

Gehrden, Barsinghausen. Anderten, Sehnde, Haimar. Die Gesamtbetriebslänge des Netzes belief sich Ende 1912 auf ca. 160 km, die Gesamtlänge der Geleise auf ca. 292 km; Ende 1912 waren vorhanden: 284 Motorwagen u. 269 Anhängewagen, 38 Omnibuswagen, 327 Güterwagen u. 81 div. Fuhrwerke, ferner 86 Pferde. Die Wagen werden zum Teil in der eigenen Werkstatt erbaut. Für Zugänge u. Erneuer., spez. im Bahnbau etc. wurden 1906—1912 M. 427 839, 426 960, 430 078, 286 884, ca. 300 000, ca. 300 000, ca. 650 000 aufgewendet.

Konzessioniert und im Betrieb sind folgende Linien: Hannover-Hildesheim, Rethen-Pattensen, Vahrenwald-Langenhagen, Hannover-Barsinghausen, Hannover-Haimar, Anderten-Misburg-Buchholz, Viergrenzen-Buchholz-Gr. Burgwedel. Der Betrieb geschieht elektrisch. Das Innere der Stadt Hannover wurde bis 1903 automobil in einer Länge v. 26,6 km durch Accumulatoren befahren; im übrigen erfolgte der Betrieb durch oberirdische Stromzuführung. Auch für das Innere der Stadt kam im Nov. 1903 die oberirdische Stromzuführung zur Einföhr. Die Ges. erzeugt die für den Betrieb der Strassenbahnen erforderl. elektr. Energie selbst u. giebt auf Grund ihr erteilter Konz. elektr. Strom für Licht- u. Kraftzwecke 144 vor Hannover geleg. Ortschaften ab. Angeschlossen waren Ende 1912 76 975 Glühlampen, 310 Bogenlampen u. 25 332 PS-Motoren, Zahl der Konsumenten 5985; eine Verdoppelung dieser Ziffern würde ohne wesentl. Vergrößerung der masch. Anlage möglich sein. Der elektr. Strom wird in Kraftstationen, belegen in Glocksee, Vahrenwald, Kirchrode, Buchholz u. Rethen erzeugt. Die Ges. besitzt 35 verschiedene Grundstücke in Hannover und Stationsorten.

Die Konzessionen laufen in Hannover-Linden bis 1. April 1937; für die Aussenlinien enden die Konz. in den Jahren 1942—50. Die Konz. sind auf Grund des Kleinbahn-Gesetzes erteilt und gelten ausserhalb Hannover-Linden auch für Güterbeförderung. In den Städten Hannover-Linden ist der Ges. die Güterbeförderung bis morgens 10 Uhr ebenfalls gestattet.

Abgaben: Die Strassenbahn hat der Stadt eine Abgabe zu zahlen, welche bei einer Brutto-Betriebseinnahme bis zu M. 1 500 000 $2\frac{1}{2}\%$, bis zu M. 2 000 000 3% , bis zu M. 3 000 000 $3\frac{1}{2}\%$ und über M. 3 000 000 4% der ganzen unter die Steuer fallenden Einnahme beträgt; ferner hat die Ges. einen Beitrag zu den Strassenreinigungskosten zu zahlen, welcher jährl. M. 30 pr. 100 m einfaches Geleis und M. 60 pr. 100 m Doppelgeleis beträgt.

Der Magistrat von Hannover erhält das Entgelt für die Einführung der Oberleitung von der Strassenbahn, anfangend 6 Monate nach Beginn des Oberleitungsbaues, eine jährl. Extra-Abgabe von 50 Pf. pro Meter, berechnet auf die jetzt mit Accumulatoren betriebene Strassen-Strecke von 26,6 km, abgerundet auf M. 26 000; ausserdem für verschiedene anderweite Zugeständnisse eine besondere Abgabe von M. 14 000 jährl., welche nach Verlauf von 10 Jahren auf M. 24 000 jährl. erhöht wird.

Der Stadt Linden ist eine jährl. Abgabe zu zahlen, welche in der Weise zu berechnen ist, dass auf Grundlage der an die Stadt Hannover zu zahlenden Abgabe derjenige Betrag festgestellt wird, welcher nach Verhältnis der Einwohnerzahl von Hannover und Linden auf Linden entfällt. Die Abgabe für Strassenreinigung wird in derselben Weise berechnet, wie in Hannover. Im übrigen ist der Vertrag analog demjenigen mit der Stadt Hannover. Neben der festgestellten Abgabe und unabhängig von dieser hat die Strassenbahn an die Stadtgemeinde Linden eine jährl. Abgabe von M. 6500 zu zahlen als Entgelt für neugewährte Zugeständnisse. Für die Bahnanlagen ausserhalb Hannover-Linden sind jährl. Abgaben nicht zu entrichten; doch beansprucht die Stadt Hannover, fussend auf einem früher geschlossenen Vertrag, Abgaben auch für die Aussenlinien. Ein am 23./4. 1902 abgehaltenes Schiedsgericht entschied zu gunsten der Stadt.

Im Mai 1913 kam ein neuer Vertrag mit dem Magistrat der Stadt Hannover zustande, danach stellt die Stadt der Strassenbahn das erforderl. Kapital in Höhe von M. 1 500 000 zur Verfügung u. zwar zur Hälfte zinsfrei als Entschädigung dafür, dass die Strassenbahn auch Linien, wie die nach der Rennbahn u. nach der Stadthalle, baut, die für den tägl. Verkehr noch vorläufig keine Bedeutung haben. Die andere Hälfte des Kapitals muss die Strassenbahn mit 5% verzinsen. Mit dem Bau der Linie nach der Rennbahn wird sofort begonnen, das ganze Bauprogramm soll innerhalb 2 Jahren durchgeführt werden.

Kapital: M. 24 000 000 in 23 000 Vorz.-Aktien und 1000 St.-Aktien à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 3 000 000, erhöht lt. G.-V.-B. v. 26./2. 1895 um M. 1 500 000, lt. G.-V.-B. v. 15./2. 1896 um M. 1 500 000, lt. G.-V.-B. vom 23. Juli 1896 um M. 6 000 000, lt. G.-V.-B. vom 21. Febr. 1898 um M. 6 000 000 in 6000 Aktien à M. 1000 (div.-ber. ab 1. Jan. 1898), angeboten den Aktionären 8.—16. März 1898 zu 127.25% , lt. G.-V.-B. vom 25. Nov. 1898 um fernere M. 6 000 000 (auf M. 24 000 000) in 6000 Aktien à M. 1000 (div.-ber. ab 1. Jan. 1899), übernommen von einem Konsortium zu 102.50% , angeboten den Aktionären M. 3 000 000 am 12.—21. Jan. 1899 zu 107.50% .

Die Ges. geriet 1901 infolge allzu beschleunigten Baues von Aussenlinien in eine schwierige Lage. Zur Abstossung der schwebenden Schuld von M. 2 600 000, ferner zur Beschaffung der Mittel zur Einführung der Oberleitung in der Stadt Hannover (hierzu ca. M. 1 500 000 erforderlich), sowie zur Sanierung bezw. Reorganisation der Ges. überhaupt beschloss dann die ausserord. G.-V. v. 14./11. 1901 eine Zuzahlung von $25\% = M. 250$ auf jede Aktie einzufordern. Auf jede zuzahlende Aktie wurde ein auf den Namen lautender, durch Indossament übertragbarer Gewinn-Anteilschein in Höhe von M. 250 ausgegeben. Die **Gewinnanteilscheine** haben kein Aktienrecht. Auf jeden Gewinnanteilschein werden aus dem Reingewinn vom 1./1. 1902 ab vorweg ohne Verpflichtung zur Nachzahlung jährlich bis M. 12.50 vergütet. Sodann wird $\frac{1}{4}$ des verbleib. Rein-