

Teilstrecke von Hermülheim nach Vochem ist neben dem schmalspurigen Gleis noch ein vollspuriges in Betrieb: eine vollspurige Abkürzungslinie dieser Bahn von Vochem nach Pingsdorf; eine vollspurige zweigleisige Eisenbahn mit elektrischem und Dampftrieb von Bonn über Wesseling nach Köln (Rheinuferbahn) von 28,32 km Länge, endigend an der Einmündung in die Straßenbahn der Stadt Köln bei Marienburg. Die Strecke Köln-Marienburg bis Bonn-Ellerstraße wird als Hauptbahn, die übrigen Strecken werden als Nebenbahn betrieben; eine vollspurige Eisenbahn von Vochem nach Wesseling von 5,7 km Länge zum Anschluß an die Rheinuferbahn und an eine Werftanlage in Wesseling, mit einer vollspurigen Abzweigung von der Station Vochem-Brühl nach dem Staatsbahnhof Brühl und nach dem Staatsbahnhof Köln-Eifeltor, bzw. dem eigenen Güterbahnhof Köln-Sülz; eine normalspurige Nebenbahn mit Dampftrieb von Hermülheim (Vorgebirgsbahn) über Hürth und Knapsack nach Berrenrath (Länge von 6,27 km).

Der Ges. ist ferner das Mitbenutzungsrecht der Städtischen Straßenbahn in Köln von der Einmündung der Rheinuferbahn in diese bei Marienburg bis zur Boltensstraße für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr und bis zur Abzweigung der Städtischen Hafenbahn für den Güterverkehr eingeräumt, sowie das Mitbenutzungsrecht der Städtischen Hafenbahn in Köln von der vorerwähnten Abzweigung bis zu den Uebergabegleisen für die Verbind. mit dem Staatsbahnhof Köln-Bonn für den Güterverkehr. Die Züge der bestehenden, noch zu bauenden oder umzubauenen Linien können mit Dampfkraft, elektrischer Kraft oder einer andern Kraft befördert werden. Im Mai 1920 wurden auf der Strecke Köln-Knapsack Kraftwagenomnibusse in Betrieb gestellt.

Die Ges. besitzt ferner eine Werftanlage in Wesseling von 1 km Länge mit 9 Dampf- u. 2 elektr. Kränen. Zur Vergrößer. des Brikettumschlags an der Werft wurden 1920/21 umfangreiche Neubauten und Ergänzungen in Angriff genommen.

An Baulichkeiten besitzt die Ges. außer den Stationsgebäuden eine Werkstätte, 2 Wagenhallen und das Kraftwerk in Wesseling; eine Werkstätte, Lokomotiv- und Wagenhallen in Hermülheim; 1. Werkstätte, 1 Wagenhalle und 2 Lokomotivschuppen in Vochem und Dransdorf, ferner auf der Rheinwerft ein Dienstgebäude und eine Werkstätte. Die Ges. hat ferner an verschiedenen Orten insgesamt 80 Beamten- und Arbeiter-Wohnhäuser und 1 Verwaltungsgebäude in Köln errichtet und 25 angekauft, davon in Bonn 11 Häuser, die sie für Bauzwecke erworben hat.

Betriebsmittel: An Betriebsmitteln sind vorhanden für den Dampftrieb: 36 Lokomotiven, 18 Personenwagen, 11 Gepäckwagen, 426 offene Spez.-Güterwagen, 586 Güterwagen, 13 Bauwagen, 1 Schutzwagen für fahrbaren Dampfkran, 1 Bahndienstwagen; für den elektr. Betrieb: 27 Triebwagen mit Personenabteilen, 24 Anhängewagen, diese teilweise mit Post- u. Gepäckabteilen, 6 Montagewagen, 1 Bahndienstwagen. Für den Benzolibetrieb: 8 Benzolibetriebswagen, 17 Anhängewagen, 1 Gerätewagen. Ferner 2 elektr. und 8 Dampfkran sowie 1 fahrbarer Dampfkran auf der Rheinwerft. — Die Zahl der Beamten beträgt etwa 800, die der Arbeiter etwa 900.

Statistik: 1927—1932: Beförd. Personen: 8 437 802, 9 193 407, 9 333 036, 9 069 739, 7 788 054, 6 068 189. — Beförderte Güter: 5 054 110, 5 420 510, 5 730 629, 5 236 570, 4 887 880, 4 253 719 t. — Rheinuumschlag: 2 119 155, 2 357 158, 2 432 427, 2 329 743, 2 224 971, 2 119 155 t.

Kapital: 19 500 000 RM in 19 500 Akt. zu 1000 RM. Urspr. 19 500 000 M (Vorkriegskapital) in Aktien zu 1000 M. Die Kap.-Umstell. erfolgte lt. G.-V. vom 29./9. 1924 in bisher. Höhe auf 19 500 000 RM.

Großaktionäre: Sämtliche Aktien befinden sich im Besitz der Städte und Landkreise Köln und Bonn.

Anleihen: Durch Konzessionsurkunde vom 10./6. 1918 ist das Baukapital auf 39 000 000 M festgesetzt worden, wovon 19 500 000 M als Aktienkapital zu beschaffen sind, während die restlichen 19 500 000 M im Wege der Anleihe aufgebracht werden sollen. Für die Anleihen gewährleihen die vier beteil. Städte u. Kreise Verzins. u. Amort. und zwar für 7 750 000 M bis zu 5 %, für 11 750 000 M bis zu 7 %. Die Stadt Köln ist an dieser Garantie zu je $\frac{1}{2}$, die Stadt Bonn zu je $\frac{1}{4}$, die Landkreise Köln und Bonn zu je $\frac{3}{20}$ der Beträge beteiligt. Die G.-V. v. 20./9. 1921 genehmigte die Erhöhung des Baukap. von 39 000 000 M auf 70 000 000 M durch Aufnahme von Anleihen und einer schwebenden Schuld von 29 000 000 M.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. — G.-V.: 1933 am 6./7. — Stimmrecht: 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: Von dem Reingewinn der nach Abzug der Rückl. in den Erneuerungs-, Bilanz-, Res.- u. Spez.-R.-F., der Zins- u. Tilgungsbeträge für Anleiheschulden verbleibt, stellt den nach Maßgabe des Beschlusses der G.-V. unter die Aktionäre zur Verteilung zu bringenden Reingewinn des Jahres dar.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Bahnanlagen 34 811 453, Wohnhäuser 2 254 791, Materialien 686 021, Kassabestand 1505, Effekten 176 295, Debitoren 1 611 696, (Sicherheiten 19 658). — Passiva: Aktienkapital 19 500 000, Anleihen, langfristig 966 609, Anleihen, kurzfristig 9 300 000, Anleihtilgungskonto I 1 634 606, Anleihtilgungskonto II 103 000, Erneuerungsfonds I 768 151, Erneuerungsfonds II 1 351 550, Reservefonds I 1 100 000, Reservefonds II 479 377, Bilanzreservefonds 994 732, Spezialreservefonds 262 258, Wohlfahrtsfonds 70 189, Arbeiterruhegeldkasse 478 911, Kreditoren 1 524 641, Gewinn (Vortrag aus 1931 448 125, Verlust 1932 40 388) 407 737, (Sicherheiten 19 658). Sa. 38 941 762 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Betriebsausgaben (6 998 802 ab Ausgaben: Erneuerungsfonds I 238 487, Erneuerungsfonds II 46 218, Spezialreservefonds 10 464) 6 703 633, Ausgaben für Kraftwagenverkehr 93 598, Anleihezinssins 590 254, Anleihtilgung 301 681, Erneuerungsfonds I 507 665, Erneuerungsfonds II 226 341, Spezialreservefonds 35 600, Bilanz 407 737. — Kredit: Vortrag aus 1931 448 125, Betriebseinnahmen (8 392 595, ab Einnahmen: Erneuerungsfonds I 42 983, Erneuerungsfonds II 4568) 8 345 044, Einnahmen aus Kraftwagenverkehr 72 740. Sa. 8 865 909 RM.

Dividenden 1927—1932: 0 %.

Zahlstellen: Köln: Landeshank der Rheinprovinz, Kreiskasse der Landkreise Köln-Mülheim, A. Levy, Deutsche Bank und Disconto-Ges.

Kölner Reederei Aktiengesellschaft.

Sitz in Köln, Bayenstraße 69.

Vorstand: Heinrich Halm, Ernst Halm, Friedrich Möller.

Aufsichtsrat: Vors.: Edmund Halm, Köln; Bankier Richard Edel, Köln; W. N. A. Kröller, Dir. M. van Keulen, Rotterdam.

Gegründet: 1887. Firma lautete bis 6./3. 1907 Mülheimer Dampfschiffahrts-Akt.-Ges., dann bis 12./11. 1919 Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Akt.-Ges.

Zweck: Dampfschiffahrt zum Transport von Gütern, Schleppschiffahrt, Seeschiffahrt sowie Lokalfahrten zwischen Köln—Bonn, Köln—Koblenz, Köln—London. 1925 Umstellung des Unternehmens auf den

reinen Güter-Transport, die Passagierdampfer wurden verkauft, dagegen wurden 76 % des A.-K. der Kölner Seeschiffahrts-A.-G. (1926 die restl. 24 %) erworben. 1927 Uebernahme der Union Seeschiffahrts-A.-G., Köln, durch Akt.-Umtausch 1:1. Die Ges. besitzt ferner nom. 336 500 RM Akt. (davon 220 000 RM mit 25 % eingez.) der Rheinischen Union Versicherungs-A.-G. in Köln.

Kapital (bis 9./11. 1933): 1 200 000 RM in 2400 Akt. zu 100 RM und 960 zu 1000 RM.

Vorkriegskapital: 750 000 M.

Urspr. 384 000 M. erhöht 1898 auf 1 Mill. M. 1905 Herabsetz. auf 750 000 M. 1920 erhöht um 1 250 000 M.