

gewöhnliche Behinderungen eintreten, die Spittelmarkt-Linie spätestens 3 Jahre nach Planfeststellung, also 1909 (kam bereits am 1./10. 1908 in Betrieb), die Alexanderplatz-Linie spät, bis Ende 1912 und die Schönhauser Allee-Linie spät, Ende 1915 fertigzustellen ist. Die frühere Herstellung u. Eröffnung der einzelnen Strecken steht der Ges. frei. Die staatliche Genehmigung u. das Enteignungsrecht für die neuen Linien erfolgte am 28./7. bezw. 10./11. 1906 u. 22./12. 1907. Mit der Ausführung, welche gemeinsam mit der Firma Siemens & Halske geschieht, ist im Herbst 1906 begonnen worden. Die Mittel für die neuen Linien im Zusammenhange mit den Ausgaben für die gebauten Charlottenburger Strecken gedenkt die Ges. in der Weise zu beschaffen, dass zunächst das Oblig.-Kap. auf die Höhe des A.-K. gebracht wird, u. vorerst M. 10 000 000 bezw. 15 000 000 u. 20 000 000 Oblig. ausgegeben werden, diese Emiss. erfolgten im Mai 1907 bezw. Jan. 1909 u. Juli 1910 bezw. Mai 1911 (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 Konz. 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 $\frac{1}{4}\%$, wenn die Brutto-Einnahmen um $\frac{1}{8}$ 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 $2\frac{1}{2}\%$ 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 Konkurrenzverbot 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 Konkurrenzverbot wurde s. Z. vom Reichsgericht zurückgewiesen.

Linie Gleisdreieck-West. Vom Bahnhof Wittenberg-Platz aus, der zu einem fünfgleisigen Hauptbahnhof ausgebaut werden soll, werden zwei neue Linien ausgehen, nämlich die eine zum Nürnberger Platz, die andere durch den Kurfürstendamm bis zur Uhlandstrasse. Am Nürnberger Platz wird sich dann eine in südlicher Richtung bis zum Rastatter Platz führende Bahn der Stadt Wilmsdorf und an diese eine weitere Verlängerungslinie der Königl. Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem anschliessen; der Betrieb dieser Linien ist der Ges. übertragen. Für die neuen Linien sind die Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden sowohl als mit den beteiligten Gemeinden Charlottenburg u. Wilmsdorf abgeschlossen u. die staatliche Genehmigung am 29./7. 1910 erteilt worden. Die Ausführung dieser Zweiglinien ist in Angriff genommen u. dürfte etwa $2\frac{1}{2}$ Jahr in Anspruch nehmen. Die Ges. beabsichtigt, im Anschluss hieran den stärkstbelasteten Teil ihrer Stammlinie, nämlich den Abschnitt vom Anschlussedreieck bis zum Wittenberg-Platz, späterhin durch Anlage zweier neuen Gleise zu entlasten. Das Gleisdreieck wird zu einem Kreuzungsbahnhof umgebaut. Die reinen Baukosten der Linien werden nach den zur Genehm. eingereichten Entwürfen für die Strecke Wittenberg-Platz bis Nürnberger-Platz u. die Strecke Wittenberg-Platz—Uhlandstrasse etwa M. 15 000 000, für die Strecke Wittenberg-Platz—Gleisdreieck etwa ca. M. 11 000 000 betragen. Hierzu würden noch die Grunderwerbskosten treten u. ein Anteil an den Kosten für Betriebsmittel u. Betriebsstätten. Seit Dez. 1910 führt die Ges. den Betrieb der der Stadt Schöneberg gehörenden Untergrundbahn Nollendorfplatz—Hauptstrasse in Schöneberg.

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.