

tenarbeiter 44 516, Besitzsteuern 32 268, sonstige Ausgaben 29 030, Abschreibungen auf Anlagen 22 010, Zuweisung an die Rücklage für Erneuerungen 74 114, andere Abschreibungen 625, Verzinsung des Wiederaufbaudarlehns Carthausen—Halver 2100, Zuweisung an die Rücklage für außergewöhnliche Schäden 1642. — **Kredit:** Betriebseinnahmen: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 283 758, aus dem Güterverkehr 314 874, sonstige Einnahmen 29 934, Zinsen und sonstige Kapi-

talenträge 6378, erlassene Beförderungsteuer 40 188, Verlust: Verlustvortrag aus dem Vorjahr 20 535, Verlust im Jahr 1932 74 110. Sa. 769 777 RM.

Kurs: Notiz der Akt. Lit. A i. J. 1927 in Berlin eingestellt.

Dividenden 1927—1932: 3, 3, 0, 0, 0, 0 %.

Zahlstellen: Lüdenscheid: Eig. Kasse, Deutsche Bank u. Disconto-Ges.; Berlin: Commerz- u. Privat-Bank.

Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz in Magdeburg, Alte Ulrichstr. 10.

Verwaltung:

Vorstand: Dipl.-Ing. Walther Mumm, Kaufmann Friedrich Westphal (beide in Magdeburg).

Prokuristen: W. Heßler, H. Peter, O. Heinrich.

Aufsichtsrat: Vors.: Bürgermeister Dr. Georg Becher; Stellv.: Stadtbaurat Julius Götsch; sonst. Mitglieder: Bankdirektor Carl Greulach, Stadtverordneten-vorsteher Dr. Grüßner, Generaldir. Karl Hartmann, Stadtverordneter Max Hennige, Stadtrat Otto Jahn, Bankdir. Felix Kayser, Stadtrat Dr. Siegfried Klewitz, Stadtrat Otto Mann.

Entwicklung:

Gegründet: 13./2. 1877, neue Konz. bis 31./12. 1949. — Die G.-V. v. 28./4. 1898 beschloß den Erwerb der Magdeburger Trambahn; dieselbe G.-V. beschloß die Einführung des elektr. Betriebes mit oberirdischer Stromleitung auf allen Linien. — 1925 wurde das Grundstück Alte Ulrichstr. 10 erworben. — 1929 wurden zwischen Königsborner Str. und Triftweg Grundstück in Größe von 3,64 ha angekauft, um für einen späteren Neubau der Hauptwerkstatt ein vorteilhaftes Gelände sicherzustellen. — Am 15./9. 1925 wurde mit der Magdeburger Vorortbahnen-Aktiengesellschaft mit Wirk. ab 1./1. 1924 ein Betriebsvertrag und am 1./1. 1931 ein neuer Betriebsvertrag abgeschlossen dergestalt, daß die Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Ges. für die Betriebsführung 23 000 RM der Bruttoeinnahmen und $\frac{1}{2}$ des hiernach verbleibenden Nettoüberschusses erhält. — 1929 Einführung des Kraftwagenverkehrs auf 2 Linien.

Zweck:

Einrichtung, Erwerb und Betrieb von Straßenbahnen für Personen- und Güterbeförderung sowie Erlangung von Konz. für Straßenbahnen und Herstellung und Verwertung des hierzu erforderlichen Materials, insbes. auch der Elektrizität.

Besitzum:

Die Grundst. der Ges. umfassen 83 289 qm, wovon 34 439 qm bebaut sind. Die Straßenbahn (ohne Vorortbahn) hat eine Gesamtlänge von 102,64 km und eine Betriebslänge von 44,55 km. Der Kraftwagenbetrieb hat eine Länge von 6,53 km. Die Ges. besitzt außerdem 1 Verwaltungsgebäude, 1 Werkstattgebäude, 4 Betriebsbahnhöfe und 1 Wohngebäude. Die elektrische Kraft wird von dem städtischen Elektrizitätswerk geliefert.

Der **Wagenpark** bestand am 31./12. 1932 aus 161 Triebwagen und 183 Anhängewagen. An Kraftwagen sind vorhanden: 3 Kraftomnibusse, 2 Personewagen, 1 Lastwagen, 2 Benzinturmwagen u. 2 Elektroturmwagen.

Sonstige Mitteilungen:

Vertrag mit der Stadt: 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 Pf. und später 50 Pf. für das Quadratmeter Bahnkörper zu zahlen. — In der ao. G.-V. v. 19./7. 1918 wurde der neue mit der Stadtverwaltung vereinbarte Straßenbahntarif einstimmig angenommen. Nach dem Vergleiche von 1920 ist die Abgabepflicht in der Weise geregelt, daß die Stadt eine feste Abgabe von 5 % der Brutto-Einnahmen erhält, während nach dem früheren Verträge dieselbe je nach dem Steigen der durchschnittl. kilometr. Einnahme wuchs. Sodann ist aus

dem Gewinn eine Div. von $6\frac{1}{2}$ % an die Aktionäre zu verteilen; der dann noch verbleibende Gewinn ist zwischen der Stadt und der Ges. je zur Hälfte zu verteilen. Im engsten Zusammenhang hiermit stehen die Abmachungen über die Gestaltung des Fahrpreises, wonach die Ges. berechtigt ist, einen Tarif zu fordern, der es ermöglicht, die erwähnte Abgabe zu zahlen und eine angemessene, $6\frac{1}{2}$ % des jeweiligen A.-K. übersteigende Dividende zu verteilen. — Nach Ablauf der Konzession fällt die Bahnanlage im Stadtbezirk, die elektr. 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.Zt. der Uebernahme (im Streitfalle durch ein Schiedsgericht). Die Stadt ist jedoch auch berechtigt, unter Verzicht auf ihr Ueberrnahmerecht, die gänzliche oder teilweise Beseitigung aller auf oder im öffentlichen Grunde vorhandenen Anlagen und die ordnungsmäßige Instandhaltung des letzteren auf Kosten der Unternehmerin zu verlangen. — Die Stadt Magdeburg kann jedoch vom 1. Januar 1915 ab von fünf zu fünf Jahren nach vorausgegangener zwölfmonatiger Anzeige die ganze betriebsfähige Anlage nebst sämtl. Zubehör käuflich erwerben, erstmalig 1930. Der Ueberrnahmepreis wird gefunden aus dem Mittel des Taxwertes u. des Nutzungswertes. Der Taxwert der Anlage wird geschätzt nach dem Zustande, in welchem sie sich zur Zeit der Uebernahme 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 Uebernahme am 1. Januar 1930 mit dem 16fachen Betrage, am 1. Januar 1935 mit dem 12fachen Betrage, am 1. Januar 1940 mit dem 8fachen Betrage, am 1. Januar 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. Kaufpreis mindest 130 % des Nennwertes des A.-K.; höchstens 180 %.

Die Stadt Magdeburg erhielt 1914: 114 091 M; 1924 bis 1932: 222 142, 303 807, 306 935, 341 800, 371 624, 391 552, 390 895, 338 279, 269 404 RM.

Vertrag mit den Magdeburger Vorortbahnen: Auf Grund des neuen Vertrages vom 1./1. 1931 erhält die Straßenbahn für die von ihr zu leistenden Dienste als Entlohnung: a) 23 000 RM aus der Bruttoeinnahme, b) $\frac{1}{2}$ des hiernach verbleibenden Nettoüberschusses. Der dann noch verbleibende Betriebsüberschuß gehört der Vorortbahn.

Satzungen: Geschäftsjahr: Kalenderj. — G.-V. spät. Juni (1933 am 30./6.); je 500 RM = 1 St. — Vom Reingewinn 5 % zum R.-F. (Gr. 10 %); 4 % Div.; vom übrigen 10 % Tant. dem A.-R., außer einem Fixum von je 1000 RM, der Vors. 2000 RM; $2\frac{1}{2}$ % Super-Div.. Rest je zur Hälfte an Stadt u. Straßenbahn.

Zahlstellen: Magdeburg: Ges.-Kasse, Magdeburg. Stadtbank, F. A. Neubauer, Zuckschwerdt & Beuchel, Dresdner Bank; Berlin: Dresdner Bank, S. Bleichröder.

Statistische Angaben:

Aktienkapital: 4 500 000 RM in 1200 St.-A. A u. 7800 St.-A. B zu je 500 RM. — Die Ges. ist zur Amortisation ihrer Aktien berechtigt.