

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (22 a) Essen, Schließfach 551

Drahtanschrift: Straßenbahn Essen

Fernruf: Essen 27861

Postscheckkonto: Essen 781

Bankverbindungen: Landeszentralbank Nordrhein-Westfalen, Essen; Städtische Sparkasse, Essen; Rhein.-Westf. Bank, Essen; Rhein-Ruhr-Bank, Essen; Nationalbank A.-G., Essen; Bankhaus Burkhardt & Co., Essen; Bankverein Westdeutschland, Essen.

Gründung: Die Gründung erfolgte am 11. Februar 1895.

Zweck: Errichtung, Erwerb, Betrieb und Pachtung von Verkehrsunternehmen, insbesondere von Nebenbahnen und Straßenbahnen, von Kraft- und Omnibusverkehr, Erwerb von staatlichen und kommunalen Konzessionen zum Betriebe von Verkehrsunternehmen.

Tätigkeitsgebiet: Essener Straßenbahnen; Nebenbahnen in Hessen: Reinheim—Reichelsheim, Hetzbach—Beerfelden; in Rheinlanden: Worms—Offstein, Osthofen—Westhofen, Sprendlingen—Fürfeld, Selztalbahn; in Baden: Zell—Todtnau, Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn; in Thüringen: Ilmenau—Großbreitenbach, Arnstadt—Ichtershausen, Hohenebra—Ebeleben.

Vorstand: Direktor Dipl.-Ing. Kurt Ficht, Essen; Direktor Dr. Dr. Paul Große-Boymann, Essen; Stadtkämmerer Karl Hahn, Essen; Direktor Dr. Hermann Callies, Darmstadt.

Aufsichtsrat: Oberbürgermeister Dr. Dr. Gustav W. Heinemann, Essen, Rathaus, Vorsitz; Oberstadtdirektor Dr. Hugo Rosen-dahl, Essen, Rathaus, stellv. Vorsitz; Stadtrat Sturm Kegel, Essen, Deutschlandhaus; Dr. Heinrich Steffensmeier, Essen, Joseph-Lenné-Straße 10; Verwaltungsdirektor Heinrich Strunk, Essen, Bernestr. 5, Kolpinghaus; Landtagsabgeordneter Wilh. Nieswandt, Essen, Frohnhauser Markt 17; Gewerkschaftssekretär Wilh. Pawlik, Essen, Kruppstr. 30 (Osramhaus); Dr.-Ing. Wilh. Kern, Essen-Bredeney, Hohe Buchen 10; Direktor Ernst Henke, Essen, Hochtief-Haus; Bankdirektor Hans Erkelenz, Düsseldorf, Bankverein Westdeutschland; Abteilungsleiter Anton Homöle, Essen, Zweigertstr. 34 „Erzhof“; Eisenbahninspektor Willi Blisse, Darmstadt.

Abschlußprüfer: „Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsprüfung, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Essen.“

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:

Jede ordnungsmäßig hinterlegte Aktie gewährt 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns: Alle Einnahmen dienen in erster Linie der Bestreitung der Betriebskosten und sonstigen Lasten. Der nach Abzug der Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds, der Verzinsung und Tilgung der Gesellschaftsschulden, der Abschreibungen, der gesetzlichen Zuweisungen an den gesetzlichen Reservefonds in Höhe von 5% des jährlichen Reingewinns, solange der Reservefonds $\frac{1}{10}$ des Grundkapitals der Gesellschaft nicht übersteigt, der konzessionsmäßigen Abgaben und der vertragmäßigen Gewinnabgaben, verbleibende Reingewinn ist wie folgt zu verwenden:

1. zu Tantiemen des Aufsichtsrates;
2. zu Dividenden und zur Verfügung der Hauptversammlung.

Zahlstellen: Eigene Hauptkasse in Essen; Hessische Bank Frankfurt (Main) und deren Niederlassungen; Industrie- und Handelsbank Worms und deren Niederlassungen; Allgemeine Bankgesellschaft Mannheim und deren Niederlassungen; Rhein-Ruhr-Bank Essen; Rheinisch-Westfälische Bank, Essen; Rhein-Main-Bank Darmstadt; Bankverein Westdeutschland Essen; Nationalbank A.-G., Essen; Stadtkasse Essen; Burkhardt & Co., Essen.

Aufbau und Entwicklung

Mit einem Aktienkapital von M 6 500 000.— wurde die Gesellschaft am 11. Februar 1895 gegründet. Es wurden folgende Unternehmen eingebracht:

1. Darmstädter Dampfstraßenbahnen;
2. Worms—Offstein;
3. Reinheim—Reichelsheim;

4. Osthofen—Westhofen;
5. Sprendlingen—Wöllstein;
6. Mainzer Vorortbahnen;
7. Arnstadt-Ichtershausen;
8. Ilmenau—Großbreitenbach;
9. Hohenebra—Ebeleben;
10. Dampfstraßenbahn Wiesbaden—Biebrich;
11. Pferdebahn Wiesbaden;
12. Drahtseilbahn Neroberg, Wiesbaden;
13. Essener elektrische Straßenbahnen: Essen—Borbeck, Essen—Nordstern, Essen—Rüttenscheid;
14. Die Konzessionen für Bau und Betrieb einer Bahn von Wöllstein nach Neubamberg und einer elektrischen Bahn von Wiesbaden nach der Walkmühle.
15. Sämtliche Aktien der Mainzer Straßenbahn AG. (Pferdebahn).

1896/97 wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Bahnen erworben:

Wöllstein—Fürfeld, Mannheim—Weinheim, Weinheim—Heidelberg, Heidelberg—Mannheim, Zell—Todtnau, Durmersheim—Karlsruhe, Karlsruhe—Spöck, Bregtalbahn Hüfingen—Furtwangen, Kaiserstuhlbahn, verschiedene Linien der Essener Straßenbahnen.

1897/98: Verschiedene Essener Linien werden eröffnet.

1898: Wöllstein—Fürfeld sowie Teilstrecken in Wiesbaden und Essen werden in Betrieb genommen.

1899: Elektrischer Betrieb auf der Wiesbadener Dampf- und Pferdebahn.

1900/01 werden in Wiesbaden weitere Teilstrecken in Betrieb gesetzt.

1904: Verkauf der Mainzer Pferdebahn an die Stadt Mainz. Selztalbahn und Hetzbach—Beerfelden werden eröffnet.

1907: Erweiterung des Essener und Wiesbadener Straßenbahnnetzes.

1911: Die Bahn Mannheim—Weinheim—Heidelberg—Mannheim wird in die O.E.G. eingebracht.

1912: Die Darmstädter Straßenbahnen werden in die Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Darmstadt eingebracht.

1914: Die Karlsruher Lokalbahnen werden an die Stadt Karlsruhe verkauft und ab 1. Januar 1915 von ihr in Betrieb genommen.

1919: Verkauf der Mainzer Vorortbahnen an die Stadt Mainz, die am 28. September 1919 den Betrieb übernimmt.

1925: Verkauf der Nerobergbahn an die Stadt Wiesbaden; Errichtung von Kraftomnibuslinien in Essen.

1926: Kauf der Straßenbahnlinien in Essen (Mülheimer Straße—Kruppstraße und Essen—Segeroth) von der Stadt Essen.

1929: Verlängerung des Konzessionsvertrages mit der Stadt Essen um weitere 20 Jahre bis zum Jahre 1958.

Die Linien der Wiesbadener Straßenbahn im Stadtbezirk Wiesbaden, deren Konzession am 31. März 1929 abgelaufen war, wurden vom 1. April 1929 ab stillgelegt. Wegen der Fortführung der Wiesbadener Vorortlinien wurde mit der Stadt ein Konzessionsvertrag abgeschlossen. Die der Stadt Essen gehörenden und von der Gesellschaft pachtweise betriebenen Linien wurden erworben. Ferner ging durch Kauf die der Bochum—Gelsenkirchener Straßenbahn gehörige Linie Rellinghausen—Steele auf die Gesellschaft über.

1930: Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Essen durch Bau einer eingleisigen Linie nach Kray. Die Stromversorgung wurde wegen Überalterung der eigenen Zentrale auf eine andere Grundlage gestellt. Das Kabelnetz und die Unterstationen Horst und Borbeck mußten infolge erhöhten Strombedarfs verstärkt werden.

1931: Zur Abwehr der Autokonkurrenzen wurde neben der schon bestehenden Autolinie bei der Selztalbahn eine weitere bei der Arnstadt—Ichtershäuser Eisenbahn in Betrieb genommen. Im September 1931 wurden die bisher für das Gesamtnetz der Essener Straßenbahnen geltenden zahlreichen Genehmigungsurkunden durch eine Genehmigungsurkunde des Verbandspräsidenten des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk ersetzt.