STÄDTISCHE UNTERNEHMUNGEN.

Der Stadtsenat hat mit Beschluß vom 27. Juli 1945 den am 14. Juli 1945 bestandenen Eigenbetrieben der Stadt Wien unter Beibehaltung ihres Zweckes und Umfanges die Eigenschaft einer städtischen Unternehmung zuerkannt. Es sind dies die Wiener städtischen Gaswerke, die Wiener städtischen Elektrizitätswerke, die Wiener städtischen Verkehrsbetriebe, die Gemeinde Wien — Städtische Leichenbestattung, das Brauhaus der Stadt Wien, die Gemeinde Wien — Städtische Ankündigungsunternehmung und der Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien. Das Organisationsstatut für die städtischen Unternehmungen vom Jahre 1928 wurde mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1945 mit einigen Änderungen wieder in Kraft gesetzt.

Sämtliche städtischen Unternehmungen sind in einer Verwaltungsgruppe zusammengefaßt, an deren Spitze ein amtsführender Stadtrat steht.

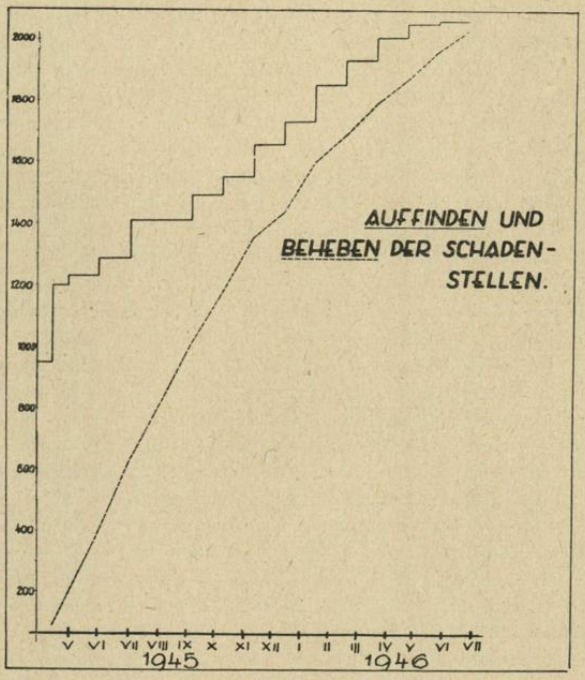
Am 12. März 1946 beschloß der Stadtsenat, eine Generaldirektion der städtischen Unternehmungen zu errichten. In ihr werden die drei großen städtischen Unternehmungen, die städtischen Gaswerke, Elektrizitätswerke und Verkehrsbetriebe zusammengefaßt. Der Plan zur Errichtung einer Generaldirektion bestand schon vor dem Jahre 1934. Durch die Zusammenfassung der drei großen städtischen Unternehmungen soll eine größere Einheitlichkeit in der wirtschaftlichen Führung erzielt werden. Der Einkauf von Rohmaterial soll gemeinsam besorgt werden, auch ist beabsichtigt, die Gasmesser und Stromzähler gemeinsam abzulesen. In Personalangelegenheiten und in Fragen der Tarifpolitik können einheitliche Richtlinien beobachtet werden. Zum Generaldirektor wurde Johann *Resch*, der Direktor der städtischen Verkehrsbetriebe berufen.

Unter Mitwirkung aller Personalstellen der Gemeindeverwaltung wurde im Jahre 1946 ein neues Dienst- und Besoldungsrecht geschaffen, das der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 20. Dezember 1946 genehmigte. Durch das neue Dienstrecht werden alle für eine Dauerverwendung bestimmten Bediensteten der Stadt Wien, in der Hoheitsverwaltung sowohl als auch bei den städtischen Unternehmungen der Dienstordnung für Bedienstete der Bundeshauptstadt Wien unterstellt. Die neue Dienstordnung wurde rückwirkend mit 31. August 1945 in Kraft gesetzt. Die neuen Bezüge der der Dienstordnung unterstellten Bediensteten wurden mit Wirkung vom 1. September 1946 festgesetzt.

WIENER GASWERKE.

Die wechselvollen Ereignisse des Jahres 1945 haben die Wiener Gaswerke vor Situationen gestellt, wie sie das Unternehmen während der ganzen

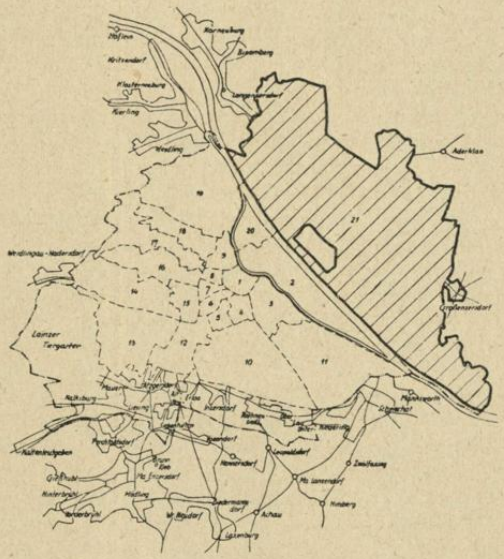
Dauer seines Bestandes nicht zu bewältigen hatte. Die Werke waren in der Zeit zwischen Juni 1944 und April 1945 des öfteren Luftangriffen ausgesetzt, unter denen namentlich verschiedene Objekte in Leopoldau stark gelitten hatten. Die Schäden am großen, 300.000 m³ Gas fassenden Behälter waren so groß, daß ihre Behebung zwei Jahre dauern dürfte. Das Werk in Simmering wies 21 Bombentreffer und über 300 Artillerieeinschläge auf. Die für die Gaserzeugung und Gasaufbereitung wichtigsten Betriebseinrichtungen sind



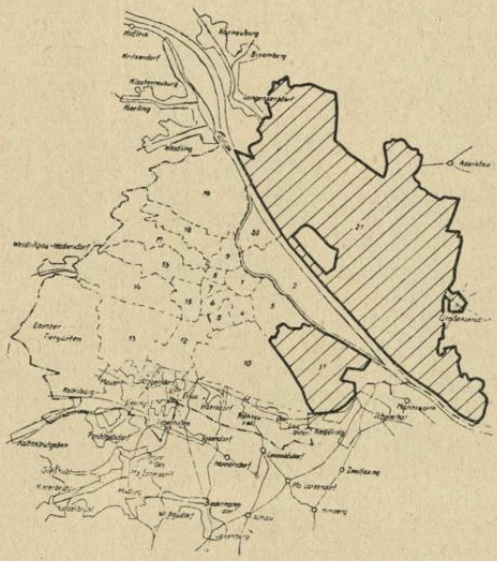
Bis Mitte 1946 wurden 2.102 Schadenstellen am Rohrnetz aufgefunden und größtenteils behoben.

in beiden Werken jedoch nur wenig beschädigt worden und konnten dank der aufopfernden Tätigkeit der beiden Werksleitungen und ihrer Betriebsangehörigen in verhältnismäßig kurzer Zeit instand gesetzt und betriebsfähig gemacht werden.

Vom Jänner bis März 1945 war die Gaserzeugung durch die Bombenangriffe immer häufigeren Unterbrechungen und Störungen ausgesetzt, so daß die Gasabgabe zwischen 991.000 m³ und 323.000 m³ im Tag schwankte In den ersten Apriltagen kam die Gaserzeugung vollkommen zum Stillstand und an eine baldige Wiederaufnahme war nicht zu denken. Der Kohlen-



Stand des gasversorgten Gebietes am 28. April 1945.
(Schraffierte Teile des Planes von Wien.)



Stand des gasversorgten Gebietes am 20. Mai 1945.
(Schraffierte Teile des Planes von Wien.)

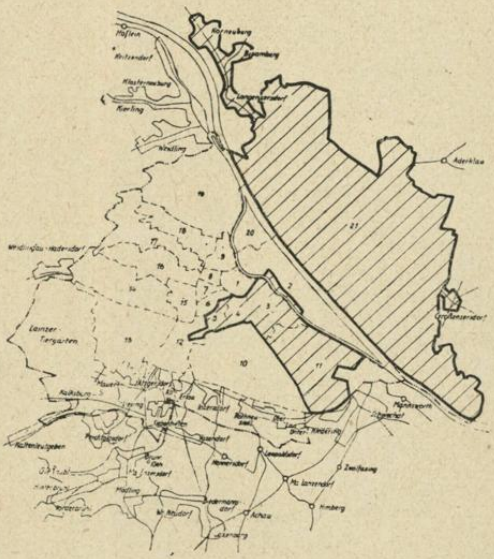
vorrat betrug bei Kriegsende nur 16.000 Tonnen; zudem war dies minderwertige Kohle. Ein größerer Teil davon wurde an die Wiener Elektrizitätswerke abgegeben, um diesen die Stromerzeugung zu ermöglichen. Der damals vorhandene Koksvorrat von rund 15.000 t wurde zum Aufheizen und nachfolgendem Warmhalten der Öfen, später zur Erzeugung von Generatorgas als Zusatz zum Erdgas verwendet.

Außerordentlich schwere Schäden waren durch Bombentreffer im Rohrnetz entstanden. Überdies wurden durch die Brückensprengungen alle über die Donau und den Donaukanal führenden Rohrverbindungen unterbrochen. Am folgenschwersten erwiesen sich die Schäden an der über die Donau führenden Hauptversorgungsleitung an der Malinowskybrücke, an der Erdgasleitung über die Brücke der Roten Armee, ferner an den großen Versorgungssträngen, die vom Gaswerk Simmering ausgehend über den Gasrohrsteg durch die Schüttelstraße über die Franzensbrückenstraße führen und die inneren Wiener Bezirke versorgen. Von besonders großem Umfang waren die Rohrschäden im 10. Bezirk. Nach den Kampfhandlungen wurden am Rohrnetz 950 Schäden festgestellt; diese Zahl erhöhte sich durch die Auffindung weiterer Gebrechen gelegentlich der Wiederinstandsetzungsarbeiten bis Mitte 1946 auf 2.102. Die Wiederinstandsetzung des Leitungsnetzes stieß auf ungeheure Schwierigkeiten, die sich vor allem aus dem Mangel an Arbeitskräften, an Beförderungsmitteln und an Baustoffen ergaben. Mit dem Fortgang der Arbeiten am Rohrnetz rückte die Gasversorgung der Stadt wieder in greifbare Nähe. Bereits am 28. April 1945 wurde in Floridsdorf begonnen, Erdgas abzugeben, das von der Sonde in Aderklaa gewonnen und über das Gaswerk Leopoldau in die intakt gebliebenen Rohrnetzteile gefördert wurde. Am 20. Mai 1945 wurde vom Gaswerk Simmering ein Mischgas aus Koksgeneratorgas und Erdgas, das aus der Sonde St. Marx gewonnen wurde, für die Gasabnehmer des 11. Bezirkes abgegeben. Im Juli 1945 wurde auch der östliche Teil des 3. Bezirkes damit versorgt.

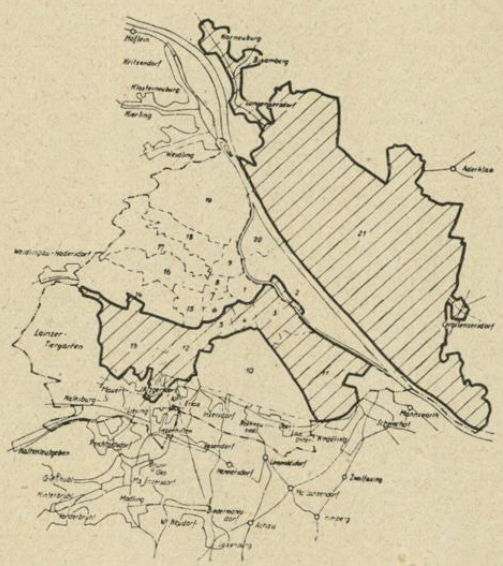
Mit 10. September wurde der westliche Teil des 21. Bezirkes an die Gasversorgung angeschlossen. Ende September war die Erdgaszufuhr aus dem Neusiedl-Zistersdorfer Ölrevier möglich geworden. In rascher Folge erhielt nun Bezirk um Bezirk das so lang entbehrte Gas. Im Oktober wurden der 4., 5., 12., 13. und ein Teil des 14. Bezirkes an die Gasversorgung angeschlossen. Die Gasabgabe, die in den Monaten Mai bis einschließlich September durchschnittlich 1·85 Millionen Kubikmeter im Monat betrug, erreichte im Monat Oktober die Höhe von 4·17 Millionen Kubikmeter. Im November wurden Altmannsdorf, der 2. und 20. Bezirk und die westlichen Stadtteile, also der restliche Teil des 14. Bezirkes, der 15., 16., 17., 18., 19. sowie ein Teil des 9. Bezirkes angeschlossen.

Gleichzeitig mit der Anschaltung der westlichen Bezirke wurde der Gasverbrauch geregelt. Durch eine Anordnung des Bürgermeisters vom 26. November 1945 wurde mit Wirkung vom 28. November 1945 der Gasverbrauch auf die Benützungszeit von 5 Uhr 30 bis 14 Uhr und von 18 bis 20 Uhr eingeschränkt. Die Höchstverbrauchsmenge wurde für Haushalte bis zu 3 Personen mit 0·6 Kubikmeter, bei Haushalten mit mehr als 3 Personen mit 0·9 Kubikmeter festgesetzt. Auch für Betriebe wurde der Gasverbrauch begrenzt.

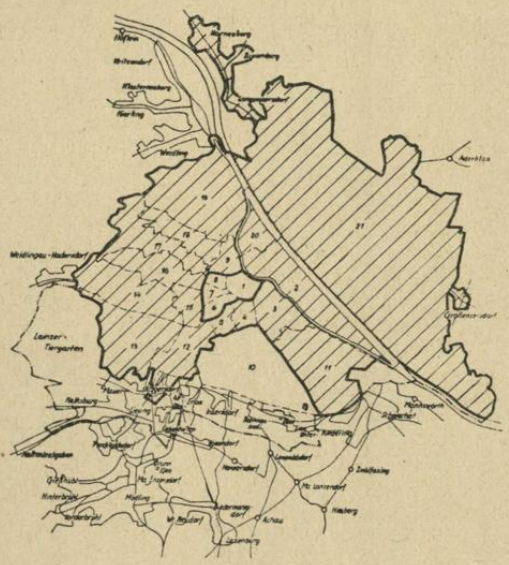
Die Gassperrzeiten wurden in den Jahren 1945 bis 1947 wiederholt geändert. Diese Regelung war unbedingt notwendig, da das Gas von der Bevölkerung nicht nur zu Kochzwecken, sondern häufig auch angesichts des



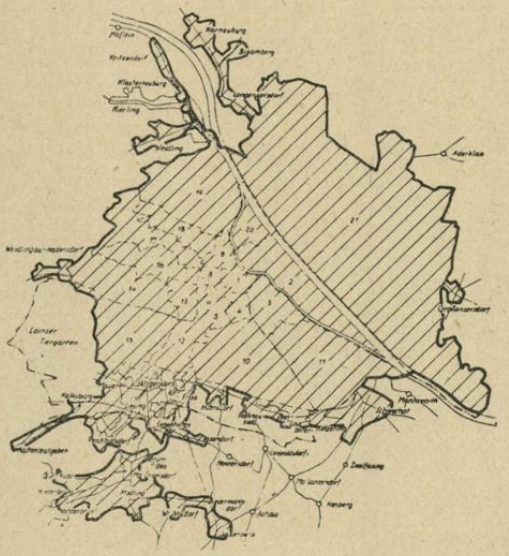
Stand des gasversorgten Gebietes am 30. September 1945.
(Schraffierte Teile des Planes von Wien.)



Stand des gasversorgten Gebietes Ende Oktober 1945.
(Schraffierte Teile des Planes von Wien.)

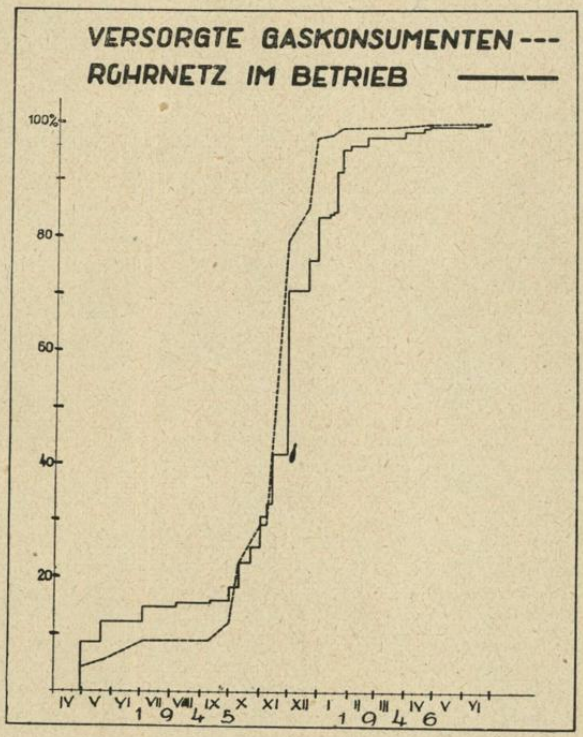


Stand des gasversorgten Gebietes am 28. November 1945.
(Schraffierte Teile des Planes von Wien.)



Stand des gasversorgten Gebietes am 17. April 1946.
(Schraffierte Teile des Planes von Wien.)

Mangels an festen Brennstoffen, zu Heizzwecken verwendet wurde. Im Dezember 1945 erhielten die Bezirke 1., 6., 7., 8. und 10. Gas. Um Gas in diese Bezirke leiten zu können, mußte ein Notsteg an der Franzensbrücke für die Rohrleitung gebaut werden. Die Gasabgabe betrug in diesem Monat 18,008.970 Kubikmeter. Im Monat Jänner 1946 kamen die Randbezirke im Süden und Osten von Wien dazu und die abgegebene Gasmenge stieg auf 20,755.000 Kubikmeter. Die Arbeiten an den Rohrschäden gingen während



Bis Mitte 1946 war das gesamte Rohrnetz im Betrieb. Sämtliche Gaskonsumenten wurden wieder mit Gas versorgt.

der ganzen Zeit mit Anspannung aller Kräfte weiter. Von April 1945 bis Ende Jänner 1946 wurden rund 1.700 Rohrschäden repariert.

Das an die Verbraucher abgegebene Gas besteht aus Kohlengas, Generatorgas und Erdgas. Dieses sogenannte Stadtgas ist mit einem bestimmten Heizwert genormt, für den die Gasverbrauchsgeräte gebaut sind. Er beträgt 4.000 bis 4.200 Kalorien pro Kubikmeter.

Während in der Zeit vor dem Kriege keine Schwierigkeiten bei der Rohstoffversorgung bestanden, tauchten seit 1945 nicht nur in der Kohlenversorgung, sondern auch in der mit Erdgas außerordentliche Schwierigkeiten auf. Der Kohleneinlauf betrug z. B. im zweiten Halbjahr 1946 durch-

schnittlich 25.000 Tonnen. Nach einer Senkung im Dezember 1946 trat eine vorübergehende Steigerung bis auf 35.000 Tonnen im März 1947 ein, worauf ein scharfes Absinken auf bloß 7.000 Tonnen im April folgte. Eine wesentliche Besserung trat erst im September 1947 ein. Aber nicht nur die Kohlenversorgung war großen Schwankungen unterworfen, sondern auch die Versorgung mit Erdgas. Das Erdgas, das den Wiener Gaswerken geliefert wird, stammt aus den Ölfeldern von Neusiedl-Zistersdorf und aus der Gassonde Aderklaa. Die Normalmenge, die den Gaswerken zugehen soll, beträgt 130.000 Kubikmeter im Tag. Während im Frühjahr 1947 zeitweise über 200.000 Kubikmeter Erdgas eingelangt sind, ist die Lieferung in der zweiten Jahreshälfte erheblich gesunken.

Der Gasverbrauch in Wien ist in den letzten Jahren ständig gestiegen. Rationierung und Sperrzeiten haben nicht vermocht, ihn herabzudrücken. Mangel an festen Brennstoffen veranlaßte viele, Gas zum Heizen zu verwenden. Ein weiterer Grund für den großen Bedarf an Gas lag darin, daß infolge der Lebensmittellage hauptsächlich warme Mahlzeiten zubereitet wurden, die wie z. B. Hülsenfrüchte, eine lange Kochzeit benötigen, während vor dem Kriege häufig auch kalte Speisen genossen wurden. Urlaubsreisen, die früher eine Unterbrechung des Gaskonsums bedeuteten, entfielen fast gänzlich in diesen Jahren. Der Gasverbrauch in den Haushalten ist gegenüber 1937 um 37 Millionen Kubikmeter gestiegen, der Bedarf von Gewerbe und Industrie dagegen um 15 Millionen gefallen, was darauf zurückzuführen ist, daß die gasverbrauchenden Betriebe nur zu einem geringen Teil arbeiten konnten, weil sie auf eine ununterbrochene achtstündige Lieferzeit angewiesen sind.

Während die Gaserzeugung innerhalb eines Tages mehr oder weniger konstant ist, ist der Verbrauch, auch in normalen Zeiten, besonders aber durch die Einführung der Sperrzeiten sehr unregelmäßig. Um nun die Unterschiede zwischen Gaserzeugung und jeweiligen Gasverbrauch ausgleichen zu können, sind Gasbehälter notwendig. Leider reichen die derzeit zur Verfügung stehenden Behälter nicht aus. Der große Behälter in Leopoldau steht wegen seiner schweren Kriegsschäden nicht zur Verfügung. Im Werk Simmering wurde der größte Behälter in den Apriltagen des Jahres 1945 durch Artillerie- und Bombentreffer schwer beschädigt; dabei verbrannten ungefähr 30.000 Kubikmeter Gas. Der Behälter wurde behelfsmäßig instandgesetzt und war vom 18. Oktober 1945 bis 3. März 1947 in Verwendung. Durch den strengen Winter 1946/47 entstanden neue Schäden, so daß eine Generalreparatur unvermeidlich war. Ende September 1947 waren die Instandsetzungsarbeiten an diesem Behälter, der einen Fassungsraum von 150.000 Kubikmeter hat, beendet. Dadurch konnten die großen Schwankungen, insbesondere in der Erdgaslieferung, ausgeglichen und eine gleichmäßigere Gasversorgung erreicht werden.

Die Sperrzeiten stellen freilich nur ein Kompromiß dar und befriedigen niemanden. Es war dabei das Bemühen der Gaswerke in Übereinstimmung mit der Stromversorgung zu arbeiten. Man mußte vermeiden, daß die Verbraucher gerade zur Zeit des Spitzenbedarfes an Strom wegen Gasmangels mit Strom kochten. Die Festsetzung der Gaslieferzeiten richtete sich deshalb vor allem nach den Bedürfnissen der Haushalte. Die Sperrzeiten waren aber nicht nur für die Verbraucher, sondern noch mehr für die Gaswerke selbst äußerst unangenehm, weil sie ernste Betriebsschwierigkeiten verursachten. Während der Sperrzeiten strömte nämlich das im Rohrnetz verbliebene Gas

nach oben in die höher gelegenen Stadtteile, wie Döbling, Gersthof usw., in denen daher auch während der Sperrstunden ein geringer Gasdruck vorhanden war. Dies benützten die dort wohnenden Verbraucher, um auch außerhalb der Lieferzeiten Gas zu verwenden. In den tiefer gelegenen Stadtteilen entstand jedoch dadurch ein Unterdruck, so daß beträchtliche Mengen von Luft durch die meist offengelassenen Hähne eingesaugt wurden. Nach Wiederaufnahme der Gaslieferung mußte daher die Luft erst aus dem Rohrnetz verdrängt werden.

Eine überaus schmerzliche Folgeerscheinung der Sperrzeiten waren auch die Unfälle durch Gasvergiftung. Sie waren besonders im Winter häufig und waren vor allem auf Unachtsamkeit oder Vergeßlichkeit zurückzuführen. Siehe darüber auch den Abschnitt „Die Bevölkerungsvorgänge Wiens in den Jahren 1945 bis 1947" auf Seite 446.

Ein eigener Dienst ist für die Behebung von Gebrechen und Störungen am Rohrnetz und an den Hausanschlüssen eingerichtet. Im Jahre 1946 liefen bei den Wiener Gaswerken 101.392 und im Jahre 1947 114.218 Anzeigen über Störungen und Gebrechen ein. Außerdem wurden im Jahre 1946 1.598 Erhebungen über Gasvergiftungen und 30 über Gaszündschlag durchgeführt; 1947 stieg die Zahl der Erhebungen über Gasvergiftungen auf 1.712 und die über Zündschlag auf 327. Im Interesse der Sicherheit müssen die Anlagen der Leitungen auf Dichtheit überprüft werden. Im Jahre 1945 wurden 3.905, 1946 13.096 und 1947 14.428 Leitungen in der behördlich vorgeschriebenen Weise auf richtige Ausführung und Dichtheit überprüft; hiebei ergaben sich im Jahre 1945 270, 1946 1.300 und 1947 1.212 Beanstandungen.

Die behördlich angeordneten Verbrauchsbeschränkungen haben eine neue Verwaltungstätigkeit ausgelöst. Viele Gasabnehmer machten Gründe geltend, Gas über die vorgeschriebenen Höchstmengen zu verbrauchen. Im Jahre 1946 wurden 60.677 und 1947 20.228 Ansuchen um Mehrverbrauchsbewilligungen erledigt. Im Zusammenhang mit den Verbrauchsbeschränkungen wurden im Jahre 1945 350, 1946 19.119 und 1947 12.821 Kontrollen durchgeführt und im Jahre 1946 68.162 und 1947 13.601 Anlagen wegen Nichteinhaltung der Verbrauchsvorschriften abgesperrt.

Eine große Zahl von Gasmessern wurde aus bombenbeschädigten Häusern entfernt. Da unbrauchbar gewordene Gasmesser nicht ersetzt werden konnten, nahm die Zahl der installierten Gasmesser ab, während die der Pauschalanschlüsse zunahm, wie aus der folgenden Übersicht zu entnehmen ist:

	1945	1946	1947
Anschlüsse mit Gasmessern . .	539.663	520.322	512.661
Pauschalanschlüsse	7.823	14.854	30.028
Gesamtzahl der Abnehmerstellen	547.486	535.176	542.689

Bei den Zuleitungen ergaben sich folgende Veränderungen:

	1945	1946	1947
Neuhergestellte Zuleitungen	72	338	406
Wiederangeschlossene Zuleitungen	5	31	54
Instandgesetzte Zuleitungen	292	1.102	1.073
Zuleitungen vom Hauptrohrnetz abgetrennt .	11	3.956	2.071

Am Hauptrohrnetz mußten auch noch im Jahre 1947 zahlreiche Kriegsschäden behoben werden, so daß nur die dringendsten Neurohrlegungen und Rohrauswechslungen durchgeführt werden konnten. Insgesamt wurden im Jahre 1947 477 m Rohre neu gelegt, 3.824 m Rohre ausgewechselt und

1.723 m Rohre außer Betrieb gesetzt. Von den großen Instandsetzungen am Hauptrohrnetz sind die folgenden hervorzuheben: Am Gasrohrsteg in Simmering wurde über den Donaukanal eine neue Rohrleitung von 1.200 mm lichte Weite verlegt. Bei der Franzensbrücke wurde das im Jahre 1945 hergestellte Provisorium zur Herstellung einer Schiffahrtsöffnung abgeändert. Auf dem Notsteg der Franzensbrücke wurden zur Herabsetzung der Druckverluste neue Einbindungen angebracht und der 1.200 mm weite Rohrstrang im Bereiche der beiden Seitenfelder neu verlegt. Am Döblinger Steg wurde ein Rohrstrang von 800 mm lichter Weite der Benützung übergeben und die provisorische Leitung entfernt. Der 600 mm weite Rohrstrang an der stromaufwärts liegenden Seite der Malinowsky-Brücke wurde instand gesetzt und der auf eine Länge von 120 m mit der Brücke in den Strom abgesunkene Teil der Rohrleitung durch einen 500 mm Rohrstrang ersetzt, so daß nun beide Brückenrohrstränge wieder betriebsfähig sind. An der Kagraner Brücke wurden an Stelle zweier 250-mm-Niederdruckleitungen ein Rohrstrang von 500 mm lichter Weite gelegt, die zerstörte 500 mm weite Erdgasleitung wieder hergestellt und die provisorischen Leitungen entfernt. Gelegentlich des Neubaues der Niedermarkt-Brücke und der Leopolds-Brücke in Klosterneuburg wurden ein 200 mm und ein 350 mm weiter Rohrstrang verlegt und die provisorischen Leitungen abgetragen. Bei der Wiederherstellung der Stadion-Brücke wurde die 500 mm Erdgasleitung neu verlegt und das 200-mm-Provisorium entfernt.

Die Gesamtlänge des Hauptrohrnetzes betrug Ende 1947 1,986.157 m; davon waren 142.210 m Mitteldruck- und 1,843.947 m Niederdruckleitungen. Der Rauminhalt des gesamten Rohrnetzes betrug 105.469 m³; davon entfielen auf das Mitteldrucknetz 28.260 m³.

Die Druckregleranlagen waren im Jahre 1945 größtenteils wieder hergestellt. Die durch Bomben zerstörten Druckreglerhäuschen in der Wexstraße, am Hochstädtplatz, an der Alten Donau und am Praterstern wurden neu aufgebaut. Die vollständig zerstörte Druckregleranlage im 5. Bezirk, St. Johann-Park, wurde wieder errichtet und im Jahre 1947 in Betrieb genommen.

Am Behälter Brigittenau wurden die Glockendecke, das Bassin und das Führungsgerüst ausgebessert und mit Farbe gestrichen. Die Gebläseanlage wurde instand gesetzt. Die durch Kriegseinwirkung schwer beschädigte Behältereinrichtung Baumgarten wurde wieder hergestellt und am 25. November 1947 in Betrieb genommen.

In den Gaserzeugungsanlagen haben die Betriebsleitungen auch eine große Zahl Neuherstellungen durchgeführt, als deren wichtigste zu erwähnen sind:

im Gaswerk Simmering die Errichtung einer Karbolinanlage für Erdgasreinigung, die Erbauung einer Kammerofenanlage mit 25 Kammern, die Aufstellung eines Rauchgasvorwärmers für die Dampfkessel 1 und 2, die Errichtung eines Gaskühlers IV mit einer Kühlfläche von 1.700 m², der Bau einer Reservekoksabwurframpe, die Maschinenmontage in der neuen Kohlenmischanlage, die Errichtung eines Zubaues bei der Generatoranlage, die Aufstellung einer Zentralmeßeinrichtung, die Errichtung eines Gebäudes für die Druckregler-Transformatoren u. a.;

im Gaswerk Leopoldau die Aufstellung eines Vorwärmers für Teerentwässerung, der Ausbau der Warmwasserheizanlage, die Ausgestaltung des Betriebsrohrnetzes und der Dampfrohrleitungen, Ausbau der Systemrohrleitungen zwischen Wäscherhausgebläse, Wassergasanlage und Reiniger-

anlage I, Ausgestaltung des 1.200 m³ Lagerbehälters zur Speicherung von Heizöl und Einbau einer Beheizungseinrichtung, Aufstellung eines Ölseparators, Erweiterung der Meßzentrale u. a.;

im Gaswerk Traiskirchen die Erneuerung des oberen Einbaues eines Fünferretortenofens und Abbruch des Retortenofens III.

Die Betriebsleistungen der Wiener Gaswerke haben nach einer Anlaufzeit im Jahre 1945 das Niveau von 1937 bereits überstiegen. Die folgende Übersicht gibt ein Bild über die Gaserzeugung in den Jahren 1945 bis 1947. Da in diesen Jahren die Verwendung von Erdgas eine große Rolle spielte, sind auch die Angaben über die Erdgaslieferungen darin aufgenommen.

	1945	1946	1947
		Kubikmeter	
Erzeugtes Kohlengas .	57,212.114	107,573.751	105,728.460
Erzeugtes Koksgas . .	45,631.640	122,601.440	135,310.150
Bezug von Erdgas . .	32,551.690	46,251.830	52,460.680
Zusammen	135,395.444	276,427.021	293,499.290
Davon entfielen auf das Werk			
Simmering	58,144.160	137,950.170	141.978.420
Leopoldau	77,162.070	138,315.600	151,300.090
Traiskirchen	89.214	161.251	220.780

Die Verwendung von Erdgas hat die Lage der Werke einerseits erleichtert, indem sie weniger Kohle entgasen brauchen; aber andererseits wurde der Koksanfall bedeutend verringert und dadurch die Bevölkerung um einen wichtigen Brennstoff und die Gaswerke um eine beträchtliche Einnahme gebracht. Die geänderten Erzeugungsverhältnisse in der Nachkriegszeit werden deutlich, wenn man sie mit jenen des Jahres 1937 vergleicht, wie dies in folgender Zusammenstellung geschieht:

	1937	1945	1946	1947
Entgaste Kohle t . . .	685.961	157.876	326.863	323.629
Bezug von Erdgas m³ .	—	32,551.690	46,251.830	52,460.680
Abgebbares Stadtgas m³	262,689.650	96,253.326	270,149.221	282,878.970
Verkaufskoks t	440.989	47.810	155.951	148.500

Die Erzeugungsverhältnisse in ihrem monatlichen Ablauf sind aus der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Verfügbare Abgabenmenge in den einzelnen Monaten (ohne Verbundofenheizung):

Monat	1945	1946	1947
		Kubikmeter	
Jänner	38,791.330	20,784.141	23,641.302
Februar	24,600.414	20,954.975	21,640.656
März	22,195.391	23,820.686	26,585.785
April	5,419.725	21,243.602	24,016.878
Mai	1,706.180	18,205.013	19,586.133
Juni	1,830.480	19,619.335	19,125.778
Juli	1,846.150	20,191.636	19,289.621
August	1,867.920	21,242.077	18,973.033
September . . .	1,883.300	22,551.566	21,079.675
Oktober	4,273.390	26,139.162	26,385.268
November . . .	8,100.706	26,015.725	30,323.702
Dezember . . .	18,025.913	29,296.068	32,345.029
Zusammen	130,540.899	270,063.986	282,992.860

Die folgende Übersicht zeigt die Gasversorgung in einigen bemerkenswerten Geschäftsjahren.

Geschäftsjahr	Abgabe an Kunden	Abgabe an die Gemeinde	für die öffentl. Beleuchtung	Eigenverbrauch	Nutzbare Gasabgabe *)	Verkauft je Einwohner **)
	in Kubikmetern					
	1	2	3	4	1—4	5
1900 [1]) .	64,885.020	1,281.122	7,062.676	70.013	73,298.831	64,90
1911 . .	115,269.258	2,051.128	8,235.013	238.181	125,793.580	90,20
1912 [2]) .	164,136.772	3,287.310	15,327.857	343.148	183,095.087	78,70
1916/17 [3])	209,372.588	5,685.462	12,632.857	450.712	228,141.619	94,50
1919/20 [4])	128,503.073	2,860.071	8,336.393	207.118	139,906.655	71,30
1926 . .	241,357.447	3,940.594	10,780.457	367.989	256,446.487	131,04
1931 [5]) .	302,130.920	4,864.325	8,509.632	1,442.751	316,947.628	166,73
1934 [5]) .	252,409.223	3,761.943	7,070.433	1,071.126	264,312.725	137,59
1935 [5]) .	253,326.969	3,546.288	7,000.083	1,200.092	265,073.432	137,97
1936 [5]) .	247,778.306	3,116.298	6,927.098	1,059.616	258,881.318	135,90
1937 [5]) .	242,835.861	3,337.932	6,940.856	1,056.601	254,171.250	133,34
1938 [5]) .	236,450.314	3,301.268	6,932.238	1,144.877	247,828.697	130,86
1944 [5]) [6])	373,379.569	12,926.748	799.090	2,041.340	389,146.747	239,63
1945 [5]) [7])	82,993.555	4,029.266	192.070	1,153.020	88,367.911	59,13
1946 [5]) .	237,523.072	4,355.556	96.515	1,162.411	243,137.554	141,64
1947 [5]) .	259,756.548	3,843.182	396.978	1,034.926	265,031.634	152,32

*) Ohne Verbundofenheizgas. — **) Bezogen auf Spalten 1 + 2 je Einwohner Wiens. — [1]) Erstes Betriebsjahr der städtischen Gaswerke. — [2]) Vergrößerung des Versorgungsgebietes infolge Ablauf von Verträgen. — [3]) Größte Gasabgabe vor dem Kriegsende. — [4]) Tiefstand der Gasabgabe infolge Kohlenmangels. — [5]) Einschließlich Eigenbedarfs, jedoch ohne Verbundofenheizung. — [6]) Einschließlich Verbrauches der Kriegsindustrie. — [7]) Zeitweiser Ausfall der Gaserzeugung.

Außer Gas werden in den Wiener Gaswerken eine Reihe hochwertiger Nebenprodukte gewonnen. So sind die Wiener Gaswerke Großproduzenten von Koks. Im Jahre 1947 erfolgten zum ersten Male größere Lieferungen von Hochofenkoks, von insgesamt 24.792 Tonnen, an die Alpine Montangesellschaft. Über Erzeugung, Eigenverbrauch und Verkauf dieses Brennstoffes geben die folgenden Zahlen Aufschluß:

Koks	1945	1946	1947
		Tonnen	
Erzeugung	130.334·882	259.385·741	257.348·827
Eigenverbrauch	82.525·165	103.879·125	109.578·355
Verkauf insgesamt	57.740·133	160.579·645	146.360·574
Darunter durch die Koksvertriebsstelle	51.443·978	137.845·314	96.976·109

Andere Nebenerzeugnisse der Gaserzeugung sind: Steinkohlenteer, Ammoniak, Leichtöl, Benzolprodukte, Naphtalin, Waschölpech und Retortengraphit. Die Nebenbetriebe in den Gaswerken Simmering und Leopoldau haben durch die Kriegsereignisse schweren Schaden gelitten. Es gelang zwar verhältnismäßig bald, Gas zu erzeugen, aber erst viel später konnte mit der Erzeugung der Nebenprodukte begonnen werden. Die Benzolgewinnung wurde im Simmeringer Werk im April 1946 und im Leopoldauer Werk erst im August 1946 wieder aufgenommen. Ein Teil der Benzolerzeugnisse wird exportiert. Erzeugung und Verkauf der Nebenprodukte veranschaulichen die folgenden Mengenzahlen:

	1945	1946	1947
		Tonnen	
Steinkohlenteer			
Erzeugung	4.441·220	7.497·209	8.333·553
Eigenverbrauch . . .	43·500	519·420	—·—
Verkauf	3.424·366 [1])	9.346·936	6.345·661

[1]) Außerdem Verluste durch Fliegerangriffe 644·470 Tonnen

	1945	1946	1947
		Tonnen	
Ammoniak			
Verkauf	180·286[1])	486·342	476·919
Erzeugung	298·791	797·026	701·351
Leichtöl			
Erzeugung	1.229·110	1.180·430	2.456·666
Verarbeitung	1.414·220	1.071·020	2.436·230
Verkauf	—·— [2])[3])	—·—	3·495
Benzol-Fertigerzeugnisse			
Erzeugung	1.171·902	826·189	1,881·691
Verkauf	1.039·017[4])	377·646	1.492·758
Rohnaphtalin			
Anfall	24·950	31·500	16·750
Verkauf	5·950	35·800	14·750
Waschölpech			
Anfall	45·670	314·965	568·010
Verkauf	7·550	382·145	564·650
Retortengraphit			
Anfall	1·860	1·035	1·318
Verkauf	—·—	4·280	—.—

[1]) Außerdem Verluste durch Fliegerangriffe 158·766 Tonnen
[2]) „ „ „ „ 1.085·661 „ und durch
[3]) „ „ „ Requirierung 51·880 „
[4]) „ „ „ „ 504·480 „

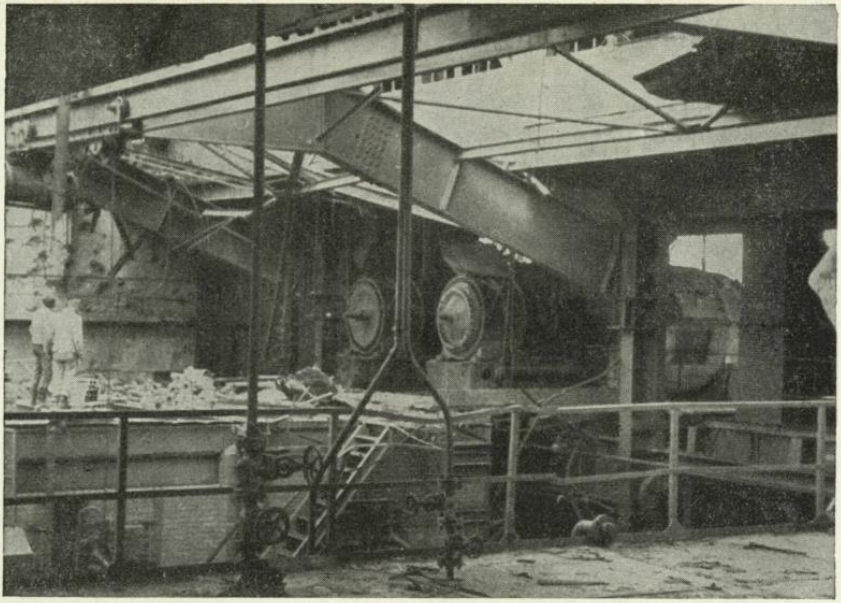
Aus dem Erlös der Nebenerzeugnisse wird ein nicht unbeträchtlicher Teil der Kohlenkosten gedeckt. Im Jahre 1946 wurden 80% der Kohlenkosten aus dem Erlös der Nebenerzeugnisse bestritten. Die Kohlenpreise waren dabei in einer stetigen Aufwärtsbewegung, was die Kalkulation der Gaswerke erschwerte. Die Aufwendungen für Kohle machen neben dem Personalaufwand die größte Post in der Betriebsrechnung der Gaswerke aus. Die gestiegenen Kohlenpreise, desgleichen die gestiegenen Lebenshaltungskosten und Löhne veranlaßten die Gaswerke, sowohl den Gaspreis als auch den Kokspreis hinaufzusetzen.

Schon im Jahre 1946 war das Preis- und Lohngefüge fast allgemein in Bewegung geraten. Diese Entwicklung der Preise und Löhne hatte ihre Folgen auch für die Wiener Gaswerke. Die Ruhrkokskohle kostete vom Jänner 1947 anstatt wie bis dahin 40·49 S je Tonne nunmehr 101·93 S je Tonne und verteuerte sich vom 1. Juni 1947 an auf 119·88 S je Tonne, im August kostete sie 155·74 S je Tonne und vom 1. September an 172·61 S je Tonne. In analoger Weise stiegen auch die Preise für Feinkohle und Nußkohle. Die Preise für polnische Kohle waren anfangs sogar noch höher. Im ganzen war der Einstandspreis je Tonne Kohle Ende 1947 um 390% höher als im Jahre 1937. Auch der Preis für Erdgas schnellte im Mai 1947 von 7 Groschen je Normalkubikmeter auf 12·5 Groschen hinauf.

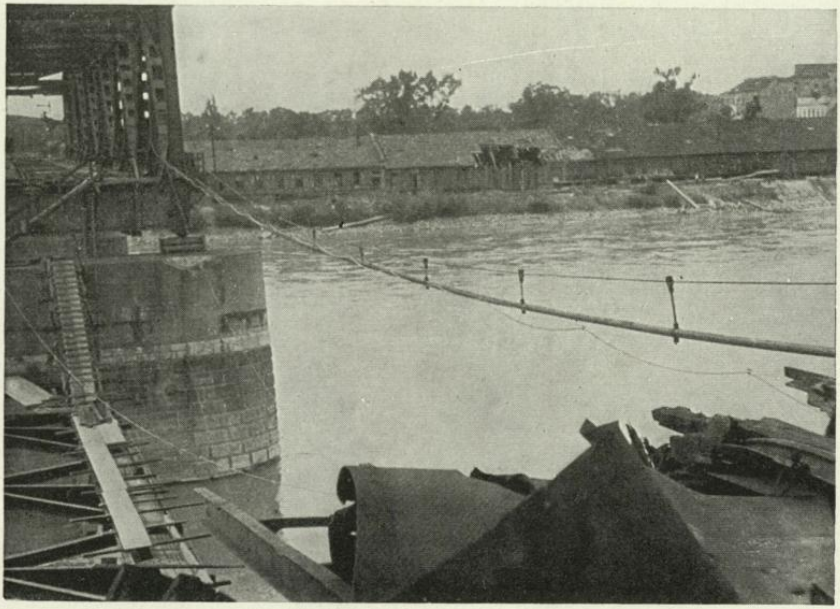
Bis anfangs 1947 war der Gaspreis trotz alledem unverändert geblieben und die Wiener Gaswerke hatten keine andere Mehreinnahme als die ihnen am 12. März 1946 bewilligte Einhebung eines Übergangszuschlages von 14·60 S je Tonne Koks, deren Ertrag aber den weitaus größten Teil des Mehraufwandes für Kohle, Fremdleistungen, Material und Personal unge-

Bis Ende 1947 wurden an den Gasleitungen 2.467 Schäden aufgefunden und behoben.

Provisorische Gasleitung über den Donaukanal.



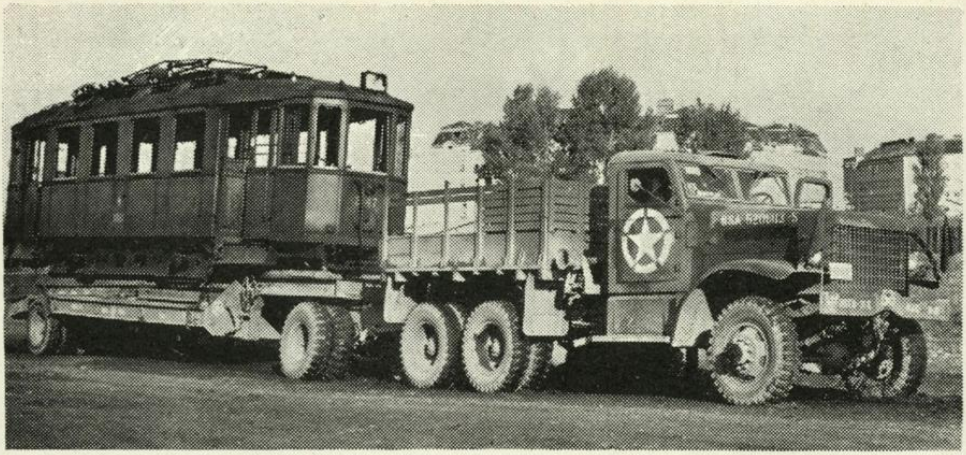
Beschädigtes Elektrizitätswerk, Wien, II., Engerthstraße.



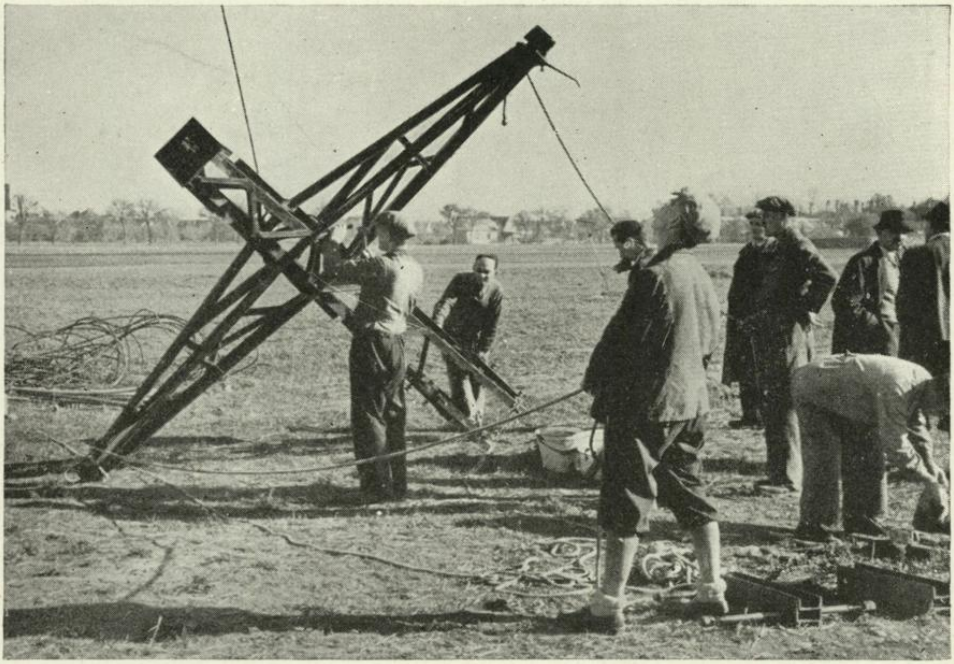
Provisorische Ölleitung über die Donau zur Versorgung der städtischen Kraftwerke.

Bis Ende 1946 96 Prozent aller Kabel wieder betriebsfähig.

Bis Ende 1947 96·2 Prozent der Gleisschäden behoben.



Unversehrt gebliebene Stadtbahnwagen werden aus dem zerstörten Bahnhof Heiligenstadt abgeschleppt.



Wiederaufbau der Fernleitungen.

deckt ließ. Eine Preiserhöhung für Gas und Koks war unvermeidlich geworden, wie auch der nach den 1946 geltenden Preisen der Gas- und Nebenprodukte erstellte Erfolgsplan für 1947 drastisch zeigte; er schloß mit einem Gebarungsabgang von 28,470.000 S ab.

Mit Berufung auf diesen drohenden Gebarungsabgang hatte die Generaldirektion am 17. Dezember 1946 beim Innenministerium um die Zustimmung zur Erhöhung der Gastarife angesucht; diese wurde am 28. Jänner 1947 erteilt und der neue Tarif am 30. Jänner 1947 vom Gemeinderat beschlossen. Der Tarif brachte eine Erhöhung des Haushaltsgaspreises von 14 Groschen auf 20 Groschen je Kubikmeter; der ermäßigte Mehrverbrauchspreis des vorhergegangenen Regelverbrauchstarifs entfiel ebenso wie der Sonderpreis für Heizgas. Gewerbegas und Sonderpreise wurden um 50%, die Grundgebühren um durchschnittlich 50% erhöht. Die neuen Tarife traten am 3. Februar in Kraft.

Am 18. Jänner 1947 wurden vom Ministerium für Handel und Wiederaufbau Übergangszuschläge von 148·50 S je Tonne auf die Grobkoks-Sortenpreise und von 93·50 S je Tonne auf die Grießkokspreise bewilligt.

Auf Grund des Lohn- und Preis-Abkommens vom August 1947, der Einführung neuer Kohlenpreise, sowie des erhöhten Aufwandes für Material und Fremdleistungen mußten die Gaspreise abermals geändert werden. Der neue Tarif, der den Haushaltsgaspreis mit 34 Groschen festsetzte und die anderen Gas- sowie die Grundgebührensätze um zwei Drittel über jene vom Februar 1947 erhöhte, wurde vom Wiener Gemeinderat am 1. August 1947 beschlossen und trat am 11. August in Kraft. Im Vergleich zu 1937 ist der neue Gaspreis um rund 58% höher. Für Koks wurden im August im Anschluß an das Lohn- und Preis-Abkommen neue Preise erstellt, die um 310 bis 415% höher lagen als im Jahre 1937.

Für das Unternehmen war auch das Währungsschutzgesetz vom 19. November 1947 von Bedeutung. Entsprechend dem § 17 dieses Gesetzes wurden die bei Kreditunternehmungen bestehenden Guthaben öffentlicher Kassen um ein Viertel gekürzt; die Wiener Gaswerke verloren dadurch 3,324.858 S. Hingegen war das Unternehmen von den Auswirkungen des Schilling-Gesetzes vom 30. November 1945 nicht betroffen worden.

Das Lohn- und Preis-Abkommen und das Währungsschutzgesetz vom Dezember 1947 lassen eine Stabilisierung und in manchen Zweigen eine Senkung der Preise erwarten. Die Kohlenknappheit bei den Gaswerken ist durch reichlichere Anlieferungen so ziemlich überwunden und es besteht die Aussicht, daß die Gassperrzeiten, die sowohl die Bevölkerung als auch den Betrieb der Gaswerke hart treffen, aufgelassen werden können.

WIENER ELEKTRIZITÄTSWERKE.

Die Ereignisse des letzten Kriegsjahres und die nicht minder wechselvollen Ereignisse der ersten Nachkriegszeit haben die Elektrizitätswirtschaft Wiens auf eine harte Probe gestellt. Die Bombenangriffe haben den Werken, Unterwerken und dem Leitungsnetz schwere Schäden zugefügt. Die Hochspannungsüberlandleitungen waren unterbrochen und damit auch die Verbindung zu den Wasserkraftwerken im Westen und Süden Österreichs, die einen großen Teil des Wiener Strombedarfes deckten. 29 Gittermaste der Hochspannungsleitungen und zirka 1.200 Isolatoren waren zerstört oder beschädigt und an 1.206 Stellen bestanden Seilbrüche. Das Kabelnetz wies tausende

Schadensstellen auf. Die wichtigen Hauptkabel im Norden und Süden der Stadt waren mehrfach unterbrochen. Zahlreiche Transformatorenstationen wurden schwer beschädigt und viele Zähler vernichtet. Bei den Kämpfen um die Donauübergänge lagen die Dampfkraftwerke Engerthstraße und Simmering unter Beschuß und es entstanden zahlreiche Schäden an den Werksanlagen. Als die deutschen Truppen die Brücken sprengten, wurden auch die darin eingebauten Kabel zerstört. Je länger die Kampfhandlungen im Stadtgebiet andauerten, um so schwieriger wurde die Stromversorgung und mußte schließlich eingestellt werden.

Im Wiener Leitungsnetz gab es am 1. April, also bei Beginn des Kampfes um Wien noch eine Belastungsspitze von 107.000 Kilowatt. Bis Donnerstag, den 5. April, sank sie bereits auf 80.000 Kilowatt. Am nächsten Tag stellte das Werk Simmering um 14 Uhr 30 den Betrieb ein. Durch Kampfhandlungen fiel Samstag, den 7. April um 14 Uhr 45 das Umspannwerk Nord aus. Sonntag, den 8. April, war das Kraftwerk Engerthstraße nur noch mit 4.000 Kilowatt in Betrieb, dessen Erzeugung sank aber am nächsten Tag noch mehr. Am 11. April, 9 Uhr vormittags, wurde der Betrieb eingestellt. Damit war die letzte Stromerzeugungsanlage in Wien ausgefallen.

Die Sprengung und Lahmlegung von Teilen des Betriebes wurde durch das beherzte Eingreifen von Angestellten und Arbeitern verhindert, so daß die Leitung des Unternehmens, kaum daß die Kampfhandlungen beendet waren, mit den Vorbereitungsarbeiten für die Wiederaufnahme der Stromerzeugung beginnen konnte. Die Direktion bekam später auch einige Lastautos von den Sowjettruppen zugewiesen und war dadurch imstande, die Verbindung mit den Werken und Unterwerken wiederherzustellen. Die Techniker des Werkes waren vor schwierige Aufgaben gestellt, ihr Dienst in jenen Tagen war äußerst mühsam und oft lebensgefährlich. Zunächst mußten sie sich ein Bild über den Zustand der Betriebsanlagen und vor allem über das Kabelnetz machen. Jedes Kabel, das zugeschaltet wurde, war auf seine Betriebsfähigkeit zu überprüfen und zu messen. Schließlich waren die Vorbereitungsarbeiten so weit gediehen, daß am 16. April 1945 eine Turbine im Kraftwerk Simmering mit einer Leistung von 4.000 Kilowatt in Gang gesetzt werden konnte. Am 20. April 1945 betrug die Leistung bereits 20.000 Kilowatt. Damit gelang es, wichtige Betriebe, die der Approvisionierung dienten, die Spitäler, die Wasserwerke und die Unterkünfte der Besatzungsmacht zu versorgen.

Die Kohlenlage war jedoch auf das äußerste angespannt. Geringe Kohlenvorräte in Betrieben und auf Lagerplätzen wurden für die Elektrizitätswerke beschlagnahmt. Die Wiener Gaswerke stellten 8.000 Tonnen Kohle zur Verfügung. Die vorhandenen Kohlenvorräte reichten aber nicht länger als für 6 Wochen aus. Die städtischen Elektrizitätswerke waren daher gezwungen, einige Dampfkessel auf Ölfeuerung umzustellen. Ein eigenes Problem bildete dabei die Beförderung des Heizöles, das vom linken auf das rechte Donauufer zu bringen war. Auf der gesprengten Stadlauer Ostbahnbrücke wurde zu diesem Zwecke eine Ölleitung gebaut. Das aus Zistersdorf in Tankwagen herangebrachte Heizöl wurde in einer Rohrleitung über die Donau gepumpt, am rechten Ufer in Zisternenwagen abgelassen und von dort in das Kraftwerk Simmering befördert.

Einen Monat nachdem das Kraftwerk Simmering in Betrieb gesetzt worden war, nahm auch das schwer beschädigte Kraftwerk Engerthstraße seine Arbeit mit einer Leistung von zirka 10.000 Kilowatt auf. Um dieses Werk

in Betrieb setzen zu können, mußten besondere Schwierigkeiten überwunden werden. Die Schäden, die das Kraftwerk Engerthstraße in 7 Luftangriffen durch 45 Bombentreffer davontrug, verteilten sich nahezu über das ganze Werk. Die Siebfilteranlage wurde vollkommen vernichtet und ebenso die 5 kV-Eigenanlage II. Ein großer Teil des 28 kV-Umspannwerkes wurde zerstört und betriebsunfähig. Der Kohlenkran II stürzte zusammen, die Kranbahnfundamente wurden zerstört. Das Werkstättengebäude wurde mit Ausnahme der Garderobe und des Bades vollständig zerstört. Der Schlackenkanalausfahrtstunnel und die Kesselhausgarderobe wurden schwer beschädigt. An den übrigen Gebäuden entstanden schwere Dach- und Mauerschäden. Die Schäden wurden zuerst nur behelfsmäßig behoben.

Für die Leitung der Wiener Elektrizitätswerke war es von allem Anfang an klar, daß mit den kalorischen Werken das Auslangen nicht gefunden werden könne und sie richtete daher ihr Augenmerk auf die Wiederherstellung der Verbindung mit den Wasserkraftwerken. Durch forcierte Instandsetzungsarbeiten an den Überlandfernleitungen ist es gelungen, die Leitung Wien—Ebenfurth—Ternitz bereits am 30. Mai 1945 in Betrieb zu nehmen und damit die Verbindung mit den Wasserkraftwerken der Steiermark wieder zu ermöglichen. Am 26. Juli 1945 war die Verbindung auf der Überlandfernleitung Wien—Gresten—Ernsthofen hergestellt und es konnte dadurch der Strom aus den eigenen Wasserkraftwerken in Opponitz und Gaming sowie aus den Werken in Oberösterreich nach Wien geleitet werden.

Die Instandsetzung und Wiederaufnahme der Betriebsanlagen der Wiener Elektrizitätswerke ging in rascher Folge vor sich, so daß bis Ende 1945 rund 75% aller Anlagen wieder betriebsfähig waren. Die Kohlen- und Ölförderanlagen, die Kessel- und Maschinenhäuser, die Schaltanlagen in den Dampfkraftwerken Simmering und Engerthstraße wurden, soweit dies mit den vorhandenen Materialien möglich war, binnen kurzer Zeit in gebrauchsfähigen Zustand versetzt und ebenso wurden in den Umspann- und Unterwerken die dringendsten Wiederherstellungsarbeiten ausgeführt, um den Betrieb so rasch wie möglich wieder aufnehmen zu können. Das Leitungsnetz wurde Stück für Stück nach Überprüfung und Instandsetzung der einzelnen Leitungsabschnitte wieder in Betrieb genommen.

Der andauernde Brennstoffmangel veranlaßte die Gemeinde Wien, sich nach anderen Rohstoffquellen umzusehen. Im November 1945 hat der Stadtsenat einen Betrag von 500.000 S zur Aufschließung einer Braunkohlenhalde in der Gemeinde Stinkenbrunn bei Ebenfurth bewilligt. Die Förderung wurde im Mai 1946 von den Wiener Elektrizitätswerken aufgenommen. Diese Kohle wurde im Kraftwerk Simmering, das für die Verfeuerung dieser Kohlensorte eingerichtet ist, verbraucht. Zum Teil wurde sie der niederösterreichischen Industrie zur Verfügung gestellt. Dadurch wird Grünbacher Kohle frei, die dann im Kraftwerk Simmering der städtischen Elektrizitätswerke verwertet werden kann.

Im Jahre 1946 betrug die Förderung im Tagbau Stinkenbrunn zirka 20.000 Tonnen und im Jahre 1947 zirka 30.000 Tonnen Braunkohle.

Im Jahre 1945 wurden im Kabelnetz der 28 kV-, 16 kV-, 5 kV-, 2 kV-, 1 kV-Leitungen sowie im Telephonkabel 2.000 Fehler behoben, 5.300 Muffen montiert, 25.000 Meter Kabel neu verlegt und ausgetauscht, 52 Schaltkasten montiert und 612 Fehlerortsbestimmungen durchgeführt. Im Freileitungsnetz der 110 kV-, 60 kV-, 20/16 kV-Leitungen sowie im Niederspannungsnetz wurden im Jahre 1945 folgende Arbeiten fertiggestellt:

	110 kV Gresten—Wien	110 kV Ternitz—Wien	60 kV Ebenfurth—Wien	20/16 kV	380/220 V	Summe
Masterneuerungen	7	5	3	150	1.100	1.265
Mastinstandsetzungen	11	2	1	50	—	64
Behebung von Isolatorenbrüchen	628	180	350	190	8.300	9.648
Behebung von Seilbrüchen . .	636	300	270	2.300	7.900	11.406
Seilaustausch in km	15	12	6	75	525	633

In der gleichen Zeit wurden auch an Stelle von Kabeln in den zerstörten Donaukanalbrücken sechs Freileitungsüberspannungen für 28 kV und eine für 5 kV durchgeführt. Über zwei zerstörte Bahnüberführungen wurden vier Kabelüberspannungen auf Tragseilkonstruktion hergestellt.

Damit waren bis Ende 1945 71% aller Kabelstrecken instand gesetzt. Im Jahre 1946 wurde die Ausbesserung des Kabelnetzes fortgesetzt, so daß Ende 1946 96% der Kabel betriebsfertig waren. Bei den restlichen Kabeln handelt es sich um solche in der Nähe bombenbeschädigter Häuser, die vorläufig nicht benötigt werden und um Reservekabel. Zur Verbesserung des Energietransportes nach Wien und der Energieverteilung wurden die 110 kV-Anlagen im Süden instand gesetzt und erweitert. Das Kabel- und Freileitungsnetz erreichte Ende 1945 eine Länge von 10.369 km, Ende 1946 von 10.417 km und Ende 1947 von 10.570 km.

In dem Maße als die reparierten Versorgungskabel an das Versorgungsnetz angeschlossen wurden, stieg auch der Energieverbrauch. Da die Gasversorgung durch Monate hindurch in den meisten Bezirken ausfiel und auch andere Brennstoffe fehlten, wurde von einem immer größeren Teil der Abnehmer elektrische Energie für Koch- und Heizzwecke verwendet. Auch Industrie und Gewerbe, desgleichen die Straßenbahn verbrauchten zunehmend größere Energiemengen.

Der Gesamtenergieverbrauch stieg in besorgniserregender Weise an und überschritt die Leistungsfähigkeit der Werke. Notabschaltungen waren in dieser Lage unvermeidlich. Um eine gleichmäßige Stromversorgung der Bevölkerung zu gewährleisten, wurde durch Anordnung des Bürgermeisters vom 2. Oktober 1945 der Stromverbrauch geregelt. Für Haushalte wurde ein Höchstverbrauch von 2 bis 3 Kilowattstunden je Tag, für andere Stromabnehmer eine Verminderung des Energieverbrauches um die Hälfte gegenüber dem Vorjahre festgesetzt. Die Trockenheit in den Jahren 1946 und 1947 hatte eine wesentliche Verringerung der Energieerzeugung in den Wasserkraftwerken zur Folge. Im Jänner 1947 wurde vom Landeslastverteiler eine weitere Herabsetzung der zulässigen Höchstverbrauchsmenge von 0·6 Kilowattstunden auf 0·5 Kilowattstunden je Tag und Haushalt angeordnet. Dennoch war der Energiebedarf nach dem Kriege höher als in der Vorkriegszeit. Erzeugung und Fremdenergiebezug stellten sich im Jahre 1937 auf 517.652 MWh und im Konjunkturjahr 1929 auf 574.422 MWh. Dagegen betrug der Energiebedarf im Jahre 1945 591.255 MWh, im Jahre 1946 644.829 MWh und im Jahre 1947 716.757 MWh.

Der folgende technische Bericht gibt einen Überblick über Stromerzeugung und Strombezug im einzelnen:

In den Eigenanlagen wurden erzeugt:	1945	1946	1947
	Megawattstunden		
Dampfkraftwerk Simmering	174.044	115.095	158.960
Dampfkraftwerk Engerthstraße	42.381	42.491	46.811
Wasserkraftwerk Opponitz	34.579	48.917	37.028
Wasserkraftwerk Gaming	26.850	35.132	32.403

	1945	1946	1947
		Megawattstunden	
In den Wasserkraftwerken:			
a) der II. Wr. Hochquellenleitung	7.302	9.618	6.743
b) Mitterndorf-Schranawand	466	609	501
c) Felixdorf	292	362	230
Zusammen	285.914	252.224	282.676
Fremdstrom wurde bezogen:			
Von den Wasserkraftwerken der Österr. Kraftwerke A. G. (ÖKA)	22.759	33.075	19.915
Von der Alpen-Elektrowerke A. G. (AEW)	273.606	355.151	409.931
Von den Wasserkraftwerken der N.-Ö. Elektrizitäts A. G. (NEWAG)	1.611	1.642	1.853
Von den Kleinwasserkraftwerken des Überlandnetzes und sontigen Kleinanlagen	1.215	2.737	2.382
Vom Flugmotorenwerk Ostmark	6.150	—	—
Zusammen	305.341	392.605	434.081
Stromerzeugung und -bezug	591.255	644.829	716.757

Der verhältnismäßige Anteil der aus den eigenen und der aus fremden Kraftwerken stammenden Energiemengen ist aus der folgenden Übersicht zu entnehmen. Aus ihr geht auch der verhältnismäßige Anteil des Selbstverbrauches der Kraftwerke und des verkauften Stromes hervor, schließlich auch die Größe der Fernübertragungsverluste und der Verluste in den Verteilernetzen sowie die höchste und niedrigste Beanspruchung.

Energiebedarf.

	Energieerzeugung in den Eigenanlagen mit Wasserkraft MWh	mit Wärmekraft MWh	Eigenerzeugung MWh	Fremdenergiebezug MWh	Energiebedarf insgesamt MWh
1945	69.489	216.425	285.914	305.341	591.255
%	11·8	36·6	48·4	51·6	100
1946	94.638	157.586	252.224	392.605	644.829
%	14·7	24·5	39·2	60·8	100
1947	76.905	205.771	282.676	434.081	716.757
%	10·8	28·7	39·5	60·5	100

Vom Energiebedarf entfielen auf	1945	1946	1947
den Eigenverbrauch der Kraftwerke	4·1%	2·9%	3·2%
die Fernübertragungsverluste	3·5%	4·7%	3·7%
die Verluste im Verteilnetz	24·0%	15·8%	18·1%
die im eigenen Unternehmen verbrauchte Energie	0·6%	0·3%	0·3%
die verkaufte Energie	67·8%	76·3%	74·7%
Größter Bedarf im Monat	Jänner	Dez.	Dez.
MWh	98.479	61.320	75.356
Kleinster Bedarf im Monat	April	Juli	August
MWh	16.251	47.593	52.397
Größter Tagesbedarf am	5. Jän.	4. Febr.	23. Dez.
MWh	3.840	2.246	2.784
Kleinster Tagesbedarf am	10. Apr.	30. Juli	16. Aug.
MWh	14	1.349	1.496

	1945	1946	1947
Größte Tageserzeugung mit Dampfkraft am .	3. Jän.	20. Dez.	18. Dez.
MWh	2.487	1.144	1.381
Größte Höchstlast (Tag und Stunde) . . .	5. I. 18h	4. XII. 17h	22. XII. 17h
MW	226	145	170
hievon Batterien . . . . . MW	17	17	15
Kleinste Höchstlast (Tag und Stunde) . .	18. IV. 21h	23. VI. 21h30	29. VI. 22h
MW	6	79	82

Energiebedarf, Energieabgabe, Verluste und Eigenverbrauch.

	1945	1946	1947
	Megawattstunden		
Erzeugung und Bezug	591.255	644.829	716.757
Eigenverbrauch und Fernübertragungsverluste .	44.913	49.053	49.183
Ins Verteilnetz wurden abgegeben	546.340	595.776	667.574
Energieabgabe einschl. Eigenverbrauch d. Untern.	403.878	494.359	537.804
Verluste im Verteilnetz	142.462	101.417	129.770

Über den Stromverkauf an die verschiedenen Abnehmergruppen gibt die folgende Übersicht Aufschluß.

	1945	1946	1947
	Megawattstunden		
Kraft- und Lichtzwecke .	359.918	418.106	446.267
	89·9%	85·0%	83·4%
Öffentliche Beleuchtung .	1.067	5.459	11.983
	0·3%	1·1%	2·2%
Straßen- und Stadtbahn .	35.842	65.623	73.098
	8·9%	13·3%	13·6%
Übrige Bahnen	3.599	2.913	4.255
	0·9%	0·6%	0·8%
Zusammen	400.426	492.101	535.603
	100·0%	100·0%	100·0%

Der Stromverkauf bewegte sich in einer ziemlich steilen Aufwärtskurve. Er war in den Jahren 1945 bis 1947 durchwegs höher als etwa im Jahre 1937 mit 378.356 MWh und überstieg in den Jahren 1946 und 1947 auch den des Konjunkturjahres 1929 mit 403.763 MWh noch um ein beträchtliches.

Die von den Kraftwerken über die Hochspannungsleitung gelieferte Energie wird in Umspann- und Unterwerken oder Netzabspanneranlagen auf die Gebrauchsspannung gebracht.

Ein jederzeit bereiter Störungsdienst ist bemüht, Stromstörungen in kürzester Zeit zu beheben. Auch eine Reihe werkseigener Werkstätten dient diesen Zwecken. Ein über 500 km langes Fernmelde-, Signal- und Steuerleitungsnetz verbindet die einzelnen Anlagen.

Die Gesamtzahl der in den Energieverbrauchsanlagen verwendeten Zähler betrug Ende 1945 776.659, Ende 1946 777.379 und Ende 1947 763.088. Ein eigener Zählerdienst ist ständig damit beschäftigt, die Zähler zu untersuchen und sie bei unverläßlicher Messung auszutauschen. Schadhafte Zähler werden zum größten Teil in den eigenen Werkstätten instand gesetzt. Die von den Erzeugern neu gelieferten oder reparierten Zähler werden überprüft und amtlich geeicht.

Eine eigene Lehrwerkstätte der Wiener Elektrizitätswerke ist wieder errichtet worden, um einen Nachwuchs tüchtiger Facharbeiter heranzubilden.

Ebenso wie die Gaswerke und die Verkehrsbetriebe waren auch die E-Werke gezwungen, ab 1. Februar 1947 Tariferhöhungen durchzuführen. Diese Tarife

blieben bis August 1947 in Kraft und wurden nach dem Lohn- und Preis-Abkommen abermals geändert. Der für die große Masse der Haushalte geltende Preis für die elektrische Energie war bis dahin mit 10 Groschen für die Kilowattstunde festgesetzt. Der ab 10. August 1947 gültige Preis betrug 18 Groschen. Die Gebühren für die Zähler stellten sich seit diesem Zeitpunkt für 1—2 Räume auf 4·50 S und für jeden weiteren Raum auf 3·50 S monatlich, vorher 2·60 S und 2 S. Der Verbraucher konnte aber auch einen Tarif wählen, der die Zahl der Räume für die Berechnung der Zählermiete unberücksichtigt läßt. In diesem Falle wurde die monatliche Miete für den Zweileiterzähler mit 1·70 S, vorher 1 S und für größere Zähler mit 3 S vorher 2 S festgesetzt, während für die Kilowattstunde 1 S, vorher 60 Groschen zu zahlen waren. Für Gewerbe und Landwirtschaft galt nun ein Kilowattpreis von 18 Groschen gegenüber 10 Groschen bis August 1947.

WIENER VERKEHRSBETRIEBE.

Der Luftkrieg hat die Bahnanlagen der Wiener Verkehrsbetriebe in weitem Umfang verwüstet und den Fahrbetriebsmitteln schwere Verluste zugefügt. Die Anordnung, den Verkehr auch bei Fliegerangriffen so lange als nur irgend möglich aufrechtzuerhalten, hatte den Ausfall zahlreicher Wagen zur Folge. Besonders groß waren die Einbußen an Fahrbetriebsmitteln bei den Kämpfen in den Wiener Straßen. Durch das Ausbleiben des Stromes konnten viele Wagen nicht mehr ihre Remisen erreichen. Sie wurden bei den Kämpfen als Barrikaden verwendet und viele von ihnen wurden durch Artilleriebeschuß und Brände vernichtet. Schwere Kampfwagen rissen die Fahrleitungen herunter. Viele Maste wurden umgelegt, die Brücken gesprengt und die Bahnhöfe und sonstigen Gebäude der Verkehrsbetriebe schwer beschädigt. Von den vorhandenen 3.635 Personenwagen wurden 587 Wagen vollkommen zerstört und 1.539 Wagen beschädigt. Von rund 660 km Oberleitungen wurden 250 km zerstört; 500 Leitungsmaste wurden umgelegt. Die Gleisanlagen wiesen 500 Bombentrichter auf. Ihre zerstörten Teile hatten eine Gesamtlänge von 6 km. Von 19 Betriebsbahnhöfen wurden 12 schwer beschädigt, von den 14 Werkstättengebäuden wurden 3 zerstört und 8 beschädigt. Von 8 Autogaragen blieben nur 2 verschont, 2 wurden zerstört, die anderen erlitten mehr oder weniger schwere Schäden. Von 33 sonstigen Hochbauobjekten wurde eines vollkommen zerstört, während 29 andere Schäden verschiedenen Grades davontrugen. 4 Brücken der Stadtbahn wurden schwer und 2 leichter beschädigt. 13 Gewölbe der Hochbahnstrecke, zahlreiche Eindeckungen, Stütz- und Futtermauern wurden an 35 Stellen angeschlagen. 1 Betriebsbahnhof und 2 Stationsgebäude der Stadtbahn wurden zerstört.

Die Größe der Verluste der Wiener Verkehrsbetriebe geht aus der nach Stoppreisen berechneten Schadenssumme hervor. Diese stellt sich auf 87·3 Millionen Schilling, d. s. 25·7% von dem Anschaffungswert des Anlagevermögens.

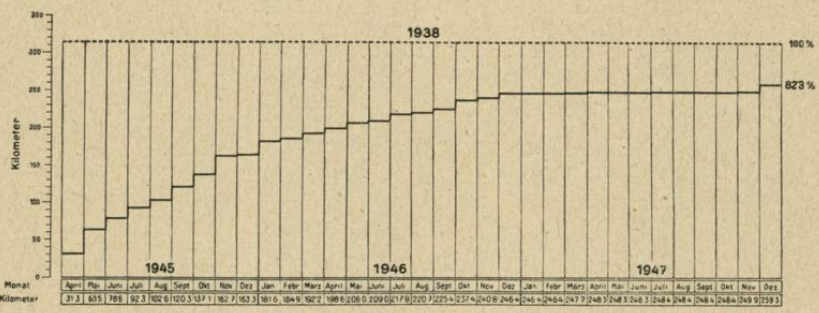
Am 6. April 1945 wurde der Straßenbahnverkehr eingestellt. Durch mehr als 3 Wochen verkehrte in Wien keine Straßenbahn. Ein Großteil der in Wien verbliebenen Bediensteten hielt sich auch während der Kampfhandlungen in den Diensträumen auf. Durch ihre Anwesenheit verhinderten sie Anschläge gegen die Anlagen. Kaum waren die Kämpfe zu Ende, begannen die Bediensteten mit den Aufräumungsarbeiten. Am 20. April 1945 wurde eine neue Betriebsleitung bestellt. In mühevoller Arbeit ist es gelungen, bereits

am 29. April den Betrieb auf fünf Radiallinien im westlichen Stadtgebiet wieder aufzunehmen. Die Wiederherstellungsarbeiten konzentrierten sich nunmehr auf die Stadtbahn. Am 27. Mai 1945 waren diese Arbeiten so weit fortgeschritten, daß ein Pendelverkehr zwischen den Stationen Hietzing und Hauptzollamt eingerichtet werden konnte. Damit verfügten die Wiener wieder über ein Massenverkehrsmittel, das die Verbindung mit dem Stadtzentrum herstellte. Nach weiteren 4 Wochen wurde der Verkehr auf die obere Wientallinie ausgedehnt und schließlich konnte Ende Juli 1945 der Rundverkehr mit den Linien GD, DG und WD, deren Züge in Intervallen von 5 Minuten verkehrten, aufgenommen werden. Von der Stadtbahn ist nur mehr das Teilstück von Heiligenstadt zur Friedensbrücke und zur Nußdorfer Straße wegen der Zerstörung der Brücken nicht in Betrieb.

In den folgenden Monaten des Jahres 1945 ist in rascher Aufeinanderfolge Linie um Linie in den Straßenbahnverkehr wieder eingegliedert worden.

Wiener Verkehrsbetriebe

Betriebslänge der Straßenbahn und Stadtbahn



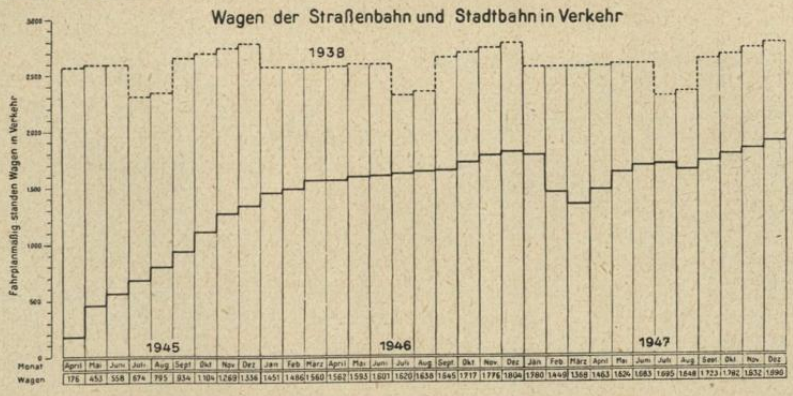
Von der Betriebslänge in der Vorkriegszeit im Umfang von 287·5 km wurden Ende 1945 bereits 141·6 km befahren. Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung bis Ende 1947.

Zeitpunkt	Linien in Betrieb	Betriebslänge in km	Betriebslänge in % gegenüber 1937
31. Dezember 1945	31	141·6	49
31. Dezember 1946	52	224·7	78
31. Dezember 1947	58	237·6	83

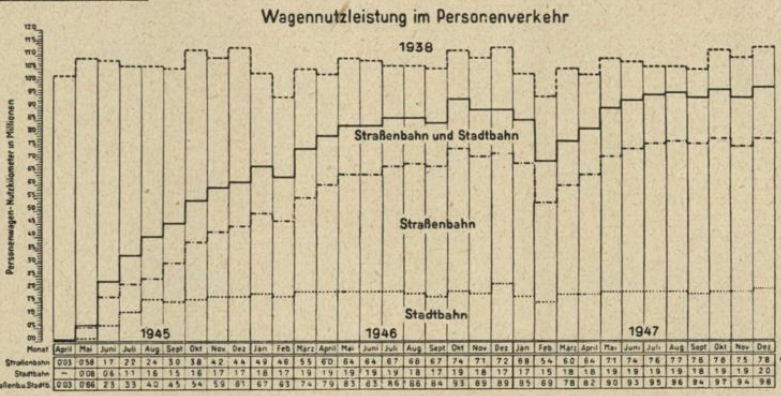
Der tägliche Wagenauslauf, der im Mai 1945 453 Wagen, das sind 17·5% des Wagenauslaufes vom Mai 1938, betrug, stieg bis zum Jänner 1946 auf 1.451 Wagen, das sind 56·5% des Wagenauslaufes vom Jänner 1938. Die Wagen wurden aber viel intensiver als in der Vorkriegszeit ausgenützt, wie aus der folgenden Übersicht zu entnehmen ist.

	Täglicher Wagenauslauf			Gefahrene Wagennutzkilometer		
	Durchschnittl. Wagen	Abnahme gegenüber 1937	in %	Millionen km	Abnahme gegenüber 1937	in %
1945 . .	922	— 1.465	— 61·4	50·91	— 72·07	— 58·6
1946 . .	1.538	— 849	— 35·6	97·67	— 25·31	— 20·6
1947 . .	1.578	— 809	— 33·9	107·01	— 15·97	— 13·0

Wiener Verkehrsbetriebe



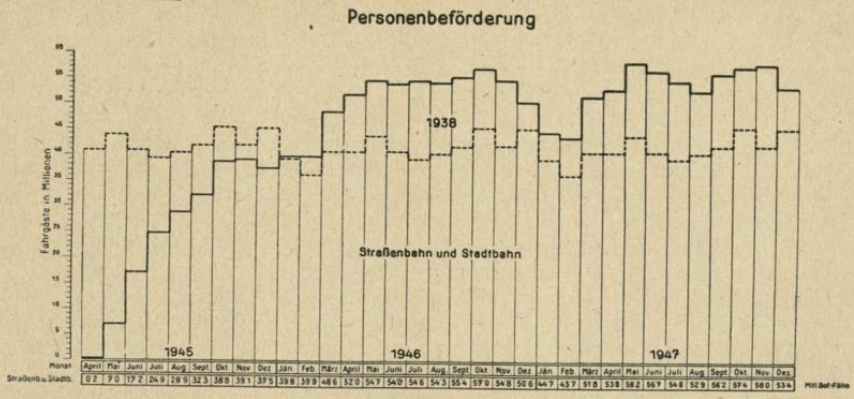
Wiener Verkehrsbetriebe



Die Zahl der auf der Straßenbahn und Stadtbahn beförderten Fahrgäste hat in diesem Zeitraum beträchtlich zugenommen und ist trotz des geringen Wagenparkes höher als in der Vorkriegszeit. Folgende Zahlen erweisen dies im einzelnen.

	Beförderte Fahrgäste in Millionen	Ab(Zu)nahme gegenüber 1937 in Millionen	Ab(Zu)nahme gegenüber 1937 in %	Auf einen Einwohner entfallen Fahrten	Auf einen Wagennutzkilometer entfallen Fahrgäste
1945	330·09	— 144·41	— 30	210	6·50
1946	615·84	+ 140·44	+ 29	364	6·31
1947	645·25	+ 169·85	+ 35	370	5·98

Da im Jahre 1938 auf einen Einwohner 263 Straßenbahnfahrten und auf einen Wagenkilometer durchschnittlich 3·88 Fahrgäste entfallen, ist die Zunahme in den Jahren 1946 und 1947 außerordentlich groß.



Die großen Verkehrsleistungen, die die Wiener Verkehrsbetriebe in der Nachkriegszeit vollbrachten, wären nicht möglich gewesen, ohne die ebenso große Aufbauarbeit im Betriebe. Diese Aufbauarbeit ging jedoch unter den widrigsten Umständen vor sich.

In den ersten Monaten nach der Wiederaufnahme des Betriebes war es vor allem der Mangel an Oberleitungsdraht, der den Arbeitsfortschritt hemmte. Die eingesammelten Drähte waren nur zum geringen Teil sofort wieder verwendungsfähig; sie mußten zum größten Teil eingeschmolzen und umgearbeitet werden. Die Arbeiten an der Oberleitung waren auch dadurch äußerst erschwert, daß die Turmwagen, die für das Auflegen des Fahrdrahtes nötig sind, durch Kriegseinwirkung zumeist zerstört waren, weshalb die Verkehrsbetriebe dazu übergingen, Beiwagen mit Arbeitsplattformen auszurüsten. Für die Montage der Oberleitung konnten sie 5 Privatfirmen heranziehen. Für die Wiederherstellung der beschädigten Fahrbetriebsmittel waren zunächst keine Privatfirmen zu finden. Sämtliche Instandsetzungsarbeiten an den Wagen mußten in der eigenen Hauptwerkstätte besorgt werden. Dabei war die Hauptwerkstätte selbst bombenbeschädigt und die Zahl der Arbeitsplätze beschränkt. Gegen Ende des Jahres 1945 waren die von früher her noch vorhandenen restlichen Materialvorräte aufgebraucht und es war schwierig, neue anzuschaffen. Die Materialschwierigkeiten und der Umstand, daß immer mehr die schwerer beschädigten Wagen in Arbeit genommen wurden, verlangsamten die Lieferungen an instand gesetzten Wagen. Für die Reparatur eines schwer beschädigten Wagens mußten bis zu 3.000 Arbeitsstunden aufgewendet werden, was allein einen Rückgang in der Zahl der Reparaturen zur Folge gehabt hätte. Hinzu kommt noch, daß infolge der Überbeanspruchung des Fahrparkes sowie durch die größere Belastung der fast immer überfüllten Wagen die Schäden daran weiter zunahmen und was noch schlimmer war, nicht immer gleich behoben werden konnten. Als Folge der Vernachlässigung der regelmäßigen Instandsetzung stellte sich häufig ein Lockerwerden abgenützter Radreifen ein, ein Übel, dem nicht leicht begegnet werden konnte, weil das Ternitzer Radreifenwerk schon während des Krieges abmontiert worden war und daher von dort nichts mehr geliefert wurde.

Als es schien, daß die Verkehrsbetriebe das Ärgste hinter sich hatten, wurden sie vor eine neue harte Probe gestellt. Der strenge, schneereiche

Winter 1946/47, und die Stromkrise haben die Wagen und ihre Elektroausrüstung schwer in Mitleidenschaft gezogen. Die Unterspannung im Netz und der häufige Stromausfall haben den Motoren erheblichen Schaden zugefügt. Die Isolierungen aus Ersatzstoffen und die eindringende Feuchtigkeit führten zu häufigen Kurzschlüssen in den Ankern und Feldspulen und bewirkten so einen Massenausfall an Motoren. In kurzer Zeit wurden hunderte Motoren schadhaft und es war trotz eifriger Hilfe der Elektrofirmen nicht möglich, so viele Anker zu reparieren, als in derselben Zeit schadhaft wurden. Der Ausfall an Triebwagen stieg derart, daß sich die Verkehrsbetriebe im März 1947 zu einer Verkehrseinschränkung entschließen mußten, die sie erst im Herbst wieder vollständig aufheben konnten.

Unter den Materialschwierigkeiten war es besonders der Eisenmangel im Jahre 1947, der nicht nur dem Fortschritt der Instandsetzungarbeiten abträglich war, sondern auch den Neubau von Fahrzeugen verzögerte. Viele andere Hemmnisse waren noch zu überwinden; Erschwerungen bei der Beschaffung der Materialien, der Transportmittel und des Treibstoffes, Mängel bei der Koordinierung der Lieferungen, beim Arbeitsprozeß, infolge des Fehlens geeigneter Werkzeuge und Hilfsmittel. Nur zu oft war ein unverhältnismäßig großer Aufwand an Zeit und Arbeit vonnöten, um auch nur den bescheidensten Erfolg zu erzielen. Eine wirklich erträgliche Verkehrsgestaltung wird erst möglich sein, wenn eine dem jetzigen Verkehrsbedarf entsprechend hohe Zahl von Wagen zur Verfügung stehen wird. Es ist das Bemühen der Verkehrsbetriebe, sowohl im Inland als auch im Ausland diese zusätzliche Zahl von Wagen zu beschaffen.

DER WIEDERAUFBAU DER BAHNANLAGEN.

Gleise.

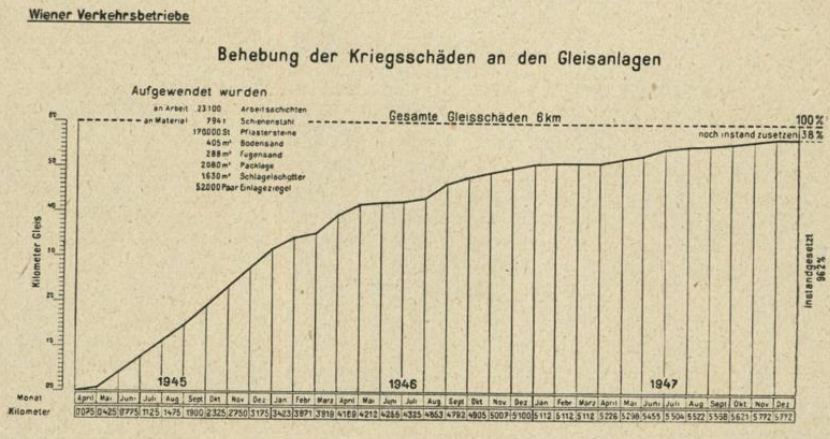
Von den Bahnanlagen haben sich die Gleise als am meisten widerstandsfähig gegen Kriegseinwirkungen erwiesen. Die Beschädigungen blieben für gewöhnlich auf den verhältnismäßig kleinen Umfang eines Bomben- oder Artillerietreffers beschränkt. Obwohl im Netz mehr als 500 Bombentreffer gezählt wurden, betrug die Gesamtlänge der zerstörten Gleise nicht mehr als 6.000 m, wozu noch 18 zerstörte Weichen und 2 Kreuzungen kamen. Die Kriegsschäden an den Gleisen wurden bis Ende 1947 zu 96·2% behoben. Dazu waren insgesamt 23.100 Arbeitsschichten notwendig. An Material wurde verbraucht: 794 Tonnen Schienenstahl, 170.000 Pflastersteine, 405 m³ Bodensand, 288 m³ Fugensand, 2.080 m³ Packlage, 1.630 m³ Schlägelschotter und 52.000 Paar Einlageziegel. Von den kriegsbeschädigten Gleisanlagen wurden im Jahre 1945 auf den Straßenbahnen 6.350 m Schienen instand gesetzt. Im Zusammenhang mit der Kriegsschadenbehebung wurden im Rillenschienenoberbau im Jahre 1946 1.810 m und im Jahre 1947 278 m Gleis eingebaut, im Vignolschienenoberbau im Jahre 1946 115 m und im Jahre 1947 427 m Gleis.

Daneben mußten in einem bestimmten Ausmaß die abgenützten Gleise erneuert werden. Seit mehr als einem Jahrzehnt werden aber weitaus weniger Gleise ausgewechselt, als gemäß der normalen Quote von 4% für die Straßenbahn und 6·5% für die Stadtbahn hätten erneuert werden sollen. Der Mangel an Schienen verhinderte bisher die so notwendigen Gleisbauten und es konnten lediglich diejenigen Gleise ausgewechselt werden, die die Betriebssicherheit bereits zu gefährden drohten. Da Schienen nur in ganz ungenügender Menge

beschafft werden konnten, blieb nichts anderes übrig, als sie aus unbefahrenen oder entbehrlichen Strecken auszubauen.

Der Schienenmangel zwang dazu, die elektrischen Auftragsschweißungen auszudehnen und nicht nur die Knotenpunkte, sondern auch die abgefahrenen Bogenschienen aufzuschweißen. Von den 6.350 Knoten des Netzes sollten etwa 2.250 jährlich aufgeschweißt werden, was bisher in diesem Ausmaß nie gelungen ist. Im Jahre 1946 wurden 1.164 und im Jahre 1947 1.540 Herzstücke aufgeschweißt. Statt jährlich 350 Herzstücke zu erneuern, konnten im Jahre 1946 nur 126 und im Jahre 1947 167 ersetzt werden. In diesen beiden Jahren wurden 3.948 m Gleisbogen, davon 3.618 m Lauf- und 539 m Leitkanten aufgeschweißt. Außerdem wurden jährlich fast 3.000 aluminothermische Stoßschweißungen ausgeführt.

Mangels ausreichender Reparaturmöglichkeiten wurden auch auf den 2.550 Weichen des Netzes Aufschweißungen durchgeführt. Auf der Stadt-



bahn wurden Schienenstücke in größeren Längen als bisher üblich aluminothermisch verschweißt. Das Schweißen wurde überwiegend von privaten Firmen durchgeführt, wogegen das Zurichten und Biegen der eingebauten Schienen, das Zusammenbauen der Weichen, Kreuzungen und Herzstücke, sowie die Überprüfung der Weichen auf der Strecke das Personal der Verkehrsbetriebe besorgte.

Um die im bombenbeschädigten Bahnhof Heiligenstadt abgestellten Stadtbahnwagen anderwärts verwenden zu können, wurde ein 54 m langes Überladegleis hergestellt, das das Überladen der Wagen auf Straßenspezialfahrzeuge ermöglichte. Nach Durchführung des Transportes wurde das Gleis wieder abgetragen.

Wegen Schienenmangels wurden auf der Stadtbahnstrecke von Heiligenstadt zum Gürtel Schienen abgetragen, die für die Gleisauswechslung auf anderen Stadtbahnstrecken verwendet wurden. Auf der Straßenbahn wurden im Jahre 1945 195 m, 1946 1.812 m und 1947 3.568 m Gleis abgetragen.

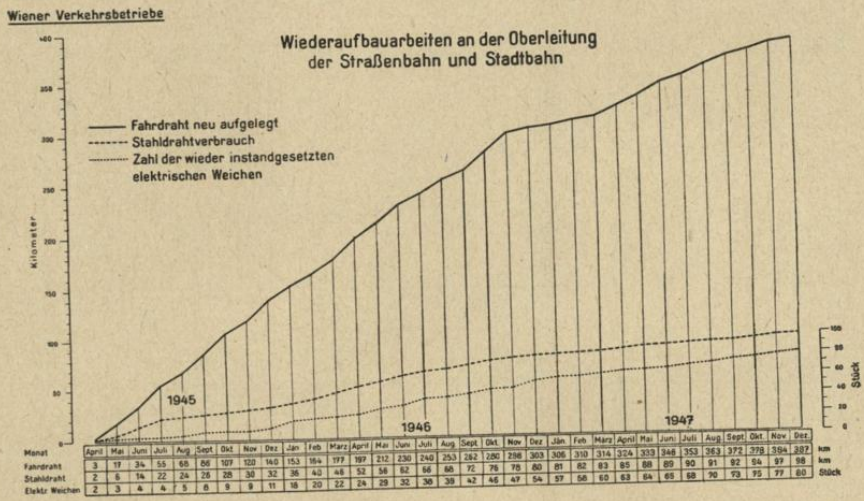
An Gleisneubauten, Gleiserneuerungen sowie Bahnerhaltungsarbeiten der Straßenbahn werden in den Jahren 1945 bis 1947 folgende Leistungen ausgewiesen.

Straßenbahn.

	1945	1946	1947
Gleisneubauten			
Gleise m	700	383	64
Weichen	13	3	6
Kreuzungen	12	13	—
Gleiserneuerungen			
Gleise m	600	4.262	6.250
Weichen	5	48	62
Kreuzungen	6	17	24
Bahnerhaltungsarbeiten			
Auswechslung von Schienen m	660	3.190	3.500
Herzstücken	39	40	18
Weichenzungenstücken	60	80	61
Überprüfungen und Ausbesserungen von Weichen	263	1.226	1.435

OBERLEITUNGSANLAGEN.

Die Oberleitungsanlagen hatten durch die Kampfhandlungen schwer gelitten, allein 1.300 Maste waren beschädigt. Von den 118 elektrischen Weichen waren 80 schwer, die restlichen leichter beschädigt. Fahrdraht aus Kadmiumkupfer stand erst Ende 1947 zur Verfügung. Bis dahin mußte man Fahrdraht aus reinem Kupfer verwenden. Im Jahre 1945 fehlte es auch daran. Die geborgenen Kupferdrähte wurden umgearbeitet und wieder verwendet. Die sowjetische Besatzungsmacht stellte den Verkehrsbetrieben Elektrolytkupfer zur Weiterverarbeitung zu Fahrdraht bei und förderte dadurch den Wiederaufbau des Oberleitungsnetzes. Bis Ende 1947 wurden insgesamt 395 km Fahrdraht, 101 km Quer- und Spanndraht aufgelegt, 1.160 Maste ausgegraben und 1.521 Maste gesetzt. 83 elektrische Weichen sowie die Signalleitungen wurden instand gesetzt. Für die Wiederherstellung der beschädigten Ketten-Fahrleitung waren 7.100 m Fahrdraht und 700 m Tragseile erforder-



lich. Für die Instandsetzung der Licht- und Signalanlagen benötigten die Verkehrsbetriebe folgende Mengen von Elektromaterialien: 160.000 m Leitungsdraht, 31.500 m Isolierrohre, 2.420 Sicherungselemente und 1.135 Beleuchtungskörper.

HOCHBAUTEN.

Äußerst schwierige Aufgaben erwuchsen den Technikern der Verkehrsbetriebe bei der Behebung der Bombenschäden an den Hoch- und Tiefbahnstrecken und den Brücken der Stadtbahn. Sie mußten Brücken, Viadukte und beschädigte Stadtbahndecken so sichern, daß der Verkehr ohne Gefährdung der Fahrgäste vor sich gehen konnte. Besondere Leistungen waren bei der Behebung der Bombenschäden auf dem Verbindungsbogen zwischen Donaukanallinie und Gürtellinie und bei der Wiederherstellung der zerstörten Stadtbahnstationen Josefstädter Straße und Alser Straße zu vollbringen. Das gänzlich zerstörte Gebäude der Haltestelle Unter-St. Veit wurde im Jahre 1947 im Rohbau fertiggestellt.

Im Bahnhof Vorgartenstraße wurden die Reste der Wagenhalle I abgetragen. Mit dem Wiederaufbau der Wagenhalle wurde begonnen. Auch mit der Instandsetzung zweier Hallen, der Anbauten und des Bahnerhaltungsdepots des Bahnhofes Brigittenau wurde angefangen.

Im Bahnhof Floridsdorf wurden die Wagenhalle II, das Verwaltungsgebäude und das Bahnerhaltungsdepot wieder instand gesetzt.

Im Bahnhof Koppreitergasse wurde mit dem Wiederaufbau der schwerbeschädigten Wagenhalle und des Verwaltungsgebäudes begonnen. Am Ende des Jahres 1947 war der Bau bis zu 75% vollendet. Ebenso wurde der Wiederaufbau der stark beschädigten Wagenhallen I und II und der gänzlich zerstörten Objekte XX und XXI des Bahnhofes Simmering nach Abtragung der Mauerreste in Angriff genommen und bis Ende 1947 bis zu 75% vollendet; die Wagenhalle II wurde verlängert und die Objekte XX und XXI in vollständig neuer Form aufgebaut. Das Verwaltungsgebäude im Bahnhof Favoriten wurde bis auf die Neugestaltung seines architektonischen Bildes hergerichtet.

In der Hauptwerkstätte wurde das Verwaltungsgebäude bis auf den Außenverputz fertiggestellt. An den Verwaltungsgebäuden des Bahnhofes Rudolfsheim wurden die Bombenschäden ausgebessert. Die Luftschutzräume unter der Wagenhalle I dieses Bahnhofes wurden umgebaut und wieder ihrem früheren Zwecke als Lagerräume zugeführt. Im Bahnhof Wienzeile wurden an den Wagenhallen Sicherungsarbeiten durchgeführt.

In den Bahnhöfen Ottakring, Hernals, Währing und Gürtel wurden kleinere Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Im Bahnhof Grinzing, Halle I, wurden die Anbauten wiederhergestellt, in der Halle II die Dachkonstruktion überholt, der Autobusgarage eine Garagenmeisterkanzlei zugebaut, die Reste des zerstörten Bahnerhaltungsmagazines entfernt und die Stützmauer instand gesetzt.

Für die gänzlich zerstörte Bahnhofanlage in der Engerthstraße wurde im Bahnhof Aßmayergasse eine provisorische Unterkunft geschaffen.

Für die Behebung der Kriegsschäden an Hochbauten wurden folgende Materialien benötigt: 845 Tonnen Eisen, 1.196 Tonnen Zement, 70 Tonnen Gips, 2.274 m³ Holz, 1.066 m³ Kalk, 40.000 m² Glas, 6.300 m² Blech, 91.000 m² Dachpappe, 3,533.000 Mauerziegel und 194.000 Dachziegel. Das Gelderfordernis für diese Baumaterialien wurde in Stoppreisen mit 19 Mil-

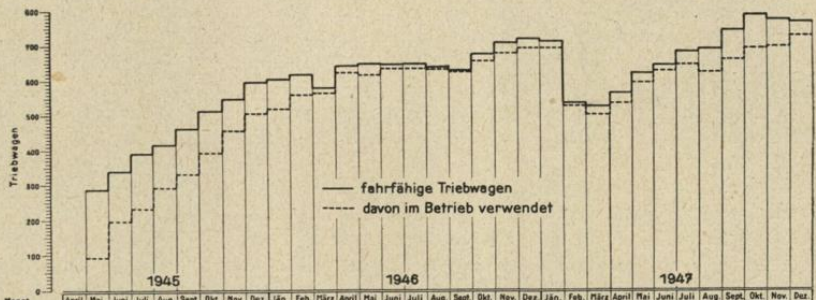
lionen Schilling errechnet. Hinzu kommen noch Aufwendungen im Betrage von 6 Millionen Schilling für die Behebung der Kriegsschäden an den eisernen Brücken, eisernen Eindeckungen und Eisenbetoneindeckungen der Stadtbahn.

FAHRBETRIEBSMITTEL.

Bei der Übernahme des Unternehmens durch die neue Leitung waren vom gesamten ehemaligen Wagenpark nur 288 Trieb- und 460 Beiwagen der Straßenbahn und Stadtbahn betriebstauglich; alle übrigen Wagen waren teils kriegsbeschädigt, teils wegen fehlender Ersatzteile, wie Zahnräder, Wellen, Radreifen usw. fahrunfähig. Trotz aller Schwierigkeiten wurde der Stand der fahrfähigen Wagen binnen 3 Monaten auf 390 Trieb- und 532 Beiwagen und bis zum Jahresende 1945 auf 595 Trieb- und 905 Beiwagen erhöht. Die Stadtbahn hatte während des Jahres 1945 die Hauptlast des Verkehres

Wiener Verkehrsbetriebe

Triebwagen der Straßenbahn und Stadtbahn



Monat	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jän.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jän.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Fahrfähige Triebwagen	—	288	340	390	415	462	513	549	595	603	615	579	641	648	646	648	638	629	674	707	719	710	535	523	566	621	646	682	691	743	788	774	768
Triebwagen im Betrieb	—	92	199	231	291	330	392	457	504	519	560	564	622	616	633	633	632	625	655	678	691	691	527	500	534	593	628	646	623	659	692	697	727

zu tragen. Die Wageneinrichtungen, ebenso die elektrischen Installationen waren dadurch dauernd überbeansprucht. Eine Zeitlang konnten die Wagen auch keinen Betriebsbahnhof erreichen und mußten auf offener Strecke abgestellt werden, wodurch die Schäden weiter zunahmen. Die Überprüfung und ebenso die Pflege der Wagen war dadurch ziemlich beeinträchtigt.

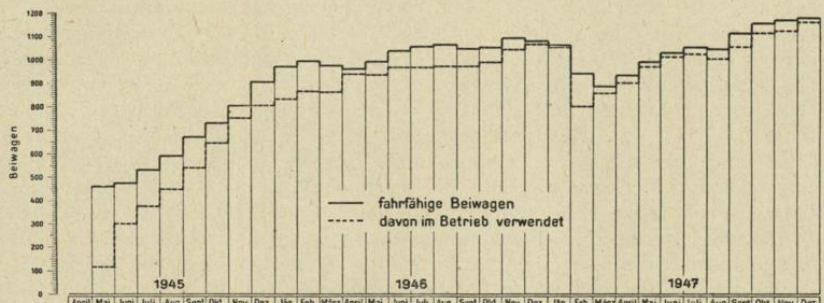
Die Wagen im Betriebsbahnhof Heiligenstadt, die infolge der Zerstörungen des Bahnhofes und der zu ihm führenden Brücken von dem übrigen Verkehrsnetz abgeschnitten waren, wurden mit Spezialfahrzeugen der englischen und amerikanischen Besatzungsmacht in die Werkstätten befördert und standen alsbald wieder in Betrieb. Um das Schadenrisiko zu verteilen, waren im Kriege Straßenbahnwagen in die Hauptallee und in die Freudenau gebracht worden, wo sie nach der Sprengung der Donaukanalbrücken verbleiben mußten. Auch hier haben die Besatzungsmächte durch Beistellung von Tiefladewagen geholfen, daß die Straßenbahnwagen wieder dem Verkehr zugeführt werden konnten.

Die Instandhaltung der Wagen litt dauernd unter Materialmangel. Die Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung steigerten sich im Jahre 1946 noch mehr. Es fehlten nicht nur die Materialien für den elektrischen, sondern

auch für den mechanischen Teil. Die Not an Glas, Sperrholz und Holzfaserplatten war so groß, daß es im Winter noch Wagen mit nicht geschlossenen Fensteröffnungen gab, die dann aus dem Verkehr gezogen werden mußten. Das für den Wiederaufbau notwendige Material wurde zum Großteil den bombenbeschädigten Wagen entnommen. Im Bahnhof Ottakring wurde eine Zweigwerkstätte der Hauptwerkstätte eingerichtet, wo brauchbares Material aus beschädigten Wagen gewonnen und zum Wiederaufbau verwendet wurde. Von Februar bis Oktober 1946 wurden dort 98 Triebwagen und 15 Beiwagen instand gesetzt.

Durch den Ausbau starker Motoren aus schwer bombenbeschädigten Wagen wurde es möglich, 9 angekaufte Triebwagen fertigzustellen und sie dem Betrieb zu übergeben. Die Zahl der betriebsfähigen Wagen stieg bis Jahresende 1946 auf 719 Trieb- und 1.082 Beiwagen an, was gegenüber

Beiwagen der Straßenbahn und Stadtbahn



	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jän.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jän.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Fahrfähige Beiwagen	—	469	475	532	590	670	729	805	905	973	995	974	960	993	1040	1059	1067	1049	1054	1095	1082	1063	942	888	935	993	1032	1057	1049	1115	1158	1171	1181
Beiwagen im Betrieb	—	116	302	375	448	541	646	751	805	830	885	863	839	835	969	969	972	972	991	1048	1069	1056	801	658	903	972	1015	1028	1007	1058	1117	1125	1163

April 1945 bei den Triebwagen eine Steigerung von 150% und bei den Beiwagen eine solche um 135% ergab.

Der Katastrophenwinter 1946/47 hat diesen erfolgversprechenden Aufstieg jäh unterbrochen; der Stand an fahrfähigen Wagen sank auf 418 Trieb- und 773 Beiwagen, was einem Ausfall von 42% bei den Triebwagen und von 29% bei den Beiwagen gleichkam. Die Hauptschäden traten bei allen Motortypen in ziemlich gleichem Maße auf. Durch größte Intensivierung der Arbeiten, sowohl in der Hauptwerkstätte als auch bei den Elektrofirmen, wurde diese Katastrophe schließlich überstanden und der Wagenstand an betriebstauglichen Wagen bis Jahresende 1947 wieder auf 768 Trieb- und 1.181 Beiwagen gebracht. In diesem Jahre wurden weitere 7 angekaufte Triebwagen fertiggestellt, womit sich die Zahl der seit 1945 neu eingestellten Triebwagen auf 23 erhöhte.

Um dem Mangel an stärkeren Triebwagen abzuhelfen, haben die Wiener Verkehrsbetriebe in der Waggonfabrik Simmering-Graz-Pauker A. G. 50 zweiachsige Triebwagen neuerer Bauart bestellt. Für die Ausrüstung dieser Triebwagen sowie zum Ersatz veralteter schwacher Motoren wurden bei verschiedenen Elektrofirmen 240 Motoren neuester Bauart bestellt.

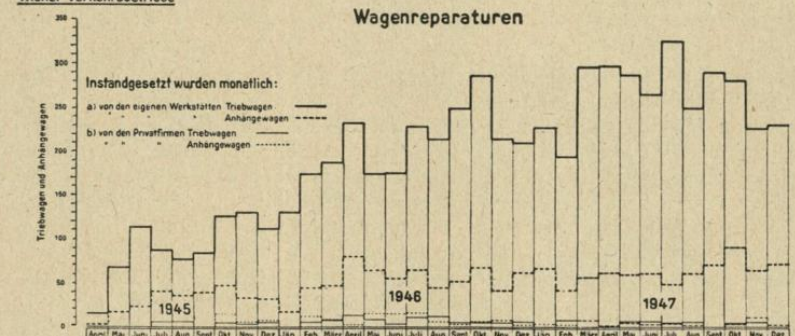
HAUPTWERKSTÄTTE.

Die Hauptwerkstätte, deren wichtigste Aufgabe in normalen Zeiten die periodische Überholung des Wagenparkes und die Generalreparatur der Wagen war, befaßte sich im Kriege hauptsächlich mit der Instandsetzung betriebsuntauglicher Wagen und — als auch Wien Ziel von Bombenangriffen wurde — in zunehmendem Maße mit der Reparatur bombenbeschädigter Wagen. Die regelmäßige Hauptrevision unterblieb in dieser Zeit.

Als nach Beendigung der Kampfhandlungen am 16. April 1945 die Arbeit in der Hauptwerkstätte wieder aufgenommen wurde, war ein gewaltiges Arbeitspensum zu bewältigen. 463 Triebwagen und 559 Beiwagen, die weniger beschädigt waren, wurden nach dem Umfang der notwendigen Reparaturen in 5 Klassen eingeteilt. Bei der Sichtung der beschädigten Wagen wurden 97 Trieb- und 186 Beiwagen sofort zur Verschrottung bestimmt. Die leichtesten Reparaturen übernahmen die Wagenrevisionen, die anderen leichteren Arbeiten Privatfirmen und der Rest der Arbeiten fiel der Hauptwerkstätte zu. Diese besorgte vor allem auch die Reparaturen der elektrischen Einrichtungen und alle aus dem stetig anwachsenden Betrieb anfallenden Reparaturen, unter denen die Behebung von Schäden aus Zusammenstößen eine immer größere Rolle spielte. Von Mitte April bis Ende 1945 durchliefen die Hauptwerkstätte 520 Triebwagen der Straßenbahn und rund 100 Triebwagen der Stadtbahn sowie 140 Beiwagen der Straßenbahn und 30 Beiwagen der Stadtbahn, zusammen 790 Fahrzeuge. Die Wochendurchschnittsleistung lag Ende 1945 bei 45 Wagen je Woche. Im Jahre 1946 behinderte zunehmender Materialmangel die Arbeiten und zwang immer häufiger zu zeitraubenden Improvisationen. Der Mangel an Radreifen sollte zwar durch die im Frühjahr aufgenommene Erzeugung geschmiedeter Radreifen behoben werden, die Lieferungen waren aber unzulänglich. Brüche an den Untergestellfedern der Stadtbahnwagen setzten die Betriebsleitung in neue Verlegenheiten. Infolge der oftmaligen Einschaltungen bei der ständigen Unterspannung und der Undichtheiten der Druckluftschläuche verbrannten der Reihe nach die von Haus aus knapp ausgelegten Anker der Kompressormotoren der Druckluftbremsen. Innerhalb eines Jahres mußten daher sämtliche in Betrieb stehende Anker der Kompressormotoren der Stadtbahn neu bewickelt werden. Bei dieser Arbeitshäufung und dem drückenden Materialmangel konnten die längst fälligen Hauptrevisionen nur an den Stadtbahnwagen wieder aufgenommen werden. Dadurch wuchs neuerlich die Anfälligkeit der Wagen. Obwohl im Jahre 1946 bereits wieder 2.985 Wagen die Hauptwerkstätte durchliefen, darunter 2.412 Triebwagen, konnte bis zum Jahresende doch nur ein Höchststand von 741 betriebstauglichen Triebwagen gegen 1.475 in Normalzeiten erreicht werden. Jeder Triebwagen hat also im Jahre 1946 die Hauptwerkstätte durchschnittlich dreimal passiert.

Da der fortschreitende Netzausbau immer mehr Wagen erforderte, stand Anfang 1947 keinerlei Reparaturreserve mehr zur Verfügung. Nun ist der Reparaturanfall normalerweise schon saisongemäß in den ersten Monaten des Jahres am stärksten und beanspruchte immer eine Betriebsreserve. Ihr völliges Fehlen im Jahre 1947 und die gehäuften Schwierigkeiten haben bei der begrenzten Aufbringungsmöglichkeit der Hauptwerkstätte zu dem katastrophalen Tiefstand an fahrfähigen Wagen geführt, der zu beklagenswerten Verkehrseinschränkungen nötigte. Zu einer geregelten Hauptrevision der Straßenbahnwagen konnte es auch im Jahre 1947 nicht kommen, weil weder

Wagenreserven, noch die erforderliche Arbeitskapazität, noch die nötigen Materialien verfügbar waren. Wohl wurden 2.900 Radreifen außerhalb des Kontingentes geliefert; kontingentmäßig wurde für Reparaturzwecke 1947 aber nur ein Achtel derjenigen Eisenmenge zugewiesen, die die Hauptwerkstätte in früheren Jahren alljährlich verarbeitete. Der Engpaß beim Zahnräderersatz wurde durch Werkzeuge aus der Schweiz, die den Verzahnungsfirmen beigestellt wurden, behoben. Die Verglasung der Wagen machte Fortschritte, die Konservierung der Wagenkasten und der Dächer durch Erneuerung des Farbanstriches mußte mangels Dachkittes, Farben und Lacken gänzlich eingestellt werden. Dem Undichtwerden der Dächer, das nach dem heißen Sommer erschreckend häufig auftrat, konnte nur dadurch begegnet werden, daß im Verein mit einer Firma ein bitumenhaltiger Deckenanstrich hergestellt und aufgebracht wurde, der die Dächer vorübergehend dicht machte. Im Jahre 1947 durchliefen die Hauptwerkstätte 3.575 Wagen, hievon



	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	
Von den eigenen Werkstätten instandgesetzt	15	67	114	87	77	84	126	131	112	131	174	187	233	174	198	229	214	250	287	215	211	228	194	287	298	288	266	327	251	292	283	227	232	Triebwagen
	2	17	23	41	36	39	49	33	32	17	45	47	81	65	56	65	65	52	88	42	62	67	42	56	62	60	61	49	62	71	92	64	72	Anhängewagen
Von den Privatfirmen instandgesetzt	—	—	—	6	6	—	4	3	5	—	5	7	13	8	3	11	12	4	4	4	6	—	7	—	—	8	6	4	5	—	4	5	—	Triebwagen
	—	—	—	—	—	—	14	6	7	—	12	7	2	15	15	16	8	3	5	7	2	3	2	7	1	4	3	4	2	—	3	11	2	Anhängewagen

2.876 Triebwagen, was einen Wochendurchschnitt von fast 69 Wagen ergibt. Da am Jahresende etwa 780 Triebwagen fahrbereit waren, hat jeder Triebwagen die Hauptwerkstätte 3·7mal passiert.

Die maschinellen Einrichtungen der Hauptwerkstätte blieben glücklicherweise von den Kriegshandlungen unberührt und konnten teilweise ausgebaut werden.

1947 waren in der Hauptwerkstätte 1.240 Bedienstete beschäftigt. Wenn berücksichtigt wird, daß die beschränkten Raumverhältnisse und die teilweise veraltete maschinelle Einrichtung der Leistungsfähigkeit der Hauptwerkstätte enge Grenzen setzen, so muß die Leistung der Belegschaft in den vergangenen Jahren besonders anerkannt werden. Die Arbeiten, die in der Hauptwerkstätte durchgeführt wurden, waren wegen der überhöhten Preise der Privatindustrie in der überwiegenden Zahl der Fälle billiger, in keinem Falle aber teurer als in der Privatindustrie.

TARIFE.

Bei Wiederaufnahme des Betriebes am 29. April 1945 betrug der Fahrpreis für Erwachsene 25 Rpf und für Kinder 10 Rpf; außerdem gab es

Wochenkarten zum Preise von 1·50 RM mit Gültigkeit im Tarifgebiet I oder II und von 1·80 RM mit Gültigkeit im Tarifgebiet I und II.

Mit Wirksamkeit vom 24. Juni 1945 wurde der 45-Pfennig-Zweifahrtenschein mit der Gültigkeit nur an Sonn- und Feiertagen für 2 voneinander unabhängige Fahrten am gleichen Tage wieder eingeführt.

Vom 1. September 1945 an wurden die Jugendfürsorgefahrscheine mit Gültigkeit an Werktagen auf der Straßenbahn innerhalb des Tarifgebietes I sowie auf der Stadtbahn wieder eingeführt. Vom 2. Oktober 1945 an wurden auch wieder Halbjahresnetz-, Monatsnetz-, ermäßigte Monatsnetz- und Streckenkarten mit und ohne Lichtbild zu den früher geltenden Preisen ausgegeben.

Am 27. Oktober 1945 wurden die meisten Vorverkaufsstellen nach ihrer Instandsetzung wieder eröffnet.

Nach Einführung der Schillingwährung wurden vom 21. Dezember 1945 an die Fahrtausweise mit richtiggestelltem Preisaufdruck ausgegeben.

Im Jahre 1946 wurde auf der Straßen- und Stadtbahn der Einheitstarif unverändert beibehalten.

Das ständige Ansteigen aller Materialpreise und Löhne, bedingt durch die höheren Weltmarktpreise und ausgelöst durch die von der zentralen Lohnkommission bewilligten Lohnerhöhungen für die Privatindustrie, nötigte zu Jahresbeginn 1947 auch die Wiener Verkehrsbetriebe, die Tarife zu erhöhen. Die Personalausgaben, die die Gebarung des Unternehmens bestimmend beeinflußten, waren nach der damals zugestandenen Lohn- und Gehaltserhöhung um 51% gestiegen. Die Kosten der Instandhaltung der Wagen — während des Krieges wurden diese Arbeiten wegen des Mangels an Material und Personal stark vernachlässigt — betrugen ein Vielfaches der Kosten für die Instandhaltung in normalen Zeiten. Zur Bedeckung der Kosten für diese erhöhten Aufwendungen war eine Erhöhung der Tarife unvermeidbar. Mit Wirksamkeit vom 2. Februar 1947 wurde der Preis des Tagesfahrscheines von 25 g auf 35 g, des Sonn- und Feiertagsfahrscheines von 45 g auf 60 g und des Nachtfahrscheines von 50 g auf 70 g erhöht. Der Preis des Kinderfahrscheines von 10 g blieb unverändert. Der Preis des Vorverkaufsfahrscheines wurde von 25 g auf 33 g, des Kinderfahrscheines im Vorverkauf von 6 g auf 8 g, der Wochenkarte von 1·50 S auf 2·10 S, der Wochenkarte beider Tarifgebiete von 1·80 S auf 2·50 S und der Nachtwochenkarte von 2 S auf 2·80 erhöht.

Die Preise der Zeitkarten wurden wie folgt festgesetzt: Halbjahresnetzkarte 175 S statt 125 S, Monatsnetzkarte 35 S statt 25 S, ermäßigte Monatsnetzkarte 5 S statt 4 S. Die Schülerstreckenkarten kosteten 1·40 S, 4 S und 8 S statt 1 S, 3 S und 6 S. Der Jugendfürsorgefahrschein wurde von 30 g auf 40 g, der Gepäckfahrschein von 25 g auf 30 g erhöht. Die Reinigungsgebühr wurde mit 1 S statt 67 g festgesetzt.

Schließlich wurde auch für die Beförderung von Gütern ein neuer Tarif in Kraft gesetzt, der sich aus einer Stundengebühr von 9 S für jeden Lastzug (Triebwagen) und einer Gebühr von 35 g je gefahrenen Wagenkilometer zusammensetzte. Für die begünstigte Beförderung von Gütern wurde ein Nachlaß von 20% gewährt.

Die im Monat Juli 1947 angeordnete allgemeine Regelung der Löhne und Preise und die damit verbundene Erhöhung der Bezüge des eigenen

Personals im Ausmaße eines 36%igen Zuschusses auf die schemamäßigen Bezüge und die Erhöhung der sonstigen Zulagen, erforderten einen Mehraufwand von 60·7% gegenüber dem anläßlich der ersten Tarifregulierung vom 2. Februar 1947 berechneten Aufwand. Eine neue Tarifregelung war somit unerläßlich. Die Erhöhung der Fahrpreise trat für Schaffner- und Vorverkaufsscheine am 11. August, für Wochenkarten am 17. August und für Zeitkarten am 18. August in Kraft. Der Tagesfahrschein wurde von 35 g auf 55 g, der Kinderfahrschein von 10 g auf 15 g, der Sonn- und Feiertagsfahrschein von 60 g auf 1 S, der Nachtfahrschein von 70 g auf 1·10 S und der Gepäckfahrschein von 30 g auf 50 g erhöht. Im Vorverkauf wurde der Preis eines Kinderfahrscheines von 10 g auf 12 g, des Tagesfahrscheines von 33 g auf 53 g, der Wochenkarte für das Tarifgebiet I oder II von 2·10 S auf 3·30 S, der Wochenkarte für beide Tarifgebiete von 2·50 S auf 4 S und der Nachtwochenkarte von 2·80 S auf 4·40 S hinaufgesetzt. Der Preis der Halbjahresnetzkarte wurde von 175 S auf 280 S, der Monatsnetzkarte von 35 S auf 56 S, der ermäßigten Monatsnetzkarte von 5 S auf 8 S, der Streckenkarte für 2 Teilstrecken von 15 S auf 24 S, der Streckenkarte für mehr als 2 Teilstrecken von 18 S auf 29 S, ferner der Schülerstreckenkarten von 1·40 S, 4 S und 8 S auf 2·50 S, 6·30 S und 12·50 S erhöht. Der Jugendfürsorgefahrschein kostete 65 g statt 40g. Die Verteuerung schwankte in den einzelnen Fahrscheingattungen zwischen 50% und 66·7%. Um eine weitere Verteuerung der Fahrten im Tarifgebiet II hintanzuhalten, wurde mit Wirksamkeit vom 18. August 1947 ein Zonentarif eingeführt, der aber nur an Werktagen gültig ist.

Die Reinigungsgebühr wurde von 1 S auf 1·50 S erhöht.

Die Besatzungstruppen in Uniform wurden ohne Rücksicht auf den Chargengrad frei befördert.

UNFÄLLE.

Die Unfallshäufigkeit hat gegenüber früheren Jahren auf der Stadtbahn beträchtlich zugenommen. Im Jahre 1938 entfielen auf eine Million Wagenkilometer 41 Unfälle auf der Straßenbahn und 6·11 Unfälle auf der Stadtbahn. Demgegenüber betrug die auf eine Million Wagenkilometer berechnete Unfallshäufigkeit auf der Stadtbahn im Jahre 1945 11·11, im Jahre 1946 7·39 und im Jahre 1947 8·52 Unfälle. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild.

	1945		1946		1947	
	insgesamt	Stadtbahn	insgesamt	Stadtbahn	insgesamt	Stadtbahn
Unfälle insgesamt . .	2.295	140	3.654	162	4.093	195
Verletzte	351	58	506	31	392	30
Tote	47	23	61	18	34	7
darunter Unfälle durch:						
Stürzen beim Auf- und Abspringen	312	53	728	49	1.161	59
Niederstoßen	198	4	256	5	215	9

Das Ansteigen der Unfälle, vor allem auf der Stadtbahn, ist hauptsächlich auf die mangelnde Verkehrsdisziplin und auf die Unvorsichtigkeit der Fahrgäste zurückzuführen, die trotz der Warnungen und des Einschreitens der Bahnorgane das Auf- und Abspringen sowie das Anhängen an vollbesetzte Wagen nicht unterließen.

BETRIEBSERGEBNISSE DER STRASSENBAHN UND STADTBAHN.

Bezeichnung				1945	1946	1947
Einwohner Wiens am Jahresende				1,575.452	1,695.101	1,732.070
Personalstand				13.789	14.374	14.219
Betriebslänge in Kilometer	Straßenbahn			141·60	224·70	237·60
	Stadtbahn			21·67	21·67	21·67
	Zusammen			163·27	246·37	259·27
Wagenstand	Personenwagen	Straßenbahn	Triebwagen	1.359	1.308	1.318
			Beiwagen	1.663	1.534	1.516
			Zusammen	3.022	2.842	2.834
		Stadtbahn	Triebwagen	154	154	154
			Beiwagen	225	216	216
			Zusammen	379	370	370
		Personenwagen insgesamt		3.401	3.212	3.204
	Lastwagen		Triebwagen	50	49	49
			Beiwagen	80	79	78
			Zusammen	130	128	127
			Insgesamt	3.531	3.340	3.331
Wagennutzleistung in Kilometer	Personenverkehr		Triebwagen	19,937.845	38,336.745	41,366.222
			Beiwagen	31,008.928	59,431.533	65,754.769
			Zusammen	50,946.773	97,768.278	107,120.991
	Lastenverkehr		Trieb- und Beiwagen	101.684	528.376	648.396
	Wagennutzleistung insgesamt			51,048.457	98,296.654	107,769.387
Beförderung	Personenverkehr		Fahrscheinfahrten[1])	298,217.439	538,702.885	538,013.647
			Zeitkartenfahrten	26,623.951	69,496.774	92,282.966
			Fahrten gegen Pauschalvergütung	6,438.763	8,680.568	10,737.315
			Zusammen	331,280.153	616,880.227	641,033.928
	Lastenverkehr		Güter in Tonnen	24.435	110.935	138.669
			Hunde- und Handgepäck[2])	—	—	4,689.983
			Handgepäckmarken	73	—	—
Einnahmen in S	Personenverkehr		Fahrscheinfahrten[1])	64,445.218·85	116,355.907·90	187,613.795·98
			Zeitkartenfahrten	2,948.332·83	7,538.088·87	16,272.756·60
			Fahrten gegen Pauschalvergütung	841.832·07	868.056·75	1,299.520·01
			Zusammen	68,235.383·75	124,762.053·52	205,186.072·59

Einnahmen in S	Lastenverkehr	Güter	114.477·08	454.183·06	692.379·94
		Hunde- und Handgepäck[2])	—	—	1,849.534·50
		Handgepäckmarken	730·00	—	—
		Zusammen	115.207·08	454.183·06	2,541.914·44
	Personen- und Lastenverkehr zusammen		[5])68,350.590·83	125,216.236·58	207,727.987·03
	Sonstige Einnahmen		2,607.533·81	2,152.180·05	3,391.657·48
	Einnahmen insgesamt		70,958.124·64	127,368.416·63	211,119.644·51
Ausgaben insgesamt			[6])89,210.271·84	[6])116,500.526·23	[6])225,394.486·48
Stromverbrauch in KWST.	Straßenbahn		26,131.891	49,799.474	56,039.548
	Stadtbahn		9,699.050	15,795.550	16,710.630
	Zusammen		35,830.941	65,595.024	72,750.178
Auf den Einwohner	entfallen jährlich im Personenverkehr	Wagennutzkilometer	32·3	57·7	61·8
		Fahrten[4])	210	364	370
		Fahrgeldeinnahmen in S	43·31	73·60	118·46
Auf 1 Kilometer Betriebslänge		Wagennutzkilometer	311.983	396.835	413.164
		Fahrgäste	2,028.660	2,503.877	2,472.457
		Fahrgeldeinnahmen in S	417.852·93	506.401·16	791.399·21
Auf 1 Wagennutzkilometer		Fahrgäste	6·50	6·31	5·98
		Fahrgeldeinnahmen in g	133·93	127·61	191·55
Auf 1 Personenwagennutzkilometer entfallen		Gesamteinnahmen g	139·28	130·28	197·09
		Gesamtausgaben g	175·10	119·16	210·41
Auf einen Fahrgast entfallen		Fahrgeldeinnahmen g	20·60	20·22	32·01
		Gesamteinnahmen g	21·42	20·65	32·93
		Gesamtausgaben g	26·93	18·89	35·16
Auf 1 Wagennutzkilometer im Personen- und Lastenverkehr entfallen		Gesamteinnahmen g	139·00	129·58	195·90
		Gesamtausgaben g	174·76	118·52	209·15
Betriebszahl....	Gesamtausgaben und Gesamteinnahmen in %		125·72	91·47	106·76

[1]) Hunde- und Handgepäckfahrscheine bis 1. Februar 1947 in der Anzahl der Fahrscheinfahrten im Personenverkehr enthalten; ab 2. Februar 1947 gesondert ausgewiesen.
[2]) Bis 1. Februar 1947 im Personenverkehr und ab 2. Februar 1947 wieder gesondert ausgewiesen.
[3]) Am 2. Februar 1947 aufgelassen.
[4]) Ausschließlich S 102,967.807·21 Verlustvortrag aus dem Jahre 1946 für Straßenbahn-, Stadtbahn-, Autobus- und Obusbetrieb.
[5]) Ausschließlich S 114,148.011·— Verlustvortrag aus dem Jahre 1945 für Straßenbahn-, Stadtbahn- und Autobusbetrieb.
[6]) Die Stadtbahnfahrten sind hiebei nicht gesondert gezählt.
[7]) Ausschließlich S 36.261·55 Gewinnvortrag aus dem Jahre 1944.
[8]) Ausschließlich S 95,493.123·32 auf Grund der Bewertungsrichtlinien 1945 für außergewöhnliche Verluste (Kriegsverluste) für Straßenbahn-, Stadtbahn- und Autobusbetrieb.

KRAFTVERKEHR.

Der Fahrpark des Autobusbetriebes ist durch die Kriegsereignisse fast zur Gänze verloren gegangen. Von einem Stand von 135 Autobussen blieben nicht mehr als 9 Wagen fahrfähig zurück. Ein Großteil der Wagen wurde nach dem Westen verschleppt. Ein Teil des Wagenparkes war im Lainzer Tiergarten sowie im Prater im Freien abgestellt worden, um ihn den Bombenangriffen möglichst zu entziehen. Von den im Freien abgestellten Autobussen, die auch den Kriegshandlungen ausgesetzt waren, wurden nur 54 Wracks, bei denen durchwegs die wichtigsten Teile fehlten, vorgefunden. Von den nach dem Westen verschleppten Wagen konnten bei einer Suchaktion 11 Wracks sichergestellt werden, die in der eigenen Autobushauptwerkstätte instand gesetzt wurden.

Im Kriege waren 20 Obusse bestellt worden, für die die Fahrgestelle geliefert worden sind. 6 Wagen konnten fertiggestellt und auf der Linie Billrothstraße—Salmannsdorf verwendet werden. Der Betrieb auf dieser Linie wurde jedoch am 12. März 1945 eingestellt, da die Krottenbachstraße durch Bombentreffer unbefahrbar geworden war. Im Mai 1946 wurde ein Linienverkehr auf der Strecke Billrothstraße—Neustift am Walde mit 4 Kraftomnibussen aufgenommen. Im Herbst 1946 waren die technischen Einrichtungen des Obus-Betriebes wieder so weit hergestellt, daß am 9. Oktober 1946 der Obuslinienverkehr mit 6 Obussen eröffnet werden konnte, wobei die Linienführung einerseits von der Billrothstraße zum Währinger Gürtel und andererseits bis nach Salmannsdorf verlängert wurde. Die dadurch frei gewordenen Kraftomnibusse wurden für eine Kraftomnibuslinie auf der Strecke Kagran—Breitenlee—Neu Eßling verwendet. Auf Wunsch der Bevölkerung von Raasdorf wurde diese Autobuslinie am 7. Juli 1947 bis Raasdorf verlängert.

Schon früher wurden die Kraftomnibuslinien Nußdorf—Klosterneuburg-Kierling und Simmeringer Hauptstraße—Kaiser Ebersdorf eingerichtet. Die Autobuslinie nach Kaiser Ebersdorf wurde am 11. Mai 1946 wieder eingestellt, weil inzwischen der Schaden an der Straßenbahnanlage auf dieser Strecke behoben worden war.

Auf der Strecke Nußdorf—Klosterneuburg wurde bei schönem Wetter die Zahl der eingesetzten Wagen vermehrt, so daß 6 Kraftomnibusse mit Anhängern und 6 einzelne Kraftomnibusse in Betrieb standen. Auf der Obuslinie nach Salmannsdorf waren an Sonn- und Feiertagen fallweise 2 bis 4 Kraftomnibusse zur Verstärkung des Verkehres eingesetzt.

Um der Bevölkerung an der Tolbuchinstraße—Siedlung Wienerfeld, Siedlung Favorit und im Industriegebiet von Inzersdorf eine Verkehrsmöglichkeit zu schaffen, wurde am 24. November 1947 die Kraftomnibuslinie 30 von der Troststraße nach Inzersdorf—Draschestraße eröffnet. Die Linie wurde vorläufig nur an Werktagen betrieben.

An Renntagen wurde vom Praterstern und von der Straßenbahnendstelle Prater Hauptallee ein Autobusverkehr zum Freudenauer Rennplatz eingerichtet. Während der Wiener Herbstmesse verkehrten zwischen Messepalast und Messegelände im Prater Kraftomnibusse.

Im Kraftomnibusverkehr ereigneten sich im Jahre 1945 8, 1946 51 und 1947 149 Unfälle, wovon auf den Obusbetrieb im Jahre 1946 14 und im Jahre 1947 47 Unfälle kamen. Über die Verkehrsleistungen des Kraftomnibus- und des Obus-Betriebes geben die folgenden Zahlen Aufschluß.

	Kraftomnibus			Obus	
	1945	1946	1947	1946	1947
Linienlänge km	5·00	21·85	18·67	5·90	5·90
Wagenstand .	13	16	24	6	6
Wagennutzleistung km	114.828	525.368	899.623	73.765	388.823
Beförderte Personen .	305.317	3,572.211	5,361.562	428.193	2,315.748
Auf 1 km Linienlänge entfallen Fahrgäste .	61.063	163.488	287.175	72.208	392.500
Auf 1 Wagennutzkilometer entfallen Fahrgäste . . .	2·66	6·80	5·96	5·80	5·96

Ende 1947 bestand der Wagenpark aus 83 Kraftomnibussen, 18 Obussen und 7 Obusanhängern, von denen 24 Omnibusse und 6 Obusse samt Anhängern in Betrieb waren, wogegen die übrigen Wagen reparaturbedürftig waren.

Die Kraftomnibusgaragen X., Pernerstorfergasse und I., Zedlitzgasse werden seit Kriegsende von der sowjetischen Besatzungsmacht benützt. Die Kraftomnibusgarage XV., Schanzstraße 1 wurde dem Städtischen Fuhrwerksbetrieb überlassen. In dieser Garage werden seit dem Jahre 1947 wieder die Autobusse der Wiener Verkehrsbetriebe eingestellt.

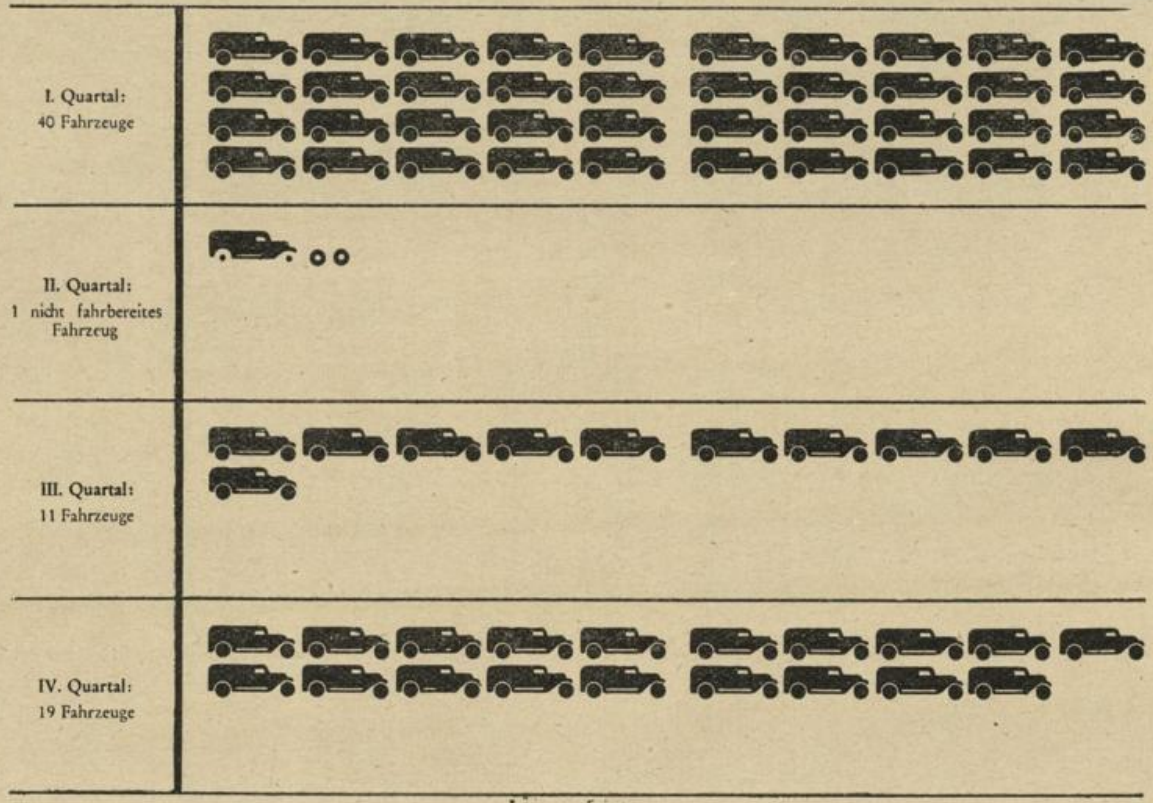
STÄDTISCHE BESTATTUNG.

Nach dem Ende des zweiten Welkrieges stand die neue Direktion der Städtischen Bestattung vor schweren Aufgaben. Tausende von Leichen waren in Parkanlagen, auf freien Plätzen und in Höfen notdürftig begraben worden und bildeten eine ständige Gefahr für die Gesundheit der Wiener Bevölkerung. Die Leichenbestattung hatte bis auf eines sämtliche Fahrzeuge verloren, die entweder verschleppt oder zerstört worden waren. Die Sargfabrik im 10. Bezirk, Absberggasse, war im Februar 1945 ein Opfer der Bombenangriffe geworden. Ein Großteil der Friedhofshallen war zertrümmert, die Aufbahrungshallen ausgeplündert. Auf den Friedhöfen lagen tausende unbeerdigte Leichen und es gab nur wenig Arbeitskräfte, die Leichen zu begraben. Dazu war die Sterblichkeit in den letzten Kriegswochen und in den ersten Monaten nach Kriegsende wie nie zuvor angestiegen. Einer auch für normale Verhältnisse ungenügenden Zahl von Arbeitskräften stand eine enorme Mehrarbeit gegenüber.

Die Städtische Bestattung nahm wenige Tage nach Beendigung der Kämpfe ihre Arbeit auf. Die eigene Werkstätte hat wieder einen neuen Fahrpark aufgebaut. Eine Zeitlang verwendete die Städtische Bestattung Militärfahrzeuge für die Leichenbeförderung. Auf den Friedhöfen wurden die Aufbahrungshallen instand gesetzt. Auch die Erzeugung von Särgen konnte wieder aufgenommen werden. Das schaurige Bild, daß Angehörige von Toten diese auf Handwagen in selbstgezimmerten Särgen oder nur in Papier gehüllt zu Grabe bringen mußten, verschwand bald aus den Straßen Wiens.

Die Städtische Bestattung hat nach langen Verhandlungen im Herbst 1945 die Holzwarenfabrik A. Ketele in Atzgersdorf käuflich erworben und sie auf die Erzeugung von Särgen umgestellt. Zum Unterschied von der früheren

DER FAHRPARK DER STÄDTISCHEN BESTATTUNG IM JAHRE 1945.



BESTATTUNGEN MIT UND OHNE SARGBEISTELLUNG IM JAHRE 1945.

= Bestattung mit Sargbeistellung

= Bestattung ohne Sargbeistellung

Im I. Quartal:
für jeden Toten war ein Sarg vorhanden

Im II. Quartal:
Sargfabrik ausgebombt, Sargvorräte erschöpft, Beerdigungen ohne Sarg

Im III. Quartal:
nur für jeden 23. Toten (Infektionsleichen) kann ein Sarg beigestellt werden

Im IV. Quartal:
bereits für jeden 2. Toten kann ein Sarg beigestellt werden

Erzeugungsstätte verfügt die neuerworbene Fabrik über eine moderne maschinelle Ausrüstung. Ihre Kapazität ist so groß, daß nicht nur der Bedarf für Wien gedeckt, sondern auch eine Reihe von Städten in den anderen Bundesländern mit Särgen beliefert werden kann.

Einen Wandel in die Beerdigungsbestimmungen brachte die Verordnung des Bürgermeisters vom 13. August 1945, womit im Gebiet von Wien die sogenannten Hausaufbahrungen verboten wurden. Diese Aufbahrungen in den Wohnungen der Verstorbenen bargen sanitäre Gefahren in sich. Die Bevölkerung hat dieses Verbot nicht als Härte, sondern als Erleichterung empfunden. Die Aufbahrungen und die Beerdigungsfeierlichkeiten finden seither ausschließlich auf den Friedhöfen statt.

Im Jahre 1947 wurden zwei im Krieg zerstörte Filialen wieder errichtet. Ende 1947 standen der Bevölkerung 41 Filialen für die Anmeldung von Todesfällen zur Verfügung. Ungefähr drei Viertel der in Wien anfallenden Bestattungen werden von der Städtischen Bestattung übernommen. Der restliche Teil der Bestattungsfälle verteilt sich auf zwölf private Leichenbestattungen. Eine fachgemäße individuelle Beratung, die nicht den Gewinn, sondern eine den sozialen Verhältnissen der Hinterbliebenen angepaßte pietätvolle Bestattung anstrebt, hat diesen Erfolg herbeigeführt.

In den Jahren 1946 und 1947 ist die Sterblichkeit der Wiener Bevölkerung wieder beträchtlich zurückgegangen und hat beinahe den Vorkriegsstand erreicht. Es ist selbstverständlich, daß damit auch die Zahl der Beerdigungen kleiner geworden ist. Die folgenden Zahlen geben die Entwicklung in den Jahren 1945 bis 1947 wieder.

	1945	1946	1947
Eigene Bestattungen insgesamt . . .	36.833	27.051	21.586
darunter auf Kosten der Besteller	32.542	22.730	19.818
darunter auf Kosten der Gemeindeverwaltung	4.291	4.321	1.768
Teilleistungen für fremde Bestattungsunternehmer	6.974	9.217	6.751

Einen größeren Umfang hat in den vergangenen Jahren auch die Enterdigung und die Wiederbeerdigung erfahren.

Am 1. Juli 1947 feierte die Städtische Bestattung ihren vierzigjährigen Bestand. Bei dieser Gelegenheit erhielten die seit 40 Jahren im Unternehmen beschäftigten Angestellten Ehrengeschenke der Gemeinde Wien.

BRAUHAUS DER STADT WIEN.

Der Betrieb des Brauhauses der Stadt Wien hat durch einen Fliegerangriff am 17. Februar 1945 größeren Schaden davongetragen. Außer Dach- und Mauerschäden entstanden noch Schäden an den drei Darrkaminen. Außerhalb des Betriebes wurde durch den Luftdruck das Dach des Stallgebäudes abgetragen und die Beamtenwohnhäuser und die Arbeitersiedlung beschädigt. Das Wirtschaftsgebäude des Wallhofes wurde getroffen und dabei die Kanzlei und Wohnung des Verwalters zerstört. Da auch die Hochquellenleitung getroffen wurde, hatte die Brauerei die Ortschaft Rannersdorf mit Wasser aus den Brauereibrunnen zu versorgen. Die weiteren Luftangriffe verursachten zwar im Brauhaus keine größeren Zerstörungen mehr, die Alarme waren jedoch so häufig, daß kein geregelter Betrieb aufrechterhalten werden konnte.

Karsamstag, den 31. März 1945, wurde zu Mittag noch normal Betriebsschluß gemacht, am Ostermontag aber lag die Brauerei bereits im Kampfgebiet und wurde von SS-Truppen besetzt. Den in der Umgebung der Brauerei wohnenden Betriebsangehörigen gelang es jedoch, die SS-Truppen von einer Verteidigung des Betriebsgebäudes abzubringen, so daß bei der Besetzung des Ortes durch die Rote Armee am 6. April keine größeren Schäden mehr durch Kampfhandlungen entstanden.

Die russischen Truppen besetzten den Betrieb und richteten vorübergehend das Direktionsgebäude und die Mälzerei als Lazarett ein; die Werkskantine wurde in einen Operationssaal verwandelt. Auch die Autowerkstätte und sämtliche Garagen wurden von den Truppen benützt. Der Betrieb durfte während dieser Zeit nur mehr von jenen Bediensteten betreten werden, die von dem russischen Kommando zur Arbeitsleistung herangezogen wurden.

Am 17. April wurde die erste Verbindung mit der Direktion im Wiener Stadtbüro hergestellt. Die folgenden Wochen stellten große Anforderungen an jeden Bediensteten, der an seinen Arbeitsplatz zurückgekehrt war. Trotz allen Bemühungen, die für die Inbetriebnahme der Brauerei notwendigen Bestände zu erhalten, waren die Verluste sehr groß. In dieser Zeit wurde durch Beschlagnahme der Besatzungstruppen und durch Verschleppung betriebsfremder Elemente eingebüßt: 80.000 kg Zucker, 49.000 kg Malz, 9.000 kg Kohle, 27.000 kg Koks, 6.000 kg Hafer, 5.000 kg Malzkeime, 32.000 kg sonstige Futtermittel, 35.000 hl Bier und 12.000 Fässer. Ferner 14 Pferde, 2 Ochsen, 20 Pferdefuhrwerke, 8 Lastkraftwagen, 11 Anhänger, sämtliche Ledertreibriemen und Autobestandteile, 60 m³ Faßholz, eine komplette Laboratoriumseinrichtung, die Maschinen der Autoreparaturwerkstätte und die gesamte Einrichtung des werksärztlichen Ambulatoriums.

In der Betriebsschlosserei war ein Brand ausgebrochen, dem das Gebäude mit sämtlichen Maschinen zum Opfer fiel. Nur dem aufopfernden Einsatz einiger Brauereiarbeiter und russischer Soldaten ist es zu danken, daß der Brand nicht auf das Kesselhaus übergriff, womit der Betrieb wahrscheinlich auf Jahre hinaus stillgelegt worden wäre.

Im Mai 1945 wurde mit den Aufräumungsarbeiten begonnen, die bald darauf im großen und ganzen, soweit die Materialien reichten, abgeschlossen werden konnten. Bereits anfangs Juni wurde mit dem ersten Gebräu begonnen und am 27. August ist das erste Bier zum Ausstoß gebracht worden. Waren zuerst die brau- und maschinentechnischen Schwierigkeiten zu überwinden, so entstand nun die neue schwere Aufgabe, das Bier auch zur Kundschaft zu bringen. Vor allem mußten die notwendigen Transportfässer instand gesetzt werden, damit das Bier abgefüllt werden konnte. Da das Unternehmen über keine eigenen Transportmittel mehr verfügte, wurde die Kundschaft aufgefordert, sich das Bier selbst abzuholen. Auf dem Brauereihof sah man die merkwürdigste Zusammenstellung verschiedenartiger Fahrzeuge; vom Handwagen und landesüblichen Fuhrwerk bis zum geländegängigen Militär-Lastkraftwagen waren alle Fahrzeugtypen vertreten. Der Fahrzeugmangel konnte jedoch innerhalb der nächsten Wochen behoben werden. In der provisorischen Autowerkstätte wurden aus Autowracks 3 Lastwagen fahrbereit gemacht, 2 weitere Autos und 1 Traktor, die vom Volkssturm beschlagnahmt worden waren, konnten wieder über die Demarkationslinie zurückgebracht werden. Nachdem auch noch 2 Bierwagen mit Pferdebespannung in den Dienst gestellt werden konnten, reichte der Fahrpark aus, um den geringen monatlichen Ausstoß von zirka 6.000 hl zu be-

fördern. Nicht minder schwierig war es, die erforderlichen Roh- und Hilfsstoffe zu beschaffen. Das Brauhaus mußte vor allem die Verbindung mit den Gersteproduzenten der Umgebung noch vor der Ernte aufnehmen, wenn die für Brauzwecke freigegebene Gerste auch wirklich aufgebracht werden sollte. Der Direktor selbst und einige Angestellte, die Beziehungen zur Landwirtschaft hatten, begaben sich zu den Landwirten, um einen oder auch nur einen halben Waggon Gerste aufzutreiben. Wirklich gelang es auch, das bewilligte Gerstenquantum aufzukaufen und, was auch nicht leicht war, es im eigenen oder gemieteten Fuhrwerk in die Brauerei zu bringen. Mitte November 1945 wurde mit dem Mälzen begonnen, damit war für die kommende Kampagne wenigstens ein Rohstoff gesichert.

Wie die Hopfenvorräte ergänzt werden sollten, war zu dieser Zeit noch vollkommen unbestimmt. Da außer Hopfen und Malz noch sehr viel anderes Material zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendig ist, so schwebte das Unternehmen immer wieder in Gefahr stillgelegt zu werden, wenn ein Betriebsmaterial ausging und nicht wieder nachgeschafft oder ersetzt werden konnte.

Im Jahre 1946 war der Bierausstoß schon wesentlich höher. Trotzdem konnte infolge der geringen Zuteilung an Gerste nur ein Bruchteil der Betriebskapazität ausgenützt werden.

Investitionen wurden wegen allgemeiner Beschaffungsschwierigkeiten nur in geringem Umfange ausgeführt. Für im unbedingt betriebsnotwendigen Ausmaß erforderliche Anschaffungen maschineller Einrichtungen, Transportmittel, Gebinde und Flaschen sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung wurde in diesem Jahre ein Betrag von 575.278 S aufgewendet.

Im Jahre 1947 konnten die Erzeugung und der Verkauf infolge der geringen Gerstezuteilung nicht einmal auf die Höhe des vorhergehenden Jahres gebracht werden, was sich, zusammen mit den wiederholten Preis- und Lohnerhöhungen, für das Geschäftsergebnis ungünstig auswirkte.

Eine im August 1947 bewilligte Erhöhung des Bierverkaufspreises hätte das Ergebnis anders gestalten können, wäre die Gerstezuteilung zumindest so groß wie im Jahre 1946 gewesen.

Das Brauhaus der Stadt Wien erzeugte im Jahre 1945 78.228 hl, 1946 106.098 hl und 1947 79.705 hl Bier. Verkauft wurden 1945 60.379 hl, 1946 96.538 hl und 1947 79.550 hl Bier.

GEMEINDE WIEN — STÄDTISCHE ANKÜNDIGUNGSUNTERNEHMUNG „GEWISTA".

Die Gewista ist eine nach kaufmännischen Grundsätzen geführte städtische Unternehmung. Sie besorgt die Reklame auf Anschlagtafeln und Litfaßsäulen, die auf öffentlichem Gut aufgestellt sind, in den Wagen der Wiener Verkehrsbetriebe, in den Markthallen, in städtischen Bädern usw. Sie gibt das „Anzeigenblatt der Stadt Wien" heraus und vermittelt das Inseratengeschäft für das „Amtsblatt der Stadt Wien" und für die „Österreichische Gemeindezeitung".

Bei den letzten Kampfhandlungen um Wien verlor die Gewista ihre Büros in Wien, I., Jasomirgottstraße, wobei alle Aufzeichnungen und sonstigen Unterlagen verbrannten, was die Geschäftsführung in der ersten Zeit nach dem Kriege sehr erschwerte. Im Jahre 1946 gelang es, im Hause I., Opern-

ring 11, neue Büroräumlichkeiten zu mieten. Sämtliche 30 Litfaßsäulen sowie ein Viertel der Anschlagtafeln wurden durch die Kriegsereignisse unbenützbar. Bereits im Jahre 1946 waren die Litfaßsäulen wiederhergestellt und von den beschädigten Anschlagtafeln nur mehr 12% außer Gebrauch. Im Jahre 1947 wurde dieser Teil auf 6% vermindert. Daneben wurden Großflächen für Dauerankündigungen eingerichtet, so an den Einfriedungen des Burgtheaters, der Staatsoper, der Sezession u. a.

Eine Zeitlang war die Anschlagstätigkeit durch den Mangel an Materialien, wie Kleister, Papier, Holz u. a., sehr beeinträchtigt. Die Knappheit an diesen für den Betrieb notwendigen Dingen zwang oft dazu, nach Ersatzmaterial oder solchem von minderwertiger Qualität zu greifen, Umstände, die sich dann auf die Arbeitsleistungen nachteilig auswirkten.

Im Jahre 1945 hatte die Wirtschaft verhältnismäßig nur wenig Aufträge zu vergeben. In dem Maße als die Bewirtschaftung wieder gelockert wurde, nahmen die Aufträge der Firmen an Bedeutung zu. Die folgenden Gliederungszahlen geben Aufschluß über den verhältnismäßigen Anteil der verschiedenen werbenden Gruppen am Gesamtgeschäft der Gewista.

Ankündigungen für	1945	1946	1947
	in v. Hdt. des Belages		
Wirtschaft	10	22	31
Kultur und Vergnügen . .	60	59	47
Politische Parteien . . .	16	7	12
Behörden und Ämter . . .	6	3	2
Besatzungsmächte	8	9	8

Im Jahre 1947 waren von den der Gewista verfügbaren Anschlagsflächen im Gesamtausmaß von 53.000 m² durchschnittlich 43.000 m² belegt.

Im Jahre 1947 wurde mit der Wiederherstellung der Haltestellensäulen für Reklamezwecke begonnen, ebenso mit der Installierung der mit Reklame versehenen Uhren in den Stationsgebäuden der Wiener Stadtbahn.

Die Gewista hat im Jahre 1945 einen Gewinn im Betrage von 44.446 S an die Kassen der Stadt Wien abgeführt; 1946 waren es 180.971 S und 1947 205.084 S.

LANDWIRTSCHAFTSBETRIEB DER STADT WIEN.

Der Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien bewirtschaftet 12 in Wien und im Marchfeld liegende landwirtschaftliche Güter mit einer genutzten Fläche von 3.826 Hektar. Es sind dies die Stadtgüter: Lobau, Groß-Enzersdorf, Wallhof, Kobenzl, Magdalenenhof, Laxenburg, Vösendorf und die Güter des ehemaligen Kriegsgeschädigtenfonds: Eßlingen, Rutzendorf, Orth, Loimersdorf und Schloßhof.

Die Güter liefern landwirtschaftliche Erzeugnisse — hauptsächlich Getreide, Öl- und Hülsenfrüchte, Zuckerrüben, Kartoffeln, Gemüse, Milch, Fleisch und Wein — teils direkt, teils im Wege von Verarbeitungsbetrieben in namhaften Mengen an den Wiener Konsum. Die Versorgung der Spitäler und Wohlfahrtsanstalten mit Milch konnte bis April 1945 vom Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien restlos erfüllt werden. Zu den Stadtgütern Kobenzl und Magdalenenhof gehören 11 ha Weingärten, zum Stadtgut Lobau eine Molkerei, in der die Milch vor Ablieferung an den Konsum behandelt wird.

Neben den eigentlichen landwirtschaftlichen Betrieben verwaltet das Unternehmen noch treuhändig für das Liegenschaftsamt das Schloß und die Wohnhäuser in Laxenburg mit dem 243 ha großen Park samt Gärtnerei und Teichwirtschaft. Die Gebäude sind seit 1945 von einer Besatzungsmacht beschlagnahmt.

Der Normalstand an ständigen Arbeitern hat vor dem Kriege rund 900 Personen betragen, der Stand an Saisonarbeitern, meist aus der Slowakei, 500. Nach dem Kriege kehrten die ausländischen Arbeiter und die Kriegsgefangenen in ihre Heimat zurück, an ihrer Stelle wurde eine kleine Zahl von volksdeutschen Flüchtlingen aus der Tschechoslowakei, Jugoslawien und Ungarn eingestellt.

Infolge der Kampfhandlungen und der Requisitionen der Besatzungsmacht verloren die Betriebe einen Großteil ihres Betriebsvermögens, vor allem Vieh. Der Bestand an Nutz- und Zugvieh von 2.537 Stück ist bis auf einen Rest von 150 Tieren verloren gegangen. Ebenso empfindlich waren die Einbußen an Fahrzeugen. Von 413 Wirtschaftswagen gingen 231, von 22 Traktoren 12, von 5 Lastautos 4, von 4 Personenkraftwagen 3 und die 19 luftbereiften Anhänger zur Gänze verloren.

Durch die ehemalige deutsche Wehrmacht wurden an totem und lebendem Inventar Werte von rund 445.000 S und von der Besatzungsmacht Werte von rund 2,550.000 S entnommen. Außer diesen Verlusten sind noch beträchtliche Schäden an bebauten und unbebauten Feldern und an Gebäuden durch Fliegerbomben und Kampfhandlungen zu verzeichnen. Die Schäden auf den Feldern durch Bombentrichter und die Wiederherstellungskosten belaufen sich auf mindestens 300.000 S. Neben diesen direkten Kriegsschäden erlitten die Betriebe noch namhafte Verluste durch Vernichtung von Kulturen infolge Viehtrieb und Felddiebstahl. Als Folge der Kriegsereignisse und weil es an Arbeitskräften und an Zugvieh mangelte, blieben im Jahre 1945 rund 30% der Felder unbebaut. Die Kulturschäden und der Ernteausfall im Jahre 1945 werden mit rund 2 000.000 S beziffert, so daß die Gesamteinbuße, zu Stoppreisen berechnet, ohne die Gebäudeschäden über 5,000.000 S beträgt. Dazu kommt noch der Schaden durch die Wirtschaftsstörung, der sich nur schwer beziffern läßt, z. B. der Ausfall des Ertrages der Viehhaltung und der Molkerei ab April 1945.

Den Bemühungen der Betriebsleitung ist es gelungen, die Schäden zu einem großen Teil wieder wettzumachen. Die beschädigten Gebäude wurden instand gesetzt, Maschinen und Fahrzeuge repariert, dazu neue angeschafft. Aus den westlichen Bundesländern wurde den Gütern Zug- und Nutzvieh geliefert und auch die eigene Zucht ist im Aufbau. Im Frühjahr 1947 verfügte der Betrieb über 773 Stück Vieh, d. s. 24% des Standes von 1944. Durch Reparaturen sowie durch Zuweisungen aus der UNRRA- und Alliierten-Hilfe wurde der Stand der Betriebsmittel auf 250 Gespannwagen, 25 Traktoren, 25 luftbereifte Anhänger, 8 Lastautos und 14 Druschsätze erhöht. Dank dieser Verbesserungen der Betriebsmittel konnten im Jahre 1946 bereits große Flächen angebaut werden. Doch litt die Ernte des Jahres 1946, besonders aber die des Jahres 1947 unter einer katastrophalen Dürre. Die Ernte 1947 war die schlechteste seit dem 28jährigen Bestand des Unternehmens und brachte an Getreide nur 60% und an Hackfrüchten nur 40% des langjährigen Durchschnittsertrages. Auch die Futtererzeugung blieb durch die Trockenheit hinter den erhofften Mengen zurück. Der Milchviehbestand konnte deshalb nur zu einem kleinen Teil aufgefüllt werden. Nachstehend folgen die Vergleichszahlen:

Stand am:	1. I. 1945	1. VII. 1945	1. VII. 1946	1. VII. 1947
Pferde . . .	244	70	145	157
Fohlen . . .	133	24	25	42
Zugochsen . .	156	21	127	123
Kühe	1.168	32	188	351
Jungvieh . .	555	—	24	69
Schweine . .	299	3	21	29

Infolge des niedrigen Milchviehstandes und des Mangels an hochwertigen Futtermitteln ist die Milchleistung beträchtlich gesunken. Während die jährliche Milcherzeugung vor dem Kriege 5,000.000 Liter betrug, sank sie 1944 auf 2,000.000 Liter, betrug im Wirtschaftsjahr 1945/46 223.000 Liter und stieg 1946/47 auf rund 500.000 Liter.

Bei Getreide sank die Erzeugung von durchschnittlich 400 Waggons auf 170 Waggons im Jahre 1945, 269 im Jahre 1946 und 230 im Jahre 1947. Zuckerrübe, nach Getreide die wichtigste Feldfrucht, fiel im Kriegsjahr 1945 vollständig aus. Hier brachte die Ernte in den früheren Jahren 2.000 bis 2.500 Waggons, während 1946 nur 269 Waggons und 1947 trotz etwas gestiegener Anbaufläche nur 515 Waggons geerntet wurden. Während der Anbau von Kartoffeln und Feldgemüse bis 1944 eine steigende Tendenz aufwies, brachten die folgenden Jahre besonders beim Gemüseanbau einen schweren Rückschlag. Gegenüber einer durchschnittlichen Kartoffelernte von 150 Zentner je Hektar betrug der Hektarertrag im Jahre 1946 erst 96 Zentner; die Fehlmenge ist daher mit rund 172 Waggons im Werte von über 200.000 S zu veranschlagen. An der Minderung des Ertrages waren auch die Schäden infolge eines überaus früh einsetzenden Frostes während der Kartoffelernte anfangs Oktober 1946 beteiligt. Der Gemüseanbau wurde im Jahre 1946 wieder mehr ausgedehnt. Niederschlagsmangel beeinträchtigte die Ernte, was in einer Minderung der Einnahmen um rund 200.000 S zum Ausdruck kommt. Die Erträgnisse des Kartoffel- und Feldgemüsebaues in den Wirtschaftsjahren 1944/45—1946/47 sind aus der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Kartoffeln	Anbaufläche in ha	Ertrag je ha q	Ertrag Waggons à 10 t	Einnahmen [1] S
1944/45 . . .	252	121	306	8·74
1945/46 . . .	113	43	48	19·40
1946/47 . . .	338	96	323	11·91
Feldgemüse				
1944/45 . . .	262	101·5	266	450.000
1945/46 . . .	53	26·8	14	41.000
1946/47 . . .	188	41·0	77	227.000

[1]) Bei Kartoffeln durchschnittlicher Verwertungspreis je Zentner, bei Feldgemüse Gesamteinnahmen.

Etwas günstiger lagen die Verhältnisse im Weinbau. Das schlechte Ergebnis der Ernte 1945 ist zum Teil mit der Arbeitserschwernis während der Kultur zu erklären. Die Ernte wäre trotzdem wesentlich günstiger ausgefallen, wenn nicht durch Manöver der Besatzungsmacht am Bisamberg knapp vor der Weinlese große Verluste entstanden wären. Die Weinernte 1946 war befriedigend und die Qualität des Weines vorzüglich. Der Verwertungspreis war besser als in den Vorjahren. Durch den günstigen Ertrag des Weinbaues sind die Güter Kobenzl und Magdalenenhof die einzigen aktiven Betriebe im Wirtschaftsjahr 1946/47.

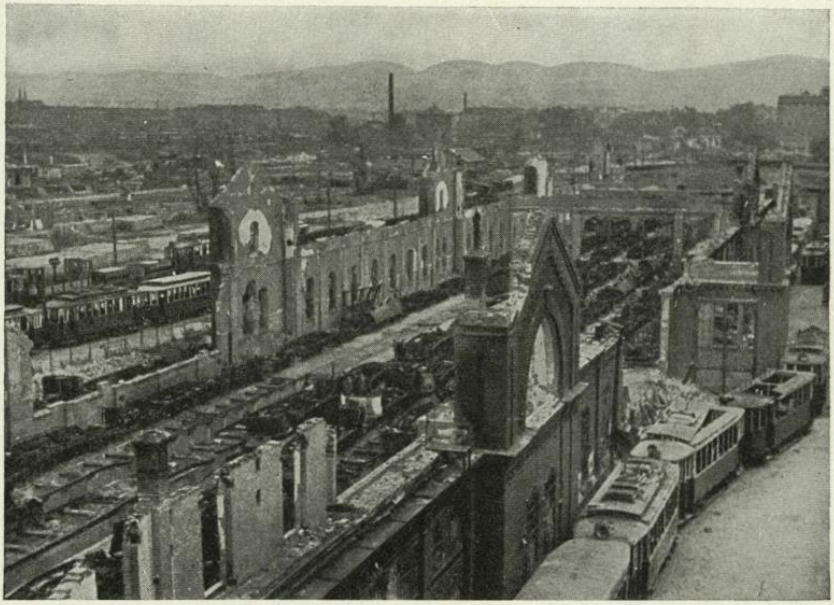
Der Weinbau hatte in den Wirtschaftsjahren 1944/45—1946/47 folgende Erträge:

	Ertrag in hl	Auf 1 ha entfielen hl	Durchschnittlicher Verwertungspreis je Liter
1944/45	103	9	4·29
1945/46	87	8	7·58
1946/47	273	25	15·05

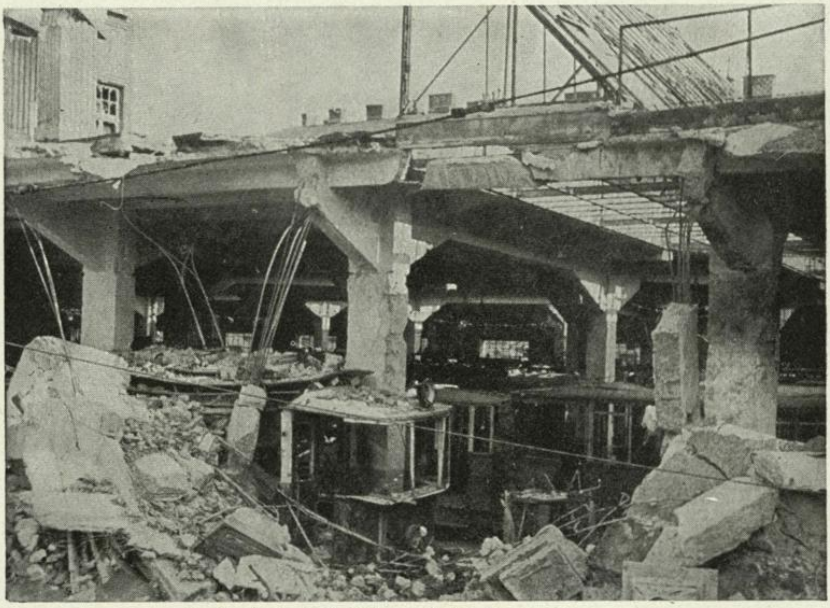
Auch die Preisverhältnisse waren dem Landwirtschaftsbetrieb ungünstig. Während die Preise für Produktionsgüter, wie gewerbliche Artikel, Kunstdünger, Saatgut und Nutzvieh, oft bis auf das Zehnfache und darüber angestiegen sind, erreichten die Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse im Jahre 1947 durchschnittlich nur die doppelte Höhe der Preise von 1937. Unbefriedigend ist vor allem die widerspruchsvolle Situation bei den Viehpreisen. Während die Schlachtviehpreise amtlich festgesetzt werden, ist die Preisbildung bei Zuchtvieh nicht gebunden. Die Preisentwicklung der letzten Jahre zeigt deutlich die steigende Spannung zwischen diesen beiden Preiskategorien. Es betrug

	der durchschnittliche Verkaufspreis für Milchkühe je kg in S	der durchschnittliche Verkaufspreis für Schlachtkühe in S	die Spannung S
1944/45	1·97	0·94	1·03
1945/46	2·04	1·15	0·89
1946/47	2·20	1·04	1·16

Das Mißverhältnis bei den Preisen, verbunden mit den schlechten Erträgen und den Kriegsschäden erklären die großen Verluste des Landwirtschaftsbetriebes in den letzten drei Wirtschaftsjahren.



Straßenbahnhof, Wien, II., Vorgartenstraße.



Straßenbahnhof, Wien, XII., Koppreitergasse.

Städtische Bestattung. — Leichenbeförderung mit Pferdefuhrwerk unmittelbar nach den Kampftagen.

Städtische Bestattung. — Leichenbeförderung mit Lastkraftwagen — einige Zeit später.

Städtische Bestattung. — Seit dem Spätsommer 1945 werden die Leichen wieder mit Spezialleichenwagen befördert.