

Dividende: Der Betrieb wurde 15./2. 1902 aufgenommen; bis dahin wurden auf Div.-Schein Nr. 1 44 Pfg. u. auf Nr. 2 M. 34,89, zus. M. 35,33 Bau-Zs. gewährt, ausgezahlt ab April 1902. Div. 1901/02—1905/06: Bisher 0%. **Kurs:** Aktien nicht notiert.

Direktion: Eisenbahnbau- u. Betriebs-Insp. a. D. Klinke, Stellv. Verkehrs-Insp. K. Wülbern, Braunschweig.

Aufsichtsrat: Vors. Eisenbahn-Dir. Johs. Mühlen, Cöln; Stellv. Geh. Komm.-Rat Fr. Lenz, Berlin; Mühlenbes. Wilh. Becker, Sichte; Rentier Friedr. Curland, Apelnstedt; Geh. Komm.-Rat Rud. Abel, Stettin; Eisenb.-Dir. Carl Plock, Bankier Dr. Mosler, Berlin; Bank-Dir. Albert Heimann, Cöln; Finanzrat von Rauschenplat, Braunschweig.

Zahlstellen: Für Div. wie oben bei Anleihe.

Butzbach-Licher Eisenbahn Akt.-Ges. in Butzbach.

Gegründet: 14./4. 1902; eingetr. 29./5. 1902. Letzte Statutänd. 5./3. 1903. Gründer: 8 interessierte Gemeinden, Lenz & Co. G. m. b. H. in Berlin, der hessische Staat. Betriebsöffnung am 28./3. 1904.

Zweck: Bau u. Betrieb einer vollspur. Nebeneisenbahn von Butzbach nach Lich. Länge 19,2 km. Bau u. Betrieb durch die Firma Lenz & Co. G. m. b. H., Berlin.

Kapital: M. 751 000 in 751 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 550 000, erhöht lt. G.-V. v. 5./5. 1903 um M. 201 000, begeben zu pari an Lenz & Co. G. m. b. H. Grossherz. Hessischer Staatszuschuss M. 20 000 per km = M. 391 586.

Anleihe: M. 550 000 in 4% Oblig. à M. 1000 auf den Inhaber, lt. minist. Genehm. v. 26./2. 1903. Tilg. ab 1909 mit mind. 1% der urspr. Gesamtsumme.

Geschäftsjahr: 1./4—31./3. **Gen.-Vers.:** Spät. Sept. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. März 1906: Aktiva: Eisenbahnbau u. Ausrüstung 1 653 072, Grunderwerbskto 10 885, Kassa 168, Debit. 19 289, Verlust 41 958. — Passiva: A.-K. 751 000, Oblig. 550 000, Staatszuschuss 391 586, Ern.-F. 18 137, Spec.-R.-F. 3321, Kredit. 11 327. Sa. M. 1 735 371.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verlust-Vortrag 20 558, Oblig.-Zs. 22 000, Unk. 1988, z. Ern.-F. 9773, z. Spec.-R.-F. 1664. — Kredit: Betriebsüberschuss 13 190, Zs. 835, Verlust 41 958. Sa. M. 55 983. **Dividenden 1904/1905—1905/1906:** 0%. Coup.-Verj.: 4 J. (F.).

Direktion: Geh. Bau-Rat Mohr, Berlin.

Aufsichtsrat: (5) Vors. Bürgermeister Bernh. Küchel, Butzbach; Stellv. Ökonomierat Karl Hoffmann, Hof-Güll; Bürgermeister Konrad Reuhl, Gambach; Dr. jur. Alfons Jaffé, Berlin; Verkehrs-Dir. Paul Awe, Charlottenburg.

Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen

in Cöln a. Rh., Salierring 17 II.

Gegründet: 5./10. 1894 unter der Firma A.-G. der Vorgebirgsbahn Cöln-Bonn; Firma wie gegenwärtig 7./7. 1897 geändert. Letzte Statutänd. 8./7. 1899, 4./4. 1900, 22./3. 1902, 30./9. u. 20./12. 1904. 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; konc. 4./8. 1897 auf unbeschränkte Dauer als Nebenbahn. Elektr. Betrieb ist in Aussicht genommen.

2) Bau und Betrieb einer schmal- und normalspurigen Bahn von Vochem nach Wesseling (6 km) u. Godorf; konc. 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- und Güterverkehr, der Anschluss an den Staatsbahnhof in Bonn und Heranführung an die Vorgebirgsbahn daselbst; konc. 15./8. 1898 bzw. 24./5. 1904 als Nebenbahn. 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 elektrisch betriebenen Zügen wurde auf der Strecke Cöln Trankgasse bis Hersel am 22./12. 1905 und auf der Strecke Hersel-Bonn am 24./1. 1906 eröffnet.

3) Bau und Betrieb einer vollspur. Nebeneisenbahn 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 und Heranführung an die Vorgebirgsbahn daselbst; konc. 15./8. 1898 bzw. 24./5. 1904 als Nebenbahn. 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 elektrisch betriebenen Zügen wurde auf der Strecke Cöln Trankgasse bis Hersel am 22./12. 1905 und auf der Strecke Hersel-Bonn am 24./1. 1906 eröffnet.

4) Den Bau eines vollspurigen Gleises neben dem vorhandenen schmalspurigen auf der Vorgebirgsbahnstrecke von Kendenich nach Vochem. Im Bau befindlich u. voraussichtlich bis Herbst 1907 fertig.

5) Die Herstellung einer schmalspurigen und zugleich vollspurigen Abkürzungslinie der Vorgebirgsbahn von Vochem nach Pingsdorf. Im Bau befindlich u. voraussichtlich bis Herbst 1907 fertig.

6) Die Verlegung der dritten Schiene behufs Herstellung der vollen Spur auf der schmalspurigen Strecke von Vochem bis Bahnhof Brühl-Zuckerfabrik. Am 15. Sept. 1905 in Betrieb genommen.