

Materialschwierigkeiten und Mangel an Arbeitskräften ließen eine freie Entfaltung allerdings noch nicht zu. Immerhin konnte die 2,1 km lange Strecke von Darmstadt-Eberstadt bis Malchen mit einem zweiten Gleis ausgestattet werden und unter Verwendung von einigen zurückerhaltenen alten Omnibussen des früheren Bestandes wurde am 21.7.1947 auf der Strecke Ober-Ramstadt - Brandau ein Omnibusbetrieb eröffnet. Im gesamten Verkehr - Straßenbahn-, Obus- und Omnibusverkehr - wurden 1947 Höchstleistungen erzielt (siehe unter Statistik). Am 23.11.1947 war die 50. Wiederkehr des Tages der Eröffnung der elektrischen Straßenbahn in Darmstadt.

Auf dem Gebiete der Stromversorgung trat trotz der bereits erwähnten Mängel und der Trockenheit im Sommer (schlechte Wasserführung des Neckars) keine Stockung ein, wenn auch Strom-einschränkungsmaßnahmen unumgänglich waren. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Leitungen wurde die 28 km lange 20-kV-Strecke Darmstadt - Heppenheim mit einem zweiten System belegt. Es ist für 100 kV isoliert worden und bildet somit eine wertvolle Vorleistung für die seit langem geplante Schaffung einer 100-kV-Verbindung zwischen Rheinau und Darmstadt. Weiter wurde die Umschaltung der 6-kV-Leitung Michelstadt - Höchst auf 20 kV abgeschlossen und mit dem Bau der 20-kV-Anschlußleitung Erbach - Michelstadt begonnen. Auf der 20-kV-Leitung Reichelsheim - Waldmichelbach wurde das restliche Eisenseil durch Kupfer ersetzt. 32 Umspannstationen konnten erstellt und in Betrieb genommen werden.

Insgesamt konnten im Jahre 1947 4 379 Anlagen - 1089 Neuanlagen, 893 erweiterte Anlagen und 2397 sonstige geänderte Anlagen - in Betrieb gesetzt werden.

Die Forderungen an das Reich - Kriegsschadenforderung - sind mit RM 4 466 304,91 aktiviert und durch Rücklagen für Ersatzbeschaffung und Wiederherstellung mit RM 2 780 318,07 wertberichtigt.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

1. Kraftwerke:

Versorgungsgebiet: Prov. Starkenburg, Stadt- und Landkreis Darmstadt, Dieburg, Erbach. Bergstraße, Heppenheim, Groß-Gerau (teilweise), zus. 2014 km.

Werksanlagen: Dampfkraftwerk Darmstadt, Wasserkraftwerke Erbach und Schönnen, Straßenbahnhof und Werkstätten Böllenfalltor, Bahnhöfe Eberstadt, Arheilgen, Griesheim.

Verteilungsanlagen: Hauptspannwerke Darmstadt und Erbach. Umspannstationen Höchst, Altheim, Wixhausen, Heppenheim, Gadernheim, Ober-Ramstadt, Nieder-Ramstadt, Ernsthofen, Reichelsheim, Waldmichelbach, Mörlenbach, König, Walldorf, Messel, Babenhausen, Groß-Umstadt, Georgenhausen, Eberstadt, Winterkasten, Auerbach.

2. Straßenbahnen:

Linien:

Linie 1: Mossbergstr. - Hbh. - Rodensteinweg.

Linie 2: Böllenfalltor - Hbf.

Linie 3: Hbf. - Wilhelm-Leuschner-Str. - Luisenplatz - Ludwigshöhstr. - Luisenplatz - Hbf.

Linie 5: Ostbahnhof - Luisenplatz - Heinheimerstr.

Linie 6: Hbf. - Luisenplatz - Ausweiche - Luisenplatz - Wilhelm-Leuschner-Str. - Hbf.

Linie 7: Eberstadt - Luisenplatz - Arheilgen.

Linie 8: Jugenheim - Eberstadt - Luisenplatz - Arheilgen.

Linie 9: Griesheim - Darmstadt - Schloß.

Wagenpark: Triebwagen 66, Beiwagen 56, Güterwagen 6, Sonderfahrzeuge 20.

3. Obus- und Omnibusverkehr:

Linien Obusverkehr:

Linie N Böllenfalltor - Niederramstadt

Linie O Böllenfalltor - Oberramstadt.

Linie P Eberstadt - Pfungstadt.

Omnibusverkehr:

Linie B Oberramstadt - Brandau - Gadernheim.

Linie S Böllenfalltor - Moosbergstr. - Pulverhäuserweg.

Linie M Eberstadt - Niederramstadt.

Linie G Jugenheim - Gernsheim.

Linie F Brandau - Lützelbach - Groß-Bieberau.

Wagenpark: Obus-Triebwagen 14, Obus-Anhänger 4, Autobusse 12.

4. Gaswerke:

Lorsch, Heppenheim, Oberrodten.

5. Sonstiger Besitz:

Außer dem Verwaltungsgebäude in der Luisenstraße besitzt die Gesellschaft noch größere Gebäulichkeiten bei dem Werk II am Dornheimer Weg, außerdem eine Reihe von Wohngebäuden.

Übernahme seitens der Stadt Darmstadt:

Der Stadt Darmstadt steht das Recht zu, nach vorhergegangener zweijähriger Kündigung vom 1. April 1942 ab, sowie im Falle der beabsichtigten Auflösung des Unternehmens oder der beabsichtigten Auflösung der A.-G. das gesamte Unternehmen als Ganzes (evtl. unter Ausschuß der Liquidation), also alle Bahnen, E.-Werke mit allen zugehörigen Anlagen für die Stromversorgung und allen Konzessionen, Rechten und Pflichten usw. zu übernehmen. Der Übernahmepreis nach 30 Jahren besteht in der Vergütung des halben Sachwertes (der Sachwert ist der durch Schätzung von Sachverständigen festgesetzte wirkliche Wert des Unternehmens als wirtschaftliches Ganzes) und des halben Nutzungswertes (der Nutzungswert ist der 2¹/₄ fache Betrag des verteilbaren Reingewinns nach dem Durchschnitt der letzten drei, der Kündigungsansage vorausgegangen Jahre). Macht die Stadt von ihrem Kaufrecht zum 1. April 1942 keinen Gebrauch, so gehen die gesamten Rechtsverhältnisse stillschweigend um 5 Jahre mit der Maßgabe weiter, daß die Stadt am Ende jeder 5jährigen Periode das Recht hat, ihr Übernahmerecht nach spätestens 2 Jahre vorher erfolgter Ansage auszuüben. Macht die Stadt erst nach 40 Jahren von dem Rückkaufrecht Gebrauch, so besteht der Übernahmepreis in der Vergütung von 2/3 des Sachwertes und 1/3 des Nutzungswertes. Nach 50 Jahren ist als Übernahmepreis nur der ganze reine Sachwert zu vergüten.

Konzessionen:

Aus den Konzessionen ist folgendes besonders hervorzuheben: Die staatliche Konzession für die elektrischen Straßenbahnen im Stadtbezirk erlischt mit dem Ablauf des 31. März 1947. Auf das ursprünglich festgesetzte Übernahmerecht hat der Hessische Staat zugunsten der Stadt verzichtet. Die staatliche Konzession für die Nebenbahnen Darmstadt-Eberstadt, Darmstadt-Griesheim u. Darmstadt-Arheilgen läuft bis 31. Dezember 1944. Alsdann kann der Hessische Staat - bei Liquidation des Unternehmens oder Auflösung der Gesellschaft schon vorher - die Bahnen übernehmen gegen Ersatz des zeitigen Bauwertes der Bahnanlagen und des zeitigen Wertes des Betriebsmaterials, welcher Wert durch Taxatoren eventuell im Rechtswege bestimmt wird; auch kann der Hessische Staat nach 20 Jahren lediglich den Betrieb bis zum Konzessionsablauf übernehmen gegen Zahlung einer Rente, welche der im Durchschnitt der letzten 3 Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt, mindestens aber 4¹/₂% des Anlagekapitals der Bahnen betragen soll.

Statistik

Kapitalentwicklung:

Ursprüngliches Kapital M 4 000 000.-, 1922 Erhöhung um M 6 000 000.-, Kapitalumstellung lt. H.-V. vom 25.11.1924 von M 10 000 000.-