

STÄDTISCHE UNTERNEHMUNGEN.

DIE WIENER STADTWERKE.

Mit Beschluß des Wiener Stadtsenates und Gemeinderates erfolgte mit Wirkung ab 1. Jänner 1949 die Errichtung der Wiener Stadtwerke. Von vornherein wurde darauf geachtet, nicht zu viele Unternehmungen in den Stadtwerken zusammenzufassen und darüber hinaus den in den Stadtwerken vereinigten Betrieben weitgehend ihr Eigenleben zu sichern. Diesen Grundsätzen wurde dadurch Geltung verschafft, daß nur die sogenannten Monopolbetriebe, und zwar die Elektrizitätswerke, die Gaswerke und die Wiener Verkehrsbetriebe, zusammengezogen wurden. Alle anderen Gemeindeunternehmungen, wie Brauhaus, Leichenbestattung, Gewista und der Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien, die zu den „Konkurrenzunternehmungen“ zählen, kamen nicht zu den Stadtwerken.

Dem anderen ebenso wichtigen Gedanken, das Eigenleben der Teilunternehmungen der Stadtwerke nicht zu unterbinden, wurde durch Abgrenzung des Aufgabenkreises der Generaldirektion der Stadtwerke als Vertreter der Gesamtinteressen, und den einzelnen Direktionen als Vertreter der Interessen der Teilunternehmungen, entsprochen.

Die technische Betriebsführung der Teilunternehmungen und deren Wirtschaftlichkeit zu sichern, ist in erster Linie Aufgabe der Direktionen der Unternehmungen. Die technischen Angelegenheiten sind demnach von Fachleuten zu betreuen, die das notwendige Fachwissen für diese Aufgaben besitzen.

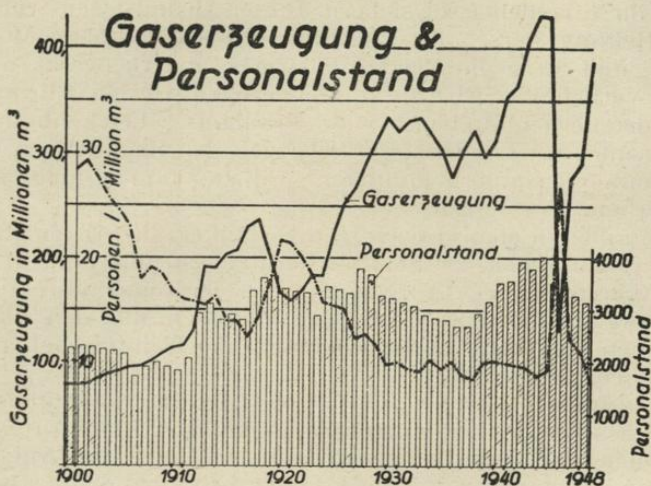
Die Generaldirektion hat sich dagegen vorwiegend mit Personal-, Verwaltungs- und kaufmännischen Angelegenheiten zu beschäftigen. Die gemeinsamen Angelegenheiten der drei in den Stadtwerken vereinigten Unternehmungen sollen dabei nach gleichen Grundsätzen geführt werden. Zur Durchführung dieser Aufgaben wurden innerhalb der Generaldirektion drei Sektionen gebildet, und zwar eine Personalsektion, eine Wirtschafts- und eine Einkaufssektion.

Die Schaffung der Wiener Stadtwerke wird nicht bloß eine Veränderung des „Firmenschildes“ darstellen, sondern auch ihren Zweck als Teil der Verwaltungsreform erfüllen. Diese neue Organisationsform soll auch die Wiederaufbauarbeit der drei für das Wirtschaftsleben Wiens so wichtigen städtischen Unternehmungen

gen, die durch den Krieg und seine Folgeerscheinungen schwer gelitten haben, koordinieren und sicherstellen.

GASWERKE.

Die Wiener Gasversorgung hat sich im Jahre 1948 entscheidend gebessert. Während im Jahre 1947 die Gaserzeugung noch durch unzureichende Kohlenlieferungen eingeschränkt war und die Wiener Gaswerke gezwungen waren, durch Gassperrzeiten den Verbrauch zu drosseln, ermöglichte die bessere Kohlenversorgung, die Gassperrzeiten vom August des Jahres 1948 an aufzulassen. Damit war der wichtigste Schritt zur Normalisierung der Gaswirtschaft getan. Im Jahre 1949 konnte infolge ausreichender Kohlenmengen der Gasbedarf der Wiener Haushalte, des Gewerbes und der Industrie restlos befriedigt werden.



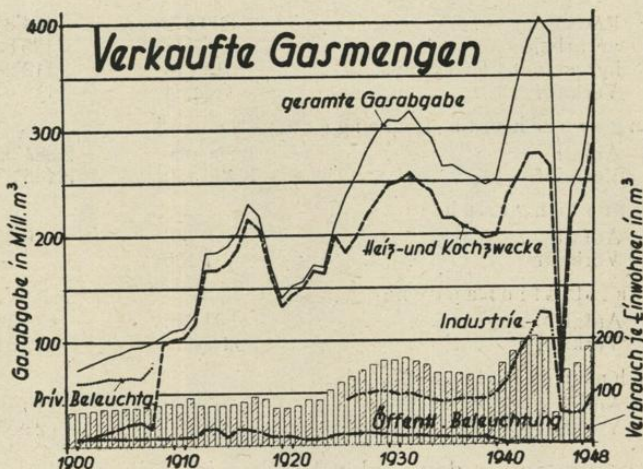
Gasverbrauch und Gaserzeugung stiegen weiter an, wie die folgenden Zahlen über die Betriebsleistung der Wiener Gaswerke in den Jahren 1948 und 1949 erkennen lassen. Da, wie im Jahre 1947, Erdgas in großen Mengen verwendet wurde, enthält die Übersicht auch Angaben über die Erdgaslieferungen:

	1948	1949
	Kubikmeter	
Erzeugtes Kohlengas	183,178.658	201,052.971
„ Koks gas	154,962.290	163,715.320
Bezogenes Erdgas	51,891.880	59,454.970
Zusammen	390,032.828	424,223.261
Davon entfielen auf das Werk:		
Simmering	203,434.340	228,269.470
Leopoldau	186,323.530	195,658.820
Traiskirchen	274.958	294.971

Die erzeugten Gasmengen wurden, wie folgende Übersicht zeigt, abgegeben:

	1948	1949
	Kubikmeter	
Verkauftes Gas	330,527.831	329,081.552
an Kunden	323,862.675	321,295.220
an die Gemeinde Wien	6,665.156	7,786.332
Öffentliche Beleuchtung	728.695	1,548.710
Eigener Bedarf	22,820.486	48,330.809
Gesamtabgabe und Verbrauch	354,077.012	378,961.071
Meßverlust	35,900.116	45,328.070
Zusammen	389,977.128	424,289.141

Durch eine Vorratsvermehrung von 55.700 m³ erhöht sich die Summe aus Erzeugungs- und Erdgasbezug im Jahre 1948 auf 390,032.828 m³, durch eine Vorratsverminderung von 65.880 m³ im Jahre 1949 reduziert sie sich auf 424,223.261 m³.



Außer Gas wurden in den Gaswerken verschiedene hochwertige Nebenprodukte gewonnen. Vor allem sind die Gaswerke Großproduzenten von Koks. Über Erzeugung, Eigenverbrauch und Verkauf dieses Brennstoffes geben folgende Zahlen Aufschluß:

	1948	1949
	Tonnen	
Koks		
Erzeugung	437.295'750	482.060'438
Eigenverbrauch	131.816'150	105.779'450
Verkauf insgesamt	295.061'286	375.417'131
Darunter durch die Gaskoks- vertriebsstelle	247.326'286	331.766'071

Die Erzeugung und den Verkauf der Nebenprodukte der Gas-
erzeugung veranschaulichen folgende Mengenzahlen:

	1948	1949
	Tonnen	
Steinkohlenteer:		
Erzeugung	17.427'206	20.829'391
Verkauf	16.856'600	20.631'725
Ammoniak:		
Erzeugung	1.260'754	1.349'048
Verkauf	653'301	705'857
Leichtöl:		
Erzeugung	5.112'749	5.720'980
verarbeitet	5.149'860	5.533'770
Benzolfertigerzeugnisse:		
Erzeugung	4.343'404	4.303'089
Verkauf	3.686'451	4.627'557
Methalin:		
Erzeugung	330'278	104'812
verarbeitet	335'118	125'832
hergestellte Erzeugnisse	315'770	113'282
Verkauf	314'284	112'041
Angereicherte Reinigermasse:		
Anfall	3.250'990	2.384'920
Verkauf	3.296'450	3.236'370
Retortengraphit:		
Anfall	5'780	0'355
Verkauf	7'150	—
Destillationspech:		
Anfall	504'355	634'590
Verkauf	487'620	647'540
Rohnaphthalin:		
Anfall	107'480	110'760
Verkauf	78'480	27'580

Insgesamt sind in den beiden Werken im Jahre 1948 31.743 und im Jahre 1949 27.548 Eisenbahnwagen beladen eingelaufen und im Jahre 1948 15.807, im Jahre 1949 17.162 Eisenbahnwagen beladen ausgelaufen.

Die Wiener Gaswerke haben planmäßig am Wiederaufbau, der Ausgestaltung und der Modernisierung der Erzeugungs- und Verteilungsanlagen gearbeitet. Lieferungen im Rahmen des Marshall-Planes ermöglichten im Werk Leopoldau die Erweiterung, und in den Werken Leopoldau und Simmering die turnusmäßige Erneuerung der Kammerofenanlagen. Im Werk Leopoldau wurde außerdem die Reparatur des großen Scheibengasbehälters begonnen, der durch bessere Speicherung eine gleichmäßige Belastung der Ofenanlage zuläßt.

In den Jahren 1948 und 1949 wurden noch folgende Zu- und Ergänzungsbauten sowie bauliche oder technische Änderungen durchgeführt:

Im *Gaswerk Simmering* wurden die Bauarbeiten für den Block IV des Horizontalkammerofens beendet, der Löschurm II wurde errichtet und beim Löschurm I die Brouwerrinne hergestellt. Für den ganzen Werksbereich wurde eine Telefon- und Rufanlage gebaut und sowohl für das Wäscherhaus, als auch für die Kokssortierungsanlage eine Abdampfheizung errichtet. Das Werk erhielt einen La Mont-Generator, eine Rauchgasverwertungsanlage und eine Gasverdichteranlage für Erd- und Kohlendgas sowie einen Generatorgasbehälter von 5.000 m³ Inhalt. Zum Turbogebläse wurden Abwasserkanäle gebaut und an dem Hauptmagazin ein Zubau errichtet. Das Gassaugerhaus in der Wassergasanlage wurde vergrößert und zwei Gassaugerpumpen aufgestellt.

Der Bau des Eisenbetonrahmens für den Kohlenturm einschließlich einer Entstaubungsanlage wurde fortgesetzt und auf die Transformatorstation bei der Kohlenmahanlage wurde ein Stockwerk aufgebaut. Im Werk wurden eine Waggonkipperie, eine Kohlenmahanlage und ein Waggonausgreifer montiert und eine Generatorgasleitung gelegt. Desgleichen wurden zwei Behelfswerkstätten für Reparaturpartien gebaut; auch der Hauptrohrlagerplatz wurde ausgestaltet, die Elektrowerkstätte vergrößert und ein Lokomotiveinstellraum geschaffen. Am Kammerofen III wurde das Ausstoßmaschinengleis fertiggestellt. An den Kohlenförderungsanlagen wurden die Bauarbeiten am Förderturm beendet; außerdem wurde die Stahlbetonkonstruktion für die Schutzbrücke über den Kippern aufgestellt sowie ein Schrägaufzug und die Stocherbrücke über den neuen Waggonkippern montiert. Zwischen altem und neuem Schrägaufzug wurde das Kastenband hergestellt und ein Wanddrehkran für die Hochbahnwagen sowie eine Gleisbrücke über die alte Kippergrube errichtet. In der neuen Mahlanlage wurde Kraft- und Lichtstrom installiert, ein Garageneubau mit Nebenräumen und eine Kraftwagenreparaturwerkstätte fertiggestellt. Bei der Generatorenanlage wurde eine Garderobe mit Bad und außerdem eine Werkstätte für die Feldbahnwagen gebaut; die Montagearbeiten am Generatorgasbehälter und die Bauarbeiten für die elektrische Entteerungsanlage wurden fortgeführt. Außerdem wurde eine Turbospeisepumpe im Kesselhaus aufgestellt und der Gasbehälter III instandgesetzt. Für die Werkstätten wurden Werkzeug- und Steinbearbeitungsmaschinen angeschafft; außerdem erhielt das Werk eine Vollbahnlokomotive, Baumaschinen und eine Untersuchungsapparatur. Das Kabelnetz wurde erweitert.

Im *Gaswerk Leopoldau* wurden die Arbeiten am Kammerofen III fortgesetzt; der Rohbau für den Kohlenturm III und die neue Kesselanlage wurden fertiggestellt. Im Werk wurde eine

Gastankstelle errichtet, die Hauptwerkstätte durch einen Zubau erweitert und die Abwasserförderungsanlage ausgebaut. Im Dachgeschoß des Verwaltungsgebäudes wurde eine neue Telephonzentrale eingebaut und im Kesselhaus eine Dampfmeßzentrale errichtet. Zur Ausgestaltung des Hauptlaboratoriums und verschiedener Betriebsanlagen wurden noch erforderliche Maschinen und Apparate angeschafft; ebenso wurde ein vierter Kokslöschwagen eingestellt. Weiters wurden neu montiert: Bühnen zwischen Kohlenturm und Ofen der Schwachgasbeheizung, Krätzerbänder, ein Becherwerk im Kohlenturm III und Klärgrubenbecherwerke beim Ofen III. Die Bauarbeiten und die elektrische Licht- und Kraftstrominstallation am Kohlenturm III wurden beendet. Das Werk errichtete Steinlagerhallen, eine Entstaubungsanlage beim Generator 16, zwei neue Generatoren in der Wassergasanlage, einen Generator in der Generatorenanlage sowie drei Benzollagerbehälter. Die Generatorenhäuser und das Baumagazin wurden vergrößert. Das Warmwasser- und Heizungsrohrnetz sowie die Transformatorstation 5 wurden ausgebaut. Für die Hauptwerkstätte wurden Werkzeugmaschinen angeschafft. Der Abbruch der Ofenanlage I wurde vollendet und eine neue Rohrlegerwerkstätte errichtet.

Im *Werk Traiskirchen* wurde der Ofen III fertiggestellt und eine Kokslöschanlage errichtet.

Im *Werk Mödling* wurde der Vertikal- und Horizontalkammerofen und der Kesselhauskamin abgebrochen und das Verwaltungsgebäude umgebaut; außerdem wurden die Ofenhäuser abgetragen.

Infolge der vielen notwendigen Kriegsschädenbehebungen am Rohrnetz konnten im Jahre 1948 nur dringende *Rohrneulegungen und Rohrauswechslungen* durchgeführt werden. 535 m Rohre wurden neu gelegt, 8.472 m Rohre ausgewechselt und 1.764 m außer Betrieb gesetzt. Im Jahre 1949 wurden hauptsächlich für Siedlungsanlagen in den Randgebieten Wiens 8.469 m Rohre neu gelegt, außerdem wurden 10.193 m Rohre ausgewechselt und 1.193 m Rohrleitung außer Betrieb gesetzt.

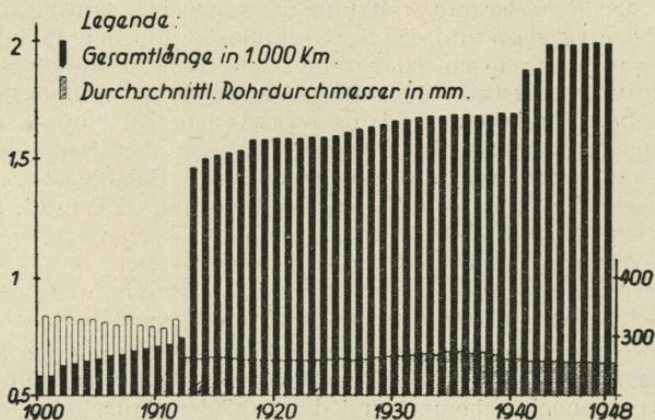
Die Kriegsschäden an Brückenrohrleitungen wurden behoben. An der Franzensbrücke wurde das Provisorium vom Notsteg entfernt und ein Schweißrohrstrang gelegt. Für die Heiligenstädter Brücke wurde ein Schweißmuffenrohrstrang verwendet und an der Rennwegbrücke die erneuerungsbedürftige Tragkonstruktion durch eine Eisenbetonkonstruktion ersetzt. Auf der Brücke der Roten Armee wurde die provisorische Erdgasleitung in die richtige Lage gebracht. Auf der kriegsbeschädigten Franzensgassenbrücke in Oberlaa wurde ein neuer Rohrstrang gelegt, auf der August Rittbrücke in Hadersdorf-Weidlingau der beschädigte Rohrstrang ausgewechselt. Auf der wiedererrichteten Bischofgassenbrücke in Oberlaa, auf der Karl Maisgeyer-Brücke und der Franz Höbinger-

Brücke in Atzgersdorf sowie auf der Brücke über den Wiener Neustädter-Kanal wurden neue Hauptrohrleitungen gelegt.

Die Länge des Hauptrohrnetzes zeigt folgende Veränderungen:

	1948	1949
Gesamtlänge	1.984.928 m	1.992.204 m
darunter Mitteldruckrohrleitungen	142.270 „	142.270 „
„ Niederdruckrohrleitungen	1.842.658 „	1.849.934 „
Rauminhalt des Rohrnetzes	105.579'54 m ³	105.827'49 m ³

Rohrnetz.



Die Rohrlegungen und Auswechslungen erforderten umfangreiche Erdarbeiten. Von den *Bauaufsehern* wurden im Jahre 1948 9.621 und im Jahre 1949 10.868 Aufgrabungsarbeiten privater Firmen überwacht. Hierbei wurden im Jahre 1948 1.044, im Jahre 1949 1.113 Hauptleitungen, im Jahre 1948 2.821, im Jahre 1949 3.561 Zuleitungen freigelegt.

Im Jahre 1948 wurden 1.202 und im Jahre 1949 1.213 Schieber ständig kontrolliert, desgleichen 4.744 Wassertöpfe im Jahre 1948 und 4.737 Wassertöpfe im Jahre 1949. Aus diesen Wassertöpfen wurden im Jahre 1948 4.241'04 m³, im Jahre 1949 4.448'72 m³ Kondensate ausgepumpt.

Sämtliche *Druckregleranlagen* wurden auf eine neue Art geschaltet. Die Gebietsdruckregler arbeiten größtenteils mit Zuschußdruckgebung. Wegen der Neuschaltung mußten die Beeinflussungsleitungen geändert und mit Druckbegrenzungsreglern ausgestattet werden. Die Eingangsleitungen der Anlagen Thaliastraße, Schuhmeierplatz, Krottenbachstraße und Langenzersdorf wurden umgebaut. In die Regleranlagen Stöberplatz, Mödling und Thaliastraße wurden neue Schieber neuer Typen eingebaut. Bei der Regleranlage

Thaliastraße wird der neue Schieber auch zur Mengenummessung verwendet. Im Jahre 1949 wurde der Druckregler im Ostmarkwerk ausgebaut.

Von den bestehenden 85 Druckregleranlagen mit 40 Rostfängern waren 77 mit 33 Rostfängern in Betrieb. Im Jahre 1948 wurden 279 und im Jahre 1949 271 Druckregler gereinigt. Im Jahre 1948 wurden bei 120 Rostfängern und 66 Absperrvorrichtungsausrüstungen 4.612 kg Flugrost, im Jahre 1949 bei der Reinigung von 84 Rostfängern und 94 Absperrvorrichtungen 2.427 kg Flugrost entfernt.

An der *Behälteranlage* Baumgarten wurden sämtliche Oberlichtfenster verglast und das Traufenpflaster um den Behälter erneuert sowie die losen Niete bei den Stehern durch Spezialpaßschrauben ersetzt. Das Gebläse I wurde gründlich instandgesetzt. Das Fundament und die elektrischen Anschlüsse für ein Notstromaggregat wurden hergestellt. An der Behälteranlage Brigittenau wurden zahlreiche Wellen der Behälterglocke ausgetauscht, die undichten Niete des Beckens verstemmt, die beschädigten Tassen des 2. und 3. Hubteiles repariert und eine Bassin-Warmwasserheizleitung angebracht. Der Bamag-Regler für Sperrzeiten wurde abmontiert und das Fundament sowie die elektrischen Anschlüsse für ein Notstromaggregat hergestellt.

Die *Gasmessererzeugung* war im Jahre 1948 durch den Mangel an Rohstoffen, vor allem an Feinblechen, Zählwerken und Ledermembranen noch gehemmt und die Zahl der Pauschalanschlüsse stieg daher weiter an. Durch größere Lieferungen von Gasmessern im Jahre 1949 konnte ein größerer Anstieg der Pauschalanlagen verhindert werden, wie der folgenden Übersicht zu entnehmen ist:

	Ende 1948	Ende 1949
Anschlüsse mit Gasmessern	507.537	513.938
Pauschalanschlüsse	41.609	42.836
Gesamtzahl der Abnehmerstellen . . .	549.146	556.774

Neue Zuleitungen wurden im Jahre 1948 344, im Jahre 1949 926 hergestellt. Von den außer Betrieb stehenden Zuleitungen wurden im Jahre 1948 70 und im Jahre 1949 46 Zuleitungen wieder an das Hauptrohr angeschlossen; im Jahre 1948 wurden 770, im Jahre 1949 886 Zuleitungen instandgesetzt. Vom Hauptrohr wurden im Jahre 1948 1.928 Zuleitungen und im Jahre 1949 1.414 Zuleitungen getrennt.

Dichtheitsprüfungen wurden im Jahre 1948 an 12.136, im Jahre 1949 an 11.879 Leitungen durchgeführt, wobei im Jahre 1948 740 und im Jahre 1949 539 Leitungen beanstandet wurden. In den gewerblichen Betrieben wurden die Gasgeräte überprüft und nach Möglichkeit instandgesetzt. Die Zahl der gewerblichen Betriebe,

die Gas verwenden, nahm im Jahre 1948 um 342 und im Jahre 1949 um 329 zu. Viele Betriebe, in denen Gasfeuerstätten bereits eingebaut waren, vergrößerten ihre Anlagen. Im Mai 1948 wurde der *Hausdienst*, der während der Kriegszeit und in den ersten Jahren nach Kriegsende wegen der Sperrzeiten nicht funktionierte, wieder aufgenommen. Über seine Tätigkeit gibt die nachstehende Übersicht Auskunft:

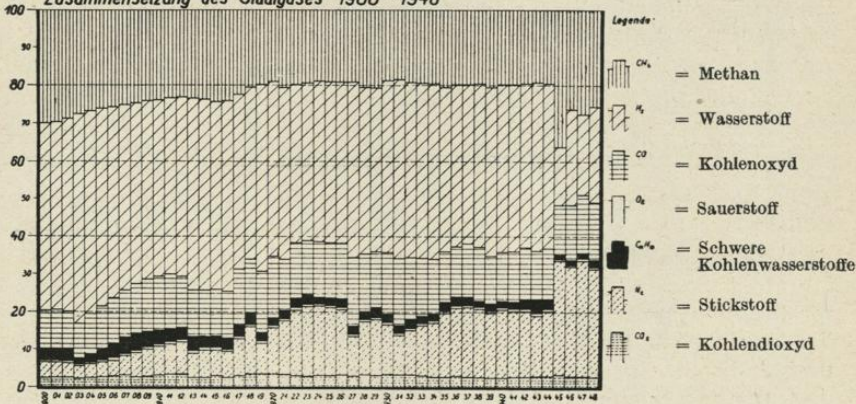
	1948	1949
Überprüfte Gasanlagen	18.131	88.974
„ Gasgeräte	32.350	154.467
Beanstandete Gasgeräte	21.619	97.150
Von der Benützung ausgeschlossen . . .	1.247	2.098

Insgesamt liefen im Jahre 1948 80.468 und im Jahre 1949 87.692 Anzeigen über Gebrechen und Störungen ein, die in sämtlichen Fällen behoben wurden.

Im Jahre 1948 wurden 1.632, im Jahre 1949 1.196 Erhebungen über Gasvergiftungen durchgeführt. Erhebungen wegen Zündschlägen waren im Jahre 1948 in 85, im Jahre 1949 in 23 Fällen notwendig.

In den *Laboratorien* wurde die Beschaffenheit von Gas, Kohle und Koks sowie der sonstigen Nebenerzeugnisse ständig überprüft. Der durchschnittliche Heizwert des Stadtgases betrug im Jahre 1948 4.079 kcal/m³ und im Jahre 1949 4.183 kcal/m³ bei 0 Grad Celsius und 760 mm Barometerstand. Die Laboratorien waren auch mit zahlreichen Forschungsarbeiten für Betriebsverbesserungen und zur Erweiterung der chemischen Erzeugung beschäftigt.

% Zusammensetzung des Stadtgases 1900-1948



Im Jahre 1948 ergaben sich keine größeren Preisbewegungen. Die Preise der Rohstoffe Kohle und Erdgas, die Frachtsätze der Bundesbahnen und der Stromtarif des Wiener Elektrizitätswerkes

blieben im wesentlichen unverändert, so daß auch die Preise für Gas und dessen Nebenerzeugnisse nicht geändert werden mußten. Durch Erschließung neuer Betriebszweige in der chemischen Produktion und Steigerung des eigenen Exports wurde im Jahre 1949 versucht, die notwendigen Devisen für die Beschaffung der Importgüter selbst aufzubringen. So konnte der Export von Benzolkohlenwasserstoff nach der Schweiz trotz ausländischer Konkurrenz auf der Höhe des Jahres 1948 gehalten werden. Im Zusammenhange mit dem 3. Lohn- und Preisabkommen und dem Wegfall der staatlichen Subvention des Kohlenpreises im Jahre 1949 mußte der Preis für Haushaltgas auf 50 g pro Kubikmeter und für Gewerbegas auf 46 g pro Kubikmeter erhöht werden, die Grundgebühren erhöhten sich durchschnittlich um 50 Prozent.

Die Gaswerke bemühten sich auch, den Gasabnehmern gute und preiswerte Gasgeräte zu verschaffen. Die „*Gasgemeinschaft*“, eine Arbeitsgemeinschaft der Gaswerke, Installateure und Gasgeräteerzeuger, wurde wieder ins Leben gerufen. Dadurch wurde die Lieferung von Gasgeräten und die Ausführung von Gasinstallationen gegen Teilzahlungen ermöglicht, wobei die Wiener Gaswerke die Finanzierung übernahmen.

Die *Werbe- und Beratungstätigkeit* wurde weiter ausgebaut. In den Jahren 1948 und 1949 wurden in 311 Vorträgen, 105 Schulvorträgen, 632 Tages- und 304 Abendkursen 23.677 Teilnehmer über sparsame Gasverwendung belehrt. Die Schauräume der Beratungsstelle Mariahilf wurden im Jahre 1949 von 27.497 Personen besucht. Die Gasgeräteschau im Direktionsgebäude wurde im September 1949 wiedereröffnet, bis zum Jahresende fanden sich 2.660 Besucher ein. Besonderes Interesse erregte die Sonderschau „Gas im Haushalt, Gewerbe und Industrie“, die in den Jahren 1948 und 1949 auf der Wiener Messe gezeigt und jedesmal von ungefähr 250.000 Personen besucht wurde.

ELEKTRIZITÄTSWERKE.

In den Jahren 1948 und 1949 hat die Energiewirtschaft wesentliche Fortschritte erzielt, so daß den gesteigerten Anforderungen der Energieverbraucher im allgemeinen entsprochen werden konnte. Während in den Wintermonaten 1947/48 noch Stromsparmaßnahmen notwendig waren, gelang es im Laufe des Jahres 1948 die kalorischen Kraftwerke besser mit Brennstoffen zu versorgen und dadurch eine günstige Auswirkung auf die Energiebedarfsdeckung zu erzielen. Das Jahr 1949 brachte den größten Verbrauch an elektrischer Energie in den Nachkriegsjahren. Der Energiebedarf hat sich gegenüber 1937 um 69 Prozent und gegenüber 1948 um 7 Prozent auf rund 875 Millionen Kilowattstunden gesteigert. Abschaltungen konnten durch planmäßig durchgeführte Strom-

sparmaßnahmen des Landeslastverteilers im Zusammenwirken mit dem Bundeslastverteiler im Jahre 1949 vermieden werden.

Über die Energieerzeugung in den eigenen Anlagen gibt folgende Übersicht Aufschluß:

	1948	1949
Dampfkraftwerk Simmering	159.415 MWh	206.522 MWh
„ Engerthstraße	53.255 „	73.594 „
Wasserkraftwerk Opponitz	59.935 „	55.240 „
„ Gaming	34.768 „	36.418 „
„ Mitterndorf-Schranawand	727 „	563 „
„ Felixdorf	427 „	358 „
Wasserkraftwerk der II. Wiener Hochquellenleitung	2.097 „	4.808 „
	<u>310.624 MWh</u>	<u>377.503 MWh</u>

Der Energiebezug ist aus der folgenden Aufstellung zu entnehmen:

	1948	1949
Österreichische Elektrizitätswirtschafts-A. G. (Verbundgesellschaft)	455.962 MWh	453.659 MWh
Oberösterreichische Kraftwerke A. G. (Oka)	38.366 „	29.070 „
N. Ö. Elektrizitätswerke A. G. (Newag)	1.775 „	1.631 „
Wasserkraftwerke Wildalpen	5.635 „	7.522 „
Sonstige Wasser- und Dampfkraftwerke	5.764 „	6.049 „
	<u>507.502 MWh</u>	<u>497.931 MWh</u>

Der Gesamtenergiebedarf betrug also im Jahre 1948 818.126 MWh und im Jahre 1949 875.434 MWh.

Die werkseigenen Dampf- und Wasserkraftwerke lieferten 1948 38'0 Prozent, 1949 43'1 Prozent. Von der eigenen Erzeugung entfielen auf die Dampfkraftwerke 1948 68'5 Prozent und 1949 74'2 Prozent, auf die Wasserkraftwerke 1948 31'5 Prozent und 1949 25'8 Prozent.

Die Energieabgabe betrug 1948 75'3 Prozent und 1949 77'4 Prozent; die Verluste im Verteilnetz beliefen sich im Jahre 1948 auf 17'4 Prozent und im Jahre 1949 auf 15'9 Prozent. Der Eigenverbrauch der Werke und die Fernübertragungsverluste erreichten 1948 7'3 Prozent und 1949 6'7 Prozent.

Von der Energieabgabe entfielen auf Licht, Kraft und Wärme 1948 82'7 Prozent, 1949 83'4 Prozent; auf öffentliche Beleuchtung 1948 2'9 Prozent und 1949 3 Prozent; auf die Stadtbahn und Straßenbahn 1948 13'6 Prozent und 1949 12'9 Prozent; auf die übrigen Bahnen 1948 0'8 Prozent und 1949 0'7 Prozent.

In den beiden Jahren ergab sich der größte Monatsbedarf im Dezember 1949 mit 90.718 MWh, der kleinste im August 1948 mit 55.729 MWh.

Die Entwicklung des Energiebedarfes, bezogen auf die Jahre 1929 und 1937, geht aus folgender Aufstellung hervor:

Jahr	Bedarf	Zu-(Ab-)nahme des Bedarfes gegenüber	
	MWh	1929 Prozent	1937 Prozent
1929	574.423	—	—
1934	461.086	— 19'7	—
1937	517.653	— 10'0	—
1945	591.255	+ 2'9	+ 14'2
1946	644.829	+ 12'3	+ 24'4
1947	716.757	+ 24'8	+ 38'5
1948	818.126	+ 42'4	+ 58'0
1949	875.433	+ 52'4	+ 69'1

Der durchschnittliche Tagesbedarf betrug in MWh:

	1945	1946	1947	1948	1949
Jänner	3.177	1.944	1.859	2.428	2.662
Februar	2.559	1.986	1.949	2.555	2.544
März	2.076	1.890	2.192	2.411	2.581
April	542	1.656	2.061	2.196	2.270
Mai	527	1.643	1.881	1.828	2.146
Juni	1.019	1.593	1.798	1.930	2.066
Juli	1.053	1.535	1.709	1.816	2.001
August	1.349	1.582	1.690	1.798	2.015
September	1.567	1.697	1.817	2.116	2.281
Oktober	1.860	1.855	2.001	2.358	2.494
November	1.881	1.854	2.176	2.630	2.804
Dezember	1.873	1.978	2.431	2.776	2.926
Durchschnitt	1.620	1.767	1.964	2.235	2.398

In den Betriebsanlagen der Wiener Elektrizitätswerke wurden umfangreiche Ausbau- und Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Im *Dampfkraftwerk Simmering* wurde mit dem Bau der Hochdruckkessel VII und VIII für 100/125/135 t/h, 64 atü, 500° C, begonnen. Für die Kohlenförderanlagen der Kessel V bis VIII wurde ein zweiter Stirnkipper aufgestellt und mit der Montage der Schräg- und Verteilförderbänder begonnen. Ferner wurden zwei Speisewasserbehälter für die 35-atü-Anlage aufgestellt und eine neue Vorwärmanlage für das Turbinenkondensat der Turbine XIII in Betrieb genommen. Außerdem wurde bei Kessel III ein La Mont-System in der Brennkammer eingebaut.

Auch die elektrischen Anlagen des Werkes wurden ausgebaut und die neuen Fernsteuerungsanlagen für Stadlau und Rannersdorf ihrer Bestimmung übergeben; für den Umbau der 16-kV-Bahnumformeranlage wurden die Expansionsschalter montiert. Der Umbau der Eigenbedarf-Schaltanlage III ist zu zwei Dritteln durchgeführt, der Bau der Schaltanlage für die Kessel VI und VIII sehr weit fortgeschritten.

Am Materiallagerplatz des Werkes Simmering wurde ein Hauptöllager mit einer Ölmanipulationsanlage gebaut.

An allen Förder- und Maschinenanlagen wurden die nötigen Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

Im *Dampfkraftwerk Engerthstraße* wurde in die Hochdruckkessel eine Erdgaszusatzfeuerung eingebaut und auf dem Werksgelände eine Gasregelstation errichtet. Bei den Hochdruckkesseln X bis XIII wurden Maßnahmen zur Vergrößerung der Kohlenschichthöhen auf den Rosten getroffen, um die Verheizung größerer Mengen einheimischer Kohlen mit niederem Heizwert zu ermöglichen.

An den Werksanlagen wurden die restlichen Kriegsschäden behoben. Das Gebäude der Zentralwerkstätte wurde fertiggestellt und eine Dampf-Warmluftheizung eingebaut. Die Werkstätte wurde mit den nötigen Werkzeugmaschinen ausgestattet.

Im *Wasserkraftwerk Opponitz* wurde das Laufrad der Turbine I erneuert und eine neue Ständerwicklung beim Generator I eingebaut.

Auch in den *Wasserkraftwerken Mauer und Gaming* wurden Ausbauarbeiten durchgeführt.

Zahlreiche Verbesserungen und Instandsetzungen ergaben sich auch bei den *Schalt-, Umspann- und Unterwerken*.

Das *Chemische Laboratorium der Elektrizitätswerke* wurde vom Hauptausschuß für Normen von Werkstoffen zum ersten Schiedslaboratorium für Isolierölanalysen auf dem Gebiete der Elektrotechnik erklärt. Die im Rahmen des Marshall-Planes eingeführten Isolieröle wurden begutachtet und zahlreiche Untersuchungen und Analysen durchgeführt. Die Arbeitsräume wurden bedeutend erweitert.

Das *Physikalische Laboratorium* wurde von der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung österreichischer Qualitätsarbeit mit den Aufgaben einer Versuchsanstalt für die Verleihung und Verwendung des österreichischen Prüf- und Qualitätszeichens für Elektro- und Installationsgeräte sowie Installationsleitungen betraut. Das Laboratorium hatte auch als Prüfstelle des Bundesministeriums für Energiewirtschaft zahlreiche Gutachten zu erstatten.

An den *Leitungsnetzen* waren noch vielfach Kriegsschäden zu beheben. Am *Hochspannungs-Freileitungsnetz* wurden u. a. Kriegsschäden an der 110-kV-Leitung von Kapellen bis Kritzendorf und von Ebenfurth bis zum Umspannwerk Süd behoben. 18 Umspannerstationen wurden errichtet und 6,5 km 20-kV-Freileitung neu gebaut. Mit den Bauarbeiten an der 5,8 km langen 16-kV-Freileitung vom Umspannwerk Guntramsdorf nach Traiskirchen wurde begonnen, 11,1 km 16-kV-Freileitung wurden verlegt.

Die Zahl der Netzanschlüsse an das *Niederspannungsnetz* hat sich bis zum Ende des Jahres 1949 auf 102.704 erhöht. Im Wechsel- und Drehstromnetz wurden in beiden Jahren 278,5 km Freileitung und 88,3 km Kabel verlegt. 29 Siedlungen wurden angeschlossen und 11 Siedlungen für den Anschluß vorbereitet.

Die Leistung aller Umspanner in den Netzen betrug 1949 464.654 kVA. In den Jahren 1948 und 1949 wurden 293 Umspanneranlagen neu gebaut und 242 Umspanneranlagen umgebaut; 407 veraltete Umspanneranlagen wurden aufgelassen und 2.762 Umspanner überprüft.

Im Gleichstromnetz wurden bei Störungsbehebungen 374 km Kabel ausgetauscht und 65 km Kabel neu verlegt. Mit der Neuherstellung der Einwölbung des Alserbachkanales wurde auch die im Jahre 1948 begonnene Trassenregulierung am Julius Tandler-Platz beendet. Wegen Straßenneuherstellungen wurden größere Kabellegungen durchgeführt.

Von Gleichstrom auf Drehstrom wurden im Jahre 1948 500 und im Jahre 1949 1.235 Häuser umgeschaltet.

Im werkseigenen Fernsprech- und Signalnetz waren Ende 1949 5584 km Kabel und Freileitungen verlegt. Das Netz erfuhr somit eine Erweiterung um 51 km Leitungen.

Mit der Umschaltung der öffentlichen Beleuchtung in Wien von Gleichstrom auf Drehstrom wurde begonnen. Ende 1948 waren 29.151, Ende 1949 33.911 Lampen in die öffentliche Beleuchtung eingeschaltet. In diesen Zahlen sind auch die in den Jahren 1948 und 1949 in den von den Wiener Elektrizitätswerken mit Strom versorgten Gebieten Niederösterreichs angeschlossenen Lampen inbegriffen. Der Stromverbrauch belief sich 1948 in Wien und im niederösterreichischen Versorgungsgebiet auf insgesamt 18.000 MWh und 1949 auf 20.544 MWh.

Die Gesamtzahl der Energieverbrauchszähler in den Verbraucheranlagen in Wien betrug Ende 1948 771.636 und 782.678 Ende 1949.

VERKEHRSBETRIEBE.

Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat sich auch auf den Wiederaufbau der Verkehrsbetriebe günstig ausgewirkt. Der ständige Wagenmangel gestattete zwar keinen wesentlichen Ausbau des Verkehrsnetzes, doch konnte der Verkehr auf bestehenden Linien verdichtet und die Betriebsdauer verlängert werden. Einige Straßenbahnlinien wurden neu eröffnet und im Jahre 1949 besonders das Autobusnetz ausgebaut.

Die Betriebslänge der Straßenbahn erreichte am Jahresende 1948 2543 km, im Jahre 1949 2634 km. Die Betriebslänge der Stadtbahn blieb unverändert. Im Jahre 1948 wurden 63825 Millionen und im Jahre 1949 57529 Millionen Personen befördert. Die Zahl der auf der Straßenbahn oder Stadtbahn beförderten Fahrgäste hat seit 1947 ständig abgenommen. Auf einen Einwohner entfielen im Jahre 1948 366 Fahrten, im Jahre 1949 325 Fahrten; allerdings entfielen im Jahre 1937 nur 252 Fahrten

auf einen Einwohner. Für die Zugdichte ist die Zahl der Straßenbahn-Triebwagenfahrten maßgebend, sie betrug im Jahre 1948 durchschnittlich 9.084, im Jahre 1949 9.663. Die erhöhte Ausnützung der Triebwagen wird aus der durchschnittlichen Kilometerleistung eines Triebwagens ersichtlich, sie betrug im Jahre 1948 auf der Straßenbahn 163 km, auf der Stadtbahn 326 km, im Jahre 1949 auf der Straßenbahn 157 km, auf der Stadtbahn 296 km. Die Zunahme der verkauften Vorverkaufsfahrtscheine gegenüber den Schaffnerfahrtscheinen hielt weiter an, es wurden im Jahre 1948 32,4 Prozent, im Jahre 1949 34,9 Prozent Vorverkaufsscheine verkauft; im Jahre 1948 waren 14,9 Prozent, im Jahre 1949 14,4 Prozent Zeitkartenfahrten, im Jahre 1948 1,8 Prozent und im Jahre 1949 2 Prozent Pauschalfahrten.

BAHNBAU UND BAHNERHALTUNG.

Der Mangel an Schienen wirkte einschränkend auf den Gleisbau. Im Jahre 1948 wurden deshalb nur betriebsuntauglich gewordene Gleisanlagen erneuert. Im Jahre 1949 trat eine Erleichterung in der Schienenbeschaffung ein. Die Abtragung größerer Strecken von nicht betriebenen Linien unterblieb, weil die bei Erneuerung zurückgewonnenen Schienen für Gleisausbesserungen wieder verwendet werden konnten. Um das bestehende Gleisnetz in Ordnung zu halten, ist erforderlich, jährlich im Durchschnitt 6,6 Prozent der Vignolgleise und 4 Prozent der Rillengleise zu erneuern. Im Jahre 1948 konnten aber bei Rillengleisen nur 1,5 Prozent, bei Vignolgleisen jedoch 8,6 Prozent, im Jahre 1949 bei Rillengleisen nur 1,9 Prozent, bei Vignolgleisen 7,8 Prozent erneuert werden.

Zur Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse sowie bei Gleiserneuerungen und Kriegsschadeninstandsetzungen wurden an manchen Stellen die Gleise umgelegt, so an der Kreuzung Kaiserstraße—Mariahilfer Straße, bei der Endhaltestelle der Linie 167 in der Favoritenstraße, in der Breitenfurter Straße vor der Kreuzung mit der Donauländebahn und am Währinger Gürtel zwischen Kreuzgasse und Hoffmannngasse. Auch in der Wiedner Hauptstraße, in der Simmeringer Hauptstraße und bei der Endhaltestelle der Linie 72 wurde an Gleisumlegungen gearbeitet. Die einfachen linken Gleisverbindungen am Rennweg bei der Fasangasse und in der Quellenstraße wurden der Rechtsfahrordnung entsprechend in rechte Gleisverbindungen umgestaltet. Eine Besserung der Betriebsverhältnisse wurde durch die Umgestaltung des für die Messe erforderlichen Abstellgleises in der Lagerhausstraße, durch den Umbau der Gleisanlage in der Burggasse und durch die Abänderung und geringfügige Verlängerung der Ausweiche „Felsenkeller“ der Linie 360 in Brunn am Gebirge erreicht. Für den Verkehr der amerikanischen Großraumwagen

mußten die Gleise an folgenden Stellen umgelegt werden. Franz Josefs-Kai—Augartenbrücke, Augartenbrücke—Obere Donaustraße, Untere Augartenstraße—Obere Augartenstraße, bei den Abzweigungen Gaußplatz—Jägerstraße, Stromstraße—Wexstraße, Stromstraße—Höchstädtplatz, Klosterneuburger Straße bei der Gerhardusgasse und Brünner Straße—Groß-Jedlersdorf. Im Zusammenhang mit Kanalumbauten wurden im Jahre 1948 in der Taborstraße und im Jahre 1949 in der Alser Straße und Reingasse provisorische Gleisverbindungen hergestellt.

Gleise, die im Kriege beschädigt worden waren, wurden auf der Franzensbrücke und in den Betriebsbahnhöfen Vorgartenstraße und Koppreitergasse wiederhergestellt.

Um Schienen für die Wiederverwendung im Straßenbahnnetz zu gewinnen, wurden die Gleise der folgenden nichtbefahrenen Strecken abgetragen: Neuer Markt—Operngasse, Lagerhausstraße—Südportalstraße, Innstraße—Handelskai, Klosterneuburger Straße bei der Wexstraße, Gunoldstraße zwischen Heiligenstädter Brücke und Boshstraße. Betriebstechnisch entbehrliche Gleisanlagen wurden abgetragen, in der Schleife der Linie 5 am Praterstern, in der Schlachthausgasse, Schönbrunner Straße, Kaiserstraße, Gudrunstraße beim Matzleinsdorfer Platz, Meidlinger Hauptstraße, Schwendergasse, Jägerstraße beim Wallensteinplatz und in der Rainergasse; außerdem wurden im Jahre 1948 ausgebaut: zwei Gleisverbindungen in der Endhaltestelle Rennweg, ein in der Heinestraße liegendes Stutzgleis, die zweigleisigen Verbindungsbogen Rennweg—Fasangasse, Dresdner Straße—Marchfeldstraße, eine eingleisige Strecke in der Niederhofstraße, ein Gleisstützen in der Brünner Straße, Gleise am Bahnhof Perchtoldsdorf—Brunnergasse und die an das Liniennetz nicht mehr angeschlossenen Gleise in der Walfischgasse. Ebenfalls abgetragen wurden mehrere zweifache Kreuzungen mit Rollbahngleisen, und zwar beim Kopalplatz, bei der Salztorbrücke, Heinestraße, Alliiertenstraße und der Hinteren Zollamtsstraße bei der Marxergasse; auch die Vollbahnkreuzungen mit aufgelassenen Gleisen der österreichischen Bundesbahnen in der Breitenfurter und Hirschstettener Straße, zwei Vollbahnkreuzungen in der Nordwestbahnstraße und je eine Gleisverbindung in der Wallenstein- und Alserbachstraße wurden abgetragen. Im Jahre 1949 wurden ausgebaut: Ein Schleifengleis am Burgring, eine Gleisverbindung in der Radetzkystraße, ein Verbindungsbogen Gottschalkgasse—Sedlitzkygasse, ein Vorfahrgleis der Schleife „Neue Welt“ in der Hietzinger Hauptstraße, ein zweigleisiger Stutzen in der Felberstraße, Gleise in der Schleife Felberstraße—Fenzlgasse—Johnstraße—Schloßallee und zwei Gleisverbindungen in der Hütteldorfer Straße. Gleichfalls abgetragen wurde das Schutttschleppgleis von der Wagramer Straße zum Kaiserwasser.

Bei der Wiederherstellung der im Kriege zerstörten Wagenhalle I im Betriebsbahnhof Vorgartenstraße wurde ein Hallenvor-
kopf samt Ausfahrt in die Engerthstraße neu gebaut. Unter den
Gleisneubauten sind die in der Kaiser Franz Josefs-Straße in
Rodaun und in der Wagramer Straße vor der Kagraner Brücke
zu erwähnen. In der Vorgartenstraße wurde ein Schlepplgleis zu
dem in dieser Straße liegenden Sandlagerplatz der Verkehrs-
betriebe gelegt, wodurch die Fahrzeuge bis zu den Förderbändern
geführt werden können. Der Bau der Per Albin Hansson-Siedlung
brachte eine Verdichtung des Verkehrs mit sich, deshalb wurde
für die Linie 167 ein 88 m langes Ausweichgleis nächst der Sied-
lung errichtet. Beim Umbau des Betriebsbahnhofes Wienzeile in
eine Werkstatt für die Reparatur von Großraumwagen wurde ein
37 m langes Zufahrtsgleis zur neu erbauten Spritzlackiererei er-
richtet.

Die Verkehrsbetriebe weisen für Gleisneubauten, Gleiserneu-
erungen sowie Bahnerhaltungsarbeiten folgende Leistungen in
den Jahren 1948 und 1949 aus:

Gleisneubauten	1948	1949
Gleise m	440	200
Weichen	11	4
Gleiserneuerungen		
Gleise m	9.039	10.345
Weichen	53	74
Kreuzungen	27	55
Bahnerhaltungsarbeiten		
Schienen ausgewechselt m	8.016	10.042
Weichenzungenstücke . . .	73	115
Weichenzungen	70	229
Knotenpunkte	19	64
Normalherze	—	4
Überprüfung und Ausbesserung von Weichen	1.782	2.107

Bei den Gleisabtragungen wurden an Materialien gewonnen
und größtenteils der Wiederverwendung zugeführt:

	1948	1949
Gleise m	5.151	2.075
Weichen	41	31
Kreuzungen	17	9

Zur Beseitigung der Riffeln auf den Schienenfahrköpfen stan-
den 5 Schienenschleifwagen in Verwendung, die aber wegen der
mit der Ausführung von Reparaturen verbundenen Wartezeiten und
wegen der Schneefälle nicht voll ausgenützt werden konnten. Ins-
gesamt wurden im Jahre 1948 12.035 Fahrten auf einer Gleislänge
von 77.260 m durchgeführt, im Jahre 1949 15.551 Fahrten auf
einer Gleislänge von 74.169 m.

Von den neugebauten, erneuerten und nach Kriegsschäden instandgesetzten Gleisen wurden im Jahre 1948 135 m in Makadam, 120 m in Holzstöckelpflaster, 240 m in Asphalt, 1.385 m in Hallen auf Betonlangschwelen, 50 m auf Holzquerschwelen und 7.550 m in Straßen mit Steinpflasterdecke gelegt; im Jahre 1949 wurden 12 m Gleis in Holzstöckelpflaster, 12 m in Beton und 10.521 m in Straßen mit Steinpflasterdecke eingebaut.

Über die notwendig gewordenen Schweißarbeiten, Autogenschnitte und sonstigen Schieneninstandsetzungen geben die nachfolgenden Zahlen Auskunft:

	1948	1949
Schienenstöße verschweißt . .	2.965	5.297
Knotenpunkte instandgesetzt .	2.228	2.646
Unterzugsplatten zugeschweißt	147	228
Bogenschienen instandgesetzt m	7.832	10.876
Autogenschnitte	1.904	4.558

Die Schweißarbeiten wurden größtenteils von Privatfirmen, die Streckenarbeiten und die Autogenschnitte vom Personal der Oberbauwerkstätte durchgeführt. Die Instandsetzung oder Neuanfertigung von Salz-, Werkzeug- und Sandkisten, Salzstreu-kistchen und Graphitbehältern wurde ebenfalls vom städtischen Personal besorgt.

Aus folgender Übersicht ist die Art der Gleise bei der Straßenbahn nach der Eigentumlänge zu ersehen:

	1948	1949
	Meter	
Hauptgleise	488.366	487.960
Nebengleise	36.819	36.093
Bahnhofgleise	27.390	27.252
Hallengleise	38.603	38.617
Schleppgleise	8.143	7.660

Bei der Stadtbahn wurden Gleisneubauten in den Jahren 1948 und 1949 nicht durchgeführt. Bei Erneuerungen im Vignolschienenoberbau und bei Instandsetzungsarbeiten wurden nachstehende Leistungen durchgeführt:

	1948	1949
Bei Erneuerungen		
Im Außenstrang Gleise m .	4.852	5.006
Im Innenstrang Gleise m .	5.405	4.393
Zwang- u. Rillenschienen m	—	1.212
Weichen	2	3
Herzstücke	2	2
Bei Bahnerhaltungsarbeiten		
Gleise m	6.201	5.027
Weichenzungenstücke . . .	2	—
Weichenzungen	1	4
Herzstücke	5	10

Eine nicht benützte Vignolweiche beim Bahnhof Michelbeuern und bei der Abzweigung Gürtellinie-Verbindungsbogen und 600 m Schienen auf der nichtbetriebenen Strecke nach Heiligenstadt wurden abgetragen und im übrigen Stadtbahnnetz verwendet.

Bei den überdeckten Strecken am Donaukanal sowie in kurzen Tunnels wurden, um ein ruhiges, stoßfreies Fahren zu erzielen, erstmalig an Stelle kürzerer Schienenteile (10 bis 15 m) geschweißte Langschienenteile von 90 m Länge verwendet, die durch seitlich angeschraubte Metallaschen (Regelverlaschung) verbunden sind. Gleisregulierungen mit Erneuerung des Schotterbettes wurden im Jahre 1948 in einer Länge von 9.830 m, im Jahre 1949 in einer Länge von 10.600 m durchgeführt. Ausgetauscht wurden:

	1948	1949
Holzquerschwellen	8.990	8.596
Extrahölzer	92	201
Breitschwellen oder Holzroste .	2	29

Um die Riffeln auf den Schienenköpfen zu entfernen, wurden im Jahre 1948 2.435 m, im Jahre 1949 6.883 m Schienen gehobelt. Das Unkraut wurde im Jahre 1948 auf einer Strecke von 9.100 m, im Jahre 1949 auf einer Strecke von 7.550 m entfernt.

Die alljährlichen Untersuchungen erstrecken sich nahezu auf alle Brücken und Eindeckungen der Stadtbahn. Hauptuntersuchungen wurden an der Brücke über die Rampengasse, an der Donaukanallinie, auf dem Verbindungsbogen, an der Überbrückung der Durchfahrt über die Heiligenstädter Lände, über den Saugkanal, über die Donaukanallinie und über die Franz Josefs-Bahn vorgenommen. Die notwendigen Erhaltungsarbeiten und Instandsetzungen am Mauerwerk, an den Widerlagern, Rollenlagern, Geländern und Entwässerungsrinnen wurden durchgeführt, Anstriche und Brückendielungen erneuert, Brückenhölzer ausgetauscht.

Bei Behebung von Kriegsschäden an Brücken und Betondecken wurden folgende Arbeiten ausgeführt: Die beiden Widerlager der Brücke über die Gunoldstraße wurden hergestellt und die aus vier kriegsbeschädigten Brücken zusammengestellten Tragwerke montiert; auch das Widerlager der Brücke über die Franz Josefs-Bahn wurde wieder hergestellt und die beiden beschädigten Tragwerke abgetragen. An der Donaukanallinie wurden die restlichen Arbeiten an den Widerlagern der Brücken über die Gunoldstraße und die Montage der beiden Tragwerke durchgeführt. Die Instandsetzung der Decken Morzinplatz, Augartenbrücke und Spittelauer Lände wurden beendet. Bei der Schadestelle oberhalb der Haltestelle Schottenring wurden zwei Felder der Eindeckung sowie die Stützen und die Stützungsmauer instandgesetzt, die Sicherung der vier beschädigten Felder der Eisen-

betondecke abgetragen und die zwei beschädigten Randträger und Säulen instandgesetzt. Zwei kleine Schadenstellen an der Rampe Augartenbrücke und bei der Haltestelle Schwedenplatz wurden behoben. An der Wientallinie wurde die Decke an drei Schadenstellen am Margaretengürtel fertiggestellt. An der Gürtellinie wurde die beschädigte Brücke über die Hernalser Hauptstraße repariert, der Gehwegrandträger und die zerstörte Betonkappe an der eisernen Eindeckung bei der Kirche Maria vom Siege wiederhergestellt.

Die Eigentumslänge sämtlicher Gleise der Stadtbahn ist unverändert geblieben und setzt sich zusammen aus 51.160 m Hauptgleisen, 4.886 m Nebengleisen einschließlich Bahnhofsgleisen und 3.300 m Hallengleisen.

ELEKTRISCHE ANLAGEN.

Die Kriegsschäden im Oberleitungsnetz der Straßenbahn waren im Jahre 1948 im wesentlichen behoben. Um den friedensmäßigen Zustand der befahrenen Strecken herzustellen, waren noch elektrische Weichen, Streckenausschalter, Blitzableiter, Maste usw. instandzusetzen. Doch erst im Jahre 1949 konnten hierfür die erforderlichen Materialien und Fahrleitungsbestandteile in ausreichender Menge beschafft werden; bei manchen Spezialartikeln ergaben sich aber noch immer lange Lieferfristen. Die vorgeschriebenen Überprüfungen der elektrischen Anlagen wurden regelmäßig vorgenommen.

Im Jahre 1949 wurden die Fahrleitungsanlagen für die Linien 57 und 63, die wieder in Betrieb genommen wurden, instandgesetzt. Die Fahrleitungen der Linie 331, und für Probefahrten der Linie 58 wurden für die Befahrung mit den neuen amerikanischen Triebwagen umgebaut; die Relaisspulen der elektrischen Weichen auf der Linie 331 mußten gleichfalls geändert werden, um ein Umstellen der Weichen bei ausgeschaltetem Strom durch die Strömaufnahme für den Kompressormotor zu vermeiden. Auf der Linie 360 wurde an der Kreuzung mit der Marktgasse in Mödling eine Warnlichtsignalanlage errichtet. Die Signalanlage der Linie 360 bei der Johannes Flick-Gasse in Perchtoldsdorf wurde zur Vermeidung von Rundfunkstörungen auf Relaisschaltung umgebaut.

In den Jahren 1948 und 1949 wurden insgesamt 81,5 km abgenutzter Fahrdraht erneuert und für Neu- und Umbauten 247 km neuer Fahrdraht aufgelegt; 26,8 km Spanndrähte wurden verbraucht. 77 Streckenausschalter, 71 Blitzschutzeinrichtungen und 2 Signalanlagen wurden instandgesetzt. 29 elektrische Weichen wurden in Betrieb genommen, 167 Wandplatten angebracht und 127 Wandplatten abgenommen. 8.360 Wandplatten wurden unter-

sucht und mit Farbe gestrichen. Außerdem wurden 420 Maste aufgestellt, 421 Maste entfernt, 3.635 Maste untersucht und ihr Betonsockel erneuert, an 1.097 Masten wurden die Kriegsschäden durch Zuschweißen der Schadenstellen behoben. 35 schiefstehende Maste wurden geradegerichtet.

Die vorgeschriebene Überprüfung des Oberleitungsnetzes wurde viermal im Jahr, die der elektrischen Weichen monatlich vorgenommen. Zur Kontrolle des Zustandes der Schienenverbinder wurden in den Jahren 1948 und 1949 588 km Schienenlängen mittels des Meßwagens auf ihre Leitfähigkeit überprüft. Die Kabel sämtlicher Speisepunkte wurden vier- bis fünfmal im Jahr auf ihre Isolation überprüft.

Zur Behebung von Gebrechen und Störungen an der Fahrleitungsanlage der Straßenbahn und des Obus mußten die Rüstwagen im Jahre 1948 in 912 und im Jahre 1949 in 607 Fällen ausfahren, zur Behebung von Mängeln an den elektrischen Weichen waren im Jahre 1948 420 und im Jahre 1949 337 Ausfahrten nötig.

Für die projektierte Obuslinie Heiligenstadt—Klosterneuburg wurden 168 Maste aufgestellt, 62 entfernt und 133 gestrichen. Zur Entlastung der Straßenbahnkabel wurde an schönen Sonntagen die Obus-Unterstation XIX., Obkirchengasse, in Betrieb genommen. Ab 6. Dezember 1949 mußte der Betrieb dieser Unterstation auch in der Zeit der Verkehrsspitzen aufrechterhalten werden, weil in der Obus-Unterstation XIX., Rathstraße, ein Gleichrichter ausgefallen war.

In fast allen Betriebsbahnhöfen, in der Hauptwerkstätte, Oberbauwerkstätte, Hochbauschalungsstelle und in der Autobusgarage Schanzstraße wurden größere Installationen durchgeführt; 20 Wagenabfertigungen, 25 Vorverkaufs- und Wächterhütten, 10 Baustellen und 22 Haltestellen erhielten Beleuchtungsanlagen.

Die Betriebsbahnhöfe XII., Koppreitergasse, und Brigittenau sowie die Autobusgarage XIV., Schanzstraße, wurden mit Fernsprechvermittlungsanlagen ausgestattet. Die Regelung des Zentralfriedhofverkehrs wurde erstmalig durch die Errichtung einer Lautsprecherkette unterstützt.

Bei der Oberleitung der Stadtbahnanlage wurden 19.190 m abgenützter Fahrdraht und 180 m schadhaftes Tragseil ausgetauscht. Unter den Arbeiten zur Behebung von Kriegsschäden sind die Instandsetzung zweier Joche sowie die Erneuerung eines Joches und die Neuanbringung von 14 Schutzdächern hervorzuheben.

Beim Wiederaufbau der im Kriege zerstörten Haltestelle XIII., Braunschweigasse, wurde ein neues Joch für die Fahrleitung montiert und die elektrische Anlage neu installiert. Die Fahr-

leitungsanlagen Meidlinger Hauptstraße—Schönbrunn und Margareten Gürtel—Pilgramgasse, die mit Straßenbahnaufhängung ausgerüstet waren, wurden auf Kettenfahrleitung umgebaut. In den Wagenhallen der Betriebsbahnhöfe Michelbeuern und Hütteldorf wurde die feste Deckenaufhängung gegen eine Querdrahtaufhängung ausgetauscht. Zur rascheren Störungsbehebung wurde in den Speisekabeln der Speisepunkte Nußdorf I und Michelbeuern I eine Hörnerschaltung eingebaut, die Speisepunkte Hütteldorf I/III, Hietzing, Stadtpark und Obere Wien II wurden umgebaut und ihre Kabelendschalter in gemauerten Häuschen untergebracht.

In der Haltestelle Schottenring wurde eine neue Trennstelle für die Ableitung geschaffen; die Haltestelle Nußdorfer Straße erhielt eine Bahnsteig-Lautsprecheranlage. Die Streckentrennung im Stockgleis Meidlinger Hauptstraße wurde aus Sicherheitsgründen um ein Feld gegen die Haltestelle Schönbrunn verlegt.

In zahlreichen Stadtbahnhaltestellen wurden die Beleuchtungsanlagen erneuert oder instandgesetzt. Die Tunnelbeleuchtung wurde von der Haltestelle Schottenring bis zur Haltestelle Friedensbrücke und zwischen der Wienfußbrücke und der Haltestelle Schottenring erneuert; von der Haltestelle Nußdorfer Straße bis zur Haltestelle Währinger Straße wurde ein 770 m langes Kabel für eine Notbeleuchtung gelegt.

Alle Signale, Weichen und Fahrsperrn, die Stellwerke und Speisepunkte wurden überprüft und die Kabelaufhängung in der Tunnel- und Galeriestrecke (Donaukanalstrecke), soweit erforderlich, erneuert. Um Betonrinnen zu sparen, wurde zwischen den Haltestellen Friedensbrücke und Nußdorfer Straße ein 2.000 m langes Erdkabel gelegt und 3.000 m alter Holzzinnen durch Betonrinnen ersetzt. Im ehemaligen Stellwerk Heiligenstadt wurden alle brauchbaren Teile ausmontiert, überholt und für den Wiedereinbau bereitgestellt. Durch den Austausch der Holzmuffen gegen Eisenmuffen im Signalkabel zwischen der Meidlinger Hauptstraße und der Friedensbrücke wurden die letzten Provisorien beseitigt. Die Signalkabel auf der Strecke Friedensbrücke—Heiligenstadt wurden, um weitere Diebstähle zu verhindern, eingerollt und im Lager deponiert.

HOCHBAUTEN.

Infolge der fühlbaren Entspannung auf dem Baustoffmarkt, der ausreichenden Versorgung mit Treibstoffen, elektrischem Strom und Transportfahrzeugen und durch die Bereitwilligkeit der Baufirmen, wieder jeden Auftrag rasch auszuführen, konnten bei der Behebung von Kriegsschäden an Betriebsgebäuden und Bedienstetenwohnhäusern gute Erfolge erzielt werden. Unter den ausgeführten Bauvorhaben sind folgende besonders hervorzuheben:

- Betriebsbahnhof Wienzeile: Sicherungsarbeiten an der Wagenhalle II, Umbau für die Hauptwerkstätte.
- „ Favoriten: Instandsetzung der Verwaltungsgebäude.
- „ Simmering: Erneuerung des Außenverputzes an der Wagenhalle I und II und an den Objekten XX und XXI.
- „ Koppreiterstraße: Wiederherstellung der Bahnhofseinfriedung, Instandsetzung der Verwaltungsgebäude, Wohngebäude und Wagenhalle, Vergrößerung der Sandlager.
- „ Hernalts: Wiederherstellung einer Eisenbetondecke der Wagenhalle II, Instandsetzung einer Wand zwischen Wagenhalle I und II, Errichtung von zwei gemauerten Verschubhütten.
- „ Währing: Errichtung eines Holzschuppens und einer gemauerten Verschubhütte.
- „ Gürtel: Erneuerung der Eisenbetondecke der Wagenhalle I.
- „ Brigittenau: Vollendung der Wagenhallen I und II samt Anbauten.
- „ Vorgarten: Fertigstellung der Wagenhalle I und des Anbaues.
- „ Floridsdorf und Kagran: Instandsetzung der Hallenoberlichten und Reparatur der Eisenbetonkonstruktion der Wagenhallen I und II.
- „ Speising: Bauliche Umgestaltung der Wagenhalle II, Verstärkung der Pfeiler an der Torwand der Wagenhalle.
- „ Perchtoldsdorf: Einbau von Diensträumen.

Zahlreiche Verbesserungen wurden in den Diensträumen und Werkstätten durchgeführt. So wurde die Schweißanlage der Oberbauwerkstätte erweitert und in der Wagenhalle VII des Betriebsbahnhofes Favoriten unter Verlängerung der Putzgruben ein Autoprüfstand geschaffen; auch eine Benzintankanlage mit 10.000 l Fassungsraum wurde erbaut. An Stelle des zerstörten und abgetragenen Wohnhauses XII., Steinackergasse, wurde ein Bahnerhaltungsdepot samt Flugdach errichtet. Das Gebäude des Dienstkleiderlagers wurde im Rohbau fertiggestellt, der zerstörte Holzschuppen XV., Anschützgasse, erhielt eine neue Holzkonstruktion. In der durch Bombentreffer schwer beschädigten Autobusgarage im Bahnhof Grinzing wurden die Eisenbetondecke und die Mauerreste der ehemaligen Garagenmeisterräume sowie des Streckendepots abgetragen; die Garagenmeisterkanzlei wurde wieder aufgebaut, eine Stützmauer gegen das Nachbargrundstück errichtet und eine Putzgrube für die Autorevision hergestellt.

Als Ersatz für die zerstörte Wagenabfertigung in der Simmeringer Hauptstraße wurde in der nahen Parkanlage eine größere gebaut. Bei Aufnahme des Betriebes der Linie 63 wurde die im Kriege teilweise zerstörte Wagenabfertigung Wienzeile wiederhergestellt. Außerdem wurden im Jahre 1948 8 Wagenabfertigungshallen und 12 Wartehallen, im Jahre 1949 42 beschädigte Wartehallen instandgesetzt; eine neue Wartehalle wurde in Hütteldorf errichtet und die Wartehalle in Stammersdorf umgebaut.

Eine große Anzahl von Zeitschäden wurde ebenfalls behoben. So wurden in den Betriebsbahnhöfen Erdberg, Breitensee und Grinzing sowie in der Hauptwerkstätte die Dächer wiederhergestellt, im Bahnhof Favoriten Schienenböcke und Fußböden instandgesetzt, im Bahnhof Speising und in der Autobusgarage Grinzing schadhafte Binderlager ausgewechselt; im Bahnhof Perchtoldsdorf wurde die Werkmeisterkanzlei umgebaut und ein Teil der Stützmauern erneuert. Die Wagenabfertigung Floridsdorf und Gersthof, das Betriebsgebäude Babenberg und das Einfahrtstor der Garage Schanzstraße wurden instandgesetzt. Als Ersatz für die zerstörte Autobusgarage Vorgarten und zur Unterbringung des vermehrten Wagenparks wurde auf dem ehemaligen Sportplatz Dürnkruztplatz mit dem Bau einer Großgarage für 100 Autobusse begonnen.

Zur Behebung der Kriegsschäden an Bedienstetenwohnhäusern wurden Mittel des Wiederaufbaufonds in Anspruch genommen. Die Bauarbeiten wurden an folgenden Wohnhäusern fertiggestellt: XII., Eichenstraße 38, XVII., Wattgasse 94 und Nesselgasse 9, XIX., Himmelstraße 5 und Döblinger Gürtel 9, XX., Adalbert Stifter-Straße 14, 16 und 18, XXI., Lenkgasse 1 und 3, Anton Sattler-Gasse 64, 66 und 68 und Steigenteschgasse 2 und 4.

Bei der Stadtbahn wurden die Wiederaufbauarbeiten an den Haltestellengebäuden Unter-St. Veit und Braunschweigergasse beendet. Die Stützmauern im Bauwerk der Wientallinie bei Kilometer 700 und im Betriebsbahnhof Michelbeuern wurden wiederhergestellt. Das Verblendmauerwerk der Gewölbe 152—172 und 226 der Gürtellinie wurde instandgesetzt und die Isolierung eines Gewölbes in der Alser Straße erneuert, die Gewölbe 342, Storchenteg, 112, Severingasse, und 255, Rampengasse, wurden wieder aufgebaut und die beschädigten Bahnsteigdächer der Stadtbahnhaltestellen Hietzing und Friedensbrücke erneuert; das Bahnsteigpflaster der Station Friedensbrücke sowie der Abfahrtsseite des Bahnhofes Hütteldorf wurde instandgesetzt. In den Stadtbahnhaltestellen Schönbrunn, Unter-St. Veit und Ober-St. Veit wurden Kabelschalterhäuschen errichtet.

FAHRBETRIEBSMITTEL.

Anfang 1948 standen den Wiener Verkehrsbetrieben 714 betriebstaugliche Straßenbahntriebswagen, 1.064 Straßenbahnbeiwagen, 93 Stadtbahntriebswagen und 104 Stadtbahnbeiwagen zur Verfügung; Ende des Jahres 1949 hatte sich diese Zahl auf 859 Straßenbahntriebswagen, 1.180 Straßenbahnbeiwagen, 110 Stadtbahntriebswagen und 155 Stadtbahnbeiwagen erhöht. Trotz größeren Wagenauslaufes war infolge der starken Beanspruchung der Fahrbetriebsmittel die Heranziehung sämtlicher Reservewagen

an gewissen Tagen unvermeidlich geworden, so daß Ausfälle an diesen Tagen nicht ersetzt werden konnten. Auf der Stadtbahn wurde, dem Andrang der Fahrgäste entsprechend, der Betrieb verdichtet, doch waren im Spitzenverkehr noch immer Überlastungen zu verzeichnen. Die Instandsetzung der bombenbeschädigten Fahrbetriebsmittel wurde intensiviert. Während zu Beginn des Jahres 1948 noch 100 Triebwagen und 131 Beiwagen reparaturbedürftig waren, sank die Zahl der reparaturbedürftigen Triebwagen Ende des Jahres 1949 auf 16 und die der Beiwagen auf 61. Kriegsbeschädigte Wagen, die für eine Reparatur nicht mehr in Frage kamen, und veraltete Beiwagen, die den Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprachen, wurden aus dem Verkehr gezogen; insgesamt wurden 28 Triebwagen, 85 Beiwagen und 8 Hilfsfahrzeuge ausgeschieden. Die Instandsetzung der schadhafte Wagendächer wurde beschleunigt. Da die Beschaffung von Dachleinen auf Schwierigkeiten stieß, wurden Versuche mit den Kunsterzeugnissen Nigrotekt und Alfol angestellt. Seit 18. August 1948 werden wieder Fahrtrichtungsanzeiger bei den Straßenbahntriebwagen verwendet.

Von den während des Krieges von der Wagenfabrik Fuchs in Heidelberg ohne elektrische Einrichtung gelieferten Straßenbahntriebwagen (Reihe A) wurden die letzten Wagen ausgerüstet und dem Verkehr übergeben. Alle 30 Wagen dieser Serie sind nunmehr in Betrieb. Von der Waggonfabrik Simmering-Graz-Pauker A. G. wurden 18 Straßenbahntriebwagen der älteren Type (G) auf die moderne Type (G 4) umgebaut. Der Umbau der 50 Triebwagen dieser Serie ist damit abgeschlossen.

Zwei Wagen der Reihe P wurden ebenfalls umgebaut. Diese Wagen waren seinerzeit als dreiachsige Triebwagen geliefert worden, hatten sich aber nicht bewährt. Durch eine Neukonstruktion der Untergestelle konnten die Wagen auf zweiachsige umgebaut werden und wurden mit modernen, starken Motoren ausgestattet. Von den sieben Straßenbahntriebwagen, die während des Krieges an die Rheinische Straßenbahngesellschaft in Düsseldorf abgegeben werden mußten und die stark beschädigt zurückgestellt wurden, konnte erst ein Wagen instandgesetzt werden. Zur weiteren Erhöhung des Triebwagenstandes wurden bei der „Third Avenue Transit Corporation — New York“ 45 vierachsige Großraum-Triebwagen (Baujahr 1938/39) angekauft. Die Hauptwerkstätte stellte zwei Wagen für den Verkehr auf dem Wiener Liniennetz fertig; diese wurden bereits im September 1949 auf der Strecke der Linie 331, für die sie bestimmt sind, den Behörden vorgeführt.

Um bei starker Frequenz dem Fahrer mehr Bewegungsfreiheit zu gewähren, wurden bei den großen Straßenbahntriebwagen auf der vorderen Plattform hinter dem Fahrer Absperrstangen an-

gebracht, die sich im Verkehr günstig auswirkten. Die letzten 30 Fahrer­kabinen für Schneepflüge, die bei den Lohnerwerken bestellt worden waren, wurden geliefert.

HAUPTWERKSTÄTTE.

Die Hauptwerkstätte, deren wichtigste Aufgabe die periodische Überholung und die Generalreparatur des Wagenparks ist, mußte auch noch in den Jahren 1948 und 1949 zur Instandsetzung kriegsbeschädigter Wagen herangezogen werden; sie wendete sich aber immer mehr ihrer eigentlichen Aufgabe zu. Über die von der Hauptwerkstätte vorgenommenen Arbeiten unterrichtet die folgende Übersicht:

Untersuchungen von	1948	1949
Triebwagen	3.185	2.823
Beiwagen	854	848
Hilfsfahrzeugen	107	87
Reparaturen	Trieb- oder Beiwagen	
Instandsetzung nach Bombenschäden . .	12	6
Instandsetzung nach Zusammenstößen . .	407	434
Instandsetzung von Wagenkasten	478	534
Austausch (bei Trieb- oder Beiwagen) von		
Rädern	885	713
Ankern und Spulen	1.880	1.635
Fahrschaltern	328	335
Motoren	132	392
Montage von Schnellschaltern	27	15
Erneuerung des Anstrichs		
vollständig	13	—
teilweise	237	383

BETRIEB UND VERKEHR.

Der erhöhte Stand an fahrfähigen Wagen begünstigte den Ausbau des Liniennetzes, so daß in den Jahren 1948 und 1949 12 frühere Linien wieder eröffnet werden konnten, und zwar:

Linie 37	Bahnhof Gürtel—Hohe Warte	19. Jänner	1948
„ 40	Marsanoschleife—Türkenschanzpark	19. Jänner	1948
„ 9	Hesserschleife—Gersthof	9. Februar	1948
„ 41 a	Eckpergasse—Ottakringerstraße	18. Februar	1948
„ L	Bahnhof Rudolfsheim—Rotundenbrücke . .	8. März	1948
„ 80	Rotundenbrücke—Lusthaus	8. März	1948
„ 81	Bahnhof Hernals—Freudenau	28. März	1948
„ J	Stadionbrücke—Schottenhof	8. November	1948
„ F	St. Marx—Paulingasse	8. November	1948
„ 33	Wexstraße—Eblinggasse	21. März	1949
„ 57	Winckelmannstraße—Burgring	13. Juli	1949
„ 63	Oper—Schönbrunn	19. Dezember	1949

Der Verkehr auf der Linie 6 wurde durch eine Linie 7, Pilgramgasse—Gräßlplatz, und der Verkehr Rotundenbrücke—Freudenau an Renntagen durch eine Linie 181 verstärkt.

Einschränkungen im Verkehr wegen Personalmangels oder Stromstörungen mußten in den Jahren 1948 und 1949 nicht vorgenommen werden, doch wurden einzelne Linienführungen geändert. Mit Aufnahme des Betriebes auf der Linie 9 wurde die Linie 42 nur bis zur Paulinengasse geführt, die Linie 41 a wurde zur Verbesserung des Verkehrs auf der Währinger Straße bis zum Schottenring verlängert. Die Bellariaschleife wurde durch die Linien 46, 48 und 49 an allen Werktagen von Betriebsbeginn bis 9 Uhr und von 17 Uhr bis Betriebsschluß befahren. Die Linie 39 wurde in die Börsenschleife geführt. Nach Eröffnung der neu erbauten Franzensbrücke wurde die Linie E₂ bis zum Praterstern verlängert. Vom 4. Oktober 1948 an wurde die Linie 41 a ab 21 Uhr als Pendellinie Gersthof—Herbeckstraße eingerichtet. Die Linie O wurde auf ihrer früheren Route zum Bahnhof Favoriten geführt. Die Strecke der Linie D zwischen Schwarzenbergplatz und Südbahnhof konnte weniger dicht befahren werden, hingegen war es notwendig, die Strecke Börse—Nußdorf durch Einlegezüge zu verstärken. Die Linie T wurde an Werktagen nur in den Zeiten der Verkehrsspitzen, an Sonn- und Feiertagen aber ganztägig geführt. Um in der äußeren Währinger Straße den Betrieb am Morgen zeitgerecht aufnehmen zu können, wurde der erste Zug der Linie 41 ab Bahnhof Währing nach Pötzleinsdorf geführt. Um den Reisenden die Möglichkeit zu geben, den Südbahnhof auch noch nach dem letzten Zug der Linie D zu erreichen, wurde die Linie 69 Schellinggasse—Südbahnhof eingeführt. Die Stadtbahnlinie GD wurde an Werktagen im Früh- und Abendverkehr von Hietzing nach Hütteldorf verlängert.

Infolge von Kanalumbauten und Instandsetzungsarbeiten an Brücken mußte in einigen Straßenzügen zeitweise der Straßenbahnverkehr unterbrochen werden. Je nach Bedarf wurden auf den einzelnen Linien Zwei- oder Dreiwagenzüge geführt und die Zugfolge geändert. So wurde auf der Linie 317 ein 8-Minuten-Verkehr bis Englisch-Feld eingerichtet; auf der Linie 360 wurde der 12-Minuten-Verkehr, auf der Linie 132 der 5-Minuten-Verkehr und auf der Linie 167, bedingt durch die fortschreitende Besiedlung der Per Albin Hansson-Siedlung, der 10-Minuten-Verkehr eingeführt. Im weiteren Bestreben, den Verkehr wieder friedensmäßig zu gestalten, wurden Verbesserungen im Betriebsbeginn und Betriebsschluß einzelner Linien vorgenommen. Für die Theater- und Kinobesucher wurden bei Vorstellungsschluß eigene Züge bereitgestellt, so bei der Volksoper, bei Bedarf auch beim Stadttheater, Volkstheater und Apollokino.

Besondere Vorsorgen für den Verkehr waren bei folgenden Anlässen erforderlich: In der Silvesternacht wurde der Betrieb im Jahre 1948 auf 16, im Jahre 1949 auf 17 Linien um 5 Stunden

verlängert. Bei den Wiener Frühjahrs- und Herbstmessen wurden die Linien A und B zur Lagerhausschleife und die Linien L und H₂ zur Prater Hauptallee verlängert. Der Massenverkehr zu den Friedhöfen am Allerheiligen- und Allerseelentag konnte durch Verwendung aller verfügbaren Züge zufriedenstellend bewältigt werden. An diesen Tagen fuhren bis zu 326 Wagen pro Stunde im Jahre 1948 und bis zu 357 Wagen pro Stunde im Jahre 1949 zum Zentralfriedhof. Außer den sportlichen Großveranstaltungen im Stadion machten ein Blumenkorso, eine Automobilausstellung, die Johann Strauß-Festwoche und die Kundgebung am Heldenplatz anlässlich des Katholikentages besondere Verkehrsvorsorgen nötig. Zu den sportlichen Veranstaltungen, wie Freistilringen und Boxen im Börsengebäude und am Platz des Wiener Eislaufvereines, wurden je nach der Besucherzahl Verstärkungszüge bereitgestellt.

In der Zeit vom 12. bis 17. April 1948 wurde aus Anlaß der Verkehrserziehungswoche in den Wiener Schulen eine Unfallverhütungswoche durch die Verkehrsbetriebe veranstaltet. Die Fahrbediensteten wurden auf ihre besondere Pflicht, Unfälle zu verhüten, aufmerksam gemacht. Zur Aufklärung des Publikums wurde ein Triebwagen, der durch Bilder und Aufschriften, die die Gefahren im Straßenverkehr aufzeigten, durch die Straßen geführt.

Vom 25. Oktober 1948 an wurde das Fahrpersonal angewiesen, auf die Einhaltung des bestehenden Rauchverbotes in den städtischen Verkehrsmitteln besonders zu achten. Der Appell an die Einsicht der Fahrgäste hatte vollen Erfolg.

Die Betriebsüberwachung wurde im Jahre 1948 von 60 Betriebsbeamten und 111 Kontrollschaffnern in 47.738 Dienstschichten, im Jahre 1949 von 50 Betriebsbeamten und 105 Kontrollschaffnern in 40.902 Dienstschichten durchgeführt. Im Jahre 1948 wurde in 10.597, im Jahre 1949 in 10.049 Fällen eine Mehrgebühr eingehoben. Die Betriebsüberwachung führte auch andere Dienstleistungen aus, wie Platzdienste an Sonn- und Feiertagen, zu den Verkehrsspitzen an Werktagen sowie bei Störungen, Abfertigung von Sonderzügen, Überprüfen von Fahrzeiten u. a.

Die Leistungen der Verkehrsbetriebe im Personenverkehr sind in folgender Übersicht dargestellt:

	1948	1949
Wagnutzkilometer auf der Straßenbahn . . .	100,370.114	103,855.680
Wagnutzkilometer auf der Stadtbahn . . .	23,204.035	22,359.559
Zusammen . . .	123,574.149	126,215.239

Auf der Straßenbahn und Stadtbahn wurden im Jahre 1948 638'25 Millionen Fahrgäste, im Jahre 1949 575'29 Millionen Fahrgäste befördert.

Im Lastzugsverkehr auf der Straßenbahn wurde für den eigenen Betrieb Baumaterial und für fremde Besteller hauptsächlich Schutt befördert. Bei einer Wagennutzleistung von 483.921 km entfielen im Jahre 1948 23.430 Tonnen auf Parteiengüter und 80.012 Tonnen auf Dienstgüter, im Jahre 1949 bei einer Wagennutzleistung von 421.874 km 5.570 Tonnen auf Parteiengüter und 81.343 Tonnen auf Dienstgüter.

Der Stromverbrauch bei der Straßenbahn betrug im Jahre 1948 654 Wattstunden, bei der Stadtbahn 734 Wattstunden für einen Wagennutzkilometer; im Jahre 1949 stellte sich der Stromverbrauch bei der Straßenbahn auf 665 Wattstunden und bei der Stadtbahn auf 699 Wattstunden für einen Wagennutzkilometer.

TARIFE.

Nach einer Überprüfung der Tarifsätze wurde am 11. April 1948 der Preis der Wochenkarte von 3'30 S auf 3 S und der der kombinierten Wochenkarte für Fahrten auf Straßenbahn und Kraftautobus von 6 S auf 5'70 S herabgesetzt; dafür wurde die Bestimmung getroffen, daß zwischen der Hinfahrt und Rückfahrt eine Zeitspanne von 5 Stunden, an Samstagen eine solche von 3 Stunden liegen muß. Die durch das Lohn- und Preisabkommen eingetretene Erhöhung der Personalbezüge im Jahre 1949 machte eine Tarifierhöhung bei den Verkehrsbetrieben notwendig. Mit Wirksamkeit vom 7. Juni 1949 wurde der Preis des Tagesfahr-scheines von 55 g auf 80 g, des Kinderfahr-scheines von 15 g auf 20 g, des Sonn- und Feiertags-Rückfahr-scheines von 1 S auf 1'50 S, des Nachtfahr-scheines von 1'10 S auf 1'60 S und des Gepäcks-(Hunde-) Fahr-scheines von 50 g auf 70 g erhöht. Im Vorverkauf wurde der Preis des Tagesfahr-scheines von 53 g auf 77 g, des Kinderfahr-scheines von 12 g auf 17 g, der Preis der Wochenkarte von 3 S auf 4'50 S, der Wochenkarte beider Tarifgebiete von 4 S auf 5'80 S und des Jugendfürsorge-Fahr-scheines von 65 g auf 95 g erhöht.

Die Fahr-scheine im Tarifgebiet II wurden auf 35 g, 60 g und 80 g erhöht. Die Preise der Zeitkarten wurden entsprechend festgesetzt: Halbjahrsnetzkarte 400 S, Monatsnetzkarte 80 S, Strecken-karte für 2 Teilstrecken 35 S, Strecken-karte für mehr als 2 Teilstrecken 42 S; Schülerstrecken-karten 3'20 S, 9'20 S und 16'50 S. Die Pauschalgebühr für die Fahrtberechtigungsausweise der Polizei wurde mit 16 S festgesetzt. Die Mehrgebühr wurde auf 12 S, die Ausfertigungsgebühr für Zeitkarten auf 2'20 S, die Reinigungs-gebühr ebenfalls auf 2'20 S erhöht. Der Tarif der Sonderwagen-fahrten wurde auf Grund der errechneten Selbstkosten neu erstellt. Für die Beförderung von Gütern wurde ein neuer Tarif festgesetzt, der eine Stundengebühr von 14'50 S für jeden Lastzug und eine

Gebühr von 95 g für jeden gefahrenen Wagenkilometer festlegt. Für die begünstigte Beförderung von Gütern wurde ein Nachlaß von 25 Prozent gewährt.

Dem Wunsch der Fahrgäste entsprechend, wurden die nur im Tarifgebiet II gültigen Fahrscheine zu unveränderten Preisen auch im Vorverkauf abgegeben. Die kombinierten Hin- und Rückfahr-scheine auf der Bundesbahn von der Station Weidlingau-Wurz-bachtal bis Hütteldorf und auf der Wiener Stadt- und Straßenbahn ab Hütteldorf wurden am 30. Juni 1948 aufgelassen. Die Beförde-rung von zusammenklappbaren Kinderwagen auf der Straßen- und Stadtbahn wurde gegen Entrichtung der Gepäcksgebühr vom 29. September 1948 an zugelassen.

Vom 1. September 1949 an wurde, entsprechend der künftigen Abgrenzung des Gemeindegebietes, das Tarifgebiet I auf der Linie 360 von Mauer bis Rodaun und auf der Linie 317 von Eßling bis Englisch-Feld erweitert. Für das Tarifgebiet II wurde die Strecke Rodaun—Mödling mit 2 Teilstrecken, die Strecke Englisch-Feld—Groß-Enzersdorf mit 1 Teilstrecke festgelegt. An Sonn- und Feiertagen ist der Teilstreckentarif ungültig.

Die Besatzungstruppen wurden in den Jahren 1948 und 1949 ohne Rücksicht auf den Chargengrad frei befördert. Für Angehörige der Besatzungstruppen wurden im Jahre 1948 monatlich durch-schnittlich 4.250 ermäßigte Fahrtausweise ausgegeben. Angehörigen des französischen Elements wurden monatlich durchschnittlich 800 Fahrtausweise ausgestellt, für die ein um 50 Prozent ermäßigter Preis gegenüber dem des normalen Netzkartenpreises bezahlt wurde.

UNFALLE.

Die Unfälle auf der Straßenbahn und der Stadtbahn sind hauptsächlich auf die mangelnde Verkehrsdisziplin und auf die Unvorsichtigkeit der Fahrgäste zurückzuführen, die das Auf- und Abspringen während der Fahrt sowie das Anhängen an voll-besetzte Wagen nicht unterlassen. Im Jahre 1937 entfielen auf eine Million Wagenkilometer im Straßenbahnverkehr etwa 39, im Stadt-bahnverkehr 8 Unfälle; im Jahre 1948 im Straßenbahnverkehr 42, im Stadtbahnverkehr 8 Unfälle; im Jahre 1949 im Straßenbahn-verkehr 37, im Stadtbahnverkehr 7 Unfälle. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

	1948		1949	
	insgesamt	Stadtbahn	insgesamt	Stadtbahn
Unfälle insgesamt	4.415	178	4.019	158
Verletzte	404	25	335	16
Tote	25	12	24	6
darunter Unfälle durch				
Stürzen beim Auf- od. Abspringen	1.421	61	1.479	58
Niederstoßen	198	7	157	2

An Haftpflichtentschädigungen und Renten für Körperverletzungen und Sachschäden wurden von den Verkehrsbetrieben folgende Beträge bezahlt:

	1948	1949
	Schilling	
Für Körperverletzungen im Straßenbahnbetrieb . . .	112.405	189.130
Für Körperverletzungen im Stadtbahnbetrieb	3.022	5.843
Für Sachschäden im Straßenbahnbetrieb	30.470	29.524
Für Sachschäden im Stadtbahnbetrieb	83	25

BETRIEBSERGEBNISSE DER STRASSENBAHN UND STADTBAHN IN DEN JAHREN 1948 UND 1949.

	1948	1949
Einwohner von Wien	1,744.036	1,788.790
Personalstand	13.664	13.280
Betriebslänge:		
Straßenbahn km	254'35	263'41
Stadtbahn km	21'67	21'67
Zusammen	276'02	285'08
Wagenstand ¹⁾		
Personenwagen		
Straßenbahn		
Triebwagen	1.324	1.339
Beiwagen	1.514	1.422
Summe	2.838	2.761
Stadtbahn		
Triebwagen	155	151
Beiwagen	216	218
Summe	371	369
Zusammen	3.209	3.130
Lastwagen		
Triebwagen	49	48
Beiwagen	80	80
Zusammen	129	128
Wagenstand insgesamt	3.338	3.258
Wagennutzleistung		
Personenverkehr		
Triebwagen km	48,295.568	50,800.651
Beiwagen km	75,278.581	75,414.588
Zusammen km	123,574.149	126,215.239
Lastenverkehr		
Trieb- und Beiwagen km	483.921	421.874
Wagennutzleistung insgesamt	124,058.070	126,637.113
Beförderung		
Personenverkehr		Anzahl
Einzelfahrscheinfahrten	531,727.147	480,648.540
Zeitfahrkarten	94,799.824	83,063.105
Fahrten gegen Pauschalvergütung	11,726.244	11,578.002
Summe	638,253.215	575,289.647

¹⁾ Die Zahlen stellen den Höchststand während der Betriebsjahre dar.

	1948	1949
Lastenverkehr		
Güter Tonnen	103.445	86.913
Handgepäck und Hunde . Anzahl	4,505.454	3,857.404
		kWh
Stromverbrauch		
Straßenbahn	66,245.919	69,659.110
Stadtbahn	17,088.630	15,714.730
Insgesamt	83,334.549	85,373.840
Es entfallen jährlich im Personenverkehr		
auf den Einwohner		
Wagennutzkilometer ¹⁾	70'9	71'3
Fahrten ¹⁾	366	325
auf den Kilometer Betriebslänge		
Wagennutzkilometer	447.700	442.736
Fahrgäste	2,312.344	2,017.994
auf den Wagennutzkilometer		
Fahrgäste	5'16	4'56

KRAFTVERKEHR.

Die Jahre 1948 und 1949 standen im Zeichen des Auf- und Ausbaues des Kraftautobusbetriebes. Ein großer Teil der kriegsbeschädigten Wagen konnte wiederhergestellt werden, aber auch eine Anzahl von neuen Wagen wurde in Betrieb genommen. So wurden von den Renaultwerken in Paris 2 Kraftautobusse der Type 215/B 3 im Jahre 1948 geliefert. 3 Autobusse der Type Nr. 4500 wurden von den österreichischen Saurerwerken und 1 Autobus von der Firma Gräf & Stift gekauft. Im Jahre 1949 lieferte die Firma Gräf & Stift 30 Autobusse und 10 Anhänger; die österreichischen Saurerwerke lieferten von 50 bestellten Autobussen 3. Von der österreichischen Automobilfabriks A. G. wurden 17 Dieselmotoren zum Einbau in die kriegsbeschädigten Autobusse gekauft. Außerdem wurden in den Jahren 1948 und 1949 angeschafft: 3 Fünftonnen-Plateaukraftwagen, 5 Fünftonnen-Kipper, 1 Personenwagen, 1 Turmwagen, 1 Leiterwagen, 1 Kompressor-Anhänger, 1 Schweiß-Anhänger und 1 Einachs-Anhänger. 48 Autobusse, 3 Lastkraftwagen, 1 Tankwagen, 2 Schweißwagen, 1 Lastwagen-Kippanhänger, 1 Spezial-Anhänger, 1 Turmwagen, 1 Kassawagen, 3 Personenkraftwagen und 3 Motorräder mit Beiwagen wurden instandgesetzt. Ausgeschieden wurden: 4 Lastkraftwagen, 7 Lastkraftwagen-Anhänger, 2 Spezial-Anhänger, 1 Schweißwagen, 1 Turmwagen und 3 Motordeiräder. Ende 1948 bestand der Wagenpark aus 95 Autobussen, 18 Obussen und 7 Obusanhängern; von diesen Fahrzeugen standen 61 Autobusse, 6 Obusse und 6 Anhänger in Betrieb. Ende 1949 setzte sich der Wagenpark aus 128 Autobussen,

¹⁾ Die Stadtbahnfahrten sind hierbei nicht gesondert gezählt.

18. Obussen und 17 Anhängern zusammen, von denen 110 Autobusse, 10 Obusse und 17 Anhänger in Betrieb waren.

Der vergrößerte Wagenpark ermöglichte es, neue Kraftautobuslinien zu eröffnen und die schon bestehenden weiter auszubauen. Am 6. Dezember 1948 wurden in der Inneren Stadt die beiden Autobuslinien I und II in Betrieb genommen. Die Linie I verkehrt vom Schottentor zur Vorderen Zollamtsstraße, die Linie II vom Karlsplatz zum Schwedenplatz. Am 10. März 1949 wurde der Betrieb auf der Linie III Bellariastraße—Börse aufgenommen. Vom 1. Mai 1949 an wurde an Sonn- und Feiertagen die Kraftautobuslinie 21 a, Grinzing—Cobenzl, eingerichtet und der Verkehr dieser Linie vom 20. Juli an auch an Werktagen aufrechterhalten. Am 15. August 1949 wurde, einem lang gehegten Wunsch der Bevölkerung entgegenkommend, die Linie 17, Kagranerplatz—Süßenbrunn, eröffnet. Am gleichen Tag wurde die Verbindung Hütteldorf—Wolfersberg—Bierhäuselberg als Rundkurs der Linie 25 in Betrieb genommen. Da der bisherige Pächter den Verkehr auf der Strecke Klosterneuburg—Weidling nicht aufrecht erhalten konnte, eröffneten die Wiener Verkehrsbetriebe am 12. September 1949 die Linie 20 a auf dieser Strecke. Aus dem gleichen Grund wurde am selben Tag die Linie 31, Lehmgasse—Oberlaa—Unterlaa, in Betrieb genommen. Am 26. September 1949 wurde eine Schnellverbindung Stephansplatz—Floridsdorf, Am Spitz, mit dem Liniensignal 5, geschaffen.

Der Verkehr auf den bestehenden Linien wurde verbessert und ausgebaut. Am 27. Juni 1948 wurde auf der Linie 19, Kagran—Raasdorf, der Sonn- und Feiertagsbetrieb eingeführt und die Wagenanzahl in der Hauptfrequenzzeit von 4 auf 5 erhöht. Vom 22. März 1948 an wurde die Betriebsdauer der Linie 22, Währinger Gürtel—Salmansdorf, verlängert. Um den Siedlern bequemere Fahrmöglichkeiten zu bieten, wurde die Linie 30, Tolbuchinstraße—Inzersdorf durch neue Haltestellen ausgestaltet und der Verkehr verstärkt. Die Linie 30 wurde von der Troststraße nach Liesing verlängert, um zu ermöglichen, daß die Bevölkerung von Inzersdorf, Erlaa und Atzgersdorf die Behörden in Liesing auf kurzem Wege erreichen kann.

Auch das Verkehrsnetz der Inneren Stadt wurde in den Jahren 1948 und 1949 einige Male verbessert. Außer den ständigen Kraftautobuslinien wurden zu bestimmten, zeitlich beschränkten Anlässen neue Linien eingerichtet oder die bestehenden verstärkt. So wurden Autobusse zur Zeit der Wiener Messe zwischen Messepalast und Messegelände und während der Internationalen Automobilausstellung vom Praterstern zum Messegelände geführt. An Renntagen in der Freudenau wurde vor Beginn und nach Schluß der Rennen eine Autobuslinie von der Oper bis zum Rennplatz geführt. Ein Autobusschnellverkehr wurde um den 1. November 1949 vom

Schottentor zum Zentralfriedhof eingerichtet. Gelegentlich wurden auch Sonderfahrten für Kongresse und Tagungen verschiedener Vereine und Gesellschaften, für Kindertransporte in Tagesheimstätten und für in- und ausländische Gäste zur Besichtigung der Stadt Wien veranstaltet.

Ende 1949 standen folgende Autobuslinien in Betrieb:

Kraftautobuslinie	17	(Kagran—Süßenbrunn),
„	19	(Kagran—Raasdorf),
„	20	(Nußdorf—Klosterneuburg-Kierling, Bahnhof),
„	20 a	(Klosterneuburg-Weidling—Bahnhof Weidling),
„	21	(Grinzing—Kahlenberg),
„	21 a	(Grinzing—Cobenzl),
Obuslinie	22	(Währinger Gürtel—Salmannsdorf),
Kraftautobuslinie	25	(Hütteldorf—Bierhäuselberg),
„	30	(Tolbuchinstraße, Troststraße—Inzersdorf—Liesing).
Nur an Werktagen:		
Kraftautobuslinie	4	(Westbahnhof—Stephansplatz—Praterstern),
„	5	(Stephansplatz—Floridsdorf, Am Spitz),
„	7	(Südtiroler Platz—Stephansplatz—Franz Josefs-Bahnhof),
„	8	(Schottenring—Stephansplatz—Bürgertheater),
„	9	(Bellariastraße—Stephansplatz).

Die Garage Schanzstraße wurde am 31. März 1949 vom städtischen Fuhrwerksbetrieb geräumt und den Verkehrsbetrieben zur Verfügung gestellt. Die Kraftautobusgarage Pernerstorferstraße blieb auch in den Jahren 1948 und 1949 in Benützung der russischen Besatzungsmacht. Aus dem Maschinenpark der Autohauptwerkstätte wurden die veralteten, nicht mehr leistungsfähigen Drehbänke und Bohrmaschinen ausgeschieden und durch moderne Maschinen ersetzt.

Die Tarifierhöhung bei der Straßenbahn vom Juni 1949 wirkte sich beim Autobus- und Obusbetrieb nur bei den Übergangsfahrscheinen aus. Diese kosteten nunmehr statt 1 S 1'25 S und statt 1'20 S 1'45 S, die Übergangswochenkarten für den Autobus statt 5'70 S 7'20 S und für den Obus statt 5 S 6'50 S. Als Mehrgebühr wurden 12 S als Ausfertigungsgebühr für Erkennungskarten und Schülerkarten 2'20 S und als Reinigungsgebühr ebenfalls 2'20 S festgesetzt.

Vom 1. September 1949 an wurde auf den Autobus- und Obuslinien an der Peripherie der Stadt an Stelle des Teilstrecken-tarifcs ein Kilometertarif eingeführt. Der Fahrpreis betrug für eine Strecke bis 2'5 km 40 g, bis 3'75 km 60 g, bis 5 km 80 g, bis 6'25 km 1 S und bis 7'5 km 1'20 S; auf der Linie 19 wurde von Neu-Ebling bis Raasdorf eine Aufzahlung von 40 g festgesetzt. Wochenkarten kosteten für eine Fahrstrecke bis 5 km 3'60 S und für mehr als 5 km 4'50 S; die Übergangsfahrscheine, gültig im Tarifgebiet I der Straßenbahn und bis zu 5 km Autobusstrecke,

stellten sich auf 1'50 S, für mehr als 5 km Autobusstrecke auf 1'70 S. Der Preis der Übergangswochenkarte von der Straßenbahn (Stadt-
bahn) im Tarifgebiet I auf die Obuslinie 22 wurde von 6'50 S auf 6'90 S erhöht. Gleichzeitig wurde für Kinder bis zu 1'50 m Körpergröße ein für beliebig viele Teilstrecken gültiger Kinderfahrchein zu 30 g eingeführt. Kinder bis zum 4. Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wurde, konnten unentgeltlich befördert werden. Die Schülerstreckenkarten wurden aufgelassen und an ihrer Stelle Schülerwochenkarten für je eine Hin- und Rückfahrt täglich eingeführt. Diese Wochenkarten waren gegen Vorweisung eines Schülerscheines zur Fahrt gültig und wurden im Vorverkauf zum Preise von 2 S abgegeben. Auf den Autobuslinien 21 und 21 a gab es besondere Wochenkarten für die Bergfahrt und für die Talfahrt.

Beim Tarif der Autobuslinie 21 wurde der Hin- und Rückfahrchein zu 4'50 S aufgelassen und für die Talfahrt ein Fahrchein zu 2 S eingeführt, der Fahrpreis für die Bergfahrt blieb unverändert und kostete 2'50 S. Der Tarif der Autobuslinie 21 a wurde mit 1'70 S für eine Fahrt Grinzing—Cobenzl oder zurück festgesetzt; vom 1. September 1949 an wurde der Preis der Talfahrt auf 1'30 S ermäßigt. Personen, die auf dem Cobenzl wohnen oder dort ständig beschäftigt sind, zahlten gegen Vorweisung einer Erkennungskarte für eine Berg- oder Talfahrt Grinzing—Cobenzl 1 S.

Für die Beförderung von gebührenpflichtigen Gepäckstücken oder Hunden wurde auf den Autobuslinien 21 und 21 a ein Preis von 70 g festgesetzt.

Vom 8. Februar 1949 an beförderten die städtischen Autobusse 1 Paar Ski pro Person unentgeltlich. Wenn Platz vorhanden war, konnten auch kleine Rodeln unentgeltlich mitgenommen werden. Die Beförderung gebührenpflichtiger Gepäckstücke wurde auf den innerstädtischen Autobuslinien am 1. April 1949 aufgenommen.

Am 5. September 1949 wurde ein Übergangsfahrchein, gültig im Tarifgebiet I der Straßenbahn und auf den innerstädtischen Autobuslinien, zum Preise von 2 S eingeführt; die Übergangswochenkarte Straßenbahn-Autobus, ausgenommen Straßenbahn-Obus, wurde aufgelassen.

Vom 9. September 1949 an wurde die freie Fahrt der Schwerekriegsbeschädigten, die bisher auf den innerstädtischen Autobuslinien nur innerhalb des Rings und des Kais gestattet war, auch auf die Streckenteile außerhalb des Rings und Kais ausgedehnt.

Vom 9. Oktober 1949 an wurde der Fahrpreis Nußdorferplatz—Kahlenbergerdorf von 80 g auf 40 g herabgesetzt.

Anlässlich der Verlängerung der Linie 30 nach Liesing wurden ein neuer Einzelfahrchein zum Preise von 1'50 S und eine Autobuswochenkarte zum Preise von 6 S eingeführt.

Im Autobus-Zentralfriedhofsverkehr am Allerheiligen- und Allerseelentag wurden auf der Strecke Schottentor—Zentralfriedhof für eine Fahrt 3 S, von der Oper aus 2'50 S und vom Rennweg aus 2 S eingehoben.

Auf den Autobuslinien 19 und 20 a wurden über Ersuchen der Postverwaltung vom 1. Dezember 1949 an Postsäcke gegen Entrichtung einer Pauschalgebühr befördert.

Der Fahrpreis für den zur Wiener Messe eingerichteten Autobusverkehr zwischen Messepalast und Messegelände betrug 2 S.

Im Kraftautobusverkehr ereigneten sich im Jahre 1948 154 Unfälle, bei denen 4 Personen verletzt wurden; im Jahre 1949 wurden 466 Unfälle mit 67 Verletzten gezählt. Als Haftpflichtentschädigungen wurden im Jahre 1948 für Körperverletzungen 10.037 S und für Sachschäden 1.888 S, im Jahre 1949 für Körperverletzungen 12.274 S und für Sachschäden 5.210 S bezahlt.

Über die Betriebsergebnisse des städtischen Autobus- und Obusbetriebes unterrichten die folgenden Übersichten.

AUTOBUSBETRIEB¹⁾.

	1948	1949
Personalstand	104	252
Linienlänge km	28'62	71'75
Wagenstand		
Autobusse	61	110
Anhänger	7	17
Wagennutzleistung km	1,235.917	2,491.821 ²⁾
Beförderung		Anzahl
Personen	6,835.312	15,760.258 ³⁾
Handgepäck und Hunde	31.695	54.899
Treibstoff		Liter
Benzin	46.052	315.087
Dieselöl	332.212	566.252
Im Personenverkehr entfallen jährlich		
auf den Kilometer Linienlänge		
Wagennutzkilometer	43.184	34.729
Fahrgäste	238.830	218.401
auf den Wagennutzkilometer		
Fahrgäste	5'53	6'29

¹⁾ Ergebnisse des Linien- und Gelegenheitsverkehrs.

²⁾ Darunter 109.327 km im Gelegenheitsverkehr.

³⁾ Darunter 147.104 Personen im Gelegenheitsverkehr.

OBUSBETRIEB¹⁾.

	1948	1949
Personalstand	20	28
Linienlänge km	5'90	5'90
Wagenstand	6	10
Wagennutzleistung km	439.984	457.977
Beförderung	Anzahl	
Personen	2.569.213	2.648.113
Handgepäck und Hunde	15.863	15.441
Stromverbrauch kWh	600.826	635.057
Treibstoff	Liter	
Benzin	9.703	9.159
Dieselöl	4.148	3.077
Im Personenverkehr entfallen jährlich		
auf den Kilometer Linienlänge		
Wagennutzkilometer	74.574	77.623
Fahrgäste	435.460	448.833
auf den Wagennutzkilometer		
Fahrgäste	5'84	5'78

¹⁾ Ergebnisse der Linie 22 „Währinger Gürtel—Salmannsdorf“ einschließlich des Ersatzverkehrs (Verstärkungen) mit Autobussen (23.626 km).

STÄDTISCHE BESTATTUNG.

Der Anteil der Städtischen Bestattung an den Bestattungsfällen in Wien betrug weiterhin durchschnittlich 80 Prozent, d. h. es konnte die nach dem Krieg erzielte Steigerung um rund 30 Prozent auch unter normalen Verhältnissen erhalten werden. Das Filialnetz wurde durch die Wiedererrichtung zweier Filialen in den Amtsgebäuden, Wien, VIII., Schlesingerplatz 4, und XV., Gaspasse Nr. 8—10, ausgebaut. Die Filialen in Wien, VIII., Josefstädter Straße 3, und XV., Mariahilfer Straße 172, wurden in Anmeldestellen umgewandelt. Die Filiale im 18. Bezirk ist an ihren früheren Standort im Amtsgebäude, XVIII., Währinger Straße 124, zurückgekehrt. Schließlich wurde noch die Filiale Gudrunstraße 128, die im Kriege durch Bomben gänzlich zerstört worden war, wieder aufgebaut und größere Adaptierungsarbeiten wurden in 15 weiteren Filialen durchgeführt.

Seit einem Jahrzehnt hat die Gemeinde Wien private Konzessionen von Leichenbestattungen nicht mehr erworben. Im Jahre 1948 gelang es wieder, zwei Privatbestatter zur Übergabe ihrer Konzessionen zu bewegen. Es handelt sich hiebei um eine Privatkonzession in Siebenhirten, an deren Stelle eine Filiale der Städti-

schen Bestattung errichtet wurde, und um eine Konzession im 10. Bezirk, wo nun die Städtische Bestattung das einzige derartige Unternehmen ist. Im Jahre 1949 erwarb die Gemeinde Wien die Konzession einer Privatfirma im 5. Bezirk, deren Inhaber einer der entschiedensten Gegner der Kommunalisierung des Bestattungswesens war. An dem Standort dieser Firma wurde eine neue Filiale der Städtischen Bestattung errichtet. Schließlich konnte noch eine Privatbestattungsfirma in Schwechat übernommen werden.

Mit den übrigen privaten Bestattern wurden im Jahre 1948 unter Mitwirkung der Kammer der gewerblichen Wirtschaft Verhandlungen geführt, um die Wiederaufnahme des § 21 g in die Gewerbeordnung in der Fassung, wie er vor 1934 bestanden hatte, herbeizuführen. Für den Fall des Gelingens wäre eine Art Burgfrieden zwischen den Wiener Bestattungsunternehmungen in Aussicht gestanden, da dann automatisch eine allmähliche Kommunalisierung in die Wege geleitet worden wäre. Die Verhandlungen wurden jedoch ergebnislos abgebrochen, so daß die Städtische Bestattung die Kommunalisierung weiterhin in Einzelverhandlungen mit privaten Firmen anstreben muß. Im Jahre 1949 haben überdies die im österreichischen Städtebund zusammengefaßten Städte Österreichs anlässlich der geplanten Novellierung der Gewerbeordnung einen Antrag auf Wiederherstellung des § 21 g in seiner früheren Fassung beim Handelsministerium eingebracht. Ein gleicher Antrag erfolgte durch den Arbeiterkammertag.

Um den kommunalen Bestattern eine schlagkräftigere Vertretung, als sie nach der bestehenden Kammerorganisation gegeben ist, zu sichern, wurde im österreichischen Städtebund ein Unterausschuß für das kommunale Bestattungswesen geschaffen, an dessen Arbeiten die Wiener Städtische Bestattung führend beteiligt ist.

Derzeit bestehen in den inneren Bezirken Wiens (ohne Randgebiete) noch 10 Privatbestattungsunternehmungen, mit denen die Übernahmeverhandlungen weiter geführt werden.

Der den Privatbestattern bisher für die Vermietung der Aufbewahrungseinrichtungen auf den Wiener städtischen Friedhöfen gewährte Rabatt wurde mit Genehmigung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau gestrichen, um eine Erhöhung der Tarifsätze des Jahres 1937 zu vermeiden.

Die Sargfabrik des Unternehmens, die nicht nur den Bedarf der Städtischen Bestattung, sondern auch den Bedarf vieler kommunaler und privater Bestattungsanstalten in den Bundesländern deckt, ist noch immer Gegenstand eines Rechtsstreites mit den früheren Besitzern. Der Verfassungsgerichtshof hat zwar mittlerweile entschieden, daß der Erwerb ohne Verletzung des verfassungsgesetzlich geschützten Eigentumsrechtes erfolgte, jedoch mußte der Verwaltungsgerichtshof den Bescheid, womit seinerzeit

der Erwerb genehmigt wurde, infolge eines Verfahrensmangels aufheben. Der neuerlich erlassene Bescheid des Bundesministeriums für Vermögenssicherung, der nunmehr der Rechtsansicht des Verwaltungsgerichtshofes entsprach, wurde von den Vorbesitzern neuerlich beim Verwaltungsgerichtshof angefochten. Mit Rücksicht auf die den Ausbau des Betriebes hindernde unsichere Rechtslage wurden Verhandlungen mit den Vorbesitzern zum Abschluß eines Vergleiches geführt, die Ende 1949 noch andauerten.

Eine wichtige Neuerung für das Unternehmen war die Abkürzung der Frist von der Beurkundung des Todesfalles bis zur Beerdigung, die trotz weitgehender Normalisierung der Verhältnisse noch immer außerordentlich lang war. Diese Frist wurde nun einvernehmlich zwischen Gesundheitsamt, Friedhofsverwaltung und Bestattung auf höchstens sechs Tage festgesetzt. Eine weitere Verkürzung, die selbstverständlich anzustreben ist, könnte nur erfolgen, wenn die gegenwärtig geltenden Bestimmungen des Personenstandsgesetzes im Sinne der früheren österreichischen Regelung geändert werden würden.

Eine einschneidende Änderung in der Betriebsorganisation brachte eine Verfügung der Friedhofsverwaltung mit sich, nach der Beerdigungen, die bis dahin an Vor- und Nachmittagen durchgeführt werden konnten, auf die Nachmittagsstunden beschränkt werden. Diese Verfügung zwang die Städtische Bestattung, den Stand des fallweise herangezogenen Beerdigungspersonals zu erhöhen. Hingegen gelang es, den Personalstand der ständig Bediensteten wesentlich zu senken und einen Stellenplan zu erstellen, der auf die Bedürfnisse der künftigen Kommunalisierung Rücksicht nimmt.

Das Unternehmen hat im Jahre 1948 22.397 und im Jahre 1949 23.140 eigene Bestattungen durchgeführt sowie 5.421 Teilleistungen für fremde Bestattungen im Jahre 1948 und 5.296 im Jahre 1949 erbracht.

Bestattungen repräsentativer Art fanden für folgende Persönlichkeiten statt:

Stadtrat Franz *Novy*, Komponist Dr. Hans *Pfützner*, Kammer-
sängerin Maria *Cebotari* (Aufbahrung im erhalten gebliebenen
Foyer der Staatsoper) und Komponist Prof. Edmund *Eysler*. Auch
an der Überführung des Leichnams Dr. Theodor *Herzls* nach
Israel war die Städtische Bestattung beteiligt.

BRAUHAUS DER STADT WIEN.

Die Anlage des Brauhauses der Stadt Wien ist unter den vier Wiener Brauereien die zweitgrößte, zugleich auch die zweitgrößte Österreichs. Bier war in Österreich immer ein Volksgetränk, das sich in der breiten Masse größter Beliebtheit erfreute. Während

jedoch noch im Jahre 1929 der Anteil Wiens am Gesamtbierverbrauch Österreichs 45 Prozent betragen hat, war er im Jahre 1950 nur mehr 34 Prozent, hat sich also merklich zugunsten der Bundesländer verschoben.

Die Beschaffung der Gerste war in der Zeit der Bewirtschaftung schwer. Durch die Aufhebung der Bewirtschaftung trat zunächst eine Beruhigung auf dem Gerstenmarkt ein, doch hielten die Produzenten die Ware zurück, um bessere Preise zu erzielen.

Die Hopfenbeschaffung bereitet jedoch nach wie vor den Brauereien Sorge, da der Hopfen aus dem Ausland bezogen werden muß und der Preis nicht nur von den valutarischen Verhältnissen abhängt, sondern auch durch den Weltmehrerverbrauch um ein Vielfaches des Preises vor dem zweiten Weltkrieg gestiegen ist. Damals wurde Hopfen nur aus der Tschechoslowakei und aus Bayern bezogen. Da aber die Lieferungen aus diesen beiden Ländern nicht ausreichen, den Bedarf Österreichs zu decken, obwohl er geringer ist, als vor dem Kriege, muß auch aus Belgien, England, Jugoslawien und aus den Vereinigten Staaten Hopfen eingeführt werden.

Im Jahre 1948 wurden 116.273 hl Bier erzeugt und 103.018 hl verkauft. In diesem Jahre wurde bereits 7½-grädiges Bier hergestellt. Für das Jahr 1949 war die Erzeugung von 120.000 hl und der Verkauf von 110.000 hl 7-grädigen Bieres vorgesehen. Es ist aber gelungen, 125.000 hl Bier zu verkaufen, da im September dieses Jahres mit dem Ausstoß des 12-grädigen Bieres begonnen wurde. Außerdem war es nach Jahren wieder möglich, zu Weihnachten 1949 16- bis 20-grädige Starkbiere auf den Markt zu bringen.

Den größten Ausstoß hatte das Brauhaus der Stadt Wien im Jahre 1928 mit einem Bierverkauf von 426.000 hl. Von da ab sank die jährlich produzierte Menge ständig und hat im Jahre 1937 nur mehr 144.000 hl betragen. Wenn man aber bedenkt, daß im Jahre 1945 nur 56.000 hl erzeugt wurden und im Jahre 1949 bereits 125.292 hl, so ist immerhin ein beachtlicher Fortschritt zu verzeichnen.

Die beim Brauen anfallenden Nebenprodukte werden restlos verwertet und der Lebensmittelindustrie zugeführt. So wird das ausgelaugte Malz, der sogenannte Treber, an die Wiener Milchmeier abgegeben, die damit ihre Kühe füttern. Dieser Abfall ist für die Tiere ein hochwertiges Nahrungsmittel. Auch die Heferückstände werden verwertet. Das Endprodukt dieses Abfallstoffes kommt in Gestalt von Suppenwürze auf den Markt.

Die ärgsten Kriegsschäden an den Baulichkeiten und Maschinenanlagen konnten in den Jahren 1946 bis 1949 behoben werden. Auch der Fahrpark sowie die Betriebs- und Geschäftsausstattung hatten sehr gelitten, so daß das Brauhaus der Stadt

Wien erst nach Jahren wieder seinen vorkriegsmäßigen Stand erreicht haben wird.

STÄDTISCHE ANKÜNDIGUNGSUNTERNEHMUNG.

In den Jahren 1948 und 1949 konnte die „Gewista“ den Wiederaufbau ihrer kriegszerstörten Objekte beenden und den friedensmäßigen Umfang ihrer Einrichtungen wieder erreichen. Im Jahre 1948 war es auch möglich, ein lang gehegtes, aber wegen der Kriegereignisse zurückgestelltes Vorhaben zu verwirklichen: die architektonische Ausgestaltung der Plakatwände an verkehrsreichen Plätzen der Inneren Stadt. Ein Preisausschreiben, an dem sich namhafte Wiener Architekten beteiligten, regte Entwürfe für die Einfriedung des Gebäudes der „Secession“, eines inmitten lebhaften Verkehrs gelegenen Objektes, an. Die spätere Ausführung des preisgekrönten Entwurfes gab der Plakatwand in Bau und Flächenverteilung eine Form, die sich als „Galerie der Straße“ architektonisch in die Umgebung einfügt. Gleichzeitig wird durch Einrahmung jedes Plakates dessen Wirkung gesteigert. Auch an anderen wichtigen Verkehrspunkten Wiens wurde, dem Platz angepaßt, eine solche „Galerie der Straße“ errichtet.

Auf besonders frequentierten Plätzen der äußeren Bezirke wurden architektonisch geschmackvolle Plakatwände aufgestellt und die alten Ankündigungsflächen, die einer Reparatur bedurften, neu gestaltet. Die Plakate, vor allem die Großplakate, deren sich die Wirtschaft gern bedient, kommen auf diesen Plakatwänden werbetechnisch besonders gut zur Geltung. Als Musterbeispiel ist die Plakatwand bei der Endstation der Linie 38 in Grinzing zu erwähnen, die nur einzelne Großplakate in wirkungsvoller Einrahmung zeigt. An den übrigen Stellen wurde wegen der vielen Plakatformen in ihren verschiedenen Ausführungen — von der kleinen Texttafelle bis zum künstlerisch und drucktechnisch hochwertigen Riesenplakat — die schmucklose Ankündigungstafel beibehalten.

Die Aufstellung und Einrichtung der Haltestellensäulen wurde fortgesetzt, so daß nunmehr der größte Teil dieser Reklameobjekte mit Beleuchtungskörpern ausgestattet ist. Ende 1948 wurden auch die neu in den Verkehr gestellten Autobusse für die Reklame herangezogen. Die Nachfrage nach Dauerankündigungen auf Bogenlampenmasten und Gaskandelabern war im Jahre 1949 besonders groß. Da die Materialbeschaffung für diese Objekte günstiger war, konnte ein Großteil der Interessenten zufriedengestellt werden. Auch die Dauerankündigungen an der Einfriedung des Burgtheaters, der Staatsoper und einiger anderer Gebäude bieten sich infolge der leichteren Materialbeschaffung in schönerer Aufmachung dar. Das von der „Gewista“ seit Kriegsende heraus-

gegebene „Anzeigenblatt der Stadt Wien“, das sich lediglich auf Inserateneinschaltungen beschränkte und daher nur einen kleinen Leserkreis hatte, wurde im Herbst 1949 eingestellt.

Die zur Verfügung stehende Ankündigungsfläche war von den einzelnen werbenden Gruppen nach folgendem Anteil belegt:

	1948	1949
	Prozent	
Wirtschaft	39	44
Kultur und Vergnügen	40	34
Politische Parteien	15	16
Behörden und Ämter	1	3
Besatzungsmächte	5	3

Wie die Vergleichsziffern zeigen, hat sich der Werbungsanteil zugunsten der Wirtschaft verschoben. Hier muß vor allem berücksichtigt werden, daß dieser Aufstellung im Jahre 1948 12 Monate, dagegen im Jahre 1949 nur ungefähr 10 Monate zugrunde liegen, da von Anfang September 1949 an bis zu den Wahlen im Oktober sämtliche Ankündigungsflächen den politischen Parteien für ihre Propaganda zur Verfügung gestellt worden waren.

LANDWIRTSCHAFTSBETRIEB DER STADT WIEN.

Die Wiener Stadtverwaltung gründete nach dem 1. Weltkrieg, zusammen mit der damaligen Übernahmestelle für Vieh und Fleisch und der Habsburg-Lothringischen Vermögensverwaltung, die Land- und Forstwirtschaftliche Betriebsgesellschaft m. b. H., an der die drei Gründer zu je einem Drittel beteiligt waren. Im Jahre 1926 erwarb die Stadt die Anteile ihrer beiden Gesellschafter, so daß sie seither Alleininhaberin dieses ausgedehnten Landwirtschaftsbetriebes ist. Der Landwirtschaftsbetrieb bewirtschaftet rund 4.300 ha und gliedert sich in 11 Ökonomieverwaltungen, wie Ebling, Rutzendorf, Orth, Lobau etc., von welchen Schloßhof mit 675 ha die größte und Kobenzl mit kaum 100 ha die kleinste ist.

Kobenzl und Magdalenenhof haben außerdem Weingärten von je 5 ha. Seit der Schaffung dieses Großgrundbesitzes mit rund 4.000 ha zum größten Teil hochwertigen Bodens in der nächsten Umgebung von Wien hat sich die Verwaltung zur Hauptaufgabe gestellt, möglichst viel zur Selbstversorgung Wiens mit landwirtschaftlichen Produkten beizutragen und vor allem die Wohlfahrtsanstalten und Spitäler mit einwandfreier Milch zu versorgen.

Für die im Jahre 1948 erwartete Ernte konnten die Felder trotz vieler Schwierigkeiten rechtzeitig bestellt werden. Infolge des warmen, trockenen Wetters war jedoch der Schädlingsbefall — besonders bei Zuckerrüben — sehr groß, so daß diese vielfach zwei- bis dreimal angebaut werden mußten. Im allgemeinen

blieben die Kulturen in der Vegetationszeit zurück, so daß sich die Ernte stark verminderte. Der Mangel an geschulten Arbeitskräften hatte in manchen Fällen die rechtzeitige Beendigung der landwirtschaftlichen Arbeiten verhindert, wodurch die Ernteergebnisse ungünstig beeinflusst wurden. Im allgemeinen ist jedoch die Ernte dieses Jahres als mittelgut zu bezeichnen.

Nach dem milden und trockenen Winter 1948/49 fielen im Mai und Juni 1949 genügend Niederschläge, anschließend herrschte bis Mitte August Trockenheit, dann folgten innerhalb einer Woche übermäßig starke Regenfälle, daraufhin war wieder Trockenheit bis Mitte November und von diesem Zeitpunkt an sehr feuchtes Wetter zu verzeichnen. Dieser Witterungsverlauf ermöglichte eine rechtzeitige Feldbestellung sowie eine gute Anfangsentwicklung der Saaten und versprach für 1949 eine reichliche Getreideernte, die jedoch infolge der schweren Regenfälle im August sowohl der Menge als auch der Qualität nach hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück blieb. Die Hackfrüchte erhielten hingegen zu wenig Feuchtigkeit, da die heftigen Augustregen für die Entwicklung dieser Fruchtgattung nicht mehr in Betracht kamen.

In den Jahren 1948 und 1949 wurden die Ackerflächen für folgende Fruchtarten verwendet:

Art der Kulturen	1948	Hektar	1949
Getreide	1.700		1.800
Hülsenfrüchte	164		180
Ölfrüchte	7		—
Hirse und Senf	32		—
Gemüse	175		170
Hackfrüchte	721		790
Futter	637		500
Weingärten	10		10
Zusammen	3.446		3.450

Beim Getreide war der milde Winter 1947/48 der Entwicklung der Herbstsaaten sehr förderlich, die Frühjahrsaussaat ging glatt vonstatten und die Niederschläge waren ausreichend. Diese günstigen Umstände ermöglichten die Einbringung einer guten Mittelernte. Im Jahre 1949 wurde eine 10 Prozent über dem Durchschnitt liegende Ernte erzielt, wobei Wintergetreide bessere, Sommergetreide schlechtere Ergebnisse aufwies.

Die Durchschnittserträge waren 1948 22'2 Zentner je ha und 1949 23'9 Zentner je ha. Das dem Unternehmen vorgeschriebene Getreidekontingent belief sich im Jahre 1948 auf rund 162 Waggons à 10 Tonnen; es wurden jedoch etwa 230 Waggons abgeliefert. Von der Ernte 1949 war nur mehr Brotgetreide bewirtschaftet, während Gerste freigegeben wurde. In diesem Jahr wurden von dem Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien rund 210 Waggons Brotgetreide aufgebracht.

Von den Hülsenfrüchten wurden Erbsen und Bohnen zum größeren Teil grün gewonnen und als Frischgemüse auf den Markt gebracht oder an Konservenfabriken verkauft. Zum kleineren Teil wurden sie bis zur Reife stehen gelassen und dienten dann als Saatgut für den eigenen Betrieb oder sie wurden an Samenhandlungen verkauft. Die Erträge waren im allgemeinen zufriedenstellend, die Gewinnung war nicht immer leicht, weil Mangel an Arbeitskräften herrschte. Oft mußten freiwillige Helfer durch Aufforderung im Rundfunk angeworben werden. Die veranschlagten Einnahmen für Gemüse wurden bei einigen Sorten überschritten und es schien, daß der veranschlagte Gesamtbetrag leicht erreicht würde; nach der Freigabe des Gemüses von der staatlichen Bewirtschaftung setzte jedoch ein starker Preisfall ein.

Die großen Zufuhren an Gemüse, Speisepilzen und Obst in- und ausländischer Herkunft bewirkten einen beträchtlichen Rückgang der Nachfrage nach Massengemüse eigener Erzeugung. Speisemais — ein in den letzten Jahren sehr begehrtes Nahrungsmittel — fand keine Abnehmer, und große Mengen von Karotten, roten Rüben und Halmrüben konnten, wenn überhaupt, so nur zu mäßigen Preisen abgesetzt werden.

Die Kartoffelernte war im Jahre 1948 zufriedenstellend, während im Jahre 1949 infolge der ungünstigen Verteilung der Niederschläge und der durch Engerlinge und Drahtwürmer verursachten Schäden nur ungefähr die Hälfte der Normalernte erzielt werden konnte.

Der normale Friedensertrag an Kartoffeln ist mit rund 130 bis 140 Zentner je ha anzunehmen. Im Jahre 1948 wurden 100 Zentner je ha und im Jahre 1949 67 Zentner je ha geerntet. Im Jahre 1948 waren Kartoffeln noch bewirtschaftet. Das Gesamtkontingent betrug für den Landwirtschaftsbetrieb 104 Waggons; die Lieferungen nach Wien waren längere Zeit hindurch unterbrochen. Liefergenehmigungen wurden meist nur kleineren Landwirten oder Genossenschaften erteilt. Im Jahre 1949 waren Kartoffeln nicht mehr bewirtschaftet, da man eine Rekordernte erwartet hatte; diese Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht und auch die Qualität ließ zu wünschen übrig, so daß Kartoffeln wieder eingeführt werden mußten.

Für die Zuckerrübenkultur war im Jahre 1948 in dem ursprünglichen Felderbestellungsplan eine Fläche von rund 600 ha vorgesehen, die auch bebaut wurde. Aus verschiedenen Ursachen, hauptsächlich aber wegen der ungeheuren Schäden, die durch Erdflöhe und Rüsselkäfer hervorgerufen wurden, mußten viele Flächen umgeackert und zwei-, manche dreimal bestellt werden; auf einem Teil der Felder wurden dann anstatt der Zuckerrüben andere Feldfrüchte, wie Mais oder Kartoffeln angebaut; schließ-

lich blieb eine Fläche mit Zuckerrüben von 478 ha erhalten. Im Jahre 1949 wurden 640 ha Ackerland der Zuckerrübenkultur gewidmet; aber auch in diesem Jahre wurden die Erwartungen auf eine bedeutende Ernte enttäuscht, da die ungleichmäßige Verteilung der Regenfälle — teils übermäßige Feuchtigkeit, teils starke Austrocknung verbunden mit großen Temperaturschwankungen — und das neuerliche Auftreten tierischer Schädlinge das Ergebnis ungünstig beeinflussten.

Im Jahre 1948 wurden 202 Zentner Rüben pro ha und im Jahre 1949 nur 184 Zentner pro ha geerntet; der 20-jährige Durchschnittsertrag 1921/40 war 293 Zentner pro ha.

Im Weinbau konnte das Rekordergebnis des Jahres 1947 von 399 hl nicht mehr erreicht werden. Im Jahre 1948 wurden 260 hl und im Jahre 1949 161 hl Weinmost gewonnen. Auch die Qualität ging etwas zurück, war jedoch noch immer zufriedenstellend.

Der durch Kriegsereignisse stark reduzierte Viehbestand konnte beachtlich erhöht werden und betrug im Jahre 1948 fast die Hälfte des Friedensstandes. Nachstehende Aufstellung zeigt die Entwicklung des Viehbestandes seit 1947.

	1947	1948	1949
Zugpferde	157	191	180
Fohlen	42	40	73
Zugochsen	121	106	74
Mastrinder	2	—	—
Kühe und Stiere	351	469	750
Jungrinder	84	223	283
Schweine und Ferkel	29	44	56
Zusammen	786	1.073	1.416

Die freien Preise für das Vieh waren im Jahre 1948 gegenüber 1937 auf das Sechsfache gestiegen, während sich die amtlich festgesetzten Höchstpreise für Schlachtvieh nur auf das Doppelte erhöht hatten. Diese Preisdifferenz zwischen Ein- und Verkauf wurde durch eine 50-prozentige Ankaufs-Subvention etwas gemildert. Im Jahre 1949 sind die freien Preise für Nutztvieh weiter gestiegen, doch wurden auch die amtlichen Preise für Schlachtvieh um ca. 50 Prozent erhöht, so daß sich die Verlustspanne zwischen Ein- und Verkauf etwas ermäßigt hat; sie betrug aber immer noch mehr als 50 Prozent des Ankaufspreises, während sie vor dem Kriege nur maximal 20 Prozent betragen hatte. Die Milchviehhaltung ist durch diese überhöhte Spanne schwer belastet.

Die Milcherzeugung hat sich durch den höheren Viehbestand und eine etwas bessere Milchleistung der Tiere bereits im Jahre 1948 bedeutend erhöht und konnte im Jahr 1949 mehr als verdoppelt werden. Hierzu hat neben der größeren Zahl von Milchkühen die bessere Fütterung der Tiere und die damit verbundene

Leistungssteigerung wesentlich beigetragen. Da die Erzeugerpreise für Milch ebenfalls erhöht wurden, sind die Einnahmen aus dem Milchverkauf wieder in den Vordergrund der Roherträge gerückt.

Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die Milch-erzeugung in den Wirtschaftsjahren 1947/48 und 1948/49 (1. Juli bis 30. Juni des folgenden Jahres), verglichen mit den Jahren 1937 und 1939.

Jahr	Gesamterzeugung	Tagesmenge	Milchleistung je Kuh und Tag
	Liter	Liter	Liter
1937	6,260.000	17.200	99
1939	5,177.000	14.180	98
1947/48	744.000	2.040	50
1948/49	1,623.000	4.450	72

An der Behebung der Kriegsschäden wurde eifrig gearbeitet und zahlreiche Bombentrichter in den Kulturflächen wurden zugeschüttet; auch die Nachschaffung von Inventar machte gute Fortschritte. In Wallhof wurde das große Wohnhaus, das durch Bomben zerstört worden war, wieder aufgebaut, in Rutzendorf konnte das ebenfalls zerstört gewesene Wirtschaftswohnhaus neu erbaut werden und auch in Schloßhof wurden mehrere Wirtschaftsobjekte neu errichtet.