

Direktorium: Vors. Komm.-Rat Ed. Ley, Wilh. Farnbacher, F. E. Voit, Geh. Komm.-Rat Paul Winkler, Fürth; Albr. Heerdegen, Komm.-Rat Carl Cnopf, Fabrikant G. Birkner, Nürnberg.
Gesellschafts-Ausschuss: Komm.-Rat Ernst Plank, Landgerichtsrat Jakob Gunzenhäuser, Komm.-Rat Konsul S. Bach, Justizrat Emil Josephthal, Nürnberg; Geh. Komm.-Rat Hans Humbser, Ed. Mohr, Daniel Ley, Fürth.

Zahlstellen: Nürnberg: Vereinsbank, Dresdner Bank u. deren Fil.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft in Lübeck.

Gegründet: 22./1. 1850; eingetr. 4./6. 1864. Konz. 1850, 1857, 1860, 1862, 1880, 1898, 1902
 Dauer aller Konz. bis 15./10. 1951. Statut von 1857.

Zweck: Bau u. Betrieb der Bahnlinien: Lübeck-Büchen, eröffnet am 15./10. 1851 (49,24 km); Lübeck-Hamburg, eröffnet am 1./8. 1865 (62,85 km) nebst Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort-Lübecker Güterbahnhof in Hamburg, eröffnet am 1./10. 1902 (7,78 km); Lübeck-Travemünde, eröffnet am 1./8. 1882 (20,53 km), Nebenbahn Lübeck-Schlutup, eröffnet am 20./8. 1902 (15,70 km), zus. 156,10 km. Die Lübeck-Hamburger Bahn u. die in gemeinschaftlichem Eigentum u. Betrieb mit der Eutin-Lübecker Eisenbahn stehende Strecke der Lübeck-Travemünder Bahn vom Bahnhof Lübeck bis Schwartau-Waldhalle haben Doppelgleise. Den Betrieb auf den auf staatlichem Grund u. Boden angelegten Hafengleisen in Lübeck führt die Lübeck-Büchener Eisenbahn; sie betreibt auch die vom Lübeckischen Staate erbaute Industriebahn zwischen der Station Dänischburg der Lübeck-Travemünder Bahn u. dem Hochofenwerk Lübeck bei Herrenwyk von 5 km Länge. Zum Bau der 1878 eröffneten Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Lauenburg hat die Ges. M. 1 006 105 beigesteuert, so dass diese Elbebrücke zu einem Drittel der Ges. gehört. Die G.-V. v. 2./6. 1910 genehmigte die Beteilg. mit M. 300 000 an dem Lübeck-Neustädter Eisenbahn-Unternehmen. Die G.-V. v. 6./6. 1912 beschliesst über den Bau einer Nebenbahn von Travemünde nach Niendorf an der Ostsee u. den Bau u. Betrieb einer Kleinbahn von Lübeck nach Segeberg für Rechn. der Lübeck-Segeberger Kleibahn-Ges.

Bahnhofsbauten: Auf Grund Vertrags v. 30./12. 1898 mit dem Hamburger Staate und der Königl. Eisenbahndirektion zu Altona ist die vorgenannte Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort-Lübecker Güterbahnhof nebst dem Rangierbahnhof Rothenburgsort erbaut, der frühere Lübecker Personenbahnhof in Hamburg abgebrochen, und die Lübeck-Hamburger Bahn in den am 5./12. 1906 eröffneten Hauptbahnhof Hamburg der preuss. Staatsbahn eingeführt. Der Lübeck-Büchener Eisenbahn steht ein unkündbares Mitbenutzungsrecht daran zu. Sie hat als Beitrag zu den Anlagekosten den Betrag von M. 845 000 mit $3\frac{3}{4}\%$ jährl. zu verzinsen u. zu den Unterhalt.- u. Betriebskosten nach Verhältnis der Anzahl der auf der Lübeck-Hamburger Bahn u. der auf der Stadtbahn u. den Staatsbahnlinien ein-, aus- u. durchfahrenden Züge beizutragen. Über die Verlegung des Bahnhofs in Lübeck nach der Vorstadt St. Lorenz, sowie die damit zusammenhängenden Bahnverlegungen, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Schwartau und den Bau der Nebenbahn Lübeck-Schlutup sind zwischen dem Lübecker Staate und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen im Mai 1901 Verträge geschlossen, deren Inhalt in der G.-V. vom 28./10. 1901 genehmigt ist. Am 11./3. 1907 wurde in Lübeck der neue Güter- und Rangierbahnhof, am 1./5. 1908 auch der neue Personenbahnhof nebst der vorerwähnten zweigleisigen Bahnstrecke eröffnet. Der neue Bahnhof in Lübeck wird von der Grossh. Mecklenburg. Friedrich Franz-Eisenbahn und der Eutin-Lübecker Eisenbahn gegen Vergütung mitbenutzt. Die Grossh. Mecklenburg. Eisenbahn ist Miteigentümerin des Bahnhofs nach Verhältnis des von ihr geleisteten Beitrags zu den Anlagekosten. Auch der Wandsbeker Bahnhof ist umgebaut und wesentlich erweitert worden. Der dortige neue Güterbahnhof ist am 1./9. 1907, der umgebaute Personenbahnhof am 4./6. 1908 in Betrieb genommen. Zur Bestreitung der Kosten der vorerwähnten und anderer Bauten, zur Anschaffung von Betriebsmitteln und zur Rückzahlung der früheren Anleihe von M. 12 000 000 ist eine Vorrechtsanleihe von M. 19 650 000 im Jahre 1902 aufgenommen. Zur Deckung der durch die Bauten und Betriebsmittelbeschaffungen entstandenen Mehrausgaben und zur Erlangung der Mittel für künftige Bauausführungen und weitere Vermehrung der Betriebsmittel ist in der G.-V. v. 18./6. 1908 die Ausgabe von M. 4 210 000 neuer Aktien beschlossen worden. Die Bahnhofsanlagen auf dem Strandbahnhofe in Travemünde wurden durch Umbau bedeutend erweitert; die Inbetriebnahme der neuen Gleisanlagen erfolgte am 15./4. 1911 u. die des neuen Empfangsgebäudes u. der Bahnsteighallen daselbst am 1./5. 1912.

Verkehr:	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Personenzahl	3 925 600	4 325 874	5 012 648	5 508 959	5 948 193	6 958 475	7 595 380
do. Einnahme M.	2 943 545	3 153 678	3 542 381	3 836 309	4 083 305	4 539 987	4 916 183
Güter . . . t	1 304 941	1 364 443	1 650 883	1 592 780	1 646 633	1 726 281	1 955 740
do. Einnahme M.	3 523 251	3 801 834	4 180 938	4 029 081	4 177 426	4 400 682	4 820 756

Die Ges. besass Ende 1911: 82 Lokomotiven, 50 Tender, 247 Personenwagen, 35 Gepäckwagen, 1316 Güterwagen, 119 Arbeitswagen etc. Verwaltungspersonal insgesamt 2253 Beamte u. Arbeiter.

Kapital: M. 25 000 000 in 30 790 Aktien (Nr. 1—30 790) à M. 600 (Thlr. 200) und 5437 Aktien mit Doppelnummern 30 791—41 666 à M. 1200 u. 1 Aktie zu M. 1600. Urspr. M. 7 674 000, erhöht 1860 um M. 10 800 000, dann 1891 um M. 2 316 000. Die G.-V. v. 18./6. 1908