

System mit Accumulatoren betrieb, wurden nach Verf. des kgl. Polizei-Präs. v. 26. 9. 1900 in den Oberleitungsbetrieb übergeführt, mit wenigen Ausnahmestrecken, bei welchen Unterleitungsbetrieb angewendet wird.

Die Umwandlung in den elektr. Betrieb musste vertragsmässig auf allen Linien bis 19./1. 1903 beendet sein, was aber bereits am 21. 8. bzw. 15./12. 1902 ausgeführt. — Infolge der Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes wurde zwischen der Ges. und dem Berliner Magistrat ein neues Abkommen getroffen, das im wesentlichen lautet: Die Ges. verpflichtet sich für die Dauer des bestehenden Umwandlungsvertrages als Gegenleistung für die seitens der Stadt Berlin zu erteilende Zustimmung zur Beseitig. des Akkumulatorenbetriebes und dessen Ersetzung durch Stromzuführung mittels Ober- oder Unterleitung in dem in der landespolizeil. Verf. geforderten Umfange eine jährl. Entschädig. von M. 1 für den lauf. Meter der vertraglichen Akkumul.-Strecke zu zahlen.

Neuer Vertrag mit der Stadt Berlin. Die Verhandlungen zwischen der Ges. u. dem Magistrat der Stadt Berlin sind im März 1911 zum Abschluss gelangt. Der Vertrag wurde am 3./7. 1911 auch von der Stadtverordneten-Vers. genehmigt. Die Basis der Einigung bildet eine Verlängerung des Wegerechts bis 1939 bei Verzicht der Ges. auf die staatl. Konz. bis 1949. Im J. 1939 kann die Stadt den Ankauf der Strassenbahn vornehmen unter Bedingungen, die im Prinzip in der Einigung festgelegt worden sind. Die Berechnung des Wertes geschieht auf Basis des 25fachen Ertragnisses. Jedoch ist dabei sowohl nach oben wie nach unten eine Grenze gezogen. Auch im J. 1920 steht der Stadt bereits unter gleichfalls näher definierten Bedingungen das Recht des Ankaufes zu. Bis dahin bleibt der 10 Pf.-Tarif bestehen, u. die Gewinnbeteil. der Stadt erfährt keine Veränderung. Wenn die Stadt 1920 von ihrem Ankaufsrechte keinen Gebrauch macht, kann die Strassenbahn zu diesem Termin eine Durchbrechung des 10 Pf.-Tarifs beantragen. In diesem Falle würde sich jedoch die Gewinnbeteil. der Stadt erhöhen. Zurücklich. der Schadenersatzansprüche u. Konkurrenzeinwände der Ges. Die a.o. G.-V. v. 29./7. 1911 soll den neuen Vertrag genehmigen u. gleichzeitig über die Aufnahme einer Anleihe bis zu M. 45 000 000 beschliessen.

Der Prozentsatz der Ausgaben gegenüber den Betriebseinnahmen betrug 1906: 53.93%, 1907: 55.35, 1908: 56.03, 1909: 54.82%, 1910: 55.58%.

Das Bahnnetz der Ges. hatte Ende 1910 einen Umfang von 534,521 km Geleis, hiervon im Betrieb befindliche zweigleisige Strecken 414 908 m, eingleisige Strecken 55 401,57 m, Hof-, Werkstätten- u. Zufahrtgleise 63 202,61 m, auf erbauten, aber noch nicht in Betrieb genommenen Strecken 534,521 m. Die Ges. besass Ende 1910 zwei Werkstattbahnhöfe auf dem Gesundbrunnen Badstr. 41a u. Uferstr. 7/8 zur Herstellung von Wagen, Weichen, Kreuzungen, Reparaturstücken, Kleisenzeug etc., sowie 24 eigene Betriebs-Bahnhöfe: ihr Grundeigentum umfasste inkl. des Verwaltungsgebäudes Leipziger Platz 14 u. Vossstr. 23 Ende 1910 296 119 qm im Buchwerte von zus. M. 20 972 482.

Vergleichende Übersicht:

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
A.-K.	M. 85 785 000*	100 082 400*	100 082 400*	100 082 400*	100 082 400*	100 082 400*	100 082 400*	100 082 400
Oblig.	" 10 361 500	9 220 000	8 038 000	6 813 200	5 544 300	4 230 200	2 869 600	1 460 000
Hypoth.-Schuld . .	" 1 841 000	1 841 000	1 726 000	1 726 000	1 726 000	1 726 000	1 726 000	1 826 000
Länge d. Gleise **	m 489 039	495 535	503 033	508 193	521 424	524 948	527 368	533 512
Zurückgel. Touren	6 919 589	7 051 890	7 454 567	7 589 364	7 085 849	8 001 368	7 936 774	8 254 470
Befahrene km	70 162 739	74 515 728	80 950 428	82 873 635	85 718 727	90 961 698	91 038 384	97 227 676
Beförderte Pers.	312 410 000	332 700 000	350 500 000	364 100 000	378 200 000	397 200 000	396 610 000	427 700 000
Gehaltene Pferde	121	120	120	123	130	132	143	136
Wagen im Betrieb	2 237	2 426	2 433	2 442	2 494	2 495	2 511	2 628
Betr.-Einnahm. . .	M. 29 521 179	31 425 305	34 239 163	35 174 338	36 592 440	38 496 352	38 610 757	41 463 325
- Ausgaben . . .	" 15 905 587	17 387 673	18 748 116	18 968 847	20 255 066	21 569 950	21 164 732	23 044 656
- Überschuss . .	" 13 615 591	14 037 631	15 541 046	16 205 490	16 337 374	16 926 402	17 446 024	18 418 669
Zs. u. Abschreib. .	" 2 163 097	2 126 170	2 237 892	2 140 427	2 133 244	2 139 204	2 611 893	2 647 061
An Ern.-F.	" 1 575 000	1 725 000	2 025 000	2 260 000	2 335 000	2 660 000	2 775 000	2 825 000
Abg. an Berlin resp.								
Charlottenburg etc.†	" 2 515 707	2 147 184	2 781 993	3 117 082	3 190 919	3 540 073	3 503 114	3 906 432
R.-F.-Bestand. . .	" 6 503 483	7 233 881	7 901 422	8 594 374	9 338 879	10 105 390	10 334 376	10 681 502
Dividende	" 6 862 800	7 506 180	7 756 386	8 006 592	8 006 592	8 256 798	8 256 798	8 507 004

*) Div.-ber. für 1898 M. 21 375 000, für 1899 M. 44 250 000, für 1900 M. 45 750 000, für 1901 M. 68 625 000, für 1902 u. 1903 M. 85 785 000, für 1904—1910 M. 100 082 400 A.-K.

**) Bahnnetz Ende 1875—1910: 74 086, 90 501, 91 984, 100 039, 124 188, 129 979, 138 966, 151 043, 160 914, 168 380, 172 126, 208 731, 218 966, 229 317, 234 176, 242 366, 249 678, 260 227, 263 143, 273 142, 283 602, 296 613, 299 224, 319 423, 351 899, 453 231, 477 072, 484 485 m.

†) Vertragsmäss. Abgaben an die Stadt Berlin etc. 1880—1902: M. 399 981, 463 971, 525 100, 565 663, 650 958, 736 127, 880 317, 997 373, 1 038 015, 1 204 599, 1 266 321, 1 341 526, 1 348 090, 1 361 105, 1 362 917, 1 453 426, 1 583 811, 1 588 081, 1 349 541, 1 656 434, 1 788 401, 1 987 994, 2 050 225.

Anzahl der Beamten u. Arbeiter 1897—1910: 4560, 5014, 6010, 7145, 7546, 7339, 7841, 7958, 8496, 8849, 10 391, 10 334, 10 231, 10 596, hiervon entfallen 1183 Personen auf den Betrieb der 5 liierten Ges. Wagenpark insges. Ende 1910 2628 (inkl. 1592 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 1910 hat sie einen Gewinn nicht erbracht u. mit Rücksicht auf die dauernd ungünstigen Ergebnisse den Betrieb für den Stadtverkehr teilweise 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 Ertragnis erwartet wird.