

Das Bahnnetz der Ges. hatte Ende 1909 einen Umfang von 928 km Geleis, hiervon im Betrieb befindliche zweigleisige Strecken 411 306,11 m, eingleisige Strecken 56 931,20 m, Hof-, Werkstätten- u. Zufahrtgleise 59 131,33 m, auf erbauten, aber noch nicht in Betrieb genommenen Strecken 273,80 m. Die Ges. besass Ende 1909 zwei Werkstattbahnhöfe auf dem Gesundbrunnen Badstr. 41a u. Uferstr. 7/8 zur Herstellung von Wagen, Weichen, Kreuzungen, Reparaturstücken, Kleinzeug etc., sowie 24 eigene Betriebs-Bahnhöfe; ihr Grundeigentum umfasste inkl. des Verwaltungsgebäudes Leipziger Platz 14 u. Vossstr. 23 Ende 1909 265 909 qm im Buchwerte von zus. M. 20 591 100. Von den durch die Umwandlung in den elektr. Betrieb entbehrlich gewordenen Bahnhofgrundstücken sind 1902 die nachstehenden verkauft worden: Waldstr. 55 u. Beusselstr. 20/21 zum Preise von M. 360 000, Landsberger Allee 138/39 zum Preise von M. 350 000 u. Rixdorf, Erkstr. 15./24. u. Kaiser Friedrichstr. zum Preise von M. 1 080 000. 1905 das Bahnhofgrundstück Waldenserstr. für M. 990 000, das Bahnhofgrundstück Brunnenstr. für M. 660 000, ferner ein Teil des Bahnhofgrundstückes Huttenstr. für M. 991 591 verkauft, bei letzteren Verkäufen wurde ein Gewinn von M. 400 000 erzielt.

Anzahl der Beamten u. Arbeiter 1897—1909: 4560, 5014, 6010, 7145, 7546, 7339, 7841, 7958, 8496, 8849, 10 391, 10 334, 10 231, hiervon entfallen 1085 Personen auf den Betrieb der 4 liierten Gesellschaften. Wagenpark insges. Ende 1909 2511 (inkl. 1492 Motorwagen). Am 1./7. 1907 wurde auch der Betrieb mit Kraftfahrzeugen aufgenommen u. zu diesem Zwecke die Grosse Berliner Motoromnibus-Ges. m. b. H., St.-Kap. M. 1 500 000 gegründet, dass sich bis auf M. 10 000 im Besitz der Grossen Berliner Strassenbahn befindet. Genannte Ges. besitzt 60 Motoromnibusse. Bis 1909 hat sie einen Gewinn nicht erbracht u. mit Rücksicht auf die dauernd ungünstigen Ergebnisse den Betrieb für den Stadtverkehr eingestellt, nachdem die wiederholten Anträge auf Änderung der Linienführung durch verkehrsreichere Strassenzüge von der Aufsichtsbehörde abgelehnt sind. Es ist beabsichtigt, künftig die Motoromnibusse im Ausflugs- u. Überlandverkehr auszunutzen, wodurch ein besseres Erträgnis erwartet wird.

In der Feststellungsklage der Stadt Berlin gegen die Grosse Berliner Strassenbahn-Ges. wegen Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn in das Stadttinnere (siehe Jahrgang 1904/1905) hatte die Ges. gegen das Urteil des Kammergerichts vom 12./1. 1905 die Revision anmelden lassen. In der Berufungsinstanz war dem Klageantrag stattgegeben worden, wonach die Strassenbahn anzuerkennen hat, dass sie gegen die Zulassung der Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt im Zuge der Voss- u. Mohrenstrasse weder ein Widerspruchsrecht hat, noch aus dem Betrieb dieser Bahn einen Entschädigungsanspruch herzuweisen berechtigt ist. Das Reichsgericht hat am 12./7. 1905 die Revision zurückgewiesen u. das Urteil des Kammergerichts bestätigt; Prozesskosten insgesamt M. 507 612. Im August 1906 wurde seitens der Ges. ein Schiedsgericht berufen zur Entscheidung über die Frage, ob die Stadtgemeinde ihr auf Grund der bestehenden Verträge denjenigen Schaden zu ersetzen habe, den die Ges. durch den Betrieb der geplanten Hoch- bzw. Untergrundbahn Spittelmarkt-Schönhauser Allee u. der geplanten Nord-Süd-Unterpflasterbahn erleiden würde. Hierbei handelt es sich wesentl. um die Frage, ob die Stadt die nämlichen Strassen, welche sie der Ges. vertraglich eingeräumt hat, nochmals an dritte Unternehmer vergeben darf. Diese Frage hat im Vorprozesse eine Entscheidung nicht gefunden; die Gerichte haben vielmehr ausdrücklich festgestellt, dass sie mit ihren Entscheidungen diese Frage nicht berühren wollten. In den beiden anderen Fragen, betreffend das Widerspruchsrecht geg. städt. Strassenbahnlinien in der Petersburger Strasse, sowie auf den Strecken Dönhoffplatz-Grossgörschenstrasse, -Kreuzberg usw. hat die Ges. den Vertrag für sich, der (im § 30) das Mitbenutzungsrecht zweifelsfrei geregelt hat. Oben erwähntes Schiedsgericht entschied in der Streitfrage zwischen Stadt u. Strassenbahn am 17./5. 1908 folgendermassen: Es wird festgestellt, dass die Stadtgemeinde Berlin verpflichtet ist, der Grossen Berliner Strassenbahn denjenigen Schaden zu ersetzen, der ihr zugefügt werden wird durch den Betrieb der Nord-Süd-Unterpflasterbahn seitens der Stadtgemeinde Berlin, im übrigen, d. h. hinsichtlich eines Schadenersatzes betreffs der Unterpflasterbahn Spittelmarkt-Schönhauser Allee der Hoch- u. Untergrundbahn-Ges. wird die Klage abgewiesen. Das Schiedsgericht hat demnach zwar nicht anerkannt, dass der Strassenbahn die Ausschliesslichkeit des Strassenbenutzungsrechtes zustehe; dagegen ausgesprochen, dass „der Stadtgemeinde nicht gestattet sein könne, nach freiem Belieben dem Unternehmer Konkurrenz zu machen oder die Hand dazu zu bieten und ihn dadurch erheblich zu schädigen“. Der Strassenbahn steht daher grundsätzlich ein Recht auf Entschädigung zu, gleichgültig welcher Art die Konkurrenzbahnen sind und gleichgültig, ob diese durch die gleichen oder verschiedene Strassen geführt werden. Nur in dem einen Falle der Strecke Spittelmarkt-Schönhauser Allee geht dieses Entschädigungsrecht verloren, weil die Strassenbahn ihre Rechte bei der Stammstrecke der Hoch- und Untergrundbahn nicht geltend gemacht hat, obwohl das Projekt zur Zeit des Vertragsabschlusses bereits feststand und der Strassenbahn bekannt war. Dieser Stammstrecke gegenüber sei die Teilstrecke „Spittelmarkt-Schönhauser Allee“ ein notwendiges Glied des ganzen Unternehmens und kann nicht als Gegenstand selbständiger Bewertung ausgeschieden werden.“ Alle künftigen Konkurrenzprojekte würden entschädigungspflichtig sein, „die zur Zeit des Vertragsabschlusses noch keine feste Gestalt gewonnen hatten, mögen diese von der Hoch- und Untergrundbahn oder von einem anderen Unternehmer ausgehen“. Die Kosten des Schiedsgerichts wurden jeder Partei zur Hälfte auferlegt, die den Parteien erwachsenden Kosten werden gegeneinander aufgehoben. Der Wert des Streitgegenstandes wird auf M. 20 000 000 festgesetzt.