

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 82,099 km bei einer Strassenlänge von 34,68 km. Die 6 Grundstücke der Ges. umfassen 4 ha 15 a 17 qm.

Statistik:	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Pers.-Verkehr*)	20 244 115	21 426 814	22 137 184	22 202 155	22 569 729	24 215 862	25 863 030
Brutto-Einn.	2 291 581	2 428 385	2 521 853	2 538 418	2 582 398	2 768 389	2 957 933

*) Ohne Abonnenten. Die Ges. besitzt 130 Motor- und 146 Anhänger-Wagen. Zahl der Angestellten 754. — 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 $3\frac{1}{2}\%$, 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 $\frac{1}{4}\%$.

Die Ges. war verpflichtet, an die Stadt Magdeburg für die Unterhaltung und Erneuerung, sowie für Reinigung des Pflasters oder der Chausseierung 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 Mittel des Taxwertes und des Nutzungswertes. Der Taxwert der Anlage wird geschätzt nach dem Zustande, in welchem sie sich zur Zeit der Übernahme befindet. Der Nutzungswert wird nach dem Durchschnittsertrage der letzten fünf Jahre, wovon das günstigste und ungünstigste Jahr ausser Betracht bleiben, in der Weise festgestellt, dass dieser Durchschnittsertrag kapitalisiert wird: Bei der Übernahme am 1. Jan. 1915 mit dem 30fachen Betrage, am 1. Jan. 1920 mit dem 25fachen Betrage, am 1. Jan. 1925 mit dem 20fachen Betrage, am 1. Jan. 1930 mit dem 16fachen Betrage, am 1. Jan. 1935 mit dem 12fachen Betrage, am 1. Jan. 1940 mit dem 8fachen Betrage, am 1. Jan. 1945 mit dem 4fachen Betrage. Der sich nach vorstehender Berechnung ergebende Nutzungswert darf nicht geringer sein als der Nutzungswert nach dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Kapital: M. 6 000 000 und zwar M. 1 200 000 in 2400 Aktien Serie A (Nr. 1—2400) à M. 500 und M. 4 800 000 in 4800 Aktien Serie B (No. 1—4800) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 1 200 000, erhöht lt. G.-V.-B. vom 28. April bezw. 22. Juli 1898 um M. 3 600 000 in 3600 Aktien Serie B, von diesen Aktien erhielt die „Union“ Elektr.-Ges. in Berlin (s. oben) 1200 Stück, div.-ber. ab 1. Jan. 1898, die übrigen 2400 Aktien (pro 1899 nur 5% Bauzinsen, ab 1. Jan. 1900 voll div.-ber.) wurden den Aktionären vom 17.—26. Nov. 1898 zu 145% angeboten, ferner erhöht lt. G.-V.-B. v. 19. Dez. 1899 um M. 1 200 000 (auf M. 6 000 000) in 1200 neuen Aktien à M. 1000, div.-ber. ab 1. Jan. 1900, angeboten den Aktionären 3.—13. Jan. 1900 zu 104% ; auf nom. M. 4000 alte Aktien entfielen nom. M. 1000 neue.

Anleihen: I. M. 3 000 000 in 4% (bis 30./9. 1906 $4\frac{1}{2}\%$) Oblig. v. 1900, rückzahlbar zu 103% , 500 Stücke (Nr. 1—500) à M. 2000, 1500 Stücke (Nr. 501—2000) à M. 1000, 1000 Stücke (Nr. 2001—3000) à M. 500, lautend auf Namen und durch Blanko-Indoss. übertragbar. Zs. 1./4. u. 1./10. Die Anleihe war bis 1./1. 1906 unkündbar und ist von da ab in längstens 44 Jahren lt. Tilg.-Plan durch Verl. oder Künd. zurückzuzahlen. Verlos. im April auf 1./10