

## XXX. Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde.

### A. Lagerhaus der Stadt Wien.

Die ordentlichen Einnahmen und auf den Lagerbeständen haftenden Forderungen für Gebühren und Vorauslagen beliefen sich auf 688.932 K 55 h, die ordentlichen Ausgaben und Verpflichtungen auf 656.502 K 04 h; es verblieb sonach ein Gebarungüberschuß von 32.430 K 51 h oder 1.68% des Anlagewertes von 1.928.015 K 49 h gegen 50.511 K 48 h oder 2.62% bei dem gleichen Anlagewerte im Vorjahre und 73.813 K 96 h oder 4.65% des Anlagewertes nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1907.

Außerordentliche Ausgaben sind nicht erwachsen.

Wenn der Gebarungüberschuß in Gemäßheit des Gemeinderatbeschlusses vom 20. Dezember 1879, Z. 5257, dem Überschusse von 157.969 K 21 h hinzugeschlagen wird, den die Erträgnisse des Lagerhauses gegenüber den Errichtungskosten bis Ende 1907 lieferten, so erhöht sich der Gesamtüberschuß aus dem Lagerhausbetriebe bis Ende 1908 auf 190.399 K 72 h.

Zufolge des Gemeinderatbeschlusses vom 6. Mai 1902, Z. 4997, sind von den in das Inventar des Gemeindevermögens aufgenommenen Anlagekosten des Lagerhauses 2% jährlich abzuschreiben; ihr Buchwert stellt sich zu Ende 1908 auf 926.982 K 74 h. Der Besitzstand an solchen Baulichkeiten und Betriebsmitteln, deren Kosten aus den laufenden Einnahmen des Lagerhauses bestritten werden, steht nach Vornahme der üblichen Abschreibungen am Jahreschlusse mit 7146 K 90 h zu Buch.

Im Geschäftsverkehre trat erst gegen Schluß des Berichtsjahres eine lebhaftere Bewegung zutage. Das Frühjahr brachte keine nennenswerten Umsätze. Die Ernte des Vorjahres hatte kaum für den Inlandsbedarf ausgereicht und die Bestände gingen bald zur Neige. Durchzugsendungen aus Rumänien blieben gänzlich aus. Für den Herbst lagen günstige Anzeichen vor, der frühzeitige Eintritt eines äußerst niedrigen Wasserstandes lähmte jedoch den Donauverkehr fast vollständig. Die neue Ernte Ungarns, die in den Berichten der jenseitigen Regierung wesentlich unterschätzt wurde, lieferte einen um 5 Millionen Meterzentner höheren Ertrag als die vorjährige und auch Österreich erfreute sich eines reichen Erntesegens. Trotzdem stand auf dem Wiener Markte geringer Nachfrage auch nur knappes Angebot gegenüber, die Preise hielten sich so hoch, daß deutsches Brotgetreide, durch die Einrichtung der Ausfuhrscheine begünstigt, nach Österreich ausgedoten und aus Preussisch-Schlesien und Bayern in die angrenzenden Gebiete tatsächlich eingeführt werden konnte.

Im städtischen Lagerhause kamen Weizen und Roggen ausnahmsweise auch aus Niederösterreich, Oberösterreich und Böhmen in nicht unbedeutenden Mengen zur Lagerung; gegen das Vorjahr sind die Umsätze mit Weizen um 18.299 q gewachsen, mit Roggen um 37.383 q gesunken. Der Verkehr mit Gerste erlitt eine Abschwächung um 111.245 q; die für den Ausfuhrhandel geeignete Braugerste war vielfach nicht gut geraten. Auf der mechanischen Pflgerei wurden 32.161 q gepulvt. Bei Hafer verhinderten die gute österreichische Ernte und reiche Angebote aus Böhmen größere Zuflüsse aus Ungarn. Von Mais war der alte Vorrat gänzlich aufgebraucht und die neue Frucht für Versendungen zumeist nicht genügend haltbar. Die Umsätze standen dem Vorjahre bei Hafer um 10.039 q, bei Mais um die ansehnliche Menge von 390.853 q nach; sie erfuhren dagegen bei Mehl und Kleie eine Erhöhung um 37.240 q. Das von den Landwirten gewünschte Futterausfuhrverbot wurde von der Regierung nicht erlassen. Der Verkehr mit Keps verlief belanglos. In verstärktem Maße trafen Linsen aus Rußland ein.

Insgesamt waren die Ankünfte von Getreide, Ölsaaten, Hülsenfrüchten und Mühlenzeugnissen um 374.749 q geringer, die Durchschnittslagerbestände um 32.144 q höher als im Vorjahre.

Bei den anderen Waren als Getreide nahm der Verkehr mit Wein, trotz einer überaus reichen Ernte, sowie mit Spiritus und Zucker ab, insgesamt um 10.079 q und der Durchschnittslagerstand um 28.862 q zu, was auf Faßholz zurückzuführen ist, zu dessen Lagerung und zur Errichtung eines elektrisch betriebenen Sägewerkes der Gemeinderat mit Beschluß vom 6. Dezember 1907, Pr.=3. 13.968, die Überlassung eines Raumes von 7634 m<sup>2</sup> im Freien an eine hiesige Firma bewilligt hatte.

Den städtischen Elektrizitätswerken wurde die Umladung des zu Heizwecken für sie in Kesselwagen einlangenden Rohöles und die dazu notwendige Aufstellung eines kleinen Dampfessels nebst Pumpe in einer Hütte von 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m<sup>2</sup> Umfang auf Lagerhausgrund zugestanden.

Der Waren-Gesamtumsatz erreichte eine Höhe von 3,269.903 q und die mittlere Tagesbewegung eine solche von 10.900 q. Es betragen:

	Meterzentner	im Versicherungswerte von Kronen
der Lagerstand am 1. Jänner . . . . .	387.619	9,280.690
die Einlagerungen . . . . .	1,576.433	23,393.300
	1,964.052	32,673.990
die Auslagerungen . . . . .	1,693.470	26,238.090
der Lagerstand am 31. Dezember . . . . .	270.582	6,435.900
der höchste Lagerstand . . . . .	409.485	am 9. Jänner,
der niedrigste Lagerstand . . . . .	184.758	am 1. September,
der mittlere Lagerstand . . . . .	270.042.	

Der Versicherungswert des Warenlagers berechnete sich am 31. Dezember 1908 mit durchschnittlich 23 K 78 h für den Meterzentner. Übernommen wurden 13.838 und ausgefolgt 26.424 Warenposten, worunter sich 13.793 Versendungen mit der Eisenbahn oder Schiffen befanden.

An der Gesamtgüterbewegung waren der Eisenbahnverkehr mit 1,702.693 q oder 52.07%, die Schifffahrt mit 798.037 q oder 24.41% und das Straßenverkehr mit 769.173 q oder 23.52% beteiligt.

Zum Durchzuge ohne Einlagerung wurden ein- und ausgehend 1,182.472 q oder 36·17% des Gesamtumfasses abgefertigt und hievon 181.934 q von Bahn zu Bahn befördert, 293.296 q von Schiffen zur Bahn und 110.991 q von Schiffen auf Straßenfuhrwerke umgeschlagen.

Das Reexpeditionsverfahren fand bei 931 Wagen oder 9·68% der gesamten Versendungen mit der Eisenbahn Anwendung; von der reexpedierten Menge waren auf dem Schienenwege 882 Wagen oder 11·91% der gesamten Bahnankünfte und auf dem Wasserwege 49 Wagen oder 0·63% der gesamten Schiffsankünfte angekommen.

In der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs riefen außer dem häufigen Mangel an Güterwagen auch Zugverspätungen und sonstige Unregelmäßigkeiten manche Schwierigkeiten hervor; viele Sendungen trafen ohne die dazugehörigen Frachtbriefe, viele Frachtbriefe ohne Sendungen ein. In kaum zu bewältigender Weise mehrte sich die Aufnahme von Tatbeständen wegen Gewichtsabgängen oder Beschädigungen an den Gütern. Bei den Frachttarifen fanden die Wünsche der Geschäftswelt eine teilweise Berücksichtigung darin, daß die Sätze für Getreide von Wien nach böhmischen Stationen in dem seit 1. Juli 1908 geltigen Lokaltarife der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft durchwegs nicht mehr höher als von Marchegg gehalten sind. Von den wichtigen übrigen, zur Belebung des Wiener Getreidehandels notwendigen Frachtmaßnahmen gelangte keine zur Einführung.

Der Schiffsverkehr hatte ganz ungemein unter den äußerst ungünstigen Wasserstandsverhältnissen zu leiden, wozu sich im Lagerhause der Stadt Wien noch der Mangel an mechanischen Schiffsausladevorrichtungen und die übertriebenen Lohnforderungen der Ladearbeiter hindernd gesellten. Bei den Wasserfrachten führte ein Kartell der Schiffahrtsunternehmungen zu einer schärferen Handhabung der Verfrachtungsbedingungen, die vom Handel unangenehm empfunden wurde.

Auf dem Landungsplatze des Lagerhauses der Stadt Wien waren an 241 Arbeitstagen 326 Getreide- und Mehlschleppe zu löschten und 15 zu befrachten. Die Löschung ging bei 120 Schleppen oder 36·81% auf einheitliche Art von statten, wogegen die Ladung von 206 Schleppen oder 63·19% gleichzeitig sowohl zur Einlagerung als auch zur Umladung teils auf Eisenbahnwagen, teils auf Straßenfuhrwerke, teils auf Schiffe bestimmt war. Die gelöschten Fahrzeuge führten die Flaggen der nachverzeichneten Unternehmungen: der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien 65 Schiffe mit 96.655 q; der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien 84 mit 241.461 q; der königl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest 117 mit 225.447 q; der Franzenskanal-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest 4 mit 14.121 q; der Herren Jakob & Moriz Weiß in Budapest 31 mit 107.586 q; der Herren Wolfinger & Reich in Budapest 8 mit 30.392 q; des Herrn Karl Szohner in Budapest 1 mit 5704 q; des Herrn Emerich Kurlander in Groß-Becserek 2 mit 2811 q; der Ersten königl. serbischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Belgrad 12 mit 43.836 q; des Herrn T. Cvetnić in Agram 2 mit 10.496 q; 1 Schlepp der königl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft mit 1450 q Faßholz wurde durch die eigenen Leute des Eigentümers der Ladung gelösch.

Nach Warengattungen gesondert, entfielen 90·98% des Gesamtumfasses auf Getreide, Ölsaaten, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse und 9·02% auf sonstige Waren.

Zu Bezeichnungen der Waren auf Grund des Lagerhausgesetzes fehlte nach wie vor jede Anregung. Aus einer Anzahl von 13.838 angelangten Warenposten wurden nur 93 Lagerscheine oder 0.67% im Versicherungswerte von 1,764.300 K ausgeschrieben; rückgelangt sind 99 Lagerscheine im Versicherungswerte von 2,334.040 K; im Umlaufe befanden sich am 31. Dezember 18 Lagerscheine im Versicherungswerte von 82.500 K. Zur Vormerkung einer Bezeichnung in die Lagerbücher wurde kein Lagerschein vorgewiesen.

Im Verzollungsgeschäfte hatte die k. k. Hauptzollamtsabteilung im Lagerhause der Stadt Wien 1254 Amtshandlungen zu verrichten, wobei 137.043 K 48 h an Zöllen und Verbrauchsabgaben abzustatten waren.

Eine öffentliche Versteigerung von 58 Ballen Hornspitzen im Bruttogewichte von 4695 kg, die am 8. Juli abgehalten wurde, lieferte ein für den Verkäufer zufriedenstellendes Ergebnis; sie brachte bei einem Ausrufspreise von 1150 K einen Erlös von 1981 K.

Vor dem Lagerhaus=Schiedsgerichte oder den gewöhnlichen Gerichten war kein Streitfall auszutragen.

Bei den Bezügen der Beamten, Unterbeamten und Diener und den Löhnen der ständigen Arbeiter traten die im Vorjahrsberichte erwähnten, mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 17. Jänner 1908, Pr.=Z. 264 ex 1908 und vom 8. Jänner 1908, Pr.=Z. 16.852 ex 1907, genehmigten Verbesserungen am 1. Jänner 1908 in Wirksamkeit.

Die Stücklöhner ergriffen jede Gelegenheit, um Schwierigkeiten zu machen und eine weitere Erhöhung der Löhne für die Ausladung der Fruchtschiffe zu erzwingen. Entgegen der bestehenden Vereinbarung verlangten sie im April eine Aufzahlung von 1 Heller, wenn der Donauwasserstand auf mehr als 30 cm unter Null fällt, dann im September wegen angeblich schlechter Beschaffenheit bei einigen Ladungen und Ende Dezember wegen herannahender Eisgefahr Aufzahlungen bis zu 4 Heller für den Meterzentner. Sie bewirkten damit, daß die Ausladung der Fruchtschiffe dem Lagerhause mehrfach entzogen wurde, wodurch auch ihnen Arbeitsgelegenheiten entgingen.

In bleibender Verwendung standen 25 Beamte und Hilfsbeamte und 15 Unterbeamte und Diener mit Gesamtbezügen von 114.474 K 91 h, ferner durchschnittlich in der Woche 86 Wochenarbeiter mit einem mittleren Wochenverdienste von je 26 K 44 h oder einem Jahresgesamtverdienste von 118.581 K 11 h; vorübergehend beschäftigt waren durchschnittlich täglich 151 männliche Tagelöhner mit einem mittleren Tagesverdienste von je 2 K 87 h oder einem Jahresgesamtverdienste von 130.148 K 77 h, dann durchschnittlich täglich 49 männliche Stücklöhner mit einem mittleren Verdienste für den Arbeitstag von je 8 K 44 h oder einem Jahresgesamtverdienste von 99.344 K 04 h und durchschnittlich täglich 16 weibliche und jugendliche Arbeiter mit einem mittleren Tagesverdienste von je 1 K 79 h oder einem Jahresgesamtverdienste von 8856 K 47 h. 21 Beamte, Unterbeamte, Diener und Wochenarbeiter oder ihre Hinterbliebenen bezogen Ruhe- und Versorgungsgehälter in der Höhe von 28.719 K 54 h. Die Gesamtausgabe für Arbeitslöhne belief sich auf 356.930 K 39 h und für Löhne, Gehalte und sonstige Bezüge auf 500.124 K 84 h. Für die Krankenversicherung der Arbeiter wurde als Anteil des Lagerhauses ein Beitrag von 3915 K 33 h entrichtet; die Wiener Bezirksfrankenkasse hat die Beitragsleistung ihrer Mitglieder vom 1. März an erhöht. Die im Selbstdeckungsverfahren der Gemeinde Wien durchgeführte Versicherung der Arbeiter gegen Betriebsunfälle erheischte einen Aufwand von 8401 K 55 h für Heilverfahrens- und Unfallrenten oder sonstige Kosten bei 30 Personen.

Die Geld- und Rechnungsgebarung umfaßte bei einem Bareingange von 4,330.231 K 70 h, einem Barausgange von 4,251.518 K 16 h und einem Buchumsatze von 20,366.380 K 27 h, einen Gesamtbetrag von 28,948.130 K 13 h, wovon im Anweisungsverkehre durch das k. k. Postsparkassenamt 2,189.507 K 12 h, den Wiener Giro- und Kassenvereine 638.581 K 33 h und die Österreichisch-ungarische Bank 1,256.493 K 32 h umgesetzt wurden.

Im Schriftenwechsel mit den Parteien betrug der Einlauf durchschnittlich täglich 54, insgesamt 16.231 Stücke; versendet wurden täglich 110 und insgesamt 33.180 Stücke nebst täglich 115, insgesamt 34.634 Rechnungen im Betrage von 2,375.789 K 64 h. Der schriftliche Verkehr mit dem Gemeinderate, dem Magistrate und den übrigen städtischen Ämtern (mit Ausnahme der Unfallsangelegenheiten und der Anweisungen zur Behebung oder Rückzahlung von Geldern bei der städtischen Hauptkasse) erforderte 181 Eingaben, Berichte, Äußerungen oder Erledigungen (gegen 168 in 1907).

In der Sitzung des Gemeinderates vom 17. Jänner wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Die Kompetenz des zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 3. Juli 1902, Pr.-Z. 8093, bestehenden Gemeinderatausschusses zur Vorberatung der Frage der Ausgestaltung des städtischen Lagerhauses wird in der Weise abgeändert, daß er ständig zur Vorberatung aller in die Kompetenz des Stadtrates oder Gemeinderates fallenden Lagerhausangelegenheiten und Berichterstattung an den Gemeinderat eingesetzt wird. Er hat den Titel „Gemeinderatsausschuß zur Vorberatung der Angelegenheiten des Lagerhauses der Stadt Wien“ zu führen. Für diesen Ausschuß hat die für die Ausschüsse des Wiener Gemeinderates mit Gemeinderatsbeschuß vom 31. August 1900, Pr.-Z. 4925, genehmigte Geschäftsordnung zu gelten.“

Mit Beschluß vom 11. September genehmigte der Gemeinderat eine Erhöhung der Gebühren für das Schroten von Gerste auf der mechanischen Puzerei, die in einem Nachtrage XIX zum Gebührentarife veröffentlicht und vom 15. Oktober wirksam wurde.

Die Gastwirtschaftslokalitäten im Lagerhause wurden mit Stadtratsbeschuß vom 19. Dezember 1907 vom 1. Februar 1908 bis 31. Jänner 1911 gegen einen jährlichen Mietzins von 2000 K dem Engelbert Soffner vermietet.

## B. Städtische Gaswerke.

Im Berichtsjahre ist in der Zusammensetzung des Gemeinderatausschusses für die städtische Gasbeleuchtung eine Änderung dadurch eingetreten, daß an Stelle des verstorbenen Gemeinderates Wenzel Güntner und des aus dem Gemeinderate ausgeschiedenen Gemeinderates Anton Kienast Gemeinderat Josef Eßlbauer zum Mitgliede und als Ersatzmänner Stadtrat Franz Hoß und Gemeinderat Eduard Wagner gewählt wurden.

Der Ausschuß hielt im abgelaufenen Jahre 10 Sitzungen ab, in denen 425 Referate erledigt wurden.

Die Zusammensetzung der Leitung des Unternehmens erfuhr insoferne eine Änderung, als die im Jahre 1905 aufgelassene Betriebsdirektion aus Zweckmäßigkeitsgründen neuerlich geschaffen wurde.

Für die Angestellten der städtischen Gaswerke hatte das Berichtsjahr mehrere Neueinführungen grundsätzlicher Natur im Gefolge. Mit Jahresbeginn trat, um der

herrschenden Teuerung der Lebensmittel und sonstigen Bedarfsartikel Rechnung zu tragen, ähnlich wie bei anderen Verwaltungszweigen der Gemeinde, auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Mai eine Neuregelung der Bezüge und der Beförderungsverhältnisse in Kraft, die für die gesamte Beamten- und Dienerschaft eine wesentliche Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage bedeutet.

Am Jahreschlusse kam die Gemeindevertretung einem wiederholt geäußerten Wunsche der Angestellten insoferne nach, als zum erstenmale auch den bei der Jahresbilanz nicht bedachten provisorischen Beamten und Dienern Weihnachtsremunerationen gewährt und an Stelle der bisher üblichen Beteiligungen der Arbeiter mit Woks Neujahrgelder verabsolgt wurden. Weiters wurden an alle mindestens 3 Jahre im Dienste stehenden Arbeiter auf Grund der Genehmigung des Bürgermeisters Erholungsurlaube bis zu 8 Tagen bei Fortzahlung des Lohnes erteilt.

Bei der üblichen Christbaumfeier wurden 250 Kinder mit vollständiger Kleidung und mit Backwerk beteiligt.

Die Gesamtzahl der bei den städtischen Gaswerken beschäftigten Personen betrug Ende 1908 2001 und bestand aus 155 Beamten, 16 Praktikanten, 24 Aspiranten, 42 Gas Kassieren, 4 Kassendienern, 1 Portier, 18 Kanzleidienern und 1741 den Arbeitsordnungen unterliegenden Bediensteten.

Was die Durchführung des im Vorjahre beschlossenen Programmes über die künftige Gasversorgung Wiens anbelangt, haben die Ausgestaltungsarbeiten im Simmeringer Gaswerke und die Vorarbeiten für die Erbauung eines neuen Gaswerkes in Leopoldau einen den Beschlüssen der städtischen Vertretungskörper entsprechenden Fortgang genommen.

Der schon im Vorjahre begonnene durchgreifende Umbau der Reinigeranlage auf größere Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit wurde im Betriebsjahre beendet und die Ausgestaltung der übrigen Apparatenanlagen des Werkes programmgemäß durchgeführt. Im Kühlerhause gelangten 2 neue Kühler von je 40.000 m<sup>3</sup>, im Wäscherhause 2 weitere Teerscheider und 2 Ammoniakwäscher von je 65.000 m<sup>3</sup> und im Gasmesserhause 4 neue Gasmesser von je 40.800 m<sup>3</sup> Tagesleistung zur Aufstellung.

Die Ofenanlage des Werkes wurde durch den Neubau einer Schräg-Kammerofenanlage von 35.000 m<sup>3</sup> Tagesleistung mit Zentralgeneratoren vergrößert.

Die Wassergasanlage wurde durch Ausbau von einer Leistungsfähigkeit von 105.000 m<sup>3</sup> auf eine solche von 175.000 m<sup>3</sup> in 24 Stunden gebracht.

Zu dieser bedeutenden Erweiterung der beiden Gaszerzeugungsanlagen gegenüber der im Programme in Aussicht genommenen Reihenfolge der Ausgestaltungsarbeiten war man durch die überraschende Steigerung des Gasverbrauches gezwungen. Während im Jahre 1906 die höchste Tagesleistung 498.000 m<sup>3</sup> und im Jahre 1907 518.720 m<sup>3</sup> betrug, stieg dieselbe im Jahre 1908 auf 556.580 m<sup>3</sup>.

Der Bau eines neuen Gasbehälters von 150.000 m<sup>3</sup> Nutzinhalt wurde begonnen.

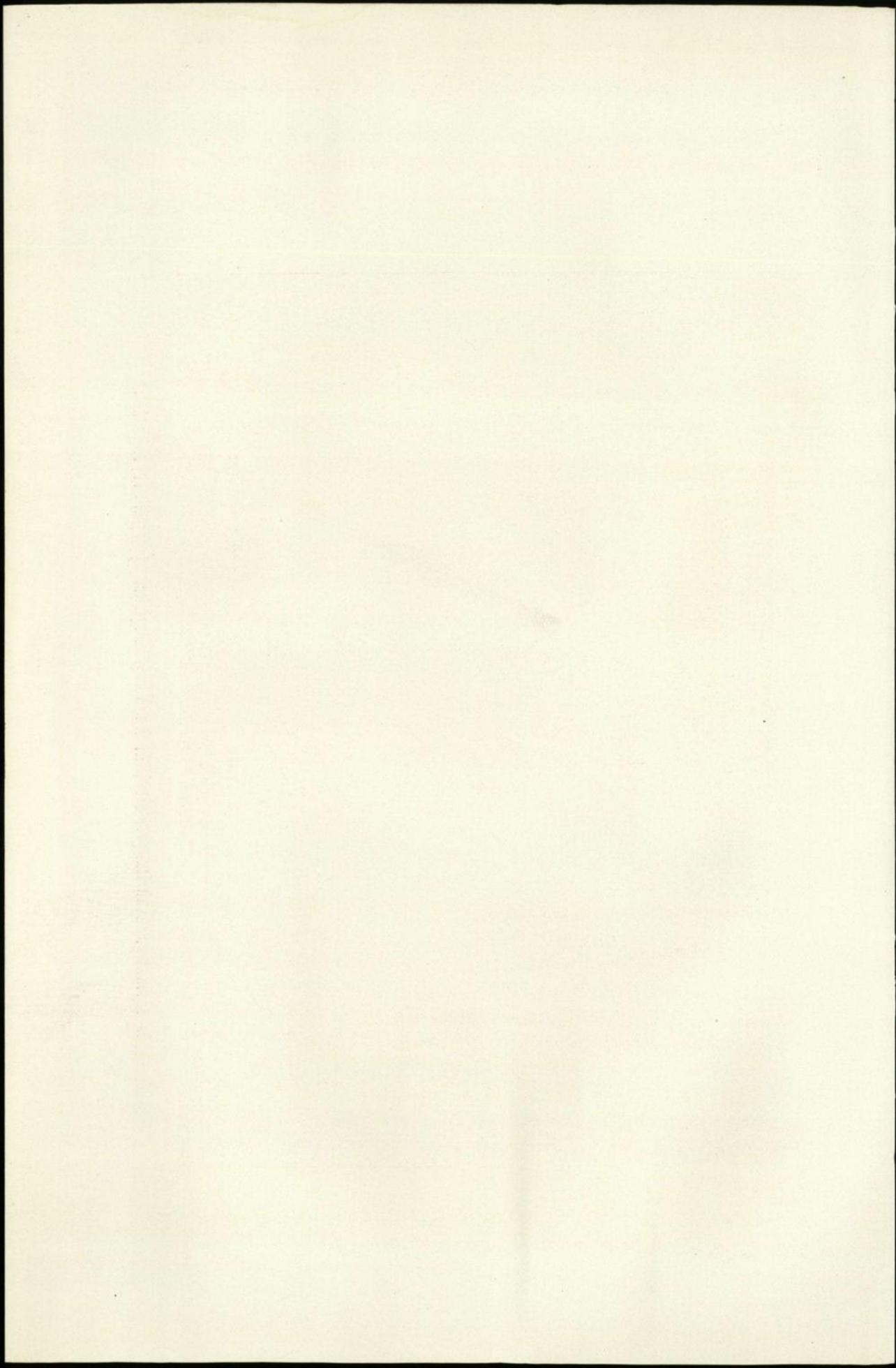
Die Wasserversorgungsanlage des Werkes erfuhr eine Erweiterung durch die Herstellung eines Tiefbrunnens für weiches Kesselspeisewasser und eines großen Senkbrunnens für andere Nutzwasserzwecke.

Durch Herstellung eines neuen, vom städtischen Elektrizitätswerke versorgten Kabelnetzes mit Transformatoranlage wurde dem erhöhten Kraftbedarfe des Werkes entsprochen.

An Stelle der räumlich und hygienisch nicht entsprechenden Umkle-, Wasch- und Baderäume der beim Ofenbetriebe Beschäftigten kamen zweckmäßige Neubauten zur Ausführung.



Die ehemalige Kadesmayer-Realität im VIII. Bezirke, Josefstädterstraße 10.



Ein Teil der zum Abbruche bestimmten Kohlenschuppen wurde zur Errichtung zweier Reinigermasseschuppen verwendet.

Um die Koksförderung zweckmäßiger einzurichten, erweiterte man das Feldbahngleisenez und beschaffte eine dritte Lokomotive. Zugleich wurde zum Zwecke der Koks-gewinnung aus der Generatorenschlacke eine neue Anlage hergestellt.

Im Berichtsjahre schritt man endlich an die Erbauung eines neuen Direktionsgebäudes für das städtische Gaswerk. Die für Bureauzwecke in der Doblhoffgasse Nr. 6 gemieteten Lokale hatten sich trotz mehrfacher Einbeziehung von Räumen der Nachbarhäuser schon seit langem als unzulänglich erwiesen. Nach mehrfachen Versuchen, einen geeigneten Bauplatz zu ermitteln, erwarb die Gemeinde schließlich im VIII. Bezirke die ehemalige Nadelmayerrealität in der Josefstädterstraße Nr. 10 und das Nachbargebäude mit der Dr.-Nr. 12, die der Demolierung zugeführt werden.

Was den Betrieb und die geschäftliche Entwicklung des Unternehmens anbelangt, hat die Gasabgabe eine Zunahme erfahren, die sowohl absolut als auch prozentuell die größte seit Bestand der städtischen Gaswerke ist und ihren Grund einerseits in der günstigen Witterung, andererseits in der Wirkung des im Jahre 1907 eingeführten Gaseinheitspreises und der bedeutenden Zunahme der Gasautomatenanlagen hat.

Gleich günstig war der Absatz der Nebenprodukte.

An statistischen Daten dürften nachstehende von Interesse sein:

Im Berichtsjahre wurden 94,098.340 m<sup>3</sup> Kohlengas und 14,403.272 m<sup>3</sup> Wassergas, mithin zusammen 108,501.612 m<sup>3</sup> Gas erzeugt.

Zur Vergasung gelangte ein Kohlenquantum von 312.189·9 t.

An Nebenprodukten wurden 233.529·142 t Koks, 16.066·256 t Steinkohlenteer, 740·540 t Wassergasteer, 50.713·020 m<sup>3</sup> Ammoniakwasser, 1000 t Retortenpech und 69·980 t Retortengraphit gewonnen.

Die Wassergasanlage war in den Monaten Jänner bis anfangs Mai und Oktober bis Ende Dezember im Betriebe. Sie produzierte 14,403.272 m<sup>3</sup> heiß-karburisiertes Wassergas, welches dem Steinkohlengas beigemischt wurde; das Mischgas enthielt somit durchschnittlich 13·2% karburisiertes Wassergas.

Zur Vergasung gelangte ausschließlich Koks der Kohlengasanstalt. Der Jahresverbrauch an Koks betrug zur Vergasung 12.057·617 t, zur Kesselfeuerung 3534·100 t. Durchschnittlich wurden zur Erzeugung von 1 m<sup>3</sup> Gas für die Vergasung 0·84 kg, für die Kesselfeuerung 0·24 kg Koks und 234 g Öl verbraucht.

Die Gaswerksarea erfuhr durch Grundankäufe eine Vergrößerung um 1437 m<sup>2</sup>.

Die Zahl der Gasmesser (ausschließlich der Automaten-Gasmesser) bei den Gasabnehmern hat eine Vermehrung um 2938 Stück erfahren, so daß die Gesamtzahl derselben am Schlusse des Jahres 95.330 betrug.

Das Gasautomaten-Geschäft hat sich auch in diesem Jahre günstig entwickelt. Es standen 11.973 Gasautomaten gegen 6386 im Jahre 1907 in Verwendung und es wurde mittels derselben eine Gasabgabe von 2,305.308 m<sup>3</sup> gegen 1,045.305 m<sup>3</sup> im Vorjahre erzielt.

Die Hauptrohrstränge weisen derzeit eine Gesamtlänge von 698.185 m gegen 688.067 m im Jahre 1907 auf.

Die Zahl der öffentlichen Straßenflammen siehe im Abschnitt XV. „Beleuchtungs-wesen“. Auf die angeschlossenen Gemeinden entfielen 301 Flammen.

Zu Beginn des letzten Monats des Berichtsjahres wurden im IV. Bezirke Wiedner Hauptstraße, 9 Gasstarlichtlampen (Preßgas) für Zwecke der öffentlichen Straßenbeleuchtung probeweise in Betrieb gesetzt. Die Lampen — ausgenommen eine dreiflammige — besitzen je 2 hängende Gasglühlichtflammen und sind in eine Lichtpunkthöhe von 7 m an eisernen Masten herablaßbar aufgehängt. Diese Beleuchtungsart zeichnet sich durch besonders hohe Leuchtkraft und gleichmäßige Verteilung der Helligkeit aus.

Der Verkaufswert des gegen Bezahlung abgegebenen Gases betrug 16,626.146 K 66 h, jener des für Zwecke der öffentlichen Beleuchtung in den Bezirken I bis XI, XX und XXI abgegebenen Gases 1,162.140 K.

Die zur Gebühr erwachsenen Gasmesserrenten ergaben im ganzen die Summe von 722.832 K 59 h.

Der für Kofz erzielte Erlös betrug, u. zw.;

a) für den an die k. k. priv. österr. Länderbank abgegebenen Kofz samt Breeze 2,741.502 K 73 h;

b) für den an die Gemeinde abgegebenen Kofz samt Breeze 244.208 K 40 h;

c) für den an Gaswerksbedienstete abgegebenen Kofz 51.441 K 60 h.

Für den Verkauf von Kohlengasteer wurden 482.444 K 75 h, von Wassergasteer 37.484 K 49 h, von Ammoniakwasser 332.253 K 84 h, von Retortenpech 4525 K 39 h, von Retortengraphit 6615 K 21 h und für ausgebrauchte Reinigermasse 34.952 K 26 h erzielt.

Die Bilanz für das Jahr 1908 weist nach Bestreitung der Anlehensverzinsung, Dotation der Arbeiter-Pensions-, der Beamten- und Diener-Pensions- und der Abschreibungsreserve einen Überschuß von 3,501.760 K aus.

## C. Städtische Elektrizitätswerke.

### 1. Verwaltung.

Der Gemeinderatsausschuß für den Bau und Betrieb der städtischen Elektrizitätswerke erfuhr im Berichtsjahre in seiner Zusammensetzung insofern eine Veränderung, als in der Gemeinderatssitzung vom 24. April an Stelle des verstorbenen Gemeinderates Benzel Güntner der Gemeinderat Hugo Luz zum Ersatzmann gewählt wurde. Am selben Tage wurde der bisherige Ersatzmann Gemeinderat Josef Nemeß, der sich infolge des Ablaufes seiner Funktionsdauer einer Wiederwahl in den Gemeinderat unterzogen hatte, in gleicher Eigenschaft in den Ausschuß wiedergewählt. Der Ausschuß hielt 11 Sitzungen ab und erledigte in denselben 184 Geschäftsstücke; außerdem wurden 21 in seinen Wirkungskreis fallende Geschäftsstücke während der Gemeinderatsferien vom Stadtrate erledigt und dem Ausschusse in seiner ersten Sitzung im Herbst zur Kenntnis gebracht.

Die im Vorjahre genehmigte, mit einer Gehaltsregulierung und mit der Einführung der Zeitbeförderung verbundene Neusystemisierung des Personalstandes erfuhr eine teilweise Ergänzung durch den Gemeinderatsbeschluß vom 12. Mai, mit welchem anläßlich der gleichzeitigen Regelung der Bezüge für die Angestellten der städtischen Gaswerke und Straßenbahnen gewisse Unterschiede in den Gehaltsansätzen gleichartiger Beamtenkategorien beseitigt und somit auch für die Angestellten der städtischen Elektrizitätswerke einzelne Bezüge neu geregelt wurden. In Verbindung hiemit wurden aber auch einige durch die Übernahme der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft notwendig

gewordene Stellen neu systemisiert, die Vorrückungsfristen durchwegs auf vier Jahre herabgesetzt und auf Grund der durch mehrjährige Wahrnehmungen gewonnenen Erfahrungen für die in den unteren Gehaltsklassen stehenden Beamten eine Ehebewilligung eingeführt, indem deren Verehelichung von dem Nachweise eines jährlichen Mindesteinkommens von 2800 K abhängig gemacht wurde.

Die am 1. Mai erfolgte Übernahme der Zentrale Engerthstraße der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft veranlaßte den Gemeinderat, mit Beschluß vom 28. April eine Regelung der Arbeitszeit, der Lohnsätze und Montursbezüge vorzunehmen und gleichzeitig die durch die Verkürzung der Arbeitszeit notwendig werdende Standesvermehrung des Betriebspersonales zu genehmigen. Die Schichtzeit für das Arbeiterpersonal der Zentralen in Simmering und in der Engerthstraße und der Unterstationen wurde mit Wirksamkeit vom 1. Juni auf  $10\frac{1}{2}$  Stunden einschließlich  $1\frac{1}{2}$  Stunden Pausen festgesetzt und der Arbeitstag für die übrigen im Betriebe beschäftigten Arbeiter vom selben Zeitpunkte angefangen mit 11 Stunden einschließlich der  $1\frac{1}{2}$  stündigen Pausen bestimmt; für den Inspektionsdienst dagegen wurde die bisherige 12stündige Schichtzeit mit  $1\frac{1}{2}$  Stunden Pausen aufrechterhalten. Die durch die Erhöhung der Lohnsätze erforderlichen jährlichen Mehrauslagen beziffern sich mit 17.171 K, die Kosten der Regulierung der Arbeitszeit und der Stellenvermehrung mit 222.000 K.

Wie alljährlich wurden auch im Berichtsjahre allen nicht definitiven Beamten sowie den im Monatsgehalt stehenden sonstigen Angestellten Weihnachtsremunerationen in der Höhe eines Monatsgehaltens, bezw. im Gesamtbetrage von 58.000 K bewilligt, ferner wurden den bereits länger als ein Jahr im Betriebe beschäftigten Arbeitern zum erstenmale Weihnachtsremunerationen im Betrage von 9948 K und den Angestellten fremder Unternehmungen und Anstalten, mit welchen die städtischen Elektrizitätswerke in regelmäßigem Geschäftsverkehre stehen, Neujahrsgratifikationen im Betrage von 4040 K zuerkannt. Am 16. Dezember fand im Festsaale die jährliche Christbaumfeier statt, bei welcher für 200 Kinder von Arbeitern und Dienern eine Weihnachtsbescherung veranstaltet wurde.

Am 1. April genehmigte der Ausschuß die Teilnahme an der in der Zeit vom 31. Mai bis 4. Juni in Brüssel tagenden Generalversammlung der deutschen Vereinigung der Elektrizitätswerke, zu welcher der Direktor als Vertreter der Gemeinde entsendet wurde. Die Generalversammlung der österreichischen und ungarischen Vereinigung fand vom 5. bis 7. Oktober in Wien statt; die Teilnehmer an derselben wurden am 6. Oktober im Rathause empfangen und besichtigten im Verlaufe der Tagung die beiden Zentralen im II. und XI. Bezirke sowie eine Unterstation.

Die Bilanz für das Geschäftsjahr 1907 konnte dem Gemeinderatsausschusse bereits in der Sitzung vom 15. Februar vorgelegt und ein aus den Gemeinderäten Michhorn und Graba sowie dem Direktor der Stadtbuchhaltung bestehendes Komitee zur Prüfung der Vorlage eingesetzt werden.

Dieses Komitee berichtete in der Sitzung vom 25. April über seine Arbeiten, worauf die Bilanz vom Ausschusse genehmigt und dem Gemeinderate vorgelegt wurde. Letzterer faßte hierüber am 28. April den nachstehenden Beschluß:

1. Die Bilanz wird unter Festsetzung einer Abschreibung für Wertverminderung im Betrage von 1.652.632 K und Abschreibung der uneinbringlichen Forderungen per 25.662 K 22 h mit dem ausgewiesenen Reingewinne per 3.816.337 K 77 h genehmigt.

2. Der vorstehend ausgewiesene Reingewinn ist zu verwenden wie folgt:

- a) Zur Tilgung des 30 Millionen Kronen-Anlehens mit 50.000 K,
- b) zur Tilgung des aus dem Investitionsanlehen vom Jahre 1902 aufgewendeten Kapitals mit 31.223 K 50 h,
- c) zur Dotierung der Selbstversicherungsreserve mit 35.000 K,
- d) zur Remunerierung der im Jahresgehälter stehenden Beamten mit 32.810 K,
- e) zur Abfuhr an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien mit 3.667.304 K 27 h.

3. Die Abschreibung per 1,652.632 K, ferner die Dotation der Pensionsreserve mit 150.000 K und die Dotation der Selbstversicherungsreserve mit 35.000 K sind fruchtbringend anzulegen.

## 2. Betrieb.

Das weitaus wichtigste und für die weitere Entwicklung der städtischen Elektrizitätswerke bedeutungsvollste Ereignis ist die auf Grund des Übereinkommens vom 31. März 1906 (Verwaltungsbericht 1906, Seite 234 ff.) am 1. Mai erfolgte Übernahme der Wiener Stromerzeugungs- und Lieferungsanlagen der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft. Die hierauf bezughabenden Urkunden, und zwar ein Vertrag über die von der Gemeinde zu übernehmenden unbeweglichen Sachen, nämlich die Grundstücke und Baulichkeiten der Zentralstation II., Engerthstraße 199, G.-Z. 2719 des II. Bezirkes samt Zubehör, sowie ein Schluß- und Gegenbrief über die gleichfalls zu übernehmenden beweglichen Sachen, nämlich das Kabelnetz samt Hausanschlüssen, Transformatoren, Elektrizitätszählern und allen sonstigen in die Straßen- oder Hauskabel eingeschalteten elektrischen Einrichtungen, die Installationen, vermieteten und im Magazine vorrätigen Reflektorlampen, Werkzeuge und Gerätschaften, Ranzlei- und Einrichtungsgegenstände, Akten, Urkunden, Pläne und sonstigen Behelfe, waren bereits am 29. April errichtet, bezw. ausgetauscht worden; die Übergabe und Übernahme der gesellschaftlichen Anlagen in den physischen Besitz der Gemeinde hat am 1. Mai mitternachts stattgefunden. Dieselbe ist ohne die geringste Störung des Betriebes und sonstigen Dienstes vor sich gegangen und der Ertrag des übernommenen Werkes weitaus günstiger ausgefallen, als seinerzeit veranschlagt worden war. Die von der Gesellschaft zu übernehmenden Beamten waren vom Stadtrate bereits am 24. Jänner unter Festsetzung ihrer künftigen Gehaltsbezüge namentlich bestimmt worden und wurden mit Stadtratsbeschluß vom 11. Juni in die bei den städtischen Elektrizitätswerken systemisierten Bezugsklassen und Gehaltsstufen eingereiht. Die Einreichungen der übernommenen gesellschaftlichen Bediensteten in das Lohnschema der städtischen Elektrizitätswerke wurden vom Ausschusse am 19. Mai durchgeführt.

Die im Vorjahre begonnene Umwandlung der von der Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft übernommenen Zentralstation Raunigasse in eine ausschließlich mit Motordynamos betriebene Unterstation ging so rasch von statten, daß bereits am 26. Februar die behördliche Benützungsbewilligung für die umgebaute Anlage erteilt werden konnte. Alle von der Gesellschaft übernommenen Dampfkessel, Dampfdynamos und deren Zubehör mußten aus diesem Anlasse demontiert werden; die einzelnen Bestandteile wurden nach Tauglichkeit für die neue Anlage verwendet und die unbrauchbaren Teile veräußert. Die von den Kesseln und Dampfmaschinen belegt gewesenen Räume wurden von Grund aus umgestaltet und dem jetzigen Zwecke angepaßt.

So wurde das ehemalige Kesselhaus in einen sehr geräumigen Maschinenaal umgewandelt, während aus dem seinerzeitigen Maschinenhause eine zweistöckige Akkumulatorenanlage entstanden ist, in deren oberem Stockwerke die größte bei den städtischen Elektrizitätswerken derzeit vorhandene Akkumulatoren-Doppelbatterie für Licht- und Kraftzwecke mit 4536, bezw. 6090 Amperestunden Kapazität, bei drei-, bezw. fünfständiger Entladung, Aufstellung gefunden hat.

Die durch diesen Umbau bezweckte vollkommene Auflassung des Dampfbetriebes und dessen Ersatz durch elektrischen Betrieb mittels Drehstrom-Gleichstrom-Umformern mußte ohne irgendwelche Störung der Stromlieferung für die an das  $2 \times 110$  Volt-Gleichstromnetz der ehemaligen Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft angeschlossenen Stromabnehmer bewerkstelligt werden, was auch tatsächlich gelungen ist. Bei diesem Umbau wurde soviel Raum erübrigt, daß in demselben Betriebsgebäude auch noch eine Unterstation für das  $2 \times 220$  Volt-Gleichstromnetz des eigenen Stammwerkes errichtet werden konnte, welche zur Entlastung der bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangten Unterstation Mariahilf (Theobaldgasse) bestimmt ist. Das Projekt für die letztere Adaptierung wurde dem Gemeinderate am 28. April vorgelegt und mit dem veranschlagten Erfordernisse von 336.825 K genehmigt, die Baubewilligung vom Magistrat aber erst am 21. Dezember ausgefertigt, weil sich behufs Aufstellung des der baubehördlichen Amtshandlung zu unterziehenden Detailprojektes zeitraubende Aufnahmen des vorhandenen Baubestandes und statische Berechnungen über dessen Tragfähigkeit und Standfestigkeit als unerlässlich erwiesen. Für diese zur Entlastung der Unterstation Mariahilf bestimmte  $2 \times 220$  Volt-Gleichstrom-Umformeranlage wurden zwei Motordynamos für je 1000 Kilowatt Leistung an der Gleichstromseite samt den zugehörigen Schalt- und Meßanlagen und sonstigen Apparaten bestellt.

Durch die im Vorjahre erfolgte Verstädtlichung der Dampfstraßenbahnlinien im XXI. Bezirke und die Inangriffnahme der Vorarbeiten für ihre Elektrifizierung mußte rechtzeitig auch für die Beistellung der zum elektrischen Betriebe erforderlichen Stromlieferungsanlagen Vorkehrung getroffen werden. Da beim elektrischen Betriebe dieser Linien dasselbe System wie bei den übrigen städtischen Straßenbahnlinien zur Anwendung kommen wird, ergab sich die Notwendigkeit der Errichtung einer ausschließlich für Bahnzwecke bestimmten Gleichstromanlage in Floridsdorf, während die Licht- und Kraftlieferung an private Stromabnehmer im XXI. Bezirke seit 1903 mittels Drehstromes bewirkt wird. Der Gemeinderat genehmigte daher am 12. Mai grundsätzlich die Erbauung einer neuen Unterstation in Floridsdorf für Straßenbahnzwecke und bewilligte hiefür und für die Ausführung der von ihr ausgehenden Bahnspiseleitungen 760.000 K, ordnete aber gleichzeitig an, daß mit dem Baue dieser Anlage erst dann zu beginnen sein wird, bis die Bewilligung für die Befahrung der Kaiser Franz Josephs-Brücke mit Motorwagen vom k. k. Eisenbahnministerium erteilt und vom Gemeinderate zur Kenntnis genommen worden ist. Für die Erbauung dieser Unterstation wurden vom Gemeinderate am 4. September die der Gemeinde gehörigen Baustellen an der Rahlgasse, G.-E.-Z. 245 und 246 Floridsdorf, gewidmet und das Detailprojekt mit dem für die eigentlichen Bauherstellungen veranschlagten Erfordernisse von 233.353 K genehmigt; die für den Baugrund an die eigenen Gelder der Gemeinde zu leistende Vergütung wurde vom Gemeinderate am 4. Dezember mit 36.630 K festgesetzt.

Da die neue Unterstation als ausschließlich für Straßenbahnzwecke bestimmte Anlage der Kompetenz der Eisenbahnbehörden unterliegt, war das Detailprojekt für dieselbe bereits am 19. August dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt worden; die

Kommissionelle Bauberhandlung wurde vom Magistrate im Auftrage der k. k. Statthalterei am 24. Oktober abgehalten, die Baubewilligung ist jedoch seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Berichtsjahre nicht mehr eingelangt.

In der Unterstation Mariahilf wurden zwei vorhandene Motordynamos von je 550 Kilowatt Gleichstromleistung durch solche von je 1000 Kilowatt Leistung ersetzt; die ersteren werden in der Unterstation Floridsdorf Verwendung finden. Ferner wurde daselbst eine Zentral-Hochspannungs-Schaltanlage für die ankommenden und ausgehenden Speisefleitungen des Hochspannungsnetzes aufgestellt und in Betrieb gesetzt.

In den Unterstationen Leopoldstadt und Währing wurde je ein weiterer Motor-generator von 1000 Kilowatt Gleichstromleistung aufgestellt und hiedurch die Anzahl der Maschinensäße in der Leopoldstadt auf sieben, in Währing auf sechs erhöht.

Hinsichtlich des Kabelnetzes ist vor allem der Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes über die drei Beschwerden zu gedenken, welche in Ansehung der Rechtswirksamkeit des vom Magistrate am 20. Jänner 1903 erteilten gewerbebehördlichen Konsenses für das Hochspannungsnetz des sogenannten „Nichtnetzes“ in den Jahren 1906 und 1907 wider das k. k. Handelsministerium eingebracht worden waren (Verwaltungsbericht 1906, Seite 436; 1907, Seite 450). Die Verhandlung über alle drei Beschwerden hat am 17. Juni stattgefunden und zu dem Ergebnisse geführt, daß die Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums vom 4. März 1906, mit welcher der oberrwähnte Konsens unter Berufung auf § 146, Abs. 2 Gew.-Ordg. von amtswegen außer Kraft gesetzt worden war, und vom 9. April 1907, mit welcher die neuerlichen meritorischen Aufträge der Unterbehörden im Instanzenzuge aufrechterhalten wurden, als gesetzlich nicht begründet aufgehoben wurden; dagegen wurde die Beschwerde gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 4. August 1906, mit welcher die der Beschwerde gegen die erste Ministerialentscheidung vom Magistrate zuerkannte aufschiebende Wirkung widerrufen worden war, als unbegründet abgewiesen, weil zur Erledigung eines Aufschubgesuches nach § 17 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nur jene Verwaltungsbehörde berufen erscheint, deren Entscheidung beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe in Beschwerde gezogen ist.

Ohne die überaus umfangreichen Entscheidungsgründe dieses Erkenntnisses, welches die formellen und materiellen Wirkungen der Rechtskraft verwaltungsbehördlicher Entscheidungen klar präzisiert und der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung im Verfahren vor den Verwaltungsbehörden die rechtliche Stellung einer Partei zuweist (abgedruckt in „Budwinski“ unter A 6065), wörtlich wiederzugeben, sei nur in Kürze angeführt, daß der k. k. Verwaltungsgerichtshof in der Streitfrage über die Rechtskraft des mit der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 4. März 1906 von amtswegen außer Kraft gesetzten Konsenses vom 20. Jänner 1903 zu folgenden Rechtsätzen gelangt:

„Der Gewerbebehörde ist durch die Vorschrift des § 146, Abs. 2 Gew.-Ordg. das Recht, auch außerhalb des Instanzenzuges von amtswegen korrigierend einzugreifen, nur für den Fall gegeben, wenn es sich darum handelt, einen mangels der gesetzlichen Erfordernisse zu Unrecht hinausgegebenen Gewerbebeschein oder eine Konzession zurückzunehmen.

Hinsichtlich der Genehmigung von gewerblichen Betriebsanlagen dagegen erscheint das Rechtsmittel des Rekurses in § 34 Gew.-Ordg. geregelt, welche Gesetzesstelle kein ausdrückliches Recht der Oberbehörde bestimmt, einen erteilten Konsens von amtswegen zu korrigieren.

Im vorliegenden Falle hatte der Wiener Magistrat als Gewerbebehörde I. Instanz das Projekt der Gemeinde Wien für die Ausführung von Kabelleitungen zwecks elektrischer Beleuchtung und Kraftübertragung unter gewissen, aus öffentlichen Rücksichten gestellten Anforderungen genehmigt und die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion mit den ihre Schwachstromleitungen betreffenden weitergehenden Bedingungen auf den Zivilrechtsweg verwiesen. Letzterer Ausspruch besagt nichts anderes, als daß sich die Gewerbebehörde nicht bestimmt finde, aus Anlaß dieser Bedingungen den Konsens zur Wahrung öffentlicher Interessen noch mit weiteren Forderungen zu beschweren.

Hiedurch hat die Gemeinde Wien ein subjektiv öffentliches Recht in den Grenzen dieser behördlichen Emanation erworben. Dieses Recht war infolge des den Parteien — und dazu gehört auch die Post- und Telegraphen-Verwaltung — offen- gestandenen Rekursrechtes allerdings noch der Anfechtung im Instanzenzuge ausgesetzt. Ist aber eine solche Anfechtung wie im vorliegenden Falle nicht erfolgt, so ist das oben gekennzeichnete Recht der Gemeinde Wien zugleich auch in materielle Rechtskraft erwachsen.“

Mit der Kassierung der Ministerialentscheidung vom 4. März 1906 mußte notwendiger Weise auch die meritorische Entscheidung vom 9. April 1907, mit welcher der Gemeinde Wien eben weitergehende Bedingungen auferlegt werden sollten, fallen, da letztere Entscheidung von der Rechtsbeständigkeit der als gesetzlich nicht begründet erkannten Entscheidung vom 4. März 1906 abhängig war.

Durch die Übernahme des Kabelnetzes der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft mit 828 km Gesamtlänge trat eine plötzliche sprunghafte Vergrößerung des Netzes ein aber auch im eigenen Kabelnetze wurden wieder bedeutende Erweiterungen vorgenommen, welche für Beleuchtungs- und Kraftzwecke 105·28 km, für Hausanschlußkabel 13·19 km und für Straßenbahnzwecke 30·66 km betragen.

Hiebei wären als umfangreichere Kabellegungen anzuführen:

Im Wiener Gemeindegebiete: Die abermalige Verstärkung des Hochspannungsnetzes zwischen der Centrale Simmering und den Unterstationen Mariahilf und Raunkgasse einer-, Leopoldstadt andererseits; eine Abzweigung von der Engerthstraße über die Kronprinz Rudolfs-Brücke nach Kaisermühlen und zum städtischen Strandbade „Gänsehäufel“; eine Abzweigung von der am linken Donaukanalufer zu den Freudenauer Hafenanlagen führenden Kabeltrasse durch den Unterprater zum Handelskai; eine Kabellegung in der Weinberggasse im XIX. Bezirke zu den Fabriksanlagen der Firma Gräf & Stift; Erweiterungen des Drehstromnetzes im XXI. Bezirke.

Außerhalb des Wiener Gemeindegebietes: Die Verlängerung der im Jahre 1906 nach Ahgersdorf geführten Drehstrom-Hochspannungsleitung von der Rittergasse in Ahgersdorf in das Gebiet der Gemeinde Liesing, in welchem die Trasse durch die Grenz-, Fabriks-, Feld- und Franz Parschegasse bis zur Perchtoldsdorferstraße verläuft. Hiefür wurden die gewerbebehördlichen Genehmigungen von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung auf Grund der am 6. Juni und 3. Oktober vorgenommenen kommissionellen Verhandlungen am 26. Juni, bezw. 23. Oktober erteilt.

Gleichzeitig mit diesen zum größten Teile in das Gebiet der Drehstromnetze fallenden Kabellegungen mußten auch neue Transformatorstationen in größerer Anzahl aufgestellt werden; die bedeutendsten derselben wurden in den Werfstättenanlagen der

k. k. Nordbahn in Floridsdorf, vor dem Hause XXI., Leopoldauerstraße (jetzt Siemensstraße) Nr. 2, in den Fabrikanlagen der Firma Gräf & Stift im XIX. Bezirke und Bösl & Komp. in Liesing, beim Strandbade „Gänsehäufel“, im neuen Johann Strauß-Theater und in einigen Fabrikanlagen am Handelskai errichtet.

Die Unterbringung solcher Transformatoranlagen in städtischen Schulgebäuden wurde vom Stadtrate mit dem Beschlusse vom 5. August grundsätzlich genehmigt, und die in dieser Hinsicht zwischen den beteiligten städtischen Ämtern und dem k. k. Bezirksschulrate getroffene, die sicherheitspolizeilichen und schulhygienischen Bedingungen für solche Anlagen enthaltende Vereinbarung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Von der im Übereinkommen mit der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft vom 31. März 1906 (Verwaltungsbericht für 1906, Seite 234 ff.) vereinbarten Berechtigung, die der Gesellschaft gehörigen Baustellen, Grdb.-Einkl.-Z. 2716, 2717, 2718, 2897, 2898, 2899 und 3741 des II. Bezirkes nächst der Zentrale Engerthstraße im Katastralausmaße von zusammen 4961.71 m<sup>2</sup> bis zum Jahre 1914 um den für den 30. April 1906 angenommenen Grundwert von 180.000 K zuzüglich 4% Zinsen bis zum Zahlungstage jederzeit einzulösen, hat der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 28. April Gebrauch gemacht und diese sieben Baustellen um 194.400 K angekauft, um sich die für die Lagerung von Betriebsmaterialien, für allfällige Erweiterungen von Nebenanlagen der Zentrale Engerthstraße usw. benötigten Grundstücke rechtzeitig zu sichern.

Die grundbücherliche Abtrennung des mit der Widmung der ausschließlichen Verwendung für Arbeiterwohnungs-zwecke auf die Dauer von 50 Jahren belasteten Baugrundes der beiden Arbeiterwohnhäuser der Zentrale Simmering, Konstr.-Nr. 700 k und 700 l (vergl. Verwaltungsbericht 1906, Seite 431 f.) von der übrigen Bauarea dieser Zentrale und die Löschung obiger Widmung auf der Stammrealität Grdb.-Einkl.-Z. 937/Simmering konnte trotz der ausgewiesenen Zustimmung der k. k. n.-ö. Finanz-Landesdirektion zu dieser Änderung des Grundbuchsstandes erst im Rekurswege beim k. k. Landesgerichte Wien in Zivilrechtsachen durchgeführt werden und wurde vom k. k. Bezirksgerichte Simmering am 13. Juli durchgeführt; für die beiden Arbeiterwohnhäuser wurde die neue Einkl.-Z. 2034/Simmering eröffnet.

Am 5. Mai bewilligte der Gemeinderatsausschuß die Demolierung der am 1. Mai 1907 von der Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft übernommenen Baulichkeiten an der Hollar- und Pillergasse im XIV. Bezirke wegen ihres schlechten Bauzustandes, der kostspielige Reparaturen unausschießbar gemacht hätte, ohne daß durch entsprechende Vermietung dieser teilweise bloß ebenerdigen Objekte ein angemessener Zinsertrag zu erzielen gewesen wäre; gleichzeitig wurde die Verpachtung der durch die Demolierung frei werdenden Baustellen als Lagerplatz an die Zimmermeisterfirma Adalbert Chromys Wwe. & Sohn genehmigt.

In der Ausschußsitzung vom 25. April wurde die Mietung eines Geschäftslokales samt zugehörigen Magazinräumlichkeiten für die Unterbringung der Glühlampenverkaufsstelle im Hause VIII., Alferstraße 45, um den jährlichen Mietzins von 4000 K genehmigt, da sich die Belassung dieses Geschäftes in der Gumpendorferstraße mit Rücksicht auf die große Entfernung vom Direktionsgebäude für den Kundenverkehr als unzweckmäßig erwiesen hatte.

Mit Rücksicht auf die bedeutende Verteuerung, welche durch die mit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 22. Dezember 1906, R.-G.-Bl. Nr. 251, verfügte Erhöhung des Lokalportotarifses in der Korrespondenz mit den Konsumenten im

Vorjahre eingetreten ist, genehmigte der Gemeinderat am 17. Jänner, daß das Inkasso der Stromrechnungen grundsätzlich durch eigene Einhebungsorgane zu besorgen ist und bewilligte zu diesem Behufe eine Vermehrung der Kassendiener um acht Mann; durch die Auflassung des Inkasso im Wege der k. k. Postsparkasse wird trotz der erhöhten Personalkosten eine jährliche Ersparnis von rund 19.000 K erzielt.

Für die anlässlich der Feier des sechzigjährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers am Abende des 1. Dezember veranstaltete Festbeleuchtung hatten die Werke durch das eigene Personal vor dem Direktionsgebäude IX., Mariannengasse Nr. 4, ein frei über die Straße hängendes, an den einander gegenüberliegenden Häusern verankertes, elektrisch beleuchtetes Dekorationsobjekt errichtet, welches in reicher Ornamentik ausgeführt war, die Kaiserkrone mit Strahlenkranz und darüber befindlichen Sternen darstellte und allgemeine Anerkennung fand.

Trotz der außerordentlichen Anforderungen, welche die Beleuchtung an die Leistungsfähigkeit der Betriebsanlagen stellte, hat sich nicht der geringste störende Zwischenfall ereignet.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß im Berichtsjahre mit der k. k. Nordbahn-Direktion ein Übereinkommen getroffen wurde, durch welches den städtischen Elektrizitätswerken die gesamte Stromlieferung im Bereiche der Bahnhöfe Wien—Nordbahnhof samt Donauuferbahnhof, Floridsdorf und Leopoldau mit Einschluß aller denselben gegenwärtig und zukünftig angegliederten Eisenbahnbetriebsanlagen, Werkstätten, sonstigen Arbeitsstätten und Dienststellen und in den im II. Bezirke gelegenen, in der Verwaltung der k. k. Nordbahn-Direktion stehenden Gebäuden des Pensionsfonds der k. k. Nordbahn bis zum 30. Juni 1918 unkündbar, nach diesem Zeitpunkte gegen vorausgehende achtzehntonatliche, immer nur für den 30. Juni eines folgenden Jahres auszuübende Kündigung übertragen wurde; dieses Übereinkommen wurde vom Gemeinderatsausschusse am 26. Mai genehmigt.

Endlich haben die städtischen Elektrizitätswerke im Berichtsjahre auf Grund des im Jahre 1906 mit dem k. u. k. Obersthofmeisteramte getroffenen Übereinkommens die Stromlieferung für die beiden Hoftheater übernommen.

### 3. Ausbau der Zentralen.

#### a) Zentrale Simmering.

Die im Jahre 1907 in Angriff genommene Ausführung einer automatischen Kohlenförderanlage für 35 t-Stundenleistung, für welche bei der am 9. Juni stattgefundenen politischen Begehung die Baubewilligung ex commissione erteilt und welche von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen mit Erlaß vom 22. Dezember als benützlich erklärt wurde, konnte samt den in die Schleppgleise eingebauten zwei zugehörigen Waggontkippern und der gleichfalls bereits fertiggestellten, erweiterten Schleppbahnanlage noch im Berichtsjahre der regelmäßigen Benützung übergeben werden.

Im Werke I wurden bei weiteren vier Babcock-Wilcox-Kesseln die Planroste durch automatische Kettenroste ersetzt und gleichzeitig die Heizflächen dieser Kessel von 300 m<sup>2</sup> auf 317 m<sup>2</sup> vergrößert; in diesem Werke sind nunmehr sämtliche Kessel mit automatischen Kettenrosten ausgerüstet.

Bei weitem umfangreicher waren die Arbeiten für den noch in der Gemeinderats-sitzung vom 29. November 1907 genehmigten Ausbau des Werkes II, für welchen auf Grund der am 6. Februar durchgeführten Bauverhandlung die Baubewilligung vom magistratischen Bezirksamte für den XI. Bezirk am 17. März ausgefertigt wurde.

Dieser Ausbau umfaßt die Verlängerung des Maschinenhauses und die Herstellung eines zu Magazinszwecken dienenden Vorbaues, die Verlängerung des Kesselhauses, die Errichtung von zwei 70 m hohen Schornsteinen an der südlichen Stirnseite des verlängerten Kesselhauses, die Verlängerung des Kohlenschuppens und die Ausführung einiger sonstigen Nebenbauten. Die ausgedehnten Bauarbeiten wurden derart beschleunigt, daß schon im August mit der Montage der maschinellen Anlagen begonnen werden konnte. Dieselbe umfaßt im Maschinenhause die Aufstellung des bereits mit den Beschlüssen des Gemeinderatausschusses vom 6. Juli und 30. Oktober 1907 bestellten vierten und fünften Dampfturbinenaggregates, bestehend aus je einer Parsons-Dampfturbine von 10.000 effektiven PS, direkt gekuppelt mit je einem Drehstromgenerator für 7000 Kilovoltampères Leistung bei 5000 bis 5500 Volt Spannung und 960 Minutenumdrehungen. Das erste dieser beiden Aggregate wurde gegen Ende des Berichtsjahres bereits dem Betriebe übergeben.

Im Kesselhause wurden sechs Stück Babcock-Wilcox-Kessel mit je 500 m<sup>2</sup> Heizfläche und automatischen Kettenrosten, an der südlichen Stirnseite desselben zwei schmiedeeiserne Behälter von je 54 m<sup>3</sup> Rauminhalt zur Aufnahme und Wiederverwendung des Kondensates der neuen Dampfturbinen ferner zur Förderung dieses Kondensates in die Kessel eine mit elektrischem Antriebe versehene Hochdruck-Zentrifugal-Kesselspeisepumpe für 60 m<sup>3</sup> Stundenleistung neu aufgestellt und gleichzeitig mit dem vierten Dampfturboaggregate in Betrieb gesetzt.

Außerdem wurden bei acht älteren Babcock-Wilcox-Kesseln die Planroste durch automatische Kettenroste ersetzt und gleichzeitig die Heizflächen dieser Kessel von 300 m<sup>2</sup> auf je 317 m<sup>2</sup> vergrößert.

Die Arbeiten an der auch in Werk II zur Aufstellung gelangenden mechanischen Kohlenförderanlage, deren behördliche Genehmigung gleichzeitig mit der Erteilung der Baubewilligung für den gesamten Ausbau erfolgt ist, wurden soweit gefördert, daß die Inangriffnahme der Montierarbeiten für die Conveyorstränge am Ende des Berichtsjahres unmittelbar bevorstand.

Um während der Wintermonate bei niedrigen Wasserständen im Donaukanale eine Stauung des Wassers zu bewirken und den Wassereinlauf in die Werkskanäle hiedurch auf entsprechender Höhe zu erhalten, um den durch die Inbetriebsetzung der Dampfturbinen und den Ausbau beider Werke bedeutend gesteigerten Bedarf an Kondensationswasser immer ausreichend decken zu können, wurde unterhalb der flußabwärtigen der beiden Wassereinlaufkammern ein Grundwehr errichtet, indem in Entfernungen von zwei zu zwei Metern quer durch den Donaukanal fünf Meter lange Träger auf 1.8 m Tiefe eingerammt und zwischen ihnen hölzerne Einlegebalken eingeschoben wurden, deren Einstellung und Herausnahme von einem mittels einer Zangenkonstruktion an den Trägern angehängten Laufsteg bewerkstelligt werden kann. Für dieses von der k. k. n.-ö. Statthalterei am 30. November der wasserrechtlichen Verhandlung unterzogene Projekt wurde die Bewilligung ex commissione unter der Bedingung erteilt, daß die Einstellung des Grundwehres nur während der alljährlichen Unterbrechung der Schifffahrt zur Winterszeit erfolgen darf und dasselbe bei plötzlich eintretenden Hochwässern des Wienflusses sofort in kürzester Frist zu entfernen ist.

## b) Zentrale Engerthstraße.

Schon vor der am 1. Mai stattgefundenen Betriebsübernahme durch die Gemeinde waren teilweise Rekonstruktionen, teilweise Erweiterungen der Betriebsanlage in Angriff genommen worden. So hatte der Gemeinderatsausschuß bereits am 7. Mai 1907 die Aufstellung von zwei Dampfturboaggregaten von je 5000 effektiven Pferdekraften bei gleichzeitiger Entfernung einer vorhandenen Dampfdynamomaschine von 1000 PS behufs Platzbeschaffung für die Turbinen bewilligt und der Gemeinderat am 3. April das Projekt für die aus diesem Anlasse vorzunehmenden baulichen Herstellungen mit dem veranschlagten Kostenverordnungsbescheid von 53.116 K genehmigt; die kommissionelle Bauverhandlung hat am 24. April stattgefunden und wurde die bau- und gewerbebehördliche Genehmigung für diese Abänderung, bezw. Erweiterung der Anlage anstandslos erteilt. In der Tat wurden die Arbeiten für die Demontage der Dampfdynamomaschine mit Zustimmung der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft sofort nach Eintritt des schwächeren Betriebes in Angriff genommen und zu gleicher Zeit auch die Elektrifizierung eines der beiden bisher mit Hand betriebenen Laufkrane von 25 t Tragkraft vorgenommen, damit derselbe für die Anlieferung der schweren Turbinenbestandteile bereits in elektrischem Betriebe zur Verfügung stehe. Eines der beiden Dampfturboaggregate konnte noch im Berichtsjahre in Betrieb genommen werden.

Ferner wurde in dieser Zentrale im Herbst probeweise die Rohölfeuerung eingerichtet, indem vier Stück Babcock-Wilcox-Kessel zu diesem Zwecke mit Dampfsolzerstäubern ausgerüstet und die zur Lagerung der Ölvorräte und zur Förderung derselben an die Verwendungsstelle erforderlichen Reservoirs und Leitungen im Werkshofe und Kesselhause hergestellt wurden.

## 4. Statistisches.

In der Korrespondenz ist ohne Einrechnung der Strombezugsanmeldungen und Anzeigen der Installateure über die anschlussfähige Fertigstellung der angemeldeten Installationen, ferner ohne Hinzurechnung der ausgehenden Strombezugsrechnungen und Mahnschreiben ein Einlauf von 27.189 protokollierten Geschäftsstücken auszuweisen; in der Buchhaltung waren am Ende des Berichtsjahres für an das Dreh- und Gleichstromnetz des Stammwerkes und der ehemaligen Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft (jetzt Unterstation Raunitzgasse) angeschlossene Stromabnehmer 36.672, für an das Wechselstromnetz der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft angeschlossene Konsumenten 21.773, zusammen 58.445 Saldatontafeln eröffnet.

Gegen 1344 zahlungs säumige Schuldner mußten im bezirksgerichtlichen Verfahren behufs Eintreibung des rückständigen Strompreises Zahlungsbefehle erwirkt, bezw. Klagen und Mahnklagen durchgeführt werden. Hierüber sowie in Exekutions- und Konkurs sachen waren 215 Tagatzungen zu verrichten. Außerdem haben drei entlassene Hilfsarbeiter den Lohn für die vierzehntägige Kündigungsfrist beim k. k. Gewerbe gerichte eingeklagt; zwei Klagen wurden durch gerichtlichen Vergleich, eine durch Abweisung des Klagebegehrens erledigt.

Am Ende des Berichtsjahres standen in der Zentrale Simmering 58, in der Zentrale Engerthstraße 32, zusammen 90 Kessel mit zusammen 27.666 m<sup>2</sup> Heizfläche,

ferner in Simmering 10 Kolbendampfmaschinen und 4 Dampfturbogeneratoren mit zusammen 70.500 PS (44.350 Kilowatt), in der Engerthstraße 18 Kolbendampfmaschinen und 1 Dampfturbogenerator mit zusammen 20.400 PS (11.820 Kilowatt) Leistungsfähigkeit im Betriebe.

Die Anzahl der Transformatoren für die Hilfsanlagen hat sich in Simmering von 8 auf 12 mit zusammen 1488 Kilowatt Leistungsfähigkeit, diejenige der Drehstrom-Gleichstrom-Umformer für Erregung und Beleuchtung von 6 auf 7 mit zusammen 855 Kilowatt Leistungsfähigkeit an der Gleichstromseite erhöht, die Anzahl der Akkumulatorenbatterien ist gleich geblieben.

In der Zentrale Engerthstraße stehen für den Betrieb der Hilfsanlagen 27 Transformatoren mit zusammen 605 Kilowatt Leistungsfähigkeit und für Erregung und Beleuchtung 2 Drehstrom-Gleichstrom-Umformer mit zusammen 100 Kilowatt Leistungsfähigkeit an der Gleichstromseite zur Verfügung.

Die Summe der Kesselbetriebsstunden betrug in der Zentrale Simmering 154.509, in der Zentrale Engerthstraße seit 1. Mai bis 31. Dezember 63.926, der Dampfmaschinenbetriebsstunden 38.200, bezw. 33.834, die Zahl der erzeugten Kilowattstunden in Simmering 97,629.967 (hievon nutzbar abgegeben 68,348.096), in der Engerthstraße vom 1. Mai bis 31. Dezember 13,299.404 (nutzbar abgegeben 7,554.096). Von diesen aus beiden Werken zusammen nutzbar abgegebenen 75,902.192 Kilowattstunden entfallen auf den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen 39,331.657, auf Licht- und Kraftabgabe an Stromabnehmer 34,083.031 und auf den Eigenbedarf 2,487.504 Kilowattstunden.

In den sieben Unterstationen waren 46 Drehstrom-Gleichstrom-Umformer mit zusammen 30.950 Kilowatt Leistungsfähigkeit an der Gleichstromseite und 25 Akkumulatorenbatterien mit zusammen 7654 Kilowatt Leistungsfähigkeit im Betriebe.

Die gesamte Kabellänge betrug 3866·4 km mit einem Gesamtkupfergewichte von 4644 t; hievon dienen 363·8 km Kabelleitungen der Stromlieferung für die Straßenbahnzwecke, 2928·3 km für Licht- und Kraftabgabe an Konsumenten und 574·3 km für Hausanschlüsse. Die Anzahl der letzteren hat sich mit Einschluß der von der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft übernommenen 4954 Anschlüsse von 10.280 auf 17.754 erhöht. Ebenso hat sich die Anzahl der für den Straßenbahnbetrieb angeschlossenen Speisepunkte um einen (auf 73), die Anschlußkapazität derselben von 39.100 auf 39.200 Kilowatt vermehrt.

Die Anzahl der in den Anlagen der Stromabnehmer eingebauten Elektrizitätszähler betrug 53.063 Stück mit einer Gesamtkapazität von 189.974·91 Kilowatt.

Ohne Einrechnung der für Straßenbahnzwecke und für den eigenen Bedarf bestehenden Anschlüsse waren am Ende des Berichtsjahres 58.445 Anlagen mit der Gesamtkapazität von 87.037 Kilowatt angeschlossen; dieselben verteilen sich auf 930.261 Glühlampen, 13.243 Bogenlampen und 11.117 Motoren (letzte mit einer Gesamtleistung von 29.217·87 PS). Von den angeschlossenen Anlagen entfallen nach dem angegebenen Anschlußwerte von 87.037 Kilowatt 56·5% auf Glühlampen, 8·35% auf Bogenlampen, 32·01% auf Motoren, 0·78% auf Akkumulatoren und 2·36% auf Anlagen für verschiedene andere Zwecke.

Die Anzahl der am Schlusse des Berichtsjahres zum Strombezuge angemeldeten Anlagen betrug 71.540.

## D. Städtische Straßenbahnen.

### 1. Allgemeines.

Für das Berichtsjahr kann im allgemeinen der gleiche Fortschritt in der Entwicklung der städtischen Straßenbahnen festgestellt werden, wie in den vorausgehenden Jahren der Betriebsführung durch die Gemeinde. Eine besondere Steigerung ergab sich aus dem Betriebe der städtischen Dampfstraßenbahnen — früher Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Komp. —, nachdem diese Linien durch einen Umsteigeverkehr mit Herabsetzung der Tarife auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 3. April 1908, Pr.-Z. 4000, ab 1. Mai 1908 in das Straßenbahnnetz einbezogen worden waren, wodurch allerdings die mittlere Einnahme pro Fahrgast auf den Dampfstraßenbahnlinien im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1907 um 25% gesunken ist. Die Übernahme dieser Unternehmung ist mit 1. Jänner 1908, rückwirkend vom 1. Jänner 1907, erfolgt. Auch die Jubiläumsfestlichkeiten anlässlich der Vollendung des 60. Regierungsjahres Sr. Majestät des Kaisers haben bei wiederholten Gelegenheiten eine außergewöhnlich starke Inanspruchnahme der Straßenbahnen herbeigeführt.

Vom 7. bis 10. September wurde in München der Internationale Straßenbahn- und Kleinbahn-Kongreß abgehalten. Auf diesem erstattete Direktor Ing. Ludwig Spängler einen Bericht über die „Vor- und Nachteile der Lenkchassiswagen und der ein- und zweiachsigen Drehgestellwagen“, bei welchem hauptsächlich die besonderen Vorteile der bei den Wiener städtischen Straßenbahnen in ausgedehnter Verwendung stehenden Lenkchassiswagen zur Sprache kamen. Zur Beurteilung und Klarstellung der hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse hat der Stadtrat die Erbauung eines besonderen Probegleises im Bahnhofe Simmering genehmigt. Die für die Entwicklung des Motowagenbaues sehr wichtigen Versuche in dieser Richtung werden auch weiter fortgesetzt.

Bei dem 2. und 3. Betriebsleitertage in Wien am 17. Februar, bezw. in Prag am 22. Juni und bei der Jahreskonferenz des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen in Prag am 23. Juni 1908 waren die städtischen Straßenbahnen vertreten.

Auch aus Anlaß der Verstadtlung des Stellwagenbetriebes der Vienna General Omnibus Co. Ltd. fiel den Straßenbahnen eine wichtige Rolle zu, indem drei Beamte außersehen worden waren, die die Gebarung der Konkursmasseverwaltung zu überwachen, das Wagen- und Stallressort zu verbessern und die Buchführung zu prüfen.

Mit 1. Mai wurde der Tarif der städtischen Straßenbahnen auch auf die Linien der ehemaligen Dampftramway innerhalb des Gemeindegebietes ausgedehnt. Für die außerhalb des Gemeindegebietes gelegenen Strecken blieb im großen und ganzen der bisherige Tarif aufrecht. Gleichzeitig wurde die 5. Zone nach Neuwaldbegg aufgelassen, so daß die dortige Endstation nunmehr in die 4. Zone fällt.

Ferner wurde bei den Dampfzügen — außer jenen der Lokalbahn Stammersdorf — Auerstal — die I. Wagenklasse aufgelassen und in die II. Klasse einbezogen. Der bedeutenden Steigerung der Frequenz, die der neue billige Tarif zur Folge hatte, wurde durch namhafte Erhöhung der Verkehrsleistung Rechnung getragen.

Auf der neuen Strecke über den Flößersteig wird auf Grund eines Abkommens mit dem niederösterreichischen Landesauschusse ein Sonderfahrpreis von 10 h eingehoben.

Das bis Ende des Berichtsjahres in das Unternehmen einschließlich Dampfstraßenbahnen und Automobilunternehmung investierte Kapital stellt sich auf 134,461.817 K 89 h

effektiv, bezw. auf 142,287.637 K 98 h Nominale, die Investitionen aus den Betriebsergebnissen auf 1,135.922 K 63 h. Im Berichtsjahre wurden von diesem letzteren Betrage 75.801 K 60 h verwendet. Die gesamten Investitionen beziffern sich also mit 135,597.740 K 52 h effektiv, bezw. auf 143,423.560 K 61 h Nominale. Sievon wurden bis zum Jahre 1907 zusammen 993.423 K 95 h getilgt.

Auf die Einnahmen per 34,104.013 K 98 h entfallen Ausgaben per 30,990.920 K 55 h. Der Gebarungüberschuß beträgt also 3,113.093 K 43 h.

Beim Dampfbetriebe sind infolge der Tarifregelung mit Herabsetzung der Fahrpreise und Ausdehnung der Zonengrenzen die Einnahmen im Verhältnisse zu den wachsenden Ausgaben so gesunken, daß nach Deckung der Betriebskosten bloß 11.047 K 25 h erübrigten, während das bloße Zinsenerfordernis für das Anlagekapital allein rund 200.000 K beträgt.

Wie im Jahre 1907 gestaltete sich auch im Berichtsjahre der Betrieb der Automobilomnibuslinien finanziell ungünstig, indem er einen Abgang von 92.581 K 08 h verursachte.

Von dem aus den Gebarungüberschüssen und präliminarmäßigen Zuweisungen gebildeten Erneuerungsfonds wurden für Erneuerungen an Gleisen, Wagen, Leitungsanlagen, Gebäuden usw. 2,043.297 K 22 h ausgegeben.

Von dem Gebarungüberschusse sind 206.043 K 92 h zur Tilgung des investierten Kapitals, 69.915 K 93 h zur Deckung von im Voranschlage nicht vorgesehenen Investitionen, 252.083 K 43 h zur Verstärkung des Erneuerungsfonds und 2,500.000 K an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien abgeführt worden.

## 2. Bahnnetz.

Das Bahnnetz erfuhr hauptsächlich durch die Einbeziehung der Dampfstraßenbahnlinien eine Verlängerung auf insgesamt 236.255 m Fahrstrecke; hievon entfallen auf den elektrischen Betrieb 196.776 m nebst 2674 m, auf denen der Betrieb zu Ende des Berichtsjahres noch nicht aufgenommen war und 36.805 m auf den Dampfbetrieb.

Die Gleislänge selbst bezifferte sich mit 458.169 m, und zwar:

an Hauptgleisen . . .	363.517 m	für den elektrischen und
	41.844 m	für den Dampftrieb,
an Nebengleisen . . .	8.862 m	für den elektrischen Betrieb,
an Bahnhofsgleisen . .	18.077 m	für den elektrischen und
	2.541 m	für den Dampftrieb,
an Hallengleisen . . .	22.586 m	für den elektrischen und
	742 m	für den Dampftrieb.

Die mit unterirdischer Stromzuführung ausgerüstete Strecke wurde in der Wiedner Hauptstraße um 25 m mit 49 m Gleislänge verkürzt.

Im Mittelpunkte der Umbautätigkeit stand die Elektrifizierung der Dampfstraßenbahnlinien.

Mit den Arbeiten wurde auf der Linie Hiezing—Ober=St. Weit begonnen. Diese Linie wurde eingeleisig belassen, nur wurde die Zahl der Ausweichen vermehrt, so daß im Bedarfsfalle ein 5 Minuten=Verkehr abgewickelt werden kann. Der Oberbau wurde vollständig erneuert und gleichzeitig eine Regulierung und Abgrenzung des Straßenbankettes vorgenommen, auf welchem die Linie zum größten Teile verläuft. Im ersten Teile ist sie auf eine längere Strecke zweigleisig in der Straßenmitte geführt und ausgepflastert.

Gleichzeitig mit der Linie nach Ober-St. Veit gelangte auch die erste Teilstrecke Hiezing—Lainz der Dampfstraßenbahnlinie nach Mödling zum Umbau. Hier ergaben sich sehr umfangreiche Arbeiten, da die bis dahin bloß chaussierte Straße gepflastert und die eingleisig am Straßenrande geführte Bahn zweigleisig in die Straßenmitte verlegt wurde. Am Vereinigungspunkte der Ober-St. Veiter- und Mödlingerlinie, das ist am Platze bei der ehemaligen Neuen Welt, wurde eine Umkehrschleife hergestellt; auch die vorhandene Verbindung zum Bahnhofe am Hiezinger Kai wurde aufrecht erhalten, bezw. umgebaut und elektrisch ausgerüstet, und eine neue Verbindung entlang dem Hiezinger Kai stadtwärts mit beiderseitigen Ausfahrten zur Hiezinger Hauptstraße ausgeführt.

Von der nach Floridsdorf führenden nördlichen Dampfstraßenbahnlinie wurde die zwischen Mathildenplatz und Kaiserplatz gelegene, die Jägerstraße, Stromstraße und Marchfeldstraße durchziehende Teilstrecke umgebaut und elektrisch ausgerüstet. Die früher eingleisige Linie wurde zweigleisig hergestellt und am Mathildenplatze mit den Gleisen der elektrischen Straßenbahnlinie Augartenstraße—Klosterneuburgerstraße stadtwärts verbunden. Auch dieser Umbau war Anlaß zu einer umfangreichen Straßenregulierung. Die Bauarbeiten einschließlich der elektrischen Ausrüstung waren zu Ende des Berichtsjahres fertig. Der elektrische Betrieb konnte hier aber noch nicht aufgenommen werden, weil der hiezu erforderliche, in der Nähe des Franz Josephs-Kai neu anzulegende Ausgangspunkt erst im Sommer 1909 hergestellt werden kann.

Eine zweigleisige Verbindung der vorgenannten Linie mit dem Bahnhofe Brigittenau durch die Wegstraße ist gleichfalls samt der elektrischen Ausrüstung fertiggestellt.

Am Hochstädtplatze wurde die umgebaute Dampfstraßenbahnlinie mit der elektrischen Straßenbahnlinie Dresdnerstraße nach beiden Richtungen verbunden, ferner ein neuer Endpunkt für die letztere Linie in der Verlängerung der Dresdnerstraße geschaffen.

Die zu den niederösterreichischen Landes-Heil- und Pflegeanstalten „Am Steinhof“ führende Linie, deren erste bis zum Ameisbache reichende Teilstrecke am 12. Jänner in Betrieb kam, konnte erst zu Ende des Jahres fertiggestellt werden. Die Verzögerung war in den Schwierigkeiten begründet, welche sich der Verlegung der die Straßenbahnlinie schiefwinkelig kreuzenden Rohre für die II. Hochquellenleitung entgegenstellten, so daß erst nach Abschluß der Rohrlegungsarbeiten an die Vollendung der Linie geschritten werden konnte.

Zwischen den Straßenbahnlinien in der Hernalser Hauptstraße und in der Kreuzgasse wurde eine 843·3 m lange zweigleisige Verbindungslinie durch die Hornmayer- und Vinzenzgasse neu hergestellt.

Auf der Ringstraße waren in der Strecke zwischen Babenbergerstraße und Bellariastraße anläßlich des Kaiser-Guldigungsfestzuges große Dekorationsbauten vom Komitee geplant. Um die Ausführung dieser Objekte zu ermöglichen, wurde der Ringstraßenverkehr teilweise auf die Lastenstraßenlinie abgelenkt und mußten deshalb zwei neue doppelgleisige Verbindungen, und zwar an der Ecke Eschenbachgasse—Getreidemarkt und an der Ecke Schmerlingplatz—Museumstraße hergestellt werden. Diese Gleisanlagen werden auch in Zukunft bei Störungen des Ringstraßenverkehrs zur Ablenkung auf die Lastenstraße Verwendung finden; die eine Verbindung bei der Museumstraße soll späterhin zu einer Schleife für das Umkehren von bei der Bellaria endenden Radiallinien ausgebaut werden.

Neue doppelgleisige Verbindungskurven wurden weiters an der Kreuzung Meidlinger Hauptstraße—Schönbrunnerstraße, ferner an der Einmündung Landstraße Hauptstraße in den Rennweg stadtwärts hergestellt.

Verlängerungen doppelgleisiger Streckenteile wurden bei den eingleisigen Linien in der Breitenfurterstraße von Dr.-Nr. 91 bis 103 und in der ganzen Ausdehnung der Dresdnerstraße vorgenommen, so daß diese letztere Linie jetzt vollkommen zweigleisig ist.

Auf der eingleisigen Ragner Linie sind bei den Haltestellen Alte Donau, Franz Josephsland, Rainzgasse und auf der rechtsufrigen Reichsbrückenrampe neue Ausweichen eingebaut, dann die bei der Abzweigung nach Kaisermühlen und bei der Ragner Nemise vorhandenen Ausweichen verlängert worden.

Neue Verbindungsweichen wurden im Doppelgleise der Stiftgasse, der Verchenfelderstraße sowie bei den Ausweichen auf den rechts- und linksufrigen Reichsbrückenrampen eingebaut.

An Bahnhofsgleisen wurden gleichfalls einige Neuherstellungen vorgenommen, und zwar wurde ein Zufahrtsgleise zum Gebäude des neuen Dienstkleider-Hauptlagers in der Siebeneichengasse gelegt und die in den Gleisen der Hauptwerkstätte vorhandene halbe Kreuzweiche zu einer ganzen Kreuzweiche ergänzt. Im Bahnhofs Simmering wurde ein Versuchsgleis, welches aus einem geschlossenen Kreise von 18 m Halbmesser besteht, samt Zufahrtsgleise gebaut.

Anlässlich der am 21. Mai stattgefundenen Kinderhuldigung in Schönbrunn wurde für den hiebei zu bewältigenden Massenverkehr eine provisorische Gleis Schleife in Hiebing unter teilweiser Benützung von vorhandenen Anlagen hergestellt und auch am Ende der Schönbrunnerstraße eine Umkehrweiche eingebaut. Nachdem diese beiden Anlagen ihren Zweck erfüllt hatten, wurden sie wieder entfernt.

Für Rechnung des Baues der II. Hochquellenleitung der Gemeinde wurde in der neuen Rohrprobierstation in Baumgarten eine 1056.07 m lange schmalspurige Rollbahn aus Nillenschienen Profil 155 hergestellt.

Die Gleisneubauten haben zusammen eine Länge von 13.436.83 m; hievon wurden 11.805.74 m aus Nillenschienen Profil 210/160 und 210/180, 583.58 m aus Profil 175/125, 1047.51 m aus älteren Profilen hergestellt.

Aufgelassen wurden 174.45 m Gleise und 14 Stück Weichen, und zwar: Endstation Neue Welt zwei Verbindungsweichen 40 m; Laborstraße eine Verbindungsweiche beim Posthörndlhause 20 m; Kennweg eine Verbindungsweiche bei der St. Margerlinie 20 m; Landstraße Hauptstraße eine Verbindungsweiche bei der St. Margerlinie 20 m; Landstraße Hauptstraße ein Verbindungsbogen zur Rasumofskygasse 31 m; eine Verbindungsweiche in der Eichenstraße 31.50 m; weiters im Bahnhofs Erdberg 6.45 m, im Bahnhofs Ottakring 5.50 m Zufahrtsgleise.

Von den neuerlegten Gleisen sind 22.007.22 m mit Melan-Stößen und 21.984.51 m mit Stumpfstöß versehen.

Bei 63 Unterleitungs-Verzweigungsweichen wurde eine Abfederung (Patent Werner) eingebaut; infolgedessen konnten zehn Wächterposten (20 Weichenwächter) eingezogen werden.

Die Auswechslung schadhafter Gleise bewegte sich in normalem Rahmen. Gleichzeitig mit der Auswechslung wurden an einigen Stellen des Netzes von der Straßenverwaltung große Niveauregulierungen durchgeführt, so daß beträchtliche Änderungen in der Richtung und Höhenlage der Gleise vorgenommen werden mußten. Dies war namentlich in der Landstraße Hauptstraße bei der Einmündung in den Kennweg, in der Kinderhospitalgasse zwischen Zimmermanngasse und Gürtel, in der Laborstraße zwischen der Oberen Augartenstraße und Stadtgutgasse, in der Verchenfelderstraße zwischen Zieglergasse und Schottenseldgasse, ferner in der Hirschtettenerstraße der Fall.

Bei den Auswechslungen sind 25.981·96 m Gleis des Profiles 210, 1539·65 m Gleis des Profiles 175/125, 1021·71 m Bignolgleis auf Hochquerschwellen und an einigen Stellen Hartwich-Schienen Profil 190/120 eingebaut worden. Insgesamt wurden 29.598·83 m Gleis ausgewechselt.

Zuzüglich der Neubauten wurden daher 43.991·73 m Gleis in eigener Regie gebaut und hiebei 104 neue Weichen und 106 Kreuzungen verwendet.

Bei der laufenden Instandhaltung der Gleise wurden auf den Oberleitungsstrecken 8034 m schadhafte Schienen und 208 verschiedene schadhafte Weichenstücke, auf den Unterleitungsstrecken 159·4 m schadhafte Kanalschienen, 588·4 m schadhafte Rillenschienen, 42 Stück Normalböcke, 8 Stück Weichenböcke, 62 Stück verschiedene Kreuzungs- und Weichengußstücke, 688 verschiedene Gußkästen u. dgl. ausgewechselt.

Pflasterungen wurden in nachstehendem Ausmaße hergestellt: 275.213·25 m<sup>2</sup> Granitpflasterungen mit Beigabe des erforderlichen Ersatzes an neuen Steinen, 860·80 m<sup>2</sup> Holzstückelpflaster und 1373·06 m<sup>2</sup> Asphaltpflaster.

Zur Entwässerung des Bahnkörpers wurden an 92 Stellen des Bahnnetzes 320 Schienenrillenentwässerungen mit Anschluß an die Kanalisation ausgeführt.

Aus Anlaß von Gleisbauarbeiten sowie Kanal-, Wasserleitungs- und Gasrohrbauten z. mußten 189 Kletterweichen gelegt werden; die Straßenbahngleise wurden in 256 Fällen unterfahren.

Die elektrische Einrichtung für sämtliche Gleis-Neu- und Umbauten am Bahnnetz, wie auch in dem neugebauten Bahnhofe Brigittenau, dem Dienstkleider-Hauptlager, in den neuen Arbeitsräumen und Hallen der Hauptwerkstätten wurde vom Kabelbureau montiert.

An den Endstationen, ferner bei Kreuzungen von Oberleitungslinien mit Unterleitungslinien wurden zum größeren Schutze gegen die dort erhöhten Gefahren eines Drahtbruchs Sicherungen gegen das Herabfallen der Drähte angebracht.

Im übrigen wurde das ganze Oberleitungsnetz sechsmal, die wichtigeren Punkte bei Kreuzungen und Abzweigungen zwölfmal revidiert, der Arbeitsdraht infolge von Abnützung, Drahtbrüchen und Brandstellen in einer Länge von 1071 m und aus Anlaß von Gleisverschiebungen und Traffenregulierungen in der Länge von 3146 m ausgewechselt. Die elektrische Leitungsanlage der Neubauten und der umgebauten Dampfstraßenbahnlinien erforderte 26.100 m Arbeitsdraht, 445 Rohrmaße und 187 Wandplatten.

Durch Herstellung von 7 neuen Anschlüssen wurden die Speisepunkte auf insgesamt 79 vermehrt, von denen 73 auf die Oberleitung und 6 auf die Unterleitung entfallen. Letztere wurde achtmal, deren wichtigeren Ausrüstungsgegenstände aber noch öfter revidiert, wobei 2363 größere und kleinere Gebrechen behoben werden konnten.

Auch der Schachtreinigung mußte hauptsächlich wegen der starken Schneefälle ein erhöhtes Augenmerk zugewendet werden.

### 3. Hochbau.

Der im Jahre 1907 begonnene Erweiterungsbau der Hauptwerkstätte sowie der Neubau des Dienstkleider-Hauptlagers samt Wagenhalle im XIII. Bezirke, Iheringgasse, wurden im Berichtsjahre vollendet und zur Benützung übergeben.

Mit der Fertigstellung des Dienstkleider-Hauptlagers ist das Unternehmen durch eine Anstalt bereichert worden, die, mit den modernsten Einrichtungen zur Aufbewahrung der Ausrüstungsgegenstände für das Personal versehen, an und für sich eine Sehens-

würdigkeit auf diesem Gebiete bildet. Zugleich wurde dabei auch den Betriebsbedürfnissen durch Unterbringung einer Wagenhalle mit einem Fassungsraume für 25 Wagen und einer Gleislänge von 260 m samt einer Schiebebühne Rechnung getragen.

Die verbaute Fläche beträgt 2048·29 m<sup>2</sup>; davon sind 918·92 m<sup>2</sup> mit drei Stockwerken, Hochparterre, Souterrain und Keller als Kleiderlager, 1129 m<sup>2</sup> als Wagenhalle, ebenerdig verbaut.

Das Hauptgebäude enthält Lager- und Manipulationsräume, Kanzleien, Wohnungen, Werkstätten, Dachräume etc.

Im Keller befinden sich das Kesselhaus der Zentralheizung, Kohlen- und Parteienkeller und eine Waschküche; im Souterrain Desinfektionsräume, Lagerräume für alte Kleider, Werkstätten- und Magazinsräume sowie die Portierloge.

Das Hochparterre enthält die Hausbesorgerwohnung, Magazinsräume der Dienstkleiderausgabe und den Übernahmraum für neu gelieferte Ausrüstungsgegenstände.

Im ersten Stockwerke sind die Bureau der Lagerverwaltung, im zweiten und dritten Stockwerke je eine Wohnung und in allen Stockwerken wie auch am Dachboden ausgedehnte Lagerräume untergebracht.

Die Verbindungen der einzelnen Stockwerke untereinander geschieht durch zwei Hauptstiegen, einen Personen- und vier Lastenaufzüge. Außer den Hauptstiegen sind vier Nebenstiegen angeordnet, welche besonderen Zwecken dienen.

In allen Stockwerken befinden sich in ausreichender Anzahl Wasch- und Aborträume sowie die erforderlichen Räume zur Aufbewahrung der Kleider des dort beschäftigten Personales.

Zur Entstaubung wurde eine Vacuum-Cleaner-Anlage eingerichtet.

Das Gebäude ist vollkommen feuersicher hergestellt. Als Deckenkonstruktion gelangten Betoneisendecken zur Anwendung. In den Magazinsräumen wurden Asbestzementfußböden, in den Kanzleiräumen Brettelböden hergestellt, die Wagenhalle und die Werkstätten aber mit Holzstülpplasterung versehen. Zur Beleuchtung des Gebäudes dient ausschließlich elektrisches Licht.

Um die Mitte des Jahres wurde auch der erweiterte Hochheberaum in der Hauptwerkstätte sowie der neuerbaute zweistöckige Werkstättentrakt in der Theringgasse, Ecke Weiglasse, der Benützung übergeben. Durch diesen Bau vergrößerte sich der Hochheberaum der Hauptwerkstätte zu einem Gesamtflächenausmaße von 1905·50 m<sup>2</sup>.

Der zweistöckige Werkstättentrakt weist insgesamt eine verfügbare Bodenfläche von 1409·36 m<sup>2</sup> und einen lichten Rauminhalt von 5711·49 m<sup>3</sup> auf.

Im Keller dieses Traktes ist die Kesselanlage für die Zentralheizung des ganzen Hochheberaumes und für das Werkstättengebäude untergebracht. Auch befinden sich im Souterrain verschiedene Magazinsräume und der Kohlenkeller. Das Erdgeschoß dient zur Unterbringung von Werkstätten, der Lagerwäscherei und Lagergießerei und enthält auch einen Raum für die Werkmeister.

Die beiden Stockwerke sind als Werkstätten nebst den entsprechenden Ankleide-, Wasch- und Aborträumlichkeiten eingerichtet.

Die Verbindung zwischen den einzelnen Stockwerken bewerkstelligt eine Hauptstiege und ein Lastenaufzug; außerdem ist eine Nebenstiege zwischen Parterre und Souterrain vorhanden.

Im Werkstättengebäude wurden die Decken in Betoneisen und die Fußböden aus Holzstülpplaster hergestellt. Auch hier ist durchwegs elektrische Beleuchtung angebracht.

In der Dreherei der Hauptwerkstätte wurde die Galerie erweitert, so daß der Flächenraum derselben um 227,25 m<sup>2</sup> vergrößert werden konnte.

Im Mai wurde der Bau der zweiten Wagenhalle im Betriebsbahnhofe Brigittenau begonnen und bis zum Jahreschlusse soweit fertiggestellt, daß nur noch die Legung der Gleise erübrigte. Der Fassungsraum dieser neuen Wagenhalle ist für 100 Wagen berechnet und enthält eine Schienenanlage in der Gesamtlänge von 910 m.

Mit dem Baue einer Wagenhalle im Betriebsbahnhofe XVIII., Gürtelstraße, wurde gleichfalls begonnen und bis Ende des Jahres die Souterraingleiche erreicht.

Beim Neubau einer Wagenhalle im Betriebsbahnhofe Ottakring wurden die Deichgräberarbeiten nahezu vollendet.

Im Herbst wurde mit der Aufsehung eines Stockwerkes auf die beiden Seitenflügel und den Gartentrakt des Direktionsgebäudes, IV., Favoritenstraße 9, begonnen. Nach Fertigstellung dieses Baues werden, unter Ausnützung des Dachgeschosses für Bureauzwecke, zwei Stockwerke gewonnen. Bis zu Ende des Jahres ist der Aufbau im Rohbaue fertiggestellt worden.

Die im Jahre 1907 begonnene Erbauung einer Wagenabfertigungshalle vor dem Südbahnhofe wurde im Laufe des Berichtsjahres beendet und das Objekt der Benützung übergeben. Dasselbe gilt von den Expeditionsgebäuden im Betriebsbahnhofe Erdberg und in Lainz.

Die neuerbaute Wagenabfertigung in Gersthof wurde Mitte August in Benützung genommen.

In den Bahnhöfen Ottakring, Meidling und Erdberg wurden größere Sand- und Salzdepots erbaut, die Diensträume in der Station Brunnergasse der südlichen Dampfstraßenbahnlinie durch Herstellung eines Zubaus erweitert und das Werkstätten- und Magazinsgebäude am Werkplatze in Meidling fertiggestellt.

Ferner sind in verschiedenen Bahnhöfen größere und kleinere Adaptierungen zur Verbesserung der sanitären Zustände vorgenommen worden.

In den Bahnhöfen Favoriten, Breitensee und Brigittenau wurde eine elektrische Zentral-Uhrenanlage ausgeführt.

Im Berichtsjahre wurden 28 neue Wartehallen aufgestellt, insgesamt waren zu Ende dieses Jahres 98 Hallen vorhanden.

Behufs Ermöglichung einer späteren Erweiterung des Betriebsbahnhofes Ottakring wurden in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Grundstücke im Gesamtflächenausmaße von 5574 m<sup>2</sup> erworben; desgleichen wurden vier Baustellen in der Anschützgasse und Weiglasse zum Zwecke der Unterbringung der Vorräte an Bedarfsgegenständen für die Hauptwerkstätte angekauft.

#### 4. Materialgebarung.

Sinsichtlich der Gebarung mit Dienstkleidern und sonstigen Materialien ist folgendes zu erwähnen:

Die Geschäftsführung der Lagerverwaltung erstreckt sich im wesentlichen auf die Beschaffung aller Lagermaterialien, Dienstkleider und Ausrüstungsgegenstände, deren Einlagerung, Verbuchung und Ausgabe an die Verbrauchsstellen, auf die Überprüfung der bezüglichen Rechnungen, ferner auf die Überwachung der Bahnhofsmagazine und Aufstellung von Inventuren und Verbrauchsstatistiken.

2098 neu aufgenommene Personen wurden ausgerüstet, 991 haben anlässlich Pensionierung, Austrittes oder Entlassung ihre Dienstkleider abgeführt. Den größten Verkehr weist der Monat März mit 4054 (pro Tag durchschnittlich 131), den geringsten der Dezember mit 766 (pro Tag 25) Personen auf. Durch die Veräußerung von beiläufig 1,414.400 kg Altmaterial wurden 116.400 K eingenommen, wovon etwa 82.000 K auf Schienen und anderes Oberbaumaterial entfallen.

Die am 1. November erfolgte Vereinigung des Magazins der Hauptwerkstätte mit dem Materialmagazin der Lagerverwaltung ermöglichte eine wesentliche Vereinfachung der Gebarung.

### 5. Betrieb.

Die im Jahre 1907 fertiggestellte Verlängerung der Linie Favoritenstraße von der Schleiergasse bis zur Grenzackerstraße wurde am 9. März und die Stockgleiseanlage in der Simmeringer Hauptstraße nächst der Grassberggasse, die gleichfalls 1907 fertiggestellt worden war, am 17. März in Betrieb genommen. Nunmehr werden alle Züge der Linie F in diese Anlage geleitet, während alle Züge der Linie 71 bis zum Zentralfriedhofe geführt werden. Mit 13. Juli wurde eine neue Linie 74 von Simmering über die Simmeringer Hauptstraße und Landstraße Hauptstraße bis zur Wollzeile eingelegt.

Die auf elektrischen Betrieb umgebaute Dampftramwaystrecke von Hiezing nach Ober-St. Veit wurde am 13. Oktober und drei Tage später die Strecke von Hiezing nach Lainz in feierlicher Weise eröffnet. Seitdem fährt jeder zweite Wagen der Linie 7 bis Lainz, während alle Wagen der Linie 57, welche bisher nur zur Hadigasse verkehrten, nunmehr bis in die Gleiseshleife in Hiezing—Neue Welt weitergeleitet werden können.

Nach Fertigstellung der Gleiserverbindung von der Hernalsfer Hauptstraße bis zur Kreuzgasse wurde die Linie C<sup>T</sup>, welche von der Alferstraße (Rochgasse) über Schottenring—Kai—Marienbrücke—Laborstraße—Kaiser Josef-Straße führte, unter der neuen Bezeichnung V über die Alferstraße, Förgerstraße, Hormayrgasse bis zur Kreuzgasse einerseits fortgesetzt, andererseits von der Laborstraße statt in die Kaiser Josef-Straße über die Dresdnerstraße in die Innstraße geführt.

Mit der feierlichen Eröffnung dieser Linie am 30. Dezember konnte die Linie C<sup>T</sup> aufgelassen und dafür ein dichter Betrieb auf der Linie C<sup>A</sup> durchgeführt werden.

Besondere Anlässe, die eine Änderung in der Betriebsführung mit sich brachten, waren im vergangenen Jahre ziemlich zahlreich. Hauptsächlich waren es die Kaiserjubiläums-Festlichkeiten, von denen die Kinderhuldigung in Schönbrunn, der Festzug und die Illumination eigene Vorkehrungen seitens der Straßenbahn in größerem Maße erforderten.

Mit Zustimmung des Bürgermeisters hat das gemeinderätliche Jubiläums-Komitee die Vorbereitungen, die Einrichtung und Durchführung des ganzen Transportes der Kinder für dieses Fest der Direktion der städtischen Straßenbahnen übertragen. Von den an der Feier am 21. Mai teilnehmenden rund 80.000 Kindern und 5000 Aufsichtspersonen aus allen Wiener Volks- und Bürgerschulen mußten die Teilnehmer aus den Schulen, welche in dem Umkreise von 2 $\frac{1}{2}$  km vom Schönbrunner Schlosse liegen, zu Fuß gehen, was etwa 19.000 Kinder betrifft. Ebensoviele Kinder wurden mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (von Floridsdorf) und mit der Wiener Stadtbahn befördert, während mit Sonderzügen der Straßenbahn 42.300 Kinder hin- und zurückbefördert worden sind. Die Aufstellung im Parke besorgte das Wiener Stadtbauamt.

Die Zufahrt war so geregelt, daß die Kinder möglichst kurze Wege zurückzulegen hatten und durch mehrere Tore gleichzeitig nach Schönbrunn einziehen konnten, um rasch und ohne gegenseitige Störung an Ort und Stelle einzutreffen. Für die Rückfahrt wurden die Sonderzüge der Straßenbahn auf den Gleisanlagen zwischen dem Meidlinger Tore, der Winkelmannstraße und Hiebing, bezw. nächst dem Meidlinger Bahnhofs — für die Benutzer des Tivoli-Tores — aufgestellt. Die einzelnen Schulen erhielten Pläne, auf denen der Aufstellungsplatz der für sie bestimmten Sonderzüge ersichtlich war; diese Plätze selbst, wie auch die Führer der Sonderzüge wurden durch Täfelchen mit dem Namen der Schule kenntlich gemacht. Die Auffindung der zu der Rückfahrt bestimmten Züge und der Rücktransport ging infolgedessen leicht und ohne Anstände vor sich.

Zur Abwicklung dieses Verkehrs waren 412 Aufsichtspersonen, 492 Wagenführer und 950 Kondukteure mit 492 Sonderzügen (492 Motor- und 475 Beiwagen) im Dienste.

Die Leistungen der Straßenbahnen und aller ihrer Organe an diesem Tage wurden sowohl von Seiner Majestät als auch von dem Bürgermeister, dem gesamten Gemeinderate und von der ganzen Bevölkerung Wiens lobend anerkannt.

Auch für den 12. Juni, den Tag des großen Kaiserhuldigungs-Festzuges, waren besondere Betriebsmaßnahmen notwendig. Es mußte der Verkehr auf fünf Linien ganz eingestellt und auf 25 Linien eine Änderung in der Linienführung vorgenommen werden. Unmittelbar nach Beendigung des Festzuges wurde die gewöhnliche Instradierung wieder aufgenommen. Trotz der bedeutenden Verkehrsbehinderungen war die Straßenbahn während der Vorbereitungsarbeiten zum Festzuge und auf die Dauer desselben sehr in Anspruch genommen.

Am 1. Dezember, dem Vorabende des 60jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers, hat in Wien eine allgemeine Festbeleuchtung stattgefunden, an welcher sich auch die städtischen Straßenbahnen beteiligt haben.

Abgesehen von einer Illumination der Fassaden der zwei Direktionsgebäude wurde der nächst dem Schönbrunner Lustschloße gelegene Bahnhof Wienzeile mit einer Konturenbeleuchtung versehen, die großen Beifall fand, weil sich gerade die einfachen Formen der Wagenhallen hierfür sehr gut eigneten. Weiters wurden eine Anzahl von Wartehallen und ein Straßenbahnzug festlich beleuchtet; er bestand aus einem Motorwagen und zwei Anhängewagen, die am Ausgange des Schottenringes in den Franz Josephs-Kai auf einem in der Regel nicht benützten Gleis mit oberirdischer Stromzuführung aufgestellt waren.

Der Friedhofbesuch zu Allerheiligen am 1. November stellte umso bedeutendere Anforderungen an den Betrieb, als dieser Tag auf einen Sonntag fiel. Infolgedessen war auch für einen entsprechend starken Verkehr auf den anderen, nicht zu den Friedhöfen führenden Linien vorzusorgen.

Auf den elektrischen Linien wurden rund 830.000 Fahrgäste mit Einzellkarten befördert, wovon rund 350.000 auf die 22 direkten Linien zum und vom Zentralfriedhofe entfielen.

Die Personenbeförderung war schon vormittags sehr lebhaft; die Rückbeförderung hat in der Zeit von 4 bis 6 Uhr nachmittags den Höhepunkt erreicht, in welcher Zeit mehr als 30.000 Friedhofbesucher pro Stunde auf dem einen Hauptgleise nach 21 verschiedenen Richtungen abbefördert wurden. Einen sehr günstigen Einfluß auf die Abwicklung des Verkehrs hatte in diesem Jahre die Ausdehnung des 20 Heller-tarifses bis 2 Uhr für die Rückfahrt vom Zentralfriedhofe, wodurch sich der Andrang auf eine längere Zeit verteilte und keine übergroße Höhe erfuhr.

Am dichtestbefahrenen Teile der Simmeringer Hauptstraße verkehrten fahrplanmäßig 200 Züge in jeder Richtung pro Stunde.

Im Dienste standen rund 5030 Wagenführer und Kondukteure, das sind um rund 1200 Mann = 31% mehr als im normalen stärksten Wochentagsbetriebe. Ebenso war fast der ganze verfügbare Wagenpark, und zwar 1001 Motowagen und 983 Beiwagen im Rollen.

Durch Änderung in der bisherigen Sonntagslinienführung war es möglich, die Wochentags-Instradierungen auch an Sonntagen beizubehalten. Aufgelassen wurde die Sonntagslinie P (Josefstädterstraße—Volkssprater), neu eingeführt die Linie M (Giezing—Kai—Prater Hauptallee) und die Linie 46 (von Ottakring über Thaliastraße, Ring in den Volkssprater).

Mit Gemeinderatsbeschuß vom 20. Dezember 1906, Pr.-Z. 16.622, war die Direktion ermächtigt worden, nach Bedarf einen Nachtverkehr gegen Einhebung eines Tarifes von 40 h einzurichten. Von dieser Ermächtigung wurde im verfloßenen Jahre wiederholt, z. B. am Tage des Festzuges, anlässlich des Kaiserfestes im k. k. Prater am 18. August und bei anderen Gelegenheiten Gebrauch gemacht.

Die Rundfahrten mit den Salonwagen fanden in der gleichen Weise wie im Vorjahre auch während der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober statt. Wenn auch der finanzielle Erfolg dieser Einrichtung zu wünschen übrig läßt, so empfiehlt sich dennoch deren weitere Beibehaltung schon im allgemeinen Interesse der Stadt und insbesondere im Interesse des Fremdenverkehrs.

Zur Erweiterung des im Jahre 1907 aufgenommenen Automobil-Omnibusverkehrs wurde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 28. Februar, Pr.-Z. 3135, eine gleislose Bahn mit elektrischer Oberleitung, System Stoll, von der Endstation der städtischen Straßenbahn in Pöbleinsdorf nach Salmannsdorf hergestellt.

Die Strecke wurde mit 4 Arbeitsdrähten ausgeführt, so daß das lästige Auswechseln der Kontaktvorrichtungen beim Begegnen zweier Automobilwagen wegfällt. An den Endpunkten wurden Oberleitungsschleifen hergestellt. Die Anlage entspricht einer zweigleisigen Bahn.

Mit Dekret vom 18. April wurde der Gemeinde Wien die Konzession für diese Linie erteilt; am 16. Oktober fand die feierliche Eröffnung derselben statt.

Die Streckenlängen der einzelnen Automobillinien betragen:

Simmering—Kaiser-Ebersdorf . . .	4·2 km,
Ragnan—Leopoldau—Floridsdorf . . .	5·8 „
Pöbleinsdorf—Salmannsdorf . . .	1·9 „

Für die mit Benzin-Autobussen betriebenen Linien sind 3 Wagen der Kesselsdorfer Wagenbaufabriks-Aktiengesellschaft, welche im Berichtsjahre auf Kettenantrieb umgeändert wurden, sowie 3 Autobusse der Firma Büßing in Braunschweig und Wien und 1 Wagen der Firma Neue Automobil-Gesellschaft in Berlin und Wien in Verwendung. Für die gleislose Bahn Pöbleinsdorf—Salmannsdorf wurden 4 Autobusse von den österreichischen Daimler-Werken bestellt und davon 3 im Berichtsjahre in Betrieb gesetzt.

Die erwähnten Autobuslinien werden von den nächstgelegenen Betriebsbahnhöfen der Straßenbahnen (Simmering, Borgartenstraße und Währing) aus betrieben.

Die Wagenlenker besorgen gleichzeitig auch das Einkassieren, wodurch die Verwendung eines Kondukteurs entfällt.

Der Betrieb der Lokalbahn Stammersdorf—Auerstal, der früher von der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Komp. geführt worden war, ist seit der Verstädtlichung dieser Unternehmung mit 1. Jänner der Direktion der städtischen Straßenbahnen übertragen worden. Infolgedessen wurden mehrere Gemeindefunktionäre in den Verwaltungsrat der Lokalbahn entsendet. In diesem Betriebe wird der Fahrpark und das Fahrpersonal der städtischen Straßenbahnen verwendet, das Stationspersonal jedoch nur in Kopfstationen vom Unternehmen beige stellt.

### 6. Fahrbetriebsmittel.

Der Bestand an Wagen für Personenbeförderung im elektrischen Betriebe betrug im abgelaufenen Jahre 1056 Motorwagen — darunter die 4 Salonwagen — und 998 Anhängewagen, zusammen 2054 Wagen. In Bestellung befanden sich am Jahresende 50 Motorwagen und 100 Anhängewagen. Im Stande der Fahrbetriebsmittel für den Dampfbetrieb ist eine Änderung bloß durch den Verkauf zweier, für die gesteigerten Betriebsanforderungen unbrauchbaren 30 PS Lokomotiven eingetreten. In Verwendung standen hier 30 Lokomotiven, 109 Personenwagen und 31 Lastwagen verschiedener Art. Der Automobil-Stellwagenbetrieb wurde mit 10 Fahrzeugen besorgt.

Überdies verfügte das Unternehmen über 1 Benzin-Automobilturenwagen, 2 Benzin-Automobil-Nüstwagen, 2 Automobil-Nüstwagen mit Akkumulatorenantrieb, 1 Personen-Automobil und 3 Motorräder. Außer 153 Schneepflügen, 3 Schneefehrmaschinen und 36 Salzstreuwagen sind noch 14 Lowries und 11 Wagen für besondere Zwecke vorhanden.

Von den Motorwagen werden im Winter 20 Stück mit Pflugscharen ausgerüstet und als Schneepflüge verwendet, während sie sonst zur Personenbeförderung dienen.

Im Berichtsjahre wurden die Fahrbetriebsmittel nur durch einen leichten Motorwagen und 4 neue Beiwagen vermehrt; von letzteren hat ein Wagen getrennten Ein- und Ausstieg.

Die mechanischen Schneefäuberungseinrichtungen wurden durch Ausrüstung von weiteren 6 Motorwagen mit Pflugscharen und durch Lieferung eines neuen Schneepfluges mit Automobilsteuerung und Bestellung von 19 weiteren solchen Schneepflügen vervollständigt. Ferner wurden noch 4 Stück Lowries zum Materialtransporte gebaut, so daß im Berichtsjahre die Transporte von der Materialverwaltung und der Hauptwerkstätte zu den Bahnhöfen und umgekehrt fast ausschließlich auf den Straßenbahngleisen durchgeführt werden konnten.

Die seit einer Reihe von Jahren mit Ausdauer durchgeführten Versuche und Studien bezüglich einer besseren Schutzvorrichtung sind nunmehr mit Erfolg zum Abschlusse gelangt. Es wurden im ersten Halbjahre an 50, später noch an 20 Motorwagen die verhältnismäßig am günstigsten wirkende Schutzvorrichtung angebracht; sie besteht aus einem Fangkorbe unter der Plattform, welche durch Anstoßen an ein Auslösependel (Tastgitter) automatisch in Wirksamkeit tritt. Die neue Schutzvorrichtung hat sich bisher gut bewährt, so daß sie nunmehr an allen Motorwagen angebracht werden soll.

Die in 50 Wagen eingebaute mechanische Sandstreuvorrichtung mit Betätigung durch Handgriff von der Plattform hat sich gleichfalls gut bewährt und ist zur allgemeinen Einführung bestimmt.

Auch die Stromzeitähler wurden in größerem Umfange angewendet und 260 Motorwagen damit ausgerüstet. Infolge der kurzen Zeit seit ihrer Einführung kann über ein Ergebnis noch nicht berichtet werden.

Das neue Spurfranzprofil, welches in der ersten Hälfte 1907 eingeführt worden war, hat sich sehr gut bewährt.

Bei allen Wagen wurde die vorhandene Kupplungseinrichtung durch Einführung kurzer Kuppelleisen und eigenartiger mit Bügel versehener Puffernägel verbessert, wodurch einerseits das Stoßen beim Anfahren und Bremsen und andererseits das früher mitunter vorgekommene selbsttätige Lösen der Kupplung zweier Wagen auf der Strecke wirksam verhindert wird. Bei 863 Wagen wurden die Pufferstangen durch Ab- und Wiederaufnieten der Pufferteller revidiert.

Der Ersatz des spitzwinkligen Vorderteiles der Bahnräumer durch einen geraden Vorderteil wurde bei 127 Motowagen und 173 Beiwagen durchgeführt. In dieser neuen Form bleiben die Bahnräumer auch an den mit Korbschutzvorrichtung versehenen Wagen erhalten.

Im Berichtsjahre wurden an 560 Wagen — insgesamt bereits an 894 Wagen — die Austritte entsprechend den Forderungen der Aufsichtsbehörde geändert oder neu hergestellt. Ferner wurde an 175 — insgesamt bereits an 469 Wagen — der Fußboden mit Kuberoidbelag versehen; 129 alte Motor- und Beiwagen — insgesamt 140 Motor- und 196 Beiwagen — wurden mit dem neuen Türschlosse, Patent Zielinski, versehen.

50 geschlossene große Anhängewagen wurden derart abgeändert, daß sie im Sommer durch Entfernung der Fenster und Anbringung einer Plache als offene Wagen verwendet werden können.

An Versuchen seien noch die Anbringung von Signalglocken bei 23 Beiwagen, die Abänderung der Widerstandsabstufungen bei allen Wagentypen und die Versuche über Einführung einer elektrischen Heizung der Wagen hervorgehoben. Auch wurden statt der jetzigen, einem hohen Verschleiß unterliegenden Papp-Route tafeln solche aus Holz in den Wagen angebracht; bei den verschiedenen Anfertypen wurden versuchsweise die Kollektoren mit ausgehobelten Nuten versehen. Ein abschließendes Urteil über alle diese Versuche kann noch nicht abgegeben werden.

Die Versuche mit Schienenbremsen für Straßenbahnwagen wurden auch dieses Jahr fortgesetzt, aber noch nicht abgeschlossen.

### 7. Verkehrsleistung.

Auf den elektrisch betriebenen Straßenbahnlinien — mit Ausschluß der Linie am Flößersteig — stellte sich die Verkehrsleistung im Berichtsjahre bei einer durchschnittlichen Betriebslänge des Netzes von 189.3 km gegen 187.9 km des Vorjahres in den 366 Betriebstagen im ganzen auf 69,098.524 Wagenkilometer gegen 62,430.926 Wagenkilometer des Vorjahres. Die Mehrleistung beträgt daher 6,667.598 Wagenkilometer. Die Steigerung beträgt 10.7%.

Die durchschnittliche Leistung eines Betriebstages beträgt 188.794 Wagenkilometer gegen 171.044 Wagenkilometer im Jahre 1907; es wurden täglich im Durchschnitte 17.750 Wagenkilometer mehr geleistet.

Die schwächste Tagesleistung fiel auf den 6. Jänner 1908 mit 151.717 km, die stärkste auf den 1. November mit den bereits erwähnten 256.705 km.

Von der Gesamtbetriebsleistung entfallen 38,759.074 km auf Motowagen gegen 36,246.540 km im Vorjahre und 30,339.450 km auf Beiwagen gegen 26,184.386 km im Vorjahre. Die Steigerung beträgt bei den Motowagen 6.9%, bei den Beiwagen 15.9%. Die durchschnittliche Länge der Dampfstraßenbahnlinien betrug 40.7 km.

Im ganzen verkehrten auf diesen Linien 123.885 Züge (gegen 108.221 im Jahre 1907), und zwar 123.493 Personenzüge, 6 Sonderzüge und 386 Materialzüge.

Die durchschnittliche Anzahl der Personenzüge pro Tag beträgt daher 337 Züge gegen 295 im Jahre 1907.

Die Verkehrsleistung stellt sich bei den Lokomotiven auf 943.285 Nutzkilometer gegen 838.545 im Jahre 1907, bei den Wagen auf 3.363.694 Wagenkilometer gegen 2.756.771 im Vorjahre; hievon waren 3.304.101 Personenwagen-Kilometer und 59.593 Lastwagen-Kilometer.

Die durchschnittliche Leistung eines Betriebstages beträgt also 2577 Nutzkilometer gegen 2297 im Jahre 1907 und 9190 Wagenkilometer gegen 7553 im Vorjahre.

Auf der Lokalbahn Stammersdorf—Auerstal verkehrten 3289 Züge, und zwar 3285 Personenzüge, 2 Sonderzüge und 2 Materialzüge.

Die Verkehrsleistung beträgt bei den Lokomotiven 71.918 Nutzkilometer, bei den Wagen 428.169 Achskilometer, und zwar 356.463 Personenwagen-Achskilometer und 71.706 Lastwagen-Achskilometer.

Die Automobil-Omnibuslinien hatten folgende Verkehrsleistung aufzuweisen:

Linie Simmering—Kaiser-Ebersdorf . . . . .	119.699 km
„ Ragrau—Leopoldau—Floridsdorf . . . . .	33.303 „
„ Böskleinsdorf—Salmannsdorf in 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Monaten seit der Eröffnung . . . . .	14.503 „

### 8. Fahrgästeprequenz.

Im elektrischen Betriebe wurden mit Einzelfahrtscheinen, Zeitkarten und in Sonderwagen insgesamt 238,050.770 Personen gegen 216,901.916 im Vorjahre befördert. Es wurden daher im Berichtsjahre um 21,158.854 Personen mehr befördert.

Die Steigerung beträgt 9·8%.

Einzelfahrtscheine wurden im ganzen 227,548.118 gegen 207,657.362 im Vorjahre ausgegeben.

Der Tagesdurchschnitt beträgt 621.716 Personen gegen 568.924 im Vorjahre. Der Rest entfällt auf die Beförderung mit Zeitkarten und in Sonderwagen. Die stärkste Frequenz hatte der Monat Mai mit 22,430.723 Personen, die schwächste der Monat August mit 17,549.758 Personen. Der stärkste Personenverkehr wurde am 1. Dezember (Illumination) mit 891.337 Personen erreicht.

Die Beförderung per Wagenkilometer beträgt im Jahresdurchschnitte 3·4 Personen.

Die Anzahl der im Dampfbetriebe beförderten Personen betrug 6,216.094 gegen 4,397.588 Fahrgäste im Vorjahre. An Gepäck wurden 59.930 Stück im Gewichte von 10.944·5 t und an Frachtgütern 12.239·9 t zur Beförderung aufgegeben.

Mit den Automobil-Omnibussen wurden befördert:

Auf der Linie Simmering—Kaiser-Ebersdorf . . . . .	357.260 Personen,
„ „ „ Ragrau—Leopoldau—Floridsdorf . . . . .	56.632 „
„ „ „ Böskleinsdorf—Salmannsdorf . . . . .	24.109 „

es entfallen somit auf den Wagenkilometer 2·99, bezw. 1·53 und 1·55 Personen.

### 9. Einnahmen.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung durch die elektrischen Straßenbahnen betragen 33,868.992 K 16 h gegen 30,885.019 K 35 h im Vorjahre. Es wurde somit eine Mehreinnahme von 2,983.972 K 81 h erzielt, was einer Steigerung von 9·7% gleichkommt.

Der Erlös für Zeitkarten (Halbjahrs- und Monatskarten) stellt sich auf 1,132.003 K gegen 994.439 K im Vorjahre.

Die durchschnittliche Einnahme aus Einzelfahrtscheinen betrug pro Tag 89.392 K 11 h gegen 81.858 K 63 h im Vorjahre. Die geringste Tageseinnahme mit Einzelfahrtscheinen wurde am 9. August mit 66.562 K 72 h, die stärkste am 1. November mit 167.537 K 72 h erzielt. Die stärkste Monateinnahme wurde im Mai mit 3,235.469 K, die schwächste im Februar mit 2,467.228 K erzielt.

Per Wagenkilometer wurden aus der Gesamtpersonenbeförderung im Durchschnitte 49 h gegen 49·5 h im Vorjahre eingenommen. Die höchste Ziffer hatte der Oktober und November mit 51·1 h, die niedrigste der Juli mit 45 h. An Wochentagen stellt sich dieser Durchschnitt auf 47·7 h, an Sonn- und Feiertagen auf 54·7 h.

Die Durchschnittseinnahme aus den Einzelfahrtscheinen betrug pro beförderte Person 14·38 h gegen 14·4 h im Vorjahre.

Im Dampfbetriebe bezifferten sich die Einnahmen mit 1,247.022 K 97 h; hievon entfallen auf die Beförderung von Personen 1,208.654 K 02 h, von Gepäc 7132 K 09 h und von Frachten 31.236 K 86 h. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Mehreinnahme von 73.445 K 41 h beim Personen-, 308 K 44 h beim Gepäc- und 2307 K 58 h beim Frachtransporte. Die durchschnittliche Tageseinnahme ergibt somit 3407 K 17 h. Auf einen Wagenkilometer berechnet wurden aus der Personenbeförderung im Durchschnitte 36·6 h gegen 42·3 h im Vorjahre eingenommen; die Durchschnittseinnahme pro beförderte Person betrug 19·4 h gegen 25·8 h im Vorjahre.

Auf der Automobillinie Kaiser-Ebersdorf wurden 42.585 K 76 h, auf der Linie Ragrau—Leopoldau—Floridsdorf 8153 K 20 h und auf der Linie Pöbleinsdorf—Salmansdorf 4617 K vereinnahmt. Die Einnahme pro Wagenkilometer beziffert sich mit 36·6, bzw. 24·5 und 31·8 h.

Hier sei auch die Einführung von vier Geldzählmaschinen, System Batdorf, hervorgehoben, die zu Beginn April aufgestellt wurden und beim Zählen der einlaufenden großen Mengen von Hartgeld vorzügliche Dienste leisten. Die Leistungsfähigkeit einer Maschine erhellt aus Probezählungen, die bei der Hauptkasse am 8. Juli in der Zeit von 7 Uhr früh bis 2 Uhr nachmittags mit drei Maschinen stattfanden. Innerhalb 7 Stunden zählte eine Maschine 37.254 Einfronenstücke, die zweite 68.295 Zwanzig Hellerstücke und die dritte 75.390 Zehnhellerstücke.

#### 10. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind 913 Verletzungen durch Unfälle vorgekommen gegen 1367 im Vorjahre; davon entfallen auf den elektrischen Betrieb 91 schwere (109 im Vorjahre) und 10 tödliche Verletzungen (18 im Vorjahre). Durch Auf- oder Abspringen während der Fahrt wurden 29 Personen schwer (27 im Vorjahre) und 1 tödlich (3 im Vorjahre), beim Überschreiten der Gleise 21 Personen schwer (30 im Vorjahre) und 8 Personen tödlich (12 im Vorjahre) verletzt.

Im Dampfbetriebe ereigneten sich 48 Unfälle, und zwar 22 auf offener Strecke und 26 bei Haltestellen. Hierbei wurden 29 Personen leicht und 9 Personen schwer verletzt.

In 277 Fällen wurden Schadenersatzansprüche gestellt, von denen 81 als ungerechtfertigt vom Unternehmen selbst oder von den Gerichten zurückgewiesen, 127 aber ohne Prozeßführung anerkannt und durch Zahlung angemessener Entschädigungen erledigt worden sind.

Von 199 Ansprüchen wegen Sachbeschädigungen wurden 75 Fälle ohneweiters durch Ausgleich erledigt, während 109 als unbegründet abgewiesen werden mußten.

Die Belastung des Unternehmens aus dem Titel der Haftpflicht bezifferte sich mit 224.144 K 78 h.

### 11. Personal.

Mit der Übernahme der Dampfstraßenbahnen in den Eigenbetrieb der Gemeinde war auch die Übernahme des Personales der früheren Unternehmung und in weiterer Folge seine Einreihung in den Personalstand der städtischen Straßenbahnen verbunden. Diese erfolgte auf Grund des Gemeinderatbeschlusses vom 3. Juli 1908, Pr.=Z. 10.211, mit 1. Juli 1908 und hatte im allgemeinen sofort eine namhafte Steigerung der Dienstbezüge bei gleichzeitiger Herabsetzung der Dienstdauer, sowie eine wesentliche Verbesserung der Vorrückungs- und Beförderungsverhältnisse des Personales mit sich gebracht. Infolge der Verstädtlichung dieser Unternehmung erhöhte sich der Gesamtstand auf 8758 Personen zu Ende des Berichtsjahres und betrug außer dem Direktor und den zugeteilten 5 städtischen Beamten 167 Beamte, 165 Beamtinnen, 484 Unterbeamte, 5917 Bedienstete, 1817 Professionisten und Hilfsarbeiter, 90 Kanzleihißkräfte, 28 Kanzleidiener, 56 Laufburfchen und 28 Bedienerinnen und Waschfrauen.

Wie die früheren, so brachte auch das vergangene Jahr dem Personale eine Reihe von Verbesserungen in bezug auf das Dienst- und Gehaltsverhältnis, von denen die wichtigsten nachstehend zu erwähnen wären:

Regelung der Bezüge der Beamtinnen und Hilfsbeamtinnen (G.=R.=B. vom 7. Jänner).

Systemisierung von Wohnungsgeldern der Unterbeamten (G.=R.=B. vom 7. Jänner).

Systemisierung von Zulagen für Beamte des Kabelbureaus und auf bestimmten Dienstposten mit viel Außendienst (G.=R.=B. vom 28. Jänner).

Regulierung der Bahnhofbediensteten, des Bahnerhaltungspersonales, der Schneider und Magazinsdiener (G.=R.=B. vom 3. April).

Gehaltsregulierung und Zeitbeförderung für Beamte und Unterbeamte (G.=R.=B. vom 12. Mai); hiebei wäre noch die Vorausbezahlung des Gehaltes für letztere Kategorie hervorzuheben.

Systemisierung einer 3. Alterszulage für Revisoren unter gleichzeitiger Abkürzung der Anfallsfristen (G.=R.=B. vom 5. Juni).

Zulagen-Normale für Schneefäuberungsarbeiten (G.=R.=B. vom 3. Juli).

Erhöhung von Normalurlauben (St.=R.=B. vom 3. Juli).

Systemisierung von Neujahrgeldern für sämtliche Angestellte des Unternehmens (G.=R.=B. vom 3. Juli).

Neuregelung der Funktionszulagen für Unterbeamte (G.=R.=B. vom 4. September).

Systemisierung einer Dienstzulage für die Zugsführer des Dampfbetriebes (G.=R.=B. vom 4. Dezember).

Erhöhung der Vergütung für Mehrdienstleistungen von Beamten, Systemisierung eines Normalurlaubes für ständige Bedienstete und über fünf Jahre dienende Personen, Aufhebung der Kautionspflicht, Zuerkennung von Wohnungsbeiträgen an Werkstättenarbeiter (G.=R.=B. vom 19. Dezember).

Ferner fanden wiederholt Erhöhungen der Löhne der Arbeiter der Hauptwerkstätte, des Werkplatzes, der Bauleitung und der Betriebswerkstätten und Bahnhofshallen statt.

An Gehältern und Löhnen sind im Berichtsjahre 13,999.757 K 69 h ausgezahlt worden. Davon entfallen auf Beamte 829.631 K 79 h, Beamtinnen 268.623 K 65 h, Unterbeamte 1,310.397 K 55 h und Fahrbedienstete (Kondukteure und Wagenführer) 6,964.229 K 19 h, nach den verschiedenen Betrieben jedoch

auf den elektrischen Betrieb . . . . .	13,286.169 K 20 h,
auf den Dampfbetrieb . . . . .	667.101 „ 30 „ und
auf den Automobilbetrieb . . . . .	46.487 „ 19 „

## 12. Wohlfahrtsfonds.

Von den beim Unternehmen bestehenden Einrichtungen zur Versorgung der dienstunfähigen Angestellten und deren Angehörigen umfaßte das Pensionsinstitut für die Beamten und Beamtinnen der städtischen Straßenbahnen zu Ende des Berichtsjahres 130 männliche und 147 weibliche, zusammen also 277 Mitglieder.

Im Laufe des Jahres sind durch Austritt, Pensionierungen und Ableben 7 Mitglieder abgefallen, durch Neuaufnahme 42 Personen hinzugekommen, so daß der Zuwachs gegenüber dem Vorjahre insgesamt 35 Mitglieder beträgt. Der Stand der im Bezuge von Versorgungsgegenständen stehenden Personen ist mit 34 Pensionisten (15 männlich und 19 weiblich), 19 Witwen und 13 Waisen, zusammen 66 Bezugsberechtigten ausgewiesen. Der Zuwachs bezifferte sich mit 9, der Abgang mit 3 Personen. Das Vereinsvermögen ist um 122.191 K 32 h auf 1,305.327 K 34 h angewachsen.

Der Mitgliederstand der Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen in Wien erfuhr im Berichtsjahre einen Abgang von 1014 Personen, und zwar schieben infolge Austrittes 856, infolge Pensionierung 111 und infolge Ablebens 47 Mitglieder aus dem Verbands der Kasse. Dagegen betrug der Zuwachs 2331 Personen, so daß der Mitgliederstand am Ende des Berichtsjahres sich mit 8135 Personen beziffert.

Bezugsberechtigt waren zu derselben Zeit 569 Pensionisten, 386 Witwen und 280 Waisen gegenüber 479 Pensionisten, 355 Witwen und 210 Waisen am Ende 1907.

Die Leistungen der Kasse an die Bezugsberechtigten betragen im Berichtsjahre 676.944 K 24 h gegen 505.119 K 04 h im Jahre 1907.

Das Vermögen der Kasse wuchs im Berichtsjahre von 8,338.060 K 36 h auf 9,645.874 K 27 h, somit um 1,306.913 K 91 h.

Die Beiträge des Unternehmens beliefen sich auf 1,055.146 K 01 h, die Beiträge der Mitglieder auf 711.508 K 77 h.

156 Angestellte gehörten am Ende des Berichtsjahres dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen an.

Die Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen zählte zu Beginn des Berichtsjahres 7306, zu Ende des Jahres 8269 Mitglieder, durchschnittlich also 8296 gegen 7183 im Vorjahre.

Die Einnahmen der Kasse betragen 314.006 K 45 h, die Ausgaben 325.039 K 04 h; der Reservefonds war am Schlusse des Jahres um 47.479 K 51 h geringer als der satzungsgemäße Mindestbetrag, dafür betragen aber die über das gesetzliche Mindestausmaß hinausgehenden Mehrleistungen der Kasse an ihre Mitglieder 91.384 K 15 h. Im Durchschnitte beziffern sich die Einnahmen für je ein Mitglied mit 37 K 86 h gegen 37 K 14 h im Jahre 1907 und die Ausgaben 39 K 18 h gegen 40 K 34 h im Vorjahre.

Den höchsten Krankenstand wies die 3. Jahreswoche mit 4253, den niedersten die 42. Woche mit 1298 Krankentagen auf. Durchschnittlich kamen auf jede Woche 2108·5 Krankentage, auf jeden Tag 299·5 Kranke.

Auf jedes Mitglied der Kasse entfallen im Berichtsjahre 13·22 Krankentage gegen 13·41 im Vorjahre.

Die Leistungen des Unternehmens an Beiträgen erreichten einschließlich der Verwaltungskosten eine Höhe von 132.982 K 49 h.

Die von der Gemeinde in eigener Rechnung durchgeführte Unfallversicherung für die städtischen Angestellten erforderte für die Angehörigen des Unternehmens 123.988 K 81 h.

Der Krankentasse für die Bediensteten und Arbeiter der Dampfstramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Komp. gehörten zu Beginn des Berichtsjahres 271 Mitglieder an. Dieser Stand erfuhr im Laufe des Jahres mehrfache Veränderungen, und zwar durch vermehrte Neuaufnahmen, hauptsächlich aber dadurch, daß bei einer größeren Anzahl von Personen infolge der bereits eingangs erwähnten Einreihung die Krankenversicherungspflicht und damit auch die Zugehörigkeit zur Kasse aufgehört hat. Infolgedessen sank die Mitgliederzahl zu Ende des Jahres auf 220, während sie im Durchschnitte 283 beträgt.

An Mitglieder wurde für 4711 Krankentage das satzungsmäßige Krankengeld flüssig gemacht. Die Gesamtausgaben beziffern sich mit 14.274 K 31 h, welchen Einnahmen von bloß 12.563 K gegenüberstehen. Der Abgang von 1711 K 31 h mußte dem Reservefonds entnommen werden, der sich infolgedessen von 13.009 K 40 h auf 11.298 K 09 h verringerte.

## E. Städtische Stellwagenunternehmung.

### Einleitung.

Nachdem bereits im Jahre 1907 ein Anbot der Vienna General Omnibus Compagnie Ltd. auf Übernahme ihres Unternehmens durch die Gemeinde abgelehnt worden und über die Gesellschaft mit Ende dieses Jahres der Konkurs verhängt worden war, ist die Konkursmasse zu Beginn des Berichtsjahres wieder mit einem gleichen Antrage an die Gemeinde herantreten, wobei als Übernahmepreis ein Betrag von 2.200.000 K verlangt wurde. Dieses Anbot wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 3. Juli mit Rücksicht auf die Höhe des verlangten Preises abgelehnt und wurden der Magistrat und die Direktion der städtischen Straßenbahnen beauftragt, für einen Omnibusverkehr durch den I. Bezirk in der Richtung von Süden nach Norden und von Westen nach Osten Vorkehrung zu treffen und hierüber mit aller Beschleunigung Anträge zu stellen.

Die Vertretung der Konkursmasse hat sodann weitere Verhandlungen angeknüpft und schließlich am 13. Juli das Anbot gestellt, nachfolgendes Übereinkommen mit ihr abzuschließen:

#### Artikel I.

Die Konkursmasse übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt in das Eigentum

1. alle Liegenschaften der Gesellschaft, und zwar:

E.-Z. 554, 850, 1076, 2005 und 2007 des Grundbuches der Nat.-Gem. Favoriten;

E.-Z. 624 des Grundbuches der Nat.-Gem. Unter-Meidling;

E.-Z. 31 und 350 des Grundbuches der Nat.-Gem. Speising;

E.-Z. 174 des Grundbuches der Nat.-Gem. Hieping;

E.-Z. 720 des Grundbuches der Nat.-Gem. Penzing;

Ⓔ=33. 481 und 601 des Grundbuches der Nat.-Gem. Ober-Döbling und  
 Ⓔ=33. 3319 und 4316 des Grundbuches für den XX. Bezirk in Wien samt den darauf  
 befindlichen Baulichkeiten und deren Zubehör;

2. alle beweglichen Sachen der Gesellschaft, soferne sie nicht ausschließlich dem Lohn- und  
 Schwerfuhrwerksbetriebe dienen, somit insbesondere

- a) ungefähr 1000 Pferde,
- b) den Wagenpark, bestehend aus 291 Stück Tramway-Omnibuswagen und 166 altartigen  
 Omnibuswagen,
- c) die Pferdegeschirre, Geräte, Werkzeuge, Maschinen, das Mobilar und die Uniformen laut  
 des von der Gemeinde Wien gemeinschaftlich mit der Konkursmasse zu errichtenden In-  
 ventars, welchem die dem Anbote der letzteren vom 7. März 1908 beigefügten Ver-  
 zeichnisse Oa, Ob, Oc, Od, Oe zu Grunde gelegt werden, ferner die eiserne Unterstandshalle  
 in der Mariahilferstraße. Die Vorräte an Futter wird die Gemeinde Wien zum Börsen-  
 preise des Übergabstages, die Materialien, soweit sie nicht in den unter c) angeführten  
 Verzeichnissen enthalten sind, zum Anschaffungspreise von der Konkursmasse erwerben.

Die Abtretung der unter I. erwähnten Liegenschaften erfolgt frei von allen auf ihnen  
 haftenden Pfandrechten.

## Artikel II.

Die Konkursmasse verpflichtet sich, das Omnibusunternehmen von dem auf den Abschluß  
 dieses Übereinkommens folgenden Tage an bis längstens 1. Jänner 1909 auf Rechnung der  
 Gemeinde Wien fortzuführen. Der Gemeinde Wien steht es jedoch frei, den Betrieb auch schon  
 vor dem 1. Jänner 1909 gegen vorherige vierzehntägige Kündigung selbst zu übernehmen.

Für diese Betriebsführung, in der auch die Verwaltung und Erhaltung der Kaufgegen-  
 stände (Artikel I), sowie die finanzielle Gebarung des Unternehmens inbegriffen sind, gelten  
 folgende Bestimmungen:

Die Gemeinde Wien wird die Gewerbezession für den Omnibusbetrieb erwerben und  
 die Genehmigung eines Geschäftsführers hiefür erwirken.

Bei der Durchführung des Betriebes hat sich die Konkursmasse vollständig den Weisungen  
 der Gemeinde Wien zu unterwerfen, die insbesondere auch Fahrplan und Tarif sowie die zu  
 verwendenden Angestellten und deren Bezüge bestimmt.

Zur Überwachung des Betriebes entsendet die Gemeinde Wien Beamte, denen die Konkurs-  
 masse in ihrem Zentralbureau Räumlichkeiten zur Verfügung stellt und die berechtigt sein werden,  
 in alle das Omnibusunternehmen betreffenden Bücher und Aufschreibungen der Konkursmasse  
 Einsicht zu nehmen und in den Betriebsgebäuden jederzeit Nachschau zu halten. Ferner wird einer  
 dieser Beamten, welcher der Konkursmasse namhaft gemacht werden wird, berechtigt sein, Anord-  
 nungen in allen auf die Betriebsführung bezüglichen Angelegenheiten zu treffen und die Betriebs-  
 auslagen zu genehmigen. Der Konkursmasse obliegt es, derartige Anordnungen in Vollzug zu  
 setzen. Verfügungen, welche die Konkursmasse für notwendig oder zweckmäßig erachtet, hat sie bei  
 diesem Beamten zu beantragen, doch darf eine solche Verfügung nur mit dessen Zustimmung  
 getroffen werden, widrigenfalls sie für die Gemeinde Wien nicht rechtswirksam ist und die Konkurs-  
 masse zur vollen Genugtuung verpflichtet.

Die Konkursmasse besorgt die Betriebsführung ohne Anspruch auf ein besonderes Entgelt  
 oder auf die Rückvergütung von Massenkosten.

Der Konkursmasse wird jedoch gestattet, die von der Gemeinde Wien erworbenen Betriebs-  
 gebäude bis längstens 1. Jänner 1909 ohne Entgelt zur Unterbringung der Betriebsmittel und  
 zum Betriebe des Lohn- und Schwerfuhrwerksgeschäftes zu benützen, wodurch aber die Gemeinde Wien  
 in dem Betriebe ihres Omnibusunternehmens und ihren darauf bezüglichen Verfügungen nicht  
 behindert werden darf. Ferner ist es der Konkursmasse gestattet, 70 von den seitens der Gemeinde  
 Wien erworbenen Pferden zum Betriebe des Lohnfuhrwerksgeschäftes bis längstens 1. Jänner 1909  
 ohne Entgelt zu benützen, doch hat sie die Fütterung dieser Pferde, solange sie das Lohnfuhr-  
 werksgeschäft betreibt, auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Die Auswahl der zu diesem Zwecke  
 zu verwendenden Pferde wird aus denjenigen getroffen, welche schon jetzt beim Lohnfuhrwerks-  
 betriebe benützt werden.

Hingegen wird die Konkursmasse, solange sie das Schwerfuhrwerksgeschäft betreibt, aber nicht länger als bis zum Ende ihrer Betriebsführung (Artikel II, Absatz 1), der Gemeinde Wien ohne Behinderung ihres eigenen Geschäftsbetriebes die für das Omnibusunternehmen angekauften Futtervorräte von den Bahnhöfen in das Futterdepot gegen Vergütung der Selbstkosten zuführen und für die Zufuhr von Futter aus dem Futterdepot in die Betriebsgebäude die erforderlichen Wagen ohne Bespannung unentgeltlich beistellen.

Die Konkursmasse haftet bei der Führung des Omnibusunternehmens für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes, soferne es sich nicht um Verfügungen handelt, die ohne oder gegen ihren Antrag von dem oben bezeichneten Beamten getroffen worden sind. Sie haftet ferner dafür, daß der gesamte während der Dauer ihrer Betriebsführung erzielte Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ungeschmälert an die Gemeinde Wien abgeführt werde, wogegen diese für einen etwaigen Betriebsabgang aufkommt.

Die Gemeinde Wien wird für die Betriebsführung der Konkursmasse bei einer Wiener Bank einen Konto eröffnen lassen und auf diesen einen Betriebsfonds von vorläufig 100.000 K erlegen. Auf diesen Konto hat die Konkursmasse die Einnahmen täglich abzuführen und von ihm die für Auslagen etwa erforderlichen Beträge unter Mitfertigung des hiezu ermächtigten Beamten der Gemeinde Wien abzuheben.

Binnen vier Wochen nach dem Ende ihrer Betriebsführung hat die Konkursmasse der Gemeinde Wien Rechnung zu legen und den Betriebsüberschuß auszufolgen. Etwaige Bemängelungen der Rechnung sind innerhalb dreier Monate nach deren Vorlage der Konkursmasse mitzuteilen, widrigenfalls sie nicht mehr erhoben werden können.

### Artikel III.

Die Gemeinde Wien übernimmt mit dem Tage, an dem die Betriebsführung an sie übergeht (Artikel II, Absatz 1), die mit ihrer Zustimmung beim Omnibusbetriebe beschäftigten Angestellten in ihren Dienst.

Die Konkursmasse wird jene Angestellten, welche sie bei Beginn ihrer Betriebsführung als überzählig entläßt, sowie den Tag ihres Dienstaustrittes der Gemeinde Wien bekanntgeben und ihr auch sonst die etwa verlangten Auskünfte über diese Angestellten erteilen.

Betreffs des Überganges der Rechte auf Teilnahme an der Verwaltung, welche der Gesellschaft nach den Statuten der Betriebskrankenkasse und des Unterstützungsvereines ihrer Beamten und Bediensteten zustehen, wird die Konkursmasse die nötigen Schritte im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien einleiten und durchführen, in der Zwischenzeit aber diese Rechte nach den Weisungen der Gemeinde Wien ausüben.

### Artikel IV.

Die Gemeinde Wien tritt mit dem Abschlusse dieses Übereinkommens in nachfolgende Verträge der Gesellschaft ein:

1. In den Vertrag mit dem Stadterweiterungsfonds über die Benützung eines Grundstückes in der Mariahilferstraße zur Aufstellung einer Unterstandshalle;
2. in den Vertrag mit der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn über die Aufstellung eines Tisches in der Halle des Nordwestbahnhofes;
3. in den Vertrag mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Benützung des Wagenaufstellungsplatzes beim Südbahnhofe;
4. in den Mietvertrag mit dem Pensionsfonds der Beamten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, betreffend das Zentralbureau, I., Jasomirgottstraße Nr. 2;
5. in die Verträge über die Besorgung des Hufbeschlages und die Instandhaltung der Geschirre;
6. in den Vertrag mit der k. k. Post- und Telegraphendirektion über die Aufstellung von Telephonständern auf den Betriebsgebäuden XIX., Würthgasse 7, XIII., Speisingerstraße 36 und XIII., Trauttmansdorffgasse 22;
7. in die Brandschaden-Versicherungsverträge mit der n.-ö. Landes-Brandschaden-Versicherungsanstalt und der k. k. privilegierten Versicherungsgesellschaft Österreichischer Pöbönig sowie in den Haftpflicht-Versicherungsvertrag mit der Allgemeinen Versicherungsgesellschaft Providentia und
8. in die Verträge über Ankündigungen an und in den Omnibuswagen.

In jenen Fällen, in welchen sich die andere Vertragspartei der Gesellschaft über die ihr von der Konkursmasse im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien zuzufertigende Anzeige mit dem Eintritte der letzteren in den Vertrag nicht einverstanden erklärt, wird die Konkursmasse den Vertrag auflösen und für die restliche Vertragsdauer ihre Rechte aus dem Vertrage der Gemeinde Wien überlassen, wogegen diese die diesfälligen Verpflichtungen auf ihre Kosten zu erfüllen hat.

#### Artikel V.

Der physische Besitz der Kaufgegenstände geht mit dem Anfangstage der Betriebsführung durch die Konkursmasse (Artikel II, Absatz 1) an die Gemeinde Wien über, die von da auch die Gefahr des Zufalles in Ansehung der Kaufgegenstände trägt. Dieser Tag wird auch der Abrechnung über die Nutzungen und Lasten der Kaufgegenstände sowie über die Einnahmen und Ausgaben des Omnibusbetriebes zugrunde gelegt.

#### Artikel VI.

Für alle ihr nach diesem Übereinkommen obliegenden Leistungen erhält die Konkursmasse ein Entgelt von K 1.500.000, d. i. eine Million fünfhunderttausend Kronen. Von diesem Entgelte wird die Gemeinde Wien die Beträge von K 47.616, d. i. vierzigsiebentausendsechshundertsechzehn Kronen 66 Heller samt 5% Zinsen vom 3. November 1907 an und von 151 K in Abzug bringen und dem Unterstützungsvereine der Beamten und Bediensteten der Gesellschaft zur Tilgung der von ihm im Konkurse der Gesellschaft angemeldeten Forderungen ausbezahlen. Von dem übrigen Entgelte wird der Konkursmasse ein Teilbetrag von K 700.000 mit  $4\frac{1}{4}\%$ , ein Teilbetrag von K 100.000 mit 5%, der Rest mit 1% unter dem jeweiligen Wechselzinsfuße der Österreichisch-ungarischen Bank, jedoch höchstens mit 4%, mindestens mit 3% von dem im Artikel V bezeichneten Tage an bis zum Zahlungstage verzinst. Ferner wird der Konkursmasse von den für den Unterstützungsverein in Abzug gebrachten fünfprozentigen Zinsen der auf den vorerwähnten Zeitraum entfallende Teil rückvergütet. Die Auszahlung des oberwähnten Betrages an den Unterstützungsverein findet innerhalb acht Tagen von jenem Tage an gerechnet statt, an welchem die Betriebsführung gemäß Artikel II, Absatz 1, an die Gemeinde Wien übergegangen ist. Das übrige Entgelt samt der oben festgesetzten Verzinsung wird der Konkursmasse innerhalb derselben und von dem gleichen Zeitpunkte an zu berechnenden Frist gegen Übergabe der Lösungs erklärungen für alle auf den Liegenschaften haftenden Pfandrechte bei Wiener Banken bar angewiesen, vorausgesetzt, daß vorher die Unterfertigung der im Artikel VIII erwähnten Vertragsurkunde seitens der Konkursmasse stattgefunden hat.

#### Artikel VII.

Die für dieses Rechtsgeschäft zu entrichtenden Gebühren, worunter jedoch die Gebühren für Quittungen und Lösungs erklärungen nicht begriffen sind, trägt die Gemeinde Wien.

Beide Teile verzichten auf die Anfechtung dieses Übereinkommens wegen Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes.

#### Artikel VIII.

Binnen acht Tagen nach Abschluß des vorliegenden Übereinkommens wird über die im Artikel I, Punkt 1, angeführten Kaufgegenstände eine einverleibungsfähige Vertragsurkunde errichtet.

Der Abschluß dieses Übereinkommens kann durch mündliche Annahme seitens eines hiezu bevollmächtigten Vertreters der Gemeinde Wien erfolgen; die Konkursmasse wird diese Annahme brieflich bestätigen.

Der Gemeinderat hat mit dem Beschlusse vom 15. Juli das vorstehende Anbot mit der Abänderung angenommen, daß das Entgelt anstatt 1.5 Millionen Kronen nur 1.4 Millionen Kronen zu betragen hat und zwar 1.200.000 Kronen für das unbewegliche und 200.000 Kronen für das im Inventare enthaltene bewegliche Vermögen und daß unter den Kaufgegenständen auch die früher im Betriebe gewesenen Automobil-Omnibusse begriffen sind, falls nicht die Konkursmasse den Nachweis erbringt, daß die Automobil-Omnibusse nicht ihr Eigentum sind.

Mit dem Schreiben vom 23. Juli hat die Konkursmasse die Bedingung hinsichtlich des Übernahme-preises angenommen und weiters den Nachweis erbracht, daß die Automobil-Omnibusse nicht Eigentum der Gesellschaft sind.

Mit dieser Erklärung, welche mit dem Stadtratsbeschlusse vom 24. Juli zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, erscheint die Einlösung des Unternehmens perfekt und erfolgte sonach vom 25. Juli ab der Betrieb des Omnibusunternehmens auf Rechnung der Gemeinde Wien.

Im Sinne des Artikels II des Übereinkommens wurde mit Genehmigung des Bürgermeisters zur Beaufsichtigung des Betriebes des Omnibusunternehmens Viktor Liffka, Oberinspektor der städtischen Straßenbahnen, bestellt, dem die Beamten der städtischen Straßenbahnen Oberinspektor Eugen v. Dauber und Offizial Franz Scheidl zur Durchführung diese Aufgabe beigegeben wurden.

Über die Durchführung des Betriebes in der Zeit vom 25. Juli bis 31. Dezember ist folgendes zu berichten:

### 1. Linien im Betriebe.

Am 25. Juli hatte die Vienne General Omnibus Co. Ltd. noch Linienverbindungen in einer Gesamtlänge von 38·8 km im Betriebe.

Gemäß den Stadtratsbeschlüssen vom 24. und 29. Juli wurden einige Linien aufgelassen und der Verkehr mit 10. August auf folgende Linien beschränkt:

#### A. Bahnhofverkehr.

1. Westbahnhof — Mariahilferstraße — Kärntnerstraße — Stephansplatz — Rotenturmstraße — Praterstraße — Praterstern — Nordbahnhof.
2. Staatsbahnhof — Favoritenstraße — Kärntnerstraße — Stephansplatz — Hoher Markt — Wipplingerstraße — Althanplatz — Franz Joseph-Bahnhof.
3. Südbahnhof — Alleegasse — Kärntnerstraße — Stephansplatz — Rotenturmstraße — Taborstraße — Am Tabor — Nordwestbahnhof.

#### B. Durchquerung der Stadt.

4. Spitalgasse — Alserstraße — Graben — Stephansplatz — Wollzeile — Landstraße Hauptstraße — Rochuskirche.

Die Betriebszeit für den Tagesverkehr wurde von 5 Uhr 30 Minuten früh bis 11 Uhr 30 Minuten abends bestimmt und die Fahrordnung derart erstellt, daß die Wagen in gleichmäßigen Intervallen abzufertigen sind.

Ferner wurde auf den Linien

- 1 mit der Verlängerung vom Westbahnhofs bis zur Winkelmannstraße,
- 2 mit der Verkürzung statt Staatsbahnhof ab Favoritenplatz,
- 3 wie beim Tage

ein Nachtverkehr mit einem Maximalintervalle von 60 Minuten eingerichtet sowie die Beistellung von Wagen zu den Vergnügungsorten, Theatern u. entsprechend den Bedürfnissen eingeführt.

Gleichzeitig mit dieser Betriebsdisposition trat ein neuer Tarif in Kraft, der in seiner Konsequenz zweierlei Erhöhungen der Fahrpreise nach sich zog, und zwar:

- a) durch die Verkürzung der Teilstreckenlängen und
- b) durch Erhöhung der Einheitsätze von 10 auf 12 und von 14 auf 16 Heller.

Beide Maßnahmen, und zwar sowohl die Einschränkung des Betriebes, wie auch die Erhöhung der Tarife, hatten eine nachhaltige Erregung in der Bevölkerung gezeitigt. Nach längeren Beratungen hat der Stadtrat am 4. September beschlossen:

- a) die Linien 1, 2 und 3 aufrecht zu erhalten,
- b) die Linie 4 zu ergänzen, und zwar von der „Spitalgasse bis zum Hernalser Gürtel“ und von der „Kochuskirche bis nach St. Mary“,
- c) die Wiederaufnahme der Linie Margareten, jedoch nur für die Teilstrecke „Stephansplatz—Kärntnerstraße—Margaretenstraße—Margaretengürtel“ anzuordnen. Auf diesen Linien wurde auch am 14. September der Betrieb aufgenommen.

Die Betriebslänge beträgt demnach 24 km.

Mit demselben Stadtratsbeschlusse wurde auch eine Abänderung der Teilstreckeneinteilung getroffen, derart, daß die Längen für die einzelnen Teilstrecken dem Tarifsysteme der städtischen Straßenbahnen angepaßt und der Tariffuß von 16 h auf 14 h herabgesetzt wurde. Außerdem wurde ein begrenzter Frühstart zu 12 h, gültig für einen Fahrtantritt bis 7 Uhr 30 Minuten früh festgesetzt.

## 2. Pferde.

Mit Betriebsbeginn, d. i. am 25. Juli, waren 1150 Pferde zur Verfügung, wovon 1001 Pferde der Konkursmasse gehörten, während 149 Pferde von einem Pferdehändler der Vienna General Omnibus Co. Ltd. gegen Entgelt leihweise überlassen wurden. Sämtliche Pferde befanden sich im allgemeinen in einem arg herabgekommenen, teilweise dienstunfähigen Zustande, der begreiflich ist, wenn erwogen wird, daß wegen finanziellen Schwierigkeiten zu Leihpferden gegriffen werden mußte.

Die stark herabgeminderte Anzahl der Pferde bedingte auch, daß schon bei Ankauf von nicht ganz zweckentsprechenden Remonten eine ganz einwandfreie Behandlung derselben kaum platzgreifen konnte, da getrachtet werden mußte, dieselben sobald als möglich dem Dienste zuführen zu können, wodurch die starke Abnutzung in verhältnismäßig kurzer Zeit erklärt erscheint. Ein weiterer Übelstand lag ferner in dem unzulänglichen Nähr- und Kraftwerte des verabreichten sogenannten englischen Mischfutters, bestehend aus Hafer, Mais, auch Hülsenfrüchten und Kurzheumischung, anstatt der rationellen Hafer-, Häcksel- und Langheu fütterung.

Das Hauptaugenmerk mußte nunmehr darauf abzielen, daß aus dem Bestande so viel Pferde als möglich in einen betriebsfähigen Zustand versetzt und dabei die unbrauchbaren Pferde außer Stand gebracht werden. Daher suchte man die Kondition der übernommenen Pferde durch Herabminderung der Arbeitsleistung derselben (tatsächlich nur 23,5 km pro Tag und Pferd), durch eine rationelle Fütterung (8 kg Hafer, 1/2 kg Häcksel, 1 kg Molasin und 4 1/2 kg Langheu pro Pferd und Tag) sowie durch Verwendung von Torfstreu im Ausmaße von 1 Ballen = 100 kg für je 7 Pferde pro Woche zu heben. Ein weiteres Moment, dem Pferdestande aufzuhelfen, lag in dem Ankauf von leistungsfähigen, vollkommen zweckentsprechenden Remonten; es wurden auf Grund der Stadtratsbeschlüsse vom 22. Oktober und 1. Dezember durch die gemeinderätliche Pferdeeinkaufskommission bis 31. Dezember 223 Pferde um den Durchschnittspreis von 654 K erworben.

Es beträgt sonach der Pferdebestand:

am 25. Juli . . . . .	1150 Pferde
Remontenzuwachs bis 31. Dezember . . . . .	223 „
zusammen . . . . .	1373 Pferde

An Fleischhauer verkauft . . . . .	121	
Vertilgt . . . . .	5	
Umgestanden . . . . .	11	
An städtische Unternehmungen abgegeben .	7	144 Pferde
Stand am 31. Dezember . . . . .		1229 Pferde

Von diesen Pferden sind nach Einstellung der Remonten zum regelmäßigen Dienste 214 ältere Pferde, die schon lange dienstuntauglich sind und lediglich zur Aufrechterhaltung des Betriebes und zur Schonung der neu angekauften Pferde zurückbehalten wurden, innerhalb kürzester Frist auszumustern, wodurch sich der Pferdebestand auf 1015 herabmindern wird.

Werden die von der Vienna General Omnibus Co. Ltd. übernommenen 1150 Pferde allein in Betracht gezogen, so ergibt dies nach Abgang der verkauften, vertilgten und umgestandenen 351 Pferde 799 im Dienste verbleibende = 70% betriebsfähig herausgebrachte Pferde.

Bezüglich des Fußbeschlages der Pferde wird bemerkt, daß das Beschläge durch konzessionierte Fuß- und Wagenschmiede besorgt wird. Als Pauschalpreis wurde seinerzeit der Preis von 18 h pro Pferd und Tag bezahlt. Die Schmiedemeister konnten um diesen Preis ein zweckentsprechendes und gutes Beschläge nicht herstellen und haben deshalb Fabrikseisen verwendet. Die Preise wurden mit Stadtratsbeschuß vom 9. Oktober von 18 h auf 24 h pro Tag und Pferd unter der Bedingung erhöht, daß nur mehr handgeschmiedete Eisen zum Aufschlage gelangen.

Bezüglich der Bespannungsrequisiten, deren Erhaltung und Erneuerung ebenfalls einem Gewerbetreibenden im Pauschalwege übergeben wurde, ist gleichfalls eine Abänderung des dormalen bestehenden Übereinkommens in Aussicht genommen.

### 3. Wagenpark.

Von der Vienna General Omnibus Co. Ltd. wurden 291 Stück neuartige (Tramwaytype) und 166 Stück altartige Stellwagen übernommen.

Die erste Aufgabe war zu untersuchen, inwieweit der vom Stadtrate angeordnete Betrieb mit dem von der Konkursmasse übernommenen Wagenparke aufrecht erhalten werden kann und welche Vorseege eventuell für die nächste Zeit zu treffen wäre. Zunächst wurde festgestellt, daß die altartigen Stellwagen für den regulären Wiener Personentransport nicht verwendbar sind, ja noch mehr, daß von diesen höchstens 40 Wagen nach vorhergegangener Reparatur für den Personentransport bei Beerdigungen oder privaten Beförderungen Verwendung finden können. Alle anderen könnten höchstens für Einzelfuhren, Warentransporte sowie zu Weihnachten für Zwecke der Postpaketbeförderung Verwendung finden. Es wird zu untersuchen sein, ob es lohnend sei, für solche temporäre Fahrten einen so großen Wagenpark, dessen Erhaltung, Remisierung und Bewachung ganz bedeutende Kosten erfordern, instand zu halten. Unter allen Umständen dürfte es empfehlenswert erscheinen, jene Wagen, welche noch mit Schmierachsen ausgestattet sind, der Demolierung zuzuführen und das Material als Altmaterial abzustößen.

Bei den sogenannten neuartigen Stellwagen (Tramwaytype) ergab die Untersuchung, daß der reguläre Personentransport auf einige Monate unter besonderer Vorsicht und steter genauer Überwachung des Zustandes der Wagen mit großen Reparaturkosten aufrecht zu erhalten war. Demzufolge ergab sich die Notwendigkeit, sofortige Veranlassung

zu treffen, daß rechtzeitig Fahrbetriebsmittel beschafft werden. Aus diesem Anlasse mußte zunächst die Frage besprochen werden, welche Wagentype für den städtischen Stellwagenbetrieb zu bestimmen sei. Es erschien empfehlenswert, bei der dermaligen Tramwaytype zu verbleiben, weil hiedurch die Möglichkeit geboten wurde, einen großen Teil der übernommenen Wagen mit wenigen Kosten zu rekonstruieren, und weil diese Wagentype nicht nur von vielen Fachleuten, sondern auch von einem großen Teile der Fahrgäste als die beste bezeichnet wird, vermöge der praktischen, bequemen Sitze und der Möglichkeit des Ein- und Ausstieges auf der der Fahrtrichtung entsprechenden Trottoirseite. Die Type gestattet auch infolge des Einbaues der Räder unter den Sitzflächen die Anlage eines breiten Ganges (780 bis 800 mm), welcher nebst der bequemen Sitzgelegenheit das Ein- und Aussteigen ohne Belästigung der im Wagen befindlichen Fahrgäste zuläßt. Durch diesen Radeinbau wird auch den Wagenführern die Möglichkeit gegeben, hart an das Trottoir anzufahren, ohne daß die Passanten und Fahrgäste durch die Räder und die bei schlechtem Wetter vorkommenden Kotbespritzungen belästigt werden.

Es wurde sonach angestrebt, unter Beibehaltung der Type die möglichste Verbesserung in bezug auf erhöhte Bequemlichkeit der Fahrgäste eintreten zu lassen, zu welchem Zwecke federnde Sitzpöster, gepolsterte Rücklehnen im Innern und auf den Plattformen der Wagen, Linoleumbelag des Fußbodens, Vermehrung der Lampen zc. eingeführt wurden. Ein solcher Wagen, Nr. 25, wurde am 12. August dem Stadtrate vorgeführt.

Da dieser Wagen Beifall fand, wurde vom Stadtrate mit den Beschlüssen vom 27. August und vom 29. Oktober genehmigt, 50 Stück Wagen mit den Emblemen der Gemeinde betriebsfähig herzustellen und 80 Stück Wagen nach dem oben erwähnten Musterwagen Nr. 25 zu rekonstruieren. Bis 31. Dezember wurde durch die Firma J. Rohrbacher, Ober-St. Veit, die Rekonstruktion von 50 Stück Wagen durchgeführt.

Die eigene Reparaturwerkstätte in Speising hat, um eine Reserve für Auswanderertransporte zu schaffen, statt 50 Wagen 63 Stück Wagen betriebsfähig instand gesetzt. Außerdem wurden von der Werkstätte bis 31. Dezember 20 Wagen rekonstruiert, während die restlichen 10 Stück Wagen bis Ende Jänner 1909 fertiggestellt werden. Der Rückstand verblieb, weil im Monate Dezember für das k. k. Postärar die zur Weihnachtszeit notwendigen 80 Paketwagen hergestellt werden mußten.

Es sei noch erwähnt, daß an 12 rekonstruierten Wagen niedrige, bequeme Aufstiege angebracht wurden.

Die Versuche wegen Einführung einer besseren, intensiveren Beleuchtung werden fortgesetzt.

#### 4. Gebäude.

Schon die Kommission, die anlässlich der Verhandlungen über den Ankauf des Stellwagengeschäftes vom Stadtrate behufs Besichtigung und Schätzung der Gebäude eingesetzt worden war, hatte festgestellt, daß sich die Gebäude im allgemeinen in sehr schlechtem Zustande befinden und daß, nur um die Benützungsfähigkeit zu ermöglichen, die allernotwendigsten Herstellungen ganz bedeutende Summen beanspruchen werden.

Zur Durchführung und Überwachung dieser Herstellungen wurde dem Unternehmen ein Beamter des Stadtbauamtes zugewiesen.

Die Herstellungen und Reparaturen an und in den Objekten umfaßten zunächst die notwendigsten und dringendsten Arbeiten, und zwar:

1. Im Depot Himberg X., Katharinengasse 1: Instandsetzung der Brückenwage sowie Eindeckung des Kanzleigebäudes mit einem veranschlagten Betrage von zusammen . . . . .	1.376 K 85 h
2. im Depot Meidling XII., Dörfelstraße 6: Fundamentunterfangung, Adaptierung, Instandsetzung und Auswechslung der Mannschaftsklosetts, veranschlagt mit zusammen . . . . .	44.860 K 36 h
3. im Depot Neupenzing XIII., Weiglasse 11: Kanzlei- und Dienstwohnungsadaptierungen, veranschlagt mit zusammen . . . . .	1.000 K — h
4. in der Werkstätte Speising XIII., Anton Langergasse 37: Instandsetzungsarbeiten, veranschlagt mit zusammen . . . . .	8.730 K 59 h
5. im Depot Döbling XIX., Würthgasse 7: Instandsetzung der Brückenwage, der Dach- und Deckenkonstruktion z., Herstellung von Heurauten, veranschlagt mit zusammen . . . . .	36.398 K 09 h
6. im Depot Donaustadt XX., Hellwagstraße 18: Instandsetzung der Brückenwage, der Dachkonstruktion z., veranschlagt mit zusammen . . . . .	46.512 K 50 h
7. bei der Direktion I., Jasomirgottstraße 2: Adaptierung und Herstellung einer Gasheizanlage, veranschlagt mit zusammen . . . . .	2.728 K 30 h

Ein Teil dieser Arbeiten wurde im Berichtsjahre gänzlich durchgeführt, während die in Angriff genommenen größeren Arbeiten erst im Frühjahr 1909 beendet werden können.

Außerdem wurden in sämtlichen Objekten kleinere, dringendst notwendige, kurrente Herstellungen durchgeführt, welche aus Betriebsmitteln zu bestreiten waren.

### 5. Werkstättenbetrieb.

Die Werkstätte in Speising umfaßt die Ausübung der handwerksmäßigen Gewerbe für den Stellwagenbetrieb, demnach für Wagner-, Schmiede-, Lackierer-, Tapezierer- und Sattlerarbeiten, eventuell Tischler- und Schlosserarbeiten und ist hiezu vollkommen maschinell eingerichtet. Es sind vorhanden:

a) Betriebskraft: Ein 12pferdiger Gasmotor von Langen & Wolf (Jahr 1894);

b) Werkzeugmaschinen: 1 Abrihtmaschine, 1 Bandsäge, 1 Blechabbiegmachine, 5 Bohrmaschinen, 1 Dickenhobelmaschine, 1 Dynamomaschine, 2 Drehbänke mit Support, 2 Farbreibmaschinen, 1 Fraismaschine, 1 Holzdrehbank mit Spindelbock, 1 Stoßmaschine für Radnaben, 1 Messerschleifapparat, 1 Nabenbohrmaschine, 1 Radreif-Aufziehmaschine, 2 Radreif-Biegemaschinen, 2 Schleifsteine, 1 Schweiß-Stauchmaschine, 2 Nähmaschinen, 1 Speichenkopiermaschine mit Handschleifapparat, 1 Ventilator, 1 Schraubenschneidemaschine, 6 Schmiedefeuere nebst allen dazu gehörigen Transmissionen, Vorgelegen z., ferner die für den Werkstättenbetrieb notwendigen Handwerkzeuge zc.

Diese Einrichtungen gestatten der Werkstättenleitung nicht nur die Vornahme aller in den Wagenbau einschlägigen Reparaturen, sondern befähigen sie auch zur Ausführung von Rekonstruktionen und Neuherstellungen.

In den letzten Jahren wurde die Betriebskraft auch zur Erzeugung von elektrischem Licht für einzelne Räume der Werkstätte verwendet; die Beleuchtung war jedoch mangels Akkumulatoren behufs Aufspeicherung nur während der Betriebsdauer möglich. Hierbei sei erwähnt, daß außer dieser elektrischen Beleuchtung ein großer Teil der Werkstätte mit

Gas, das einstöckige Wohn- und Administrationsgebäude mit Petroleum beleuchtet wird. Diese dreierartige Beleuchtung sowie der Umstand, daß der zur Erzeugung der Betriebskraft verwendete Gasmotor schon alt, daher leicht Störungen unterworfen ist, gab Veranlassung, an die „Gemeinde Wien — städtische Elektrizitätswerke“ heranzutreten und um Ausarbeitung eines Projektes samt Kostenüberschlag, sowohl für die Anlage als auch für die Abgabe von elektrischer Kraft und Licht, zu ersuchen. Das diesbezügliche Projekt steht noch in Verhandlung.

Die in der Werkstätte in der Betriebsperiode durchgeführten Arbeiten sind, insoweit sie das von der Gemeinde übernommene Stellwagengeschäft betrifft, unter „3. Wagenpark“ aufgezeichnet. Hierbei muß jedoch hervorgehoben werden, daß die Werkstätte außer den Arbeiten für den Stellwagenbetrieb, die zu Lasten der Gemeinde gehen, noch jene der Konkursmasse für das Lohn- und Schwerfuhrwerk zu besorgen hatte.

## 6. Betriebsleistungen, Einnahmen und Ausgaben.

### A. Pferde.

Die im Stangendienste in der Zeit vom 25. Juli bis 31. Dezember verwendeten Pferde haben in dieser Periode 3,314.493 Pferdekilometer geleistet, es entfallen sonach pro Pferd und Tag 23·5 Kilometer.

Betreffs der im Stangendienste verwendeten Pferde ist noch zu berücksichtigen, daß sie außer dieser Leistung noch die infolge ungünstiger Lage der Stallungen zu absolvierenden Zuführungskilometer zu den Betriebsorten zu leisten haben.

### B. Wagen.

Der Betrieb erfordert die tägliche Verwendung von 100 Stellwagen; hiezu kam bis zum Schlusse des Jahres eine Betriebsreserve von nur 11 Wagen, demnach zusammen 111 Stellwagen, für welche die Lizenzen erworben wurden.

Es ist selbstverständlich, daß mit diesem Wagenparke auf die Dauer das Auslangen nicht gefunden werden kann, vielmehr außer einer Erhöhung der Betriebsreserve auch für eine entsprechende Werkstättenreserve vorzusorgen ist.

Der Wagenbedarf für das Jahr 1909 wurde daher mit 130 Stellwagen fixiert und ist bei dem Magistrats-Gewerbebehörde um Erteilung der noch notwendigen 19 Lizenzen eingeschritten worden.

Der Stellwagenbetrieb teilt sich in zwei Perioden, und zwar in die Zeit vom 25. Juli bis 9. August, während welcher noch alle Linien der Vienna General Omnibus Company Limited im Betriebe standen, und in die Zeit des eingeschränkten Betriebes vom 10. August bis 31. Dezember.

In der zweiten Periode wurden 1,442.475·7 Wagenkilometer zurückgelegt, welche sich wie folgt verteilen:

Linie 1 Westbahn—Stephansplatz—Prater—Nordbahn	333.697	Wagenkilometer
„ 2 Staatsbahn—Favoritenstraße—Porzellangasse —Franz Josephs-Bahn . . . . .	336.679·9	„
„ 3 Südbahn—Alteegasse—Laborstraße—Nordwestbahn . . . . .	275.513·6	„
„ 4 Hernalscher Gürtel—Graben—Landstraße Hauptstraße—St. Marx . . . . .	331.950·3	„
„ 5 Margaretengürtel—Margareten—Stephansplatz	156.729·9	„
Sonderwagen . . . . .	4.905	„

Zusammen . . 1,442.475·7 Wagenkilometer

(An Sonn- und Feiertagen verkehrt die Hälfte der Wagen auf der Linie 4 statt nach Landstraße Hauptstraße—St. Mary zum Praterstern, Linie 5 ebenfalls zum Praterstern.)

C. Bruttoeinnahmen.

In derselben Betriebsperiode, das ist vom 10. August bis 31. Dezember wurden eingenommen, und zwar mittels

Einzelfahrtscheinen . . . . .	474.214 K 38 h
Gepäck- und Güterfahrtscheinen . . . . .	27.476 „ 20 „
Zusammen . . . . .	501.690 K 58 h

wovon im Durchschnitte entfallen auf die Linie:

1 Westbahn—Stephansplatz—Prater—Nordbahn . . . . .	39.2 h pro Wagenkilometer
2 Staatsbahn—Favoritenstraße—Franz Josephs-Bahn . . . . .	34.7 „ „ „
3 Südbahn—Allegasse—Nordwestbahn . . . . .	33.9 „ „ „
4 Hernalscher Gürtel—Stephansplatz—St. Mary . . . . .	31.6 „ „ „
5 Margareten—Stephansplatz . . . . .	32.4 „ „ „
Sonderwagen . . . . .	79.8 „ „ „
Im Durchschnitte . . . . .	34.8 h pro Wagenkilometer

Interessant ist, daß in der Berichtsperiode die Wagenkilometer-Einnahme an Sonn- und Feiertagen sinkt und im Durchschnitte 27.4 h beträgt, eine Ziffer, die eine Betriebsreduktion empfehlenswert erscheinen lassen würde.

Es wurde hievon Abstand genommen, in der Hoffnung, im folgenden Jahre durch Förderung des Pratergeschäftes und Aufnahme der Fahrten zu den auf der Trabrennbahn (Rotunde) stattfindenden Veranstaltungen auch hier einen Ausgleich zu erzielen.

Was den Pakettransport als solchen betrifft, wurden in der Zeit vom 10. August bis 31. Dezember befördert auf der Linie:

1 Westbahn—Stephansplatz—Prater—Nordbahn . . . . .	49.070 Stücke
2 Staatsbahn—Stephansplatz—Franz Josephs-Bahn . . . . .	32.268 „
3 Südbahn—Stephansplatz—Nordwestbahn . . . . .	33.140 „
4 Hernalscher Gürtel—Stephansplatz—St. Mary . . . . .	6.246 „
5 Margareten—Stephansplatz . . . . .	4.100 „
Sonderwagen . . . . .	5.110 „
Zusammen . . . . .	129.934 Stücke

Es entfallen hievon im Durchschnitte pro Wagenfahrt auf der Linie:

1 Westbahn—Stephansplatz—Prater—Nordbahn . . . . .	0.8 Stücke
2 Staatsbahn—Stephansplatz—Franz Josephs-Bahn . . . . .	0.6 „
3 Südbahn—Stephansplatz—Nordwestbahn . . . . .	0.6 „
4 Hernalscher Gürtel—Stephansplatz—St. Mary . . . . .	0.1 „
5 Margareten—Stephansplatz . . . . .	0.1 „

In der Gesamtzeit vom 25. Juli bis 31. Dezember wurden folgende Einnahmen erzielt:

1. Von Fahrgästen . . . . .	563.101 K 90 h
2. Durch Sonderfahrten . . . . .	32 „ 60 „
3. „ Weihnachtspostpakettransport . . . . .	6.528 „ — „
4. „ Verkauf von Dünger . . . . .	4.980 „ 88 „
5. „ Wagenannoncen . . . . .	5.473 „ 73 „
6. „ Mietzinsserträgnis der Realitäten . . . . .	5.957 „ 46 „
7. Sonstige . . . . .	5.604 „ 92 „

Zusammen . . . . . 591.679 K 49 h

woraus sich ein Durchschnitt von 35·7 h pro Wagenkilometer ergibt.

Im kommenden Jahre treten hierzu noch die Einnahmen für Beistellung von Pferden und Wagen für Leichentransporte, welche Beistellung in der Berichtsperiode für Rechnung der Konkursverwaltung erfolgte.

#### D. Ausgaben.

Den Gesamtbetriebsausgaben per 906.273 K 24 h die Leistung von 1.657.246·7 Wagenkilometern gegenübergestellt, ergibt eine Ausgabe von 54·6 h per Wagenkilometer.

Den Ausgaben per . . . . . 906.273 K 24 h

die Einnahmen mit . . . . . 591.679 „ 49 „

entgegengehalten, ergibt einen Betriebsabgang von 314.593 K 75 h

welcher Betrag sich durch die Verzinsung und die

Abchreibung für gefallene Pferde mit zusammen 27.459 „ 84 „

auf eine Verlustsumme von . . . . . 342.053 K 59 h erhöht.

#### 7. Personal.

Mit Ende des Berichtsjahres gehörten dem Unternehmen an:

3 Beamte der städtischen Straßenbahnen (2 Ober-Inspektoren, 1 Offizial), ferner entsprechend der Übernahme (Stadtratsbeschluß vom 29. Dezember 1908, S. 28.514) aus dem Stande der Vienna General Omnibus Co. Ltd.: 7 Beamte (1 Werkstätten-Oberinspektor, 2 Betriebs-Inspektoren, 3 Verwaltungs-Inspektoren, 1 Oberkontrollor), 17 Beamtinnen, 9 Depotbeamte (6 Kommandanten, 3 Stallmeister), 3 Kurfschmiede, 7 Rechnungsführerinnen, 34 Unterbeamte, 2 Bureaudiener, 1 Bureaudienerin, 194 Kondukteure, 218 Wagenführer, 45 Umspanner, 17 Vorreiter, 16 Fouragearbeiter, 9 Fouragearbeiterinnen, 14 Stallwächter, 136 Tagelöhner, 1 Werkführer, 8 Vorarbeiter, 51 Professionisten, 2 Tagelöhner, 22 Wagenwascher.

Außerdem wurden aus dem Stande der städtischen Beamten dem Unternehmen 1 Beamter des bautechnischen Hilfsstatus des Stadtbauamtes und 3 Tierärzte des Veterinäramtes zur Dienstleistung zugewiesen.

Mit der Übernahme des Stellwagengeschäftes wurde gleichzeitig Veranlassung genommen, daß die Diensterteilungen korrekt und die Dienstzuweisungen gleichmäßig zur Durchführung gelangen, und daß namentlich den Fahrbediensteten, soweit als tunlich, Minimalverdienste pro Woche ermöglicht werden. Ferner wurden mit Stadtratsbeschluß vom 6. August die Grundlöhne der Kondukteure um 40 h pro Tag und Wagenführer um 50 h pro Tag sowie mit Stadtratsbeschluß vom 4. September die Tagelöhne der Stallpagen um 30 h pro Tag erhöht.

An dieser Stelle muß noch hervorgehoben werden, daß der Stadtrat, trotz der kurzen Dauer des Gemeindebetriebes, anlässlich der Weihnachtsfeierstage dem Gesamtpersonale eine Gratifikation von 5651 K 29 h und für die Beteiligung von 30 Kindern der Bediensteten 1200 K bewilligte.

## F. Wiener Rathauskeller.

Mit Beschluß des Gemeinderates vom 28. Jänner wurden die Bezüge des Lagermeisters Josef Lechner von jährlich 2600 K ad personam auf 2800 K, jene des Kontoristen August Schott von 150 auf 180 K vom 1. Jänner 1908 an erhöht.

Zur weiteren Ausstattung des sogenannten „Grinzinger Kellers“ im Wiener Rathauskeller wurde mit Stadtratsbeschluß vom 4. Februar die Anschaffung von acht neuen Fässern à 150 hl Inhalt mit dem Gesamterfordernisse von 26.000 K genehmigt. Gleichzeitig wurde die Asphaltierung dieses Kellers mit dem Kostenbetrage von 2478 K bewilligt.

Mit Stadtratsbeschluß vom 18. März wurde die Reparatur der Kühlanlage im Rathauskeller mit dem Kostenbetrage von 17.000 K genehmigt; die maschinellen Arbeiten wurden der Maschinenfabrik L. A. Niedinger übertragen.

Mit Ende des Berichtsjahres waren in Gebinden eingelagert 19.768 hl; hievon in den Kellern im Wiener Rathaus 6012 hl, in den Lagerkellern in Gumpoldskirchen 10.318 hl, in den Lagerkellern in Unter-Markersdorf 2447 hl, in den Lagerkellern in Mailberg 991 hl.

Der Keller in Unter-Neubach wird schon seit mehreren Jahren nicht benützt und steht leer.

Nach der Inventuraufnahme hat dies obige Weinlager einen Wert von 1.360.906 K, das Lager an Flaschenweinen einen solchen von 13.800 K, so daß der Wert des gesamten Weinlagers 1.374.706 K betrug.

Zur Lagerung des Weines standen 1296 Fässer mit einem Gesamtfassungsraume von 22.395 hl zur Verfügung.

Das Erträgnis des Berichtsjahres wurde durch die teuren Einkaufspreise des Weines sowie durch die mit Beschluß der Rathauskeller-Kommission vom 17. März angeordnete Beschränkung, daß Wein an Privatkunden in Wien nur dann zugestellt werden dürfe, wenn wenigstens 25 Flaschen bestellt werden und daß für Zustellungen unter 50 Flaschen eine Zustellungsgebühr einzuheben ist, ungünstig beeinflusst.

Der im Hauptrechnungsabschlusse ausgewiesene Gebarungüberschuß betrug 169.899 K.

Im Gumpoldskirchner Lagerkeller wurde über Stadtratsbeschluß vom 27. März die Decke der großen Kellerstiege durch Einziehung einer Zwischendecke isoliert, ferner über Stadtratsbeschluß vom 10. April bei der Gartenanlage über dem Lagerkeller zur Ableitung der Niederschlagswässer ein Portlandbeton-Kinnjal mit Asphaltbelag hergestellt.

Zur feinerzeitigen Erweiterung der Lagerkellereien in Gumpoldskirchen wurde mit Stadtratsbeschluß vom 27. März die an den Lagerkeller anstoßende Parzelle 54/1 im Ausmaße von 1382 m<sup>2</sup> zum Einheitspreise von 12 K per Quadratflaster angekauft.

## G. Brauhaus der Stadt Wien.

### 1. Verwaltung.

Hinsichtlich des Gemeinderatausschusses für den Betrieb des Brauhauses der Stadt Wien und der Ökonomie „Wallhof“ ist zu erwähnen, daß der bisherige Obmann Gemeinderat Felix Graba am 21. April seine Stelle als Obmann des Ausschusses unter Verbeibehaltung seines Ausschußmandates niederlegte, worauf in der Sitzung vom 15. Mai der bisherige Obmann-Stellvertreter Gemeinderat Wenzel Oppenberger zum Obmann und Gemeinderat Johann Oberleuthner zum Obmann-Stellvertreter gewählt wurde. Der Ausschuß hielt 26 Sitzungen ab, in welchen 744 Geschäftsstücke erledigt wurden.

In der Leitung des Brauhauses ergaben sich mehrere Änderungen, welche durch den Rücktritt des laut Stadtratbeschlusses vom 26. Februar 1907 mit der Leitung des Brauhauses betrauten Magistrats-Sekretärs Dr. Anton Loderer hervorgerufen wurden. Der Ausschuß nahm dessen Rücktrittserklärung am 27. Februar zur Kenntnis und sprach ihm den Dank und die Anerkennung aus. Der Stadtrat befaßte sich in der Sitzung vom 9. April mit der Regelung der künftigen Leitung und faßte folgende Beschlüsse:

Mit den im Stadtbureau des Brauhauses zu besorgenden Agenden wird der Magistrats-Oberkommissär Dr. Anton Schlesinger unter Aufsicht des Obmannes des Ausschusses, eventuell dessen Stellvertreters betraut; alle übrigen Agenden sind, sofern sie sich auf den technischen Betrieb beziehen, von dem Braumeister Adolf Stanka, sonst aber von dem Rechnungs-Oberrevidenten Paul Doralt zu besorgen.

Zur Unterzeichnung der Korrespondenz des Stadtbureaus wurde Magistrats-Oberkommissär Dr. Anton Schlesinger, zur Unterfertigung der laufenden Korrespondenz des Brauhauses in Kannersdorf der Rechnungs-Oberrevident Paul Doralt ermächtigt; bei technischen Angelegenheiten sind die letzteren Korrespondenzen von dem Braumeister Adolf Stanka mit der Gegenzeichnung zu versehen.

Es wurde demnach die Geschäftsführung in drei große Gruppen geteilt und jede dieser Gruppen einem verantwortlichen Beamten zur Leitung übertragen. Die dem Stadtbureau zugewiesenen Geschäfte umfassen alle Rechtsangelegenheiten und eine Reihe von Agenden des allgemein administrativen Dienstes. Als vorgesetzte Dienst- bzw. Verwaltungsstelle kam nach wie vor die Magistratsdirektion in Betracht, welcher nach der sachlichen Betriebsorganisation (genehmigt mit Gemeinderatsbeschuß vom 9. Februar 1906) die Direktion des Brauhauses unterstellt ist, bzw. der Gemeinderatsausschuß, welchem die Überwachung der gesamten Verwaltung und Betriebsführung des Brauhauses vorbehalten ist.

Mit Entschließung vom 3. Juli traf der Bürgermeister im Sinne des Abschnittes III, Punkt 8 der sachlichen Betriebsorganisation des Brauhauses folgende Verfügung über die Zeichnung von Schecks und Bankaufträgen:

Außer dem Bürgermeister und den Vizebürgermeistern, von denen jeder für sich unbeschränkt zeichnungsberechtigt ist, werden der Rechnungs-Oberrevident Paul Doralt und der Kasse- und Rechnungsführer Hugo Gröber kollektiv zu zeichnen bevollmächtigt, und zwar bei Bargeldabhebungen bis zum Betrage von 50.000 K, dagegen im Überweisungsverfahren unbeschränkt.

## 2. Investitionsprogramm.

In Ausführung des Gemeinderatsbeschlusses vom 8. November 1907, demzufolge der Ausschuß ersucht wurde, umgehend mit dem Magistrate Kostenvoranschläge über die vollständige Ausgestaltung des Brauhauses auf die seinerzeit beschlossene Leistungsfähigkeit von 250.000 hl pro Jahr aufzustellen und hierüber zu berichten, legte der Ausschuß, das bezügliche Elaborat, das er bereits in der Sitzung vom 2. Dezember 1907 angenommen hatte, am 7. Jänner des Berichtsjahres dem Gemeinderate vor.

In dieser Vorlage wurde das Gelderfordernis mit 4,551.300 K ermittelt, welches sich aus folgenden Posten zusammenstellt:

I. Für das Berichtsjahr sind im Hauptvoranschlage der Stadt Wien auf Rubrik XIV I/II als Investitionsaufwendungen sichergestellt . . . . . 722.300 K

### II. Unbedingt erforderliche Erweiterungsbauten:

1. Bau von 4 Lagerkellerabteilungen . . . . .	90.000 K	
2. Kühlrohrnetz für diese 4 Lagerkellerabteilungen . . . . .	15.000 "	
3. Lagerkellereinrichtungen als: ein dritter Bierabziehapparat und ein dritter Bierfilter samt Zugehör . . . . .	20.000 "	
4. 12.000 hl Lagergebäude . . . . .	200.000 "	
5. Kleingebäude-Nachschaffung . . . . .	120.000 "	
6. Vermehrung des Fahrparkes und der Zugtiere . . . . .	46.000 "	
7. Errichtung einer Kleinpicherei samt Flugdach . . . . .	60.000 "	
8. Bau einer Reparaturwerkstätte, Anschaffung des Werkzeuginventars . . . . .	30.000 "	
9. Adaptierung des leeren Maschinenhauses für die Burfenzimmer und für die Unterbringung der Kantine . . . . .	10.000 "	
10. Verladerampe samt Schutzdach . . . . .	10.000 "	
11. Bau eines Brunnens, Eindeckung, Motor und Rohrleitung hiezu . . . . .	30.000 "	
12. Pflasterungen . . . . .	12.000 "	
13. Errichtung von Bierdepots in Wien und auf dem flachen Lande . . . . .	250.000 "	
14. Vermehrung des Depofuhrwerkes . . . . .	36.000 "	
15. Bau eines Arbeiterwohnhauses . . . . .	100.000 "	1,029.000 K

III. Außer diesen unbedingt erforderlichen Aufwendungen können auch die folgenden, ebenfalls sehr zu empfehlenden Investitionen nicht außeracht gelassen werden, nämlich die Herstellung eines Industriegleises und der Ausbau der Mälzerei.

1. Die Herstellung eines Industriegleises zum Bahnhofe Nledering der Staatsisenbahn-Gesellschaft kann auf eigenem Grunde mit einem Kostenaufwande von . . . . . 200.000 K durchgeführt werden.
2. Für den Ausbau der Mälzerei ist ein Betrag von . . . . . 1,000.000 " 1,200.000 K in Rechnung zu stellen.

IV. Für unvorhergesehene Erfordernisse wurde ein Pauschalbetrag von rund . . . . . 100.000 K veranschlagt.

V. Endlich ist die Erhöhung des bereits bewilligten Betriebsfonds von 1.000.000 K eine unabweißliche Notwendigkeit und wird eine Erhöhung von . . . . . 1.500.000 K vorgeschlagen.

Summe . . . . . 4.551.300 K

Bemerkt wird, daß von dieser Summe 12.500 K auf Investitionen für das Gut „Wallhof“ entfallen.

Der Brauausschuß konnte jedoch nicht empfehlen, dieses ganze Erfordernis auf die Jahre 1908 und 1909 aufzuteilen, denn die Erweiterung wird nunmehr mit dem steigenden Absatz ziemlich gleichen Schritt zu halten haben, wenn nicht durch das vorzeitige Anwachsen der Wertabschreibungs- und Zinsenlasten eine sehr ungünstige Beeinflussung der Bilanzergebnisse eintreten soll, welche durch ein dem steigenden Erfordernisse zweckmäßig angepaßtes Bauprogramm leichter vermieden werden kann.

Es sprechen beachtenswerte Verwaltungsgrundsätze dagegen, große Summen des Stadtschatzes vorzeitig zu binden, umsomehr, als die Erreichung eines Absatzes von 250.000 hl erst in einigen Jahren zu gewärtigen ist und der Absatz einer Brauerei anfangs zwar rascher gehoben werden kann, dann aber erfahrungsgemäß um immer geringere Zuwächse ansteigt, je mehr sich das Unternehmen dem Stadium der angestrebten Höchstleistung nähert. Endlich ist nicht außeracht zu lassen, daß ein Teil des Aufwandes immer erst im folgenden Jahre liquid wird. Aus den gesagten Gründen empfahl der Ausschuß die Aufteilung des oben entwickelten Erfordernisses von 4.538.800 K auf die Bauperiode von 1908 bis einschließlich 1912 in nachstehender Weise:

1908: Betriebsfondszuschuß 1.500.000 K: 5 = . . . 300.000 K  
für Ausbau und Einrichtungen das bereits detail-  
lierte Erfordernis per . . . . . 709.800 „ 1.009.800 K

Im Präliminare der Stadt Wien wurden bereits diese beiden Posten  
per . . . . . 1.009.800 K  
und . . . . . 12.500 „  
für Wallhofbauten,  
zusammen demnach . . . . . 1.022.300 K  
auf Ausg.-Nubr. XIV I/II sicher-  
gestellt.

1909: Betriebsfondszuschuß . . . . . 300.000 K  
für Ausbau und Einrichtungen . 3.038.800 K  
weniger . . . . . 709.800 „

2.329.000 K: 4 =

(bei Abrundung nach oben) . . . . . 585.000 K 885.000 K  
1910: Wie 1909 . . . . . 885.000 „  
1911: Wie 1909 . . . . . 885.000 „  
1912: Rest . . . . . 874.000 „

zusammen . . . 4.538.800 K

bezw. wenn noch der für den „Ballhof“ pro 1908 eingestellte Betrag von . . . . .	12.500 K
hinzugenommen wird, insgesamt . . . . .	4,551.300 K

Es wurden sohin folgende Anträge gestellt:

1. Das vorstehend entwickelte Investitionsprogramm für die Periode 1908 bis einschließlich 1912 und der hiefür erforderliche Kostenaufwand per 4,551.300 K wird genehmigt und die Ausführung aller der in diesem Investitionsprogramme vorgesehenen Bauten gemäß § 59, lit. p des Gemeindestatutes bewilligt. Gleichzeitig wird für diese Bauten, soweit dieselben im Gemeindegebiete Wien zur Aufführung gelangen sollen — vorbehaltlich des anstandslosen Ergebnisses der bezüglichen Baukommissionen — der Baukonsens erteilt.

2. Im Hauptvoranschlage für das Jahr 1908 ist für die Erweiterung und Ausgestaltung des Brauhauses der Stadt Wien

als Rate für Ausbau und Einrichtungen der oben spezifizierte Betrag von . . . . .	722.300 K
(wovon 12.500 K auf die Ökonomie „Ballhof“ entfällt),	
als Betriebsfondszuschuß der Betrag von . . . . .	300.000 „
zusammen . . . . .	1,022.300 K

sicherzustellen.

Dieser Aufwand wird aus dem Investitionsanlehen gegen seinerzeitige Rückerstattung aus den Brauhausserträgen unter den bisher üblichen Modalitäten bewilligt.

3. Für die Jahre 1909 bis einschließlich 1912 ist das effektive Erfordernis im Rahmen dieses Investitionsprogrammes von Fall zu Fall festzustellen und bei der Verfassung der Hauptvoranschläge der Stadt Wien zu berücksichtigen.

Diese Anträge erhob der Gemeinderat in der Sitzung vom 7. Jänner zum Beschlusse.

### 3. Rechnungsabluß.

Der Rechnungsabluß für das Berichtsjahr weist einen Verlust von 286.263 K 83 h aus, zeigt aber im Vergleiche zur Verlustziffer des Vorjahres eine bedeutende Abnahme. Die fallende Tendenz des Betriebsverlustes geht aus folgendem Ziffernvergleiche anschaulich hervor:

I. Geschäftsjahr:	
Verlust laut Gewinn- und Verlust-Konto	
per 31. Dezember 1906 . . . . .	446.888 K
II. Geschäftsjahr:	
Verlust laut Gewinn- und Verlust-Konto	
per 31. Dezember 1907 . . . . .	426.720 „
daher Minderverlust von 1906 auf 1907 . . . . .	20.168 K
III. Geschäftsjahr:	
Verlust laut Gewinn- und Verlust-Konto	
per 31. Dezember 1908 . . . . .	286.264 „
daher Minderverlust von 1907 auf 1908 . . . . .	140.456 „

Während die Abnahme der Verlustziffer im zweiten Betriebsjahre noch eine geringe (4·5%) war, ist sie im abgelaufenen dritten Betriebsjahre bereits eine wesentliche, nämlich 32·9%.

Wenn im Bilanzberichte der Minderverlust von 20.168 K als das erste deutliche Anzeichen einer Wendung zum Besseren bezeichnet wurde, kann mit Recht in dem Minderverluste per 140.456 K des Jahres 1908 das Symptom einer befriedigenden finanziellen Besserung des Unternehmens erblickt werden, und es besteht somit die begründete Hoffnung, daß sich die Periode negativer Betriebserfolge beim Stadtbrauhaus zu keiner dauernden gestalten wird, obzwar in Anbetracht der Konkurrenzverhältnisse, der allgemeinen Rohstoffsteuerung sowie der erhöhten Lasten, welche dem Unternehmen durch neue Investitionen, durch die Aufbesserung der Löhne und nicht zuletzt durch die munifizente Kranken-, Unfalls- und Altersfürsorge in Zukunft erwachsen werden, der Sanierungsprozeß nur einen allmählichen Fortschritt nehmen kann.

Der Verlust per . . . . .	286.263 K 83 h
ist nur zum Teile als unbedeckte Quote des ordentlichen Betriebsaufwandes zu bezeichnen. Es sind vielmehr in dieser Verlustziffer auch Verlustposten für abgeschriebene dubiose Forderungen per . . .	163.709 K 34 h
und eine Deltrederepost — zur Sicherstellung von Uneinbringlichkeiten, die erst im Jahre 1909 zutage treten, ihre Entstehungsursache aber noch im Jahre 1908 haben — per . . . . .	20.000 „ — „
enthalten, so daß als eigentliches Betriebsdefizit bloß . . . . .	102.554 „ 49 „
verbleiben. Summe wie oben . . . . .	286.263 K 83 h

Die uneinbringlichen Forderungen per 91.378 K 94 h betreffen die Geschäftsjahre 1907 und 1908, da im Jahre 1907 zur buchmäßigen Durchführung der Abschreibungen noch kein ausgereiftes Material vorlag, und wurden ebenso wie die Deltrederepost per 20.000 K zur Gänze als Verlust auf laufende Rechnung genommen.

Die Zinsen per . . . . .	338.351 K 03 h
und die Wertabschreibungen per . . . . .	251.074 „ 69 „
ergeben zusammen eine Lastpost per . . . . .	589.425 K 72 h

also mehr als eine halbe Million Kronen.

Durch Ausscheidung dieser beiden Posten aus der Erfolgsrechnung gelangt man zu dem sogenannten „Brutto-Erfolge“, welcher dem Betriebsüberschusse, vermindert um die Geschäftsregie, gleichkommt. Als Brutto-Erfolg für den Betrieb der Brauerei und der Ökonomie zusammen ergibt sich, da der Verlust per Saldo . . . . .	286.263 K 83 h
betrug, ein Bruttoüberschuß per . . . . .	303.161 „ 89 „
von diesem Bruttoüberschusse bleiben nach Deckung der gesamten Wertabschreibungen per . . . . .	251.074 „ 69 „
noch . . . . .	52.087 K 20 h

zur teilweisen Aufbringung der Zinsen übrig.

Da sich die ganze Zinsenlast auf . . . . .	338.351 K 03 h
beläuft, erübrigt abzüglich der durch obige . . . . .	52.087 „ 20 „
bedeckten Quote noch ein unbedeckter Zinsbetrag per . . . . .	286.263 „ 83 „

welcher dem bilanzmäßigen Verluste per Saldo gleichkommt.

Der Geschäftsverlust des Jahres 1908 ist demnach lediglich ein nicht bedeckter Teil der aufgelaufenen Kapitalszinsen.

Die Ökonomie „Wallhof“ allein erzielte im Berichtsjahre einen Brutto-Überschuß von . . . . . 23.789 K 49 h  
 welchem Wertabreibungen von . . . . . 7.818 „ 43 „  
 gegenüberstanden.

Somit resultiert ein Reinertrag von . . . . . 15.971 K 06 h  
 Der Reinertrag im Vorjahre betrug . . . . . 19.422 „ 40 „  
 demnach ergibt sich für das Berichtsjahr ein Minderertrag von . . . . . 3.451 K 34 h  
 welcher in den für Landwirtschaft wenig günstigen Verhältnissen des abgelaufenen Bilanzjahres seine Ursache hatte. In Prozenten des Anlagekapitales ausgedrückt, belief sich der Ökonomie-Reinertrag im Bilanzjahre 1908 auf 2·16<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, im Vorjahre auf 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

#### 4. Geschäftsbetrieb.

Im Berichtsjahre wurden 191.445 hl Bier erzeugt. Die Erzeugung verteilt sich auf die einzelnen Bierforten in folgender Weise:

Abzugbier	112.840 hl =	58·9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	der gesamten Erzeugung
Wienerbräu	43.507 „ =	22·7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „
Spezialbräu	19.073 „ =	10·0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „
Bürgerbräu	16.025 „ =	8·4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „
<hr/>			
	191.445 hl =	100·0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	

Der Bierverkauf betrug 170.257 hl, und zwar:

Abzugbier	102.157 hl =	60·0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	des gesamten Verkaufes
Wienerbräu	35.622 „ =	20·9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „
Spezialbräu	16.788 „ =	9·9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „
Bürgerbräu	15.690 „ =	9·2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „
<hr/>			
	170.257 hl =	100 %	

Im Vergleiche zu den Erzeugungs- bzw. Verkaufsziffern des Vorjahres 1907 stellen sich die Ziffern des Betriebsjahres 1908 wie folgt:

1908 Erzeugung	191.445 hl;	Verkauf	170.257 hl,
1907 „	123.394 „	„	116.719 „

daher Zunahme

Erzeugung	68.051 hl	Verkauf	53.538 hl.
-----------	-----------	---------	------------

In Prozenten beträgt die Zunahme der Erzeugungsziffer 55<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, die Zunahme der Verkaufsziffer 46<sup>0</sup>/<sub>0</sub> der bezüglichen Ziffer des Vorjahres.

Das relative Sortenverhältnis hat im Berichtsjahre weder bei der Erzeugung noch beim Verkaufe gegenüber dem Vorjahre eine erwähnenswerte Veränderung erfahren.

Der bedeutende Aufschwung, den das Brauhaus der Stadt Wien in der Berichtsperiode machte und welcher in der namhaften Erhöhung der Betriebsintensität seinen greifbarsten ziffernmäßigen Ausdruck findet, gewinnt bei dem Umstande an Bedeutung, daß er sich in einem Geschäftsjahre ergeben hat, das nach den übereinstimmenden Fachberichten für das Brauereigewerbe keineswegs als ein günstiges bezeichnet werden kann und bei angesehenen inländischen Brauereien eine Abnahme der Produktionsziffer zur Folge hatte.

Der Geldumsatz, welchen das Brauhaus im Berichtsjahre für laufende Betriebsregie, Kosten der Biererzeugung, Ausgaben an Brausteuer und Landesbieraufgabe, Erlös für Bierverkauf samt Zuschlägen für öffentliche Abgaben erzielte, beziffert sich auf

6-98 Millionen Kronen. In diesem Betrage sind jedoch die außerordentlichen Gebarungen, — nämlich die Darlehenstransaktionen und die Investitionen für die Betriebs-erweiterungen — nicht mitinbegriffen.

Im Voranschlage für das Berichtsjahr wurden für die Verstärkung des Betriebs-fonds 300.000 K präliminiert.

Da im Hochsommer die Geschäfte eine ganz unerwartete, geradezu sprung-hafte steigende Tendenz zeigten, welche bis in den Herbst hinein anhielt und naturgemäß eine ganz außerordentliche Zunahme des durch Außenstände, lagernde Rohstoffe und Bier-vorräte gebundenen Betriebsvermögens zur Folge hatte, wurde ein weiterer Betriebsfonds-zuschuß von 500.000 K, und zwar zu Lasten der im Investitionsprogramme für die Verstärkung des Betriebsfonds in den Jahren 1909—1912 vorgeesehenen Totalsumme erwirkt. Die gemeinderätliche Genehmigung erfolgte am 12. September. Hiedurch sollte bloß die Eventualität momentaner größerer Ansprüche an die verfügbaren Kassenbestände für alle Fälle vorgeesehen werden.

Tatsächlich gelangte aber bloß die im Voranschlage präliminierte Post von 300.000 K als Betriebsfondszuschuß zur Abhebung; der weitere Kredit von 500.000 K wurde im Berichtsjahre nicht in Anspruch genommen, da es durch energische Einziehung der Außenstände und entsprechende Einrichtung des Wirtschaftsplanes gelang, mit der ursprünglich veranschlagten Post von 300.000 K das Auslangen zu finden.

### 5. Ausgestaltung der Brauereianlage.

Im Voranschlage für das Berichtsjahr wurden für die Erweiterung folgende Kredite sichergestellt:

Erichtung neuer Bierdepots . . . . .	138.000 K
Diverse Adaptierungsarbeiten in den bereits bestehenden Depots . . . . .	11.000 "
Rekonstruktion des Sudhauses (Restzahlung) . . . . .	54.000 "
Ausbau der zweiten Malzdarre (Restzahlung) . . . . .	3.000 "
Isolierung des Lagerkellerdaches . . . . .	20.000 "

Diverse innere Einrichtungen:

Zweiter Bierkühlapparat . . . . .	15.000 K
Zweiter Kolby-Abfüllapparat . . . . .	12.000 "
Dritter Bierfilter . . . . .	8.000 "
Diverse Bierleitungen . . . . .	4.000 "
Vorlaufkessel . . . . .	500 "
Luftkompressor . . . . .	5.000 "
	<hr/>
	44.500 "
Bau des Waschhauses und der Großpicherei (Restzahlung) . . . . .	145.000 "
Haßantreibmaschine . . . . .	10.000 "
Bau des Pferdestalles (Restzahlung) . . . . .	53.200 "
Transportmittel . . . . .	46.100 "
Gebindenachschaffung . . . . .	185.000 "
Für Rekonstruktions- und Renovierungsarbeiten im Ballhose (Restzahlung) . . . . .	12.500 "
	<hr/>
	722.300 K

Die erwähnten Bauten waren zumeist solche, welche bereits im Jahre 1907 begonnen worden waren und im Berichtsjahre beendet werden sollten.

Im Berichtsjahre wurde auch die Schlußrechnung über die 1. Serie der Er-weiterungsbauten genehmigt.

Dieselbe stellt sich folgendermaßen:

#### A. Hochbauten.

Gesamtkredit . . . . .	391.649 K 80 h
Die Schlußbilanz weist ein Erfordernis von . . . . .	382.823 „ 52 „
aus, es ergab sich daher ein Mindererfordernis von . . . . .	8.826 K 28 h

#### B. Maschinelle und innere Einrichtung.

Gesamtkredit . . . . .	492.000 K — h
Das Erstforschungsergebnis stellte sich auf . . . . .	462.604 „ 08 „
Die Schlußrechnung ergab einen Kostenbetrag von . . . . .	442.643 „ 29 „
daher ein Mindererfordernis von . . . . .	19.960 K 79 h

### 6. Bierdepots.

Der Aufschwung, den der Biervertrieb in Mariazell nahm, machte es notwendig, an Stelle des bisher eingemieteten Depots ein eigenes Gishaus zu errichten. Ursprünglich war die Erbauung des Depotgebäudes auf dem Bahnhofterritorium Mariazell geplant; doch mußte dieser Plan fallen gelassen werden, da das Landeseisenbahnamt den für das Depot in Aussicht genommenen Platz nicht abgeben konnte und die übrigen verfügbaren Plätze hiefür nicht geeignet waren. Nach längeren Verhandlungen wurde ein Privatgrundstück unmittelbar an die Bahnhofanlage angrenzend, an der Straße zum Erlaussee gelegen, 1300 m<sup>2</sup> groß, um 3900 K angekauft; die grundbücherliche Einverleibung des Eigentums der Gemeinde Wien erfolgte am 12. Juni in der neueröffneten Einlagezahl 119, Grundbuch St. Sebastian.

Die Ausführung des Baues wurde dem Baumeister Julius Weber in Mariazell um den Preis von 13.700 K übertragen. Die Kühlung erfolgt durch Ober- und Mitteleis, wodurch zwei getrennte Lagerräume zu je 24 m<sup>2</sup> geschaffen wurden.

Die Schlußrechnung über den Bau ergab gegenüber dem bewilligten Kredite von 13.700 K Mehrkosten von 343 K, die durch den Mehraushub von Fundamenten verursacht worden waren.

Endlich wurden noch im Berichtsjahre mit dem Landeseisenbahnamt wegen Herstellung einer Stockgleisanlage zum Bierdepot die Verhandlungen eröffnet.

Ein nicht unbedeutender, in kurzer Zeit erfolgter Kundenzuwachs im XII. Bezirke machte es notwendig, an die Errichtung eines Depots in diesem Bezirke zu schreiten. Es traf sich günstig, daß die Rußdorfer Brauerei ihr bestehendes Depot, welches in den Bogenöffnungen 3, 4 und 5 des Stadtbahnviaduktes nächst der Kobingergasse im XII. Bezirke eingemietet war, ausließ und wegen Übernahme der gesamten Einrichtung und baulichen Herstellungen an das Brauhaus der Stadt Wien herantrat. Die Viaduktöffnung 3 enthält einen durch den Einbau von 2 Eigentonnen gewonnenen Obereisraum und 2 Kühlräume, in der Viaduktöffnung 4 ist ein Stall für 4 Pferde, 1 Fourageboden und 2 Wohnräume eingebaut, während der letzte Viaduktbogen als Wagenremise Verwendung findet; vor den Viaduktöffnungen befindet sich ein großer, eingefriedeter Platz, der als Manipulations- und Verladerraum dient. Der Ankauf dieses Depots wurde am 28. Jänner genehmigt, der Kaufpreis betrug 19.000 K. Der Mietvertrag, in dem das Brauhaus mit Zustimmung der Eisenbahnbehörden eintrat, dauert vorläufig bis 31. Dezember 1911.

Die bereits bestehenden Bierdepots I., Stadiongasse und IX., Rußdorferstraße, welche in städtischen Detailmarkthallen untergebracht sind und bisher mit Natureis gekühlt wurden, erliefen in der Weise eine Umgestaltung, daß nunmehr die Kühlung mit den bewährten Thausingschen Kühlapparaten erfolgt; dadurch wurde sowohl Raum gewonnen, da die Lagerfläche fast um das Doppelte vergrößert wurde, als auch die Führung des Depots durch die Regulierbarkeit der Temperatur sich rationeller gestaltet.

Das im Verwaltungsberichte 1907 erwähnte Depotgebäude mit Obereiskühlung im Baumgartner Kasinopark an der Linzerstraße gelangte im Berichtsjahre zur Ausführung und wurde mit 15. August in Benützung genommen; dadurch wurde das seinerzeit von der registrierten Genossenschaft „Wiener Brauhaus“ übernommene, in der Beckmangasse im XIII. Bezirke eingemietete Depot entbehrlich und daher mit Augusttermin aufgelassen. Bei der am 21. August vorgelegten Schlußrechnung ergab sich gegenüber den bewilligten Kosten von 28.697 K eine Ersparnis von 1801 K.

### 7. Gutsverwaltung „Wallhof“.

Die mit der Brauerei als landwirtschaftlicher Nebenbetrieb verbundene Ökonomie „Wallhof“ produzierte im Berichtsjahre 506.865 l Milch bei einem Viehstande von 161—173 Kühen. Die Durchschnittsmelkung betrug per Kuh 10·6 l täglich.

Die Zahl der eingestellten Zugochsen bezifferte sich mit Jahresluß auf 16 Stück, die der Pferde auf 7 Stück. An Feldfrüchten und Gartenerzeugnissen wurden im Berichtsjahre gewonnen: 185 q Kartoffel, 773 q Roggen, 396 q Gerste, 2124 q Rüben, 61 q Weizen, 69 q Hafer, 105 q Heu, Klee und Krumet, diverse Gemüse und Blumen.

Infolge der großen Dürre war sowohl die Futterfeschung wie auch die Schüttung des Getreides, namentlich der Gerste, eine außergewöhnlich geringe.

Die im Jahre 1907 bewilligte Herstellung einer neuen Brücke über den Schwechatbach zur Rieselfeldanlage wurde erst im Berichtsjahre nach Durchführung der erforderlichen wasserrechtlichen Verhandlungen in Angriff genommen. Die Arbeit verursachte einen Kostenaufwand von 3100 K, der aus den Wirtschaftseinnahmen bestritten wurde.

Die Schlußrechnung über die im Jahre 1906 bewilligten und in diesem und dem folgenden Jahre hergestellten Neubauten wurde in der Ausschußsitzung vom 22. Juni genehmigt.

Für den Bau des Stallgebäudes, der Düngergrube und der Scheuer hatte der Gemeinderat am 4. September 1906 80.000 K bewilligt; das tatsächliche Erfordernis betrug 76.474 K 39 h, daher sich eine Ersparnis von 3525 K 61 h ergab.

Der mit Beschluß vom 18. Juli 1906 bewilligte Kredit von 4500 K für den zu erbauenden Getreideschuppen wurde zur Gänze in Anspruch genommen.

In der Sitzung des Gemeinderates vom 22. Mai wurde beschlossen, der Gemeinde Rannersdorf über ihr Ansuchen von der Wallhofgutsparzelle Nr. 136/27 eine Fläche von 562 m<sup>2</sup> zur Errichtung eines Zubaues zur bestehenden Volksschule unentgeltlich, jedoch unter der Bedingung zu überlassen, daß diese Widmung grundbücherlich sichergestellt, der Schulerweiterungsbau noch im Berichtsjahre in Angriff genommen wird und 4 neue Schulklassen zur Errichtung gelangen.

Außerdem wurden die Wallhofparzellen Nr. 136/37 und 136/5 der Gemeinde Rannersdorf als Schulgarten gegen Entrichtung eines Anerkennungszinses überlassen.

Über das Wirtschaftsergebnis des Gutes „Wallhof“ wurde bereits im Kapitel „Rechnungsabjchluß“ gesprochen.

## H. Städtische Leichenbestattung.

Wie die den Übergang der angekauften Privatunternehmungen in den städtischen Betrieb darstellende Betriebsperiode 1907, stand auch das abgelaufene Betriebsjahr im Zeichen der Reform.

Wohl konnte eine definitive, auf Stellensystemisierung abzielende Organisation des Personalstandes der Unternehmung auch in diesem Jahre nicht bewerkstelligt werden.

Der noch fortdauernde, wenngleich nach dem Gewerbegeetze zeitlich beschränkte Bestand von 66 privaten Leichenbestattungsunternehmungen, die eine Konkurrenz der städtischen Leichenbestattung bilden, hat die notwendige Folge, daß die Absatz- und Betriebsverhältnisse, namentlich der Filialbetrieb, auch für die nächste Zukunft nicht fixiert werden konnten.

Diese für den Personalbedarf wesentliche Erscheinung schließt die Aufstellung eines Beamten- und Dienerschemas durch Systemisierung aus und bedingt die Beibehaltung der bisherigen kaufmännischen Gestaltung des Unternehmens, die sich durch die vielseitige Verwendung der Arbeitskräfte und zweckmäßige Arbeitsteilung den jeweiligen Anforderungen des Betriebes anschmiegt.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 5. Juni wurde daher die durch den Gemeinderatsbeschluß vom 23. Juni 1907 genehmigte provisorische Organisation bis auf weiteres in Kraft erklärt.

Doch wurde im Rahmen dieses Provisoriums eine durchgreifende Regulierung der Gehalte und Löhne der Angestellten durchgeführt.

In erster Linie betraf dies die den Aufnahmebeamten mit Stadtratsbeschluß vom 26. Juni 1907 zuerkannten Anteilslöhne.

Nachdem schon mit Stadtratsbeschluß vom 4. März der Anspruch auf einen Anteilslohn auf jene Bestattungsfälle ausgedehnt worden war, welche im Wege der durch Vermittlung eines Aufnahmebeamten zustande gekommenen Leichenkostenversicherung besorgt werden, nahm die erwähnte Gehaltsregulierung eine gerechte Ausmessung der Anteilslöhne vor.

Bis dahin wurde der Anteilslohn aus dem Ertrage einer Filiale zu  $1\frac{3}{4}\%$  unter die Beamten, zu  $\frac{1}{4}\%$  unter die Diener der betreffenden Filiale verteilt.

Wenngleich diese Angestellten, welche auch bei den vormaligen Privatbetrieben Anteilslöhne bezogen und durch die Verstädtlichung infolge des Entganges der Lieferungsprovisionen seitens der verschiedenen Kontrahenten eine Einbuße erlitten hatten, auch weiterhin an dem Ertrage der Unternehmung beteiligt werden sollten, so hatte das bisherige System der Verteilung der Anteilslöhne doch gewisse Nachteile zur Folge.

Der Ertrag der Filialen hängt in erster Linie von der örtlichen Lage ab, so daß gewisse Filialen, namentlich jene in der Körntnerstraße und Alserstraße, einen übermäßigen Anteilslohn ergaben, während andere Filialen, trotz der reichlichen Arbeit der Beamten, die eben hauptsächlich mit niederen Kategorien von Leichenbegängnissen zu tun haben, einen so geringen Anteilslohn ergaben, daß die Vergleichung der Bezüge der Beamten und Diener der verschiedenen Filialen eine ungerechte Bevorzugung der einen und Benachteiligung der anderen zeigte. Es wurde deshalb beschlossen, an dem Prinzipie des Anteilslohnes und auch an dem Prozentsatze von  $1\frac{3}{4}\%$  des Ertrages für die

Beamten und von  $\frac{1}{4}\%$  für die Diener vorläufig festzuhalten, jedoch den Anteilslohn ohne Berücksichtigung auf die Zuweisung zu einer oder der anderen Filiale in der Weise aufzuteilen, daß der Prozentsatz von dem Gesamtertrage der in den Filialen oder der Zentrale aufgenommenen Leichenbegängnisse unter sämtliche mit der Aufnahme von Leichenbegängnissen betraute Beamte und Diener nach je drei Kategorien verteilt wird.

Den ersten Kategorien wurden je  $\frac{3}{6}$ , den zweiten je  $\frac{2}{6}$  und den dritten je  $\frac{1}{6}$  des Gesamtanteilslohnes zugewiesen und unter einem die Aufnahmebeamten und Filialdiener nach Maßgabe der Dienstzeit und Verwendbarkeit in diese drei Kategorien eingereiht.

Außerdem wurde eine namhafte Erhöhung der Gehalte der Beamten, gleichfalls unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse, der Dienstzeit und der Leistungen, sowie der Löhne der Bediensteten und Arbeiter genehmigt.

Ziffernmäßig beträgt die Erhöhung pro Jahr 36.593 K.

Die Frage der Alters-, Invaliditäts-, Witwen- und Waisenversorgung mußte im Hinblick auf die Notwendigkeit, diese Angelegenheit für alle Gemeindebetriebe einheitlich und im Einklange mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 16. Dezember 1906, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1907 (Pensionsversicherungsgesetz) zu ordnen, vertagt werden; mit Stadtratsbeschluß vom 26. Juni wurde der Magistrat beauftragt, eine diesbezügliche Vorlage auszuarbeiten. Der Magistrat hat noch im abgelaufenen Jahre diesem Auftrage entsprochen.

Der Betrieb erfuhr im Berichtsjahre nach mehrfachen Richtungen eine Vergrößerung.

Infolge Erlöschens einer im XIV. Bezirke bestandenen Konzession zum Betriebe des Leichentransportes trat an die städtische Leichenbestattung die Notwendigkeit heran, für den Bestattungsdienst in den Bezirken XII, XIII, XIV und XV insofern vorzusorgen, als die aufgelöste Unternehmung Leichenwägen, Trauerkutschen und Stellwägen für die meisten Leichenbestatter dieser Bezirke beigelegt hatte.

Es wurde deshalb das Inventar dieser Unternehmung — soweit es für den Bestattungsdienst noch geeignet war — angekauft und nebst den bisher in der eingemieteten Realität VII., Apollogasse, eingestellten Leichenwägen und Trauerkutschen im Depot der städtischen Stellwagenunternehmung XIII., Weiglasse, welches zur Hälfte für Zwecke der städtischen Leichenbestattung adaptiert wurde, eingestellt. (Stadtratsbeschluß vom 26. August.)

Zu demselben Zwecke wurde auch der Pferdebestand erhöht und behufs entsprechender sachmännischer Beaufsichtigung des äußeren und Stalldienstes im Depot XIII., Weiglasse, das nunmehr 94 Fuhrwerke und 20 Pferde umfaßt, eine Stallmeisterstelle (die dritte der Unternehmung) geschaffen. (Gemeinderatsbeschluß vom 6. November.)

Durch diese Organisation gelang es, die Kontinuität des Bestattungsdienstes in den westlichen Bezirken ohne jede Störung aufrecht zu erhalten.

Das Personal der aufgelösten Unternehmung wurde in den Dienst der städtischen Leichenbestattung übernommen und das Verhältnis zu den Privat-Leichenbestattern dieser Bezirke durch Vereinbarung besonderer, die Interessen der minderbemittelten Bevölkerung berücksichtigender Tarife geregelt.

Infolge Erlöschens der Leichenbestattungskonzessionen mit den Standorten bei der Pfarre St. Josef ob der Laingrube und bei der Pfarre St. Michael wurden zwei Anmeldestellen der städtischen Leichenbestattung in diesen Standorten errichtet.

Durch den Stadtratsbeschluß vom 5. Juni wurde das Übereinkommen mit den beiden evangelischen Kirchengemeinden betreffend die Übertragung der Leichenbegängnisse verstorbener evangelischer Glaubensgenossen an die städtische Leichenbestattung genehmigt.

Hiedurch ist nicht nur der Kreis der Kontrahenten der städtischen Leichenbestattung erweitert, sondern auch infolge der Vertragsbedingung, daß weder von den Kirchengemeinden noch von ihren Rüstern und sonstigen Angestellten von nun ab die Vermittlung oder Beforgung von Leichenbegängnissen im Wiener Gemeindegebiete übernommen werden dürfen, die Außerbetriebsetzung von vier Leichenbestattungskonzessionen erreicht worden.

Um auch der Bevölkerung in den stark bewohnten Teilen des XVIII. Bezirkes, in welchem bisher bloß eine Filiale im Gebiete der ehemaligen Gemeinde Gersthof bestand, die Benützung der städtischen Leichenbestattung zugänglicher zu gestalten, wurde mit Stadtratsbeschluß vom 28. Oktober die Errichtung einer Filiale XVIII., Währingerstraße Nr. 99, und die Auflassung der Gersthofener Filiale genehmigt.

Durch die entsprechende Verteilung der Arbeit gelang es, den gesteigerten Dienstesforderungen, welche durch diese Vermehrung der Anmeldestellen eintrat, vorläufig ohne Vermehrung des Beamtenstandes zu entsprechen, doch mußte, um der in den Wintermonaten zu gewärtigenden stärkeren Nachfrage nach Betriebsmitteln standzuhalten, mit einer namhaften Vermehrung des Inventars vorgegangen werden.

Es wurden 10 Leichenwagen (Säulenwagen) nachgeschafft, und der Pferdebestand von 100 auf 113 Pferde erhöht.

Der von der Entreprise des pompes funèbres übernommene Prachtwagen, welcher infolge des 40jährigen Gebrauches dringender Reparaturen bedurfte, wurde durch eine gründliche Instandsetzung in ein wertvolles Inventarstück umgewandelt.

In Ansehung der Uniformen, Wahrtücher, Pferdegeschirre sowie der sonstigen Konduktgegenstände war die Direktion bemüht, durch Instandsetzung der zur Verwendung bei der städtischen Leichenbestattung noch geeigneten Stücke und durch Verkauf der für diese Zwecke unbrauchbaren an Offizienten außerhalb Wiens die tunlichste Ökonomie ohne Schädigung des repräsentativen Charakters der Aufbahrungen und Kondukte walten zu lassen.

Ausgemusterte Leichenwagen wurden an Gemeinden und andere Körperschaften zum Schätzungswerte abgegeben.

Grundsätzlich wurde auch in diesem Jahre daran festgehalten, größere Lieferungen nur im Wege von Offertverhandlungen, welche, wie die Übernahme der Lieferungen unter Intervention von Vertretern des Stadtrates stattfanden, zu vergeben.

Mit Stadtratsbeschluß vom 25. November wurden zu diesen Verhandlungen die Stadträte Brauneiß und Büsch ständig delegiert.

Kleinere Lieferungen und wiederkehrende Arbeitsleistungen, wie namentlich die Beistellung von Fuhrwerk, insofern sie nicht in eigener Regie besorgt wurden, gärtnerische Dekorationen und Druckereiarbeiten wurden bei den bisherigen, vom Stadtrate anerkannten Lieferanten bestellt.

Aber auch in dieser Hinsicht setzte die Direktion den im Vorjahre beobachteten Vorgang, den Preis der Lieferanten durch Heranziehung namentlich kleinerer Gewerbsleute zu erweitern, fort.

So wurden im abgelaufenen Jahre 6 Fuhrwerksbesitzer, 1 Gärtner, 2 Buchdrucker und 1 Schneider zu Lieferungen und Arbeiten herangezogen.

Ziffernmäßig stellen sich die bei der Ausführung von Leichenbegängnissen an Fuhrwerker, Gärtner und Buchdrucker verausgabten Beträge im Berichtsjahre dar, wie folgt:

an 14 Buchdrucker . . . . .	38.795 K
„ 8 Handlungsgärtner . . . . .	17.345 „
„ 26 Lohnfuhrwerksbesitzer . . . . .	287.490 „

Bei der Verteilung dieser Lieferungen wurde einerseits auf den Bezirk des Trauerhauses und andererseits auf die Leistungsfähigkeit der Lieferanten Rücksicht genommen; durch Kautelen bei Abschließung der bezüglichen Verträge und durch geeignete Kontrollmaßnahmen wurde dafür gesorgt, daß die Kontrahenten ihren Verpflichtungen nachkamen, was um so wichtiger ist, als dem Publikum gegenüber alle Leistungen, die bei Leichenbestattungen vorkommen, es mag der Kondukt von der städtischen oder von einer Privatunternehmung mit dem Inventare der ersteren besorgt werden, als Leistungen der städtischen Leichenbestattung erscheinen, daher von dieser verantwortet werden müssen.

Abgesehen von einzelnen Fällen von Vertragsverletzungen durch nicht rechtzeitige oder nicht qualitätsmäßige Leistungen, welche mit Abzügen von der Faktura und Konventionalstrafen geahndet wurden, haben sich keinerlei Anstände ergeben.

Der Ankauf, die Ausmusterung und der Verkauf von Pferden erfolgte stets unter Intervention der gemeinderätlichen Kommission.

Ein besonderes Augenmerk wurde der Kassegebarung und dem Zahlungs- und Kreditwesen zugewendet.

Da die Leichenbestattungs-Unternehmungen schon vor Ausführung des Leichenbegängnisses verhältnismäßig große Barauslagen durch sofortigen Erlag der Kirchen- und Grabstellgebühren aufzuwenden haben, erscheint es schon vom Gesichtspunkte des Entganges von Zinsen, die bei den oft einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmenden Verlassenschaftsabhandlungen von den Gerichten nicht liquidiert werden, erwünscht, von den Parteien Deckung zu verlangen.

Darum mußte das Zahlswesen möglichst vereinfacht und jeder Aufnahmebeamte zum Empfange von Zahlungen ermächtigt werden.

Durch die Forderung von Kautionen, die Einführung von Jurtenbüchern mit Pauspapier, die Anordnung der täglichen Abfuhr der Kasseeingänge der Filialen, endlich durch strenge Kontrollmaßnahmen, namentlich häufige Skontrierungen sind genügende Kautelen für die korrekte Kassegebarung geschaffen worden.

Schwieriger gestaltete sich die Aufgabe, das Kreditwesen in einer die Unternehmung vor Schaden bewahrenden Weise zu regeln, ohne hierbei die Pietätsgefühle und die sonst berechtigten Interessen der Bevölkerung zu verletzen.

Trotzdem im allgemeinen anerkannt werden muß, daß die Aufnahmebeamten in taktvoller Weise bestrebt waren, die Parteien zu Bestellungen, die im Einklange mit ihren äußerlich wahrnehmbaren Verhältnissen standen, zu bestimmen und vor unverhältnismäßigen Auslagen zu bewahren, ereignete sich häufig der Fall, daß Parteien bei Bestellung von Leichenbegängnissen Verpflichtungen über das Maß ihrer Zahlungsfähigkeit übernahmen.

Die Direktion war in jeder Weise bemüht, diesen Übelstand, der die Angehörigen des Verstorbenen wirtschaftlich schädigt, die Unternehmung aber in uneinbringliche Rückstände zu bringen geeignet ist, zu bekämpfen.

In erster Linie mußte der Scheu der Bevölkerung vor einem einfachen Leichenbegängnisse dadurch gesteuert werden, daß auch die Leichenbegängnisse der untersten Klassen in einer durch Ausstattung mit tadellosem Materiale und durch taktvolles Benehmen der Bediensteten vollkommen würdigen Weise ausgeführt werden, was die Direktion durch oftmalige unvermutete Kontrolle der Kondukte zu erreichen bestrebt war.

Sodann wurden die Aufnahmebeamten verhalten, den Parteien alle überflüssigen Auslagen zu ersparen; namentlich war auch die Direktion bemüht, dem wohl schwer auszumerkenden Trinkgeldwesen durch Versendung darauf bezughabender Zirkulare an jeden Besteller eines Leichenbegängnisses und strengste Ahndung der zur Anzeige gebrachten Fälle, in welchen Bedienstete Trinkgelder ansprachen, endlich durch polizeiliche Verfolgung jener Individuen, welche unter dem Scheine eines Angestellten der städtischen Leichenbestattung bei den Parteien um Trinkgelder vorsprachen, zu beugen.

Noch schwieriger gestaltete sich die Frage, ob und inwieweit anlässlich der Ausführung von Leichenbegängnissen zu kreditieren ist, indem hierin einerseits die Sicherstellung der Unternehmung vor Schaden mit der Schwierigkeit der Erhebung der Zahlungsfähigkeit namentlich im Hinblick auf die besonderen Takt erfordernden Verhältnisse, unter denen der Kredit gewährt werden soll, konkurriert.

Die Entscheidung dieser, kaum nach allgemeinen Grundsätzen zu lösenden Fragen mußte der Direktion von Fall zu Fall vorbehalten werden, und suchte diese durch unmittelbaren Verkehr mit den Parteien, durch telephonische Einvernahme der Aufnahmebeamten, durch Gewährung von Zahlungserleichterungen unter Vereinbarung geeigneter Kautelen, den Bestellern möglichst entgegenzukommen.

Dieses Streben im Vereine mit geeigneten Maßnahmen zur Einbringung von Leichenkostenrückständen war von Erfolgen begleitet, so daß mit 1. Mai 1909 die Rückstände pro 1907 auf 4748 K 58 h, die Rückstände pro 1908 auf 20.662 K 63 h gemindert erscheinen.

Diese Rückstände im Vergleiche zur Umsatzziffer pro 1907 per 1,900.000 K, sowie pro 1908 per 3,000.000 K erscheinen mäßig, insofern sie zum größten Teile die Folge von Verlassenschaftsabhandlungen und kleineren Ratenzahlungen sind, die seitens der Direktion in Anbetracht besonderer Umstände bewilligt wurden, und trotz der längeren Zeit ihres Außenstandes einbringlich erscheinen, so daß Abschreibungen wegen Uneinbringlichkeit bisher — abgesehen von kleinen Differenzen — nicht am Platze waren.

Mit Rücksicht auf das Zahlungs- und Kreditwesen dürfte der städtischen Leichenbestattung die Leichenversicherung bei der städtischen Kaiser Franz Joseph-Zubiläums-Lebens- und Rentenversicherungsanstalt in Wien zustatten kommen, abgesehen von dem wohlthätigen Einflusse, den diese Versicherung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der durch einen Todesfall auch materiell hart betroffenen Angehörigen übt.

Es kann auch mit Befriedigung konstatiert werden, daß dieser Versicherungszeit im Berichtsjahre einen bedeutenden Aufschwung genommen hat.

Es wurden in diesem Jahre 4259 Mitgliedsbücher über Begräbnisse im Gesamtwerte von 2,255.914 K ausgestellt, und wurde nach Berücksichtigung der eingetretenen Abfälle ein reiner Versicherungsstand von 4025 Mitgliedsbüchern über 2,140.374 K erzielt; zur Ausführung gelangten im abgelaufenen Jahre zwei Versicherungen im Werte von 800 K.

Behufs Ausdehnung der Leichenkostenversicherung auf die Beistellung der Grabmonumente, welche grundsätzlich bereits genehmigt ist, fanden die Vorarbeiten statt, deren Abschluß bevorsteht.

Um die Versicherung der Leichenkosten auch für jene, gegenwärtig die Rückzahlung der Prämien bedingenden Fälle, in welchen der Versicherte außerhalb Wiens stirbt, durchzuführen, wurden Verträge mit den Provinz-Leichenbestattern eingeleitet.

Durch den gleichfalls bevorstehenden Abschluß dieser Verträge wird einerseits die Leichenversicherung der städtischen Anstalt durch Versicherungen außer Wien gesteigert, andererseits die Geschäftsverbindung der städtischen Leichenbestattung mit den auswärtigen Bestattern gefestigt und werden der städtischen Leichenbestattung die Überführungen von und nach auswärts gesichert, was im Interesse der zweckmäßigen Ausnützung des Inventars und im Interesse der Verbilligung der Zentralregie gelegen ist. Sache der Versicherungsanstalt wird es nunmehr sein, namentlich die im Interesse der minder bemittelten Bevölkerung so wichtige Versicherung auf die niedrigste Kategorie (40 Heller monatliche Prämie) zu propagieren und die zahlreichen Leichenvereine zu übernehmen.

Diese Versicherungen bieten, da schon nach halbjährigem Vertragsbestande, also nach Zahlung von 2 K 40 h auf Kosten der städtischen Leichenbestattung ein einfaches, aber würdiges Leichenbegängnis geleistet wird, eine wahre Wohlfahrtseinrichtung, die auch den Unbemittelten zugänglich ist.

Trotzdem unter Berücksichtigung dieser Tatsachen und der bereits mit Gemeinderatsbeschluß vom 21. Juni 1907 verfügten Herabsetzung der V. und VI. Klasse um 5 K, bezw. 10 K, sowie der Eliminierung des Zentralfriedhofzuschlages per 14 K und der Abhebegebühr per 4 K bei der VI. Klasse ein dringendes Bedürfnis nach einer weiteren Herabsetzung der untersten Klassen nicht besteht, wurde die Frage der Herabsetzung der VI. Klasse, wie sie neuerlich beantragt und vom Referenten in der Gemeinderatssitzung vom 5. Juni in Aussicht gestellt wurde, im Hinblick auf den finanziellen Effekt und die Rückwirkung auf den Betrieb der privaten Leichenbestatter einem eingehenden Studium unterzogen, deren Ergebnis erst nach Genehmigung der Bilanz dem Gemeinderate vorgelegt werden kann, da die verhältnismäßig kurze Zeit des städtischen Betriebes und der Mangel einer Statistik der der Verstädtlichung vorausgegangenen Betriebsjahre vorsichtige Kalkulationen, welche nur auf Grundlage der vorjährigen und der diesjährigen Bilanz vorgenommen werden können, notwendig machen.

Zur richtigen Beurteilung des Vergleiches der Betriebsjahre 1907 und 1908 muß hervorgehoben werden, daß das Jahr 1907 nur 8 Betriebsmonate aufweist, so daß die Jahresumsatzziffern nur die absolute Differenz ergeben. Durch die Hinzurechnung von 50% zur Umsatzziffer pro 1907 ergeben sich die zur Feststellung der relativen Differenz erforderlichen Größen. Hieraus geht hervor, daß die Gesamtumsatzziffer pro 1907 (8 Monate) per rund 1,877.000 K + 50% = rund 900.000 K, rund 2,800.000 für 12 Monate ergeben würde, so daß die im Jahre 1908 erzielte Gesamtumsatzziffer per rund 3,100.000 K einen Mehrumsatz von rund 300.000 K pro 1908 ergibt.

Hinsichtlich der Bilanz wären folgende Daten erwähnenswert:

Die Abschreibungen betragen im Berichtsjahre rund 218.500 K.

Diesen Abschreibungen stehen gegenüber folgende Nachschaffungen:

Monturen um 68.400 K; Transportmittel um 69.700 K; Depotgegenstände, das sind Wahrtücher, Aufbahrungsgegenstände u. um rund 24.000 K und sonstige Mobilien im Werte von rund 5000 K.

Die Kosten für die Kranken- und Unfallfürsorge stiegen um rund 5000 K, was wohl darauf zurückzuführen sein mag, daß nunmehr sämtliche Bedienstete, ohne irgend zu einer Leistung herangezogen zu werden, in munifizenter Weise seitens der Gemeinde Wien der Kranken- und Unfallfürsorge teilhaftig werden.

Die allgemeinen Ausgaben sind gegen das Vorjahr etwas gesunken.

Der gesamte Brutto-Reingewinn beträgt 227.997 K 12 h, und zwar ist in diesem Betrage die bereits geleistete Verzinsung des Anlagekapitales pro 1908 im Betrage von rund 90.300 K nicht enthalten, so daß dieser Brutto-Reingewinn den Überschuß bildet, welcher sich über die Verzinsung des Anlagekapitales ergibt.

Jedoch ist in diesem Brutto-Reingewinne der von der Schremser Torfstreu- und Torfmüll-Fabrik in Schrems ausgewiesene Reingewinn per 11.908 K 96 h enthalten.

Gegenüber dem Jahre 1907 ergibt sich eine relative Differenz von zirka 23.000 K zugunsten des Jahres 1908.

Was insbesondere den Reingewinn der Schremser Torfstreu- und Torfmüll-Fabrik anbelangt, so ergibt sich gegenüber dem vorjährigen Betrage von rund 6300 K eine relative Differenz von rund 3000 K zugunsten des Jahres 1908, das ist eine Steigerung, welche in Anbetracht des geringfügigen Investitionskapitales per rund 31.000 K als außerordentlich günstig bezeichnet werden muß.

Von dem Gesamt-Brutto-Reingewinne per 227.997 K 12 h kommen folgende Reserven in Abzug: Pensionsreserve 30.000 K, Feuerversicherungsreserve 15.000 K, Haftpflichtversicherungsreserve 10.000 K, Erneuerungsfonds 20.000 K, zusammen 75.000 K, so daß nach Abzug dieser Reservebeträge ein Nettoreingewinn von 152.997 K 12 h verblieb.