

20 260 km, 22 617 km Geleislänge, nachdem im J. 1911 die der Stadt Düsseldorf gehörende Strecke von 2,65 km von dieser selbst übernommen worden ist. 1912 Bau der Seitenlinie Duisburg nach Wanheim, 3,794 km lang. Betriebsmittel: 22 Motorwagen, 14 Anhängerwagen, 7 Wagen für Betriebszwecke. Die Stromerzeugungsanlage ist mit voller Maschinenreserve und 2 Akkumulatorenbatterien ausgerüstet. Die Ges. besitzt eine eigene Wagenbau- u. Reparaturanstalt. Beförderte Personen 1909—1912: 2 247 368, 2 560 369, 2 645 196, ?.

**Konzession:** Die staatliche Konz. ist unter dem 28./3. 1899 vom Reg.-Präs. zu Düsseldorf auf Grund des Kleinbahngesetzes erteilt, und zwar auf 60 Jahre, von der am 1./11. 1899 erfolgten Betriebseröffnung ab gerechnet. Die Provinzialverwaltung der Rheinprovinz hat ihre Zustimmung zur Benutzung der Provinzialstrasse vertragsm. für die volle Konzessionsdauer, also bis 1960, gegeben.

Für die Benutzung der städtischen Strassen in Düsseldorf und in Duisburg sind besondere Verträge mit den genannten beiden Städten von vorläufig 45jähriger Dauer, also bis 1945, abgeschlossen worden. Die Stadt Duisburg kann, bei Kündigung, des Vertrages mind. 1 Jahr vor dessen Ablauf, also frühestens am 1./1. 1944, entweder die Beseitigung der innerh. des Stadtgebietes liegenden Bahnanlage oder deren Erwerb zum Taxwerte verlangen; unterbleibt die Kündigung, so läuft der Vertrag jedesmal um je 5 Jahre weiter. Ausserdem ist der Stadt ein frühestens am 1./1. des dem vollendeten 25. Betriebsjahre folgenden Kalenderjahres auszuübendes Erwerbsrecht auf das ganze Bahnunternehmen gegen Zahlung des 20fachen Betrages des Durchschnittsnettoertrages der der Übernahme vorangehenden 5 Jahre eingeräumt. Während der ersten 10 Betriebsjahre ist keine Abgabe an die Stadt Duisburg zu entrichten, von dann ab bis zu einer Einnahme von M. 300 000 eine Abgabe von  $1\frac{1}{2}\%$  der Einnahme und für jede voll erreichten M. 10 000 Mehreinnahme  $\frac{1}{10}\%$  mehr, bis zum Höchstsatze von 5%: Der so ermittelte Betrag wird noch im Verhältnis der auf Duisburger Gebiet liegenden Streckenlänge (4,760 km) zur Gesamtlänge der Bahn (20,260 km) reduziert. Die auf dem Gebiete der Stadt Düsseldorf liegende Teilstrecke von 2,65 km Länge ist Eigentum der Stadt und dem Unternehmen gegen Erstattung der Baukosten auf 45 Jahre zum Betriebe überlassen; doch wurde bereits 1911 der Betrieb von der Stadt selbst übernommen (siehe auch oben). Ausserdem hat die Ges. noch einen Vertrag mit der Stadtgemeinde Kaiserwerth über die Benutzung der Strassen dieser Stadt zur Anbringung von elektr. Leitungen für Licht- und Kraftabgabe während der ganzen 60jährigen Konzessionsdauer der Bahn abgeschlossen. Dieser Vertrag sichert der Ges. das ausschl. Recht zur Anbringung oberirdischer Leitungen während der ganzen Vertragsdauer zu, und die Ges. liefert als Gegenleistung zu billigem Pauschalsatz den Strom für die elektr. Strassenbeleuchtung. Irgend welche besonderen Rechte, z. B. in bezug auf einen etwaigen Erwerb des Leitungsnetzes oder der Zentrale, sind der Stadt nicht eingeräumt. Die Erlaubnis zur Stromverteilung erlischt einfach bei Ablauf des Vertrages, falls bis dahin nicht anderweitige Vereinbarungen getroffen werden sollten.

**Stamm-Kapital:** M. 1 500 000 in Anteilen. Urspr. M. 300 000, erhöht lt. G.-V. v. 21./2. 1905 zwecks Rückzahlung vorgestreckter Baugelder sowie zur Verstärkung der Betriebsmittel um M. 1 200 000.

**Anleihe:** M. 1 500 000 in 4% Schuldverschreib. von 1905, rückzahlbar zu 103%, aufgenommen zwecks Tilg. von vorgestreckten Baugeldern, 1000 Stücke (Nr. 1—1000) à M. 1000, 1000 (Nr. 1001—2000) à M. 500, auf Namen des Bankhauses Born & Busse in Berlin oder dessen Ordre u. durch Indossament übertragbar. Zs. 1./4. u. 1./10. Tilg. ab 1912 bis längstens 1959 durch jährl. Ausl. von mind. 1% u. ersp. Zs. vor dem 1./7. auf 1./10.; ab 1912 verstärkte Tilg. oder gänzl. Künd. auf einen Zs.-Termin vorbehalten. Noch in Umlauf Ende 1912 M. 1 485 000. Zahlst.: Gesellschaftskasse; Berlin: Nationalbank f. Deutshl. Verj. der Coup. 4 J. (K.), der Stücke nach gesetzl. Bestimmung. Kurs in Berlin Ende 1905—1912: 100,80, 100,50, 97, 96, 97,75, 96, 96,10, 94,80%. Zugelassen Juni 1895; zur Zeichnung gestellt 3./7. 1905 zu 101% zuzügl. 4% Stück-Zs. seit 1./4. 1905 u.  $\frac{1}{2}$  Schlussnotenstempel.

**Geschäftsjahr:** Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj.

**Gewinn-Verteilung:** Von dem nach Deckung der gesetzl. u. sonst. Rückl. verbleib. Reingewinn 4% Div. an St.-Kapital, sodann 10% Tant. an A.-R., Rest zur Verf. der Gesellschafter.

**Bilanz am 31. Dez. 1912:** Aktiva: Gleisanlage 897 469, Leitungsanlage 446 891, Wagen 426 848, Grundstücke 191 710, Gebäude 412 750, Masch., Kessel u. Rohrleit. 246 989, Schaltbrett- u. Depotleit.-Anlage 40 233, Akkumulatoren 47 006, Werkstätten-Einricht. 19 683, Wasserleitungs- u. Kanalisations-Anl. 1, Inventar 7221, Zähler 7626, Fuhrwerk 458, Baukto 249 012, Kaut.-Effekt. 14 221, Assekuranz 2071, Disagio- u. Emiss.-Kosten 17 000, Kassa 3230, Material, Res.-Teile u. Bekleidung 53 554, Beamten- u. Untern.-Kaut. 4580, Debit. 622 031. — Passiva: A.-K. 1 500 000, Oblig. 1 485 000, do. Zs.-Kto 15 510, do. Einlös.-Kto 515, Ern.-F. 361 245, Amort.-F. 123 674, R.-F. 35 303, Haftpflichtversich.-F. 23 162, Batterieunterhalt.-F. 13 224, Spez.-Unterstütz.-Kasse 279, Beamten- u. Unternehmer-Kaut. 4580, Kredit. 43 330, Gewinn 104 762. Sa. M. 3 710 589.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Betriebs.-Ausg. 260 489, Abschreib. 6800, z. Ern.-F. 47 000, Amort.-F. 12 146, Gewinn 104 762. Sa. M. 431 198. — Kredit: Betriebseinnahmen M. 431 198.

**Dividenden 1900—1912:** 4 (p. r. t.),  $4\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$ , 5, 5, 5,  $5\frac{1}{2}$ , 6, 6, 6, ?%.

**Aufsichtsrat:** (3—6) Vors. Gen.-Dir. Phil. Schrimpf, Stellv. Dir. Albert Müller, Dir. Hans Siemens, Berlin; Komm.-Rat Wilh. von Tippelskirch, Düsseldorf.