allg. Verwalt.-Kosten 23 445, Betriebsausgaben 146 378, Steuern u. Abgaben 7743, Zs. 8127, Em.-Kosten 1657, Abschreib. a. Inventar 2469, Amort.-F. 12 000, Ern.-F. 48 000, Kursverlust 4, Gewinn 65 780. — Kredit: Vortrag 4458, Betriebseinnahmen 277 532, Zs. 7131, kleine Einnahmen 1478, Betriebszuschuss 25 004. Sa. M. 315 606.

Dividenden: 1900—1901: 4% (Bau-Zs.); 1902—1909: 2, 2, 2, 2½, 3, 4, 4, 4% (junge Aktien 1%).

Direktion: Seeoffizier a. D. Otto Credner. **Aufsichtsrat:** Vors. Konsul Friedr. Jay, Leipzig; Stellv. Reg.-Baumeister a. D. Rud. Menckhoff, Berlin; Rechtsanw. Dr. Ernst Weniger, Carl Beckmann, Konsul Dr. Jos. Petersmann, Dir. B. Hille, Oberst z. D. Dir. O. Baumann (Grosse Leipziger Strassenbahn), Leipzig.

Prokuristen: Ing. A. F. Hoefner, Kaufm. O. Weber. *

Magdeburger Strassen-Eisenbahn-Gesellsch. in Magdeburg.

Ge gründet: 15.12. 1876, eingetr. 13./2. 1877. Eröffnet 1877 bezw. 1886. Konz.-Dauer anfängl. bis 16./10. 1907, dann bis 31.12. 1949 verlängert. Letzte Statutänd. 19./12. 1899.

Zweck: Einrichtung, Erwerbung und Betrieb von Strassenbahnen für Personen- und Güterbeförderung, sowie Erlangung von Koncessionen für Strassenbahnen und Herstellung und Verwertung des hierzu erforderlichen Materials, insbesondere auch der Elektrizität, wobei die Übertragung und Verwendung derselben auch für andere Zwecke nicht ausgeschlossen sein soll, und der Betrieb aller diesbezüglichen Geschäfte.

Die G.-V. vom 28. April 1898 beschloss den Erwerb der Magdeburger Trambahn von der „Union“ Elektr.-Ges. in Berlin gegen Gewährung von 1200 neuen Aktien à M. 1000; dieselbe G.-V. beschloss die Einführung des elektrischen Betriebes mit oberirdischer Stromleitung nach System Thomson-Houston auf allen Linien; Mitte 1899 wurde die erste elektrisch betriebene Linie eröffnet, die anderen folgten successive bis Frühjahr 1900. Geleislänge 81,353 km bei einer Strassenlänge von 34,68 km. Die 6 Grundstücke der Ges. umfassen 3 ha 18 a 25 qm.

Statistik:

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Pers.-Verkehr*)	17 719 818	18 942 505	20 244 115	21 426 814	22 137 184	22 202 155	22 569 729
Brutto-Einn.	1 981 857	2 128 593	2 291 581	2 428 385	2 521 853	2 538 418	2 582 398

*) Ohne Abonnenten. — Die Ges. besitzt 130 Motor- und 126 Anhänger-Wagen. Zahl der Angestellten 664. Die elektr. Energie wird von dem Elektrizitätswerk der Stadt Magdeburg geliefert.

Vertrag mit der Stadt: Die Stadt Magdeburg erhält von den aus dem Personenverkehr innerhalb des Stadtbezirks (einschl. der Linie nach dem Herrenkrug) erzielten Einnahmen einen Gewinnanteil. Derselbe beträgt von der jährlichen Gesamt-Brutto-Einnahme aus obigem Verkehr 3½%, solange diese Brutto-Einnahme im Durchschnitt eines Jahres noch nicht volle 38 Pfg. für ein gefahrenes Wagenkilometer beträgt. Erreicht die Brutto-Einnahme den Betrag von 38 Pfg. für das Wagenkilometer, dann erhält die Stadt 4% der Brutto-Einnahme; bei weiterer Steigerung der Brutto-Einnahme auf das Wagenkilometer um je einen vollen Pfennig steigert sich der Gewinnanteil der Stadt um je ¼%.

Die Ges. war verpflichtet, an die Stadt Magdeburg für die Unterhaltung und Erneuerung, sowie für Reinigung des Pflasters oder der Chaussierung einen jährlichen Beitrag von 30 Pfg. für das Quadratmeter Bahnkörper zu zahlen. Ausgeschlossen von dieser Beitragspflicht waren diejenigen Strecken der Strassenbahn, auf denen eine Unterhaltung und Reinigung weder durch die Stadt noch durch einen Dritten stattfindet. Die Stadt war berechtigt, statt dieser jährlichen Abgabe eine einmalige Abfindung von M. 1 200 000 zu verlangen, welcher Betrag durch Schreiben vom 5. Juli 1898 eingefordert wurde. Die Zahlung erfolgte am 2. Jan. 1900. Übersteigt der Bahnkörper der neu ausgebauten Strecken die Grösse von 100 000 qm, so tritt für das Mehr die obengenannte jährliche Abgabe von 30 Pfg. für das Quadratmeter wieder ein.

Nach Ablauf der Koncession fällt die Bahnanlage im Stadtbezirk, die elektrische Streckenausrüstung, sowie die sämtlichen Wagen mit Ausnahme der in den letzten fünf Jahren angeschafften, unentgeltlich als freies Eigentum an die Stadtgemeinde Magdeburg. Den Rest der Wagen, sowie die Bahngrundstücke mit aufstehenden Gebäuden kann die Stadt zum Taxpreise übernehmen. Dieser Wert wird geschätzt nach dem Zustande z. Z. der Übernahme (im Streitfalle durch ein Schiedsgericht). Die Stadt ist jedoch auch berechtigt, unter Verzicht auf ihr Übernahmerecht, die gänzl. oder teilweise Beseitigung aller auf oder im öffentl. Grunde vorhandenen Anlagen und die ordnungsmässige Instandhaltung des letzteren auf Kosten der Unternehmerin zu verlangen.

Die Stadt Magdeburg kann jedoch vom 1. Jan. 1915 ab von fünf zu fünf Jahren nach voraufgegangener zwölfmonatiger Anzeige, die ganze betriebsfähige Anlage nebst sämtlichem Zubehör käuflich erwerben. Der Übernahmepreis wird gefunden aus dem