

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. 6./6. 1912 beschloss den Bau einer Nebenbahn von Travemünde nach Niendorf an der Ostsee (4,8 km) u. den Bau u. Betrieb einer Kleinbahn von Lübeck nach Segeberg (ca. 30 km) für Rechn. der Lübeck-Segeberger Kleinbahn-Akt.-Ges. Die oldenburg. Regierung u. der Lübecker Staat haben der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Ges. den zum Bau der Nebenbahn Travemünde Stadt-Niendorf (Ostsee) erforderl. Grund u. Boden kosten- u. lastenfrei zur Verfüg. gestellt; die oldenburg. Regierung gewährte ausserdem den unverzinsl. u. nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss von M. 150 000. Da hiermit die Bedingung, an welche die G.-V. v. 6./6. 1912 ihre Genehmig. zum Bau dieser Bahn geknüpft hatte, erfüllt waren, ist mit den Bauarbeiten begonnen worden. Die Genehmig.-Urkunde der oldenb. Regierung für den Bau der Bahn ist der Ges. zugefertigt; die lübeckische Genehmig. ist demnächst zu erwarten. Die neue Bahn dürfte am 1./7. 1913 in Betrieb genommen werden.

Bahnhofsbauten: Auf Grund Vertrags v. 30./12. 1898 mit dem Hamburger Staate u. der Königl. Eisenbahndirection zu Altona ist die vorgenannte Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort-Lübecker Güterbahnhof nebst dem Rangierbahnhof Rothenburgsort erbaut, der frühere Lübecker Personenbahnhof in Hamburg abgebrochen, u. 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 zushängenden Bahnverlegungen, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck u. Schwartau u. den Bau der Nebenbahn Lübeck-Schlutup sind zwischen dem Lübecker Staate u. den beteiligten Eisenbahnverwalt. im Mai 1901 Verträge geschlossen, deren Inhalt in der G.-V. v. 28./10. 1901 genehmigt ist. Am 11./3. 1907 wurde in Lübeck der neue Güter- u. 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 u. der Eutin-Lübecker Eisenbahn gegen Vergüt. 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 u. wesentlich erweitert worden. Der dortige neue Güterbahnhof ist am 1./9. 1907, der umgebaute Personenbahnhof am 4./6. 1908 in Betrieb genommen. Zur Bestreit. der Kosten der vorerwähnten u. anderer Bauten, zur Anschaffung von Betriebsmitteln u. zur Rückzahl. der früheren Anleihe von M. 12 000 000 ist eine Vorrechtsanleihe von M. 19 650 000 im J. 1902 aufgenommen. Zur Deckung der durch die Bauten u. Betriebsmittelbeschaff. entstandenen Mehrausgaben u. zur Erlangung der Mittel für künftige Bauausführ. u. weiterer 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:	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Personenzahl	4 325 874	5 012 648	5 508 959	5 948 193	6 958 475	7 595 380	7 961 265
do. Einnahme M.	3 153 678	3 542 381	3 836 309	4 083 305	4 539 987	4 916 183	5 139 241
Güter . . . t	1 364 443	1 650 883	1 592 780	1 646 633	1 726 281	1 955 740	2 033 782
do. Einnahme M.	3 801 834	4 180 938	4 029 081	4 177 426	4 400 682	4 820 756	4 949 699

Die Ges. besass Ende 1912: 83 Lokomotiven, 51 Tender, 276 Personen-, 36 Gepäck-, 1315 Güter-, 119 Arbeitswagen etc. Verwaltungspersonal insges. 2353 Beamte u. Arb.

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 beschloss Erhöhung des A.-K. um M. 4 210 000, also auf M. 25 000 000; den Aktionären wurde der Bezug von M. 3 465 000 im Verhältnis von je einer neuen Aktie von M. 1200 zu M. 7200 alten Aktien zum Preise von 150% mit halber Div. für 1908 v. l.—20./7. 1908 angeboten, Agio mit M. 1 976 700 in Bilanz-R.-F.

Anleihe: M. 19 650 000 in $3\frac{1}{2}\%$ Schuldverschreib. von 1902. Zinsen und Tilgung vom Lübeckischen Staate garantiert. 3275 Stücke (Nr. 1—3275) à M. 2000, 6550 (Nr. 3276—9825) à M. 1000, 13 100 (Nr. 9826—22 925) à M. 500. Zs. 2./1. u. 1./7. Tilg. durch Ausl. zu pari oder durch Ankauf ab 1./7. 1903—1946 mit mind. 1% plus ersparten Zs.; ab 1./1. 1913 kann verstärkte Tilg. oder Totalkünd. mit 6 monat. Frist stattfinden. Verj. der Coup.: 4 Jahre (K.), der Stücke 30 Jahre (F.). Die Ausgabe dieser Anleihe erfolgte infolge G.-V.-B. v. 28./10. 1901 und auf Grund der Genehm.-Urkunde des Lübeckischen Senats v. 8./2. 1902. Von den neuen Schuldverschreibungen wurden nom. M. 8 767 000 zur Subskription gegen bar 20./2.—4./3. 1902 zu 99.40% aufgelegt, M. 9 783 000 zur Einlösung von Schuldverschreibungen der 4% Anleihe von 1876 verwendet und der ursprünglich nach Bestimmung der preussischen Aufsichtsbehörde von der Begebung noch ausgeschlossene Rest Ende 1907 in die Fonds der Ges. übernommen. In Umlauf