

Crefelder Strassenbahn A.-G. in Crefeld.

Gegründet: 25./2. 1884 (eingetr. 14./3. 1884) unter der Firma Crefeld-Uerdinger Lokalbahn; Firma geändert lt. G.-V. v. 3./4. 1900. Letzte Statutänd. v. 3./4. 1900 u. 14./4. 1905.

Zweck: Erwerbung, Bau u. Betrieb von Kleinbahnen in Crefeld u. Umgebung für Personen- u. Güterbeförderung, Erwerb von Grundstücken, sowie die gewerbmässige Erzeugung u. Verwertung elektr. Stromes u. die Betheilg. an gleichartigen Unternehmungen in Crefeld u. Umgegend. Eröffnet 1883, konz. bis 1923 bzw. 1899 für sämtl. Linien bis Ende 1942 verlängert.

Nach dem Vertrag mit der Stadt Crefeld vom 11./13. Sept. 1899 (welcher die Konzession bis 31. Dez. 1942 ausdehnt) wurde elektrischer Betrieb eingeführt u. in Crefeld ein ebenso zu betreibendes Strassenbahnnetz (10 Linien) ausgebaut, das nunmehr einschliessl. der Fernlinien eine Betriebslänge von 63,03 km hat. Die Stromzuführung geschieht ausschliessl. durch Oberleitung nach dem System Thomson-Houston; der Strom ist von dem städtischen Elektrizitätswerk zu entnehmen u. zwar zu einem mit steigender Anzahl der verbrauchten Kilowattstunden fallenden Preise (höchster 13 Pfg. pro Kilowattst. bei Abnahme bis 800 000 Kilowattst. u. niedrigster 9.5 Pfg. bei über 2 000 000 Kilowattst.).

Nach dem Vertrage mit der Stadt Crefeld hat die Ges. die Verpflichtung, eine Linie nach Willich, sowie eine solche nach dem neuen Güterbahnhof der Staatsbahn zu bauen. Ferner sollen, ausser der bereits eröffneten Traarer Linie, noch einige Strecken in Angriff genommen werden. Der Bau der neuen Linien, auch der von der Ges. zu bauenden, wird nach getroffenem Übereinkommen durch die Stadt aus eigenen Mitteln bewirkt werden. Die Strassenbahn wird lediglich die notwendigen Wagen beschaffen, das Baukapital mit 4% verzinsen u. einen angemessenen Ern.-F. für die Linien bilden. Der Bau der Linie nach Willich ist im J. 1910 ausgeführt u. bis Schiefbahn ausgedehnt worden. Die neue Strecke Crefeld-Willich-Schiefbahn wurde am 1./10. 1910 eröffnet. Um etwaige Verluste bei den neuen u. künftigen Linien zu decken u. dem Ern.-F. neue Mittel zuführen zu können, hat die Ges. mit der Stadt Crefeld einen Nachtragsvertrag dahin geschlossen, dass die der Ges. vertraglich obliegende Verpflichtung, wonach der Fahrpreis innerhalb des früheren Stadtgebietes nicht höher als 10 Pfg. sein darf, aufgehoben wird, u. die Stadt sich damit einverstanden erklärt, dass anstelle dieses bisherigen Einheitstarifes ein Zonentarif eingeführt wird. Durch dieses Übereinkommen hofft die Ges. eine angemessene Mehreinnahme zu erzielen. Anfang Dez. 1909 wurde die von der Stadt erbaute u. von der Ges. betriebene Linie nach Traar eröffnet. Das J. 1910 stand unter dem Zeichen der am 1./4. 1910 eingeführten Tarifreform, auch war es mit Rücksicht auf die z. Z. an die Ern.-F. gestellten Ansprüche nicht möglich für 1910 eine Div. zu verteilen.

Jetzige Bahnlinien (Spurweite 1 m): Crefeld (Gasfabr.)-Uerdingen; Crefeld (Gasfabr.)-St. Tönis; Thiergarten-St. Töniserstr.; Hüls-Fischeln; Moritzplatz-Königshof; Mörserplatz-Kaserne; Schlachthof-Frankenring; Stadtwald-Haideck; Gladbacherstr.-Friedhöfe; Frankenring-Rheinhafen; Mörserplatz-Traar; Schiefbahn-Crefeld. Zus. 75 546 km einschl. Weichen u. Hofgeleise, Bahnlänge 58 134 km inkl. der neuen, von der Stadt gebauten Strecken. Ende 1900 wurde der elektr. Betrieb begonnen u. seine Einführung so gefördert, dass am 7./4. 1901 der Pferdebetrieb eingestellt u. am 18./9. 1901 auch die noch allein mit Dampf betriebene Strecke nach Uerdingen dem elektr. Verkehr übergeben wurde.

Einnahmen 1899—1910: M. 375 542, 406 584, 634 055, 706 423, 767 467, 858 168, 949 192, 1 022 020, 1 080 756, 1 144 417, 1 184 394, 1 246 000; befördert 2 208 191, 2 461 883, 5 081 000, 6 186 091, 7 124 852, 8 249 405, 9 211 921, 9 845 620, 10 796 696, 11 546 205, 11 571 736, 11 611 575 Personen. Wagenpark Ende 1910: 78 Motorwagen, 1 elektr. Rangierlokomotive, 66 Anhängerwagen, 17 Betriebswagen etc. Personal 359.

Die Ges. hat sich verpflichtet, vom 1. Jan. 1923 ab aus dem Betrieb ihrer sämtlichen Bahnlinien, soweit dieselben auf Crefelder Gebiet liegen, $\frac{1}{3}$ desjenigen Reingewinnes, welcher 5% des A.-K. übersteigt, an die Stadt Crefeld abzuführen. Die Stadt Uerdingen erhält ebenfalls v. 1./1. 1923 ab denselben ratierlichen Gewinnanteil für die auf Uerdinger Gebiet liegenden Teile der Linien; der Provinz stehen für die auf Provinzialstrassen befindlichen Linien 20% des nach einer 6%igen Verzinsung des Anlagekapitals sich ergebenden Überschusses zu. Vom 1./1. 1923 ab steht der Stadt Crefeld (ebenso Uerdingen) ein Erwerbsrecht gemäss § 6 des Kleinbahngesetzes auf ihre gesamten Anlagen dergestalt zu, dass als Kaufpreis die buchmässig nachgewiesenen Anlagekosten zu gelten haben.

Das Erwerbsrecht des Provinzialverbandes kann vom 1./1. 1925 ab ausgeübt werden unter den Bedingungen des § 31 u. ff. des Kleinbahngesetzes. Später kann das Erwerbsrecht der Gemeinden noch ausgeübt werden am 1./1. 1927 zu 85.7% der Anlagekosten, am 1./1. 1931 zu 69% der Anlagekosten, am 1./1. 1935 zu 49.5% der Anlagekosten, am 1./1. 1939 zu 26.7% der Anlagekosten, während am 1./1. 1943 das Gesellschaftseigentum mit Ausschluss des gesetzl. R.-F. und des Amort.-F. ohne weiteren Entgelt an die Stadt fällt.

Kapital: M. 2 500 000 in 1000 Aktien (Nr. 1—1000) à M. 500 und 2000 Aktien (Nr. 1001—3000) à M. 1000. Urspr. M. 1 000 000, reduziert auf M. 500 000 lt. G.-V. v. 24./7. 1890 durch Zus.legung von 2 zu 1 Aktie ab 26./8. 1891. Die G.-V. v. 11./5. 1898 genehmigte eine Erhöhung um M. 500 000 in 500 Aktien à M. 1000, ebenso die G.-V. v. 11./10. 1899 eine solche um M. 1 000 000 in 1000 Aktien behufs Einführung des elektr. Betriebes. Die