nung wurde dieser Wertansatz bis zum 31. Dezember 1936 beibehalten. Mit Wirkung für das Geschäftsjahr 1937 befreite das Reichsjustizministerium die Gesellschaft auf ihren Antrag hin von der Vorschrift des § 4 der Verordnung über Goldbilanzen und erteilte die Genehmigung, die Beteiligung um RM 1 500 000.- höher anzusetzen. Der dadurch in gleicher Höhe entstandene außerordentliche Ertrag wurde zur Deckung des Verlustvortrages verwendet und der Rest zum Teil der gesetzlichen, zum Teil einer freien Rücklage zugeführt.

1940: Übernahme der Betriebsführung der der Gesellschaft früher gehörenden Kleinbahnlinien des Bezirkes Eupen.

1941: Beteiligung an der Gemeinnützigen Baugesellschaft für Aachen, Aachen.

1942: Übernahme des gesamten Vermögens der Rheinischen Elektrizitäts- und Kleinbahnen A.-G., Aachen (Reka) und Änderung der Firma in Aachener Strassenbahn- und Energieversorgungs A.-G., Aachen. - Erwerb einer weiteren Beteiligung an der "Westgas G.m.b.H., Aachen".

1943: Die Fahrleistung sank um 8 % der Wagen-km, die Zahl der beförderten Personen stieg trotzdem um 13% gegenüber 1942.

1944: Bei der Evakuierung von Aachen im September wurde auf Veranlassung der damaligen Regierungsstellen der Sitz der Gesellschaft nach Wipperfürth verlegt. Die Tätigkeit in Wipperfürth beschränkte sich auf finanzielle und personelle Abklärungsarbeiten. Der Verkehrsbetrieb wurde am 12. September eingestellt. Durch die Kriegsergebnisse sind die Anlagen der Strassenbahn und des Überlandwerkes stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Bis zum Ende des Jahres 1944 gingen 30 % der Bahnanlagen des Stadtnetzes, 24% der Anlagen des Überlandwerkes verloren. Im Zuge der Kapitalerhöhung der "Westgas" erwarb die Gesellschaft weitere G.m.b.H.-Anteile in Höhe von RM 71 400.-.

1945: Der Fahrdienst ruhte infolge der schweren Beschädigungen der gesamten Anlagen bis zum 25. August 1945. Vom September bis Dezember konnten nur 3 Strecken in Betrieb genommen werden.

Das schwerbeschädigte Hoch- und Niederspannungsnetz wurde teilweise wieder provisorisch hergerichtet. Die Stromabgabe betrug nur 2,26 Mio-kWh gegenüber 14,55 Mio-kWh im Vorjahre.

Der Kraftfahrzeugpark wurde durch den Ankauf von 2 LKW, 1 LKW-Anhänger und 1 PKW ergänzt. Die Forderungen aus Kriegsschäden werden in der Bilanz für 1945 mit rund RM 6,27 Mill. ausgewiesen.

1946: Die Arbeiten zur Beseitigung der Kriegsschäden wurden fortgesetzt. Die zerstörten Brücken bei Velau und Finkensief befinden sich im Wiederaufbau.

Der Fahrzeugpark wurde durch die Anschaffung von 3 Fordwagen, 2 PKW, 1 Zugmaschine, 1 LKW, 1 Turmwagen-Aufbau für Ford-Gestell, 1 LKW-Motor und 5 Omnibusse vergrößert. Die Beteiligung an der "Bahneinkaufs-G.m.b.H. Hannover" wurde auf den tatsächlichen Wert zurückgeführt.

1947: das gesamte Verkehrswesen stand in den ersten Monaten des Jahres unter dem Einfluss der ungewöhnlichen Kälte. Einschränkungen und Stilllegungen waren nicht zu vermeiden. Der Kohlenmangel, Stromrationierungen, Glühlampenmangel und hohe Krankenziffern beim Personal traten erschwerend hinzu.

Durch die Inbetriebnahme wichtiger Verkehrs-linien wurde eine wesentliche Verbesserung der Verkehrslage im Laufe des Jahres erzielt.

4 zerstörte Brücken wurden fertiggestellt und 2 Notbrücken errichtet.

Zur Stromführung wurden während des Jahres 13,370 km neue Strecken errichtet. Die Telefonleitungen (insgesamt 27 740 m Telefondraht) Aachen-Eschweiler Station und Eschweiler Station-Lederfabrik wurden erneuert. Das Erdkabelnetz im Stadtgebiet wurde um weitere 58% instandgesetzt und erreichte somit eine Betriebslänge von 55,775 km = 76% gegenüber dem Jahre 1939.

Auf den in Betrieb befindlichen Strecken wurden zahlreiche Gleisverlegungen und sonstige notwendige Arbeiten durchgeführt.

Die Gebäude-Unterhaltung erstreckte sich hauptsächlich auf die Instandsetzung von kriegsbeschädigten Anlagen. Ein Drehkran von 3 t Tragkraft wurde beschafft.

Das Vertragsverhältnis mit der "Überlandzentrale Geilenkirchen" wurde aufgehoben und die Beteiligung mit RM 750 000.- zurückgezahlt.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

(mit Einschluss der Reka)

1. Aachener Stadtlinien:

mit Endpunkten: Vaals, Altenberg, Linzenshäuschen, Siegel, Forst, Rote-Erde, Haaren.

1947 neu errichtet:

Aachen Markt - Schanz Brücke;
Elisenbrunnen - Ponttor;
Kapellenstrasse - Bismarckturm;
Normaluhr - Diepenbenden (2. Fahrleitung);
2. Gleis im Forster Berg;
Schuttkippe Stolberger Strasse;
Gleisanschluss Talbot.

2. Linien im Landkreis Aachen:

Forst-Brand-Kornelimünster-Walheim bzw. Breinig;
Rote-Erde - Eilendorf - Stolberg - Vicht - Zweifall;
Stolberg - Eschweiler - Weisweiler;
Eschweiler (Hbf.) - Dürwiss;
Eschweiler - Nothberg - Hamich - Vicht;
Eschweiler - Mariadorf - Alsdorf;
Haaren - Kaninsberg - Würselen bzw. Weiden - Hoengen;
Aachen (Stadtgrenze) - Kohlscheid - Herzogenrath - Merkstein;
Richtrich - Horbach - Locht (holl. Grenze);
Aachen - Eynatten - Eupen - Herbesthal;
Aachen - Eynatten Raeren;
Eupen - Dolhain;
Eupen - Belmerin;
Eschweiler - Dreieck - Dürwiss.

3. Anschlussgleise:

3 normalspurige Reichsbahnanschlüsse,
20 meterspurige Privatbahnanschlüsse.

4. Sonstiger Besitz:

Umformerstationen: 5
Wagenpark: (siehe Statistik)
Betriebsstätten: Hauptwerkstatt Aachen,
Reparaturwerkstatt Eschweiler, Weichenwerkstatt Brand, Reparaturwerkstatt Kohlscheid,
Reparaturwerkstatt Eupen.

5. Häuser:

Zahlreiche Wohnhäuser.

Beteiligungen

"Beka" Bahneinkaufsgesellschaft m.b.H., Hannover.

Gegründet: 1922.

Kapital RM 81 900.-.

Zweck: Ein- und Verkauf von Strassenbahnmateriale.

Beteiligung: RM 3 750.-.

Gemeinnützige Baugesellschaft für Aachen, Aachen.

Gegründet: 1941.