

Bilanz am 31. Dez. 1913: Aktiva: Betriebskasse Diedenhofen 1825, Kais. Postscheckamt Karlsruhe 643, Bankguth. 81 911, rückst. Staatszuschuss 141 000, Debit. 21 879, Versich. 3813, Kaut.-Effekten 17 144, Wechselgeld 335, Vorräte 25 897, Bahnanlage Fentschtalbahn 2 626 724, do. Nebenbahn Novéant-Gorze 927 537, Mobil. u. Utensil. 4000, Kaut.-Depot 7238, Bau-Kto Stromversorgung I u. II 264 869. — Passiva: A.-K. 1 600 000, Obligat. 1 600 000, Dispos.-F. 751 000, Avale 16 580, Ern.-F. I 10 800 (Rüchl. 6885), Ern.-F. II 32 717 (Rüchl. 16 500), Haftpflicht-F. 5213 (Rüchl. 4000), R.-F. 4766 (Rüchl. 2943), Beamten-Kaut. 7633, Kredit 35 518, Kap.-Amort.-F. 3500, Div. 49 500, Tant. an A.-R. 6000, Vortrag 1590. Sa. M. 4 124 820.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 295 488, Kursdifferenz 1050, Anleihe Zs. 55 000, Abschreib. 4274, Überschuss 90 919. — Kredit: Vortrag 1154, Betriebseinnahmen 429 470, Gewinn a. Stromlieferungen 15 531, Zs. 575. Sa. M. 446 732.

Dividenden 1912—1913: 4, 4 $\frac{1}{2}$ %.

Direktion: Dir. Wilh. Rother, Reg.-Baumeister a. D. Dir. Ernst Quandt.

Aufsichtsrat: Vors. Komm.-Rat Herrm. Kretschmar, Stellv. Bank-Dir. Gust. Pilster, Baumeister Jos. Becker, Bank-Dir. Carl Harter, Berlin; Geh. Komm.-Rat Leopold Peill, Düren; Komm.-Rat Dr. jur. Rich. von Schnitzler, Cöln; Bank-Dir. Paul Simons, Luxemburg; Konsul Heinrich von Stein, Cöln; Dr. Max Waechter, Berlin.

Zahlstellen: Ges.-Kasse; Berlin; Commerz- u. Disconto-Bank, C. H. Kretschmar; Cöln; J. H. Stein; Luxemburg u. Metz; Internationale Bank.

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. 1919 verlängert.

Zweck: Einricht., Erwerb. u. Betrieb von Strassenbahnen für Personen- u. Güterbeförderung, sowie Erlangung von Konz. für Strassenbahnen u. Herstell. u. Verwert. des hierzu erforderlichen Materials, insbes. auch der Elektrizität. Die G.-V. v. 28./4. 1898 beschloss den Erwerb der Magdeburger Trambahn von der „Union“ Elektr.-Ges. in Berlin gegen Gewährung von 1200 Aktien à M. 1000; dieselbe G.-V. beschloss die Einführung des elektr. Betriebes mit oberirdischer Stromleitung auf allen Linien; Mitte 1899 wurde die erste elektr. betriebene Linie eröffnet, die anderen folgten sukzessive bis Frühjahr 1900. Geleislänge 82,097 km bei einer Strassenlänge von 34,68 km. Die 6 Grundstücke der Ges. umfassen 4 ha 15 a 17 qm.

Statistik:	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Pers.-Verkehr*)	22 137 184	22 202 155	22 569 729	24 215 862	25 863 030	26 910 816	28 154 256
Brutto-Einn.	2 521 853	2 538 418	2 582 398	2 768 389	2 957 933	3 083 742	3 219 750

*) Ohne Abonnenten (diese 1913 ca. 8 178 458 Personen). Die Ges. besitzt 130 Motor- u. 146 Anhänger-Wagen. Zahl der Angestellten 768. — 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 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. Die Stadt Magdeburg erhielt 1911—1913: M. 103 527, 107 930, 112 691.

Nach Ablauf der Konzession 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 vorausgegangenem 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