

122, 134, 126.50, 136, —, 141.50, —, 133, 123.25, 116.50, 115.25, —, 117.50, 123.50, 120, 119, 129.75, 120, 126.25, 119, 120.25, —\* $\%$ . — In Frankf. a. M. Ende 1890—98: fl. 235 $\frac{1}{2}$ , 226 $\frac{1}{2}$ , 211, 203, 226 $\frac{1}{4}$ , 212 $\frac{7}{8}$ , 229 $\frac{3}{4}$ , 242, 240 pro Stück; Ende 1899—1914: 130, 133, 120, 116, 113, 98, 117, 122, 120.30, 119, 130.50, 119.50, 125.50, 116, 119, —\* $\%$ . — Beim Handel an der Berliner u. Leipziger Börse versteht sich die Notiz in Prozenten, wobei seit 1./7. 1893 fl. 100 = M. 170. vorher fl. 100 = M. 200, in Frankf. a. M. bis Ende 1898 in fl. per Stück, wobei fl. 100 = M. 200, seit 1./1. 1899 auch in Frankf. a. M. in Prozenten, wobei fl. 100 = M. 170.

Usance: Der Div.-Schein ist auch nach Jahresschluss bis zur Zahlung mitzuliefern.

Dividenden 1891—1914: Aktien: 7, 6 $\frac{1}{2}$ , 6, 5, 5 $\frac{1}{2}$ , 6 $\frac{1}{2}$ , 6 $\frac{1}{2}$ , 6 $\frac{3}{4}$ , 6 $\frac{3}{4}$ , 7, 6 $\frac{1}{2}$ , 5 $\frac{1}{2}$ , 5, 5, 5 $\frac{1}{4}$ , 6, 7 $\frac{1}{4}$ , 7 $\frac{1}{4}$ , 7 $\frac{1}{4}$ , 6 $\frac{1}{4}$ , 7, 7, 7, 5 $\%$ . Genussscheine 1891—1899: fl. 4, 3, 2, 0, 1, 3, 3, 3 $\frac{1}{2}$ , 3 $\frac{1}{2}$  pro Stück; 1900—1914: K 8, 6, 2, 0, 0, 1, 4, 9, 9, 9, 5, 8, 8, 8, 0 pro Stück.

Zahlstellen: Wien: Union-Bank; Berlin u. Dresden: Dresdn. Bank; Frankf. a. M.: Deutsche Effekten- u. Wechsel-Bank u. Dresdner Bank; Leipzig: Frege & Co., H. C. Plaut u. Dresdner Bank. Zahlung der Div. im Mai in Kronen resp. ihrem Wert. Verj. der Div.-Coup. in 5 J.

Verwaltungsrat: Präs. Geh. Rat Dr. Julius Derschatta Edler von Standhalt, Exz., Vizepräsident Paul von Schiff-Suvero; Mitglieder: Arnold von Barta, Gustav Gormasz, Franz von Grünebaum, Adolf Kaisler, Dr. Emmerich Ritter von Schreiner.

Direktion in Graz: Dir. J. Rochlitzer, Oberinspektor L. Mohrenberg, Oberbuchhalter Ed. Füllinger.

Zentral-Bureau Wien: Sekretär kais. Rat J. E. Radda.

## Grazer Tramway-Gesellschaft in Graz.

**Gegründet:** Von Bernhard Kollmann auf Grund eines zwischen ihm und der Stadtgemeinde Graz am 25./2. 1878 abgeschlossenen Vertrages. Die Firmen Gebrüder Sulzbach und Bass & Herz in Frankf. a. M. übernahmen am 27./9. 1886 diese gesamte Tramwayanlage nebst Liegenschaften und verpflichteten sich durch Vertrag vom 25./9. 1886 der Stadtgemeinde Graz gegenüber zum Ausbau drei weiterer Linien zu dem bereits bestehenden Netz. Nunmehr wurde unterm 25./7. 1887 das Unternehmen in eine Akt.-Ges. umgewandelt. Behufs Ausdehnung ihres Netzes und behufs Einführung des elektr. Betriebes auf den bestehenden und den neu zu erbauenden Linien hat die Grazer Tramway-Ges. mit der Stadtgemeinde Graz an Stelle der oben genannten beiden Verträge einen neuen Vertrag am 23./11. 1895, genehmigt in der ausserord. Gen.-Vers. der Grazer Tramway-Ges. vom 26./1. 1896, geschlossen, durch welchen die Ges. berechtigt und verpflichtet ist, innerh. 2 Jahren nach erfolgter Genehmigung der Baupläne für die elektr. Centralanlage auf ihren sämtlichen Linien den elektr. Betrieb einzuführen; gleichzeitig hat sich die Ges. verpflichtet, innerhalb eines Zeitraumes von 14 Jahren vom 26./8. 1898 ab eine in dem vorerwähnten Vertrag mit der Stadt bezeichnete Reihe von Linien im Gesamt-ausmass von 21 km teils eingleisig, teils zweigleisig zu bauen, für welche Linien ihr ebenfalls die Berechtigung und Verpflichtung zum elektr. Betrieb zusteht. Ausserdem wurde der Bau einer im Vertrag nicht vorgesehenen Linie nach Gösting (4,224 km) übernommen und durchgeführt. Die Reg. hat die zur Einführung des elektr. Betriebes und zum Betrieb der neuen Linien nötige Genehmigung mittels Konzessionen vom 22./10. 1897 und vom 25./10. 1900 erteilt; in ersterer Konzession ist die Anerkennung der bestehenden und neu konzessionierten Linien der Ges. als Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31./12. 1894 ausgesprochen und gleichzeitig auch die Konzession zum Bau derjenigen Linien, welche die Ges. innerhalb 2 Jahren nach Genehmigung der Pläne der Zentralanlage gemäss dem Vertrage mit der Gemeinde Graz zu bauen hat, und welche eine Bahnlänge von 5,495 km ausmachen. Betreffs der gemäss obigem innerh. 10 $\frac{1}{2}$  Jahren (vom Jahre 1902 ab gerechnet) weiter zu bauenden 15,5 km Bahnlängen ist von Fall zu Fall bei der k. k. Reg. um die Konzession einzukommen. Die Stadtgemeinde hat das Recht, die Inangriffnahme von jährl. 1 $\frac{1}{2}$  km dieser Linien zu verlangen; dabei hat sich die Ges. der k. k. Reg. gegenüber bereit erklärt, die in obigem mit unbefristeten 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 be-