

# Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn A.-G.

Sitz der Verwaltung: (21b) Bochum, Wiemelhauser Straße 50—54, Postschließfach 441

**Fernruf:** Verwaltung Bochum: Sammel-Nr. 60 681.  
Betrieb Gelsenkirchen: Bochum 23 379.

**Postscheckkonto:** Essen 3604.

**Bankverbindungen:** Bankverein Westdeutschland, Bochum; Rhein.-Westfälische Bank, Bochum u. Gelsenkirchen; Rhein-Ruhr Bank, Bochum; Städt. Sparkasse, Bochum; Westfalen-Bank A.-G., Bochum.

**Gründung:** Die Gründung erfolgte am 13. Januar 1896 unter der Firma „Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen“. Laut Generalversammlung vom 9. Juni 1934 erhielt die bisherige Firmenbezeichnung den Zusatz „Aktiengesellschaft“.

**Zweck:** Herstellung, Erwerb und Betrieb von Straßenbahnen und Autobussen, insbesondere in den Städten Bochum, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Wattenscheid, Herne, Witten und den angrenzenden Städten und Gemeinden, sowie Erlangen von Konzessionen für Straßenbahnen und Autobusse und der Betrieb aller mit vorstehendem zusammenhängenden Geschäfte.

Die Gesellschaft ist berechtigt, den Betrieb auf den ihr gehörenden Straßenbahn- und Autobuslinien zu verpachten und sich an gleichartigen Unternehmungen in jeder Form zu beteiligen.

**Vorstand:** Direktor Tilmann Beckers, Bochum; Direktor Konrad Böddeker, Bochum; Direktor Oskar Witz, Bochum; Direktor Adalbert Müller, Bochum.

**Aufsichtsrat:** Oberbürgermeister Wilhelm Geldmacher, Bochum, Vorsitz; Oberstadtdirektor Emil Zimmermann, Gelsenkirchen, stellv. Vorsitz; Oberstadtdirektor Dr. Franz Schmidt, Bochum; Oberbürgermeister Robert Geritzmann, Gelsenkirchen; Direktor Dr. Wilhelm Kern, Essen; Direktor Dr. Bernhard Edelmann, Essen; Paul Volkmer (Betriebsratsvorsitzer), Wanne-Eickel; Wilhelm Lassek, Gelsenkirchen.

**Abschlußprüfer:** Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H., Essen.

**Geschäftsjahr:** Kalenderjahr.

**Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:**  
Je nom. RM 700.— = 1 Stimme.

## Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:

Der Reingewinn, der sich nach Vornahme von Abschreibungen, Wertberichtigungen, Rückstellungen und Rücklagen — einschl. der Einstellung in die gesetzliche Rücklage und des Gewinnvortrags auf neue Rechnung — ergibt, wird wie folgt verteilt: 1. Zunächst werden auf die Aktien 4% als Gewinnanteil ausgeschüttet; 2. aus dem hiernach noch verbleibenden Reingewinn erhält der Aufsichtsrat eine Gewinnbeteiligung in Höhe von 10%, mindestens aber einen Betrag von RM 12 000.— (in Worten: RM Zwölftausend); 3. der Rest wird an die Aktionäre verteilt, soweit die H.-V. keine andere Verwendung bestimmt.

**Zahlstellen:** Gesellschaftskasse in Bochum; Rhein.-Westfälische Bank, Bochum und Gelsenkirchen; Rhein-Ruhr Bank, Bochum; Städt. Sparkasse, Bankabteilung, Bochum; Westfalen-Bank A.-G., Bochum.

## Aufbau und Entwicklung

1927: Neuregelung des Vertragsverhältnisses mit Wattenscheid. Erwerb eines Grundstücks von ca. 5 Morgen an der Essener Straße in Buer.

1929: Am 1. Februar wurde gemeinschaftlich mit der „Westfälischen Straßenbahn G.m.b.H.“ von der „Autobusgesellschaft Bochum-Herne-Witten G.m.b.H.“ der Autobusbetrieb in den Städten Bochum, Herne und Witten übernommen. Der Betrieb wird als „Autobusbetrieb Mark“ fortgeführt. Die seit Jahren an die Essener Straßenbahn verpachtete Strecke Steele-Spillenburg-Rellinghausen ist an diese verkauft worden.

Die mit den Städten Bochum, Gelsenkirchen und Wanne-Eickel bestehenden Verträge sind verlängert worden.

1930: Ankauf der seit 1893 gepachteten Strecke Bochum—Herne. Der Kaufpreis von RM 1,3 Mill. ist in acht Jahresraten zu zahlen. Stilllegung des eigenen Autobusbetriebes am 31. Juli, Wiederaufnahme mit drei neuen leichten Wagen am 20. Dezember. Die für Rechnung der „Autobusgesellschaft Mark“ betriebene Linie Caroline—Bochum—Herne wurde zu Jahresanfang eingestellt. Am 31. Dezember wurde der „Autobusbetrieb Mark“ aufgelöst und die Strecke Bochum-Querenburg für eigene Rechnung übernommen.

1931: Im Juli wurde eine Autobuslinie von Bochum nach Blankenstein eröffnet. Mitte August 1931 wurde die Verwaltung der Westfälischen Straßenbahn für deren Rechnung auftragsweise übernommen.

1932: Im Laufe des Jahres 1932 wurden die in Essen-Steele liegenden Bahnanlagen einschl. des dazu gehörigen Grundstücks (29,4 a) mit der Wagenhalle zum Preise von RM 600 000.— an die Essener Straßenbahn (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) verkauft. Gleichzeitig wurden zur Bereinigung der Eigentumsverhältnisse einzelne Teile der Linie Gelsenkirchen—Katernberg—Essen mit der SEG. ausgetauscht.

Am 1. Oktober 1932 wurde der Betrieb auf der Hattinger Kreisbahn bis zur Ruhr übernommen; nach Abschluß des Schiedsverfahrens zwischen der Stadt Bochum und dem Ennepe-Ruhr-Kreis ist die Strecke mit einer Gleislänge von 6,99 km auf die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn übergegangen.

1933: Übernahme von 5 Motorwagen und 4 Anhängewagen von der Hattinger Kreisbahn.

1938: Am 1. Januar 1938 wurden die gesamten dem Straßenbahn- und Autobusbetrieb dienenden Anlagen der früheren „Westfälischen Straßenbahn G.m.b.H.“ übernommen. Mit Rücksicht auf die bisherigen Ergebnisse der früheren Westfälischen Straßenbahn erfolgte die Übereignung unentgeltlich. Darüber hinaus haben sich die Gesellschaftergemeinden der früheren WStr. verpflichtet, auf die Dauer von 5 Jahren nach der Übernahme die erforderlichen Erneuerungsaufwendungen durch Zuschüsse zu decken. Im Zusammenhang mit der Übernahme wurden im Laufe der Monate Januar und Februar 1938 verschiedene Straßenbahnlinien der früheren WStr. in Autobuslinien umgewandelt. Die für diese Umstellung erforderlichen Autobusse wurden von den Gesellschaftergemeinden der früheren WStr. angeschafft.

Umbau der Wagenhalle in Altenbochum zu einem modernen Autobus-Bahnhof mit Reparaturwerkstätte.

Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Werkstätte der früheren WStr. in Gerthe. Stilllegung des Betriebsbahnhofes Eickel.

1939: Am 15. August 1939 erfolgte aus dem Besitz der „Westischen Straßenbahnen G.m.b.H.“ in Herteln die käufliche Übernahme der im Gelsenkirchener Einflußgebiet liegenden Strecken Gelsenkirchen Stadthafen—Buer Rathaus und Horst Süd (Nordstern)—Horst Mitte.

Durch die Kriegseinwirkungen wurden etwa die Hälfte des Wagenparks und ungefähr zwei Drittel des Gleis- und Oberleitungsnetzes sowie der Betriebsgebäude zerstört oder beschädigt.

Im einzelnen wurden von den Betriebsmitteln zerstört: 87 Triebwagen, 38 Beiwagen, 19 Arbeits-, Güter- und sonstige Hilfswagen und 3 Omnibusse. Vom 11. April bis 23. Mai 1945 lag der Betrieb vollkommen still und wurde am 24. Mai mit dem noch vorhandenen Wagenmaterial auf etwa einem Drittel der früheren Streckenlänge wieder aufgenommen. Trotz der bestehenden ungeheuren Schwierigkeiten gelang es der Gesellschaft, den Betrieb bis Ende 1945 auf ca. 74% der Vorkriegsstreckenlänge zu steigern. Der Wiederaufbau der durch Kriegseinwirkung zerstörten und beschädigten Anlagen ist infolge der allgemein bekannten Schwierigkeiten stark gehemmt. Insbesondere erfolgt die Lieferung neuer Wagen nur sehr langsam.

Gegen Ende 1946 waren über 90% der Vorkriegsstreckenlänge wieder in Betrieb. Die Zahl der betriebsfähigen Wagen