

3) Herstellung einer schmalspurigen und zugleich vollspurigen Abkürzungslinie der Vorgebirgsbahn von Vochem nach Pingsdorf; für den vollspurigen Güterverkehr am 1./11. 1907, für den schmalspurigen Verkehr 13./4. 1908 fertiggestellt.

4) Bau u. Betrieb einer vollspurigen zweigleisigen Eisenbahn von Bonn über Wesseling nach Cöln (Rheinuferrahn), endigend an der Einmündung in die Strassenbahn der Stadt Cöln bei Marienburg, mit Anschluss an den Staatsbahnhof in Bonn u. Heranführung an die Vorgebirgsbahn daselbst, u. zwar der Strecke Cöln-Marienburg bis Bonn-Ellenstrasse als Hauptbahn, der übrigen Strecken als Nebenbahn; konz. 15./8. 1898 bezw. 24./5. 1904 als Nebenbahn; am 8./1. 1908 als Hauptbahn. Die Teilstrecke von Wesseling über Godorf bis Sürth ist 4./4. 1902 u. die Reststrecke am 1./9. 1905 für den Güterverkehr mit Dampflokomotiven in Betrieb genommen. Der Personenverkehr mit elektr. betriebenen Zügen wurde auf der Strecke Cöln Trankgasse bis Hersel am 22./12. 1905 u. auf der Strecke Hersel-Bonn am 24./1. 1906 eröffnet.

5) Bau u. Betrieb einer schmalspurigen u. zugleich vollspurigen Nebeneisenbahn von Vochem nach Wesseling zum Anschluss an die Rheinuferrahn und an eine Werftanlage bei Wesseling und mit einer vollspurigen Abzweigung von der Station Brühl-Zuckerfabrik nach dem Staatsbahnhof Brühl; konz. 7./2. 1897 als Kleinbahn u. 15./8. 1898 als Nebenbahn, Spurweite 1 m bezw. 1,435 m. Die Strecke Vochem-Brühl-Berzdorf ist am 25./10. 1900 für den Personen- u. Güterverkehr, der Anschluss an den Staatsbahnhof Brühl an demselben Tage für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Reststrecke bis Wesseling wurde 31./3. 1901 bezw. im Sommer 1901 dem Betrieb übergeben.

6) Mitbenutzung: a) der städtischen Strassenbahn in Cöln von der Einmündung der Rheinuferrahn in diese bei Marienburg bis zur Trankgasse (Rheinbrücke) für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr, und bis zur Abzweigung zur städtischen Hafenbahn für den Güterverkehr; b) der städtischen Hafenbahn in Cöln von der vorgedachten Abzweigung bis zu den Übergabegleisen für die Verbindung mit dem Staatsbahnhof Cöln (Bonnthor) für den Güterverkehr.

Die a.o. G.-V. v. 13./2. 1907 beschloss a) die Erweiter. der Cöln-Bonner Kreisbahnen u. dementsprechend Erhöhung des Anlagekapitals auf M. 15 500 000; b) ebenso beschloss diese G.-V. die Umwandlung der Strecke von Cöln-Marienburg bis Bonn-Ellenstrasse der Rheinuferrahn in eine Hauptbahn. Das A.-K. ist demzufolge 1907/08 um M. 1 750 000 (also auf M. 7 750 000) erhöht worden (siehe Kap.). Da zum Bau der im § b genannten Bahnen und sonst. Betriebserweiter. ein Kapital von M. 3 500 000 erforderlich ist, so wurde der noch fehlende Betrag von M. 1 750 000 im Wege der Anleihe beschafft (siehe bei Anleihen). Für die aufzunehmende Anleihe von M. 1 750 000 gewährleisten die vier beteiligten Städte und Kreise eine Verzinsung u. Amort. bis zu 5%, also die Stadt Cöln für M. 875 000, die Stadt Bonn für M. 350 000, der Landkreis Cöln für M. 262 500, der Landkreis Bonn für M. 262 500, zus. M. 1 750 000.

Nachstehende Bestimmung wurde in die Urkunde betr. Abänderung der Konzess. für den normalspur. Ausbau aufgenommen: Der Staatsregierung verbleibt, unbeschadet des gesetzl. Ankaufsrechtes, das Recht vorbehalten, jederzeit, jedoch nicht vor Ablauf von 10 Jahren nach Inbetriebnahme der vollspur. Rheinuferrahn, das gesamte Unternehmen der Ges. gegen Erstattung der von ihr aus eigenen Mitteln aufgewendeten, notwendigen und nützlichen Anlagekosten eigentümlich zu erwerben; jedoch sollen hiervon diejenigen Bahnstrecken ausgeschlossen sein, welche innerhalb des Weichbildes der Stadt Cöln liegen und nach dem Ermessen der Staatsregierung mehr den Charakter von Strassenbahnen haben.

Kapital: M. 7 750 000 in 7750 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 900 000, erhöht lt. G.-V. v. 7./7. 1897 um M. 1 300 000. Die G.-V. v. 4./4. 1900 beschloss behufs Aufbringung des für die Erweiterung der Vorgebirgsbahn, sowie für den Ausbau der Verbindungslinie Brühl-Wesseling mit einer Abzweigung nach Godorf-Sürth, der Rheinuferrahn und der Anschlusslinie Dransdorf-Bonn weiter erforderl. Baukapitals von M. 7 500 000 Erhöhung des A.-K. um M. 3 800 000 (auf M. 6 900 000) und Aufnahme eines weiteren Darlehens von M. 3 700 000 (siehe unten). Auf die in der G.-V. v. 4./4. 1900 beschlossene Aktien-Em. begeben zu pari, gelangten 25% 1./9. 1904, 15% 15./9. 1904, 20% 30./11. 1904, 20% 20./5. u. 20% 1./8. 1905 zur Einzahlung. Nochmals erhöht lt. G.-V. v. 13./2. 1907 (siehe oben) um M. 1 750 000 (also auf M. 7 750 000) in 1750 Aktien à M. 1000. Die Aktien besitzen die Städte und Landkreise Cöln und Bonn.

Anleihen: Stand Ende März 1910: M. 7 124 964, aufgenommen bei der Sparkasse der Stadt Cöln mit jetzt noch M. 702 873 u. bei der Landesbank d. Rheinprov. mit jetzt noch M. 6 422 091. Garantiert von der Stadt Cöln, von der Stadt Bonn, sowie von den Landkreisen Cöln und Bonn. Wegen Erhöhung der Anleihe s. oben.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** April-Sept. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. März 1910: Aktiva: Baukto: Vorgebirgsbahn 5 362 302, Vochem-Wesseling 2 194 724, Rheinuferrahn 7 982 738, noch nicht abgerechn. Grundstücke 19 219, Material. 292 692, Effekten 340 833, Kassa 505, Bankguth. 1 010 473, Interimskto 72 788, Debit. 68 639, Fahrkartensteuer 16 486, Depos. 57 810. — Passiva: A.-K. 7 750 000, Anleihen 7 124 964, do. Tilg.-Kto 625 035, nicht fällt. Tilg.-Raten 13 599, do. Zs.-Kto 15 709, Ern.-F. I 664 994, do. II 113 140, Spec.-R.-F. 78 688, R.-F. 75 089, Arb.-Unterst.-F. 12 756 (Rückl. 3100), Kredit. 198 934, Kaut. 57 810, Tant. an Vorst. 15 083, Div. 310 000, Eisenb.-Steuer 7948, z. Pens.-Kasse 6093, Vortrag 349 363. Sa. M. 17 419 213.