

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 82,178 km bei einer Strassenlänge von 36,88 km. Die 6 Grundstücke der Ges. umfassen 4 ha 15 a 17 qm.

Statistik:	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Pers.-Verkehr*)	25 863 030	26 910 816	28 154 256	28 710 255	30 061 318	35 596 485	46 806 189
Brutto-Einn.	2 957 933	3 088 742	3 219 750	3 259 745	3 424 075	4 100 749	5 457 689

\*) Ohne Abonnenten (diese 1917 ca. 15 662 260 Personen). Die Ges. besitzt 138 Motor- u. 156 Anhänger-Wagen. Zahl der Angestellten 990. — 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—1917: M. 103 527, 107 930, 112 691, 114 091, 154 083, 205 037, 450 259.

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 vorausgegangener 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.

In der a.o. G.-V. v. 19./7. 1918 wurde der neue mit der Stadtverwaltung vereinbarte Strassenbahntarif einstimmig angenommen. Dieser sieht eine  $50\%$  Erhöhung der Fahrpreise von 10 auf 15 Pf. vor, dagegen übernimmt die Strassenbahn die Verpflichtung, eine Anzahl Linien neu- bzw. auszubauen.

**Kapital:** M. 6 000 000 u. zwar M. 1 200 000 in 2400 Aktien Serie A (Nr. 1—2400) à M. 500 u. M. 4 800 000 in 4800 Aktien Serie B (Nr. 1—4800) à M. 1000. Urspr. M. 1 200 000, erhöht 1898 um M. 3 600 000 in 3600 Aktien Serie B, von diesen Aktien erhielt die „Union“ Elektr.-Ges. in Berlin (siehe oben) 1200 Stück, die übrigen 2400 Aktien wurden den Aktionären zu  $145\%$  angeboten, ferner erhöht 1899 um M. 1 200 000 (auf M. 6 000 000) in 1200 Aktien à M. 1000, angeboten den Aktionären zu  $104\%$ .

**Anleihen:** I. M. 3 000 000 in  $4\%$  (bis 30./9. 1906  $4\frac{1}{2}\%$ ) Oblig. v. 1900, rückzahlbar zu  $103\%$ , Stücke à M. 2000, 1000 u. 500, lautend auf Namen u. durch Blanko-Indoss. übertragbar. Zs.  $1/4$  u.  $1/10$ . Tilg. ab 1906 in längstens 44 Jahren lt. Tilg.-Plan durch Verlos. oder Kündigung. Verlos. im April auf  $1/10$ . Verstärkte oder Totalkündig. mit 6 monat. Frist auf einen Zinstermin zulässig. Verj. der Coup. in 4 J. (K.), der Stücke gemäss den gesetzl. Bestimm. Zahlst.: Magdeburg: Ges.-Kasse, F. A. Neubauer; Berlin: Berliner Handels-Ges., S. Bleichröder, Bank f. Handel u. Ind., Disconto-Ges., Dresdner Bank, Nationalbank für Deutschland. Kurs in Berlin Ende 1900—1905: 104, 105,80, 105,60, 106, 104,75, — $\%$ . Aufgelegt 18./5. 1900 zu  $101\%$ . Kurs seit 1906 wie bei Anleihe II.