

STÄDTISCHE UNTERNEHMUNGEN.

DIE WIENER STADTWERKE.

Im organisatorischen Aufbau der Wiener Stadtwerke haben sich keine Veränderungen ergeben. Die Gesamtleitung obliegt der Generaldirektion mit einer Personal- und einer Finanz- und Wirtschaftssektion. Die Gaswerke, Elektrizitätswerke und Verkehrsbetriebe sind Teilunternehmungen der „Wiener Stadtwerke“.

Die Schaffung der Generaldirektion hat eine gemeinsame Bearbeitung gleichartiger Gebiete ermöglicht. Der Einkauf erfolgt nunmehr von einer Stelle aus, wodurch sich bedeutende Vorteile ergeben. Das Kollaudierungswesen, ebenso das Kassen- und Skartierungsgeschäft wurden neu geordnet. Die Werkdruckereien wurden zusammengelegt, die Dienstkleiderbewirtschaftung vereinheitlicht und das Kraftfahrwesen zentral gelenkt.

Im Personalwesen wurde die Gebarung vereinfacht. Reformen in einzelnen Betriebszweigen und Dienststellen ermöglichten eine weitere Verminderung des Personalstandes. Der Bedarf an Arbeitskräften konnte zum Teil durch einen Personalausgleich der drei Teilunternehmungen und durch Überstellungen aus dem Bereich der Hoheitsverwaltung gedeckt werden. Die Pensionsliquidaturen wurden zusammengezogen und dadurch der Verwaltungsaufwand verringert.

Trotz ihrer ungünstigen finanziellen Lage haben die Wiener Stadtwerke den Bau von Werkwohnungen für ihre Bediensteten gefördert. Die „Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft der Wiener Stadtwerke“ hat im Jahre 1951 mit dem Bau von 489 Werkwohnungen in Simmering, in der Engerthstraße und in Leopoldau begonnen. Nach Fertigstellung dieser Bauten werden die Wiener Stadtwerke über rund 3.300 Werkwohnungen verfügen.

GASWERKE.

Die Rohstoffversorgung der Gaswerke war im Jahre 1950 zufriedenstellend: Ruhrkohle und Ostrauer Kohle standen in ausreichender Menge zur Verfügung. Hingegen war es im Jahre 1951 zeitweise sehr schwierig, Steinkohle aus dem Ausland zu bekommen. Die Eingänge an tschechischer Kohle sanken im Mai, September und Oktober bis auf ein Achtel der vorgesehenen Menge. Ende Mai 1951 reichte der Kohlevorrat kaum mehr für drei Wochen, so daß im Juni die Bundesbahnen aushelfen mußten. Anfangs Juli trafen die ersten Sendungen amerikanischer Kohle ein. Die Versorgung mit dem einheimischen Rohstoff, dem Erdgas, begünstigte in dieser Zeit keinen Schwierigkeiten.

Die Gaserzeugung ist gegenüber dem Jahre 1949 zurückgegangen, der Erdgasbezug ist weiterhin angestiegen, wie aus den folgenden Zahlen hervorgeht:

	1950	1951
	Kubikmeter	
Erzeugtes Kohlengas	207,645.456	167,879.706
Erzeugtes Koks gas	148,493.100	138,158.800
Beimischungen	1,249.900	28.980
Bezogenes Erdgas	61,218.870	92,452.580
Zusammen...	418,607.326	398,520.066
Davon entfielen auf das Werk:		
Simmering	240,469.270	208,077.480
Leopoldau	177,852.600	190,153.800
Traiskirchen	285.456	288.786

Da im Jahre 1950 eine Vorratsvermehrung in den Gasbehältern von 142.070 m³ eintrat, verminderte sich die abgebbare Gasmenge auf 418,465.256 m³. Im Jahre 1951 erhöhte sich infolge einer Vorratsverminderung von 99.990 m³ die Gasabgabe auf 398,620.056 m³. Die erzeugten Gas mengen wurden, wie folgende Übersicht zeigt, abgegeben:

	1950	1951
	Kubikmeter	
Verkauftes Gas	316,376.611	317,389.347
an Kunden	308,024.955	309,184.473
an die Gemeinde Wien	8,351.656	8,204.874
Öffentliche Beleuchtung	2,373.557	2,851.489
Eigener Bedarf	57,335.088	49,702.220
Gesamtabgabe und Verbrauch	376,085.256	369,943.056
Meßverlust	42,380.000	28,677.000
Zusammen...	418,465.256	398,620.056

In den Jahren 1950 und 1951 betrug die größte Gasabgabe innerhalb vierundzwanzig Stunden 1,431.500 m³ am 31. Jänner 1950, die kleinste Abgabe 545.440 m³ am 23. Juli 1950. Die größte abgegebene Gasmenge innerhalb einer Stunde war 172.770 m³ am 25. Dezember 1951 von 11 bis 12 Uhr.

Unter den Nebenprodukten der Gaserzeugung steht mengenmäßig der Koks an der Spitze. Über Erzeugung, Eigenverbrauch und Verkauf dieses Brennstoffes geben folgende Zahlen Aufschluß:

Koks	1950	1951
	Tonnen	
Erzeugung	485.848,766	396.105,292
Eigenverbrauch	85.590,730	51.072,215
Verkauf	397.284,610	354.257,972
dav. durch die Gaskoksver-		
triebsstelle	344.823,040	284.471,770

Die Erzeugung von Rohstoffen für die chemische und pharmazeutische Industrie wurde in den Jahren 1950 und 1951 wesentlich erweitert. In den chemischen Nebenbetrieben des Leopoldauer Werkes werden in erster Linie Teer, Benzolkohlenwasserstoffe, Ammoniak, Naphthalin sowie Schwefel- und Cyanverbindungen

erzeugt. Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht Erzeugung und Verkauf der Nebenprodukte:

	1950	1951
	Tonnen	
<i>Steinkohlenteer:</i>		
Erzeugung	23.671,001	18.404,497
Verkauf	23.478,450	17.443,589
<i>Ammoniak:</i>		
Erzeugung	1.457,732	1.186,986
Verkauf	1.100,861	855,125
<i>Leichtöl I:</i>		
Erzeugung	5.645,500	4.840,668
verarbeitet	5.641,700	4.918,138
<i>Benzolfertigerzeugnisse:</i>		
Erzeugung	4.465,671	4.044,883
Verkauf	4.390,697	3.313,363
<i>Leichtöl II (Karbolin):</i>		
Erzeugung	67,343	157,000
verarbeitet	73,251	137,600
daraus hergestellte Methalin- erzeugnisse	66,190	136,812
Verkauf	70,941	130,259
<i>Angereicherte Reinigermasse:</i>		
Anfall	3.025,000	2.390,130
Verkauf	3.023,750	2.241,280
<i>Retortengraphit:</i>		
Anfall	0,890	0,495
Verkauf	0,350	—
<i>Destillationspech:</i>		
Anfall	559,689	457,610
Verkauf	550,689	470,376

Das früher schwer absetzbare Naphthalin wurde durch ein von Chemikern der Wiener Gaswerke entwickeltes Verfahren auf einen solchen Reinheitsgrad gebracht, daß es zu Phthalsäureanhydrid und Gerbstoffen weiterverarbeitet werden kann. Diese Produkte mußte Österreich bisher gegen Devisen einführen. Im Jahre 1951 wurden 33,920 t Phthalsäureanhydrid, 23,256 t geschmolzene und 3,298 t redestillierte Phthalsäure sowie 104,117 t Hilfsgerbstoff Irgatan BL verkauft.

Insgesamt sind in den beiden Werken im Jahre 1950 27.892 und im Jahre 1951 26.810 Eisenbahnwagen beladen eingelaufen und im Jahre 1950 18.953, im Jahre 1951 16.142 Eisenbahnwagen beladen ausgelaufen.

Die Ausgestaltung, Modernisierung und planmäßige Erneuerung der Erzeugungs- und Verteilungsanlagen wurde fortgesetzt. Im einzelnen wurden folgende größere Zu- und Ergänzungsbauten sowie Änderungen durchgeführt:

Im *Gaswerk Simmering* wurden die Unterfeuerungsrichtungen der Kammeröfen und der Kesselanlagen auch auf die Beheizung mit Erdgas umgebaut. Die elektrische Entteerungsanlage wurde montiert und in Betrieb genommen. Mit dem Bau einer Methanspalanlage wurde begonnen. Die Kohlenförderanlagen wurden mit zwei neuen Kippern, einem Schrägaufzug, einer Hammermühle und

einem zweiten Kohlenförderband zwischen Mischanlage und Eckturm ausgestattet. Ein neuer Generatorgasbehälter mit 4.000 m³ Inhalt wurde errichtet und zwei Gasbehälter wurden instandgesetzt. Die Transformatorenstation VIII wurde auf drei Trafos ausgebaut und bei der Generatorenanlage der Zubau für die Bäder und Garderoben fertiggestellt. Für die Lagerbehälter der Leichtölanlage wurde eine Schaumlöschanlage errichtet. Die Kranbahnfundamente und die Hängebahnanlagen wurden erneuert. Das Dampfrohr- und Wasserleitungsnetz wurde ausgebaut, das Hochspannungsnetz umgebaut. Am Verwaltungs- und Wohngebäude der Donau-Chemie-A. G. wurden Wiederinstandsetzungsarbeiten vorgenommen. Das Laboratorium erhielt neue Geräte und die Hauptwerkstätte neue Maschinen.

Im *Gaswerk Leopoldau* brachte die Fertigstellung eines neuen Horizontal-kammerofens mit 44 Kammern für je 10.000 kg Kohle die Leistung des Gaswerkes auf den Stand, den es vor den Zerstörungen hatte. Auch an der anderen Kammerofenanlage wurden Umbauten vorgenommen und Einrichtungen zur Beheizung der Öfen mit Erdgas geschaffen. In der Kohlenförderanlage wurden zwei Kratzerbänder, ein provisorisches Becherwerk, eine Mischanlage und ein Schrägaufzug in Betrieb genommen sowie eine Umkehrstation für die Schrägförderbrücke und das Gebäude für eine Kohlenmühle errichtet. Ein Schwelgasgenerator und zwei Generatoren in der Wassergasanlage wurden aufgestellt. Die Erneuerung des Gasbehälters II wurde fortgesetzt. Zur Erzeugung und Destillierung von Phthalsäureanhydrid wurden Anlagen errichtet. Eine Gerbstoffanlage wurde erbaut und mit dem Bau einer zweiten begonnen. Die Aufstellung eines Stadtgasgebläses für 45.000 m³ wurde vorbereitet. In der Benzolfabrik wurden ein Kühlturm und eine Klär- und Neutralisationsanlage errichtet, mehrere Benzollagerbehälter und eine Benzin-Benzol-Mischanlage eingebaut sowie die Schaumlöschanlagen erweitert. Die Hängebahnschienen samt elektrischer Ausrüstung wurden erneuert. Eine Feldbahnlokomotive wurde angeschafft und die Heizzentrale umgebaut und ausgebaut.

Im Werk *Traiskirchen* wurden ein neuer Retortenofen und eine Kleingeneratoranlage für zusätzliche Ofenheizung und Zusatzgaserzeugung erbaut und in Betrieb genommen.

Im *Hauptrohrnetz* wurden für Siedlungen in den Randgebieten im Jahre 1950 13.369 m Rohre neu gelegt, davon ein Mitteldruckrohrstrang von 250 mm Durchmesser und 2.731 m Länge von der Regleranlage Schlögelgasse bis zur Speisinger Straße, wo eine Druckregleranlage errichtet wurde, die der Gasversorgung der SAT-Siedlung und des Gebietes nach Mauer dient. 12.659 m Rohrleitungen wurden ausgewechselt und 2.178 m außer Betrieb gesetzt. Im Jahre 1951 wurden 19.443 m Rohre neu gelegt, 11.914 m Rohrleitungen ausgewechselt und 809 m außer Betrieb gesetzt. An den Verteilungsanlagen traten 1950 844, 1951 717 Schäden auf, davon waren 1950 147, 1951 101 Rohrbrüche. Die Behebung von Kriegsschäden beschränkte sich auf die Legung von zwei neuen Rohrleitungen über die Wienerbergbrücke. Die Länge und den Rauminhalt des Hauptrohrnetzes zeigt folgende Übersicht:

	1950	1951
Gesamtlänge	2,003.395 m	2,022.029 m
Mitteldruckrohrleitungen	145.001 m	146.350 m
Niederdruckrohrleitungen	1,858.394 m	1,875.679 m
Rauminhalt des Rohrnetzes	106.226 m ³	106.732 m ³

Von den Bauaufsehern wurden 1950 11.056, 1951 12.174 Aufgrabungsarbeiten fremder Firmen überwacht. Hierbei wurden 1950 1.210, 1951 1.913 Hauptleitungen

und 1950 4.722, 1951 4.945 Zuleitungen freigelegt. Ständig kontrolliert wurden 1950 1.227, 1951 1.242 Schieber und 1950 4.760, 1951 4.848 Wassertöpfe. Aus diesen Wassertöpfen wurden im Jahre 1950 3.085 m³, im Jahre 1951 2.806 m³ Kondensate ausgepumpt.

Neue *Druckregleranlagen* wurden in der Brunner Verzinkerei, in der SAT-Siedlung, in der Großbauerstraße und in den Elektrizitätswerken Simmering und Engerthstraße (für Erdgas) in Betrieb genommen. In zahlreichen Regleranlagen wurden Schieber oder Rostfänger eingebaut und die Einrichtungen für die Zuschußdruckgebung geändert.

Von den 87 Druckregleranlagen standen 82 mit 49 Rostfängern in Betrieb. Im Jahre 1950 wurden 222 und im Jahre 1951 266 Druckregler gereinigt. Im Jahre 1950 wurden bei 65 Rostfängern und 65 Absperrvorrichtungen 1.323 kg Flugrost und 1951 bei der Reinigung von 94 Rostfängern und 75 Absperrvorrichtungen 1.555 kg Flugrost entfernt.

Die *Behälteranlage* Wienerberg wurde gründlich überholt und die Verdichteranlage wieder instandgesetzt. Ausbesserungen wurden an den Behältern Brigittenau, Baumgarten und Mödling durchgeführt.

Im Jahre 1950 wurden 807, 1951 1.069 *Zuleitungen* neu hergestellt. Von den außer Betrieb gestandenen Zuleitungen wurden 1950 58, 1951 30 wieder an das Hauptrohr angeschlossen. Im Jahre 1950 wurden 1.195, 1951 1.082 Zuleitungen instandgesetzt. Vom Hauptrohr wurden im Jahre 1950 1.207, 1951 1.427 Zuleitungen getrennt.

Die Zahl der in Verwendung stehenden *Gasmesser* und der Pauschalanschlüsse, zeigt die folgende Übersicht:

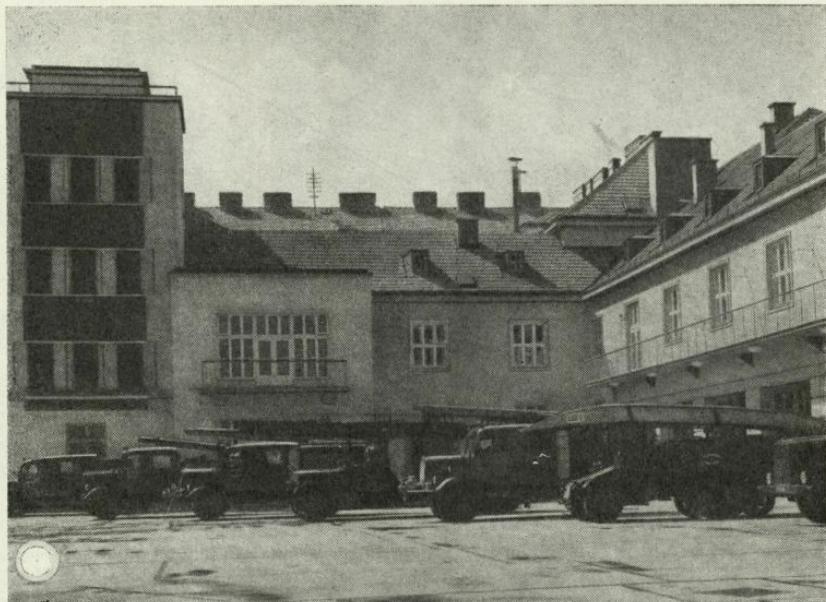
	Ende 1950	Ende 1951
Anschlüsse mit Gasmessern	544.163	574.064
Pauschalanschlüsse	20.004	693
Gesamtzahl der Abnehmerstellen	564.167	574.757

Die vorgeschriebenen *Dichtheitsprüfungen* wurden im Jahre 1950 an 11.843, 1951 an 12.832 Leitungsanlagen durchgeführt. Beanstandungen ergaben sich 1950 in 422, 1951 in 458 Fällen.

Die Gasverwendung wurde 1950 in 303, 1951 in 257 gewerblichen Betrieben eingeführt. Im Jahre 1950 vergrößerten 90 Betriebe, 1951 167 Betriebe ihre bereits bestehenden Anlagen. Insgesamt wurden 1950 die Gasgeräte von 18.863, 1951 von 46.797 gewerblichen Anlagen überprüft und nach Möglichkeit instandgesetzt. Über die Tätigkeit des Hausdienstes gibt nachstehende Übersicht Auskunft.

	1950	1951
Überprüfte Gasanlagen	60.205	46.860
„ Gasgeräte	98.379	76.419
Beanstandete Gasgeräte	57.570	43.310
Von der Benützung bis zur Behebung der		
Mängel ausgeschlossene Geräte	4.208	2.864
Geräte, bei denen die weitere Benützung		
untersagt wurde	1.504	965

Insgesamt liefen im Jahre 1950 105.991 und im Jahre 1951 104.374 Anzeigen über Störungen und Gebrechen ein, die in sämtlichen Fällen behoben wurden. Für die Reinigung von Zuleitungen wurden erstmals zwei Vakuumgeräte verwendet.



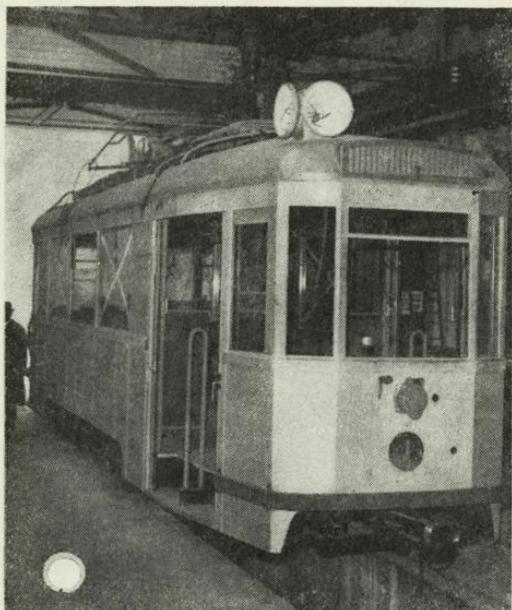
Die neu aufgebaute Hauptfeuerwache Favoriten.

Der gesamte Wagenpark ist im Hofe aufgefahren. Favoriten ist die vierte Hauptfeuerwache, deren Kriegsschäden seit dem Jahre 1946 gänzlich behoben worden sind. Sie ist die erste Feuerwache in Wien, die einen eigenen Schlauchtrockenturm besitzt.

Die Feuerwehr der Stadt Wien.

Taucher der Feuerwehr bergen einen abgestürzten Raupenschlepper aus einem Ziegelteich.

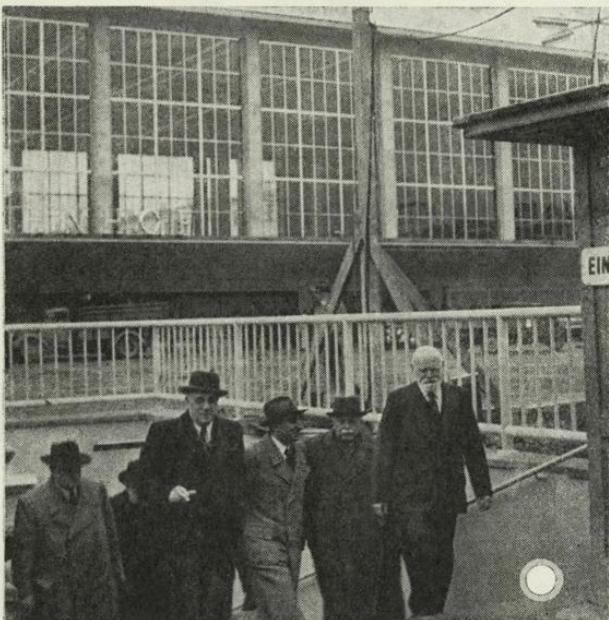




Ein neuer Straßenbahn-
triebswagen.

50 Prozent aller Straßenbahn-
unfälle sind darauf zurück-
zuführen, daß mit offenen Türen
gefahren wird. Der neue Wagen
ist mit automatisch schließenden
Türen versehen, bietet erhöhte
Sicherheit, größere Geschwindig-
keit und mehr Bequemlichkeit.

Der Westbahnhof
im Aufbau.



Bundespräsident Körner
und der Bundesminister
Waldbrunner besichtigen
die im Zusammenhang
mit dem neuen West-
bahnhof umgebaute Stadt-
bahnstation.

Im Jahre 1950 wurden 1.065, im Jahre 1951 1.132 Erhebungen über Gasvergiftungen durchgeführt. Erhebungen wegen Zündschlägen waren im Jahre 1950 in 30, 1951 in 27 Fällen notwendig.

Die *Laboratorien* führten die ständige Überprüfung der Beschaffenheit von Gas, Kohle, Koks und sonstiger Nebenerzeugnisse sowie aller Hilfsstoffe durch. Der Durchschnittsheizwert des Stadtgases betrug 1950 4.224 kcal/m³, 1951 4.217 kcal/m³ bei 0° C und 760 mm Barometerstand. Die Laboratorien waren auch mit zahlreichen Forschungsarbeiten für Betriebsverbesserungen und zur Erweiterung der chemischen Erzeugung beschäftigt.

Durch die Aufhebung des staatlichen Zuschusses erhöhte sich der Preis für ausländische Kohle vom 1. August 1950 an auf mehr als das Doppelte. Um den Gaspreis unverändert lassen zu können, gewährte der Staat eine Gaspreissubvention, wogegen die Preise von Koks und anderen Nebenprodukten entsprechend erhöht wurden. Den Gaswerken wurde infolge der Gaspreissubvention die Möglichkeit genommen, im Rahmen des 4. Lohn- und Preisabkommens die Tarife zu regulieren. Der sprunghafte Anstieg der Kohlen- und Erdgaspreise im Jahre 1951 sowie der erhöhte Personalaufwand verursachten jedoch bis zum 5. Lohn- und Preisabkommen einen Fehlbetrag von 127 Millionen Schilling. Zur Verringerung dieses Defizits wurde ab 1. August 1951 der Gaspreis für den Haushalt von 50 g auf 87 g und für Gewerbe und Industrie von 46 g auf 80 g pro Kubikmeter erhöht.

Die „Gasgemeinschaft“, eine Arbeitsgemeinschaft der Gaswerke, Installateure und Gasgerätehersteller, konnte in den Jahren 1950 und 1951 ihre Umsätze wesentlich steigern. Im Jahre 1950 wurden 9.161, im Jahre 1951 13.820 Teilzahlungsaufträge für Gasgeräte, Installationen und Herdverbindungen durchgeführt. Ende 1951 waren 677 Installateure und 8 Gerätefirmen Mitglieder der Gasgemeinschaft.

Im Rahmen der *Werbe- und Beratungstätigkeit* wurden in der Beratungsstelle Mariahilf in den Jahren 1950 und 1951 219 Vorträge, 77 Schulvorträge, 341 Tages-, 223 Abend- und 12 Kochkurse mit insgesamt 9.908 Teilnehmern abgehalten. Die Schauräume der Beratungsstelle wurden in den Jahren 1950 und 1951 von 47.947 Personen besucht. Regem Zuspruches erfreuten sich auch die Sonderschauen der Gaswerke auf den Wiener Messen und bei den Ausstellungen „Stephansdomaktion“, „Die Frau und ihre Wohnung“ und „Geschenke für die Frau von der Frau“. Auf der Wiener Messe und in der Beratungsstelle wurden Werbefilme vorgeführt. Zahlreiche Kochbücher, Kochrezepte, Mitteilungen für Gasverbraucher und Werbeschriften für die „Gasgemeinschaft“ wurden verteilt.

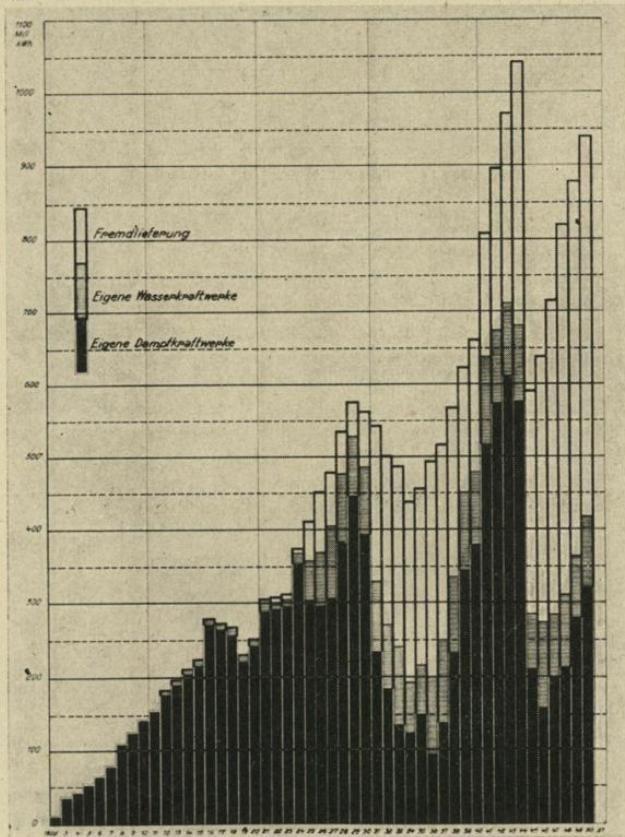
ELEKTRIZITÄTWERKE.

In den Jahren 1950 und 1951 stieg die Nachfrage nach elektrischer Energie weiterhin an. Der Energiebedarf überschritt im Jahre 1951 zum ersten Male in der Nachkriegszeit 1 Milliarde kWh und ist damit um 93,9 Prozent größer als im Jahre 1937. Am 19. Dezember 1951 verzeichnete das Unternehmen mit 255.000 kW die höchste Belastung seit seinem Bestehen. Auf Grund einer Anordnung des Bundeslastverteilers wurden in den Wintermonaten 1950/51 und 1951/52 wieder Höchstverbrauchsmengen für die Stromabnehmer festgesetzt.

Über die Energieerzeugung in eigenen Anlagen und über den Energiebezug aus dem Verbundnetz und von anderen Elektrizitätswerken gibt folgende Übersicht Aufschluß:

	1950	1951
Dampfkraftwerk Simmering	228.609 MWh	299.160 MWh
„ Engerthstraße	91.811 „	100.666 „
Wasserkraftwerk Opponitz	56.086 „	53.205 „
„ Gaming	33.930 „	36.130 „
„ Mitterndorf-Sehranawand	655 „	712 „
„ Felixdorf	410 „	42 „
Wasserkraftwerke der II. Wiener Hochquellenleitung	4.754 „	4.774 „
Eigenerzeugung zusammen	416.255 MWh	494.689 MWh
Österr. Elektrizitätswirtschafts-A. G. (Verbundgesellschaft)	479.084 MWh	467.113 MWh
Oberöstr. Kraftwerke A. G. (OKA)	27.795 „	24.686 „
N.-Ö. Elektrizitätswerke A. G. (NEWAG) ..	1.423 „	948 „
Wasserkraftwerk Wildalpen	8.475 „	8.423 „
Sonstige Wasser- und Dampfkraftwerke ..	6.415 „	7.833 „
Energiebezug zusammen	523.192 MWh	509.003 MWh
Erzeugung und Bezug zusammen	939.447 MWh	1.003.692 MWh

Strombedarf der Wiener Stadtwerke — Elektrizitätswerke in den letzten 50 Jahren.



Von den werkseigenen Dampf- und Wasserkraftwerken wurden im Jahre 1950 44,3 Prozent, 1951 49,3 Prozent geliefert. Der Anteil der Dampfkraftwerke an der eigenen Erzeugung betrug 1950 77,0 Prozent, 1951 80,8 Prozent. Obwohl die kalorische Eigenerzeugung im Jahre 1951 um 13 Prozent höher war als im Jahre 1950, konnte der mengenmäßige Verbrauchsanteil der ausländischen Kohle von 32 Prozent auf 12 Prozent gesenkt werden.

Von der erzeugten Energie wurden 1950 78,6 Prozent, 1951 79,6 Prozent abgegeben. Die Verluste im Verteilnetz betragen 1950 15,8 Prozent, 1951 13,1 Prozent. Der Rest der erzeugten Energie (1950 5,6 Prozent, 1951 7,3 Prozent) verteilt sich auf den Eigenverbrauch der Werke und Fernübertragungsverluste.

Von der abgegebenen Energie entfielen auf Licht, Kraft und Wärme 1950 84,3 Prozent, 1951 85,2 Prozent, auf die öffentliche Beleuchtung 1950 3,1 Prozent, 1951 3,3 Prozent, auf die Straßen- und Stadtbahn 1950 11,9 Prozent, 1951 10,9 Prozent, auf die übrigen Bahnen 1950 0,7 Prozent, 1951 0,6 Prozent.

In den beiden Jahren ergab sich der größte Monatsbedarf im Dezember 1951 mit 97.813 MWh, der kleinste im Juli 1950 mit 65.499 MWh.

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

Jahr	Bedarf	Zu- (Ab-)nahme des Bedarfes gegenüber	
		1929 Prozent	1937 Prozent
1929	574.423 MWh	—	—
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
1950	939.447 „	+63,5	+81,5
1951	1.003.692 „	+74,7	+93,9

Der durchschnittliche Tagesbedarf betrug in MWh:

	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Jänner	1.944	1.859	2.428	2.662	2.908	3.132
Februar	1.986	1.949	2.555	2.544	2.838	3.004
März	1.890	2.192	2.411	2.581	2.638	2.836
April	1.656	2.061	2.196	2.270	2.386	2.607
Mai	1.643	1.881	1.828	2.146	2.200	2.419
Juni	1.593	1.798	1.930	2.066	2.261	2.469
Juli	1.535	1.709	1.816	2.001	2.113	2.217
August	1.582	1.690	1.798	2.015	2.168	2.347
September	1.697	1.817	2.116	2.281	2.476	2.622
Oktober	1.855	2.001	2.358	2.494	2.785	3.011
November	1.854	2.176	2.630	2.804	3.042	3.200
Dezember	1.978	2.431	2.776	2.926	3.092	3.155
Durchschnitt	1.767	1.964	2.235	2.398	2.576	2.750

In den Betriebsanlagen der Elektrizitätswerke wurden umfangreiche Bauten sowie Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

Im *Dampfkraftwerk Simmering* wurden zwei neue Hochdruckkessel für 100/125/135 t Dampf pro Stunde in Betrieb genommen und für einen dritten Kessel die Fundamente fertiggestellt. Eine Speisewasserbeschaffungsanlage mit

neun Behältern und sechs Speisepumpen wurde errichtet. Der erste von zwei neuen 35-MW-Turbogeneratorsätzen wurde Mitte Oktober 1951 nach zweijähriger Bauzeit in Betrieb genommen. Der zweite Satz mit Kondensations-, Vorwärmer- und Verdampferanlage und den zugehörigen Schaltanlagen befindet sich in Montage. Die Erdgasleitung vom Gaswerk Simmering zum Kraftwerk und eine Erdgasleitung im Kesselhaus wurden verlegt und eine neue Erdgas-Regelanlage für 20.000 m³ pro Stunde wurde in Betrieb genommen. Das durch Kriegshandlungen zerstörte Pumpenhaus I wurde in vergrößertem Ausmaße wieder aufgebaut.

Um Kohlenbrände und Ablagerungen der Kohle möglichst zu vermeiden, wurde im *Dampfkraftwerk Engerthstraße* eine neue Kohlenförderanlage errichtet. Dadurch besteht die Möglichkeit, die zu unterst lagernde Kohle zuerst zu verbrauchen. Das Kraftwerk wurde mit einer neuen vollautomatischen Telefonanlage ausgerüstet.

Auch in den *Wasserkraftwerken Opponitz, Gaging und Mauer* wurden Ausbau- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

In den *Umspannwerken Süd und Nord* wurden die Umbauarbeiten an den 110-kV- und 30-kV-Schaltanlagen zum größten Teil fertiggestellt. Bei dem am 4. Juli 1951 begonnenen Bau des neuen Umspannwerkes West wurde am 19. November die Dachgleiche erreicht. Das Schaltheis und das Betriebsleiterwohnhaus wurden im Rohbau fertiggestellt, die Bauarbeiten an den begehbaren Kabelkanälen und an zahlreichen Fundamenten für die Freiluftanlage konnten beendet werden. Mit der Aufstellung der Eisenkonstruktionen wurde bereits begonnen. Die Fernsteuerungseinrichtung des *Unterwerkes Floridsdorf* wurde in Betrieb genommen. Das Einbauprogramm von 34 Einanoden-Gleichrichterschranken in den Unterwerken wurde abgeschlossen. Durch sonstige umfangreiche Verbesserungen an Betriebsmitteln und Schaltereinrichtungen in den Umspann- und Unterwerken konnte die Betriebssicherheit wesentlich erhöht werden.

Um eine ausreichende Sicherung der Gleichstromversorgung der Straßenbahn zu schaffen, wurde die Errichtung von zwei *Gleichrichteranlagen* notwendig. Die Gleichrichteranlage in der Niernberggasse ist bereits in Betrieb und bei der Gleichrichteranlage in der Engerthstraße konnte der bauliche Teil fertiggestellt werden.

Im *chemischen Laboratorium der Elektrizitätswerke* wurden 1950 1.595, 1951 1.850 Analysen verschiedener Öle, Brenn- und Treibstoffe und sonstiger Materialien durchgeführt. Im Juli 1951 erhielt das Laboratorium vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau die Autorisation als staatliche Prüf- und Versuchsanstalt.

Die immer größer werdenden Belastungen der *Leitungsnetze* erforderten einen umfangreichen Ausbau. Am Hochspannungsnetz wurden u. a. die Instandsetzungsarbeiten der 110-kV-Ölkabelstrecke zwischen dem Kraftwerk Simmering und dem Umspannwerk Süd fortgesetzt. Zwischen den Umspannwerken Süd und Liesing wurde das 110-kV-Kabel in Betrieb genommen. Für die geplante 110-kV-Freileitungs- und Kabelverbindung Umspannwerk West—Umspannwerk Süd wurden vorbereitende Arbeiten durchgeführt. Die durch Kriegseinwirkung beschädigten Bronzeleiteseile und das Erdseil der 110-kV-Donaukreuzung bei Klosterneuburg wurden ausgetauscht. Im 20-kV-Freileitungsnetz wurden neue Umspannstationen für Konsumenten errichtet. Im Kabel-Hochspannungsnetz wurden zahlreiche Kabel neu gelegt und Kabelumlegungen vorgenommen. Insgesamt wurde das Hochspannungsnetz in den Jahren 1950 und 1951 um 16,7 km Freileitung und 58,8 km Kabel vermehrt.

Die Zahl der Netzanschlüsse an das Niederspannungsnetz erhöhte sich bis Ende 1951 auf 107.030. Im Jahre 1950 wurde in 1.840 Häusern, 1951 in 1.880 Häusern das Gleich- oder Wechselstromnetz auf Drehstrom umgeschaltet. Das Elektrizitätswerk trug dabei die Kosten der Auswechslung der Kabel bis zum Haus. Für den Rest der Arbeit mußten die Stromabnehmer aufkommen. Das Elektrizitätswerk gewährte jedoch Gewerbetreibenden und in gewissen Fällen auch für Wohnungen Kredite, so daß niemand Gefahr lief, ohne Strom zu sein. Die Zahl der Drehstromanschlüsse war Ende 1951 bereits ungefähr gleich hoch wie die Zahl der Anschlüsse für Gleichstrom.

Durch die rege Umschaltetätigkeit konnte die Anzahl der Lichtspeisepunkte im Gleichstromnetz um 21 auf 279 verringert werden. Insgesamt wurde das Niederspannungsnetz um 11,0 km Freileitungen und 118,6 km Kabel erweitert. Das werkseigene Telephon- und Signalkabelnetz erfuhr eine Ausdehnung um 0,6 km Freileitungen und 42,6 km Kabeln.

Die Leistung aller Umspanner betrug 1950 500.383 kVA, 1951 539.747 kVA. In den Jahren 1950 und 1951 wurden 348 Umspanneranlagen neu gebaut und 149 umgebaut. 495 veraltete Umspanneranlagen konnten aufgelassen werden.

In Wien und in den vom Wiener Elektrizitätswerk mit Strom versorgten Gebieten Niederösterreichs waren in die öffentliche Beleuchtung Ende 1950 38.439 Lampen und Ende 1951 46.550 Lampen eingeschaltet. Diese Lampen verbrauchten im Jahre 1950 22.577 MWh und 1951 26.323 MWh.

Die Gesamtzahl der Energieverbrauchszähler in den Verbrauchsanlagen betrug Ende 1950 795.048 und Ende 1951 808.097.

Die Beratungs- und Vortragstätigkeit der Elektrizitätswerke wurde erweitert, der technische Hausdienst und die Haushaltswerbung wurden ausgebaut. Auf den Wiener Messen wurde gemeinsam mit der Elektroindustrie eine Lehr- und Leistungsschau durchgeführt.

Im Zusammenhang mit dem 4. und 5. Lohn- und Preisabkommen wurden die Stromtarife neu festgesetzt. Der Preis für eine Kilowattstunde erhöhte sich ab 1. Oktober 1950 von 28 g auf 35 g und ab 1. August 1951 auf 50 g. Der Haushalttarif H 60 wurde mit 1. Oktober 1950 aufgelassen und ab 1. August 1951 ein neuer Haushalttarif H 100 geschaffen. Die Erhöhungen der Kleinstabnehmer-tarife wurde zu denselben Zeitpunkten wie folgt festgesetzt: für Lichtanlagen von 1,40 S auf 1,80 S und 2,50 S pro kWh, für Kraftanlagen von 60 g auf 1 S und 1,40 S; für gemeinsam gemessene Licht- und Kraftanlagen von 1 S auf 1,50 S und 2 S je kWh. Auch die Grundpreise, Pauschaltarife, Sonderpreise und Nachtstromtarife wurden neu festgesetzt.

VERKEHRSBETRIEBE.

Die Verkehrsbetriebe konnten trotz der für sie seit Kriegsende bestehenden Schwierigkeiten beträchtliche Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse erzielen. Um hiebei auch die Erfahrungen ausländischer Verkehrsunternehmungen nutzbar zu machen, haben leitende Beamte des Betriebes Studienreisen ins Ausland unternommen. Der Wagenmangel konnte insbesondere durch Inbetriebnahme der neuen von der Simmering-Graz-Pauker A. G. hergestellten Wagen und von aus Amerika stammenden vierachsigen Triebwagen gemildert werden. Im Straßenbahnbetrieb wurde die Linie 59 wieder eröffnet, auf mehreren Linien der Verkehr verdichtet und die Betriebsdauer verlängert. Wesentliche Fortschritte ergaben sich beim Ausbau des Autobusbetriebes.

Die Betriebslänge der Straßenbahn betrug Ende 1950 263,5 km, Ende 1951 264,1 km; die Betriebslänge der Stadtbahn blieb mit 21,7 km unverändert. Hiemit wurden 91 Prozent der Betriebslänge des Jahres 1937 erreicht. Die Zahl der beförderten Personen ging auf der Straßen- und Stadtbahn auch in den Jahren 1950 und 1951 zurück; sie betrug 1950 531,7 Millionen und 1951 509,8 Millionen. Auf den Einwohner kamen 1950 302, 1951 289 Fahrten (1937: 252). Im Autobusbetrieb wurden im Jahre 1950 24,5 Millionen, 1951 28,8 Millionen Personen befördert (1937: 16,8 Millionen).

In Auswirkung des 4. und 5. Lohn- und Preisabkommens mußten auch bei den Verkehrsbetrieben die Tarife wenigstens in jenem Ausmaß erhöht werden, das im Hinblick auf die wirtschaftliche Lage weiter Bevölkerungskreise noch vertretbar erschien.

BAHNBAU UND BAHNERHALTUNG.

Die Ausmaße der Gleiserneuerung konnten in den Jahren 1950 und 1951 weiter gesteigert werden. Während im Straßenbahnbetrieb mit einer Erneuerung der Gleislänge von 2,4 Prozent im Jahre 1950 und 2,6 Prozent im Jahre 1951 der erforderliche Erneuerungsdurchschnitt von 4 Prozent noch nicht erreicht wurde, konnten bei der Stadtbahn mit einer Erneuerung von 10,2 Prozent im Jahre 1950 und 6,9 Prozent im Jahre 1951 (erforderlicher Durchschnitt 6,6 Prozent) die während der Kriegsjahre angewachsenen Rückstände verringert werden. Die Gleiserhaltungsarbeiten wurden mit Nachdruck betrieben, Gleise in größerem Ausmaß reguliert und Rillengleise mit elastischen Packlagekofferungen versehen. Das Schotterbett bei den Vignolgleisen wurde erneuert. Die aluminothermische Verschweißung der Schienenstöße und die elektrische Schweißung der Gleisanlagen wurden besonders gepflegt.

Im Zusammenhang mit Straßenregulierungen und zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse wurden in größerem Umfang Gleise der folgenden Verkehrswege umgelegt: Im Jahre 1950 in der Babenbergerstraße-Mariahilfer Straße, am Julius Tandler-Platz, auf der Malinowskybrücke, am Erzherzog Karl-Platz und in der Simmeringer Hauptstraße bei der Kaiser-Ebersdorfer Straße; im Jahre 1951 in der Mariahilfer Straße von der Capistrangasse bis zur Kohlenhofgasse, am Mariahilfer und Neubaugürtel von der Kirche Maria vom Siege bis zur Felberstraße, Aspernplatz-Aspernbrücke-Aspernbrückengasse, am Matzleinsdorfer Platz und auf der Malinowskybrücke.

Nach Beendigung der Sanierung der durch Bombentreffer nach der Bahnseite verschobenen und überhängenden straßenseitigen Bahnstützmauer auf der Wientallinie der Stadtbahn nächst der Haltestelle Margaretengürtel wurde die über Baudauer errichtete provisorische Gleisverschlingung abgetragen und der Gleisabstand zur Wahrung des notwendigen Lichtraumprofils auf einer Streckenlänge von 340 m von 3,80 m auf 3,50 m verringert. Der Entwässerungskanal wurde hier in einer Länge von 115 m erneuert. Im Bahnhof Hütteldorf wurden für die Weichenentwässerung 12 Zwischenkasten und fünf Schächte aufgemauert. Die Bahnentwässerungskanäle wurden überprüft, gereinigt und erforderlichenfalls instandgesetzt.

Infolge Hochwassers wurde am 11. Mai 1951 die flußseitige Mauer zwischen den Stadtbahnstationen Braunschweiggasse und Unter-St. Veit undicht, so daß das Wasser in drei dicken Strahlen den Bahnkörper überschwemmte. Die Wasser des Donaukanals drangen am selben Tag durch Abwasserkanäle der Stadtbahn beim Schwedenplatz und bei der Roßauer Lände in den Bahnkörper ein und überschwemmten einen Teil der Gleisanlagen.

Die Verkehrsbetriebe weisen für Gleiserneuerungen und -umlegungen, für Bahnerhaltungsarbeiten und Gleisprovisorien anlässlich Kanalumbauten und für Gleisregulierungen mit Ergänzung der fehlenden Packlage in den Jahren 1950 und 1951 aus:

<i>Straßenbahn</i>		1950	1951
Gleiserneuerungen und -umlegungen			
Gleise in m		14.418	15.700
Weichen		115	119
Kreuzungen		46 ½	88 ½
Dehnstöße		8	28
Bahnerhaltungsarbeiten und Gleisprovisorien			
Ausgetauschte Schienen in m		7.978	8.766
Weichen		—	7
Weichenzungenstücke		74	113
Weichenzungen		113	605
Knotenpunkte		75	43
Gleisregulierungen m		11.003	18.418
<i>Stadtbahn</i>			
Gleiserneuerungen			
Gleise in m		6.101	4.185
Weichen		14	3
Herzstücke		6	—
Bahnerhaltungsarbeiten			
Ausgetauschte Schienen in m		1.543	3.703
Weichen		3	—
Weichenzungen		1	3
Herzstücke		3	7
Knoten		1	—
Gleisregulierungen m		8.742	2.976

Bei Abtragungen entbehrlicher Schlepp- und Abstellgleise sowie Gleisverbindungen wurden im Jahre 1950 464 m und 1951 740 m Gleis zurückgenommen.

Über die bei Erneuerungs-, Umbau-, Bahnerhaltungs- und Abtragungsarbeiten notwendigen Pflasterungen gibt nachstehende Übersicht Auskunft:

	Gepflasterte Straßenfläche in m ²	
	1950	1951
Granitwürfelpflaster	134.700	158.000
Holzstöckelpflaster	1.050	1.000
Makadampflaster	1.500	400

Folgende Schweißarbeiten wurden auf Straßen- und Stadtbahn ausgeführt:

	1950	1951
Schienenstöße, verschweißt	5.045	5.818
Elektrische Schweißung von		
Angefahrenen Schienen in m	10.286	14.950
Ausgeschlagenen Knotenpunkten	2.725	3.034

Zur Beseitigung der Riffeln auf den Schienenfahrköpfen standen 5 Schienenschleifwagen in Verwendung. Auf der Stadtbahn wurden Riffeln durch Schleifen mit der Hand beseitigt. Außerdem wurden auf der Stadtbahn ausgetauscht:

	1950	1951
Holzquerschwellen	10.996	3.096
Weichenhölzer	520	31
Isolierroste	26	2

Im Jahre 1950 wurden die Gleislängen wieder nach den österreichischen Richtlinien berechnet, die in Bezug auf die Bezeichnung und Definition der Gleise von den reichsdeutschen abweichen. Nach der Art der Gleise ergaben sich:

	Ende 1950		Ende 1951	
	Straßenbahn	Stadtbahn	Straßenbahn	Stadtbahn
Hauptgleise	510.222	51.160	509.724	51.160
Nebengleise	13.566	4.886	13.544	4.886
Bahnhofgleise	27.275		27.275	
Hallengleise	38.617	3.300	38.617	3.300
Schleppgleise	7.939	—	7.503	—

An den Brücken und Eindeckungen der Stadtbahn wurden die jährlichen Untersuchungen und die notwendigen Erhaltungsarbeiten, wie Instandsetzungen der Widerlager und Rückenmauern, Geländer und Entwässerungsrinnen, der Lagerschutz- und Schotterabschlußbleche, der Wellbleche und Buckelplatten und Erneuerungen von Anstücken und Bedielungen sowie der Austausch von Brückenhölzern, vorgenommen. Hauptuntersuchungen wurden bei den Brücken über die Kobinger gasse, Jörgerstraße, Czermakgasse, Rampengasse, über die Durchfahrt unter dem Verbindungsbogen zwischen Gürtel- und Donaukanallinie beim km 0,663 und über den Alsbach durchgeführt. Zur Isolierung von Stadtbahn gewölben, für die Fundierungsarbeiten beim Umbau der Stadtbahnhaltestelle Mariahilfer Straße-Westbahnhof und bei der Marienbrücke wurden Brückenprovisorien eingebaut und nach Beendigung der Arbeiten wieder abgetragen.

Zur Behebung von Kriegsschäden wurden bei der Stadtbahn noch folgende Arbeiten durchgeführt: Auf der Gürtellinie wurden die Brücken über den Sechshauser Gürtel, über die Mollardgasse, Friedmanngasse, Heiligenstädter Straße und Rampengasse und im Zuge des Verbindungsbogen zwischen Gürtel- und Donaukanallinie die Brücken über die Durchfahrt, die Heiligenstädter Straße und über die Franz Josefs-Bahn instandgesetzt. Außerdem wurden Schäden an Eisenbetondecken, Galerieträgern und Geländersteinen behoben. Bei der Haltestelle Schwedenplatz wurde flußaufwärts ein 15 m langes kriegszerstörtes Deckenfeld wiederhergestellt und flußabwärts die Decke in einer Länge von 73 m repariert. Die Pölzungen der kriegsbeschädigten Decken der Donaukanallinie wurden ständig überprüft und nötigenfalls instandgesetzt oder ergänzt. Bei der Augartenbrücke wurden drei Deckenfelder neu gepölzt.

ELEKTRISCHE ANLAGEN.

Die zahlreichen Straßen-, Brücken- und Kanalbauten erforderten auch umfangreiche Arbeiten an den elektrischen Anlagen. Hier sind vor allem die Arbeiten am Julius Tandler-Platz, in der Simmeringer Hauptstraße, in der Babenbergerstraße-Mariahilfer Straße einschließlich Gürtelkreuzung, in der Felberstraße, am Aspernplatz mit Aspernbrücke und Aspernbrückengasse, auf der Malinowskybrücke, beim Umbau des Matzleinsdorfer Platzes und der Schleife Südbahnhof sowie bei der Abtragung der Ghegaschleife anzuführen. Zur Abwicklung eines eingleisigen Betriebes war bei den Kanalbauten in der Löwengasse, Breitenseer Straße, Hetzendorfer Straße, Alserbachstraße und Reinprechtsdorfer Straße die Herstellung von Signalanlagen erforderlich. In der Strozgasse wurde eine Avisosignalanlage errichtet und die Signalanlage in der Belvederegasse umgebaut.

Durch den Bau der neuen Gleichrichterstation „Niernbergergasse“ und die damit verbundene Verlegung von neuen Speisekabeln durch die Elektrizitäts-

werke wurde die Stromversorgung für den Allerseelenverkehr gesichert. Für die Stromrückleitung wurden von den Elektrizitätswerken neue Kabel verlegt, so daß das letzte Gebiet mit „Dreileiter“-Stromversorgung aufgelassen werden konnte. 19 Rückleitungspunkte wurden mit einem verbesserten Rückleitungsanschluß versehen. Zur Kontrolle der Schienenrückleitung wurden im Jahre 1950 530 km, 1951 594 km Schienenlänge mit dem Meßwagen überprüft. Die Kabel der Speisepunkte wurden jährlich 4- bis 5-mal auf ihre Isolation untersucht.

Für die auf der Linie 331 in Verkehr gesetzten amerikanischen Triebwagen mußten zur Verbesserung der Stromversorgung drei, für die Linie 81 einer und für die Ringlinien zwei Speisepunkte gebaut werden.

Um die Abschaltung mehrerer Bahnhöfe ohne Störung des Linienbetriebes zu ermöglichen, wurden in den Ausfahrtgleisen Trenner eingebaut und durch Hörnerschalter schaltbar gemacht. Für das neue Schuttabladegleis Magdeburgstraße wurde eine Fahrleitungsanlage gebaut. Die Fahrleitung der Halle II im Bahnhof Vorgarten wurde abgetrennt. Zwei Oberleitungen von Transportgleisen wurden abgetragen. Die Betriebsbahnhöfe Grinzing und Ottakring erhielten eine Fernsprech-Vermittlungsanlage. Für den Zentralfriedhofsverkehr wurde die Lautsprecherkette beim II. Tor vergrößert und auch beim III. Tor wieder betrieben. Auch Rüstwagen bekamen eine Lautsprecheranlage.

Die Umstellung in einigen Betriebsstellen von der Glühlampenbeleuchtung auf Leuchtstoffröhren hat sich sehr gut bewährt. Teile der Hauptwerkstätte, das Werkzeuglager Wienzeile, die Transformatorenstation Längenfeldgasse, das Kanzleigebäude in der Autohauptwerkstätte und die Halle II des Betriebsbahnhofes Ottakring wurden mit Licht- oder Kraftanlagen ausgestattet und 17 weitere Elektroinstallationen größeren Umfanges durch Privatfirmen besorgt, 247 Elektroinstallationen kleinerer Art wurden durchgeführt und 129 Arbeitsmaschinen installiert oder erneuert. Die Kriegsschäden in der Elektroinstallation sind bis zu 75 Prozent beseitigt.

Zur Behebung von Gebrechen und Beschädigungen an Fahrleitungen der Straßen- und Stadtbahn sowie an Speisekabeln der Elektrizitätswerke mußten die Rüstwagen im Jahre 1950 in 655 Fällen, 1951 in 675 Fällen ausfahren. Zur Fehlerbehebung und Überprüfung der elektrischen Weichen waren 1950 481 und 1951 407 Ausfahrten erforderlich. Im Jahre 1951 verminderten sich trotz Vermehrung der Weichenanzahl um 7 Prozent die Ausfahrten zu Störungen um etwa 15 Prozent. Dies ist ein Ergebnis der an den elektrischen Weichen getroffenen schaltungsmäßigen Vorkehrungen.

Die folgende Übersicht zeigt die bei der Straßenbahn geleisteten Arbeiten:

	1950	1951
Fahrdraht, ausgetauscht, in m	54.800	23.216
„ für Umbauten montiert, in m	5.200	15.308
Spanndraht, erneuert, in m	15.700	4.974
„ für Umbauten montiert, in m	10.406	21.022
Streckenausschalter erneuert	17	42
Blitzschutzeinrichtungen angebracht	49	55
Maste, aufgestellt	220	322
„ ausgegraben	249	360
„ instandgesetzt	32	31
„ Betonsockel erneuert	1.508	227
„ geschweißt	278	94
„ gestrichen	1.514	1.388
Wandplatten, angebracht	121	135
„ abgenommen	48	87
„ untersucht und gestrichen	1.786	649

Außerdem wurden 2 Speisepunkte örtlich verlegt, 21 neu errichtet und 60 Ausleger gestrichen.

Umfangreiche Arbeiten waren beim Umbau der Stadtbahnstation Mariahilfer Straße-Westbahnhof durchzuführen: Fahrleitung und Trageil mußten gesenkt und die Stützpunkte der Leitungen geändert werden. Bei den Ausbesserungsarbeiten an der Stützmauer zwischen den Stationen Margaretengürtel und Pilgramgasse wurde die Fahrleitungsanlage geändert und nach Beendigung der Arbeiten wieder auf die ursprüngliche Form gebracht. Auf den Fahrleitungsstützpunkten der Wientallinie wurden Rollenhänger angebracht. Bei der Abzweigung der Gürtellinie nach Heiligenstadt wurden verschiedene Arbeiten ausgeführt und die noch vorhandene Fahrleitung vom Stellwerk Nußdorfer Straße bis Heiligenstadt abgeräumt. Bei den Arbeiten an den Stadtbahndecken am Schwedenplatz und Schottenring mußte die Fahrleitung wiederholt gesenkt und später der Normalzustand der Anlage wiederhergestellt werden. Die Joche und Maste der Gürtellinie bis Friedensbrücke wurden entrostet und gestrichen.

Auf der Stadtbahn wurden im Jahre 1950 6.800 m, 1951 1.720 m abgenützter Fahrdraht ausgetauscht. Die Kettenfahrleitung und die Trageile wurden in beiden Jahren je dreimal und die Schutzerdungen je zweimal untersucht. Die Revisionen der Joche und Schutzdächer wurden weitergeführt und festgestellte Mängel beseitigt.

HOCHBAUTEN.

Trotz der Auswirkungen der angespannten Lage des Weltmarktes auf die Preise der Baumaterialien mußten die vorgesehenen Hochbauten nur zu einem geringen Teil eingeschränkt werden, da mit den vorhandenen Krediten das Auslangen gefunden werden konnte.

Um die bisher in Privathäusern untergebrachten Abteilungen in das Direktionsgebäude verlegen zu können, wurden in den Häusern Favoritenstraße 9—11 verschiedene Zu- und Umbauten durchgeführt. Im Hofe wurde ein neues Drucksortenlager gebaut, das bestehende Druckereigebäude erweitert, eine Motorradgarage angebaut und für die Lichtbildstelle durch Anbau der erforderliche Raum geschaffen.

Unter den Neu-, Zu- und Umbauten an Betriebsbahnhöfen sind hervorzuheben:

Betriebsbahnhof Wienzeile:	Umbau zu einer Hauptwerkstätte.
„ Favoriten:	Herstellung eines dreigeschossigen Kanzleigebäudes, Behebung von Kriegsschäden an den Hallen I, II und III.
„ Simmering:	Behebung von Kriegsschäden an den Objekten XX und XXI, Abtragung der auffälligen Objekte V und VII.
„ Koppreitergasse:	Behebung von Kriegsschäden an der Halle und an den Bediensteten-Wohnhäusern.
„ Hernals:	Behebung von Kriegsschäden an den Hallen I und II.
„ Währing:	Errichtung einer Rüstwagengarage im ehemaligen Stallgebäude.
„ Gürtel:	Behebung von Kriegsschäden an den Hallen I und III.
„ Grinzing:	Errichtung eines Bahnerhaltungsdepots und eines Reifenlagers für die Autobusgarage.
„ Brigittenau:	Errichtung einer Weichenwärterhütte, Behebung von Kriegsschäden an den Hallen I und II.

Betriebsbahnhof Floridsdorf: Behebung von Kriegsschäden an den Hallen I und II.
 „ Perchtoldsdorf: Errichtung eines Ölmagazins.

In den Bahnhöfen Vorgarten und Ottakring wurden neue Kanzlei- und Personalräume geschaffen, im Bahnhof Rudolfshem erhielt die Hauptwerkstätte einen Personalraum. Wasch- und Brauseanlagen sowie Aborte wurden in folgenden Bahnhöfen eingebaut: Vorgarten, Speising, Rudolfshem, Ottakring, Währing, Grinzing, Floridsdorf und Kagran. Im Bahnhof Perchtoldsdorf wurde durch zweckentsprechenden Umbau eine moderne Klosettanlage für die Bediensteten und Fahrgäste errichtet. In verschiedenen Betriebsgebäuden wurden Warmwassergeäte installiert.

Die Bauarbeiten an der Großgarage in der Engerthstraße wurden fortgesetzt und die große Abstellhalle, die Revisions- und Reparaturhalle, die Zentralheizungsanlage samt Kesselhaus fertiggestellt. Mit dem Bau des Verwaltungsgebäudes und der Lagerräume im Garagenhof wurde begonnen. Auf dem Gelände der Wiener Lokalbahnen A.G., XII., Wolfganggasse - Eichenstraße wurde unter Verwendung des abgetragenen Betriebsgebäudes Babenberg ein Bahnerhaltungsdepot gebaut.

In der Hauptwerkstätte wurde außer verschiedenen Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ein Stockwerk für Kanzlei-, Personal-, Wasch- und Baderäume aufgebaut und im Dienstkleiderlager ein Textilprüflaboratorium geschaffen. Auch in der Autohauptwerkstätte und in der Garage Schanzstraße wurden Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

Neue Wagenabfertigungen wurden bei der Endstelle der Linie 67 Ecke Favoritenstraße - Lehmgasse und beim Messegelände in der Lagerhausschleife erbaut. Die Wagenabfertigungen der Linien C und 9 am Lorenz Bayer-Platz wurden instandgesetzt. An der Endstelle der Linie L, Prater Hauptallee, wurde die Einfriedung im Einvernehmen mit dem Magistrat gegen den Sportplatz zurückverlegt, um eine Verbreiterung des Bahnsteiges zu erreichen. Die Stützmauer in Brunn am Gebirge-Felsenkeller und ein Teil der Stützmauer in Maria-Enzersdorf wurden erneuert.

Bei der Neuerrichtung von Warthallen wurden verschiedene Bauweisen angewendet, um deren Zweckmäßigkeit, Lebensdauer und Verwendbarkeit vergleichen zu können:

	1950	1951
Neu errichtete Warthallen insgesamt	24	9
Holzausführung	5	1
Steinholzausführung	3	2
Kunststeinausführung	—	2
Gemauert	1	—
Eisenkonstruktion	2	—
Eisenbeton (Monierwände)	2	3
Torkretspritzbetonausführung	11	1

Einige Kartenvorverkaufshütten wurden gegen Witterungsunbilden gesichert.

In den Betriebsbahnhöfen Vorgarten, Erdberg, Favoriten, Koppreitergasse, Währing, Gürtel, Kagran und in der Wagenabfertigung der Linie 60 in der Hofwiesengasse wurden Dächer erneuert und Oberlichter instandgesetzt. Im Bahnhof Favoriten wurde im Verwaltungsgebäude die Decke ausgewechselt, in Speising die Attika-Aufmauerung umgebaut und in Rudolfshem die im Krieg beschädigte Sandtrocknungsanlage wiederhergestellt.

Die Wiederherstellung von Bediensteten-Wohnhäusern aus den Mitteln des Wohnhaus-Wiederaufbaufonds wurde bei folgenden Wohnhausanlagen beendet: II., Wehlistraße, X., Quellenstraße, Sonnleithnergasse, Fernkorngasse, XII., Johann Hoffmann-Platz, Wittmayergasse, XIII., Hetzendorfer Straße, Wattmangasse. Instandsetzungsarbeiten wurden an den Wohnhäusern XII., Eichenstraße 38 und Hohenbergstraße 6—8, sowie an den Wohnhausanlagen XVI., Montleartstraße, Rankgasse, XVII., Wattgasse, Nesselgasse, Rhigassgasse, und XX., Adalbert Stifter-Straße, vorgenommen.

Beim Neubau des Westbahnhofes mußte zur Vergrößerung des Bahnhofvorplatzes das bisherige Stationsgebäude Mariahilfer Straße-Westbahnhof abgetragen und der offene Bahneinschnitt bis zur Felberstraße eingedeckt werden. Dies ist die erste vollkommen unter Tag liegende Stadtbahnhaltestelle in Wien. Das Vestibül konnte trotz der geringen zur Verfügung stehenden Höhe 2,50 m hoch gemacht werden. Alle Wände erhielten einen Emailüberzug, der durch seine Härte und leichte Reinigungsmöglichkeit die Gewähr für lange Haltbarkeit und gutes Aussehen gibt. In der Decke des Einschnittes sind zwei Öffnungen, durch die im Falle einer Katastrophe Hilfsmannschaften über Eisenleitern einsteigen können. Eine Ventilationsanlage sorgt für die rasche Entlüftung der Bahnsteighalle im Falle eines Brandes. Die Beleuchtung besteht aus Leuchtwannen mit je vier Leuchtröhren. Es wurde auch eine Notbeleuchtungsanlage installiert. Der vom Stadtbauamt geleitete Bau konnte in außergewöhnlich kurzer Bauzeit termingemäß fertiggestellt werden.

Wegen Einsturzgefahr mußte die Stützmauer von Kilometer 6,8 bis 7,0 der Wientallinie teilweise erneuert und das Fundament verbreitert werden. Zur Verbesserung der Stromversorgung der Stadtbahn wurden 7 Kabelschalterhäuschen errichtet. Im Bahnhof Michelbeuern wurde der Waschraum vergrößert und in der Haltestelle Schottenring ein neuer Seitenausgang aus dem Vestibül geschaffen. Die Schauflächen des Stationsgebäudes Josefstädter Straße, Alser Straße, Schottenring, Pilgramgasse, Margaretengürtel, Schönbrunn und Hietzing wurden instandgesetzt oder erneuert. Auf der Gürtelstrecke wurden die Instandsetzung des Verblendmauerwerkes und die Erneuerung schadhafter Gewölbeisulierungen fortgesetzt.

FAHRBETRIEBSMITTEL.

Der Stand an betriebstauglichen Wagen betrug am Anfang des Jahres 1950 867 Straßenbahntriebwagen, 1.186 Straßenbahnbeiwagen, 107 Stadtbahntriebwagen und 159 Stadtbahnbeiwagen. Dieser Stand konnte bis Ende 1951 auf 980 Straßenbahntriebwagen, 1.190 Straßenbahnbeiwagen, 115 Stadtbahntriebwagen und 162 Stadtbahnbeiwagen erhöht werden. Die zur Zeit des Arbeitsbeginnes in den Morgenstunden eingesetzten Wagen reichten zeitweise an den Stand an betriebstauglichen Wagen heran, so daß für Wagenausfälle mitunter keine Reserven zur Verfügung standen. In den beiden ersten Monaten des Jahres 1950 konnte infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse an 30 Tagen der vorgeschriebene Wagenauslauf nicht gedeckt werden. In der schlechtesten Zeit der zweiten Februarwoche fehlten einmal 41 Triebwagen. Außerordentliche Leistungen wurden zu Allerheiligen vollbracht, weil nicht nur ein erhöhter Fahrpark bereitgestellt werden mußte, sondern auch große Verschiebungen zwischen den einzelnen Betriebsbahnhöfen notwendig waren.

Eine bescheidene Entspannung brachte zunächst die Inbetriebnahme der aus Amerika stammenden 4-achsigen Triebwagen der Reihe Z, die seit 13. März 1950 auf der Linie 331 eingesetzt sind. Die Fahrgestelle dieser Type wurden vorher in

der Hauptwerkstätte gründlich überholt und die für unsere Verhältnisse notwendigen Abänderungsarbeiten an den Wagenkasten durchgeführt. Die Kosten für einen Wagen beliefen sich auf etwa 180.000 S.

Eine wesentliche Erhöhung des Fahrparks brachte die erste Lieferung von 33 neuen Straßenbahntriebwagen der Reihe B durch die Simmering-Graz-Pauker A. G., die seit 9. September 1951 auf den Ringlinien A und B verkehren. Die Wagen sind 10,7 m lang und haben 20 Sitz- und 47 Stehplätze. Die Türen besitzen eine elektropneumatische Schließeinrichtung und bleiben nach dem Schließen mit Luftdruck geschlossen. Vor der Sonne können sich die Fahrgäste durch Herabziehen von Jalousien schützen. Die Lüftung besorgen verstellbare Klappen, die von beiden Plattformen aus betätigt werden können. Für die Motorlüftung sind Zufuhrkanäle vorgesehen, die umschaltbar sind, so daß Luft aus dem Wageninnern aufgesaugt werden kann, die durch frische Außenluft ersetzt wird. Optische und akustische Signaleinrichtungen dienen der Verständigung des Fahrers durch den Schaffner. Außer der elektrischen Kurzschlußbremse gibt es noch zwei spannungsabhängige Schienenbremsen. Die Gesamtkosten eines Wagens stellten sich auf rund 500.000 S.

Die Simmering-Graz-Pauker A. G. hat 20 Straßenbahntriebwagen der Reihe K neu gebaut. Die Firma Gräf & Stift und die Lohnerwerke stellten bei 70 Beiwagen neue Kasten her. In 11 Stadtbahntriebwagen wurden neue leistungsfähige, schnellaufende Kompressoren eingebaut. Der bei ihnen anfangs auftretende Mangel (Öldurchbruch in die Hochdruckleitung) wurde von der Lieferfirma Siemens-Schuckert behoben, so daß die jetzige Ausführung in elektrischer und mechanischer Hinsicht entspricht. In den auf der Linie 60 eingesetzten Trieb- und Beiwagen der Stadtbahn type wurde die Druckluft-Bremseinrichtung durch eine moderne, schneller wirkende ersetzt. Die infolge der Materialknappheit in den ersten Nachkriegsjahren bei den Bremsvorrichtungen in Verwendung genommenen, für den Stadtbahnbetrieb jedoch nicht besonders geeigneten Fischer-Blechscheifstücke konnten durch Scheifstücke aus hochwertigem Kohlematerial ersetzt werden. Von den ältesten Wagentypen wurden 12 Trieb- und 48 Beiwagen ausgeschieden, da eine Wiederinstandsetzung unrentabel gewesen wäre.

Außer den ständigen Revisionsarbeiten wurden zur Vermeidung der Wasserdurchlässigkeit der Dachanstrich von rund 780 Wagen mit einem bitumenhaltigen Anstrich erneuert.

HAUPTWERKSTÄTTE.

In der Hauptwerkstätte wurden in den Jahren 1950 und 1951 folgende Arbeiten vorgenommen:

	1950	1951
Untersuchungen		
Triebwagen	3.148	3.129
Beiwagen	1.021	1.036
Hilfsfahrzeuge	78	74
Reparaturen	Trieb-	oder Beiwagen
Instandsetzung von Wagenkasten	661	831
Instandsetzung nach Zusammenstoßen .	391	427
Austausch		
Räder	792	856
Anker und Spulen	1.550	1.184
Fahrschalter	310	365
Motoren	409	349
Montage von Schnellschaltern	18	66

	1950 Trieb-	oder	1951 Beiwagen
Umbau von Beiwagenplattformen	9		10
Erneuerung des Anstriches			
vollständig	20		39
teilweise	439		435
Neudeckung von Dächern	84		102

Von den untersuchten Wagen wurden im Jahre 1950 838, 1951 662 einer Hauptuntersuchung unterzogen. 3 Anhängerschneepflüge und 7 einhängbare Pflugscharen wurden instandgesetzt. 210 Beiwagen erhielten Erdleitungen für einpolige Lichtleitungen. Schließlich wurden bei einer Anzahl von Wagen die Lackierung ausgebessert und die Dächer repariert oder gestrichen.

Privatfirmen behoben an 53 Trieb- und 162 Beiwagen Zeitschäden.

BETRIEB UND VERKEHR.

Am 5. Oktober 1950 wurde die Linie 59 in den Spitzenverkehrszeiten auf der Strecke Jagdschloßgasse-Babenbergerstraße in Betrieb genommen und ab 29. Jänner 1951 von 7 Uhr bis 7 Uhr 55 Minuten bis zur Schleife Gallgasse verlängert.

In der Linienführung ergaben sich folgende Änderungen. Die Linie E₂ wurde bis zur Schleife Herbeckstraße verlängert und die Linie 41A nur mehr als Pendellinie nach Betriebsschluß der Linie E₂ geführt. Die Linie 41 wurde in den Spitzenzeiten zwischen Gersthof und Schottenring verstärkt. Die Linie L verkehrte in den Sommermonaten wieder bis Prater-Hauptallee und ab 23. Juli 1951 bis zum Dreherpark. Die Linie 9 wurde an Werktagen in den Früh- und Abendstunden von der Hessler-Schleife bis nach Meidling-Südbahnhof verlängert. Am 2. November 1951 wurde die Linie 37/40 in die Linien 37 und 40 geteilt und die Linie 40 bis zur Sechsschimmelgasse-Nußdorfer Straße verlängert. Die Sonn- und Feiertagslinie 106 wurde am 7. Oktober 1951 für die Wintermonate wegen geringer Frequenz eingestellt.

Größere Bauarbeiten erforderten in mehreren Fällen Änderungen der Linienführung. Während des Neubaus der Aspernbrücke wurden die Linien A, B, Ak und Bk über die Schwedenbrücke geleitet. Während der Kanalisierung des Alserbaches wurde die Linie 5 in 2 Teilen geführt und die Linie 31/5 aufgelassen. Beim Umbau des Matzleinsdorfer Platzes vom 14. August bis 11. Dezember 1951 wurde die Linie 6 über den Margaretengürtel nach Mariahilf geleitet und über die Reinprechtsdorfer Straße eine Pendellinie 6/ eingeführt. Ferner wurde die Linie 18 zwischen Südtiroler Platz und Matzleinsdorfer Platz wegen geringer Frequenz eingestellt und dafür die wegen des Umbaus eingestellte Linie 7 vom Gräßlplatz über Gudrunstraße-Matzleinsdorfer Platz-Gürtel-Friedmannsgasse neu geführt. Diese Linienführung hat sich bewährt und wurde beibehalten. Die Linie 65 mußte bei der Gudrunstraße abgebrochen und die Linie 165 ganztägig bis zur Gudrunstraße verlängert werden. Als Ersatz für die Linie 65 in der Wiedner Hauptstraße wurde eine Einlagelinie 62 von der Hofmeistergasse bis zum Kärntner Ring geführt. Während des Umbaus des Westbahnhofs mußte die Linie 9 bei der Felberstraße-Pelzgasse umgekuppelt werden. Die Linie 49 führte vom 28. März bis 21. April 1951 wegen eines Kanalbaues nur bis zur Hütteldorfer Straße-Bahnhofstraße.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurde auf mehreren Linien der Betriebsbeginn vorverlegt oder der Betriebsschluß hinausgeschoben. Vom 9. Juni 1951 an werden die Züge aller Linien bei der letzten Fahrt als „Blaue“ gekennzeichnet. Der vordere Scheinwerfer wird durch eine Scheibe abgedeckt, die blaue

Segmente um ein auf die Spitze gestelltes Viereck zeigt. Am Ende des Zuges ist an der Brustwandtafel der hinteren Plattform eine halbkreisförmige blaue Scheibe mit weißem Rand angebracht. Diese Art der Kennzeichnung, die von der früheren abweicht, ist durch die derzeit geltenden Vorschriften für den Straßenverkehr bedingt.

Wegen Wagenmangels und Frequenzrückganges wurde die Zugzusammenstellung auf einigen Linien geändert. Seit der Eröffnung der Linie 59 wurde die Linie 58 nur mit Zweiwagenzügen betrieben. Die Linie C wurde während des Bäderverkehrs mit Dreiwagenzügen geführt. Auf der Stadtbahn fahren in der betriebsschwachen Zeit die Züge an Werktagen außer Samstag nur mit 5 Wagen.

Kleine Intervalländerungen wurden auf fast allen Linien durchgeführt. Wie in den Vorjahren wurden für die Theater und für Veranstaltungen auf dem Eislaufvereinsplatz und in der Engelmännarena nach Vorstellungsschluß Züge bereitgestellt. Bei entsprechender Witterung wurden auf den Ausflugs- und Bäderlinien Verstärkungen eingelegt; besonders die Wiedereröffnung des Gänsehäufels steigerte die Frequenz des Bäderverkehrs.

Besondere Vorsorgen für den Verkehr wurde bei folgenden Anlässen getroffen: In der Silvesternacht wurden 19 Linien um etwa fünf Stunden verlängert. Die Wiener Messe konnte durch Führung der Linien H₂, L und 78 zur Hauptallee und der Linien A und Ak zur Lagerhausschleife ausreichend an das Verkehrsnetz angeschlossen werden. Der Allerheiligenverkehr zu den Friedhöfen konnte nur mit Aufbietung aller verfügbaren Wagen bewältigt werden. Im Zentralfriedhofsverkehr waren im Jahre 1950 628, 1951 625 Trieb- und Beiwagen eingesetzt, von denen in der stärksten Zeit im Jahre 1950 420 und im Jahre 1951 429 Wagen in einer Stunde zum Zentralfriedhof fuhren. Verstärkungen waren noch aus folgenden Anlässen erforderlich: Bei sportlichen Veranstaltungen im Stadion, am Trabrennplatz und am Rennplatz Freudenau, beim Blumenkorso, bei der Hunde-, Automobil- und Gewerbeausstellung, beim Askö-Sportfest und bei den Europameisterschaften im Schwimmen. Schließlich mußte in der Zeit vor Weihnachten 1951 infolge des großen Zustroms zu den Kaufhäusern vor allem in der Mariahilfer Straße der Verkehr intensiviert werden.

Die Betriebsüberwachung wurde im Jahre 1950 von 59 Betriebsbeamten und 109 Kontrollschaffnern in 49.419 Dienstschichten, im Jahre 1951 von 61 Betriebsbeamten und 115 Kontrollschaffnern in 31.605 Dienstschichten durchgeführt. Die Zahl der Fahrgäste, deren Fahrausweise überprüft wurden, betrug im Jahre 1950 15,532.800, 1951 14,710.700. Eine Mehrgebühr wurde im Jahre 1950 in 5.289, 1951 in 6.133 Fällen eingehoben. Von der Betriebsüberwachung wurden noch viele andere, für die reibungslose Abwicklung des Verkehrs notwendige Dienstleistungen verrichtet und vereinbarungsgemäß Fahrscheinkontrollen im Streckenteil der Wiener Lokalbahn von der Bösendorferstraße bis zur Philadelphiabrücke vorgenommen.

Die Leistungen der Verkehrsbetriebe im Personenverkehr sind in der folgenden Übersicht dargelegt:

	1950	1951
Wagenkilometer auf der Straßenbahn	102,683.780	101,928.557
Wagenkilometer auf der Stadtbahn .	22,287.171	21,836.715
Zusammen	124,970.951	123,765.272

Die Straßenbahnen vollbrachten im Jahre 1950 Mittwoch, den 1. November, im Jahre 1951 Sonntag, den 8. Juli, ihre größte Fahrleistung, bei der Stadtbahn waren diese Tage der 4. Juni 1950 und der 1. Juli 1951.

Auf der Straßenbahn und Stadtbahn wurden im Jahre 1950 531,73, im Jahre 1951 509,78 Millionen Fahrgäste befördert.

Im Lastzugverkehr der Straßenbahn wurde für den eigenen Betrieb Baumaterial und für Fremdbesteller hauptsächlich Schutt befördert. Insgesamt entfielen im Jahre 1950 bei einer Wagennutzleistung von 445.071 km 94.974 t auf Dienstgüter und 10.942 t auf Parteiengüter, 1951 bei 438.081 geleisteten Wagenkilometern 69.127 t auf Dienstgüter und 12.565 t auf Parteiengüter.

Der Stromverbrauch betrug im Jahre 1950 bei der Straßenbahn 694 Wattstunden, bei der Stadtbahn 686 Wattstunden für einen Wagennutzkilometer; im Jahre 1951 stellte sich der Stromverbrauch bei der Straßenbahn auf 699 Wattstunden, bei der Stadtbahn auf 662 Wattstunden pro Wagennutzkilometer.

TARIFE.

Die im Zusammenhang mit dem 4. und 5. Lohn- und Preisabkommen durchgeführten Tarifierhöhungen zeigt die folgende Übersicht:

	Tarife in Schilling		
	vor Oktober 1950	Oktober 1950 bis Juli 1951	ab August 1951
Beim Schaffner			
Tagesfahrchein	0,80	1,—	1,30
Kinderfahrchein	0,20	0,25	0,30
Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahr- schein	1,50	1,80	2,40
Nachtfahrchein	1,60	2,—	2,60
Gepäck- (Hunde-) Fahrchein	0,70	0,80	1,—
Tarifgebiet II:			
1 Teilstrecke	0,35	0,45	0,60
2 Teilstrecken	0,60	0,70	0,90
Im Vorverkauf			
Tagesfahrchein	0,77	0,95	1,25
Kinderfahrchein	0,17	0,20	0,25
Wochenkarte	4,50	5,40	7,30
Wochenkarte für beide Tarifgebiete ..	5,80	7,—	9,—
Jugendfürsorgefahrchein	0,95	1,20	1,60
Halbjahresnetzkarte	400,—	500,—	650,—
Monatsnetzkarte	80,—	100,—	130,—
Streckenkarte bis zu 2 Teilstrecken ...	35,—	44,—	57,—
Streckenkarte für mehr als 2 Teil- strecken	42,—	53,—	69,—
Schülerstreckenkartens	3,20	3,80	5,—
	9,20	11,—	14,—
	16,50	20,—	26,—
Mehrgebühr	12,—	15,—	20,—
Ausfertigungsgebühr für Zeitkarten ...	2,20	2,50	3,—
Reinigungsgebühr	2,20	3,—	4,—

Auch die Tarife für Sonderwagenfahrten und Güter wurden neu erstellt. Anlässlich besonderer Ereignisse (Messe, Festwochen usw.) wurden Netzkarten für alle Linien in beiden Tarifgebieten für 4 und 7 aufeinanderfolgende Benützungstage ausgegeben. Der Preis betrug für die „4-Tage-Wien“-Netzkarte 21 S, ab August 1951 27 S, für die „7-Tage-Wien“-Netzkarte 35 S, ab August 1951 45 S.

Ab Mai 1951 ist zur Beförderung von Gepäck oder eines Hundes im Tarifgebiet I und II die Lösung einer Gepäckmarke für 40 S möglich. Sie hat einmonatige Gültigkeit und kann in Verbindung mit jedem Dauerfahrausweis verwendet

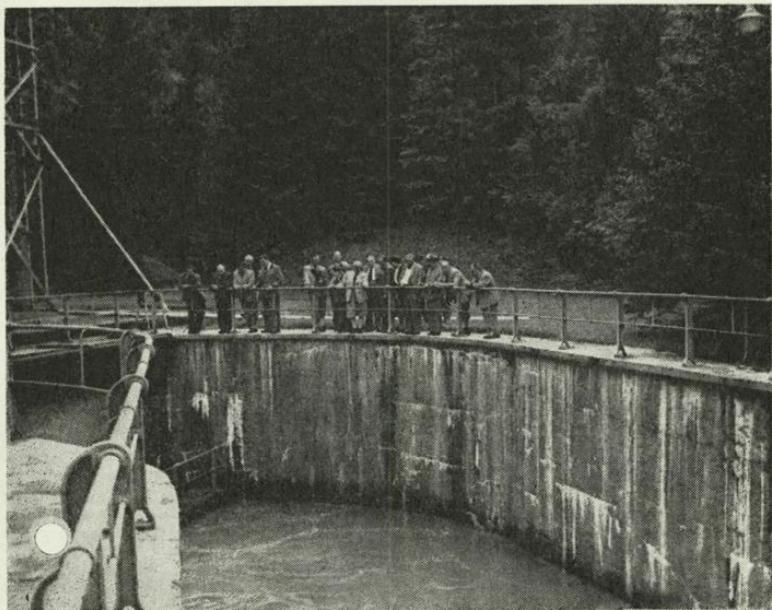


Die Leichenbestattung ist vollkommen kommunalisiert.

Fortan werden Leichenbegängnisse in Wien nur noch von der Städtischen Bestattung durchgeführt.

Die Wiener Wasserkraftwerke feiern ihren 25-jährigen Bestand.

Das Werk Opponitz am Mittellauf der Ybbs, das leistungsfähigste der Wiener Wasserkraftwerke, hilft mit, den enormen Bedarf Wiens an elektrischer Energie zu decken.





Die Internationale Plakatausstellung vor dem Messepalast. In Wien werden Plakatflächen von der „Gewista“, dem Ankündigungsunternehmen der Stadt Wien, verwaltet.
Städtische Unternehmungen.

Der Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien hat in Grinzing eine neue Buschenschenke eröffnet, in der er die aus eigener Fehschung gewonnenen Weine ausschenkt.



werden. Ab 7. Mai 1951 wurde auf der Linie 360 ein Ausnahmetarif eingeführt. Im August 1951 wurde für Kinder ein Sonn- und Feiertags-Zweifahrtenfahrtschein zum Preis von 50 g geschaffen.

Wochenkarten, die für die Hinfahrt eine Stadtbahnlochung aufweisen, berechnen nach 23 Uhr zur Rückfahrt auf Straßenbahnlinien. Vom 1. April 1950 an wurden Wochenkarten, die von Lehrlingen für ihre Berufsfahrten zwischen Wohnung und Lehrstelle gelöst wurden, gegen Vorzeigen einer Schüleranweisung auf den darauf vorgeschriebenen Fahrtstrecken und an den bezeichneten Schultagen auch für zusätzliche Fahrten zwischen Wohnung und Berufsschule oder Lehrstelle und Berufsschule und zurück in Geltung gesetzt.

Am 4. Dezember 1950 wurden Gratisfahrtscheine für Arbeitslose eingeführt und durch die Arbeitsämter ausgegeben. Sie gelten an Werktagen auf allen Linien im Tarifgebiet I in Verbindung mit einer vom Arbeitsamt ausgestellten Melde- oder Zuweisungskarte.

Während der Wintermonate konnten Transportgeräte des Wintersport-Unfall-Rettungsdienstes gegen Vorweisung einer Bescheinigung und Entrichtung der einfachen Gepäckgebühr befördert werden.

Für Pflichtschüler mit einem Schulweg von über 2 km Luftlinie zu ihrer Sprengelschule und für körperbehinderte Kinder wurden im Jahre 1950 2.236, 1951 3.470 Schülerfreikarten, zum Teil auch für Begleitpersonen, ausgegeben. An Kriegsbeschädigte und Zivilinvaliden wurden im Monatsdurchschnitt des Jahres 1950 797 Freikarten und 1.165 ermäßigte Netzkarten, 1951 946 Freikarten und 1.066 ermäßigte Netzkarten ausgefolgt. Im Jahre 1950 bezogen 3.200, 1951 3.357 Fürsorgegeräte ermäßigte Netzkarten. Schließlich erhielten die Jugendämter im Jahre 1950 258.280 Stück, 1951 253.290 Stück ermäßigte Jugendfürsorgefahrtscheine.

Seit Ende November 1951 zahlen die Mitglieder der amerikanischen Besatzungsmacht auch in Uniform bei Benützung der städtischen Verkehrsmittel den vollen tarifmäßigen Fahrpreis. Die übrigen Besatzungstruppen in Uniform müssen ohne Rücksicht auf den Chargengrad weiterhin frei befördert werden.

UNFÄLLE.

Im Jahre 1950 entfielen auf eine Million Wagenkilometer im Straßenbahnverkehr etwa 38, im Stadtbahnverkehr 5 Unfälle; im Jahre 1951 im Straßenbahnverkehr 38, im Stadtbahnverkehr 6 Unfälle. Die hohe Anzahl Verletzter im Jahre 1951 ist eine Folge des Unglücks auf der Linie 62 in der Breitenfurter Straße-Hetzendorfer Straße am 29. April, bei dem 164 Personen verletzt wurden. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

	1950		1951	
	insgesamt	Stadtbahn	insgesamt	Stadtbahn
Unfälle insgesamt	4.097	121	4.030	121
Verletzte	315	22	441	30
darunter Tote	19	3	18	4
Unfälle durch				
Stürzen beim Auf- oder Ab- springen	1.213	37	1.212	45
Niederstoßen	163	1	164	3

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

	1950	Schilling	1951
Für Körperverletzungen im Straßenbahnbetrieb	211.245		464.636
„ Körperverletzungen im Stadtbahnbetrieb.	15.205		2.035
„ Sachschäden im Straßenbahnbetrieb	58.559		86.199
„ Sachschäden im Stadtbahnbetrieb	384		239

Betriebsergebnisse der Straßenbahn und Stadtbahn in den Jahren 1950 und 1951:

	1950	1951
<i>Personalstand</i> ¹⁾	13.455	13.027
<i>Betriebslänge</i>		
Straßenbahn	263,53 km	264,06
Stadtbahn	21,67 km	21,67
Zusammen km...	285,20	285,73
<i>Wagenstand</i>		
Personenwagen		
Straßenbahn		
Triebwagen	1.341	1.362
Beiwagen	1.422	1.376
Summe...	2.763	2.738
Stadtbahn		
Triebwagen	151	151
Beiwagen	218	218
Summe...	369	369
Zusammen...	3.132	3.107
Lastwagen		
Triebwagen	48	48
Beiwagen	80	81
Zusammen...	128	129
<i>Wagenstand insgesamt</i>	3.260	3.236
<i>Wagennutzleistung</i>		
Personenverkehr		
Triebwagen	52,469.407 km	53,395.686
Beiwagen	72,501.544 km	70,369.586
Zusammen km...	124,970.951	123,765.272
Lastenverkehr		
Trieb- und Beiwagen	445.071 km	438.081
<i>Wagennutzleistung insgesamt</i>	125,416.022	124,203.353
<i>Beförderung</i>		
Personenverkehr		Anzahl
Einzelfahrtscheinfahrten ²⁾	445,128.599	428,124.666
Zeitfahrkarten	74,643.226	69,335.799
Fahrten gegen Pauschalvergütung .	11,958.098	12,316.997
Summe...	531,729.923	509,777.462
Lastenverkehr		
Güter	105.916	81.692
Handgepäck und Hunde ... Anzahl	3,490.113	3,463.676
Handgepäckmarken ³⁾	—	465

¹⁾ Ab 1951 ohne Autobus- und Obus-Werkstättenpersonal.

²⁾ Einschließlich Arbeitslosenfahrten ab 4. Dezember 1950.

³⁾ Ab 2. Mai 1951.

Stromverbrauch	1950	1951
	kWh	
Straßenbahn	71,968.750	71,996.049
Stadtbahn	15,365.570	14,515.874
Insgesamt ...	87,334.320	86,511.923
<i>Es entfallen jährlich im Personenverkehr</i>		
auf den Einwohner		
Wagennutzkilometer	70,9	70,2
Fahrten ¹⁾	302	289
auf den Kilometer Betriebslänge		
Wagennutzkilometer	438.187	433.155
Fahrgäste	1,864.411	1,784.123
auf den Wagennutzkilometer Fahrgäste	4,25	4,12

¹⁾ Die Stadtbahnfahrten sind hierbei nicht gesondert gezählt.

AUTOBUS- UND OBUS-VERKEHR.

Der Stand an betriebsfähigen Fahrzeugen konnte in den Jahren 1950 und 1951 vor allem durch Ankauf neuer Wagen wesentlich erhöht werden. Von den bei den Österreichischen Saurerwerken bestellten Autobussen wurden 37 geliefert. Außerdem wurden 1 Autobus „Opel-Blitz“, 1 Personenwagen, 1 Rüstwagen und 4 Anhänger für den Personentransport angekauft. Ein Autobus, der während des Krieges nach dem Westen verschleppt wurde, konnte rückgeführt werden. 2 Autobusse, 3 Personenwagen und 1 Gepäcksanhänger für Autobusse wurden instandgesetzt, 4 Benzin-Autobusse auf Diesel umgebaut und 2 Dieselautobusse mit neuen Motoren ausgerüstet. Ausgeschieden wurden 4 Autobusse, 5 Lastkraftwagen, 3 Personenwagen, 1 Monosdreirad und 2 Motorräder. 30 Autobusse erhielten Fahrgastraumheizungen und 70 bekamen Scheibenheizungen. Die Falltürmechanismen wurden zum Schutz der Fahrgäste mit Blechverschaltungen abgedeckt.

Der im Herbst 1948 begonnene Neubau auf dem Gelände der Autohauptwerkstätte wurde Ende Mai 1950 fertiggestellt. Die Autohauptwerkstätte führte im Jahre 1950 1.612, 1951 1.804 Reparaturen durch. Außerdem wurden 10 Autobusfahrgestelle und 6 Autobus-Karosserien, die im Kriege beschädigt worden waren, instandgesetzt. Die maschinelle Ausrüstung der Werkstätte wurde modernisiert. Am 26. Februar 1951 wurde die neuerbaute Autobus-Großgarage in der Engerthstraße in Betrieb genommen.

Ende 1950 bestand der Wagenpark aus 162 Autobussen, 18 Obussen und 18 Anhängern. Davon standen 145 Autobusse, 10 Obusse und alle Anhänger in Betrieb. Ende 1951 setzte sich der Wagenpark aus 163 Autobussen, 20 Obussen und 21 Anhängern zusammen, von denen 151 Autobusse, 10 Obusse und alle Anhänger in Betrieb standen.

Der Autobusverkehr konnte in den Jahren 1950 und 1951 durch Eröffnung neuer Linien, durch Einführung des Nachtverkehrs, durch vorteilhafte Änderungen und Teilungen der Linienführung und durch Verlängerung der Betriebszeiten ausgebaut werden. Im einzelnen ergaben sich folgende wichtigere Änderungen:

Am 28. Jänner 1950 wurde der Autobus-Nachtverkehr für die Nächte von Samstag auf Sonntag von 0 Uhr bis 4 Uhr auf den Linien A, B, D, G, S, am 13. Jänner 1951 auf den Linien C und E und am 28. April 1951 auf der Linie F in Betrieb genommen. Die Linie S (Stephansplatz-Vordere Zollamtsstraße) wurde wegen geringer Frequenz ab 7. Mai 1950 wieder eingestellt.

Am 2. Mai 1950 wurde die Autobuslinie 8 von der Schottengasse zum Hernalser Gürtel und von der Weiskirchnerstraße nach St. Marx verlängert. Die Autobuslinie 30 fährt ab 24. Juli 1950 über die Draschestraße bis Inzersdorf. Die Linie 9

wurde ab 23. Oktober 1950 an Werktagen außer Samstag von 9 bis 17 Uhr als Ersatz für die Straßenbahnlinie 48 bis zum Urban Loritz-Platz verlängert.

Ab 26. Februar 1951 wurden die Autobuslinien 28 (Lobkowitzbrücke-Liesing) und 29 (Lobkowitzbrücke-Maria-Enzersdorf) eröffnet. Ab 25. März 1951 wurde an schönen Samstag-Nachmittagen und an schönen Sonn- und Feiertagen ein Autobusverkehr zwischen Kahlenberg und Leopoldsberg eingeführt. Am 2. Juli 1951 wurde die Linie 31 geteilt: Linie 31 (Lehmgasse-Siedlung Südost) und Linie 31A (Rothneusiedl-Ober-Laa-Unter-Laa). Am 17. Juli 1951 wurde die Linienführung der Linie 28 geändert und die Linie 29 bis Mödling, Neugasse, verlängert. Die Linie 31 fährt seit 22. Dezember 1951 an Samstagen von 7 Uhr 57 Minuten bis 12 Uhr 48 Minuten bis zum Reumannplatz.

In der Zeit vom 13. Jänner bis 11. Februar 1951 wurden versuchsweise die Betriebszeiten der Autobuslinien 7, 8 und 9 im Anschluß an den Tagverkehr bis zum Beginn des Nachtverkehrs verlängert.

Folgende Autobuslinien wurden zu bestimmten, zeitlich beschränkten Anlässen in Verkehr gesetzt. Während der Frühjahrs- und Herbstmessen verkehrte eine Linie von 9 bis 18 Uhr zwischen Messepalast und Messegelände. An den Renn Tagen in der Freudenau wurde vor Rennbeginn und nach Schluß der Rennen eine Autobuslinie von der Oper zum Rennplatz geführt. Während der Badesaison wurde an schönen Sonn- und Feiertagen ein Autobus-Bäderverkehr von der Oper zum Gänsehäufel eingerichtet. Am 1. November und im Jahre 1950 auch am 29. Oktober wurde ein Autobus-Schnellverkehr ab Schottenring zum Zentralfriedhof, IV. Tor, geführt. Am 1. November 1951 fuhren auch Autobusse zum Hietzinger und Döblinger Friedhof. An den „Silbernen“ und „Goldenen Sonntagen“ wurden wegen des starken Weihnachtsverkehrs ausnahmsweise die Werktaglinien 4, 5, 7 und 8 geführt. Während der Internationalen Automobil-Ausstellung 1950 verkehrte vom 14. bis 21. Mai ein Autobus vom Praterstern zum Messegelände.

Ende 1951 standen folgende Linien in Betrieb:

Autobuslinie	17: Kagran—Süßenbrunn
„	19: Kagran—Raasdorf
„	20: Nußdorf—Klosterneuburg—Kierling, Bahnhof
„	20a: Klosterneuburg—Weidling, Bahnhof—Weidling
„	21: Grinzing—Kahlenberg
„	21a: Grinzing—Cobenzl
Obuslinie	22: Währinger Gürtel—Salmansdorf
Autobuslinie	25: Hütteldorf—Bierhäuselberg
„	28: Lobkowitzbrücke—Liesing
„	29: Lobkowitzbrücke—Mödling
„	30: Tolbuchinstraße—Troststraße—Inzersdorf—Liesing
„	31: Lehmgasse—Siedlung Südost
„	31a: Rothneusiedl—Ober-Laa—Unter-Laa

Nur an Werktagen:

Autobuslinie	4: Westbahnhof—Stephansplatz—Praterstern
„	5: Stephansplatz—Floridsdorf, Am Spitz
„	7: Südtiroler Platz—Stephansplatz—Franz Josefs-Bahnhof
„	8: Hernalser Gürtel—Stephansplatz—St. Marx
„	9: Urban Loritz-Platz—Bellariastraße—Stephansplatz

In den Nächten von Samstag auf Sonntag:

Autobuslinie	A: Keplerplatz—Praterstern
„	B: Stephansplatz—Grinzing
„	C: Stephansplatz—Hernals, Wattgasse

Autobuslinie	D: Stephansplatz—Hietzing, Am Platz
„	E: Stephansplatz—St. Marx
„	F: Stephansplatz—Floridsdorf, Am Spitz
„	G: Stephansplatz—Gersthof

Auch im Kraftwagenverkehr hatte das 4. und 5. Lohn- und Preisabkommen Tarifierhöhungen zur Folge. Die Tarifänderungen bei den innerstädtischen Linien sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

	Tarife in Schillingen		
	vor Oktober 1950	Oktober 1950 bis Juli 1951	ab August 1951
1 Teilstrecke innerh. Ring und Kai ..	0,30	0,40	0,50
1 „ „ außerh. Ring und Kai ..	0,40	0,50	0,70
2 Teilstrecken	0,60	0,80	1,—
3 „ „	0,90	1,10	1,50
4 „ „	1,20	1,30	1,80
5 oder mehr Teilstrecken	1,50	1,50	2,—
Übergangsfahrschein Straßenbahn— innerstädt. Autobus—Straßenbahn	—	2,20	3,—
Kinderfahrschein	0,30	0,40	0,50
Gepäckfahrschein	0,70	0,80	1,—
Autobus-Nachtverkehr, 1 Teilstrecke .	1,—	1,—	1,50

Auf den peripheren Autobus- und Obuslinien wurde der im Jahre 1949 eingeführte Kilometertarif erst am 1. August 1951 erhöht, so daß sich seit diesem Tag der Einzelfahrschein für eine Strecke bis 2,5 km auf 60 g statt 40 g, bis 3,75 km auf 90 g statt 60 g, bis 5 km auf 1,10 S statt 80 g, bis 6,25 km auf 1,40 S statt 1 S, bis 7,5 km auf 1,70 S statt 1,20 S stellt. Die Aufzahlung auf der Linie von Neu-Ebling bis Raasdorf wurde von 40 g auf 60 g erhöht. Wochenkarten kosteten ab 5. August 1951 für eine Strecke bis 2,5 km 5 S, bis 3,75 km 5,40 S, bis 5 km 6,50 S, bis 6,25 km 7,50 S und bis 7,5 km 9 S. Der Übergangsfahrschein Straßenbahn—Autobus bis 5 km stellte sich seit 5. Oktober 1950 auf 1,70 S statt 1,50 S und ab 1. August 1951 auf 2,30 S; über 5 km erhöhte sich der Preis von 1,70 S auf 1,90 S und ab August 1951 auf 2,60 S. Die Übergangswochenkarte von der Obuslinie 22 auf die Straßen- oder Stadtbahn wurde zunächst mit 7,90 S statt 6,90 S und schließlich mit 10,50 S festgesetzt.

Ab 17. Jänner 1950 wurde zwischen der Endstelle der Straßenbahnlinie 165 und der Haltestelle Triester Straße der Autobuslinie 30 das Umsteigen mit einem Übergangsfahrschein in beiden Fahrrichtungen trotz Zurücklegung einer Gehstrecke erlaubt. Auf der Autobuslinie 29 wurden neue Wochenkartenkategorien zu 8 S, 9 S und 10,50 S sowie Schülerwochenkarten zu 4 S und ein Kinderfahrschein zu 80 g eingeführt. Die Fahrpreisänderungen für die Autobuslinien 28, 29 und 30 wurden erst ab September 1951 zugleich mit den Tarifierhöhungen der staatlichen Kraftfahrlinien durchgeführt. Ab 16. September 1951 wurde der Preis der Wochenkarte für die Strecke Nußdorfer Platz-Weidling, Kirche, von 9 S auf 7,50 S herabgesetzt.

Zur Wiener Frühjahrsmesse 1951 wurden erstmalig „4-“ und „7-Tage-Wien“-Netzarten, gültig auf Straßenbahn und Autobus (ausgenommen die Autobuslinien 21 und 21A), ausgegeben, die 30 S und 50 S, ab August 1951 40 S und 65 S kosteten. Für die Autobuslinien 21 und 21A und für die Sonderlinien wurden ebenfalls neue Tarife festgesetzt.

An Pflichtschüler und körperbehinderte Kinder wurden im Jahre 1950 1.075, 1951 1.269 Schülerfreikarten ausgestellt. Diese Karten gelten nur in Verbindung

mit Schülerwochenkarten, die den anspruchsberechtigten Schülern von den Schulleitungen kostenlos ausgefolgt werden.

Im Kraftverkehrsbetrieb ereigneten sich im Jahre 1950 571 Unfälle mit 21 Verletzten und im Jahre 1951 599 Unfälle mit 25 Verletzten und 2 Toten.

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

Autobusbetrieb.

	1950	1951
<i>Personalstand</i>	295	357 ¹⁾
<i>Linienlänge</i>		
Tagverkehr km	77,71	104,00
Nachtverkehr km	22,52	39,43
Zusammen... km	100,23	143,43
<i>Wagenstand</i>		
Autobusse	145	151
Anhänger	12	15
<i>Wagenutzleistung</i> km	4,271.997	5,319.528 ²⁾
<i>Beförderung</i>		
Personen Anzahl	24,465.746	28,785.175 ³⁾
Handgepäck u. Hunde ,,	87.036	102.961
<i>Treibstoff</i>		
Benzin Liter	331.286	361.525
Dieselöl ,,	1,161.943	1,421.683
<i>Im Personenverkehr entfallen jährlich:</i>		
auf den Kilometer Linienlänge		
Wagennutzkilometer	42.622	37.088
Fahrgäste	244.096	200.691
auf den Wagennutzkilometer		
Fahrgäste	5,73	5,41

Obusbetrieb.⁴⁾

<i>Personalstand</i>	29	25 ⁵⁾
<i>Linienlänge</i> km	5,90	5,90
<i>Wagenstand</i>		
Obusse	10	10
Anhänger	6	6
<i>Wagenutzleistung</i> km	521.654	537.306
<i>Beförderung</i>		
Personen Anzahl	2,625.273	2,679.820
Handgepäck u. Hunde ,,	16.125	17.620
<i>Stromverbrauch</i> kWh	644.753	649.462
<i>Treibstoff</i>		
Benzin Liter	568	795
Dieselöl ,,	661	438
<i>Im Personenverkehr entfallen jährlich:</i>		
auf den Kilometer Linienlänge		
Wagennutzkilometer	88.416	91.069
Fahrgäste	444.962	454.207
auf den Wagennutzkilometer		
Fahrgäste	5,03	4,99

¹⁾ Außerdem 215 Bedienstete in Werkstätten.

²⁾ Davon 132.816 km im Gelegenheitsverkehr.

³⁾ Davon 163.626 Personen im Gelegenheitsverkehr.

⁴⁾ Ergebnisse der Linie 22 „Währinger Gürtel-Salmanndorf“ einschließlich des Ersatzverkehrs (Verstärkungen) mit Autobussen.

⁵⁾ Außerdem 16 Bedienstete in Werkstätten.

STÄDTISCHE BESTATTUNG.

„Der üble Konkurrenzkampf am Totenbett ist in Wien zu Ende.“ Dies konnte Bürgermeister *Jonas* am 14. September 1951 den Teilnehmern an der 4. Arbeitstagung der im Österreichischen Städtebund zusammengefaßten kommunalen Bestattungen Österreichs mitteilen. In den Jahren 1950 und 1951 wurden alle privaten Leichenbestattungsunternehmungen in jenem Gebiet, das nach Durchführung der beschlossenen Ausgemeindung bei Wien verbleiben wird, von der Städtischen Bestattung übernommen. Somit ist jene Aufgabe erfüllt, die dem Unternehmen bei seiner Gründung im Jahre 1907 zugeordnet worden war.

Der entscheidende Schritt zur Kommunalisierung wurde durch die Übernahme der größten Wiener Privatleichenbestattung, der Firma Payer, Schmutzer & Co., OHG, im Jahre 1950 getan. Die Firma wurde aufgelöst und ein neues Unternehmen unter demselben Namen als G. m. b. H. gegründet, an dem die Gemeinde Wien zu 90 Prozent beteiligt ist. Außerdem wurde die Städtische Bestattung noch zu etwa 20 Prozent Miteigentümerin der Druckerei Lischkar & Co., die bis dahin im Eigentum der Gesellschafter der Firma Payer, Schmutzer & Co. gestanden war. Von den restlichen Privatbestattungsunternehmungen wurden die Firmen Berger, Klammerth und Knofl im Jahre 1950, die Firmen Böhm, Gaube, Gebauer, Hofmeister, Kramreiter, Kruppl und Wieser im Jahre 1951 übernommen.

Die Zentrale und 4 Filialen der Firma Payer, Schmutzer & Co. sowie die Anmeldestellen der Firmen Gebauer und Hofmeister wurden zunächst in das Filialnetz der Städtischen Bestattung einbezogen. Im Zuge einer Verwaltungsvereinfachung im Jahre 1951 wurden sie jedoch bis auf die ehemalige Zentrale der Firma Payer, Schmutzer & Co. neben einer Anzahl von Filialen des eigenen Unternehmens aufgelassen und nur mehr als Anmeldestellen weitergeführt. Dort wird den Hinterbliebenen Auskunft erteilt und getrachtet, sie auf schnellstem Wege zur nächstgelegenen Filiale des Unternehmens zu bringen oder einen Beamten zur Aufnahme des Todesfalles herbeizurufen. Ende 1951 bestanden etwa 150 Anmeldestellen. Die Schließung der Filialen störte den Geschäftsbetrieb nicht, da das Unternehmen den Hinterbliebenen zeitraubende Wege ersparen will und daher nur in der Nähe von Standes- und Gesundheitsämtern, die die Hinterbliebenen bei einem Todesfall ohnehin aufsuchen müssen, Filialen zu belassen oder dorthin zu verlegen, beabsichtigt.

Die Städtische Bestattung übernahm das Personal der Firma Payer, Schmutzer & Co. zur Gänze und von den übrigen Privatbestattungen jene Bediensteten, die sich um Aufnahme in den Dienst der Stadt Wien bewarben. Durch diese Personalübernahme und die erwähnte Verwaltungsvereinfachung entstand ein Personalüberstand, der durch Versetzungen zu den Wiener Verkehrsbetrieben gemildert wurde. Die fallweisen Träger, das sind jene Bediensteten, die nur für bestimmte Leistungen (Sarg-, Kranz-, Kreuztragen) aufgenommen und für diese Leistungen einzeln entlohnt werden, erhielten im Jahre 1951 eine „Arbeitsordnung“. Diese enthält auch sozialrechtliche Bestimmungen (Urlaubs-, Feiertags-, Krankentgelt, Sonderzahlungen), die dieser Gruppe bisher überhaupt nicht oder nur nach besonderer Genehmigung zukamen.

Eine Entscheidung von grundsätzlicher Bedeutung für das kommunale Bestattungswesen fielte der Verwaltungsgerichtshof im Jahre 1950 anlässlich einer Beschwerde der Stadt Wien über die Genehmigung zur Verlegung einer lange stillgelegten Privatbestatterkonzession durch das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau. Der Beschwerde wurde stattgegeben und hiebei vom Verwaltungsgerichtshof unterstrichen, daß die Bestimmungen des § 21 g der Gewerbe-

ordnung trotz der im Jahre 1934 erfolgten Novellierung hinsichtlich der Rücksichtnahme auf die Vorsorge der Gemeinde für das Bestattungswesen voll anzuwenden sind. Der seit Jahren anhängige Rechtsstreit um die städtische Sargfabrik in Atzgersdorf wurde durch einen gerichtlichen Vergleich beendet.

Die Erhöhung der Grab- und Friedhofsgebühren, der Funktionsgebühren der Religionsgemeinschaften und der Honorarsätze der Sänger und Musiker schränkten die Mittel der Hinterbliebenen für Leistungen des Bestattungsunternehmens beträchtlich ein. Dies zwang die Städtische Bestattung zu Sparmaßnahmen. Zu diesem Zweck wurden Verhandlungen mit jenen Stellen geführt, die bei Eintritt eines Todesfalles mitwirken, und zwar mit der Friedhofsverwaltung, dem Anstaltenamt, den Standesämtern, Privatkrankenanstalten und Kirchenbehörden. Durch Neugestaltung der Drucksorten konnten Formulare aufgelassen werden, wodurch eine Beschleunigung des Arbeitsvorganges erreicht wurde. Die Anzahl der Sargtypen wurde auf 25 reduziert, die Verrechnung der Pflanzendekorationen und sonstiger außerordentlicher Leistungen wurde mit der Grabgebührenverrechnung zusammengelegt und auch die Verrechnung mit den Kirchenbehörden und Spitälern wesentlich vereinfacht. Während im Jahre 1950 zu den 34 bestehenden Begünstigungsübereinkommen noch 29 hinzukamen, mußten nach dem 5. Lohn- und Preisabkommen 1951 alle Verträge gekündigt werden, da die gesamten Mittel zur Aufrechterhaltung der unverändert gebliebenen Tarife herangezogen werden mußten. Die bisher für Werbung und den Anmeldeapparat aufgewendeten Summen wurden wesentlich reduziert. Auf Grund eines Übereinkommens mit der Magistratsabteilung für Friedhöfe wurden der Städtischen Bestattung außer den Aufbahrungshallen auch die Einsegnungskapellen zur alleinigen Benützung überlassen. Die Städtische Bestattung hebt seither die vorgeschriebene Benützungsgebühr von den Parteien ein und liefert an den Magistrat einen Pauschalbetrag ab. Die dem Unternehmen gehörende Sargfabrik hat als einer der ersten österreichischen Betriebe nach genauen Untersuchungen im Zusammenwirken mit dem Österreichischen Produktivitätszentrum eine Steigerung der Produktivität durch Anwendung der empfohlenen Methoden in die Wege geleitet und auch die Bediensteten des Betriebes an der erreichten Produktivitätssteigerung beteiligt.

Auf den Friedhöfen Baumgarten, Dornbach, Gersthof, Heiligenstadt, Inzersdorf, Jedlese, Meidling, Sievering und Simmering sowie in der Beisetztkammer im 10. Bezirk wurden Einsegnungsaltäre mit der dazugehörigen Beleuchtungseinrichtung aufgestellt. Die Einrichtungen der Aufbahrungshallen in den Friedhöfen Aspern, Atzgersdorf, Baumgarten, Döbling, Dornbach, Gersthof, Grinzing, Hernals, Hütteldorf, Meidling, Neustift, Ober-St. Veit und Sievering wurden teils überholt, teils durch neue ersetzt und die Aufbahrungshallen in den Friedhöfen Pötzleinsdorf und Stammersdorf mit elektrischen Anlagen ausgestattet. Die Filialen in der Karmelitergasse, Ungargasse, Brückengasse, Währinger Straße 41, am Enkplatz, in Hietzing am Platz, in Döbling, Schwechat und Mauer wurden adaptiert und die Depoträume der Filiale in Mauer zeitgemäß umgestaltet. Im Zentralgebäude in der Goldeggasse wurden eine Transformatorstation, eine Garage, ein Aktenkeller, ein Lastenaufzug und ein Autowasch- und Schmierplatz errichtet, eine Garage, die Sattlerei, die Aufbahrungsschneiderei, das Lohnbüro, die Faszikel-Altabelle, das Drucksortenlager und die Monturengarderobe umgebaut; die Einbettungsschneiderei wurde verlegt, die elektrische Lichtanlage auf 220 V umgeschaltet und die Ölfeuerung im Heizhaus für die Garagenheizung auf Vollautomatik umgebaut. Die Garagen wurden mit den vorgeschriebenen Benzinabscheidern ausgestattet.

Das Unternehmen hat im Jahre 1950 23.623 und im Jahre 1951 28.693 eigene Bestattungen durchgeführt sowie 4.741 Teilleistungen für Fremdbestattungen im Jahre 1950 und 1.558 im Jahre 1951 erbracht. Im Jahre 1950 wurde die Städtische Bestattung für 774, im Jahre 1951 für 866 Bestattungen mangels zahlungsfähiger Hinterbliebener nicht entschädigt. Die Sargfabrik hat im Jahre 1950 26.004, im Jahre 1951 30.987 Särge erzeugt. Der durchschnittliche Anteil des Unternehmens an allen Wiener Bestattungen betrug bis Oktober 1950 rund 82 Prozent. Nach der zu diesem Zeitpunkt erfolgten Übernahme der Firma Payer, Schmutzer & Co. stieg der Anteil auf 89 Prozent und erreichte nach endgültiger Durchführung der Kommunalisierung im Jahre 1951 95 Prozent.

Im Jahre 1950 fanden Bestattungsfeiern repräsentativer Art für Altbürgermeister *Seitz* und Gewerkschaftspräsidenten *Stonner*, sowie eine Trauerfeier für König Gustav von Schweden statt. Zu Beginn des Jahres 1951 war das Unternehmen zum ersten Male in seiner Geschichte vor die Aufgabe gestellt, die Bestattungsfeier für ein aktives Staatsoberhaupt durchzuführen, die Beerdigung des verstorbenen Bundespräsidenten Dr. Karl *Renner*.

BRAUHAUS DER STADT WIEN.

Die seit dem Jahre 1949 durch die Wiederaufnahme der Erzeugung 12-grädigen Bieres erreichte Qualitätsverbesserung und der gegenwärtige große Preisunterschied zwischen Bier und Wein hatten eine Erhöhung des Bierkonsums zur Folge. Die Biererzeugung des Brauhauses der Stadt Wien erreichte im Jahre 1950 mit 144.054 hl den höchsten Stand nach dem Kriege. Diese Menge reichte jedoch nicht aus, um den tatsächlichen Bedarf, der 146.400 hl betrug, zu decken, so daß die fehlende Menge dem Lagerbestand entnommen werden mußte. Im Jahre 1951 wurden 135.056 hl Bier erzeugt und 132.815 hl Bier verkauft. Zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten wurde im Jahre 1950 ein Starkbier auf den Markt gebracht.

Seit Herbst 1950 stiegen die Preise der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe empfindlich an. Für die Kalkulation des Bierpreises fielen besonders die Erhöhungen der Gersten- und Hopfenpreise ins Gewicht. Der Bedarf an Gerste wurde, zum Teil unter großen Schwierigkeiten, im Inland gedeckt. Der Hopfenankauf wurde 1951 zentral durch den Verband der Brauereien besorgt. Der Verkaufspreis des Bieres wurde jedoch nicht in dem Maße, in dem die Erzeugungskosten angestiegen waren, erhöht und im November 1951 sogar um 10 g pro Liter herabgesetzt.

Investitionen waren für den Brauereibetrieb nur in beschränktem Maße möglich. Die Anschaffung neuer Maschinen als Ersatz für die abgenutzten wird wegen der hohen Anschaffungskosten erst in einigen Jahren durchführbar sein.

STÄDTISCHE ANKÜNDIGUNGS-UNTERNEHMUNG.

Die Ausbreitung und Entwicklung der Wirtschaft in den Jahren 1950 und 1951 brachte eine erhöhte Werbetätigkeit der Geschäftswelt mit sich. Die „Gewista“, Gemeinde Wien Städtische Ankündigungs-Unternehmung, war daher bemüht, ihre Anschlagflächen zu vermehren und neue Möglichkeiten der Reklameauswertung auszunützen. Am Ende des Jahres 1950 standen insgesamt fast 67.700 m² und Ende 1951 79.600 m² Anschlagflächen auf Tafeln, Einfriedungsplanken, Litfaßsäulen und in Stadtbahnhaltestellen zur Verfügung. Es ist demnach nicht

nur gelungen, fast alle Kriegsschäden zu beheben, sondern darüber hinaus seit 1946 mehr als 31.000 m² Belagflächen neu aufzustellen.

In den neu errichteten Wartehallen der städtischen Straßenbahnen wurden an der Rückwand verchromte und verglaste Rahmen angebracht, die hauptsächlich zur Filmwerbung verwendet werden. In den wiederhergestellten Stadtbahnstationen wurden die Vitrinen und Dauerankündigungen nunmehr in die Plakattafeln eingebaut, wodurch außer einer Vergrößerung der Anschlagfläche auch ein gefälliges Aussehen erzielt werden konnte. Auf den Dachtafeln der Straßenbahnen wurden Ankündigungen in Neonbeleuchtung oder Tagesleuchtfarben ausgeführt. Die von den Wiener Verkehrsbetrieben im Jahre 1951 neu in Betrieb gestellten Trieb- und Beiwagen erhielten in ihrem Inneren Reklametafeln, die als zusammenhängende Wandleiste mit ausgesparten Zwischenräumen architektonisch dem inneren Aufbau angepaßt sind. Während in früheren Jahren die Reklameankündigungen auf Bogenlampenmasten und Gaskandelabern hauptsächlich aus Blech hergestellt wurden, bevorzugten die Kunden nun die haltbare und schöne Ausführung aus Glas, die überdies bei vorhandenem Lichtanschluß beleuchtet werden kann.

Die „Gewista“ ist bestrebt, die auf der II. Internationalen Plakatausstellung 1951 gesammelten Erfahrungen der Werbewirkung auf den Plakattafeln im Rahmen des Möglichen zu verwirklichen, um der „Galerie der Straße“ ein gefälligeres Aussehen zu geben. Gemeinsam mit dem Amt für Kultur und Volksbildung werden aus der Fülle der angeschlagenen Plakate monatlich von einer Jury die besten ausgesucht, prämiert und auf einer besonderen Plakattafel als „Die besten Plakate des Monats“ affiziert.

Die nachstehende Aufstellung zeigt die Verteilung der einzelnen werbenden Gruppen auf die gesamte Ankündigungsfläche:

	1949	1950 Prozent	1951
Wirtschaft	44	59	54
Kultur und Vergnügen	34	34	30
Politische Parteien	16	4	10
Behörden und Ämter	3	1	1
Besatzungsmächte	3	2	5

Der Anteil der Wirtschaft stieg im Jahre 1950 beträchtlich an. Im Jahre 1951 trat eine kleine Verschiebung ein, da die Bereitstellung der Plakatwände für die Wahlpropaganda zur Bundespräsidentenwahl im Mai 1951 eine teilweise Ausschaltung der Werbung der gewerblichen Wirtschaft zur Folge hatte. Von den Ankündigungen der Wirtschaft waren die meisten der Werbung für Nahrungs- und Genußmittel (1950: 24 Prozent, 1951: 27 Prozent) gewidmet, an zweiter Stelle folgte die Gruppe Bekleidung (1950: 21 Prozent, 1951: 20 Prozent).

Mitte des Jahres 1950 übersiedelte das Unternehmen vom Opernring 11, wo es räumlich ziemlich beengt war, in das Gebäude des neuerbauten Forum-Kinos, I., Rathausstraße, 1. Dort stehen der „Gewista“ ausreichend Arbeitsräume zur Verfügung, wodurch eine Intensivierung ihrer Tätigkeit möglich geworden ist.

LANDWIRTSCHAFTSBETRIEB DER STADT WIEN.

Der Winter 1949/50 war mild und niederschlagsreich, so daß die Wintersaaten im Frühjahr einen sehr schönen Bestand zeigten. Das sehr trockene Frühjahr 1950

hatte eine schlechte Entwicklung der Frühjahrssaaten zur Folge, wogegen die Wintersaaten keinen wesentlichen Schaden mehr erlitten, obwohl auch diese durch die Hitze und Trockenheit im Juni zu rasch zur Reife gebracht wurden. Auch die Hackfrüchte und das Feldgemüse litten unter der Trockenheit des Frühjahrs, doch sind Schädlinge in größerem Ausmaß nicht aufgetreten. Die ausgiebigen Regenfälle im Juli und September haben sich schließlich wieder günstig auf die Hackfruchternte ausgewirkt.

Die Bestellung der Herbstsaaten 1950 konnte zeitgerecht durchgeführt werden. Auch der Winter 1950/51 brachte übernormale Temperaturen und Niederschlagsmengen, so daß das Wintergetreide einen guten Ertrag verhielt. Der Frühjahrsanbau ging, abgesehen von kleinen Verspätungen durch die Nässe, normal vonstatten und die Saat ging schön auf. Die schweren Regenfälle im Mai und Juni drückten das Getreide nieder und verursachten arge Verkrustungen des Bodens. Juli und August brachten noch ausgiebige Gewitterregen, der September war ziemlich trocken und der Oktober fast niederschlagsfrei. Das Jahr 1951 brachte um etwa 25 Prozent übernormale Regenmengen, die aber nicht günstig verteilt waren. In den Jahren 1950 und 1951 wurden die Anbauflächen des Betriebes für folgende Fruchtarten verwendet:

Art der Kulturen	1950	1951
	Hektar	
Getreide	1.966	1.911
Hülsenfrüchte	96	65
Ölfrüchte	22	29
Gemüse	30	7
Hackfrüchte	834	875
Futter	538	511
Weingärten	15	15
Sämereien	16	20
Zusammen.....	3.517	3.433

Beim Getreide wurde im Jahre 1950 eine gute Mittelernnte erzielt. Im Jahre 1951 legten die schweren Regenfälle im Mai und Juni den Winterroggen und die Sommergerste nieder. Die Ernte war daher schwierig und verlustreich und zeigte besonders durch den Ausfall bei der Gerste ein schwach unternormales Ergebnis. Die Gesamternte betrug 1950 436, 1951 406 Waggonladungen zu 10 Tonnen. In beiden Jahren wurden 68 Prozent der Ernte auf den Markt gebracht.

Die Anbaufläche von Feldgemüse und Hülsenfrüchten wurde zu Gunsten der Zuckerrübe eingeschränkt. Auch der Kartoffelanbau wurde reduziert. Die Kartoffelernte ergab auf einen Hektar bezogen im Jahre 1950 etwa 70 Prozent und 1951 etwa 60 Prozent des Friedensertrages.

Die Zuckerrübe ist wieder die wichtigste Einnahmsquelle geworden. Anbauflächen und Erträge kommen bereits wieder dem Vorkriegsstand nahe. Der Zuckerrübenanbau ist auch die Grundlage für die Versorgung des Viehbestandes mit Winterfutter. Der Ernteertrag für 1951 wäre noch mindestens um 10 Prozent besser ausgefallen, wenn vor der Ernte nicht jeglicher Regen gefehlt hätte.

Die Weinernten lagen in den Jahren 1950 und 1951 in Menge und Güte weit über dem Durchschnitt, doch ließ der Absatz zu wünschen übrig. Im November 1951 wurde eine Buschenschenke des Landwirtschaftsbetriebes der Stadt Wien in Wien, XIX., Grinzinger Allee 78, in einem 1950 angekauften und neu adaptierten Gebäude eröffnet.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Erträge von Getreide, Hackfrüchten und Wein in den Nachkriegsjahren.

Jahr	Durchschnittserträge je Hektar			
	Getreide Zentner	Kartoffeln Zentner	Zuckerrüben Zentner	Wein Hektoliter
1946.....	14,4	96	170	8
1947.....	13,5	54	117	25
1948.....	22,2	100	202	24
1949.....	23,9	67	184	14
1950.....	22,2	105	268	23
1951.....	21,3	92	276	29

Der Milchviehstand näherte sich durch weitere Aufstockung dem der Vorkriegszeit. Durch Heranwachsen des Jungviehs, dessen Stand nicht mehr weiter aufgefüllt wird, wird die Zahl der Kühe wieder auf ihre ursprüngliche Höhe kommen. Das Zugvieh weist als Folge der vermehrten Mechanisierung eine Verringerung auf. Nachstehende Aufstellung zeigt den Viehstand am 30. Juni der Jahre 1947 bis 1951:

	1947	1948	1949	1950	1951
Zugpferde	157	191	180	196	185
Fohlen	42	40	73	53	53
Zugochsen	123	106	74	55	27
Kühe und Stiere	351	469	750	872	1.136
Jungrinder	84	223	283	391	372
Schweine	29	44	56	76	117
Zusammen...	786	1.073	1.416	1.643	1.890

Als Folge des höheren Milchviehbestandes und der reichlicher zur Verfügung stehenden Futtermittel hat auch die Milcherzeugung eine Zunahme erfahren. Zur Belieferung der Spitäler und Anstalten der Gemeinde Wien wurde der Betrieb der Gutmolkerei Lobau wieder aufgenommen.

Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über die Milcherzeugung in den Wirtschaftsjahren 1949/50 und 1950/51 (1. Juli bis 30. Juni des folgenden Jahres), verglichen mit den Jahren 1937 und 1939.

Jahr	Gesamt- erzeugung Liter	Tagesmenge Liter	Milchleistung je Kuh und Tag Liter
1937	6.260.000	17.200	9,9
1939	5.177.000	14.183	9,8
1949/50	2.267.000	6.211	7,6
1950/51	2.667.000	7.307	7,4

Der Städtische Landwirtschaftsbetrieb erhielt rund 2,2 Millionen Schilling an ERP-Geldern als Darlehen, das für genau umschriebene Zwecke bestimmt war. Einen gleich hohen Betrag hatte das Unternehmen aus der eigenen Wirtschaft aufzubringen. Diese Mittel ermöglichten die Beschaffung von 400 Milchkühen und den Ankauf von Raupenschleppern, Traktoren, Mähreschern, einer großen Beregnungsanlage, einer Anzahl von gummibereiften Anhängerwagen, Düngerstreuern usw. Ferner wurden mit diesen Mitteln 3 moderne Arbeiterwohngebäude für je 4 Familien erbaut.

Die Schloß- und Gebäudeverwaltung von Laxenburg wird vom Landwirtschaftsbetrieb im Auftrag des Liegenschaftsamtes treuhändig durchgeführt. Der

Fischfang im Schloßteich ergab in der Vorkriegszeit jährlich 8.000 bis 10.000 kg ausgewachsene Karpfen. Die in den Kriegsjahren vollkommen heruntergewirtschaftete Fischzucht hat sich bereits soweit erholt, daß der Städtische Landwirtschaftsbetrieb wieder einen nennenswerten Beitrag zum „Weihnachtskarpfen“ der Wiener leisten kann. Bei dem jährlich im November beginnenden Fischfang im Laxenburger Schloßteich wurde im Jahre 1950 eine gute, 1951 infolge Abganges vieler Fische in die Schwechat während der Hochwasserkatastrophe im Mai 1951 eine unterdurchschnittliche Ausbeute erzielt.
