

Der Vertrag gilt bis 31. Dezember 1911. Sollte bis 31. Dezember 1910 sowie weiterhin bis Ende eines jeden folgenden Jahres keiner der beiden vertragsschließenden 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	
			ersten	letzten
			Teilstrecke	
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 Brigitta-brücke—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 Warthalle 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	im Jahresdurchschnitte
K i l o m e t e r			
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 <i>m</i>	über 10 bis 30 <i>m</i>	über 30 <i>m</i>
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 eingleisigen Strecke Heiligenstadt—Brigittenau-Floridsdorf, zweigleisig sowie durchwegs normalspurig ausgeführt; die Gesamtlänge der Geleise (einschließlich der Bahnhofs-, Ausweichts- 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 m².

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 andererseits 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
K r o n e n				
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 Beträge der Wiener Verkehrsanlagen-Anleihe nach demselben Verhältnisse wie oben der auf die Wiener Stadtbahn entfallende amortisierte Kapitalbetrag 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