

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. Betriebs-eröffnung 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.

Die G.-V. v. 19./10. 1907 sollte Beschluss fassen über die Ausdehnung des Unternehmens durch Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Griedel nach Bad Nauheim (12,48 km), Vermehrung des Grundkapitals durch Ausgabe von 1015 Stück auf den Inhaber lautenden, mit den alten Aktien gleichberechtigten St.-Aktien zu je M. 1000, sowie 1015 Stück $3\frac{3}{4}\%$, auf den Inhaber lautenden Schuldverschreibungen zu je M. 1000; Änderung der Firma sowie des Gesellschaftsvertrages überhaupt.

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 1907: Aktiva: Eisenbahnbau u. Ausrüstung 1 656 993, Grunderwerbskto 11 292, Kassa 96, Debit. 7879, Verlust 46 735. — Passiva: A.-K. 751 000, Oblig. 550 000, Staatszuschuss 391 586, Ern.-F. 25 422, Spec.-R.-F. 4989. Sa. M. 1 722 997.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verlust-Vortrag 41 957, Oblig.-Zs. 22 000, Unk. 768, z. Ern.-F. 7285, z. Spec.-R.-F. 1668. — Kredit: Betriebsüberschuss 26 685, Zs. 259, Verlust 46 735. Sa. M. 73 680. **Dividenden 1904/05—1906/07:** 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, 13./2. u. 21./12. 1907. 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 Brühl an demselben Tage für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Reststrecke bis Wesseling wurde 31./3. 1901 bzw. im Sommer 1901 dem Betrieb übergeben.

3) Bau und Betrieb einer vollspur. Nebeneisenbahn von Bonn über Wesseling nach Cöln (Rheinuferbahn), endigend an der Einmündung 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) 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) Herstellung einer schmalspurigen und zugleich vollspurigen Abkürzungslinie der Vorgebirgsbahn von Vochem nach Pingsdorf; für den vollspurigen Güterverkehr am 1./11. 1907, für den schmalspurigen Verkehr Ende 1907 fertiggestellt.

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.

7) Die Verbesserung der Vorgebirgsbahnstrecken.

8) Mitbenutzung: a) der städtischen Strassenbahn in Cöln von der Einmündung der Rheinuferbahn in diese bei Marienburg bis zur Trankgasse (Rheinbrücke) für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr, und bis zur Abzweigung zur städtischen Hafenbahn für den Güterverkehr; b) der städtischen Hafenbahn in Cöln von der vorgedachten Abzweigung bis zu den Übergabegeleisen für die Verbindung mit dem Staatsbahnhof Cöln (Bonnthor) für den Güterverkehr.