

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. Zentralanlage 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 Gesamtausmass 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 Verträge 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 Bahnlinien 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 unbegriffenen 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 Ablauf 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 wurden 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. Wegen Abstandnahme von dieser beabsichtigten Fahrkartensteuererhöhung schweben zwischen der Stadtgemeinde u. der Ges. Verhandlungen. Die Fahrkartensteuer ergab für die Stadtgemeinde pro 1915: K 334 735.