

zu bauenden 15,5 km Bahnlinien ist von Fall zu Fall bei der k. k. Reg. um die Konzession einzukommen. Die Stadtgemeinde hat das Recht, die Inangriffnahme von jährl. 1½ km dieser Linien zu verlangen; dabei hat sich die Ges. der k. k. Reg. gegenüber bereit erklärt, die in obigem mit inbegriffenen Linien nach Eggenberg und Andritz (6,975 km) unabhängig von der obigen Fristbestimmung innerh. der nächsten 6 Jahre zu bauen. Diese Linien sind inzwischen bereits gebaut und in Betrieb gesetzt worden.

Die Genehmigung zum Bau der elektrischen Zentralanlage erfolgte am 29. Juli 1898 und trat die Bewilligung, da von keiner Seite Einspruch erhoben wurde, am 26. Aug. 1898 in Rechtskraft; von diesem Tage ab läuft daher die oben erwähnte Frist von 2 Jahren. Auf Beschluss der ausserord. G.-V. vom 4./11. 1899 wurde der Betrieb der Schlossbergbahn übernommen; am 25./10. 1900 wurde die Konzession für 4 neue Linien erteilt, die bereits in Betrieb sind.

Nach Durchführung des ganzen Bauprogramms ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen der Stadtgemeinde Graz auch späterhin noch 2 mal 6 km, eingeteilt in zwei-jährige Bauperioden von je 2 km, zu bauen. Voraussetzung für den Bau solcher Linien ist, dass für diese neuen Linien eine Rentabilität von 5% zu erwarten ist, dass sich dieselben im jetzigen Stadtgebiete befinden, dass sie sich an schon bestehende Linien anschliessen und dass sie endlich keine direkten Konkurrenzlinien sind. Für den Fall, dass solche Anforderungen innerhalb der letzten 25 Jahre der Konzession seitens der Stadtgemeinde gestellt werden sollten, ist die Gemeinde verpflichtet, hinsichtlich der betreffenden Linien eine Vergütung zu leisten, welche für jedes Jahr unter 25 Jahren 4% der wirklichen Anlagekosten für den Bau und Betrieb, somit bei einer Bauvollendung im 24. Jahre vor dem Vertragsende 4%, bei einer solchen im 23. Jahre vor dem Vertragsende 8% etc. und bei einer solchen im letzten Jahre vor dem Vertragsende 96% beträgt.

Die Dauer der Konzessionen ist gemäss dem oben erwähnten Verträge mit der Stadt vom 23./11. 1895 bis 31./12. 1948 festgesetzt.

Nach Ablauf dieser Frist fallen sämtliche Strassenbahnanlagen samt allen Leitungen und der zur Erzeugung der elektrischen Kraft bestimmten Zentralstation samt deren Zubehör ohne weiteres und unentgeltlich der Stadtgemeinde Graz anheim.

Das alte Pferdebahndepot, welches jetzt zu Wagenremisen umgewandelt ist, bleibt Eigentum der Gesellschaft. Dasselbe gilt, mit Ausnahme der Zentralanlage und der zur Bahnanlage gehörigen Wartehallen und eventueller Personen-Aufnahmegebäude, auch von anderen Gründen und Baulichkeiten, welche die Gesellschaft bis zum Ablaufe der Vertragsdauer erworben haben wird. Die Stadtgemeinde Graz hat jedoch das Recht den der Gesellschaft vorbehaltenen, unbeweglichen Besitz zum gerichtlichen Schätzwerte abzulösen; doch hat sie, wenn sie von diesem Rechte Gebrauch machen will, dies der Gesellschaft ein Jahr vor Ablauf der Vertragsdauer schriftlich zu erklären. Das rollende Material sowie die in diesem Paragraphen bezeichneten Warenvorräte sind von der Stadtgemeinde Graz zum Schätzwerte zu erwerben.

Infolge der neu erteilten Konz. v. 22./10. 1897 u. 25./10. 1900 geniesst die Grazer Tramway-Ges. Befreiung von der Einkommensteuer für die in den betr. Konz. angeführten Linien auf 15 Jahre ab Konz.-Erteilung gemäss den Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung v. 31./12. 1894. Demgemäss werden mit dem 22./10. 1912 die Ringlinie, die Linien Südbahnhof-Hilmteich, Jakominiplatz-Staatsbahnhof, Schillerplatz-Griesplatz-Lendplatz u. Griesplatz-Zentralfriedhof erwerbssteuerpflichtig.

Am 16./9. 1901 beschloss der Gemeinderat der Stadt Graz eine Fahrkartensteuer einzuführen, die ab 1./1. 1903 als Zuschlag von 2 h zur Fahrkarte erhoben wird. Der Gemeinderat der Stadt Graz hat in seiner Sitzung vom 26./1. 1911 beschlossen, dem steiermärkischen Landtage ein Gesetz zu unterbreiten, nach welchem die städtische Fahrkartensteuer verdoppelt werden soll. Hiergegen hat die Ges. Protest erhoben. Die Fahrkartensteuer ergab für die Stadtgemeinde pro 1911: K 244 474.

Am 1./1. 1905 erfolgte die Übernahme der Betriebsführung der Mariatrosterbahn.

Die G.-V. v. 6./5. 1909 beschloss den Ausbau der Andritzer Linie bis nach Ober-Andritz nach Anschluss an die von der Stadtgemeinde Graz projektierte Bergbahn von Ober-Andritz nach Kalkleiten am Abhange des Schöckels.

Zweck: a) der Bau und Betrieb der ihr konzessionierten Strassenbahnen; dann die Errichtung, der Bau und Betrieb sowie die Erwerbung und Pachtung von anderen Strassen- oder Kleinbahnen in Graz und Umgebung mit Pferde- oder Motorenbetrieb auf Grund der in der Folge noch weiters zu erwirkenden Konzessionen; b) der Transport von Personen und Frachten in Verbindung mit den der Ges. gehörigen oder durch sie gepachteten Transportunternehmungen auf Grund der zu erwirkenden behördl. Bewilligung; c) die Erwerbung und Verwertung von Realitäten, Grundstücken und anderen Liegenschaften zu Zwecken des Betriebes; d) die Errichtung und der Betrieb von elektr. Beleuchtungsanlagen und Kraftübertragungen in Graz und Umgebung. Das Bahnnetz der Ges. hatte Ende 1911 einen Umfang von 35,233 km. Der Wagenpark bestand 1911 aus 85 Motorwagen, 60 Beiwagen, 10 Salzwagen u. 1 Schneepflug.

Kapital: K 5 000 000, urspr. fl. 700 000, durch Beschluss der G.-V. v. 22. Juni 1895 um fl. 900 000 auf fl. 1 600 000 erhöht, sodann durch Beschluss der ausserord. G.-V. vom 20. Juni 1901 auf K 4 000 000 und durch Beschluss der General-Versamml. vom 28./4. 1908 auf K 5 000 000 erhöht in 12 500 Aktien à K 400. Die neuen Aktien im Betrage von K 1 000 000 nahmen