

350 000) mit M. 345 000 beteiligt. Seit 1912 Beteilig. an der Esslinger Städt. Strassenbahn mit M. 200 000. Der Betrieb beider Unternehmungen wird von den Stuttgarter Strassenbahnen geführt.

Das Rechtsverhältnis zwischen der Ges. u. der Stadtgemeinde Stuttgart betreffs Anlage u. Betrieb der Strassenbahn ist durch die Verträge v. 22./8. 1889, 19./7. 1894, 26./6. 1899, 3./2. 1902, 4./8. 1906, 8./4. 1907, 24./11. 1908, 23./5. 1911 u. 11./1. 1913 geregelt. Für die auf Kronzugsstrassen verlegten Gleisstrecken sind ausserdem noch die zwischen der königl. Kronzugsverwaltung u. der Ges. abgeschlossenen Verträge vom 15./5. 1896 u. 4. Aug./14. Sept. 1898, für die auf Staatsstrassen verlegten Gleise die Verträge mit der königl. Ministerialabteil. für den Strassen- u. Wasserbau vom 30./7. 1892 u. 5./5. 1893, ferner für die Vorortsstrassenbahnen die Genehm.-Urkunden vom 2./6. 1908 bezw. 3./4. 1911 massgebend.

Die Konz. für die Stuttgarter Innerortslinien läuft am 31./12. 1930, diejenige der Vorortsstrassenbahnen: von Stuttgart (Nordbahnhof) nach Feuerbach, von Stuttgart (Nordbahnhof) nach Zuffenhausen (Bahnhof), von Feuerbach (Rosenstr.) nach Cannstatt (Ecke Halden- u. Brückenstr.), von Münster a. N. bis Wilhelmatheater (Stuttgart), von Untertürkheim über Wangen nach Gaisburg (Wangenerstr.), von Hedelfingen über Wangen nach Gaisburg, von Kaltental bis Karlsvorstadt (Schützenhaus Stuttgart) läuft am 3./9. 2002 ab. Auf letzteren Zeitpunkt gehen die Vorort-Bahnanlagen mit Wagenschuppen, Depots u. Werkstätten einschl. der hierzu gehörigen Grundflächen, aber ohne rollendes Material, unentgeltlich in das Eigentum des Staates über. Der Staat ist aber auch berechtigt, die Vorortsstrassenbahnen nach 25 jährigem Betrieb, frühestens am 4./9. 1937, gegen Erstattung des Anlagekapitals zu erwerben.

Mit dem Ablauf der Konz. für die Innerortslinien am 31./12. 1930 erlangt die Stadtgemeinde das Recht, die gesamte Bahn- u. Betriebsanlage mit allen beweglichen u. unbeweglichen Zubehörenden zu erwerben. Der Übereignungspreis ist entweder durch Vereinbarung festzustellen oder im Falle eine solche nicht zustande kommt, durch ein Schiedsgericht zu bestimmen. In beiden Fällen ist bei der Feststellung die Anlage als ein betriebsfähiges Ganzes, jedoch ohne Berücksichtigung des Ertragswertes anzusehen u. zu taxieren. Auch bezüglich der bis jetzt konzessionierten Vorortsstrassenbahnen steht der Stadtgemeinde Stuttgart das vertragliche Recht zu, auf den 31./12. 1930 u. von da an je auf den Schluss jeden Kalenderjahres die oben bezeichneten Vorortsstrassenbahnen einschl. der zu jeder derselben gehörigen beweglichen u. unbeweglichen Zubehörenden als Ganzes oder, insoweit sie auf dem Stuttgarter Stadtgebiet verlaufen, käuflich zu erwerben. Wird von diesem Erwerbungsrecht Gebrauch gemacht, so ist der Strassenbahn-Ges. das Anlagekapital zu vergüten. Die Vorortsbahn nach Kaltental u. die im Jahre 1913 zur Ausführung gekommene Vorortsbahn nach Botnang muss die Stadtgemeinde Stuttgart erwerben, sobald sie die Innerortsbahnen erwirbt. Erklärt die Stadtgemeinde spät. 6 Monate vor Ablauf der Konz. der Stuttgarter Innerortslinien (31./12. 1930) von dem ihr zustehenden Erwerbungsrecht keinen Gebrauch zu machen u. kommt keine anderweitige Vereinbarung zustande, so hat die Ges. die Pflicht, alle auf den städtischen Strassen u. Plätzen befindlichen Einrichtungen für die Innerortslinien, also Gleisanlage, Leitungsmaste etc. zu entfernen u. die von der Bahn berührten Teile der Strassen u. Plätze in guten, ordnungsmässigen, dem übrigen Stand der betreffenden Strassen entsprechenden Zustand auf ihre Kosten zu versetzen. Die Stadtgemeinde Stuttgart ist jedoch in jedem Fall verpflichtet, den Stuttgarter Strassenbahnen für die ganze Zeit, in der letztere im Besitz u. in der Ausübung der Vorortsstrassenbahn-Konz. ganz oder für einzelne Linien sich befinden, zu gestatten, den Betrieb der Vorortsstrassenbahnen von Feuerbach, Zuffenhausen, Münster a. N., Untertürkheim, Hedelfingen, Kaltental unter Benützung der Strassenbahngleise auf dem kürzesten Wege der Stuttgarter Innerortslinien bis zum Schlossplatz in Stuttgart oder neuer Hauptbahnhof, bezw. bei der Botnanger Linie auf einer im Einvernehmen mit den Stuttgarter Strassenbahnen von der Stadtgemeinde Stuttgart zu bestimmenden Linie bis zum Schlossplatz oder dessen Nähe, die in Cannstatt einmündenden Linien (von Feuerbach u. Zuffenhausen) bis zum Bahnhof Cannstatt zu führen.

Für die Benützung der Strassen erhält die Stadtgemeinde seit 1./1. 1897 für das Kalenderjahr  $2\frac{1}{2}\%$  der jeweiligen Brutto-Einnahmen aus dem Innerortsnetz der Ges. an Fahrgeldern, ausserdem vom 7./9. 1902 an einen jährl. Beitrag von M. 10 000 zur Unterhaltung der Kronzugsstrassen. Die Zahlung von  $1\%$  dieser Abgabe erfolgt ohne Rücksicht auf das Betriebsergebnis der Ges. in dem betreffenden Jahre; die Zahlung der weiteren  $1\frac{1}{2}\%$  ruht in den Jahren, in welchen die Ges. nicht wenigstens  $4\%$  Div. auf die Aktien zur Verteilung bringt; sie ist aber ganz oder teilweise nachzuholen, sobald die Betriebsergebnisse späterer Jahre die Mittel hierzu u. gleichzeitig zur Zahlung einer Div. von  $4\%$  auf die Aktien wieder gewähren. Die Zahlung erfolgt am 1./4. des folg. Jahres. Verbleibt vom 1./1. 1902 an der Ges. nach Bezahlung einer  $6\%$  Div. auf die Aktien noch ein weiterer Überschuss, so erhält die Stadtgemeinde  $\frac{1}{10}$  desselben als weitere Abgabe.

**Kapital:** M. 9 000 000 in 9000 Aktien à M. 1000; eingeteilt in Lit. A Nr. 1—625, Lit. B Nr. 1—800, Lit. C Nr. 801—1550, Lit. D Nr. 1551—2182, Lit. E Nr. 2183—3682, Lit. F Nr. 3683 bis 5950, Lit. G Nr. 5951—6125, Lit. H Nr. 6126—8375. Urspr. fl. 375 000 = M. 642 857.14 in 3750 Aktien à fl. 100; später erhöht um 800 St.-Aktien Lit. B à M. 1000 = M. 800 000, 750 St.-Aktien Lit. C à M. 1000 = M. 750 000, 175 Prior.-Aktien à M. 1000 = M. 175 000. Dann um den Betrag der St.-Aktien Lit. D erhöht lt. G.-V.-B. v. 31./3. 1898, angeboten den Aktionären