

dem gleichen Zeitpunkte alle Rechte u. Befugnisse, die der Ges. seitens des Rates ein geräumt worden sind, und die Ges. willigt im voraus darein, dass nach Ablauf der Konzession die gesamte Anlage mit allem Zubehör, insbesondere auch mit Schienen u. Geleiseanlagen, Stromzuführ.-Einricht. u. sämtl. rollenden Material, insbesondere ferner mit den ausserhalb des Stadtbezirks liegenden Teilen der elektr. Bahn u. den in Verbindung mit der ursprüngl. Anlage etwa neu hergestellten Linien u. Abzweigungen ohne Entgelt in das Eigentum der Stadtgemeinde Leipzig übergeht, soweit nicht bezüglich gewisser Linien der Staatsregierung ein Erwerbsrecht zusteht. An einem etwaigen 200% übersteigenden Liquidationserlös für die Aktien nimmt die Stadtgemeinde überdies zur Hälfte teil. Ausgenommen von dem unentgeltlichen Anheimfall an die Stadtgemeinde Leipzig nach Ablauf der vorbezeichneten Genehmigungsdauer sind a) die im Laufe der letzten 5 Jahre neu angeschafften Motorwagen, b) die den Zwecken der elektr. Strassenbahn dienenden Grundstücke nebst den darauf errichteten Gebäuden u. den in denselben befindl. maschinellen Einrichtungen sowie allem sonst. Zubehör. Die Stadtgemeinde hat indessen das Recht, die in den letzten 5 Jahren angeschafften Motorwagen, ebenso wie die Grundstücke mit Gebäuden zum Taxwerte käuflich zu übernehmen. Die Taxen werden durch zwei von der Stadtgemeinde Leipzig und der Ges. zu ernennende Sachverständige festgesetzt. Erfolgt zwischen diesen eine Einigung nicht, so entscheidet ein von beiden Teilen zu wählender Obmann. Die Stadtgemeinde Leipzig hat sich ferner das Recht vorbehalten, die Gesamtanlage in den Jahren 1941, 1946, 1951 oder 1956 nach Taxwert käuflich zu erwerben. Im Falle dieses Erwerbs ist die Stadtgemeinde verpflichtet, die oben unter a u. b angeführten Grundstücke, Gebäude bzw. Motorwagen zur vollen Taxe zu übernehmen. Für die sonstigen Anlagen hat die Stadt bei dem Erwerb im Jahre 1941 den vollen Taxwert, im Jahre 1946 $\frac{3}{4}$, im Jahre 1951 $\frac{1}{2}$ u. im Jahre 1956 $\frac{1}{4}$ desselben zu zahlen. Ausserdem hat die Stadt bei einer solchen früheren Übernahme zur Erfüllung des Kaufpreises noch zu zahlen: Im Jahre 1941 den 13fachen, 1946 den $10\frac{3}{4}$ fachen, 1951 den 8fachen und 1956 den $4\frac{1}{2}$ fachen Betrag des Reingewinnes der nach dem Durchschnittsergebnis der letzten 5 Jahre vor der Überlassung zu ermitteln ist. Als Reingewinn des Unternehmens ist der Überschuss der Betriebseinnahmen — nach Abzug von $4\frac{1}{2}$ % Zinsen des Einlage-Kapitals — über die Betriebsausgaben, einschliesslich in bestimmter Mindesthöhe zu bewirkender Abschreibungen u. Schuldzinsen, anzusehen. Die Ges. hat als besondere Abgabe an die Stadtgemeinde 5% der Brutto-Einnahme zu entrichten. Dem neuen Verträge zufolge ist eine Erweiterung des Netzes durch den Bau einer Linie nach dem Flugplatze vorgesehen; ausserdem hat sich die Staatsregierung in der neuen Verleihungsurkunde vorbehalten, nach Friedensschluss den Bau u. Betrieb von Strassenbahnlinien in einer Ausdehnung bis zu 20 km zu fordern. Die Staatsregierung ist berechtigt, nachdem sich die betreffenden Strecken mindestens 10 Jahre lang in Betrieb befunden haben, diese gegen eine Entschädigung zu erwerben, die nach dem Ertragswert (Sachwert der Anlage samt Zubehör, zuzügl. Kaufwert einer vom Zeitpunkt des Erwerbes bis Ende der Verleihungszeit laufend. jährl. Rente in Höhe des durchschnittl. Reinertrages der letzten 5 vollen Betriebsjahre, vermindert um 4% Zins. vom Sachwert) bemessen wird. Die neuen Vereinbarungen mit der Stadt enthalten weiter Bestimmungen über eine in Aussicht genommene spätere Ausdehnung des Strombezuges aus den städtischen Elektrizitätswerken. Auf den Heimfall der Betriebsanlagen bei Ablauf der Verleihungszeit an die Stadtgemeinde Leipzig u. den Sächsischen Staat wird durch jährl. Zuweisungen an eine Tilg.-Rüttl. Rücksicht genommen, welche dazu bestimmt ist, dem seinerzeit zu erwartenden Vermögensausfall Rechnung zu tragen. Der seit 1896 in Geltung gewesene 10 Pf.-Einheitstarif hat vom 16./2. 1918 ab bis auf weiteres wegen der gestiegenen Löhne sowie eingetretenen Verteuerung aller Materialien und der von Reichs wegen neu eingeführten Kohlen- u. Verkehrssteuer eine Erhöhung auf 15 Pf. erfahren. 1919 weiter auf 20 bzw. 25 Pf. erhöht. Es schweben Verhandlungen wegen Verstadtlichung.

Kapital: M. 23 000 000 in 23 000 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 6 000 000, erhöht lt. G.-V. v. 22./10. 1898 um M. 2 000 000 zu 156%, lt. G.-V. v. 20./4. 1900 um M. 2 000 000, angeboten zu 138%. Nochmalige Erhöhung lt. G.-V. v. 15./3. 1907 um M. 2 000 000 (auf M. 12 000 000) in 2000 Aktien, übernommen von einem Konsort. zu 150%, angeb. den alten Aktien. zu 152% zuzügl. M. 30 Aktienstempel. Die a.o. G.-V. vom 17./3. 1917 hat nun die weitere Vermehr. auf M. 23 000 000 beschlossen. Die Kap.-Erhöh. geschah auf Grund von Vereinbarungen mit der Stadtgemeinde, welche unter Genehmigung der Staatsregierung die bis zum 17./4. 1936 erteilte Konzession bis 31./12. 1960 verlängerte, und bezweckte zugleich die Verschmelzung mit der Leipziger Elektrischen Strassenbahn sowie die Angliederung der Leipziger Allg. Kraftomnibus-Akt.-Ges. Durch den Verschmelzungsvertrag vom 23./2. 1917 hat die Leipz. Elektr. Strassenbahn ihr Vermögen nach dem Stande der Bilanz vom 31./12. 1915 als Ganzes gemäss §§ 305, 306 H.G.B. unter Ausschluss der Liquid. auf die Grosse Leipziger Strassenbahn übertragen. Von dem neu aufgenommenen A.-K. in Höhe von M. 11 000 000 hat die Stadtgemeinde, um sich dauernden Einfluss auf das Unternehmen zu sichern, M. 6 500 000 übernommen. Hiervon sind M. 500 000 voll u. M. 6 000 000 mit 40% eingezahlt. Die Konzessions-Verlängerung ist mit einer Zahlung von M. 1 600 000 der Stadtgemeinde abgolonen und die in deren Besitz befindlichen M. 1 000 000 Vorz.-Aktien der Leipziger Allg. Kraftomnibus-Akt.-Ges. sind von der Grossen Leipziger Strassenbahn erworben worden. Von dem Angebot einer Barabfindung in Höhe von 70% für die Stammaktien der Omnibus-Gesellschaft haben die Besitzer bis auf die von 4 Stück Gebrauch gemacht. Von den ver-