

durch Aktien, halb durch Oblig. zu decken: hiervon wurden zunächst je M. 10 000 000 neue Aktien lt. G.-V. v. 13./12. 1906, 12./12. 1908 u. 5./4. 1913 ausgegeben (s. bei Kap.) u. im Febr. 1912 u. Mai 1913 je weitere M. 10 000 000 Oblig. begeben. Wegen einer Abzweigung vom Alexanderplatz—Frankfurter Allee wurde die staatliche Konz. nachgesucht. Die städtische Zustimmung wurde bereits im Juni 1911 für diese Untergrundbahn bis zum 5./11. 1987 erteilt.

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. Für die Linien durch die Frankfurter Allee werden 1937 keine Aufschläge gezahlt. 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.

Linie Gleisdreieck-West. Vom Bahnhof Wittenberg-Platz aus, der zu einem fünfgleisigen Hauptbahnhof ausgebaut wird, werden zwei neue Linien ausgehen, nämlich die eine zum Nürnberger Platz, die andere durch den Kurfürstendamm bis zur Umlandstrasse. Am Nürnberger Platz wird sich dann eine in südlicher Richtung bis zum Rastatter Platz führende Bahn der Stadt Wilmersdorf 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. Wilmersdorf abgeschlossen u. die staatl. Genehm. am 29./7. 1910 erteilt worden. Die Ausföhr. dieser Zweiglinien ist in Angriff genommen u. deren Betriebseröffn. dürfte im Herbst 1913 erfolgen. Die Ges. beabsichtigt, im Anschluss hieran den stärkstbelasteten Teil ihrer Stammlinie, nämlich den Abschnitt vom Anschlussdreieck bis zum Wittenberg-Platz, späterhin durch Anlage zweier neuen Gleise zu entlasten. Das Gleisdreieck wird zu einen Kreuzungsbahnhof umgebaut (für den Umsteigerverkehr bereits am 4./11. 1912 eröffnet). Die reinen Baukosten der Linien werden nach den zur Genehmigung eingereichten Entwürfen für die Strecke Wittenberg-Platz bis Nürnberger-Platz u. die Strecke Wittenberg-Platz—Umlandstrasse 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. 1911 führt die Ges. den Betrieb der der Stadt Schöneberg gehörenden Untergrundbahn Nollendorfplatz bis Ende der Hauptstrasse in Schöneberg. Durch die oben erwähnten neuen Ausföhrungen wird die Länge der eigenen Bahn eine Vermehrung von 17.8 km auf 25.6 km, also um 44%, u. die Länge der im Betrieb befindl. Bahnen eine Zunahme von 20.6 km auf 35.6 km, also um 73%, erfahren. Verhandlungen schweben bereits wegen Fortsetzung der Kurfürstendamm-Linie nach Halensee, der Charlottenburger-Linie über den Wilhelmsplatz hinaus, der Schönhauser Allee-Linie nach Pankow u. der Frankfurter Allee-Linie nach Lichtenberg. Für die Ertragsfrage der Linie Wittenbergplatz—Nürnberger Platz ist entscheidend, dass ihr der Verkehr der  $7\frac{1}{4}$  km langen Wilmersdorf-Dahlemer Anschlussbahn zugeführt wird. Zur weiteren Entwicklung ihres Bahnverkehrs beabsichtigt die Ges. Automobil-Omnibuslinien einzuföhren, die als Zubringer dienen sollen.

**Kapital:** M. 60 000 000 in 60 000 Aktien (Nr. 1—60 000) 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 Bauausföhrung Erhöhung um M. 7 500 000 in 7 500 Aktien à M. 1000, welche von einem Konsortium (Deutsche Bank etc.) zu pari plus 2% für Stempel u. Herstellungskosten