

Oberkleen 17 825, Nachlass der Forder. Lenz & Co. Konto-Separato 13 944, Eisenbahn-Betriebs-Überschuss 59 334, Bilanz-Verlust 7617. Sa. M. 278 928.

Dividenden 1904/05—1912/13: Bisher 0%. Coup.-Verj.: 4 J. (F.).

Direktion: Geh. Bau-Rat Georg Mohr, Stellv. Reg.-Baumeister a. D. Max Semke, Berlin.

Aufsichtsrat: (5) Vors. Altbürgerstr. Bernh. Küchel, Butzbach; Stellv. Ökonomierat Karl Hoffmann, Hof-Güll; Bürgermeister Konrad Reuhl, Gambach; Dr. jur. Alfons Jaffé, Assessor Dr. Pundt, Berlin; Bürgermeister Dr. Kayser, Bad Nauheim; Med.-Rat Dr. Vogt, Butzbach.

Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen

in Cöln a. Rh., Salierring 17.

Gegründet: 5./10. 1894 unter der Firma A.-G. der Vorgebirgsbahn Cöln-Bonn; Firma wie gegenwärtig 7./7. 1897 geändert. Gründer s. Jahrg. 1899/1900.

Zweck: 1) Betrieb einer Schmalspurbahn von Cöln über Brühl nach Bonn (Vorgebirgsbahn), Länge 36,5 km, Spurweite 1 m. Betriebseröffn. Brühl-Bonn 1./8. 1897, Cöln-Brühl 20./1. 1898; konz. 4./8. 1897 auf unbeschränkte Dauer als Nebenbahn.

2) Bau u. Betrieb eines vollspurigen Gleises neben dem vorhandenen schmalspurigen auf der Vorgebirgsbahnstrecke von Hermülheim nach Vochem. Seit 15./10. 1908 in Betrieb.

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 (Rheinuferbahn), endigend an der Einnündung 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 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 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 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 Strassenbahn in Cöln von der Einnündung 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 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 Erhöhh. des Anlagekapitals um M. 12 500 000 durch Aufnahme einer Anleihe u. Erhöhh. des A.-K. je zur Hälfte. Für die Anleihe gewährleiten die vier beteiligten Städte u. Kreise eine Verzinsung