

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 Rheinuferbahn 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 Rheinuferbahn in diese bei Marienburg bis zur Trankgasse (Rheinbrücke) für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr, und bis zur Abzweigung zur städtischen Hafensbahn für den Güterverkehr; b) der städtischen Hafensbahn in Cöln von der vorgedachten Abzweigung bis zu den Übergabegeleisen 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 Rheinuferbahn 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. Betriebsweiter. 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 gewährleiten 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. Rheinuferbahn, 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.

Die a.o. G.-V. v. 27./9. 1911 beschloss die Erweiterung des Unternehmens, umfassend im wesentlichen: a) normalspuriger Umbau u. Elektrisierung der Vorgebirgsbahn, b) Umbau der Linie Brühl—Wesseling, c) Ergänzungen der Rheinuferbahn, d) Herstellung einer normalspurigen elektr. Nebenbahn Hermülheim—Hürth—Berrenrath u. dementsprechend die Erhöhl. des Anlagekapitals um M. 12 500 000 durch Aufnahme einer Anleihe u. Erhöhl. des A.-K. je zur Hälfte. Für die Anleihe gewährleiten die vier beteiligten Städte u. Kreise eine Verzinsung u. Amort. bis zu 5%, also die Stadt Cöln für M. 3 125 000, die Stadt Bonn für M. 1 250 000, der Landkreis Cöln für M. 937 500, der Landkreis Bonn für M. 937 500.

**Statistik:** Es vergrößerten sich 1910/11 die Gesamteinnahmen um 10,5% von M. 2 646 076 im Jahre 1909/10 auf M. 2 924 043 im Jahre 1910/11, also um M. 277 966. Die Betriebsausgaben betragen M. 1 661 854 im Jahre 1910/11 gegen M. 1 544 339 im Jahre 1909/10, so dass sich das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen von 58,4 auf 56,8 verbessert hat. Der Betriebsüberschuss stellte sich 1910/11 auf M. 1 262 189 gegen M. 1 101 737 im Vorjahre.

**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 Rheinuferbahn und der Anschlusslinie Dransdorf-Bonn weiter erforderl. Baukapitals von M. 7 500 000 Erhöhung des A.-K. um M. 3 800 000 (auf M. 6 000 000) 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 u. Bonn. Weitere Erhöhl. des A.-K. um M. 6 250 000 lt. G.-V. v. 27./9. 1911 siehe oben.

**Anleihen:** Stand Ende März 1911: M. 7 021 514, aufgenommen bei der Sparkasse der Stadt Cöln mit jetzt noch M. 682 474 u. bei der Landesbank d. Rheinprov. mit jetzt noch M. 6 339 040. Garantiert von der Stadt Cöln, von der Stadt Bonn, sowie von den Landkreisen Cöln und Bonn. Wegen Erhöhung der Anleihe um M. 6 250 000 s. oben.