

Die Ges. besitzt die in nachstehender Tabelle verzeichneten Linien und betreibt dieselben ausser den von der Centralverwalt. für Sekundärbahnen betriebenen unter B 8—10.

Am 31./3. 1918 betrug die Gesamtlänge aller vollspurigen Nebenbahnen der Ges. 179.24 km, aller schmalspurigen Nebenbahnen 37.31 km, der Strassenbahnen in Wiesbaden 48.44 km u. in Essen 71.02 km, zus. Kleinbahnen 119.46 km; hierzu 16.79 km Pachtstrecken der Stadt Essen. Gesamtpersonal aller Bahnen ca. 2200 Personen.

Die G.-V. v. 21./9. 1901 genehmigte den Vertrag betreffs einer Betriebsgemeinschaft zwischen der im Besitz der Ges. befindlichen 8,69 km langen Hohenebra-Ebelebener u. der Herrmann Bachstein, jetzt der Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein, gehörigen 37 km langen Greussen-Keulaer Bahn auf folgender Grundlage: Beide Bahnen werden als ein einheitliches Ganzes durch H. Bachstein verwaltet u. der Ges. aus dem Betriebsüberschuss vorab ein Betrag zugeschieden, welcher dem Durchschnittsertragnis der Hohenebra-Ebelebener Bahn in den letzten 3 Betriebsjahren entspricht. Nach einer 4% Verzinsung des in der Greussen-Keulaer Bahn investierten Kapitals ist die Ges. an den weiteren Überschüssen nach dem Verhältnis des in der Hohenebra-Ebelebener Bahn investierten Kapitals beteiligt.

Die Gesellschaft hat mit der Stadt Essen einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem diese der Süddeutschen Eisenbahn-Ges. den Bau u. Betrieb von 10 städt. Strassenbahnlinien im Anschluss an das bestehende Essener Strassenbahnnetz der Ges. überträgt. Die Kosten für Ausführung der Bahnanlagen der neuen Linien bezahlt die Stadt, diejenigen für Betriebsmittel, Bahnhofs- u. Stromversorgungsanlagen trägt die Ges. Letztere zahlt der Stadt jährl. 4,8% der städt. Anlagekosten als Pacht u. erhält dann ihre Aufwendungen ebenso aus den Überschüssen des Gesamtnetzes verzinst. Übersteigt der dann verbleibende Betriebsüberschuss des Gesamtnetzes denjenigen von 1910/11 mit M. 1 613 484,99, so erhält die Stadt vom Mehr 6% Anteil. Der Vertrag ist erstmals zum 1./4. 1922, sodann jährl. mit 3jähr. Frist kündbar. Weitere Linien sind unter gleichen Bedingungen zu bauen u. zu betreiben, sofern die Stadt einen Ertrag in Höhe des Pachtpreises gewährleistet. Die Stadtgemeinde gewährt der Ges. zur Bestreitung der danach aufgewendeten Posten ein Darlehen von M. 2 500 000, welches mit 4,1% zu verzinsen, mit 2% zuzügl. ersparter Zinsen zu tilgen u. mit dem Rest bei Beendigung des Pachtvertrages rückzahlbar ist. Die Auszahlung erfolgt in Raten nach Bedarf. Einige Pachtlinien sind bereits fertiggestellt u. seit 1./7. 1912 nach u. nach in Betrieb genommen worden.

Im J. 1911 beteiligte sich die Süddeutsche Eisenbahn-Ges. an der Gründung der Oberrhein. Eisenbahn-Ges. A.-G. in Mannheim. Das A.-K. der neuen Ges. beträgt M. 10 000 000, wovon die Stadt Mannheim 51%, die Süddeutsche Eisenbahn-Ges. 26%, die übrigen Gründer zus. 23% der Aktien übernommen haben. Ausserdem ist die Begebung eines Oblig.-Anlehens in Höhe von M. 12 000 000 erfolgt (1914 auf M. 16 000 000 erhöht). In diese neue Ges. wurden u. a. das zur Elektrifizierung in Aussicht genommene sogen. südd. Eisenbahndreieck Mannheim-Heidelberg-Weinheim-Mannheim, die Vorortbahn Käfertal-Heddesheim, die Konz. für die Linien Mannheim-Schriesheim u. Schwetzingen-Ketsch sowie die Elektrizitätswerke Rheinau u. Ladenburg eingeworfen. Die Süddeutsche Eisenbahn-Ges. brachte in diese neue Ges. ein die Nebenbahnen Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim (56,59 km) nebst Wohnhäusern u. Grundstücken im Werte von zus. M. 8 093 745.

Die 3 Darmstädter Vorortlinien (Darmstadt-Griesheim, Darmstadt-Eberstadt, Darmstadt-Arheilgen) wurden 1912 an die Hessische Eisenbahn-Akt.-Ges. abgetreten, gegründet von der Ges. u. der Stadt Darmstadt. Zur Elektrisierung der Vorortbahnen sowie Erweiter. des Netzes der elektr. Strassenbahnen in u. um Darmstadt, mit Wirkung v. 1./4. 1912 ab. Das A.-K. beträgt M. 4 000 000, ausserdem wurden M. 5 000 000 in 4% Oblig., gewährleistet von der Stadt Darmstadt, ausgegeben. Von den Aktien fallen 50% auf die Stadt, je 1% auf die Provinz Starkenburg u. den Kreis Dieburg u. 38% auf die Süddeutsche Eisenbahn-Ges. u. 10% auf die Rhein. Elektriz. Akt.-Ges. in Mannheim.

Die G.-V. v. 26./9. 1914 genehmigte den Verkauf der Karlsruher Lokalbahnen (Durmshausen-Karlsruhe u. Karlsruhe-Spöck nebst Abzweigung Grünwinkel-Daxlanden, zus. 32,83 km) an die Stadt Karlsruhe für zus. rd. M. 1 923 400. Mit Rücksicht auf die verhältnismässig geringen Erträge der Bahnen war nur ein Drittel des Preises am Übergabetag der Bahnen, also am 1./1. 1915 zu zahlen, während der Rest mit 4% zu verzinsen u. in einem weiteren Drittel am 1./1. 1917 zu zahlen war u. in dem letzten Drittel am 1./1. 1919 fällig ist.

Zwischen der Stadt Mainz u. der Süddeutschen Eisenbahnges. sind Vereinbarungen getroffen, wonach die Stadt Mainz die Vorortbahnen von Mainz nach Finthen u. von Mainz nach Hechtsheim (Nr. 5a u. b) für M. 1 000 000 drei Monate nach Friedensschluss übernimmt. Inzwischen erfolgt lt. gerichtl. Eintrag. v. 15./11. 1919.

Die unter Nr. 1—10 auf folg. Tabelle genannten Vollspur- u. Schmalspurbahnen besitzen zus. 49 Lokomotiven, 116 Personen- u. 295 Güterwagen; die Wiesbadener Bahnen 80 Motor- u. 74 Anhängewagen; die Essener Strassenbahnen 247 Motor- u. 158 Anhängewagen.

Kapital: M. 26 000 000 in 26 000 Aktien (Nr. 1—26 000) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 6 500 000. Erhöht. lt. G.-V. v. 8./12. 1897 um M. 7 900 000 in 7900 Aktien à M. 1000, wovon M. 2 100 000 ab 1./4. 1897 u. M. 1 250 000 ab 1./4. 1898 div.-ber. sind u. zu 110% in Zahlung gegeben wurden. Die restl. M. 4 550 000 mit Div.-Ber. ab 1./4. 1898 wurden den bisherigen Aktionären im Verhältnis von 10 alten zu 7 neuen Aktien mit 102% angeboten.

Die G.-V. v. 28./12. 1899 beschloss weitere Erhöhung um M. 7 200 000 (auf M. 21 600 000) in 7200 Aktien (Serie A u. B) à M. 1000, welche den Aktionären am 5.—20./2. 1900 zu 102%