

Die Ges. besitzt u. betreibt zurzeit folgende vollspurige, zweigleisige Hoch- u. Untergrundbahnlinien: I. die Hoch- u. Untergrundbahn vom Wilhelmsplatz in Charlottenburg bis zum Potsdamer Platz in Berlin mit der Anschlusslinie vom Gleisdreieck nach der Warschauer Brücke (Stammlinie), Länge 12,6 km; II. die Untergrundbahn vom Bahnhof Bismarckstr. der Stammlinie bis zum Bahnhof Stadion im Grunewald (Westendlinie), Länge 4,6 km (die Endstrecke Reichskanzlerplatz—Stadion ist nur an Sporttagen in Betrieb); III. die Hoch- u. Untergrundbahn vom Potsdamer Platz bis zum Nordring in der Schönhauser Allee, Länge 7,4 km; IV. die Untergrundbahn vom Wittenbergplatz zum Nürnberger Platz, Länge 1,3 km; V. die Untergrundbahn vom Wittenbergplatz zum Kurfürstendamm, Ecke Umlandstrasse. Länge 1,5 km, sowie die Flachbahn von der Warschauer Brücke nach Lichtenberg (Wagnerplatz); Betriebslänge 3,8 km.

Ausser der der Stadt Berlin-Schöneberg gehörigen Untergrundbahn Nollendorfplatz—Hauptstrasse betreibt die Ges. jetzt auch die am Nürnberger Platz anschliessende Untergrundbahn der Stadt Berlin-Wilmersdorf u. die an diese anschliessende Untergrund- u. Einschnittbahn der Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem. Die Betriebsverträge mit der Stadt Berlin-Wilmersdorf u. der Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem sind bis zum 5./11. 1987 abgeschlossen, jedoch kann vom J. 1930 ab die Dahlem-Kommission den Vertrag für ihre Bahn mit 10jähr. Frist kündigen. Der Betrieb erfolgt für Rechnung der Bahneigentümerinnen gegen eine Vergütung, die nach bestimmten Einheitssätzen für die Betriebsleistung bemessen ist.

Erweiterungslinien. Für den weiteren Ausbau des Bahnnetzes der Ges. sind folgende Erweiterungslinien geplant u. zum Teil bereits in Ausführung begriffen: 1. Linie Gleisdreieck—Nollendorfplatz—Wittenbergplatz. Die Ges. beabsichtigt, den am stärksten belasteten Teil ihrer Stammlinie, den Abschnitt vom Gleisdreieck bis zum Wittenbergplatz, durch Anlage zweier neuer Gleise zu entlasten. Die Zustimmung für die neue Strecke ist von den Wegeunterhaltungspflichtigen bezw. dem Verband Gross Berlin bereits erteilt. Für die Strecke vom Gleisdreieck bis zum Nollendorfplatz ist der Hochbahnges. am 23./5. u. 19./11. 1914 die staatl. Genehm. u. durch Erlass vom 14./6. 1912 das Enteignungsrecht erteilt. Diese Strecke dürfte infolge der Kriegsverhältnisse erst bis 1922 fertiggestellt werden.

2. Linie Klosterstrasse—Frankfurter Allee. Der Zustimmungsvertrag mit der Stadtgemeinde Berlin ist auf der Grundlage des für die Strecke Potsdamer Platz—Spittelmarkt—Schönhauser Allee geltenden Vertrages am 27./29. März 1912 abgeschlossen. Die staatl. Genehm. ist am 23./5. 1914 erteilt worden. Die neue Linie zweigt von dem Bahnhof Klosterstrasse ab, durchzieht die Klosterstrasse u. die Königstrasse bis zum Alexanderplatz, wo sie die oben erwähnte Linie in einem Gemeinschaftsbahnhof unterfährt, durchläuft dann die Landsberger Strasse, die Weberstrasse, die Gr. Frankfurter Strasse u. die Frankfurter Allee bis zur Mainzer Strasse. Zur Verlänger. der Strecke ist die Ges. verpflichtet, falls seitens der Stadtgemeinde eine 5% Verzins. des dafür aufgewendeten Kap. gewährleistet wird.

Die Länge des eigenen Bahnnetzes beträgt zurzeit 27,4 km; unter Hinzurechnung der Schöneberger, Wilmersdorfer u. Dahlemer Bahnen sind 37,6 km Schnellbahnen im Betriebe der Ges. Zur weiteren Entwicklung ihres Bahnverkehrs hat die Ges. begonnen, Automobil-Omnibuslinien einzuführen, die als Zubringer dienen sollen. Zu diesem Zwecke wurde die Hochbahn-Omnibus G. m. b. H. (St.-Kap. M. 200 000) errichtet, welche mit 60 Wagen drei Linien betrieben hat. Mit Beginn des Krieges wurden sämtl. Wagen von der Heeresverwaltung übernommen, sodass der Betrieb vorläufig eingestellt werden musste.

Die elektr. Energie liefert das eig. Kraftwerk in der Trebbiner Str. mit 2 Dampfmaschinen von je 900—1200 PS., 2 solchen von je 1200—1500 PS. u. 2 Dampfturbinen von je 3000 PS. Ein zweites Kraftwerk mit 3 Dampfturbinen von je 5600 PS wurde 1910/11 in Ruhleben auf einem 6,4 ha grossen Gelände erbaut, ebenso in Westend ein neuer Betriebsbahnhof. Vorhanden exkl. Flachbahn Ende 1918 226 Motorwagen, 174 Anhängewagen. Zahl der Angestellten und Arbeiter 2890. Beförderte Personen inkl. Flachbahn 1905—1918: 38 024 864, 41 599 455, 45 818 581, 48 646 376, 58 117 557, 58 413 214, 64 602 432, 64 967 252, 73 976 938, 79 284 413, 71 793 770, 80 972 137, 112 740 509, 118 202 470 (davon auf Flachbahn 5 239 680); Fahrgeldeinnahme M. 4 499 147, 4 987 285, 5 540 139, 6 020 157, 7 393 107, 7 621 245, 8 292 148, 8 309 180, 9 538 270, 10 248 324, 9 174 931, 10 530 566, 14 990 064, 20 163 273 [davon M. 342 770 auf Flachbahn] (die Linien der Hoch- u. Untergrundbahn wurden ab 16./2. 1902 sukzessive eröffnet).

Abgaben an die Gemeinden: Für die seitens der Gemeinden Berlin, Schöneberg u. Charlottenburg erteilte Erlaubnis der Benutz. der öffentl. Wege u. Plätze hat die Ges. alljährlich folg. Entgelt zu entrichten: a) für die Stadt Berlin: 1. für die Strecke Warschauer Brücke—Gleisdreieck u. Ziefhenstrasse—Potsdamer Platz der Stammlinie bei einer jährlichen Bruttoeinnahme der Strecke innerhalb des städtischen Weichbildes (Berliner Gemeindebezirks) bis M. 6 000 000: 2% dieser Bruttoeinnahme, bei einer jährlichen Bruttoeinnahme bis M. 7 000 000: 2¼% und so fort in aufsteigender Skala bei jeder weiteren Million Mark ¼% mehr, aber mindestens M. 20 000 jährl. 2. für die Spittelmarktlinie: bei einer Einnahme auf dieser Strecke bis zu einer Million Mark für das Bahnkilometer der Spittelmarktlinie zwei vom Hundert der Bruttoeinnahme; für jede Erhö. der Bruttoeinnahme um eine achtel Million Mark für das Bahnkilometer steigt die Abgabe um ein Viertel vom Hundert. Der Stadtgemeinde ist ferner für diese Strecke eine Gewinnbeteilig. in der Weise eingeräumt, dass sie die Hälfte des Reinertrages erhält, der über 6% des Anlage-Kap.