

# Rhein-Sieg Eisenbahn-Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (22a) Beuel (Rhein)

**Drahtanschrift:** Rheinsiegbahn.

**Fernruf:** Bonn 445.

**Postscheckkonto:** 337 59 Köln.

**Bankverbindungen:** Sal. Oppenheim jr. & Cie., Köln, Girokonto 13 13; Kreissparkasse Bonn, Zweigst. Beuel; Deutsche Verkehrs-Kreditbank A.-G., Köln, Konto 30 88.

**Gründung:** Die Gesellschaft wurde am 3. 2. 1869 unter der Firma „Brölthaler Eisenbahn A.-G.“ gegründet und erhielt als Rechtsnachfolgerin der „Brölthaler Eisenbahn Komm.-Ges. Friedlieb Gusstorff & Co. in Köln“ am 12. 4. 1869 die Genehmigung und Bestätigung.

**Zweck:** Bahnbetrieb. Die Gesellschaft ist auch berechtigt, Kraftwagenlinien zur Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern einzurichten und zu betreiben, Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Kraftwagenlinien im Wege der Pachtung zu betreiben, sich an anderen Unternehmungen, deren Zweck auf den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Kraftwagenlinien gerichtet ist, in jeder zulässigen Rechtsform zu beteiligen oder daran Interesse zu nehmen, sowie Interessengemeinschaften abzuschließen.

**Vorstand:** Wilhelm Degenhardt, Regierungsbaumeister a. D., Beuel (Rhein); Edgar von Hobe, Landrat a. D., Unkel (Rhein).

**Aufsichtsrat:** Wilhelm Werhahn, Kaufmann, Neuß (Rhein), Vorsitzender; Friedrich Carl Freiherr von Oppenheim, Bankier, Köln, stellv. Vorsitzender; August Willert, Eisenbahndirektor, Köln.

**Abschlußprüfer:** Hermann Longard, Wirtschaftsprüfer, Wuppertal-Elberfeld.

**Geschäftsjahr:** Kalenderjahr.

**Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:**

Je nom. RM 400.— = 1 Stimme.

**Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:** Der Reingewinn, der sich nach Vornahme von Abschreibungen, Wertberichtigungen, Rückstellungen und Rücklagen — einschl. der in die gesetzliche Rücklage einzustellenden Beträge und des Gewinnvortrages — ergibt, wird, unbeschadet der über Geschäftskosten zu verbuchenden Gewährung von Gewinnanteilen an den Vorstand, wie folgt verteilt: 1. Auf die Aktien werden bis zu 4 % als Gewinnanteil ausgeschüttet; 2. sodann erhält der Aufsichtsrat die ihm zustehende Gewinnbeteiligung in Höhe von 10 % (unter Anrechnung einer festen Vergütung); 3. der Rest wird an die Aktionäre verteilt, soweit die H.-V. keine andere Verwendung bestimmt.

**Gemäß Dividenden-Garantievertrag** mit Großaktionär ab 1. 1. 1948 wird mindestens eine jährliche Dividende von 4 % garantiert.

**Zahlstellen:** Eigene Kasse, Beuel; Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie., Köln (Rhein).

## Aufbau und Entwicklung

Die Bahn wurde 1860/61 als Pferdebahn von Hennef bis oberhalb Ruppichteroth mit einer Abzweigung in das Niedersaurenbacher Tal gebaut. Sie diente damals vornehmlich zur Beförderung von Erzen. Aber bereits im ersten Jahre wurde die Umstellung auf Lokomotivbetrieb beschlossen. Im Jahre 1869 wurde die Verlängerung bis Waldbröl beschlossen und genehmigt. Die ganze Strecke wurde dem Gesetz vom 3. November 1838 unterstellt. Sie wurde damit die erste mit Dampf betriebene, dem allgemeinen Verkehr dienende Schmalspurbahn Deutschlands. 1872/73 wurde die Personenbeförderung aufgenommen. Im Jahre 1888 wurde der Bau weiterer Linien beschlossen.

Die Strecke Hennef—Beuel wurde am 1. 12. 1891, Hennef—Asbach am 20. 1. 1892 bzw. 15. 8. 1892, Niederpleis—Oberpleis am 7. 5. 1893 in Betrieb genommen. Bis 1902 wurden noch die Strecken Niederpleis—Siegburg und Oberpleis—Rostingen gebaut.

1943: Betrieb und Verkehr wickelten sich im kriegsbedingten Rahmen ab. Der Verschleiß von Oberbau und Fahrzeugen konnte nicht ausgeglichen werden. Sämtliche Obligationen wurden zum 1. 11. 1943 gekündigt. Der größte Teil wurde bereits eingelöst. An Genußrechten waren für RM 187 450.— in Umlauf. Diese sind Anfang 1944 aufgerufen worden.

1944: Das Näherrücken der Front wirkte sich ab Juli immer stärker aus. Der Luftangriff auf Bonn und Beuel am 18. 10. 1944 beschädigte die Betriebsanlagen in Beuel schwer. Die Direktion mußte nach Honnef verlegt werden, weil das Verwaltungsgebäude z. T. ausbrannte.

1945: Der Verkehr konnte nur noch in den Nachtstunden abgewickelt werden. Die Strecken Beuel—Hennef, Siegburg—Rostingen, sowie Hennef—Asbach gerieten in unmittelbaren Frontbereich und wurden lahmgelegt.

Die Aufräumungs- und Ausbesserungsarbeiten wurden sofort nach Beendigung der Kampfhandlungen in Angriff genommen. Der Zugverkehr wurde bis Mitte August fast durchweg wieder in Betrieb gebracht.

Der Kraftverkehr wurde für die Strecke Uckerath—Hennef—Siegburg Anfang August wieder eröffnet und dann allmählich weiter ausgedehnt. Für die Beseitigung der sonstigen zahlenreichen und z. T. sehr schweren Kriegsschäden fehlte es an Material und Zeit.

1946: Nach z. T. behelfsmäßiger Wiederherstellung des Direktionsgebäudes wurde die gesamte Verwaltung am 15. 1. 1946 wieder von Honnef nach Beuel verlegt. Trotz größter Beschaffungsschwierigkeiten konnten Lokomotiven, Triebwagen, rollendes Material und Omnibusse in größerem Ausmaße wieder betriebsfähig gemacht und dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Der am 1. 4. 1946 durchgeführten 100%igen Fahrpreiserhöhung der Reichsbahn hat sich die Gesellschaft nicht angeschlossen.

1948: Der außerordentlich starke Personenverkehr hielt bis zur Währungsumstellung an. Die Zeit nach der Währungsumstellung ist durch den ständig zurückgehenden Personenverkehr und den Rückgang der Einnahmen gekennzeichnet. Der Güterverkehr leidet unter dem starken Wettbewerb der Straßenverkehrsmittel und dem schlechten Wasserstand des Rheinschiffahrtsweges.

Inzwischen wurden die Fahrpreise den auf 6 Pfg/km ermäßigten Fahrpreisen der Bundesbahn angepaßt.

Die am 16. 8. 1948 durchgeführte 40%ige Erhöhung der Gütertarife wurde für den Binnenverkehr nicht durchgeführt. Geringfügige Erhöhungen und Tarifumstellungen sind aber nunmehr erforderlich.

## Besitz- und Betriebsbeschreibung

Die Betriebslänge beträgt 88,14 km. Die Bahn dient der Personen- und Güterbeförderung. Berufstätige werden zu den größeren Orten des Bezirks befördert. Neben einem regen örtlichen Verkehr wird der Verkehr von und nach dem Anschlußnetz der Bundesbahn vermittelt.

**Güterverkehr:** Steine aus den Basaltbrüchen, Ton, Kalk, Quarzit, feuerfeste Steine, Kohlen und Briketts, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Dünger, Baumschulerzeugnisse, Rohstoffe und Blei einschl. Altblei.

In Hennef und Siegburg Übergang auf die Bundesbahn, Beförderung von Bundesbahnwagen auf allen Strecken möglich. Am Rheinwerft Beuel Schiffsumschlag, hauptsächlich Basaltsteine für Holland.

Für den **Personenverkehr** werden, abgesehen von den schweren Berufszügen, Triebwagenzüge eingesetzt. Seit 1925 ist der Eisenbahn ein Kraftfahrlinien- und Mietwagenverkehr abgeschlossen worden. Der größere Teil des Personenverkehrs wird heute im Kraftwagenlinienverkehr abgewickelt.

Auf der Eisenbahn ist die durchgehende Abfertigung von und nach den Bahnhöfen der Bundesbahn im Güter- und Personenverkehr möglich. Die Rhein-Sieg Eisenbahn gehört den entsprechenden Tarifverbänden an.