

Hausanschluss 27 371, Elektr.-Zähler 60 002, Kto für Unterstation 38 808, Material u. Vorräte 24 108, Uniform 1, Kassa 16 007, Debit. 23 562, Verlust 132 347. — Passiva: A.-K. 350 000, Oblig. 586 000, Kredit. 101 403, Oblig.-Zs. 13 185, Abschreib.-Kto 283 374, Ern.-F. 3458, Beamten-Unterst.-F. 956. Sa. M. 1 338 378.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verlust-Vortrag 132 426, Verwalt. 18 001, Betriebsausgaben 79 073, Zs. 29 354, Abschreib. 23 922. — Kredit: Betriebseinnahmen 150 430, Verlust 132 347. Sa. M. 282 777.

Dividenden 1897—1909: 0%. (Vom 16./6. 1896 bis 30./6. 1897 4% Bau-Zs.)

Direktion: Rich. Gerlach. **Aufsichtsrat:** Vors. Dr. Herm. Müller, Friedr. Geyer, Bernburg; Heinr. Roscher, Dessau; Obering. Aug. Donecker, Halle; Bankier S. Siegheim, Bernburg.

Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen in Bochum.

Gegründet: 13./1. 1896; eingetr. 17./1. 1896 in Berlin. Statutänd. 21./5. bzw. 30./6. 1900, 15./8. 1906 u. 9./5. 1908. Sitz der Ges. bis 15./8. 1906 in Berlin, dann bis 9./5. 1908 in Essen; jetzt seit 9./5. 1908 in Bochum.

Zweck: Bau, Erwerb und Betrieb von Strassenbahnen, insbesondere in den Stadt- und Landkreisen Bochum und Gelsenkirchen, sowie Herstellung von Anlagen für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung. In Gelsenkirchen, Bochum und in einer Reihe anderer Gemeinden ist der Ges. das Recht zur Stromabgabe an Dritte, insbesondere zu Beleuchtungszwecken eingeräumt. Die Stadt Gelsenkirchen hat dieses Recht neuerdings abgelöst.

Das gegenwärtig in Betrieb befindl. Bahnnetz (oberirdische Leitung) hat einschl. der von der Provinz Westfalen und dem Stadt- und Landkreise Bochum gepachteten Linie Bochum-Herne eine Länge von rot. 94 km und umfasst folg. Linien: 1) Bochum-Herne (6,8 km, Konz. bis 1927), 2) Bochum-Wanne (6,2 km, Konz. bis 1929), 3) Bochum-Wattenscheid (6,2 km, Konz. bis 1929), 4) Bochum-Laer (4,5 km, Konz. bis 1931), 5) Laer-Witten (4 km, Konz. bis 1951), 6) Laer-Werne (5 km, Konz. bis 1961), 7) Bochum-Weitmar (5 km, Konz. bis 1931), 8) Weitmar-Hattingen (7,3 km, Konz. bis 1951), 9) Linden-Dahlhausen (1,5 km, Konz. bis 1961), 10) Schalke Bahnhof-Wattenscheid (7,5 km, Konz. bis 1929), 11) Gelsenkirchen-Wanne (5,6 km, Konz. bis 1929), 12) Gelsenkirchen-Steele-Spillenburg (10,4 km, Konz. bis 1929), 13) Steele-Königsstele (1 km, Konz. bis 1940), 14) Gelsenkirchen-Bismarek (3,5 km, Konz. bis 1929), 15) Bismarek-Buer-Horst (11,5 km, Konz. bis 1941). Die noch aussteh. beiden kurzen Strecken Bochum-Wiesselhausen (5,3 km) u. Spillenburg-Rellinghausen (2,57 km) wurden 1905 ausgebaut. Das Liniennetz beträgt jetzt (94,32 km.)

Der Wagenpark besteht aus 142 Motor- und 71 Anhängewagen. Kraftstationen in Bochum, Gelsenkirchen, Weitmar u. Buer. Fahrgelder-Einnahme 1899—1909: M. 1 360 000, 1 440 481, 1 584 772, 1 710 334, 1 776 830, 1 878 717, 1 999 747, 2 240 184, 2 536 012, 2 711 887, 2 683 439; Personen - Beförder.: 8 801 577, 9 325 628, 10 212 162, 10 732 738, 11 279 913, 11 907 577, 12 629 399, 14 077 327, 16 027 265, 17 235 733, 16 934 547.

Verträge mit den Gemeinden: Der Ges. ist von dem Landkreise Bochum u. den beteiligten Gemeinden in demselben das Recht eingeräumt, den betr. Teil der Bahnlinien, welcher ein nicht unerhebl. Zwischenglied des Gesamtnetzes darstellt, nach Ablauf der Konz. auf weitere 10 Jahre gegen Zahlung einer jährl. Pachtsumme von M. 1500 für jeden km Bahn in Pacht zu nehmen. In den meisten Koncessionsverträgen ist vorgesehen, dass während der Dauer der Koncessionen Konkurrenzbahnen nicht zugelassen werden.

Beim Ablauf der Konz. gehen alle innerhalb des betr. Kreises bzw. innerhalb der betr. Stadt befindl., auf den Betrieb der elektr. Bahnen bezügl. Anlagen nebst dem rollenden Material ohne Entschädigung schuldenfrei auf die betr. Gemeinden über. Von dem alsdann erhaltenen Ern.-F. verbleiben 75% der Ges. Ein anderer Teil kann von den Wegeigentümern zum Taxpreis übernommen werden.

Für Bochum-Herne, 6,86 km, ist an die Provinz Westfalen und an die Stadt- und Landkreise Bochum eine jährl. Pacht von M. 9500 und für je M. 5000 jährl. Mehreinnahme über M. 70 000 brutto eine Gewinnbeteiligung von M. 1000 zu zahlen. Die beteiligten Gemeinden partizipieren mit 25% an demjenigen Reingewinn, welcher 5½% des Anlagekapitals übersteigt. Eine dauernde Unterhaltung des Pflasters oder der Chausseierung in den Strassen liegt der Ges. nicht ob; nur in der Stadt Bochum und für eine kurze Strecke in der Stadt Gelsenkirchen ist für die Unterhaltung des Pflasters vom dritten Jahre nach der Betriebsöffnung ab eine jährl. steigende Abgabe von 20 Pf., 30 Pf., 40 Pf. bis 50 Pf. pro lfd. Meter Geleis zu zahlen, welche jedoch in Fortfall kommt, solange eine höhere Gewinnbeteiligung als die Abgabe für Unterhaltung des Pflasters in obiger Weise stattfindet. In den Provinzialstrassen ist der Bahnstreifen von der Ges. zu unterhalten und für die Benutzung der Strassen eine steigende Abgabe bis zu 4% von der Bruttoeinnahme auf den betr. Strecken zu entrichten. Für Laer-Werne, Linden-Dahlhausen und Bismarek-Buer-Horst bestehen hinsichtlich Abgaben und Übernahme der Anlagen abweichende Vereinbarungen.

Mit dem Ablaufe des Jahres 1907 hat der bisher zwischen der Ges. u. der Siemens & Halske A.-G. bestehende Betriebs- u. Pachtvertrag (s. denselben im Jahrg. 1907/08 dieses Handbuchs) durch gegenseitiges Übereink. ein Ende erreicht. Zur Auflös. des Vertrages gab die