

Am 31./3. 1922 betrug die Gesamtlänge aller vollspurigen Nebenbahnen der Ges. 179,24 km, aller schmalspurigen Nebenbahnen 18,76 km, der Strassenbahnen in Wiesbaden 49,83 km u. in Essen 72,87 km, zus. Kleinbahnen 122,70 km; hierzu 17,57 km Pachtstrecken der Stadt Essen. Gesamtpersonal aller Bahnen 3480 Personen.

Die G.-V. v. 21./9. 1901 genehmigte den Vertrag betreffs einer Betriebsgemeinschaft zwischen der im Besitz der Ges. befindlichen 8,70 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 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. 1 600 000, so erhält die Stadt vom Mehr 10% 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 unter Nr. 1—12 auf nachstehender Tabelle genannten Vollspur- u. Schmalspurbahnen besitzen zus. 39 Lokomotiven, 86 Personen- u. 294 Güterwagen; die Wiesbadener Bahnen 80 Motor- u. 72 Anhänger- u. 17 Arbeits- u. Güterwagen; die Essener Strassenbahnen 263 Motor- u. 200 Anhänger- u. 41 Arbeits- u. Güterwagen.

Tabelle.

Nr.	Linien	Be- triebsl. in km	Eröffnet	Eigenschaft der Bahn	Datum der Konzession	Konzessions- dauer
A) In Hessen:						
1.	Worms-Offstein-Landesgrenze	11,67	12./12. 1886	Vollsp. Nebenbahn	12./10. 1886	bis 12./12. 1936
2.	Reinheim-Reichelsheim	17,90	10./10. 1887	do.	16./3. 1887	bis 10./10. 1937
3.	Osthofen-Westhofen	6,06	14./4. 1888	do.	29./12. 1886	bis 14./4. 1936
4.	Sprendlingen-Furfeld	14,22	11./10. 1888	do.	4./5. 1887 bzw. 28./7. 1897	bis 31./3. 1947
5.	Hetzbach-Beerfelden	5,12	bezw. 5./10. 1898 1./5. 1904	Vollsp. Nebenbahn	21./6. 1902	bis 1./6. 1954
6.	Selzthalbahn: Frei-Weinheim Jugenheim-Partenheim	21,46	24./10. 1904	do. do.	21./6. 1902 21./6. 1902	bis 1./6. 1954 bis 1./6. 1954
B) In Thüringen:						
7.	Arnstadt-Ichtershausen	5,09	13./12. 1885	Vollsp. Nebenbahn	10./24. 10. 1885	unbeschränkt
8.	Hohenebra-Ebeleben (verpachtet)	8,70	20./11. 1883	do.	1./6. 15./7. 1884	
9.	Ilmenau-Grossbreitenbach	19,14	13./11. 1881 bezw. 7./12. 1883	do.		
C) In Baden:						
10.	Zell i. W.-Todtnau	18,76	6./7. 1889	Schmalsp. Nebenb.	7./2. 1888	50 Jahre
11.	Bregthalbahn: Hüfingen-Furtwangen	29,78	{ 20./10. 1892 bzw. 1./8. 1893		Normalspurige Nebenbahnen	
12.	Kaiserstuhlbahn: Riegel-Gottenheim Riegel-Altbreisach	40,10	{ 15./12. 1894 bzw. 17./9. 1895			
D) In Preussen:						
13.	Wiesbadener Bahnen	49,39	3./4. 1889 u. später	Elektrische Bahn mit Hochleitung	verschieden von 1898—1903	verschieden 30—45 Jahre
	Nerobergbahn	0,44	25./9. 1888	Drahtseilbahn	13./2. 1888	bis 1./7. 1913 bezw. 1./7. 1925
14.	Essener Bahnen	72,87	23./8. 1893 u. später	Elektrische Bahn mit Hochleitung	verschieden von 1890—1914	bis 31./3. 1938 u. 2./9. 1938
	Pachtstrecken der Stadt Essen	17,57	1./7. 1912 u. spät.	do.		

Kapital: M. 26 000 000 in 26 000 Aktien (Nr. 1—26 000) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 6 500 000, Erhö. 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 Akt. (Serie A u. B) à M. 1000, welche den Aktion. zu 102% (auf 2 alte 1 neue Akt.) angegeb. wurden. Die G.-V. v. 29./9. 1906 beschloss nochmalige Erhö. um M. 4 400 000 (auf M. 26 000 000) in 4400 Akt., welche den Aktion. 5:1 zu 103,50% inkl. Aktienstempel angeboten wurden. Nicht bezogene 104 neue Aktien wurden der Darmstädter Bank u. H. Bachstein zu 120% überlassen. Mitte 1909 ging die Mehrzahl der Akt. aus dem Besitz der