

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 gewerbmässige 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 59,28 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 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. 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—1915 nicht ausgeschüttet werden konnte, da mit Rücksicht auf Neuanlagen beide Ern.-F. wieder mit M. 237 246, 240 226, 244 314, 235 116, 241 915 zu dotieren waren. Gewinn für 1913 M. 12 661; 1914 (Kriegsjahr) M. 14 046; 1915 (Kriegsjahr) M. 15 443 einschl. Vortrag. 1916 M. 131 153 Reingewinn erzielt u. 4% Div. ausgeschüttet; 1917 M. 157 782 u. 5%.

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. 86 653 km einschl. Weichen u. Hofgeleise, Bahnlänge 59,284 km inkl. 19,571 km der neuen, von der Stadt gebauten Strecken. 1900/01 Einführung des elektr. Betriebes. Zugänge für Neubauten u. Anschaffungen erforderten 1911—1917 M. 227 499, 212 077, 191 000, 282 089, 89 611, 13 192, 13 431.

Einnahmen 1908—1917: M. 1 144 417, 1 184 394, 1 246 000, 1 454 113, 1 501 317, 1 588 159, 1 503 104, 1 438 701, 1 849 417, 2 914 360; befördert 11 546 205, 11 571 736, 11 611 575, 13 549 894, 13 986 258, 14 803 515, 13 753 749, 13 398 908, 15 057 963, 20 287 200 Personen. Wagenpark Ende 1917: 70 Motorwagen, 1 elektr. Rangierlokomotive, '69 Anhängewagen, 6 Hilfwagen. Personal 413.

Die Ges. hat sich verpflichtet, vom 1. Jan. 1923 ab aus dem Betrieb ihrer sämtlichen Bahnlinien, soweit dieselben auf Crefelder Gebiet liegen, $\frac{1}{2}$ desjenigen Reingewinnes, welcher 5% des A.-K. übersteigt, an die Stadt Crefeld abzuführen. Die Stadt Uerdingen erhält ebenfalls v. 1./1. 1923 ab denselben materiellen 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 u. 2000 Aktien (Nr. 1001—3000) à M. 1000. Urspr. M. 1 000 000, reduziert 1890 auf M. 500 000. 1898 Erhöh. um M. 500 000, in 500 Aktien à M. 1000, ebenso 1899 eine solche um M. 1 000 000 in 1000 Aktien behufs Einführung des elektr. Betriebes. Sämtl. neuen Aktien im Betrage von M. 1 500 000, angeboten den Aktionären zu 103%. Die G.-V. v. 14./4. 1905 beschloss weitere Erhöh. un