

Nach Mitteilungen der Verwaltung vom Sept. 1905 beabsichtigt die Ges. die Herstellung einer Untergrundbahn; dieselbe soll, von der Lützowstrasse abzweigend, unter der Potsdamer Strasse, dem Potsdamer- und Leipziger Platz u. der Leipziger Strasse bis zur Mauerstrasse viergleisig gehen, wo das eine Gleispaar, in nordöstlicher Richtung abschwenkend, in den Häuserblock zwischen Kronen-, Leipziger- und Friedrichstrasse eindringen und, in einer Rampe ansteigend, die Strassenhöhe in der Kronenstrasse vor der Friedrichstrasse erreichen wird, während das andere Gleispaar unter der Leipziger Strasse und weiter unter dem Spittelmarkt und der Seydelstrasse geleitet wird und mittels einer Rampe die Wallstrasse kurz vor der Grünstrasse erreichen soll. Von hier aus werden die Gleise oberirdisch über die Grünstrassen-Brücke und durch die Grünstrasse bis zur Gertraudenstrasse oder durch die Wallstrasse bis zur Rosstrasse weitergeführt werden. Ausserdem ist beabsichtigt, die oberirdischen Anlagen am Brandenburger Thor und am Opernplatz in Untergrundstrecken umzuwandeln und gleichzeitig mit einer zweigleisigen Untergrundbahn im Zuge der Strasse Unter den Linden zu verbinden. Grundlage für die einen Kostenaufwand von mindestens M. 80 000 000 erfordernden Neuanlagen ist die Erteil. einer 90jähr. behördlichen Konzession. Das Projekt ist den zuständigen Behörden unterbreitet. Bei Realisierung dieses Planes beabsichtigt die Ges. die Geleise im Zuge der Leipziger Strasse vom Potsdamer Platz ab bis zum Dönhoffplatz zu beseitigen. Die Stadt Berlin hat bis Mai 1910 die Erlaubnis zu den Untergrundbahn-Linien verweigert, sie beabsichtigt die Tunnelstrecken event. selbst zu bauen und der Grossen Berliner Strassenbahn zur Benutzung zu verpachten. Wegen Erlangung der Kleinbahngesetzl. Zustimmung zur Herstellung der geplanten Untertunnelungsanlagen ist im Juni 1908 das Ergänzungsverfahren beim Königl. Oberpräsidenten von Potsdam eingeleitet, das zurzeit noch schwebt; auch ist Verstädtlichung des ganzen Unternehmens in Aussicht genommen.

Kapital: M. 100 082 400 in 57 000 St.-Akt. (Nr. 1—57 000) à Thlr. 100 = M. 300, 69 146 Akt. (Nr. 57 001—60 561, 60 563—80 873, 80 875—99 935 und 99 937—126 149) à M. 1200 und 4 Aktien (Nr. 60 562, 80 874, 99 936 und 126 150) à M. 1800. — Urspr. M. 1 500 000, erhöht 1873 u. 1874 um dreimal M. 1 500 000, 1875 um M. 3 000 000, 1876 um M. 3 000 000, 1881 um M. 5 100 000 (zu 130%), 1894 um M. 4 275 000 in 3561 Aktien à M. 1200 u. 1 Aktie à M. 1800 (angeboten den Aktionären zu 110%). Fernere Erhöhung laut G.-V. v. 25./1. 1898 um M. 22 875 000 in 19 061 Aktien à M. 1200 und 1 Aktie à M. 1800, angeboten den alten Aktionären, sowie denjenigen der Neuen Berliner Pferdebahn 1.—21./4. 1898 zu 103% abz. 4% Zs. bis 31./12. 1898. Ab 1./1. 1899 waren diese Aktien div.-ber. Die G.-V. v. 25./1. 1898 beschloss auch die Ausgabe von weiteren M. 1 500 000 (1250 Aktien Nr. 79 624—80 873), div.-ber. ab 1./1. 1900, welche bei der Übernahme der Neuen Berliner Pferdebahn gegen Aktien dieser Ges. umgetauscht wurden. — Zur Bestreitung der Kosten für die Umwandlung in den elektr. Betrieb und für den Grunderwerb beschloss die G.-V. v. 12./10. 1899 neuerliche Erhöhung des A.-K. um M. 22 875 000 in 19 061 Aktien à M. 1200 und 1 Aktie à M. 1800, angeboten den Aktionären der „Grossen Berliner Strassenbahn“ bezw. der „Neuen Berliner Pferdebahn“ 30./11.—20./12. 1899 zu 103%, einzuzahlen 25% und das Agio bei der Zeichnung, ferner je 25% 1./4., 1./10. und 31./12. 1900. Diese Aktien nahmen an der Div. ab 1./1. 1901 teil und geniessen bis dahin vom Tage der Einzahlungen 4% Bau-Zs. Auf je 8 Aktien à M. 300 oder auf 2 Aktien der Grossen Berl. Strassenbahn à M. 1200, sowie auf je 8 Aktien der Neuen Berliner Pferdebahn über M. 300 entfiel je 1 neue Aktie der Grossen Berliner Strassenbahn über M. 1200; ferner auf die 2 schon bestehenden Aktien der Grossen Berliner Strassenbahn über M. 1800 die neue 1 Aktie der Grossen Berliner Strassenbahn über M. 1800. — Ferner erhöht behufs Vermehr. des Wagenparks u. Ausbaues des Unternehmens lt. G.-V. v. 1./3. 1901 um M. 17 160 000 in 14 300 Aktien à M. 1200 mit Div.-Recht ab 1./1. 1902, angeboten den Aktionären 1./1. bis 21./4. 1901 zu 103%, wovon 28% bei der Zeichnung, je 25% 1./7., 1./10. u. 31./12. 1901 einzuzahlen. Auf nom. M. 4800 alte Aktien entfiel 1 neue à M. 1200. Weitere Erhöhung lt. G.-V. v. 12./3. 1904 um M. 14 297 400 (auf M. 100 082 400) in 11 913 Aktien à M. 1200 u. 1 Aktie à M. 1800 mit Div.-Ber. ab 1./1. 1904. Diese neuen Aktien wurden den alten Aktionären zu 103% v. 21./4.—11./5. 1904 derart angeboten, dass auf nom. M. 7200 alte Aktie 1 neue à M. 1200 entfiel, 25% u. das Agio, sowie 4% Zs. ab 1./1. 1904 waren bei der Zeichnung zu zahlen; weitere je 25% sind am 1./7., 1./10. u. 31./12. 1904 zu entrichten.

Anleihen: I. M. 16 000 000 in 3½% Prior.-Oblig. (III. Em.) auf Namen à M. 2000, 1000, 500, 200 u. 100. Zs. 1./4. u. 1./10.; rückzahlbar ab 1895—1911 lt. Plan durch Ausl. zu pari, welche ab 1./4. 1904 beliebig verstärkt werden kann. Ende 1909 noch in Umlauf M. 2 402 600, wovon M. 313 000 unbegeben. Zahlst. wie bei Div. u. Deutsche Bank. Kurs in Berlin Ende 1896 bis 1909: 100, 101.20, 99.90, 95.25, 95.90, 98.90, 99.40, 99.90, 99.30, 99, 98.60, 99, 100, 99.50%.

II. M. 3 000 000 in 4% Oblig. der früheren Neuen Berliner Pferdebahn-Ges.; Stücke à M. 1000 u. 5000. Zs. 1./1. u. 1./7.; Tilg. zu pari bis 1911; Ausl. im Juli zur Rückzahl. 2./1. Die Künd. dieser Oblig. kann jederzeit mit 6monat. Frist erfolgen. Hiervon waren Ende 1908 noch unverlost M. 467 000, wovon noch nicht begeben M. 265 000.

Hypothehen: M. 1 726 000. Von den Hypoth. sind insges. M. 1 126 000 im Besitze der Ges. Die hiernach verbleib. M. 600 000 sind auf Grundstück Leipzigerplatz 14, verzinsl. mit 3¼%, unkündb. bis 1./10. 1919, von da ab kündb. mit 6 mon. Künd. zum 1./4. u. 1./10. jeden Jahres eingetr.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gen.-Vers.:** Bis Ende April.

Stimmrecht: 1 Aktie à M. 300 = 1 St., 1 Aktie à M. 1200 = 4 St., 1 Aktie à M. 1800 = 6 St.

Gewinn-Verteilung: Zur Bestreitung der Kosten der während der Konzessionsdauer vom zunehmenden Erneuerungen des Bahnkörpers wird ein besonders zu verwaltender Ern.-F. ge-