

## 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	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, betragen

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 betragen 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 „Zugförderungsdienste 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.