



G  
m







Zwischen

**dem Königlichen Finanzministerium**

in Vertretung des Königlich Sächsischen Staatsfiskus

als Verpächter

und

**der Dresdner Straßenbahn**

als Pächterin

ist nachstehender

**Vertrag,**

den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Dresden—Pieschen  
nach Kötzschenbroda betreffend,

abgeschlossen worden.

§ 1.

Das Königliche Finanzministerium läßt auf der Dresden-Weißner Staatsstraße von der früheren Flurgrenze zwischen Dresden und Pieschen bei der Einmündung der Oststraße nach Kötzschenbroda eine doppelgleisige Straßenbahn für elektrischen Oberleitungsbetrieb erbauen, rüstet dieselbe mit allen dazu gehörigen stationären Anlagen aus und überläßt den Betrieb dieser Linie der Dresdner Straßenbahn bis zum 30. Oktober 1921 (dem Ablauf ihrer städtischen Konzessionen), wogegen sich die Dresdner Straßenbahn verpflichtet, diesen Betrieb während der Pachtzeit dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend und sonst ordentlich zu führen, auch die vom Staate hergestellten Anlagen pfleglich zu benutzen und zu unterhalten.

§ 2.

Die Dresdner Straßenbahn führt als Pächterin dieser Linie eine gesonderte und genaue, der Kontrolle des Verpächters jederzeit unterworfenene Rechnung über Einnahme und Ausgabe und zahlt den nach Abschluß der Jahresrechnung sich ergebenden antheiligen Ueberschuß gemäß § 5 dieses Vertrages an den Verpächter baar aus.



## § 3.

Zur Anrechnung als Bruttoeinnahmen dieser Linie gelangen die Folgenden:

- a) die Einnahmen aus den auf der Pachtstrecke ausgegebenen gewöhnlichen Fahrscheinen, sowie denjenigen mit der Berechtigung zum Umsteigen auf andere Linien, wogegen der Gesellschaft die Einnahmen aus den auf ihren Linien ausgegebenen, zum Umsteigen auf die Pachtstrecke berechtigenden Fahrscheinen allein verbleiben;
- b) die Einnahmen aus Zeitfahrkarten, Schüler- und Arbeitermarken, soweit sie für die fragliche Strecke gelöst sind.

Ueber die Anrechnung eines Theiles der Einnahmen für diejenigen Zeitfahrkarten, welche für alle von der Gesellschaft betriebenen Linien Gültigkeit haben, bleibt die Festsetzung bestimmter Grundsätze in sinngemäßer Anlehnung an die vorstehend angegebene Berechnungsweise vorbehalten.

## § 4.

1. Die Feststellung der Betriebsausgaben erfolgt derart, daß dieselben aus den Löhnen des Fahrpersonals und den antheiligen Verwaltungskosten, den Betriebsmittel-Reparaturkosten, den Stromkosten und den Unterhaltungskosten der Bahnanlagen zusammengesetzt, hierbei aber die Löhne des Fahrpersonals, die antheiligen Verwaltungskosten, die Betriebsmittel-Reparaturkosten, sowie sonstige nachgewiesene Ausgaben nach den sich für das Wagenkilometer aller nach gleichem System betriebenen Linien des Netzes der Dresdner Straßenbahn ergebenden Durchschnittszahlen berechnet werden. Ein Anhängewagenkilometer zählt hierbei als ein halbes Motowagenkilometer.
2. Als weiterer Theil der Betriebsausgaben kommt eine Vergütung des Fahrmaterials und der für den Betrieb benötigten Wagenhallen, Werkstätten mit Maschinen, sowie des Inventares hinzu.
3. Die Wagenvergütung wird nach dem Wagenkilometer zu einem Einheitspreis berechnet, der sich auf eine 4-prozentige Verzinsung und 5-prozentige Abschreibung der Anschaffungskosten einerseits und auf die Zahl der im Jahre von einem Wagen durchschnittlich durchfahrenen Kilometer andererseits gründet. Fürs Erste ist diese Zahl zu 40 000 und der Vergütungssatz für das Motowagenkilometer zu



2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Pfg. für das Anhängewagenkilometer zum dritten (für bedeckte Wagen) bez. zum vierten Theile (für offene Wagen) angenommen worden.

Nach Verlauf des zweiten Kalenderjahres, welches auf das Jahr der Betriebseröffnung folgt, geschieht die Berechnung der Wagenkilometer nach dem wirklichen Betriebsergebniß.

4. Sofern die Bahn normale Spur erhält, wird als Wagenbestand der Linie die Wagenzahl angesehen, die im Verhältniß der Wagenkilometerzahl als Antheil vom Gesamtwagenbestand der elektrisch betriebenen Linien der Dresdner Straßenbahn berechnet, im Jahresdurchschnitt auf die Pachtlinie entfällt. Erhält die Bahn dagegen 1 m weite Spur, so wird der Wagenbestand der Linie von den beiden vertragsschließenden Theilen nach dem Bedarfe festgestellt.
5. Bei normaler Spur wird im Verhältniß der Wagenkilometerzahl, bei 1 m weiter Spur im Verhältniß der Wagenzahl, auch der antheilige Anlageaufwand für Wagenhallen, Werkstätten, Maschinen und das Inventar bestimmt, der mit 4% verzinst und für die Baulichkeiten nebst festem Zubehör mit 2%, für die Maschinen und das Inventar mit 6%, von den Anschaffungskosten berechnet, abgeschrieben wird.

#### § 5.

1. Die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben werden nach Abschluß eines jeden Geschäftsjahres (=Kalenderjahr) festgestellt.
2. Innerhalb 8 Wochen nach Ablauf eines jeden solchen Geschäftsjahres findet zwischen Pächterin und Verpächter genaue Abrechnung und Zahlungsausgleich statt.
3. Hierbei hat die Pächterin gegenüber dem Verpächter zunächst aus den Betriebseinnahmen Rückersatz der von ihr aufgewendeten Betriebsausgaben zu beanspruchen.
4. Sollte die erzielte Einnahme eines Jahres nicht hinreichen, die Kosten des Betriebes zu decken, so wird der Fehlbetrag aus den Ueberschüssen der folgenden Jahre nachgezahlt.
5. Aus den nach Deckung dieser Beträge verbleibenden Einnahme-Ueberschüssen fällt dem Verpächter zunächst eine 4%ige Verzinsung und 2%ige Abschreibungsquote der festgestellten Anlagelkosten, die ebenfalls, wenn ein Jahresertrag hierzu nicht ausreicht, unter Aufrechterhaltung des Vorranges der Pächterin für die ihr etwa zukommenden Nachzahlungen aus den Ueberschüssen der folgenden Jahre nachgezahlt werden, sodann, insoweit der verbleibende Ueberschuß noch reicht, ein



Antheil von 3% aus der im § 3 bezeichneten Bruttoeinnahme zu. Der dann noch verbleibende Rest wird unter die Vertragsschließenden so vertheilt, daß der Staatsfiskus zwei Drittel und die Straßenbahnpächterin ein Drittel erhalten.

#### § 6.

Bei Ablauf oder Auflösung dieses Pachtvertrages ist, sofern normale Spur besteht, Verpächter berechtigt, aber nicht verpflichtet, den auf die Pachtstrecke entfallenden, nach § 4 Ziffer 4 zu berechnenden Wagenbestand zu übernehmen. Verpächter verpflichtet sich jedoch zur Uebernahme mindestens aller während der letzten sechs Jahre mit seiner Zustimmung neu angeschafften Betriebsmittel mit dem auf die Pachtstrecke entfallenden Antheile. Hat die Bahn 1 m weite Spur erhalten, so übernimmt bei Ablauf oder Auflösung des Pachtvertrages Verpächter den gesammten nach § 4 Punkt 4 für die schmalspurige Strecke beschafften Wagenbestand. Bei der Uebernahme von Betriebsmitteln vergütet Verpächter der Pächterin den Zeitwerth, welcher letzterer im Mangel gütlicher Einigung durch Schiedsmänner bestimmt wird.

#### § 7.

Verpächter wird sich durch seine Organe über die Betriebsführung unterrichten, wozu ihm alle erforderlichen Auskünfte zu geben sind. Auch hat er das Recht, von den Reparaturarbeiten an den Betriebseinrichtungen an Ort und Stelle genaue Kenntniß zu nehmen.

Verpächter hat ferner das Recht, zu verlangen, daß die Betriebseinrichtungen und die Betriebsführung stets den Bedürfnissen gut entsprechen und daß nicht Anordnungen getroffen werden, welche die Interessen der Pächterin einseitig begünstigen.

#### § 8.

Die Tarife werden von dem Verpächter im Einvernehmen mit der Pächterin in Anlehnung an die Stadttarife festgesetzt, jedoch ist hierbei für die Vorortstrecke eine angemessene Erhöhung gegenüber den Stadtpreisen ins Auge gefaßt.

#### § 9.

Der Pacht kann gegenseitig, vom 31. Dezember 1905 an, vor jedem Jahresabschlusse gekündigt werden. Das Pachtverhältniß erlischt jedoch erst 3 Jahre nach ergangener Kündigung.

Geht letztere von der Pächterin aus, so hört mit dem Erlöschen des Pachtes auch die Berechtigung der Zufuhr zum neuen Pieschener Depot für



die Pächterin auf. Anderenfalls bleibt diese Berechtigung — für welche noch die Regelung einer angemessenen Vergütung stattzufinden hat — bis zum 30. Oktober 1921 bestehen, wofern nicht durch freie Vereinigung Anderes bestimmt wird.

#### § 10.

Die Stromlieferung erfolgt durch Vermittelung des Verpächters, welcher für Erzielung angemessener, mäßiger Preise besorgt sein wird, bei deren Bemessung nach analogen Grundsätzen zu verfahren ist, wie solche bei der Bestimmung des von anderen Vorortsbahnen an außerhalb der Stadt gelegene Electricitätswerke zu zahlenden Strompreises zur Anwendung gelangt sind.

#### § 11.

Wenn von Seiten des Verpächters im Laufe der Vertragszeit auf die Einführung von Güterbeförderung zugekommen wird, was ihm freisteht, so gelten für die hierfür zu treffenden besonderen Regelungen im Allgemeinen und in sinngemäßer Uebertragung dieselben Kostentragungs- und Gewinnantheilabmachungen wie für den Personenverkehr. Pächterin wird die Einführung des Güterverkehrs in bereitwilliger Weise fördern.

Es steht ihr aber — ebenso wie dem Verpächter — das Recht zu, zu verlangen, daß die für den Güterverkehr zu beschaffenden besonderen Betriebsmittel und sonstigen Einrichtungen von dem Verpächter gestellt und als dessen Eigenthum geführt werden.

Die Ausgaben und Einnahmen für den Güterverkehr werden gesondert abgerechnet.

#### § 12.

Später hinzukommende staatliche Anschlußlinien, welche der Staatsfiskus, wie ihm jederzeit freisteht, während der Vertragszeit etwa der Pächterin noch zur Betriebsführung überweist, fallen dann als zu der Hauptlinie gehörig unter den Vertrag.

#### § 13.

Die Giltigkeit des gegenwärtigen Vertrags bleibt abhängig von der Bewilligung des zum Bau der in § 1 bezeichneten Linie nöthigen Aufwandes durch die Ständeversammlung. Im Falle dieser Bewilligung wird die Bauausführung spätestens am 1. Mai 1898 in Angriff genommen und mit thunlichster Beschleunigung ausgeführt werden.

Bis zur Vollendung des Baues wird der Dresdner Straßenbahn zwar der Fortbetrieb ihrer mit der neuen Bahn zusammenfallenden Straßenbahn-



strecke in der früheren Ortsflur Pieschen gestattet, doch hat die Dresdner Straßenbahn für die zur Aufrechthaltung dieses Betriebes nöthigen interimistischen Herstellungen nach Anordnung der fiskalischen Bauverwaltung und auf ihre, der Gesellschaft Kosten selbst zu sorgen und hat dieselbe auf Schadenersatz wegen der durch den Neubau bedingten Betriebsstörungen keinen Anspruch.

§ 14.

Kommt Pächterin ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen trotz ergangener Erinnerung nicht nach, werden von derselben die allgemeinen Verkehrsinteressen vernachlässigt, der Betrieb oder die Unterhaltung nach dem pflichtmäßigen Ermessen des königlichen Finanzministeriums ungenügend besorgt, die dem Verpächter zufallenden Einnahmeantheile nicht ordnungsmäßig gezahlt, so ist Verpächter berechtigt, den Vertrag aufzulösen, womit der sonst drei Jahre nach erfolgter Kündigung — vergl. § 9 — eintretende Zustand sofort Platz greift.

Dresden, am 13. November 1897.

**Königlich Sächsisches Finanz-Ministerium.**

(gez.) v. Waßdorf.

(L. S.)

Dresden, am 4. November 1897.

**Dresdner Straßenbahn.**

Der Vorstand: (gez.) Paul Claus.



## Nachtrag

zu dem zwischen dem

**Königlich Sächsischen Staatsfiskus**

und der

**Dresdner Straßenbahn**

unterm 13. und 4. November 1897 abgeschlossenen Pachtvertrage, den Betrieb auf der elektrischen Straßenbahn von **Röhschenbroda** nach **Dresden-Pieschen** betreffend.

### 1.

In Ergänzung des unterm 13. und 4. November 1897 abgeschlossenen Pachtvertrages ist von den beiden vertragschließenden Theilen noch folgendes Abkommen getroffen worden.

Der Königlich Sächsische Staatsfiskus übernimmt von der Dresdner Straßenbahn die 0,9287 km lange in der Hauptsache schon z. Th. zweigleisige Bahnstrecke auf der Dresden-Leipziger Staatsstraße von der früheren Stadtflurgrenze Straßenstein No. 0,00 an der Dschager Straße bis zum Endpunkte der jetzigen Gleisanlage am Depot in sein Eigenthum. Diese Strecke wird bis zur Uebernahme noch von der Dresdner Straßenbahn vollständig zweigleisig ausgebaut. Sie ist mit neuem Oberbaumaterial hergestellt und es gilt als mittlerer Zeitpunkt ihrer Fertigstellung der 1. Dezember 1897.

Die Uebernahme dieser Strecke findet am Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf derselben statt.

Für die Uebernahme dieser Gleisstrecke, zu welcher aber die Abzweigungen nach dem Depot nicht gehören, zahlt der Staatsfiskus der Dresdner Straßenbahn die mit 98 331,25 Mark berechneten und noch durch die Rechnungen zu belegenden Anlagelkosten, abzüglich dreiprozentiger Abschreibung dieser Anlage summe, vom 1. Dezember 1897 bis zum Tage der Uebernahme berechnet.

### 2.

Vom Tage der Uebernahme an fällt diese Strecke unter den Pachtvertrag vom 13. und 4. November 1897 derart, daß auch die Einnahmen aus dem Verkehr auf dieser Strecke und die Ausgaben für diese Strecke in gleicher Weise wie diejenigen für die Neubaulinie nach Röhschenbroda behandelt werden.



Nur gelten hierbei für die nach den Wagenkilometern zu berechnenden Betriebsausgaben und Wagenvergütungen diejenigen Sätze, welche sich für Wagen ohne Accumulatorenbetrieb ergeben, auch wenn hier die Wagen mit Accumulatoren ausgerüstet sind. Den Berechnungen liegt auch zunächst die Voraussetzung zu Grunde, daß auf der Strecke Accumulatoren nicht geladen werden. Tritt ein derartiges Laden doch ein, so wird nach den vorzunehmenden Strommessungen und nach dem für den Bahnbetrieb ausgeworfenen Strompreis der Ladestrom von der Dresdner Straßenbahn dem Staatsfiskus, als Stromlieferant, vergütet, bei der Abrechnung der Betriebskosten dann aber nicht in Ansatz gebracht.

## 3.

Der für den Normalspurwagentheil des Depots erforderliche Strom geht durch besondere Zähler und wird dem Staatsfiskus von der Dresdener Straßenbahn nach dem Betriebsstrompreise zuzüglich der Verlustprocente in den Zuleitungen bezahlt.

## 4.

Für die nicht im fahrplanmäßigen Verkehr zwischen der Stadt und dem Depot laufenden Wagen entrichtet die Dresdner Straßenbahn für jede Wagenfahrt eine Vergütung von  $6\frac{2}{3}$  Pfg. an die Staatskasse, als Ausgleich für den stärkeren Verschleiß des Oberbaues und den staatsseitigen Antheil an der Stromkostentragung für diese Wagenbeförderung, wobei aber etwaige Accumulatorenladung nicht als gedeckt angesehen wird.

Es wird demnach jede solche Depotwagenfahrt in der Abrechnung so behandelt, als ob sie den Betriebseinnahmen 10 Pfg. zugefügt habe, die von der Dresdner Straßenbahn zu zahlen und dann nach dem geordneten Verhältniß 1 : 2 wieder zu vertheilen sind.

Die Umwandlung dieser Vergütung von  $6\frac{2}{3}$  Pfg. in eine für mehrere Jahre feststehende Summe nach Maßgabe der Depotwagenzahl bleibt vorbehalten.

## 5.

Der in § 5 Punkt 5 des Pachtvertrages vom 13. und 4. November 1897 vereinbarten Abschreibungsquote von 2% wird mit Rücksicht auf neuere Beobachtungen über Abnutzung, namentlich der Schienen, ein weiteres Prozent hinzugefügt, so daß im Ganzen drei Prozent des Anlagekapitales jährlich auf Abschreibung entfallen. Dies entspricht bei einem Zinsfuß von  $3\frac{1}{2}$ % einer Lebensdauer der Anlage von 22 Jahren. Sollte bereits vor der Hälfte dieser Zeit nach Ausweis der Abnutzung die halbe Lebensdauer



der Schienen erreicht und sonach eine kürzere Lebensdauer derselben, als 22 Jahre zu erwarten sein, so wird die Abschreibungsquote, bezogen auf die Oberbauanlage in dem Maße erhöht, daß die Abschreibung mit Ablauf dieser zu erwartenden kürzeren Lebensdauer vollendet ist.

Können sich die vertragsschließenden Theile über das Maß der zu erwartenden kürzeren Lebensdauer nicht einigen, so ist dasselbe von sachverständigen Schiedsmännern zu bestimmen.

## 6.

Die Erneuerung von Weichen Spitzen und einzelnen vorzeitig abgenutzten Schienen oder kurzen Gleisstückchen und dergleichen fällt in die Unterhaltung.

Dresden, am 15. Februar 1898.

**Königlich Sächsisches Finanz-Ministerium.**

(gez.) v. Wagdorf.

(L. S.)

Dresden, am 7. Februar 1898.

**Dresdner Straßenbahn.**

(gez.) Paul Clauß.











SLUB DRESDEN



3 3066910