

4) Bau u. Betrieb einer vollspurigen zweigleisigen Eisenbahn von Bonn über Wesseling nach Cöln (Rheinuferbahn), 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; konc. 15./8. 1898 bzw. 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 mit einer vollspurigen Abzweigung von der Station Brühl-Zuckerfabrik nach dem Staatsbahnhof Brühl; konc. 7./2. 1897 als Kleinbahn u. 15./8. 1898 als Nebenbahn, Spurweite 1 m bzw. 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 bzw. im Sommer 1901 dem Betrieb übergeben.

6) Mitbenutzung: a) der städtischen Strassenbahnen 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 Hafenbahn für den Güterverkehr; b) der städtischen Hafenbahn 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. 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. 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 Hermühlheim-Hürth-Berrenrath u. dementsprechend die Erhöhd. des Anlagekapitals um M. 12 500 000 durch Aufnahme einer Anleihe u. Erhöhd. des A.-K. je zur Hälfte. Für die Anleihe gewährleisten 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. Nochmalige Erhöhd. des Anlage-Kap. um M. 1 000 000 lt. G.-V. v. 28./9. 1912, davon M. 500 000 in Aktien u. M. 500 000 in Anleihe.

Statistik: Auch das Geschäftsjahr 1911 ist als günstig zu bezeichnen. Die Gesamteinnahmen vergrösserten sich um 11,5% von M. 2 924 043 im J. 1910 auf M. 3 259 217 im J. 1911. Die Betriebsausgaben betragen M. 1 857 624 gegen M. 1 661 854 im J. 1910, so dass sich der Betriebsüberschuss auf M. 1 401 592 stellt gegen M. 1 262 189 im Vorjahre. Die geringe Verschlechterung des Betriebskoeffizienten, d. h. des Verhältnisses der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen von 56,8 auf 57,0, ist darauf zurückzuführen, dass aus dem Betriebe die Kosten für verschiedene grössere Gleisumbauten gedeckt wurden. Von den Mehreinnahmen, welche demnach im ganzen M. 335 174 betragen, entfallen nicht weniger als M. 205 621 auf den Güterverkehr, was einer Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr um 20,2% entspricht. Ein Teil der Steigerung ist zwar vorübergehender Natur u. auf den Streik im Kohlenrevier, welcher eine Vergrösser. der Briketausfuhr aus dem Braunkohlengebiet zur Folge hatte, zurückzuführen; demgegenüber ist aber auch der Ausfall von rund M. 8000 durch Einführ. des Notstandtarifs zu erwähnen.

Kapital: M. 14 500 000 in 14 500 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 Anschluss-