

Konc. bis 1931), 8) Weimar-Hattingen (7,3 km, Konk. bis 1951), 9) Linden-Dahlhausen (1,5 km, Konk. bis 1961), 10) Schalke Bahnhof-Wattenscheid (7,5 km, Konk. bis 1929) 11) Gelsenkirchen-Wanne (5,6 km, Konk. bis 1929), 12) Gelsenkirchen-Steele-Spillenburg (10,4 km, Konk. bis 1929), 13) Steele-Königssteele (1 km, Konk. bis 1940), 14) Gelsenkirchen-Bismarck (3,5 km, Konk. bis 1929), 15) Bismarck-Buer-Horst (11,5 km, Konk. bis 1941). Bochum-Wiemelhausen (5,3 km), Spillenburg-Rellinghausen (2,57 km) u. Gelsenkirchen-Hessler (2,2 km). Das Liniennetz beträgt jetzt 96,52 km.

Der Wagenpark besteht aus 142 Motor- u. 71 Anhängewagen. Kraftstationen in Bochum, Gelsenkirchen, Weimar u. Buer. Fahrgelder-Einnahme 1899—1911: 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, 2 744 764, 2 970 580. 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, 17 481 108, 19 266 694.

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 Konk. 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 Konk. 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 Weegeigenthümern zum Taxpreis übernommen werden (siehe auch unten).

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 Betriebseröffnung 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 Bismarck-Buer-Horst bestehen hinsichtlich Abgaben und Übernahme der Anlagen abweichende Vereinbarungen.

Im Jahre 1911 sind Verhandlungen zur weiteren Ausräumung der noch bestehenden Heimfallrechte von Erfolg gewesen. Durch Vertrag mit der Stadt Bochum ist für das Gebiet von Gross-Bochum das Heimfallrecht jetzt ebenfalls endgültig beseitigt. Damit ist nunmehr auch für das Gebiet von Gross-Bochum das Hindernis weggefallen, dass der weiteren Verkehrsentwicklung für dieses Gebiet entgegen stand. Dementsprechend wird die Ges. nunmehr auch im Bochumer Gebiet ihr Netz, dem Verkehrsbedürfnis folgend, teilweise durch Ausbau zweiter Gleise verstärken, teilweise durch Bau neuer rentabler Strecken erweitern können. Ein vertragliches unentgeltliches Heimfallrecht besteht jetzt für das Netz nur noch für etwa 13 km Gleis. Auch zur Beseitigung dieser der zukünftigen Entwicklung hinderlichen Rechte sind Verhandlungen angebahnt.

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 Auflösl. des Vertrages gab die a.o. G.-V. v. 23./11. 1907 die Einwilligung. Die Bedingungen gehen im wesentl. dahin, dass die Siemens & Halske A.-G. auf die von ihr bis 31./12. 1905 geleisteten Zuschüsse von zus. M. 2 133 319 nebst Zs. vollständ. verzichtet, u. dass sie nur den vom 1./1. 1906 ab entstandenen Zuschuss erhält (für 1906 M. 271 681, für 1907 M. 231 031); die Rückzahl. dieses Zuschusses war zahlbar in drei Jahresraten je am 1./2. 1908, 1909 u. 1910. Dagegen hat sich die Ges. auf die Dauer v. 15 Jahren ab 1./1. 1908 verpflichtet, der Siemens & Halske A.-G. die Lieferung ihrer eigenen Erzeugnisse, der vollständ. Motorwagen u. der gesamten Oberleitung einschl. des Fahrdrabes, aber ausschliessl. der Maste, für das Strassenbahn-Unternehmen zu den Preisen zu übertragen, die sie ihren meistbegünstigten Abnehmern von Bahnmateriäl. berechnet, die aber ihre Listenpreise abzüglich 10% nicht übersteigen dürfen. Auf bestimmte Lieferungen erhält die Siemens & Halske A.-G. einen Zuschlag von 10%.

Kapital: M. 10 000 000 in 10 000 Aktien (Nr. 1—10 000) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 5 000 000, erhöht lt. G.-V.-B. v. 18. Dez. 1899 um M. 5 000 000 (auf M. 10 000 000) in 5000 Aktien à M. 1000, begeben zu pari an von Koenen & Co., Berlin, (welche Stempel- und alle Emissionskosten zu tragen hatten), angeboten den Aktionären 22. Jan. bis 3. Febr. 1900 zu 105%, einzuzahlen 25% und das Aufgeld, sowie der halbe Schlusscheinstempel bei der Zeichnung, restliche 75% waren spätestens zum 1. Dez. 1900 einzuzahlen; auf 1 alte Aktie entfiel 1 neue. Die neuen Aktien erhielten für 1900: 6% Bau-Zs. p. r. der eingezahlten Beträge und sind ab 1./1. 1901 voll div.-ber. Wegen Div.-Garantie siehe oben. Seit 1906