

Bilanz am 31. Dez. 1918: Aktiva: Kaut. 6800, Anlage 1 102 766, Material u. Vorräte 125 031, Uniformen 1, Kassa 1155, Effekten 270 000, Debit. 196 600, Kto für Heeresbedarf 308 633. — Passiva: A.-K. 350 000, Oblig. 511 000, do. Zs.-Kto 11 790, Kredit. 242 970, Abschreib. 588 843, Ern.-F. 3586, Beamten-Unterst.-F. 1441, Kriegssteuerrüchl. 202 000 (Rüchl. 131 200), R.-F. 20 000 (Rüchl. 10 000), Amort.-F. 30 000 (Rüchl. 15 000), Div. 35 000, Tant. an A.-R. 1767, Grat. 6000, Vortrag 6588. Sa. M. 2 010 987.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Gehälter, Versich., div. Unk. 145 976, Betriebsausgaben 380 246, Zs. 23 851, Abschreib. 52 644, Reingewinn 205 555. — Kredit: Vortrag 3843, Betriebseinnahmen 804 431. Sa. M. 808 274.

Dividenden: 1897—1916: 0%; 1917—1918: 10, 10%.

Direktion: Rich. Gerlach.

Aufsichtsrat: Vors. Gen.-Dir. Baurat Bruno Heck, Dr. Herm. Müller, Friedr. Geier, Heinr. Roscher, Dessau; Dir. Aug. Donecker, Berlin.

Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen in Bochum.

Gegründet: 13./1. 1896; eingetr. 17./1. 1896 in Berlin. 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 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. 112 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-Königssteele (1 km, Konz. bis 1940), 14) Gelsenkirchen-Bismarek (3,5 km, Konz. bis 1929), 15) Bismarek-Buer-Horst (11,5 km, Konz. bis 1941). Bochum-Wiemelhausen (5,3 km), Spillenburg-Rellinghausen (2,57 km) u. Gelsenkirchen-Hessler (2,2 km), Bahnhof Bochum Süd-Bahnhof Bochum Nord (1 km), Rechener Busch-Grumme (3,3 km), Gelsenkirchen H.B.-Flugplatz (2,4), Bochum-Eppendorf-Oberdahlhausen (5,6 km), Hessler-Horstermark (2,5 km), Altstadtlinien Bochum (1,2 km). Das Liniennetz beträgt jetzt 114 km, Gesamtgleislänge 146,18 km.

Der Wagenpark besteht aus 196 Motor- u. 112 Anhängewagen. Kraftstationen in Bochum, Gelsenkirchen, Weitmar u. Buer. Fahrgelder-Einnahme 1906—1918: M. 2 240 184, 2 536 012, 2 711 887, 2 683 439, 2 744 764, 2 970 580, 3 287 388, 3 783 469, 3 878 170, 3 661 421, 4 565 642, 6 813 760, 9 385 355, Personen-Beförder.: 14 077 327, 16 027 265, 17 235 733, 16 934 547, 17 481 108, 19 266 694, 21 714 985, 25 448 863, 25 415 168, 24 077 168, 31 066 845, 45 964 477, 49 576 960.

Im Jahre 1914 Abschluss einer Betriebsgemeinschaft mit der Westfälischen Strassenbahn-Ges. m. b. H. in Bochum. Diese Gemeinschaft sieht, unter Wahrung der Selbstständigkeit beider Unternehmungen, eine gemeinsame Betriebsführung vor.

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 Konzessionsverträgen ist vorgesehen, dass während der Dauer der Konzessionen 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 (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 5 $\frac{1}{2}$ % 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%