

1 077 291, Masch., Kessel, u. Rohrleitungs-Anlage 1 132 243, Schaltbrett u. Depotleitungs- do. 83 581, Lichtkabel 428 700, Bahnspeisekabel 148 688, Akkumulatoren 138 641, Gleisanschluss 6231, Zähleranlage 134 147, Transformatoren 89 196, Kaut.-Effekten 51 456, Effekten 911, Beteilig. 617 417, Debit. 587 242, Bankguth. 100 724, Kassa 11 406, Material. 203 525, Pferde 1, Fuhrwerk 1, Geschirr 1, Werkstatteinricht. u. Werkzeuge 16 000, Mobil. 4000, vorausbez. Versch. u. Fahrkartensteuer 3029, vermietete Motoranlagen 12 000, Neubau-Kto 18 209. — Passiva: A.-K. 4 750 000, 4 $\frac{1}{2}$ % Schuldverschreib. 2 290 000, 4% do. 1 226 000, do. Zs.-Kto 48 439, do. Tilg.-Kto 20 000, R.-F. 222 692 (Rüchl. 19 954), Amort.-F. 336 771, Ern.-F. 848 902, Rückstell.-Kto für Haftpflicht u. Masch.-Versich. 51 039, Beamten-Unterst.-F. 15 980 (Rüchl. 5000), Agio Aktien Em. 1912 38 306, Kredit. 391 768, Div. 355 937, Tant. an A.-R. 20 663, Vortrag 2903. Sa. M. 10 619 405.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Betriebs-Unk. 305 209, Stromkosten 192 683, Wagenunterhalt. 61 005, Gleis- u. Bahnkörper do. 30 452, Streckenausrüst. do. 7244, Kraftanlagen do. 9252, Gebäude do. 2569, Pferde do. 3601, Verwalt.- u. Handl.-Unk. 64 686, Agio auf eingelöste 4% Schuldverschreib. 1375, do. 4 $\frac{1}{2}$ % 690, Steuern u. Abgaben 92 676, allg. Unk. 2588, Versch. 11 684, Krankenkasse 5247, Alters- u. Invalidenversch. 4588, Anleihe-Zs. 154 002, Zs. 3618, Kursdifferenz 2190, Abschreib. 27 486, z. Amort.-F. einschl. Verzinsung des Bestandes 61 378, z. Ern.-F. 140 000, Rückstell. f. Haftpflicht- u. Masch.-Versich. 25 000, Reingewinn 404 458. — Kredit: Vortrag 5374, Bahneinnahme aus Personenbeförder. 1 002 243, do. aus Güterbeförder. 28 068, Stromabgabe 517 714, Zählermiete 24 955, Reklameeinnahmen 2826, verschiedene Einnahmen 13 780, Installat. 18 725. Sa. M. 1 613 689.

**Kurs:** Die Aktien sind an keiner Börse eingeführt.

**Dividenden 1892—1912:** 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 5, 5 $\frac{1}{2}$ , 6, 7, 7 $\frac{1}{2}$ , 7 $\frac{1}{2}$ , 7 $\frac{1}{2}$ , 7 $\frac{1}{2}$ , 8, 9, 8%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

**Direktion:** Hch. Hoff, Stellv. Ferd. Grude. **Aufsichtsrat:** (3—9) Vors. Baurat R. Menckhoff, Berlin; Stellv. Komm.-Rat W. von Tippelskirch, Düsseldorf; Justizrat Fr. Jos. Maur, Oberbürgermeister Ortman, Coblenz; Landrat a. D. von Raumer, Osnabrück; Dir. Rich. Pilz, Esslingen.

**Zahlstellen:** Coblenz: Für Div.: Ges.-Kasse, Leop. Seligmann; Berlin: Nationalbank für Deutschland; Berlin u. Frankf. a. M.: Disconto-Ges. \*

## 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.

**Zweck:** Erwerbung, Bau u. Betrieb von Kleinbahnen in Crefeld u. Umgebung für Personen- u. Güterbeförderung, Erwerb von Grundstücken, sowie die gewerbemässige Erzeugung u. Verwertung elektr. Stromes u. die Beteilig. an gleichartigen Unternehmungen in Crefeld u. Umgegend. Eröffnet 1883, konz. ursprünglich bis 1923; dann in J. 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 58,13 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 Verträge mit der Stadt Crefeld hatte die Ges. die Verpflichtung, eine Linie nach Willich, sowie eine solche nach dem neuen Güterbahnhof der Staatsbahn zu bauen. Der Bau der neuen Linien, auch der von der Ges. zu bauenden, wird aber nach getroffenem bereinkommen 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, die auch für 1911 u. 1912 nicht ausgeschüttet werden konnte, da mit Rücksicht a. Neuanlagen beide Ern.-F. wieder mit M. 237 246 bzw. 240 226 zu dotieren waren.

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-