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.