

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		Geförderte 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 Verkehrs (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 Werk- tage mit jenen der Sonn- und Feiertage, welche die folgende Übersicht ermöglicht:

Jahr	Anzahl der beförderten Personen				
	an Werktagen		an Sonn- und Feiertagen		im Durch- schnitt 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 andererseits für die Jahre 1898, 1899 und 1907 schätzungsweise ermittelt wurde.

Als bemerkenswertes Symptom läßt die Tabelle erkennen, daß die Zunahme des Werktagsverkehrs der Wiener Stadtbahn, welche nach der ab 1903 eingetretenen allgemeinen Frequenzverminderung in die Erscheinung trat, eine relativ stärkere war als jene des Verkehrs an Sonn- und Feiertagen, was einerseits auf eine Vermehrung des die Stadtbahn regelmäßig benützenden, das ist des Stammublikums, schließen läßt und andererseits 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 konkurrenzten.

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 — rechnermäßig 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	Schülermonatskarten	Arbeiterwochenkarten
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 betragen 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 Betriebs-eröffnung 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.