

werden, diese Emiss. erfolgten im Mai 1907 bzw. Jan. 1909 (s. unten). Den weiteren Geldbedarf beabsichtigt die Verwaltung je nach dem Fortschritt der Bauten halb durch Aktien, halb durch Oblig. zu decken; hiervon wurden zunächst je M. 10 000 000 neue Aktien lt. G.-V. v. 13./12. 1906 u. 12./12. 1908 ausgegeben (s. bei Kap.). Wegen einer Abzweigung vom Alexanderplatz—Frankfurter Allee wurde die staatliche und städtische Konzess. nachgesucht.

Die Dauer der städtischen Zustimmung läuft ebenso lange wie bei der Stammstrecke, also bis 1987. Als Entgelt für die Benutzung der Strassen zahlt die Hochbahn-Ges. 2% der Brutto-Einnahmen bis zu einer Einnahme von M. 1 000 000 für das Bahnkilometer; bei grösserer Einnahme pro Bahnkilometer erhöht sich der Abgabensatz je um 1/4%, wenn die Brutto-Einnahmen um 1/8 Mill. Mark für das Bahnkilometer steigen. Bezügl. des Ankaufs ist als erster Termin das Jahr 1942 zugrunde gelegt und vereinbart, dass für jedes an diesem Termin fehlende Jahr ein Aufgeld von 2 1/2% der Anlagekosten gezahlt wird. Sollte also die Stadt die neuen Strecken im Jahre 1927 ankaufen wollen, so hat sie, da die Entwicklungsfrist dann um 15 Jahre verkürzt ist, $15 \times 2\frac{1}{2}\% = 37\frac{1}{2}\%$ der Anlagekosten als Zuschlag zu dem nach anderweitigen Vereinbarungen ermittelten Ankaufspreis zu zahlen; falls sie im Jahre 1937 den Ankauf bewirken sollte, beträgt der Zuschlag $5 \times 2\frac{1}{2}\% = 12\frac{1}{2}\%$ der Anlagekosten. Der Erwerbspreis der Bahn ohne die vorerwähnten Zuschläge soll in keinem Falle geringer sein als der Buchwert. Bis 1937 wird der 25fache Betrag des Reinertrages gezahlt; der Erwerbspreis sinkt, je weiter der Erwerbstermin hinausgerückt, annähernd entsprechend den Amortisationen, die mit Rücksicht auf den 1987 erfolgenden kostenlosen Heimfall zu erfolgen haben. Die Hochbahn-Ges. räumt der Stadtgemeinde für die neuen Strecken eine Gewinnbeteiligung in der Weise ein, dass sie die Hälfte des Reinertrages erhält, der über 6% des durch Ausgabe von Aktien und Oblig. beschafften Anlagekapitals hinaus erwirtschaftet wird. Dem Reichsfiskus ist in das Bahngrundbuch eine Sicherungshypothek in Höhe von M. 200.000 aus Anlass der Untertunnelung des Reichsmarineamts eingetragen.

Der Streit zwischen der Grossen Berliner Strassenbahn u. der Stadtgemeinde Berlin, weil erstere gegen die Fortführung der Untergrundbahn über den Spittelmarkt hinaus den Konkurrenz einwand erhoben hatte, wurde am 16./4. 1908 von dem Schiedsgericht zu Gunsten der Stadt entschieden. Die Hoch- u. Untergrundbahn-Ges. kann danach die Untergrundbahn vom Spittelmarkt nach dem Alexanderplatz u. der Schönhauser Allee, sowie die Hochbahnstrecke in der Schönhauser Allee bis zum Ringbahnhof frei u. ohne Abgabe ausführen u. betreiben. Der früher für die Strecke Potsdamer Platz—Spittelmarkt erhobene Konkurrenz einwand wurde s. Z. vom Reichsgericht zurückgewiesen.

Die Ges. beabsichtigt, den stärksten belasteten Teil ihrer Stammlinie, nämlich die Strecke vom Gleisdreieck bis zum Wittenbergplatz, u. zwar auf Wunsch der Staatsbehörden sobald als möglich viergleisig auszubauen, wobei das Gleisdreieck zu einer Kreuzungsstation umgestaltet werden soll. Die beiden neuen Gleise sollen vom Wittenbergplatz bis zum Nürnberger Platz weitergeführt werden; dieser Entwurf liegt den Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vor. Mit der Stadtgemeinde Wilmersdorf u. der Kgl. Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem hat die Ges. vertraglich vereinbart, dass diese eine Anschlusslinie vom Nürnberger Platz aus durch Wilmersdorf und Dahlem erbauen, deren Betrieb der Ges. übertragen wird. Die Stadtgemeinde Charlottenburg, durch deren Gebiet der grössere Teil der neuen Strecke führt, hat von der Ges. als Bedingung für ihre Zustimmung die Herstellung einer Bahnabzweigung durch den Kurfürstendamm gefordert, und es ist eine Vereinbarung dahin getroffen worden, dass die Ges. den Bau und Betrieb für die erste Strecke einer Kurfürstendambahn vom Wittenbergplatz bis zur Uhlandstrasse gegen einen einmaligen Zuschuss von rund M. 2 500 000 übernimmt.

Kapital: M. 50 000 000 in 50 000 Aktien (Nr. 1—50 000) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 12 500 000; die G.-V. v. 9./2. 1901 beschloss zum Zwecke der Beschaffung von weiteren Mitteln für die Bauausführung Erhöhung um M. 7 500 000 in 7500 Aktien à M. 1000, welche von einem Konsortium (Deutsche Bank etc.) zu pari plus 2% für Stempel u. Herstellungskosten übernommen und den alten Aktionären 18./3.—4./4. 1901 zu 106% plus 4% Zs. ab 1./1. 1901 angeboten wurden; auf 5 alte Aktien entfielen 3 neue, welche ab 1./1. 1901 div.-ber. sind. Zur Deckung der Restzahlungen für die Stammbahn u. Flachbahn sowie der Kosten für die Erweiterungen und Ausbauten beschloss die G.-V. v. 5./4. 1902 Erhöhung um M. 10 000 000 in 10 000 Aktien à M. 1000 und zwar 5000 Aktien mit Div.-Ber. ab 1./1. 1902 und 5000 Aktien mit Div.-Ber. ab 1./1. 1903. Die neuen Aktien wurden von einem Konsortium (Deutsche Bank) übernommen und zwar die Aktien (Nr. 20 001—25 000) mit Div.-Ber. pro 1902 à 106 1/2% zuzügl. 4% Stück-Zs., die Aktien (Nr. 25 001—30 000) mit Div.-Ber. pro 1903 à 102 1/2% franko Zs. u. den alten Aktionären 2.—20./5. 1902 dergestalt zum Bezuge angeboten, dass auf je nom. M. 4000 alte Aktien M. 1000 Aktien mit Div.-Ber. per 1902 à 110% zuzügl. 4% Stück-Zs. u. M. 1000 Aktien mit Div.-Ber. per 1903 à 106% franko Zs. entfielen. Nochmalige Erhöhung lt. a. o. G.-V. v. 13./12. 1906 um M. 10 000 000 (auf M. 40 000 000) in 10 000 Aktien (Nr. 30 001—40 000), begeben unter Ausschluss des Bezugsrechtes der Aktionäre an Elektrische Licht- u. Kraftanlagen A.-G. in Berlin zu 110%; vorerst mit 25% u. dem Agio eingezahlt; die Stempelkosten hat die Übernehmerin zu tragen. Diese neue Aktien sind erst ab 1./1. 1909 div.-ber. u. vor erfolgter Vollzahlung ohne Genehm. des Vorst. u. A.-R. nicht übertragbar. Agio mit M. 1 000 000 in R.-F. Diese seit 12./12. 1908 vollgez. Aktien Nr. 30 001—40 000 wurden dann 1908 von der Deutschen Bank u. Consort. unter Verzicht auf die Div. für 1909 mit der Ver-