Wiener Stadt-Bibliothek
124668 B
O 0299

DIE WIENER STADTBAHN

SEIT IHREM BESTANDE

1898—1908

BEARBEITET IM
K. K. EISENBAHNMINISTERIUM

WIEN 1909
DRUCK UND VERLAG DER K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI

B 124668

Y. N. 124668

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1. Konstitutive Verhältnisse	1
2. Längen und bauliche Anlagen	4
3. Anlagekapital	6
4. Leistungen	9
5. Verkehr	12
6. Einnahmen	18
7. Ausgaben	21
8. Betriebskostenabgang	26
9. Die finanzielle Belastung des Staates, des Landes Österreich unter der Enns und der Gemeinde Wien durch die Wiener Stadtbahn	28
10. Vergleich der Ergebnisse des Jahres 1902 mit jenen des Jahres 1908	30

1. Konstitutive Verhältnisse.

Mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 109, wurde das von der Regierung mit dem Lande Österreich unter der Enns und der Gemeinde Wien vereinbarte Programm für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung großer Verkehrsanlagen in Wien — darunter die Erbauung der Wiener Stadtbahn — genehmigt.

In Gemäßheit dieses Programmes wurde das auszuführende Wiener Stadtbahnnetz vom Gesichtspunkte der technischen Ausführungsmodalitäten in zwei große Gruppen geteilt, und zwar in Hauptbahnen, welche bei Ausstattung mit dem Charakter von Vollbahnen und bei vollständiger Übergangsfähigkeit für sämtliche Fahrbetriebsmittel der Anschlußbahnen sofort einen direkten Schienenanschluß an die bestehenden Hauptbahnen erhalten, und in Lokalbahnen, bei welchen — von einzelnen Teilstrecken abgesehen, auf die auch Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen unter gewissen Beschränkungen übergehen können — ein direkter Schienenanschluß an die bestehenden Bahnen nicht unbedingt notwendig erscheint. Aber auch bei diesen letzteren wurde die Herstellung eines direkten Schienenanschlusses an die in Wien einmündenden Hauptbahnen und die Einrichtung eines direkten Übergangsverkehres auf die Lokalstrecken dieser Hauptbahnen als anzustrebend bezeichnet. Hinsichtlich der Lokalbahnen untereinander wurde die Herstellung einer entsprechenden direkten Schienenverbindung, so daß ein Umsteigen nur in unvermeidlichen Fällen einzutreten hätte, als selbstverständlich vorgesehen.

Eine weitere Unterteilung der Linien des Wiener Stadtbahnnetzes ergab sich mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Ausführung der fraglichen Bahnlinien zum Teil sofort sichergestellt, zum Teil einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde, wenn und sobald sich ein Bedürfnis hierfür herausstellen sollte.

Unter die sofort sicherzustellenden Bahnlinien wurden aufgenommen als Hauptbahnen: Die Gürtellinie (Verbindung der Kaiser Franz Joseph-Bahn mit der Wiener Verbindungsbahn und Südbahn, dann mit der Donauuferbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn), die Donaustadtlinie (Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Praterstern in die Donaustadt und Anschluß an die

Kaiser Franz Joseph-Bahn in Nußdorf) und die Vorortelinie (Verbindung der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit der Kaiser Franz Joseph-Bahn), ferner als Lokalbahnen: die Wientallinie (Verbindung der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit dem Praterstern), die Donaukanallinie (Verbindung des Hauptzollamtes mit der Kaiser Franz Joseph-Bahn) und die innere Ringlinie (entlang der Museums-, Landesgerichts- und Universitätsstraße sowie des Schottenringes). Außerdem enthält das Programm noch eine Reihe weiterer, bei eintretendem Verkehrsbedürfnisse teils als Haupt-, teils als Lokalbahnen herzustellender Ergänzungslinien.

Die einheitliche Leitung der Projektsaufstellung und eigentlichen Bauausführung der Wiener Verkehrsanlagen sowie die Verwaltung der hierfür gewidmeten Geldmittel, beziehungsweise des zum Zwecke der Geldbeschaffung für diese Anlagen zu bildenden Fonds, wurde einer aus Vertretern des Staates, des Landes Österreich unter der Enns und der Gemeinde Wien zusammengesetzten Kommission, der „Kommission für Verkehrsanlagen in Wien" übertragen, welche ermächtigt wurde, unter ihrer Aufsicht und Oberleitung die Ausführung einzelner Bauwerke für ihre Rechnung im Wege des Übereinkommens durch andere öffentliche Anstalten oder Körperschaften besorgen zu lassen.

Der genannten Kommission wurde mit Konzessionsurkunde vom 18. Dezember 1892, R. G. Bl. Nr. 230, das Recht zum Baue und Betriebe der Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn (Gürtellinie, Donaustadtlinie und Vorortelinie) und mit Konzessionsurkunde vom 3. August 1894, R. G. Bl. Nr. 185, das Recht zum Baue und Betriebe der Lokalbahnlinien der Wiener Stadtbahn (Wientallinie und Donaukanallinie) erteilt.

Die Ausführung der Donaustadtlinie wurde zufolge des mit dem Gesetze vom 23. Mai 1896, R. G. Bl. Nr. 83, genehmigten Beschlusses der Kommission für Verkehrsanlagen vom 11. Juli 1895 gänzlich fallen gelassen und der Bau der inneren Ringlinie laut Beschluß vom 16. Jänner 1894, genehmigt mit dem Gesetze vom 9. April 1894, R. G. Bl. Nr. 73, vorläufig der Vorsorge im Wege der Konzessionserteilung an eine Privatunternehmung vorbehalten.

Die Bauausführung der Hauptlinien der Wiener Stadtbahn wurde mittels Übereinkommens vom 27. Mai 1893 und jene der Lokalbahnlinien mittels Nachtragsübereinkommens vom 27. September 1894 der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise der im Jahre 1895 errichteten k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn, für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen übertragen. Mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. Juni 1902, Z. 1039/E. M., wurde die genannte Baudirektion mit 30. Juni 1902 aufgelassen und mit der Leitung der noch abzuwickelnden Geschäfte der Grund- und Gebäudeeinlösung aus Anlaß des Stadtbahnbaues der administrative Referent der Kommission für Verkehrsanlagen betraut.

Zufolge des bereits erwähnten, mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes wurde zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel für die Ausführung und die Instandhaltung, beziehungsweise

für den Betrieb der in diesem Programme bezeichneten Verkehrsanlagen in Wien ein besonderer, von der Kommission für Verkehrsanlagen zu verwaltender Fonds gebildet und sohin ein gemeinsames Darlehen aufgenommen, für dessen höchstens vierprozentige Verzinsung und Tilgung innerhalb längstens 90 Jahren der Staat, das Land Österreich unter der Enns und die Gemeinde Wien nach einem bestimmten Verhältnisse aufzukommen haben, und zwar bezüglich der Hauptbahnen der Wiener Stadtbahn der Staat mit 87·5 Prozent, das Land mit 5 Prozent und die Gemeinde Wien mit 7·5 Prozent, bezüglich der Lokalbahnen, wenn für diese nicht die Konzession an einen Privatunternehmer erteilt wird, mit 85 Prozent, beziehungsweise 5 Prozent und 10 Prozent. Dieser Fonds ist aufzuheben und die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ist aufzulösen, sobald die Anlehensschuld der Kommission vollständig getilgt sein wird. In diesem Falle hat das Eigentum und die Verwaltung der Wiener Stadtbahn samt Zugehör an den Staat überzugehen.

Der Betrieb der Wiener Stadtbahn wurde in Gemäßheit des im k. k. Eisenbahnministerium am 23. April 1898 aufgenommenen Protokolles, „betreffend provisorische Bestimmungen über die Betriebsführung auf den sukzessive zur Eröffnung gelangenden Teilstrecken der Gürtellinie, Vorortelinie, Wientallinie und Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn durch die k. k. Staatsbahnverwaltung“ (genehmigt mit Eisenbahnministerialerlaß vom 11. Mai 1898, Z. 886/E. M.), vom Tage der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke (11. Mai 1898) bis Ende des Jahres 1901 seitens der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, und zwar durch die k. k. Staatsbahndirektion in Wien, im Namen der Kommission für Verkehrsanlagen geführt. Als Vergütung für die Betriebführung erhielt die Staatseisenbahnverwaltung die gesamten Betriebseinnahmen und sonstigen Nutzungen der dem Betriebe übergebenen Stadtbahnstrecken, ferner die Miet- und Pachtzinse, welche die betriebführende Verwaltung aus den unbeweglichen Bestandteilen und den Grundstücken der Bahn, insoweit die Disposition hierüber nicht eingeschränkt war, nach freier Verfügung erzielte, endlich die Einnahmen und Nutzungen an Industriegeleisen und Schleppbahnen, welche an die Wiener Stadtbahn anschließen. Die Dauer dieser Vereinbarungen wurde bis Ende 1901 festgesetzt und gleichzeitig der Abschluß eines definitiven, am 1. Jänner 1902 in Kraft tretenden Betriebsvertrages vorgesehen.

Auf Grund des zwischen der Staatsbahndirektion Wien namens der Staatseisenbahnverwaltung und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien abgeschlossenen Anschluß- und Betriebsvertrages d. d. Wien, 25. Juni 1902 (genehmigt mit Eisenbahnministerialerlaß vom 25. Juni 1902, Z. 27848), welcher rückwirkend mit 1. Jänner 1902 in Kraft trat, wird von diesem Zeitpunkte ab der Betrieb der Wiener Stadtbahn vom Staate für Rechnung der genannten Kommission geführt. Diesem Vertrage zufolge vergütet die Kommission für Verkehrsanlagen der Staatsbahndirektion Wien die für die Betriebführung erwachsenden Selbstkosten nach Maßgabe der einen integrierenden Bestandteil des zitierten Vertrages bildenden „Vorschrift, betreffend Ermittlung der Einnahmen und Ausgaben der Wiener Stadtbahn und deren Verrechnung“.

Der Vertrag gilt bis 31. Dezember 1911. Sollte bis 31. Dezember 1910 sowie weiterhin bis Ende eines jeden folgenden Jahres keiner der beiden vertragschließenden Teile den Vertrag einjährig gekündigt haben, so gilt derselbe als um je ein Jahr stillschweigend erneuert.

2. Längen und bauliche Anlagen.

Über die Längenverhältnisse der Wiener Stadtbahn mit Ende des Jahres 1908 sowie über die Eröffnungsdaten der einzelnen Strecken derselben gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

	Baulänge	Betriebslänge	Datum der Eröffnung der Teilstrecke: ersten	Datum der Eröffnung der Teilstrecke: letzten
Hauptbahnlinien.				
Heiligenstadt—Penzing (Vorortelinie)	9·949	9·584	11. Mai 1898	
Heiligenstadt—Meidling Hauptstraße (Gürtellinie)	8·888	8·407	1. Juni 1898	
Heiligenstadt — Brigittenau-Floridsdorf	1·357	*) 2·028		
Lokalbahnlinien.				
Meidling Hauptstraße—Hütteldorf-Hacking (Obere Wientallinie)	5·879	5·409	1. Juni 1898	
Meidling Hauptstraße—Hauptzollamt (Untere Wientallinie)	5·650	5·443	30. Juni 1899	
Heiligenstadt — Hauptzollamt (Donaukanallinie)	5·874	5·632	6. August 1901	
Verbindungskurve Brigittabrücke—Nußdorferstraße	1·235	1·415		
Zusammen	38·832	37·918	11. Mai 1898	6. August 1901

*) Hierunter 0·260 *km* der kurrenten Strecke bis Mitte Wartehalle Brigittenau-Floridsdorf gemeinsam benützt mit der Donauuferbahn.

Bei Berücksichtigung der angegebenen Eröffnungsdaten der Teilstrecken ergeben sich für die einzelnen Jahre folgende Bau-, beziehungsweise Betriebslängen:

Jahr	Baulänge mit Ende des Jahres	Betriebslänge mit Ende des Jahres	Betriebslänge im Jahresdurchschnitte
	Kilometer		
1898*)	26·151	24·719	15·045
1899*)	31·250	30·164	27·479
1900	31·723	30·871	30·871
1901	38·832	37·918	33·729
1902 bis 1908	38·832	37·918	37·918

Hinsichtlich der baulichen Anlagen der Wiener Stadtbahn wären nach dem Stande mit Ende des Jahres 1908 nachstehende wesentlichere Angaben hervorzuheben:

Von der Gesamtlänge des Bahnkörpers per 38·832 *km* liegen 19·723 *km* in Dämmen und 19·109 *km* in Einschnitten (einschließlich Anschnitten); die größte Höhe der Dämme beträgt 15·9 *m* und die größte Tiefe der Einschnitte 30·4 *m*. Durchlässe bis einschließlich 2 *m* Lichtweite jeder Öffnung sind im ganzen 107 mit einer Gesamtweite der lichten Öffnungen in der Richtung der Bahnlinie von 78 *m* vorhanden.

Es beträgt ferner	mit einer Lichtweite der größten Öffnung über 2 bis 10 *m*	über 10 bis 30 *m*	über 30 *m*
die Anzahl der Brücken.....	22	49	16

Die größte Brücke erreicht eine Länge von 127·26 *m*.

Viadukte besitzt die Wiener Stadtbahn 42 bei einer Gesamtlänge von 4.548·72 *m*, Tunnels und Galerien 15 bei einer solchen von 2.788·81 *m*. Die größte Länge eines Viaduktes mißt 566·40 *m* und die größte Höhe 14·79 *m*; der größte Tunnel ist 728·50 *m* lang. Die Anzahl der überwölbten Einschnitte beträgt 39 mit einer Länge von 4.090·13 *m*. Überbrückungen zählt die Bahn 39, Bahnkreuzungen 14 und Wegübergänge 121.

Die Wiener Stadtbahn ist, abgesehen von der 1·357 *km* langen eingeleisigen Strecke Heiligenstadt—Brigittenau-Floridsdorf, zweigeleisig sowie durchwegs normalspurig ausgeführt; die Gesamtlänge der Geleise (einschließlich der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise) beträgt 111·779 *km*.

Von der Länge der Wiener Stadtbahn per 38·832 *km* entfallen auf horizontale Bahnstrecken 8·595 *km* und auf Bahnstrecken in Steigungen oder Gefällen 30·237 *km*; die Länge der Strecken in Steigungen oder Gefällen von 12·50 bis 16·67 Promille (1 : 80 bis 1 : 60) beträgt 5·534 *km*. Die größte Erhebung der Bahn über der Meeresfläche beläuft sich auf 228·365 *m* und die kleinste auf 158·600 *m*.

Die Länge der geraden Bahnstrecken stellt sich auf 21·758 *km* und jene in Krümmungen auf 17·074 *km* (hierunter in Krümmungen mit einem Halbmesser bis zu 300 *m* 11·016 *km*).

*) Ohne Berücksichtigung der nachträglichen, geringfügigen Längenänderungen.

Bahnhöfe besitzt die Wiener Stadtbahn 11 (hierunter 4 gemeinschaftlich mit den k. k. Staatsbahnen) und Haltestellen 23, ferner 35 Aufnahmsgebäude mit einer verbauten Grundfläche von zusammen 19.428 m^2.

3. Anlagekapital.

Wie bereits an anderer Stelle bemerkt wurde, fand die Geldbeschaffung für die gesamten Wiener Verkehrsanlagen, darunter auch für die Wiener Stadtbahn, kumulativ statt, und zwar erfolgte diese Geldbeschaffung durch die Emission der mit 4 Prozent verzinslichen „Wiener Verkehrsanlagen-Anleihe". Die im nachstehenden angeführten, von dem gesamten Nominalbetrage dieser Anleihe in den einzelnen Jahren auf die Wiener Stadtbahn entfallenden Beträge wurden auf Grund der in den Rechnungsabschlüssen der Kommission für Verkehrsanlagen für die Wiener Stadtbahn einerseits und für die sonstigen Verkehrsanlagen andrerseits lokalisiert verrechneten effektiven Anlagekosten mit Benützung der in diesen Rechnungsabschlüssen enthaltenen Angaben ermittelt. Hiernach beträgt

im Jahre	das nominelle Anlagekapital der Wiener Stadtbahn	und zwar entfallen hiervon auf den Staat	das Land Österreich unter der Enns	die Gemeinde Wien
		Kronen		
1898	104,239.122	90,304.822	5,211.956	8,722.344
1900	130,495.306	112,772.959	6,524.764	11,197.583
1902	137,892.452	119,074.313	6,894.623	11,923.516
1904	139,117.106	120,132.747	6,955.855	12,028.504
1906	139,230.945	120,229.988	6,961.547	12,039.410
1907	140,147.678	121,009.221	7,007.384	12,131.073
1908	140,160.666	121,020.013	7,008.033	12,132.620

Wird von dem ganzen, auf Grund der für die einzelnen Emissionen bestehenden Tilgungspläne amortisierten Betrage der Wiener Verkehrsanlagen-Anleihe nach demselben Verhältnisse wie oben der auf die Wiener Stadtbahn entfallende amortisierte Kapitalsbetrag berechnet, so ergibt sich für die einzelnen Jahre sowie im ganzen folgendes:

Bis Ende des Jahres	wurden getilgt Kronen
1898	144.160
1899	366.848
1900	596.947
1901	732.273
1902	982.169
1903	1,245.394
1904	1,501.975
1905	1,781.242
1906	2,063.420
1907	2,358.958
1908	2,653.414

Das für die Wiener Stadtbahn bis Ende des Jahres 1908 verwendete Anlagekapital stellte sich auf 136,303.086 K, d. i. pro Kilometer Baulänge auf 3,510.071 K. Von dem verwendeten Anlagekapital entfallen auf den Bau und die Einrichtung der Bahn 127,443.018 K und auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel 8,860.068 K.

Auf die einzelnen Stadtbahnstrecken verteilt sich das bis Ende 1908 verwendete Anlagekapital, wie folgt:

	Verwendetes Anlagekapital	
	im ganzen	pro Kilometer Baulänge
	Kronen	
Vorortelinie	26,346.926	2,648.198
Gürtellinie	46,652.563	4,553.691
Wientallinie (obere und untere) .	46,410.505	4,025.545
Donaukanallinie	16,628.177	2,339.032
Zusammen .	136,038.171	3,503.249

Nach Hinzurechnung des Betrages von 264.915 K, welcher für Vorarbeiten, Projektskosten und Grunderwerb für die, wie oben erwähnt, fallengelassene Donaustadtlinie in den Jahren 1892 bis 1895 ausgegeben wurde, erhöht sich das verwendete Anlagekapital der Wiener Stadtbahn auf den früher angegebenen Betrag von 136,303.086 K.

In diesem Betrag ist jedoch nicht inbegriffen der von den k. k. Staatsbahnen geleistete Beitrag von 1,600.000 K zu den Kosten der Erweiterung in den Stationen Heiligenstadt und Hütteldorf und sind weiters nicht enthalten die im Jahre 1895 geleisteten Interessentenbeiträge für die Errichtung der Haltestelle „Braunschweiggasse“ der Wientallinie per 3.200 K. Weiters ist zu erwähnen, daß im Sinne des Beschlusses der Kommission für Verkehrsanlagen vom 24. Mai 1899, beziehungsweise vom 22. Dezember 1900, aus den nach Deckung der alljährlichen Zentralleitungskosten erübrigenden Fruktifikationszinsen der jeweiligen Barbestände ein Reservefonds zu bilden ist, welcher die Aufgabe hat, zur Deckung von unvorhergesehenen Mehrauslagen zu dienen, für welche in den genehmigten Baukrediten die Bedeckung nicht gefunden werden kann. Dieser sohin für die gesamten Wiener Verkehrsanlagen bestimmte Reservefonds betrug mit Ende des Jahres 1908 3,620.847 K.

Das mit Ende der einzelnen Jahre für die Wiener Stadtbahn als verwendet ausgewiesene Anlagekapital im ganzen und pro Kilometer Baulänge sowie die diesfalls auf den Staat, das Land Österreich unter der Enns und die Gemeinde

Wien entfallenden Teilbeträge sind aus der nachstehenden Zusammenstellung zu ersehen.

Jahr	Verwendetes Anlagekapital		Vom verwendeten Anlagekapital entfallen auf		
	im ganzen	pro Kilometer Baulänge	den Staat	das Land Österreich unter der Enns	die Gemeinde Wien
	Kronen				
1898	101,608.478	3,985.453	88,025.832	5,080.424	8,502.222
1899	119,964.463	3,838.863	103,745.525	5,998.223	10,220.715
1900	127,003.940	4,003.529	109,755.749	6,350.197	10,897.994
1901	132,538.152	3,413.117	114,470.175	6,626.908	11,441.069
1902	134,101.949	3,453.388	115,801.100	6,705.097	11,595.752
1903	135,178.845	3,481.120	116,731.974	6,758.942	11,687.929
1904	135,290.788	3,484.003	116,828.580	6,764.539	11,697.669
1905	135,304.779	3,484.363	116,840.169	6,765.239	11,699.371
1906	135,399.985	3,486.815	116,921.842	6,769.999	11,708.144
1907	136,290.676	3,509.751	117,678.930	6,814.533	11,797.213
1908	136,303.086	3,510.071	117,689.233	6,815.154	11,798.699

In den vorstehend angeführten Beträgen sind die verausgabten Kosten für die unausgeführt gebliebene Donaustadtlinie (5·600 *km*) per 264.915 K inbegriffen.

Nachdem im Jahre 1901 sämtliche Stadtbahnstrecken fertiggestellt waren und im Betriebe standen und das verwendete Anlagekapital mit Ende dieses Jahres 132,538.152 K, mit Ende 1908 jedoch 136,303.086 K betrug, so ergibt sich für die nachträglichen Investitionen während der Jahre 1902 bis 1908 ein Betrag von 3,764.934 K.

4. Leistungen.

Was zunächst die Anzahl der auf der Wiener Stadtbahn in den einzelnen Jahren in Verkehr gesetzten Züge betrifft, so gibt hierüber die folgende Zusammenstellung Aufschluß; hierbei ist daran festzuhalten, daß als „Zug" die Gesamtheit jener Fahrbetriebsmittel anzusehen ist, welche unter einer bestimmten Nummer oder Chiffre von einem gegebenen Anfangs- zu einem gegebenen Endpunkte verkehren.

Jahr	Personen-	Güter-Züge	Arbeits- und Material-	zusammen
1898	47.805	1.839	55	49.699
1899	125.714	4.913	928	131.555
1900	187.313	11.608	575	199.496
1901	214.200	6.945	323	221.468
1902	158.565	9.152	100	167.817
1903	162.222	6.222	93	168.537
1904	163.075	6.393	156	169.624
1905	162.817	6.582	121	169.520
1906	*) 175.938	7.845	699	184.482
1907	**) 185.510	8.124	247	193.881
1908	**) 208.672	7.488	133	216.293

Wird jedoch die Dichte des Zugsverkehres auf den einzelnen Strecken, das ist auf der Vorortelinie, der Gürtellinie, der oberen Wientallinie, der unteren Wientallinie und der Donaukanallinie, für sich betrachtet, so ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Strecke	Eröffnet am	Jahr	Anzahl der Züge			
			im ganzen	hierunter		
				Personen- und Lokalzüge	Güterzüge	Personen- und Lokalzüge pro Tag
Vorortelinie (Heiligenstadt—Penzing)	11./5. 1898	1898	11.036	9.014	1.890	38
		1899	21.886	17.463	3.883	48
		1900	25.315	21.404	3.739	58
		1901	26.671	21.263	5.263	58
		1902	25.529	21.819	3.697	60
		1903	26.262	22.566	3.687	62
		1904	26.640	22.604	3.989	62
		1905	26.883	22.576	4.278	62
		1906	32.934	***) 27.611	4.790	76
		1907	28.447	23.884	4.520	65
		1908	28.332	24.225	4.089	66

*) Hierunter 4 Schnellzüge.

**) Hierunter 1 Schnellzug.

***) Hierunter 2759 zu Versuchszwecken in Verkehr gesetzte Motorwagenzüge.

Strecke	Eröffnet am	Jahr	Anzahl der Züge			
			im ganzen	hierunter		
				Personen- und Lokalzüge	Güterzüge	Personen- und Lokalzüge pro Tag
Gürtellinie (Nußdorferstraße—Meidling H.)	1./6. 1898	1898	26.744	26.376	192	123
		1899	54.688	53.182	1.352	147
		1900	71.945	70.298	1.424	192
		1901	80.412	78.588	1.583	215
		1902	90.146	88.576	1.562	243
		1903	89.978	89.228	736	244
		1904	89.842	89.099	739	243
		1905	89.386	88.617	743	243
		1906	91.320	90.540	737	248
		1907	94.902	94.135	730	258
		1908	99.531	98.790	734	270
Obere Wientallinie (Meidling H.—Hütteldorf)	1./6. 1898	1898	26.401	26.376	8	123
		1899	81.541	81.099	—	222
		1900	128.560	128.439	21	351
		1901	130.056	129.994	—	356
		1902	142.293	142.254	—	390
		1903	141.304	141.172	84	387
		1904	139.254	139.157	37	380
		1905	138.206	138.161	8	379
		1906	147.132	147.011	12	403
		1907	155.547	155.418	2	426
		1908	158.575	158.516	10	433
Untere Wientallinie (Meidling H.—Hauptzollamt)	30./6. 1899	1898	—	—	—	—
		1899	49.980	46.912	62	254
		1900	87.708	86.742	442	237
		1901	89.685	88.634	—	243
		1902	99.832	99.820	—	273
		1903	103.008	102.913	84	282
		1904	103.653	103.558	31	283
		1905	103.492	103.456	8	283
		1906	109.080	108.993	11	299
		1907	113.510	113.433	2	311
		1908	114.619	114.574	9	313
Donaukanallinie (Hauptzollamt—Brigittabrücke)	6./8. 1901	1901	38.792	38.743	—	262
		1902	99.702	99.674	—	273
		1903	102.922	102.793	120	282
		1904	103.553	103.538	1	283
		1905	103.440	103.416	2	283
		1906	109.117	108.945	156	299
		1907	119.554	118.971	551	326
		1908	138.961	138.021	924	377

In der Anzahl der Züge im ganzen sind auch die Sonder-Hofzüge, Schnell- und Sonderschnellzüge sowie die Regie- und Materialzüge enthalten, während diese Züge in die Anzahl der Personen- und Lokalzüge, beziehungsweise der Güterzüge nicht einbezogen erscheinen.

Wie aus vorstehender Tabelle hervorgeht, hat die Verdichtung des Zugsverkehres auf jeder Strecke eine allmähliche, und zwar nicht unbedeutende Steigerung erfahren. Hinsichtlich der Personen- und Lokalzüge drückt sich diese Steigerung für die einzelnen Strecken von jenen Jahren an, während welcher die betreffende Strecke ganzjährig in Betrieb genommen wurde, bis zum Jahre 1908 wie folgt aus:

	vom Jahre	bis zum Jahre	Vermehrung der Personen- und Lokalzüge Prozente
Vorortelinie	1899	1908	38·72
Gürtellinie	1899		85·76
Obere Wientallinie	1899		95·46
Untere Wientallinie	1900		32·09
Donaukanallinie	1902		38·48

Bei der Betrachtung der angegebenen Anzahl der Personen- und Lokalzüge pro Tag ist zu berücksichtigen, daß, nachdem in der absoluten Anzahl dieser Züge auch die an Sonn- und Feiertagen durchgeführte Zugsvermehrung enthalten ist und für die Berechnung pro Tag nicht ausgeschieden wurde, diesen Daten nur die Bedeutung einer allgemeinen Durchschnittsberechnung zukommt.

Die Verkehrsleistungen der Wiener Stadtbahn ergeben sich aus folgender Tabelle:

Jahr	Geleistete					
	Zugskilometer		1000 Bruttotonnenkilometer		Wagenachskilometer	
	im ganzen	pro Lokomotive	im ganzen	pro *km* Betriebslänge	im ganzen	pro *km* Betriebslänge
	Anzahl					
1898	486.925	10.585	52.182	3.468	8,557.842	568.816
1899	1,442.045	24.034	133.431	4.856	22,923.704	834.226
1900	2,055.608	34.260	193.952	6.283	28,702.514	929.757
1901	2,329.730	37.576	220.580	6.540	35,692.348	1,058.209
1902	2,653.919	42.805	258.992	6.830	43,871.154	1,157:001
1903	2,767.341	44.635	262.933	6.934	40,490.264	1,067.838
1904	2,763.176	44.567	265.520	7.002	40,027.660	1,055.637
1905	2,754.607	44.429	266.629	7.032	40,090.628	1,057.298
1906	2,941.874	47.450	290.232	7.654	43,649.590	1,151.157
1907	3,052.418	49.233	303.446	8.003	45,891.368	1,210.279
1908	3,212.293	51.811	319.120	8.416	48,412.012	1,276.755

Die bedeutende Steigerung in den absoluten Leistungen bis zum Jahre 1902 erklärt sich dadurch, daß, wie aus dem früher Vorgebrachten hervorgeht, erst von diesem Jahre ab sämtliche Strecken ganzjährig im Betriebe standen. Während jedoch die Zugskilometerleistungen während der Jahre 1902 bis einschließlich 1905 sowohl absolut als auch pro Lokomotive nur geringe Schwankungen aufweisen, lassen die in diesen Jahren geleisteten Bruttotonnenkilometer im ganzen wie auch pro Kilometer Betriebslänge eine konstante Steigerung erkennen; für die Jahre 1906, 1907 und 1908 ergibt sich bei den Zugskilometern und bei den Bruttotonnenkilometern sowohl im ganzen als auch pro Lokomotive, beziehungsweise pro Kilometer Betriebslänge, eine Zunahme. Die Leistung an Wagenachskilometern zeigt vom Jahre 1902 auf 1903 eine bemerkenswerte Abnahme, welche auch in den folgenden Jahren nicht eingebracht wurde; erst im Jahre 1906 wurde die Leistung des Jahres 1902 nahezu erreicht, worauf weiters in den Jahren 1907 und 1908 eine namhafte Steigerung eintrat.

5. Verkehr.

Die Anzahl der auf sämtlichen Strecken der Wiener Stadtbahn in den Jahren 1898 bis 1908 beförderten Personen sowie jene der geförderten Personenkilometer, und zwar im ganzen als auch pro Kilometer Betriebslänge, ist aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen:

Jahr	Beförderte Personen		Gefördete Personenkilometer	
	im ganzen	pro *km* Betriebslänge	im ganzen	pro *km* Betriebslänge
	Anzahl			
1898	6,922.382	460.112	45,238.620	3,006.887
1899	19,046.337	693.123	111,964.211	4,074.538
1900	28,245.436	914.950	126,128.082	4,085.649
1901	32,222.266	955.328	178,218.844	5,283.846
1902	33,807.873	891.605	239,395.531	6,313.506
1903	32,012.240	844.249	236,590.860	6,239.540
1904	29,953.067	789.943	220,522.560	5,815.775
1905	29,649.077	781.926	214,925.643	5,668.169
1906	31,147.771	821.450	241,157.604	6,359.977
1907	33,703.566	888.854	244,641.828	6,451.865
1908	32,490.582	856.864	232,876.914	6,141.593

Was zunächst die für das Jahr 1908 ausgewiesene Anzahl der beförderten Personen, welche gegenüber dem vorhergehenden Jahre eine Abnahme um 1,212.984 Personen erkennen läßt, betrifft, so kommt zu bemerken, daß dieser Abfall nur ein rechnungsmäßiger ist, da sich die im Jahre 1907 für einen Zeit-

raum von sieben Monaten vorgenommene Berechnung der Zeitkarten mit 70 Fahrten pro Monat als zu hoch gegriffen erwiesen hat, worauf im Jahre 1908 die Zahl von 50 Fahrten als Durchschnittskoeffizient angenommen wurde. Bei Anwendung des gleichen Schlüssels würde sich im Jahre 1908 eine Steigerung des Verkehrs um 1,908.756 Personen ergeben.

Die größte Anzahl der beförderten Personen weist somit das Jahr 1902 auf, das ist das erste Jahr, während welches sämtliche Stadtbahnstrecken ganzjährig im Betriebe standen. Während der nächstfolgenden drei Jahre zeigt sich eine allmählich zunehmende Abschwächung des Verkehres (und zwar von 1902 auf 1905 um 12·30 Prozent), welche größtenteils darauf zurückzuführen ist, daß im Jahre 1903 auf jenen Linien der Wiener städtischen Straßenbahnen, welche als Konkurrenzstrecken für die Stadtbahn hauptsächlich in Betracht kommen, der elektrische Betrieb eingeführt wurde, und zwar beispielsweise auf der Straßenbahnstrecke Meidlinger Bahnhof—Gürtel—Sternwartestraße am 15. März 1903 und auf der Strecke Währingergürtel—Heiligenstädterstraße am 13. August 1903. Erst mit dem Jahre 1906 trat infolge der natürlichen, zum Teil auch durch die Verbauung von an der Peripherie der Stadt gelegenen Gebietsteilen bewirkten Verkehrssteigerung eine Zunahme der beförderten Personenanzahl ein, welche auch im Jahre 1907 anhielt. Nichtsdestoweniger erreichten die Frequenzziffern des letztgenannten Jahres noch immer nicht jene des Jahres 1902, wenngleich, wie bereits erwähnt, die geförderten Personenkilometer bereits im Jahre 1906, in noch größerem Ausmaße aber im Jahre 1907, die Personenkilometer des Jahres 1902 überstiegen, woraus sich ergibt, daß die durchschnittlich von einem Passagier zurückgelegte Wegstrecke in den letzten Jahren zugenommen hat. Diese betrug tatsächlich im Jahre 1902 7·08 *km* und im Jahre 1908 7·17 *km*.

Die prozentuellen Anteile, mit welchen die beförderten Personen an den bestehenden Wagenklassen partizipierten, weist die nachfolgende Zusammenstellung aus:

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen, ausschließlich der Militärpersonen, benützten nämlich:

im Jahre	die II. Wagenklasse	die III. Wagenklasse
	Prozente	
1898	4·01	95·99
1899	4·79	95·21
1900	5·67	94·33
1901	6·65	93·35
1902	6·68	93·32
1903	6·98	93·02
1904	8·05	91·95
1905	8·20	91·80
1906	7·90	92·10
1907	7·70	92·30
1908	7·80	92·20

Es erscheint die ununterbrochen bis zum Jahre 1905 andauernde und schließlich nicht unwesentliche Verschiebung zugunsten der zweiten Wagenklasse bemerkenswert, wobei noch zu erwähnen ist, daß mit 1. September 1904 auf der Vorortelinie die Führung der zweiten Wagenklasse eingestellt wurde, da sich die bezüglichen Einnahmen, welche schon im Jahre 1902 nur 61.459 K betragen hatten, im Jahre 1903 auf 52.398 K verminderten. Die Jahre 1906 und 1907 zeigten eine geringere, das Jahr 1908 hingegen wieder eine erhöhte Inanspruchnahme der genannten Wagenklasse.

Von Interesse ist eine Vergleichung der Verkehrsergebnisse der Werktage mit jenen der Sonn- und Feiertage, welche die folgende Übersicht ermöglicht:

Jahr	Anzahl der beförderten Personen				
	an Werktagen		an Sonn- und Feiertagen		im Durchschnitt pro Tag
	im ganzen	pro Tag	im ganzen	pro Tag	
1898	4,845.667	25.638	2,076.715	45.146	29.457
1899	13,332.436	45.042	5,713.901	82.810	52.182
1900	19,311.909	64.805	8,933.527	133.336	77.385
1901	23,094.821	76.983	9,127.445	140.422	88.280
1902	25,924.589	86.871	7,883.284	118.687	92.624
1903	24,607.804	82.300	7,404.436	112.188	87.705
1904	23,237.099	77.716	6,715.968	100.238	81.839
1905	23,063.512	77.394	6,585.565	98.292	81.230
1906	24,346.934	81.701	6,800.837	101.505	85.336
1907	26,288.781	87.629	7,414.785	114.074	92.339
1908	25,775.912	85.634	6,714.670	103.303	88.772

Zu dieser Übersicht ist zunächst zu bemerken, daß die Unterscheidung der Personenbeförderung nach Werktagen einerseits und nach Sonn- und Feiertagen andrerseits für die Jahre 1898, 1899 und 1907 schätzungsweise ermittelt wurde.

Als bemerkenswertes Symptom läßt die Tabelle erkennen, daß die Zunahme des Werktagsverkehres der Wiener Stadtbahn, welche nach der ab 1903 eingetretenen allgemeinen Frequenzverminderung in die Erscheinung trat, eine relativ stärkere war als jene des Verkehres an Sonn- und Feiertagen, was einerseits auf eine Vermehrung des die Stadtbahn regelmäßig benützenden, das ist des Stammpublikums, schließen läßt und andrerseits darauf zurückzuführen ist, daß seither neue, für den Sonn- und Feiertagsverkehr wesentlich in Betracht kommende Linien der Wiener städtischen Straßenbahnen gebaut wurden, welche Strecken die Wiener Stadtbahn mit Erfolg konkurrenzierten.

Einen Überblick über die in den eigenen Personenwagen der Wiener Stadtbahn durchschnittlich pro Achse vorhandenen Sitzplätze sowie über die Anzahl der auf eine Personenwagenachse im Durchschnitt entfallenden Reisenden — rechnungsmäßig ermittelt auf Grund der im ganzen auf der Wiener Stadtbahn geförderten Personenkilometer, beziehungsweise der geleisteten Wagenachskilometer —, das ist somit über die Ausnützung der Sitzplätze in den einzelnen Jahren, geben nachstehende Daten:

Jahr	durchschnittliche Anzahl der vorhandenen Sitzplätze in den eigenen Wagen pro Achse	Anzahl der auf einen Personenwagenachskilometer entfallenden Reisenden
1898	26·79	6·50
1899	22·09	6·05
1900	21·55	5·54
1901	22·09	5·65
1902	21·71	6·09
1903	21·74	7·04
1904	21·74	6·77
1905	21·74	6·61
1906	21·74	6·79
1907	21·74	6·50
1908	21·74	5·80

Gegenüber dem ersten vollen Betriebsjahre der Wiener Stadtbahn, das ist dem Jahre 1902, hat sich somit die Anzahl der auf einen Kilometer und eine Personenwagenachse entfallenden Reisenden in den Jahren 1903 bis 1907 erhöht, im Jahre 1908 aber vermindert. Es ist jedoch hier zu berücksichtigen, daß die mitgeteilten Ziffern Durchschnittsergebnisse darstellen, so daß sich für den Werktagsverkehr ungünstigere, für den Sonn- und Feiertagsverkehr jedoch günstigere Resultate ergeben würden.

Ein nicht geringes Interesse bietet die Betrachtung der auf der Wiener Stadtbahn in den einzelnen Jahren benützten Zeitkarten, Schülermonatskarten und Arbeiterwochenkarten. Hierbei ist jedoch in Rechnung zu ziehen, daß solche Karten auch für die gleichzeitige Benützung der Wiener Verbindungsbahn sowie für den Verkehr transito der Wiener Stadtbahn ausgegeben werden.

Jahr	Anzahl der ausgegebenen		
	Zeitkarten	Schüler-monatskarten	Arbeiter-wochenkarten
1898	1.416	965	27.366
1899	8.233	4.689	110.414
1900	18.070	9.077	199.934
1901	47.785	12.005	216.416
1902	112.824	13.613	237.978
1903	121.495	14.029	242.144
1904	135.553	14.787	214.554
1905	134.702	15.835	211.556
1906	143.583	17.534	223.870
1907	149.195	18.444	236.584
1908	156.891	19.890	223.143

Von den im Jahre 1908 ausgegebenen Zeitkarten entfielen 14.262 auf die II. und 142.629 auf die III. Klasse; die Einnahmen aus den Zeitkarten betrugen im genannten Jahre 988.502 K.

Sowohl die Anzahl der Zeitkarten als auch jene der Schülermonatskarten zeigt, abgesehen von einer geringfügigen Abnahme der Zeitkarten im Jahre 1905, eine ununterbrochene und nicht unwesentliche Zunahme. Auch die Benützung der Arbeiterwochenkarten läßt nach Überwindung des im Jahre 1904 eingetretenen Rückganges eine steigende Tendenz erkennen, welche nur im Jahre 1908 eine Abschwächung erfahren hat. Die Zunahme in der Benützung dieser drei Kategorien von Abonnementskarten läßt ersehen, daß die Anzahl der die Wiener Stadtbahn regelmäßig benützenden Personen eine, wenngleich langsame, doch immerhin erkennbare allmähliche Erhöhung erfährt.

Die Menge des auf der Wiener Stadtbahn beförderten Gepäcks und jene der beförderten Güter — letztere auch auf das Kilometer Betriebslänge berechnet — ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Jahr	Befördertes Gepäck	Beförderte Güter	
		im ganzen	pro Kilometer Betriebslänge
	Tonnen		
1898	60	103.181	6.858
1899	256	274.746	9.998
1900	591	407.386	13.196
1901	707	380.288	11.275
1902	905	398.536	10.510
1903	900	411.671	10.857
1904	243	403.343	10.637
1905	134	448.394	11.825
1906	133	464.670	12.255
1907	230	379.730	10.015
1908	571	348.179	9.182

Die Menge des beförderten Gepäcks hat seit der vollständigen Betriebseröffnung der Wiener Stadtbahn, das ist seit dem Jahre 1902, eine beträchtliche Abnahme erfahren.

Die Menge der auf der Wiener Stadtbahn zur Beförderung gelangten Güter wird zwar nur von sehr wenigen österreichischen Lokalbahnen erreicht, kommt jedoch naturgemäß gegenüber dem Personenverkehr nur in geringem Maße in Betracht. Der Gütertransport weist bezüglich der Quantität in den verschiedenen Jahren bedeutende Schwankungen auf und erfuhr insbesondere in den Jahren 1907 und 1908 eine solche Abnahme, daß die Transportmenge von jedem der anderen Jahre, in welchen die Wiener Stadtbahn in allen Teilstrecken betrieben wurde, übertroffen wird.

Von der für das Jahr 1908 ausgewiesenen Gütermenge entfallen auf:

Eilgüter	2.105	Tonnen,
Frachtgüter	62.686	„
Frachtwagenladungsgüter	268.585	„
Lebende Tiere	13.348	„
Regiegüter	1.455	„
Zusammen .	348.179	Tonnen.

6. Einnahmen.

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn im ganzen sowie die hiervon auf die Einnahmen aus dem Personen-, dem Gepäcks- und dem Güterverkehr entfallenden Beträge zeigt folgende Nachweisung:

Jahr	Einnahmen			
	im ganzen	hierunter aus der Beförderung von		
		Personen	Gepäck	Gütern
	Kronen			
1898	1,218.616	1,155.788	1.706	50.264
1899	3,357.396	2,803.782	4.402	447.049
1900	4,681.518	3,988.108	6.525	589.908
1901	5,333.851	4,604.779	7.239	594.173
1902	5,453.874	4,682.706	8.570	566.599
1903	5,287.042	4,394.322	9.288	671.291
1904	5,158.039	4,123.981	10.276	768.784
1905	5,387.899	4,176.322	10.804	900.946
1906	5,669.392	4,069.337	13.910	995.384
1907	5,673.621	4,426.123	15.387	915.797
1908	5,667.620	4,388.738	16.033	941.805

Die bereits aus dem Vorhergehenden ersichtliche Abschwächung des Verkehrs vom Jahre 1903 angefangen, welche rückläufige Bewegung erst in den Jahren 1906, 1907 und 1908 eine Besserung zeigte, ohne daß jedoch hierdurch die Verkehrsziffern des Jahres 1902 erreicht wurden, kommt selbstverständlich auch in den Einnahmenziffern zum entsprechenden Ausdruck, wobei jedoch die Gesamteinnahmen der drei letztgenannten Jahre bereits die Höchsteinnahmen des Jahres 1902 um einiges überschreiten. Dieses Einnahmenplus entfällt jedoch auf die Einnahmen aus dem Gepäcks- und dem Güterverkehr sowie auf die „Verschiedenen Einnahmen“, während der Einnahmeerfolg der Jahre 1907 und 1908 aus dem Personenverkehr noch hinter jenem des Jahres 1902, des ersten vollen Betriebsjahres — ja sogar hinter dem Erfolg des Jahres 1901 — zurücksteht. Das Jahr 1908 zeigt übrigens das erstemal seit dem Jahre 1905 anstatt einer Steigerung gegenüber dem Vorjahre eine, wenngleich geringfügige Verminderung der Gesamteinnahmen.

Die Differenz zwischen den Einnahmen im ganzen einerseits und jenen aus der Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern andrerseits entfällt auf die „Verschiedenen Einnahmen"; diese beliefen sich im Jahre 1908 auf 321.044 K und bestanden zum größten Teile aus Miet- und Pachtzinsen (253.877 K) und aus der Vergütung für die Überlassung von Bahnanlagen (60.000 K).

Die kilometrischen Einnahmen im ganzen und die kilometrischen Einnahmen aus dem Personenverkehr sowie weiters die durchschnittliche Einnahme pro Person und jene pro Person und Kilometer zeigt folgende Berechnung:

Jahr	Einnahmen		Durchschnittliche Einnahme	
	im ganzen	aus dem Personenverkehr	pro Person	pro Person und Kilometer
	pro Kilometer Betriebslänge			
	Kronen		Heller	
1898	80.998	76.822	16·6	2·6
1899	122.180	102.034	14·6	2·5
1900	151.648	129.186	14·1	3·2
1901	158.138	136.523	14·3	2·6
1902	143.833	123.496	13·9	2·0
1903	139.434	115.890	13·7	1·9
1904	136.031	108.761	13·8	1·9
1905	142.093	110.141	14·1	1·9
1906	149.517	107.319	14·0	1·8
1907	149.629	116.729	13·1	1·8
1908	149.470	115.743	13·5	1·9

Dem Vorstehenden zufolge haben die kilometrischen Gesamteinnahmen im Jahre 1901 ihren Höhepunkt erreicht, sind in den folgenden drei Jahren gefallen, erhöhten sich wieder in jedem der Jahre 1905 bis 1907 und erfuhren im Jahre 1908 eine kleine Abschwächung; eine ähnliche Tendenz weisen auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr pro Kilometer Betriebslänge auf, doch zeigt sich hier im Jahre 1906 ein neuerlicher Rückgang, welcher übrigens in den folgenden Jahren wieder eingebracht wurde. Die durchschnittliche Einnahme pro Person war im Jahre 1898 und jene pro Person und Kilometer im Jahre 1900 die größte; diese Maximalziffern wurden in den folgenden Jahren nicht mehr erreicht.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen auf das Kilometer Betriebslänge berechnet

im Jahre	Kronen	im Jahre	Kronen
1898	3.341	1904	20.275
1899	16.269	1905	23.760
1900	19.108	1906	26.251
1901	17.616	1907	24.152
1902	14.943	1908	24.838
1903	17.704		

Werden die Gesamteinnahmen mit den geleisteten Zugskilometern, Bruttotonnenkilometern und Wagenachskilometern in Relation gesetzt, so ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Gesamteinnahmen pro		
	Zugskilometer	1000 Brutto-tonnenkilometer	100 Wagenachs-kilometer
	Kronen		
1898	2·50	23·35	14·24
1899	2·33	25·16	14·65
1900	2·13	24·14	16·31
1901	2·31	24·18	14·94
1902	2·06	21·06	12·43
1903	1·91	20·10	13·05
1904	1·87	19·43	12·89
1905	1·96	20·21	13·55
1906	1·93	19·53	13·10
1907	1·86	18·69	12·36
1908	1·76	17·76	11·71

Bei Annahme des Jahres 1902, des, wie bereits mehrfach erwähnt, ersten vollen Betriebsjahres der Wiener Stadtbahn, als Ausgangspunkt zeigt sich bei den Einnahmen pro Zugskilometer und pro Bruttotonnenkilometer bis zum Jahre 1904 eine Abschwächung, welche nach einer Steigerung im Jahre 1905 in den folgenden Jahren bis einschließlich 1908 neuerdings in die Erscheinung trat; die Einnahmen pro Wagenachskilometer erfuhren hingegen im Jahre 1903 eine geringe Zunahme, weisen dann in den beiden folgenden Jahren unwesentliche Schwankungen auf und gehen weiters ab 1906 andauernd zurück.

7. Ausgaben.

Die Ausgaben der Wiener Stadtbahn ergeben folgendes Bild:

Jahr	Ausgaben				
	im ganzen	pro Kilometer Betriebslänge	pro Zugskilometer	pro 1000 Bruttotonnenkilometer	pro 100 Wagenachskilometer
	Kronen				
1898	1,531.828	101.816	3·146	29·355	17·900
1899	3,873.252	140.953	2·680	29·020	16·900
1900	4,833.203	156.561	2·199	24·869	16·838
1901	5,520.323	163.667	2·398	25·005	15·438
1902	5,911.599	155.905	2·236	22·824	13·456
1903	5,918.663	156.091	2·139	22·510	14·618
1904	6,001.844	158.285	2·201	22·317	14·807
1905	5,811.859	153.274	2·119	21·766	14·624
1906	6,393.437	168.612	2·173	22·029	14·771
1907	7,007.731	184.813	2·936	23·116	15·268
1908	7,258.377	191.423	2·260	22·744	14·993

Während unmittelbar nach dem ersten vollen Betriebsjahre der Wiener Stadtbahn, dem früher Vorgebrachten zufolge, die Einnahmen bis zum Jahre 1905 einen Rückgang aufweisen, erhöhten sich gleichzeitig die Ausgaben in jedem der Jahre 1902 bis 1904 und erfuhren auch weiterhin nach einer unwesentlichen Abnahme im Jahre 1905 in den Jahren 1906, 1907 und 1908 Steigerungen, und zwar um 581.578 K, beziehungsweise 614.294 K und 250.646 K, wogegen die Einnahmensteigerungen in den Jahren 1906 und 1907 nur 281.493 K und 4.229 K ausmachten und pro 1908 sogar eine Abnahme von 6.001 K resultierte.

Im Vergleiche zum Jahre 1902 ergibt die Erhöhung der Einnahmen und der Ausgaben bis zum Jahre 1908 folgendes Bild:

	Steigerung der Einnahmen	Steigerung der Ausgaben
	von 1902 auf 1908	
im ganzen	213.746 K	1,346.778 K
um Prozente	3·92	22·78

Auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, betrugen

im Jahre	die Einnahmen	die Ausgaben
1902	143.833 K	155.905 K
1908	149.470 K	191.423 K

Wie aus der oben mitgeteilten tabellarischen Nachweisung bezüglich der Ausgaben hervorgeht, gestalteten sich diese seit dem Jahre 1902 auch in ihren Anteilen an der Leistung von Zugskilometern und Wagenachskilometern ungünstig, und zwar steigerten sich dieselben vom Jahre 1902 bis zum Jahre 1908 von 2·236 K auf 2·260 K pro Zugskilometer und von 13·456 K auf 14·993 K pro 100 Wagenachskilometer; pro 1000 Bruttotonnenkilometer verminderten sich zwar die Ausgaben, jedoch nur von 22·824 K auf 22·744 K.

Die Verteilung der Ausgaben auf die einzelnen Dienstzweige war im Jahre 1908 folgende:

	Kronen	Prozente der Gesamtausgaben
Zentraldienst	200.000	2·75
Bau und Bahnerhaltung	766.880	10·56
Stations- und Fahrdienst	1,999.459	27·55
Zugförderung und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	3,214.462	44·29
Sonstige Auslagen	667.115	9·19
Fahrkartenerzeugung	28.777	0·40
Werkstättendienst	6.363	0·09
Materialdepotdienst	222.130	3·06
Elektrische Beleuchtung	153.191	2·11
Zusammen	7,258.377	100·00

Die Bezüge des Personals haben in den einzelnen Jahren betragen:

	Kronen	Prozente der Gesamtausgaben
1898	816.712	53·32
1899	1,834.521	47·36
1900	2,057.327	42·57
1901	2,370.839	42·95
1902	2,530.780	42·81
1903	2,601.997	43·96
1904	2,632.650	43·86
1905	2,554.788	43·96
1906	2,737.096	42·81
1907	2,873.395	41·00
1908	2,995.485	41·27

Vom ersten vollen Betriebsjahre der Wiener Stadtbahn, dem Jahre 1902, angefangen erhöhten sich somit die Ausgaben für die Bezüge des Personals während der beiden folgenden Jahre, erfuhren sodann im Jahre 1905 eine Verminderung, an deren Stelle jedoch für die Jahre 1906, 1907 und 1908 weitere Steigerungen traten; im letztgenannten Jahre stellten sich die Bezüge des Personals um 18·36 Prozent höher als im Jahre 1902, während vom Jahre 1902 bis zum Jahre 1908 die Gesamteinnahmen nur um 3·92 Prozent zunahmen. Bei der prozentuellen Ermittlung des Anteils der vorhererwähnten Auslagen an den

Gesamtausgaben zeigt sich jedoch, daß sich diese Anteile nach einer mit dem Jahre 1903 einsetzenden und bis zum Jahre 1905 dauernden Erhöhung in den Jahren 1906 und 1907 verringerten, im Jahre 1908 sich jedoch um ein Geringes wieder erhöhten.

An den Gesamtausgaben des Jahres 1908 partizipierten die Kosten von Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, von Stations- und Fahrdienst sowie von Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel mit 82·40 Prozent. Es erscheint daher von Interesse, die Entwicklung der Ausgaben für jeden der genannten Dienstzweige in den einzelnen Jahren zu verfolgen.

Es betrugen sohin

im Jahre	die Kosten von		
	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	Stations- und Fahrdienst	Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel
	im ganzen		
	K	K	K
1898	140.258	700.550	538.732
1899	354.344	1,738.799	1,435.575
1900	514.127	1,835.829	2,039.313
1901	537.950	1,955.280	2,475.748
1902	579.285	2,015.447	2.575.055
1903	639.918	1,866.928	2,312.512
1904	773.929	1,786.761	2,041.917
1905	718.670	1,755.559	2,063.685
1906	833.330	1,872.698	2,242.778
1907	889.096	1,940.561	2,505.409
1908	766.880	1,999.459	3,214.462
	pro Kilometer Betriebslänge		
	K	K	K
1898	9.322	46.564	35.807
1899	12.895	63.277	52.243
1900	16.654	59.468	66.059
1901	15.949	57.970	73.401
1902	15.277	53.153	67.911
1903	16.876	49.236	60.987
1904	20.411	47.122	53.851
1905	18.953	46.299	54.425
1906	21.977	49.388	64.027
1907	23.448	51.178	66.074
1908	20.225	52.731	84.774

Wird wieder das Jahr 1902 als Ausgangspunkt genommen, so ergibt sich bei der Betrachtung der Zu-, beziehungsweise Abnahme der in Rede stehenden Kosten folgendes:

Die Kosten für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung erhöhten sich, mit Ausnahme einer im Jahre 1905 aufscheinenden Verminderung, in jedem einzelnen Jahre bis einschließlich 1907 und erfuhren neuerdings erst pro 1908 eine Ermäßigung; dieselben sind jedoch gegenüber dem Jahre 1902 auch im Jahre 1908 noch um 32.38 Prozent größer.

Die Kosten des Stations- und Fahrdienstes zeigen bis zum Jahre 1905 eine, wenngleich nicht bedeutende, konstant auftretende Verminderung, in jedem der Jahre 1906, 1907 und 1908 jedoch eine Erhöhung; im letztgenannten Jahre waren dieselben nur mehr um 0·79 Prozent niedriger als im Jahre 1902.

Eine ähnliche Entwicklung wie die Kosten des Stations- und Fahrdienstes lassen auch jene des Zugförderungsdienstes und der Erhaltung der Fahrbetriebsmittel erkennen, nur daß bei diesen die Steigerung bereits im Jahre 1905 einsetzt und im Jahre 1908 besonders stark in Erscheinung trat. Diese Steigerung im Jahre 1908 ist jedoch zum größeren Teile darauf zurückzuführen, daß in diesem Jahre die in den früheren Jahren unter den „Sonstigen Ausgaben" verrechneten Regiefrachtgebühren für Kohle beim „Zugsförderungsdienste und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel" zur Verrechnung gelangten, und zwar entfallen von der Ausgabensteigerung bei diesem Dienstzweige vom Jahre 1907 auf 1908 per 709.053 K 462.547 K auf die bezeichneten Gebühren, so daß als tatsächlich in Vergleich zu ziehende Steigerung der immerhin noch beträchtliche Betrag von 246.506 K verbleibt. Vom Jahre 1902 auf 1908 erhöhten sich die verrechneten Kosten um 24·83 Prozent.

An den Gesamtausgaben nahmen teil:

Im Jahre	Die Kosten von		
	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	Stations- und Fahrdienst	Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel
	mit Prozenten		
1898	9·16	45·73	35·17
1899	9·15	44·89	37·06
1900	10·64	37·98	42·19
1901	9·74	35·42	44·85
1902	9·80	34·09	43·56
1903	10·81	31·54	39·07
1904	12·89	29·77	34·02
1905	12·37	30·21	35·51
1906	13·03	29·29	35·08
1907	12·69	27·69	35·75
1908	10·57	27·55	44·29

Bemerkenswert erscheint hier die relativ bedeutende Steigerung des Kostenanteiles der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung während der Jahre 1903 bis 1907, welche erst im Jahre 1908 einer Ermäßigung Platz machte. Die Kostenanteile des Stations- und Fahrdienstes sowie des Zugförderungsdienstes und der Erhaltung der Fahrbetriebsmittel weisen, und zwar ersterer bis einschließlich des Jahres 1908 und letzterer bis 1907 Verminderungen auf.

Die Steigerung beim letztgenannten Dienstzweige von 1907 auf 1908 ist zum Teile auf die oben erwähnte geänderte Verrechnungsart der Regiefrachtgebühren für Kohle zurückzuführen.

Unter den früher für das Jahr 1908 mit 667.115 K angegebenen „Sonstigen Auslagen", welche von den Gesamtausgaben desselben Jahres 9·19 Prozent ausmachen, sind folgende größere Ausgabsposten enthalten:

	Kronen
Lokomotiv- und Wagenmiete	232.388
Beitrag zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung	145.262
Vergütung für Mitbenützung von fremden Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremden Personals	64.376
Beiträge zu den Humanitätsinstituten	66.769
Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes	77.845

Der Rest der „Sonstigen Auslagen" entfällt im wesentlichen auf Grund- und Gebäudesteuer samt Zuschlägen, Mietzinse und Erhaltung gemieteter Lokale, Drucksachen, Instruktionen und Fahrplanplakate, Feuerassekuranz und anderes mehr.

In den einzelnen Jahren haben die „Sonstigen Auslagen", beziehungsweise nach der früheren Bezeichnung die „Sonstigen Ausgaben" und deren Anteil an den Gesamtausgaben betragen:

Im Jahre	Sonstige Auslagen	Anteil der „Sonstigen Auslagen" an den Gesamtausgaben
	Kronen	Prozente
1898	33.238	2·17
1899	133.164	3·44
1900	194.198	4·02
1901	255.394	4·63
1902	389.236	6·58
1903	431.413	7·29
1904	895.568	15·10
1905	773.742	13·31
1906	923.074	14·44
1907	1,153.863	16·47
1908	667.115	9·19

Von wesentlichem Einfluß auf die andauernde Steigerung der „Sonstigen Auslagen“ sind die bei denselben verrechneten Regiefrachtgebühren für Lokomotivbrennstoff, welche aus dem Grunde eine bedeutende Zunahme erfuhren, weil während der letzteren Jahre größere Mengen von englischer Kohle sowie von Kohle aus entlegenen Landesteilen zur Verwendung gelangten. Die im Vergleiche zum Jahre 1903 besonders hohe Ausgabenziffer des Jahres 1904 erklärt sich noch insbesondere dadurch, daß in dem letzteren Jahre die in Rede stehenden Regiefrachtgebühren auch hinsichtlich der Jahre 1902 und 1903 zur Verrechnung gelangten, während die bedeutende Verminderung dieser Ausgaben von 1907 auf 1908 durch die bereits mehrfach erwähnte geänderte Verrechnungsweise dieser Gebühren ihre Erklärung findet.

8. Betriebskostenabgang.

Werden die bereits früher angegebenen Einnahmen und Ausgaben der Wiener Stadtbahn einander gegenübergestellt, so ergibt sich für jedes der Jahre von 1898 bis 1908 ein Betriebskostenabgang.

Diese Gegenüberstellung zeigt folgendes Bild:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Betriebskostenabgang
	Kronen		
1898	1,218.616	1,531.828	313.212
1899	3,357.396	3,873.252	515.856
1900	4,681.518	4,833.203	151.685
1901	5,333.851	5,520.323	186.472
1902	5,453.874	5,911.599	457.725
1903	5,287.042	5,918.663	546.996 *)
1904	5,158.039	6,001.844	843.805
1905	5,387.899	5,811.859	423.960
1906	5,669.392	6,393.437	724.045
1907	5,673.621	7,007.731	1,334.110
1908	5,667.620	7,258.377	1,590.757

*) Die Differenz per 84.625 K zwischen dem rechnungsmäßigen Betriebskostenabgange per 631.621 K und dem hier ausgewiesenen Betriebskostenabgange erklärt sich durch die nach Abschluß der Betriebsrechnung pro 1903 erfolgte Feststellung des Preises für gelieferten elektrischen Strom.

Während der Jahre 1898 bis 1901 waren, wie bereits wiederholt erwähnt wurde, noch nicht sämtliche Teilstrecken der Wiener Stadtbahn im ganzjährigen Betriebe. Der Betriebskostenabgang zeigte in diesen Jahren nicht unbedeutende Schwankungen und hatte im Jahre 1899 seinen Höchststand, welchen übrigens das erste volle Betriebsjahr, das ist das Jahr 1902, nahezu erreichte. In den beiden folgenden Jahren erfuhr der Betriebskostenabgang noch weitere Steigerungen, ermäßigte sich zwar dann im Jahre 1905 um nahezu die Hälfte, zeigte jedoch bereits im folgenden Jahre ein weiteres Anschwellen, um schließlich im Jahre 1908 die vorher noch nicht angenommene Höhe von 1,590.757 K, das ist 41.953 K pro Kilometer Betriebslänge, zu erreichen. Nachdem, wie früher ausgeführt wurde, die vom Jahre 1903 ab in die Erscheinung getretene Verkehrsdepression im Jahre 1907 nahezu überwunden war und die Gesamteinnahmen des letzteren Jahres sogar die größten seit Eröffnung der Wiener Stadtbahn waren, ist der Grund des in diesem Jahre aufgetretenen bisher größten und nur von jenem des Jahres 1908 übertroffenen Betriebsabganges in dem unverhältnismäßigen Anwachsen der Betriebsausgaben gelegen. Während nämlich die Gesamteinnahmen vom Jahre 1902 bis zum Jahre 1908 um 3·92 Prozent stiegen, erhöhten sich während dieser Jahre die Gesamtausgaben um 22·78 Prozent; im einzelnen stiegen während dieses Zeitraumes die Ausgaben für die Bezüge des Personals um 18·36 Prozent, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung um 32·38 Prozent, für den Zugförderungsdienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel um 24·83 Prozent und vermehrten sich endlich die „Sonstigen Auslagen“ sogar um 71·39 Prozent. Lediglich die Ausgaben für den Stations- und Fahrdienst wiesen die geringe Abnahme um 0·79 Prozent auf.

Den Betriebskostenabgang für die Jahre 1898 bis 1901 hatte, den oben mitgeteilten vertragsmäßigen Vereinbarungen zufolge, nach welchen die Gesamteinnahmen der Wiener Stadtbahn der Staatsbahnverwaltung zufielen, wogegen dieselbe die gesamten Betriebsausgaben zu bestreiten hatte, der Staat zu tragen; die Betriebskostenabgänge für diese Jahre betrugen zusammen 1,167.225 K.

Für die Betriebskostenabgänge ab 1902 haben, wie bereits erwähnt, der Staat, das Land Österreich unter der Enns und die Gemeinde Wien in einem bestimmten Ausmaße aufzukommen. Hiernach betrug der Anteil

im Jahre	des Staates	des Landes Österreich unter der Enns	der Gemeinde Wien
	am Betriebskostenabgange der Wiener Stadtbahn		
		Kronen	
1902	394.667	22.886	40.172
1903	467.399	27.350	52.247
1904	719.654	42.190	81.961
1905	356.198	21.198	46.564
1906	614.330	36.202	73.513
1907	1,136.069	66.706	131.335
1908	1,357.630	79.538	153.589
Zusammen .	5,045.947	296.070	579.381

Zum Betriebskostenabgange der Wiener Stadtbahn steuerte sohin der Staat seit der Eröffnung derselben den Betrag von 6,213.172 K bei.

9. Die finanzielle Belastung des Staates, des Landes Österreich unter der Enns und der Gemeinde Wien durch die Wiener Stadtbahn.

Im folgenden sei zunächst die Gesamtbelastung festgestellt, welche die Wiener Stadtbahn für jedes der Jahre 1898 bis 1908 für den Staat, das Land Österreich unter der Enns und die Gemeinde Wien zusammen bewirkte. Hierbei wurden für jedes einzelne Jahr von dem mit Schluß desselben tatsächlich verwendeten und oben ausgewiesenen Anlagekapitale die normalen vierprozentigen Zinsen, das ist der Zinsenentgang, berechnet, sodann wurde zu diesen Beträgen der für jedes Jahr resultierende Betriebskostenabgang hinzugeschlagen, wonach sich die effektive Gesamtbelastung jedes Jahres ergibt. Diese Gesamtbelastung stellt sich demnach wie folgt:

Jahr	Zinsenentgang (4 Prozent vom verwendeten Anlagekapital)	Betriebskostenabgang	Gesamtbelastung
	Kronen		
1898	4,064.339	313.212	4,377.551
1899	4,798.579	515.856	5,314.435
1900	5,080.158	151.685	5,231.843
1901	5,301.526	186.472	5,487.998
1902	5,364.078	457.725	5,821.803
1903	5,407.154	546.996	5,954.150
1904	5,411.632	843.805	6,255.437
1905	5,412.191	423.960	5,836.151
1906	5,415.999	724.045	6,140.044
1907	5,451.627	1,334.110	6,785.737
1908	5,452.123	1,590.757	7,042.880
Summe .	57,159.406	7,088.623	64,248.029

Die Gesamtbelastung läßt somit, mit Ausnahme der in den Jahren 1900 und 1905 gegenüber den unmittelbar vorhergehenden Jahren auftretenden geringfügigen Rückgänge, in allen übrigen Jahren durchwegs eine steigende Tendenz erkennen und betrug im Jahre 1908 um 60·89 Prozent mehr als im Jahre 1898, in welchem die ersten Teilstrecken eröffnet wurden, und um 20·97 Prozent mehr als im Jahre 1902, in welchem die ganze Stadtbahn im Betriebe stand. Hierbei sei bemerkt, daß die außerdem noch in Betracht kommenden Ausgaben für Tilgungszwecke, da diese immerhin eine Ansammlung von Kapitalsreserven bedeuten können, hier nicht in Rechnung gezogen wurden.

Auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, stellt sich die Gesamtbelastung in den einzelnen Jahren wie folgt:

Jahr	Gesamtbelastung pro Kilometer Betriebslänge	Jahr	Gesamtbelastung pro Kilometer Betriebslänge
	Kronen		Kronen
1898	290.964	1904	164.973
1899	193.400	1905	153.915
1900	169.474	1906	161.930
1901	162.709	1907	178.958
1902	153.537	1908	185.740
1903	157.027		

Zufolge des oben mitgeteilten gesetzlich festgestellten prozentuellen Verhältnisses entfielen von der ausgewiesenen Gesamtbelastung auf jede der drei Kurien folgende Beträge:

Jahr	Von der Gesamtbelastung entfallen auf		
	den Staat	das Land Österreich unter der Enns	die Gemeinde Wien
	Kronen		
1898	3,834.245	203.217	340.089
1899	4,665.677	239.929	408.829
1900	4,541.915	254.008	435.920
1901	4,765.275	265.078	457.645
1902	5,026.711	291.090	504.002
1903	5,136.678	297.708	519.764
1904	5,392.797	312.772	549.868
1905	5,029.805	291.807	514.539
1906	5,291.204	307.002	541.838
1907	5,843.226	339.287	603.224
1908	6,065.199	352.144	625.537
Zusammen .	55,592.732	3,154.042	5,501.255

Die finanzielle Belastung, welche Staat, Land und Gemeinde bisher durch die Wiener Stadtbahn zu tragen hatten, stellt sich somit auf 55,592.732 K, beziehungsweise 3,154.042 K und 5,501.255 K oder

	im Jahresdurchschnitt auf Kronen
für den Staat	5,053.885
„ das Land	286.731
„ die Gemeinde	500.114

Die Summe der Gesamtbelastung während der Jahre 1898 bis 1908, d. i. das in Form des Zinsenentganges sowie des Beitrages zum Betriebskostenabgange verbrauchte Kapital beträgt von dem mit Ende des Jahres 1908 verwendeten Anlagekapitale

des Staates per . .	117,689.233 K	=	47·24 Prozente
„ Landes „ . .	6,815.154 „	=	46·28 „
der Gemeinde per	11,798.699 „	=	46·63 „

10. Vergleich der Ergebnisse des Jahres 1902 mit jenen des Jahres 1908.

Für den Vergleich der Ergebnisse des Jahres 1908 wurde das erste Jahr, während welches sämtliche Strecken der Wiener Stadtbahn ganzjährig im Betriebe standen, d. i. das Jahr 1902, gewählt.

Gegenstand		1902	1908	1908 gegen 1902 ± Prozente
Baulänge	*km*	38·832	38·832	—
Betriebslänge	„	37.918	37·918	—
Verwendetes Anlagekapital . .	K	134,101.949	136,303.086	+ 1·64
„ „ pro Kilometer Baulänge	„	3,453.388	3,510.071	+ 1·64
In Verkehr gesetzte Züge . . .	Anzahl	167.817	216.293	+ 28·89
Zugskilometer	„	2,653.919	3,212.293	+ 21·04
„ pro Lokomotive .	„	42.805	51.811	+ 21·04
1000 Bruttotonnenkilometer . .	„	258.992	319.120	+ 23·22
1000 „ pro Kilometer Betriebslänge . .	„	6.830	8.416	+ 23·22
Wagenachskilometer	„	43,871.154	48,412.012	+ 10·35
„ pro Kilometer Betriebslänge	„	1,157.001	1,276.755	+ 10·35
Beförderte Personen	„	33,807.873	32,490.582	— 3·90
„ „ pro Kilometer Betriebslänge	„	891.605	856.864	— 3·90

Gegenstand		1902	1908	1908 gegen 1902 ± Prozente
Geförderte Personenkilometer .	Anzahl	239,395.531	232,876.914	— 2·73
„ „ pro Kilometer Betriebslänge	„	6,313.506	6,141.593	— 2·72
Beförderte Güter	*t*	398.536	348.179	— 12·64
„ „ pro Kilometer Betriebslänge	„	10.510	9.182	— 12·64
Einnahmen aus dem Personenverkehr	K	4,682.706	4,388.738	— 6·28
Einnahmen aus dem Personenverkehr pro Kilometer Betriebslänge	„	123.496	115.743	— 6·28
Einnahmen aus dem Güterverkehr	„	566.599	941.805	+ 66·22
„ „ „ „ pro Kilometer Betriebslänge	„	14.943	24.838	+ 66·22
Gesamteinnahmen	„	5,453.874	5,667.620	+ 3·92
„ pro Kilometer Betriebslänge	„	143.833	149.470	+ 3·92
Gesamtausgaben	„	5,911.599	7,258.377	+ 22·78
„ pro Kilometer Betriebslänge	„	155.905	191.423	+ 22·78
Betriebskostenabgang	„	457.725	1,590.757	+ 247·51
Gesamte Jahresbelastung . . .	„	5,821.803	7,042.880	+ 20·97
„ „ pro Kilometer Betriebslänge . .	„	153.537	185.740	+ 20.97

In der in Rede stehenden Periode haben somit die auf der Wiener Stadtbahn bewirkten Leistungen der Fahrbetriebsmittel zwar durchwegs zugenommen, die Anzahl der beförderten Personen, beziehungsweise die Menge der beförderten Güter hat hingegen abgenommen; ferner steht einer geringen Steigerung der Gesamteinnahmen eine bedeutend größere Ausgabensteigerung gegenüber, so daß demgemäß auch der Betriebskostenabgang und in weiterer Folge die Jahresbelastung beträchtliche Erhöhungen erfahren haben.

Großbuchbinderei
Guido Beer
Wien XX.
4604