

Verwaltungsbericht über das Jahr 1938

Im Jahre 1938, dem denkwürdigen Jahr der Erfüllung der alten Sehnsucht nach der Vereinigung aller Deutschen in einem Reiche, wurde durch die Befreiung und Rückgliederung der Ostmark auch die Grundlage für den Wiederaufstieg Wiens geschaffen. Die Hoffnung und Zuversicht, daß Wien im Großdeutschen Reich und in der glücklich geeinten Volksgemeinschaft des nationalsozialistischen Staates einer neuen Blüte entgegengehen werde, hat sich schon im Berichtsjahre in einem Maße erfüllt, das alle Erwartungen übertraf.

Der wirtschaftliche Aufschwung, der mit der Heimkehr der Ostmark einsetzte und sich stetig bis zum Jahresende steigerte, brachte nach den langen bangen Jahren des unaufhaltsamen Niederganges endlich die Gewißheit, daß die rückläufige Bewegung in der Beförderungszahl, unter der das Unternehmen viele Jahre schwer gelitten hatte, abgeschlossen ist und daß damit alle Sorgen und Nöte endgültig überwunden sind. In den Krisenjahren des wirtschaftlichen Tiefstandes seit 1929 hatten die städtischen Verkehrsbetriebe mehr als ein Drittel der Fahrgäste eingebüßt und schwere Betriebsverluste zu tragen.

Schon wenige Wochen nach der Heimholung der Ostmark wirkten sich die Maßnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit im Verkehr so weit aus, daß Verkehrsverstärkungen besonders in der Zeit des Arbeiterverkehrs notwendig wurden. Zum erstenmal nach vielen Jahren war ein Verkehrsanstieg zu verzeichnen, der als Ausdruck der wirtschaftlichen Gesundung in Erscheinung trat. Er setzte sich in den folgenden Monaten fort und steigerte sich im Herbst sogar so weit, daß bis zum Jahresende der Verkehrswund vieler Jahre im täglichen Arbeiterverkehr zum größten Teil aufgeholt war. Die Verkehrsspitzen erfuhren dadurch eine Erhöhung, die bereits zu Schwierigkeiten in der Verkehrsbedienung insofern führte, als einzelne Straßenzüge im Frühverkehr durch die Verdichtung des Betriebes schon bis zur Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit belastet wurden.

Die Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste ist, wenn von den Arbeitslosenfahrten abgesehen wird, gegenüber dem Vorjahr um 4,6 v. H. angestiegen. Die Steigerung vollzog sich bei den einzelnen Fahrscheingattungen ungleich, worin die Änderung der Erwerbsverhältnisse ihren Ausdruck findet. Die stärkste Zunahme erfuhren die Schaffnerfahrtscheine mit 19,7 v. H. Einen stärkeren Zuspruch fanden weiters die Vorverkaufsfahrtscheine in einem Ausmaß von 8,7 v. H. Dagegen sind bezeichnenderweise die Kleinzonenfahrten zu 7 Reichspfennig um 6,9 v. H. zurückgegangen. In dieser Minderbenützung des Kleinzonentarifes drückt sich deutlich die Besserung der Einkommensverhältnisse aus, die vielen Volksgenossen gestattete, wieder längere Wege mit der Straßenbahn zurückzulegen. Einen namhaften Rückgang wiesen auch die Fahrten mit Zeitkarten auf, deren Erträgnis um 16,9 v. H. gegenüber dem Vorjahre zurückblieb. Die Einbeziehung der sogenannten ausgesteuerten Arbeitslosen in die Auszahlung der Unterstützungen bewirkte, daß die Zahl der Arbeitslosenfahrten trotz der weitgehenden Verminderung der Arbeitslosigkeit um etwa 2,8 v. H. anstieg.

Die Betriebseinnahmen des Jahres 1938 waren um 10,6 v. H. größer als im Vorjahre.

Dem erhöhten Umsatz an Schaffnerfahrtscheinen entsprechend, entfielen an Fahrgeldeinnahmen auf einen Fahrgast 14,05 Reichspfennig gegenüber 13,31 Reichspfennig im Vorjahre, was einer Steigerung der Einnahme je Fahrgast um 5,6 v. H. gleichkommt.

Auch der Autobusbetrieb hatte einen namhaften Verkehrszuwachs zu verzeichnen, der 11'13 v. H. bei der Zahl der Fahrgäste und 11'81 v. H. bei der Einnahme betrug.

Mit der Eingliederung der Ostmark in das Großdeutsche Reich war auch die Einführung der Rechtsfahrordnung zur zwingenden Notwendigkeit geworden. Diese Frage wurde im Bundesstaat Österreich seit 1925 wiederholt behandelt, der hohen Kosten wegen aber immer wieder zurückgestellt; zuletzt war beabsichtigt, das Rechtsfahren Ende November 1939 einzuführen. Die Notwendigkeit einer raschen Angleichung der Ostmark an die Verhältnisse im Altreich zwang dazu, die Einführung schon am 3. Oktober 1938 in Aussicht zu nehmen und schließlich diese Umstellung sogar schon am 19. September zu verwirklichen.

Die Umstellung auf die Rechtsfahrordnung erforderte die beschleunigte Durchführung umfangreicher Arbeiten an den Gleisen und Weichenausrüstungen, an den Fahrleitungen und Signalanlagen, an den Haltestellen und am Wagenpark, die im einzelnen im Verwaltungsbericht ausgewiesen sind.

Die Gleisumbauten in den End- und Umkehrstellen und an den Vorköpfen der 18 Bahnhöfe konnten zum größten Teil noch während des Linksfahrens vorgenommen werden. Von den 2475 Weichen waren 1596 abzuändern, um sie für das Rechtsfahren geeignet zu machen. Von den 1465 Einzel- und 14 Doppelhaltestellen mußten fast alle verlegt werden. Eine große Anzahl von Haltestelleninseln war neu herzustellen. Der Umbau der Triebwagen wegen der Einstiege wurde dadurch erleichtert, daß bei den seit 1926 in Betrieb genommenen Wagen schon auf einen Fahrtrichtungswechsel Rücksicht genommen worden war; ebenso war mit dem Umbau der immerhin noch vorhandenen 463 Triebwagen älterer Bauart schon 1926 begonnen worden, so daß im Berichtsjahre nur mehr 99 dieser Triebwagen abzuändern waren. Die an 692 Weichen erforderlichen Änderungen wurden nicht sofort ausgeführt, sondern werden nach und nach vorgenommen.

Von den Omnibussen waren 102 Wagen mit Mitteleinstieg und 27 Einmannwagen abänderungsbedürftig. Von insgesamt 400 Omnibushaltestellen mußten 281 verlegt werden.

Alle diese Arbeiten wurden mit dem Einsatz aller verfügbaren Kräfte und Mittel zeitgerecht bewältigt, so daß am 19. September mit Betriebsbeginn der gesamte Verkehr nach der Rechtsfahrordnung fahrplanmäßig aufgenommen werden konnte. Die ersten Fahrten im Rechtsverkehr brachten wohl geringfügige Verspätungen, die sich jedoch schon am nächsten Tage vermeiden ließen. Eine Verlangsamung des Verkehrs ist nicht eingetreten. Auch die vielfach gefürchtete Häufung von Unfällen, die für die erste Zeit des Rechtsfahrens zu gewärtigen war, blieb aus. Die Umstellung der Fahrordnung war demnach erfolgreich vollzogen und damit eine Umwälzung auf dem Gebiete des Wiener innerstädtischen Massenverkehrs durchgeführt, die als bisher größte dieser Art bezeichnet werden kann. Da die Durchführung innerhalb einer kurzen Frist nur die Vornahme der dringendsten Arbeiten ermöglichte, sind noch Arbeiten nachzutragen, um die vielfach behelfsmäßig getroffenen Lösungen durch eine bleibende Ausgestaltung zu ersetzen.

Durch die Schaffung von Groß-Wien gemäß dem Gesetz vom 1. Oktober 1938, RGBl. I, S. 1333, wurden neue Gebiete der Verwaltung der Stadt einverleibt. Dieser Erweiterung des Stadtgebietes wurde am 24. Oktober dadurch Rechnung getragen, daß eine Verbilligung der Fahrten außerhalb der alten Stadtgrenze eingeführt und der Verkehr nach diesen Außengebieten (insbesondere nach Mödling) durch eine zeitlichere Betriebsaufnahme und einen späteren Betriebschluß sowie auf der Linie nach Groß-Enzersdorf durch eine Kürzung der Zugfolgen wesentlich verbessert wurde.

I. Straßenbahn Bahn- und Bahnerhaltung.

Die Gleisbautätigkeit im Berichtsjahre erstreckte sich größtenteils auf Umänderungen der bestehenden Gleisanlagen für die Umstellung auf die Rechtsfahrordnung. Außerdem wurden betriebsuntauglich gewordene Gleisanlagen erneuert und die notwendigen Erhaltungsarbeiten durchgeführt.

Im Zuge der Gleisumbauarbeiten für das Rechtsfahren wurden zunächst die Zufahrtsgleise zu den Betriebsbahnhöfen in Angriff genommen. Größeren Umfangs waren diese Umbau-

arbeiten in den Bahnhöfen Favoriten, Simmering, Borgarten, Rudolfsheim, Wienzeile, Ottafriing, Gürtel, Hernals und Grinzing, wo bis zum Umstellungstage nur durch gleichzeitigen Einbau von Behelfs-Umkehrweichen der ungestörte Betrieb aufrechterhalten werden konnte. Die Behelfs-Umkehrweichen wurden nach erfolgter Einführung des Rechtsfahrens abgetragen. Nach den Bahnhöfen wurde der Umbau von Schleifen und anderen Endstellen durchgeführt. Unter anderem wurden die Ringschleifen bei der Bellariastraße und bei der Babenbergerstraße aus der Seitenfahrbahn in die Allee verlegt und bei den Schleifen Heinrichshof und Kärntner Straße wurden zur Schaffung von breiteren Seitenfahrbahnen größere Gleisverschiebungen vorgenommen. Auch die Gleisanlage beim Schottentor wurde zwecks Erzielung einer günstigeren Verkehrsregelung einer Umänderung unterzogen. Weitere größere Schleifenumbauten wurden in der Endschleife der Linie 2 in der Franzensbrückenstraße und in der Schleife der Endstelle Hütteldorf durchgeführt. Im Zusammenhange mit größeren Straßenregulierungen, die die Stadtverwaltung anlässlich der Umstellung auf die Rechtsfahrordnung ausführte, wurden in der Heiligenstädter Straße bei der Barawitzgasse, in der Eduard-Klein-Gasse in Siezing und in der Eichenstraße umfangreiche Gleisumlegungen vorgenommen.

Die Einführung des Rechtsfahrens erforderte auch den Bau von 56 neuen Haltestelleninseln, die Verlängerung von 17 und die Abtragung von 48 Inseln.

Insgesamt wurden im Zuge der Gleisbauten für die Umstellung auf das Rechtsfahren rund 8900 Meter Gleis, 137 Weichen und 49 Kreuzungen neu eingebaut, rund 1600 Meter Gleis, 27 Weichen und 6 Kreuzungen verschoben und rund 9000 Meter Gleis, 156 Weichen und 48 Kreuzungen abgetragen.

Anlässlich der Durchführung von Assanierungsbauten und von Neuherstellungen der Straßenbede durch die Stadtverwaltung wurden in der Schönbrunner Straße bei der Nevillegasse, in der Rechten Wienzeile zwischen Bärenmühle und Schleismühlgasse, in der Gumpendorfer Straße zwischen Amerlinggasse und Hofmühlgasse und in der Althanstraße längs des Frachtenbahnhofes der Reichsbahn größere Gleisbauarbeiten ausgeführt und dadurch auch wesentlich verbesserte Verkehrsverhältnisse erzielt.

Um eine Verdichtung des Straßenbahnverkehrs durchführen zu können, wurden auf der Linie nach Strebersdorf eine neue Ausweiche bei der Rußbergstraße und auf der Linie nach Groß-Enzersdorf in der Hirschstettener Straße und in der Aspernstraße zwei neue Ausweichen mit einer Gesamtgleislänge von rund 0,450 Kilometer und mit 6 Weichen gebaut.

Einschließlich der vorangeführten Gleiserneuerungen und Gleisneubauten wurden insgesamt 7289 Kilometer Gleis, 42 Weichen und 64 Kreuzungen erneuert. Außerdem wurden im Zuge der Bahnerhaltungsarbeiten noch rund 41 Kilometer Schienen, rund 74 Weichenzungenstücke, 35 Knotenpunkte und rund 3200 Schwellen ausgetauscht. Zur Beseitigung der Riffeln standen 6 Schienenschleifwagen fast das ganze Jahr in Verwendung.

Von den erneuerten Gleisen wurden rund 0,517 Kilometer Gleis in Holzstöckelpflaster auf Betonunterlage, alle übrigen Gleise, einschließlich der für die Umstellung auf das Rechtsfahren, in Steinpflaster auf Packlage verlegt. Außer den im Zusammenhang mit Gleiserneuerungen vorgenommenen Pflasterungen wurden noch im Rahmen der Bahnerhaltung rund 137.600 Quadratmeter Granitwürfelpflaster, rund 2600 Quadratmeter Holzstöckelpflaster und rund 80 Quadratmeter Asphaltbede hergestellt.

In den erneuerten Gleisen wurden 762 Stöße aluminothermisch verschweißt und anlässlich der Bahnerhaltungsarbeiten 92 Paßstücke an Stelle von schadhafte Melanustößen und gerissenen Schweißstößen eingeschweißt und 630 Stumpfstöße aluminothermisch geschweißt.

Durch Aufschweißen von Stahl auf elektrischem Wege wurden in den bestehenden Weichen und Kreuzungen 4160 ausgeschlagene Knotenpunkte wieder instand gesetzt, und zwar 2243 Knotenpunkte für die Umstellung auf das Rechtsfahren, der Rest im Zuge der Bahnerhaltungsarbeiten. Außerdem wurden auf eine Gesamtlänge von 1631 Meter angefahrne Lauf-, bzw. Leitkanten in Bögen elektrisch aufgeschweißt.

Der Zuwachs an Gleislänge betrug im Berichtsjahr rund 0,595 Kilometer, dem ein durch Entfernung einiger entbehrlicher Stockgleise und Verbindungsweichen entstandener Abfall im Gesamtausmaß von 0,574 Kilometer gegenübersteht.

Der Stand der Streckenlänge, Betriebslänge und Gleislänge der Straßenbahn am Ende des Berichtsjahres ist aus der folgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Streckenlänge	289'928	Kilometer
Betriebslänge	287'233	"
Gleislänge	596'231	"

Die Gleislänge setzte sich zusammen:

Hauptgleise	515'634	"
Nebengleise	11'143	"
Bahnhofgleise	25'583	"
Hallengleise	40'144	"
Eigene Schleppgleise	3'727	"

Elektrische Anlagen.

Zur Erhaltung des gesamten Oberleitungsnetzes und für Auswechslungen anlässlich des Überganges zum Rechtsfahren mußten 43.344 Meter abgenützter Arbeitsdraht erneuert werden; außerdem wurden für die Erhaltung der Signalanlagen 1.482 Meter Signalfahrdraht getauscht.

Für Neuherstellungen und Umstellungen anlässlich des Rechtsfahrens wurden an Oberleitungsanlagen 14.577 Meter und an Signaldrähten der elektrischen Weichenstellvorrichtungen 7.156 Meter Fahrdraht aufgelegt.

Abgetragene Anlagen einschließlich aufgelassener Signalanlagen ergaben einen Rückgewinn von 5.627 Meter Arbeitsdraht.

Für das Rechtsfahren wurden ferner 63 Signalanlagen umgebaut und 43 Signalanlagen abgetragen. Aus dem gleichen Anlaß sowie im Zusammenhange mit Straßenregulierungen mußten 465 Oberleitungsmaste neu aufgestellt und 522 Oberleitungsmaste ausgegraben werden. Für diese Arbeiten wurden 47.000 Kilogramm Zement, 200 Kubikmeter Betonsand, 50 Kubikmeter Ziegeldeckersand, 38.000 Kilogramm Cadmium-Kupferdraht, 7.200 Kilogramm Stahldraht und 7.400 Meter Hackethalbraht verbraucht.

Zur Verbesserung der Speisung des Straßenbahnnetzes wurde ein neuer Speisepunkt errichtet.

Bei ungefähr 70 Gleisumänderungen, die durch die Umstellung auf das Rechtsfahren bedingt waren, wurde auch die Oberleitungsanlage umgebaut.

Schließlich wurden 87 elektrische Weichenstellvorrichtungen ausgebaut und 80 eingebaut.

Hochbauten.

Im Bahnhof Rudolfsheim wurden die Putzgruben und Betonschienenböcke für die Gleise I bis III der Wagenhalle I, im Bahnhof Simmering die eisernen Schienenböcke der Wagenhalle I erneuert, im Bahnhof Gürtel die Betonschienenböcke der Wagenhalle III instand gesetzt.

Das Wagenabfertigungsgebäude in Riegelwandbauweise vor der einstigen Rotunde wurde abgetragen und im Bahnhof Ragnan neu errichtet.

Im Zuge der Arbeiten für die Einführung der Rechtsfahrordnung wurden zwei neue Wagenabfertigungsgebäude in Ziegelmauerwerk am Praterstern für die Linien E² und G² und in der Endstelle Prater-Lusthaus für die Linie 80 erbaut, ferner das Flugdach in der Endstelle Prater-Hauptallee und 48 Wartehallen unter gleichzeitiger Instandsetzung umgestellt. Beim Zentralfriedhof mußten aus dem gleichen Anlaß verschiedene Änderungen an den Abschrankungen und Absperrgittern vorgenommen werden.

In der Hauptwerkstätte wurde eine schadhafte Kesselgruppe der Zentralheizanlage erneuert, die hölzerne Dachkonstruktion des Wagenbaues, der Dreherei und Holzbearbeitung mit einem Flammenschutzanstrich versehen und in der Hochhebe 6 Brausebäder geschaffen.

In der Oberbauwerkstätte wurde die eiserne Dachkonstruktion der großen Montagehalle verstärkt und neu eingedeckt, ferner die Schaufläche des einstöckigen Werkstättengebäudes erneuert.

In der Wagenhalle I des Bahnhofes Gürtel und in der Dreherei sowie Holzbearbeitung der Hauptwerkstätte wurden schadhafte schwere Holzzementdächer in leichtere Preßkiesdächer umgewandelt.

In der Autobusgarage des Bahnhofes Grinzing wurde für die Gefolgschaft ein Aufenthaltsraum und ein Waschraum geschaffen.

Brausebäder und Waschgelegenheiten mit warmem Wasser wurden im Bahnhof Vorgarten für die Gefolgschaft der Autowerkstätte, ferner im Bahnhof Ragnan, in den Wagenabfertigungen Reichsbrückenstraße und Floridsdorf sowie schließlich in den Bahnerhaltungsräumen Augartenbrücke, im Bahnhof Floridsdorf und Bahnhof Erdberg eingerichtet.

Im Berichtsjahre wurden 5'967 Kilometer Fahrschienen erneuert und davon rund 1'5 Kilometer als Bogeninnenstränge mit Zwangschienen verlegt. Außerdem wurden 1 Vignolweiche, 1 Vignolherzstück und 3 Weichenzungenstücke im Killengleis getauscht. Weiters sind 2'650 Kilometer Gleis unter teilweiser Schwellen- und Schottererneuerung reguliert worden, wobei 112 Brückenhölzer, 80 Weichenhölzer und 4210 Schwellen getauscht wurden. Zur Beseitigung der Riffeln wurden rund 44 Kilometer Schienen gehobelt.

Auf der Galeriestrecke der Donaukanallinie, und zwar am Franz-Josefs-Kai zwischen Marienbrücke und Salztorbrücke und bei den gedeckten Einschnitten nächst der Stiege beim Morzinplatz und nächst der Rampe bei der Augartenbrücke, wurde auf eine Länge von insgesamt 170 Meter die Eisenbetondecke durch Verstärkung der Träger und deren volle Einspannung durch Ballastbeton instand gesetzt. Mit Einrechnung der bereits in den Vorjahren durchgeführten derartigen Instandsetzungsarbeiten wurden bis zum Ende des Berichtsjahres insgesamt 585 Meter der Stadtbahndecke verstärkt.

An den Brücken und Gewölben der Stadtbahn wurden die jährlichen Überprüfungs- und Reinigungsarbeiten durchgeführt, außerdem bei 2 Gewölben der Gürtellinie und bei 6 Brücken größere Instandhaltungsarbeiten vorgenommen.

Der Stand der Streckenlänge, Betriebslänge und Gleislänge der Wiener Stadtbahn war am Ende des Berichtsjahres folgender:

Streckenlänge	26'775 Kilometer
Betriebslänge	26'775 „
Gleislänge	60'906 „
Die Gleislänge setzte sich zusammen:	
Hauptgleise	52'373 „
Nebengleise einschließlich Bahnhofsgleise	5'234 „
Hallengleise	3'299 „

Zur Erhaltung des gesamten Oberleitungsnetzes mußten 10.085 Meter abgenützter Arbeitsdraht erneuert werden.

Auf der Donaukanallinie wurden im Zusammenhang mit den Deckenverstärkungen der Galeriestrecke wiederholt größere Fahrleitungsprovisorien eingebaut und die Kettenfahrleitung in diesen Teilstrecken neu verlegt.

Auf der Gürtellinie wurde die Isolierung der Gewölbe Nr. 41 am Lerchenfelder Gürtel und Nr. 257—258 nächst der Rampengasse instand gesetzt, ferner das Verblendmauerwerk zwischen Nußdorfer Straße und Heiligenstädter Straße und nächst der Rampengasse stadtsseitig ausgebessert.

Bei den Haltestellengebäuden Kettenbrückengasse, Margaretengürtel, Meidling-Hauptstraße, Braunschweiggasse und Nußdorfer Straße wurden die Schauflächen erneuert.

In der Haltestelle Burggasse wurde am Bahnsteig ein eigenes Gebäude für die Wagenabfertigung errichtet, in der Haltestelle Alserstraße die vorhandene Wagenabfertigung vergrößert. In der Haltestelle Schwedenplatz wurde die eiserne Balkenkonstruktion im Gleis I wiederhergestellt.

Auf der Wientallinie wurde die eiserne Eindedung im Zuge der Harthausergasse instand gesetzt.

Im Berichtsjahre wurden 33 Trieb- und 48 Beiwagen für die Personenbeförderung, ferner 18 Schiebepflüge, 1 Anhängespannwagen und 1 Anhängepflug ausgeschieden. 41 Lastbeiwagen wurden von fremden Firmen in Beiwagen für die Personenbeförderung umgebaut und dem Betrieb übergeben.

Der im Vorjahre versuchsweise begonnene Umbau vorhandener Fahrschalter auf 12 Fahr- und 11 Bremsstufen wurde fortgesetzt und bei 12 Triebwagen durchgeführt.

II. Stadtbahn Bahnbau und Bahnerhaltung.

Elektrische Anlagen.

Hochbauten.

III. Straßen- bahn und Stadtbahn Fahrbetriebs- mittel.

Für das Rechtsfahren wurden, zum größten Teil von fremden Firmen, 99 Trieb- und 34 Beiwagen, 143 Anhängepflüge und 81 einhängbare Pflugscharen umgebaut; außerdem wurden bei den im Straßenverkehre stehenden Schienenfahrzeugen die notwendigen Änderungen, wie Verlegung der Dachsignalglocken, der Handgriffstangen, der Aufsteckschlösser für die Geldsammelbüchsen, der Feststellvorrichtung für Doppelklapptüren, vorgenommen.

Entsprechend den Bestimmungen der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen wurden die Schlußlichter der Triebwagen durch Scheiben aus Blech auf das zulässige Maß abgeblendet, die Beiwagen und alle Anhängelhilfefahrzeuge mit roten Rückstrahlern versehen und 720 Triebwagen mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet.

Für die im September veranstalteten Verdunkelungsübungen erhielten die Scheinwerfer und Schlußlampen der Triebwagen Blechblenden mit einem waagrechten Schlitze, die Schlußlampen der Beiwagen geschlitzte Pappscheiben. Die Dachsignale wurden mit Blechscheiben verdeckt. Die Verdunkelung der Beleuchtung im Wageninnern erfolgte mit Hüten aus schwarzem Papier, die über die Glühbirnen gestülpt wurden. Das Herausfallen der Hüte verhinderten die an den Deckenlampen angebrachten Glasschalen. Die Öffnung auf der Unterseite der Hüte war entweder frei oder mit einem lichtdurchlässigen Papier beklebt.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel des elektrischen Betriebes am Ende des Berichtsjahres ist aus der Zusammenstellung auf Seite 32 dieses Berichtes zu entnehmen.

Hauptwerkstätte.

In die Hauptwerkstätte wurden im Berichtsjahre 4718 Schienenfahrzeuge des elektrischen Betriebes eingeliefert, und zwar 3284 Triebwagen, 1252 Beiwagen und 182 Hilfsfahrzeuge. 1208 dieser Fahrzeuge wurden der Hauptuntersuchung unterzogen.

Bei 16 Trieb- und Beiwagen mußten größere Wiederherstellungsarbeiten vorgenommen und bei 758 Trieb- und Beiwagen die Wagenkasten teilweise instand gesetzt werden. Ferner wurden 584 bei Zusammenstößen beschädigte Fahrzeuge wiederhergestellt.

Bei 22 Wagen ist der Anstrich vollständig, bei 351 Wagen teilweise erneuert worden. 518 Wagen wurden nur überfirnißt.

Fremde Firmen haben außer den im vorhergehenden Abschnitt erwähnten Arbeiten an 9 Beiwagen größere Wiederherstellungsarbeiten vorgenommen und 6 Wagen der Hauptuntersuchung unterzogen.

Betrieb.

In der Silvesternacht wurde, wie alljährlich, ein Nachtverkehr auf 26 Linien unterhalten, der ungefähr den gleichen Zuspruch fand wie in den früheren Jahren. Die Einnahme war um 17 v. H. größer, die Fahrleistung um 33 v. H. kleiner als im Vorjahre.

In den ersten Monaten des Berichtsjahres hielt die rückläufige Neigung im Verkehr noch an. Die fortschreitende Besiedlung der Außengebiete hatte zu einer stärkeren Benützung einiger Außenlinien geführt. Es wurde deshalb auf der Linie 117 vom 24. Jänner an der 20-Minuten-Verkehr vormittags durch einen 10-Minuten-Verkehr ersetzt und am 25. April der 10-Minuten-Verkehr auf dieser Linie von Betriebsbeginn bis Betriebschluß eingeführt. Auf der Linie 11 wurden vom 3. Jänner an die Zugfolgen in den Abendstunden von 15 Minuten auf 10 Minuten verkürzt. Auf der Linie 47 wurde der Betriebsbeginn zeitlicher angelegt.

Die bewegten geschichtlichen Märztag, in denen die Heimkehr der Ostmark unter dem Jubel der Bevölkerung vollzogen wurde, stellten erhöhte Ansprüche an den Betrieb. Aufmärsche und Massenkundgebungen erforderten insbesondere bei folgenden Anlässen Verkehrsablenkungen und sonstige Verkehrsvorsorgen:

11. März: Rücktritt der Regierung Schuschnigg. Abends und nachts große Freudenkundgebungen in der Inneren Stadt.

12. März: Fackelzug. Außer einer entsprechenden Verkehrsvermehrung wurde eine Betriebsverlängerung um mehr als eine halbe Stunde auf den wichtigsten Linien vorgenommen.

14. März: Ankunft des Führers und Huldigung der Bevölkerung. Der Betrieb wurde auf allen Linien von 14 bis 19 Uhr eingestellt.

23. März: Aufmarsch und Defilierung der SA. auf dem Ring.

24. März: Rede des Gauleiters Bürckel im Großen Konzerthausaal und Massenkundgebung.

26. März: Große Kundgebung in der Nordwestbahnhalle, Rede des Generalfeldmarschalls Göring.

29. März: Große Kundgebung in der Nordwestbahnhalle. Rede des Reichsministers Doktor Göbbels.

2. April: Tag der österreichischen Legion.

5. April: Rede des Reichsjugendführers Baldur von Schirach auf dem Adolf-Hitler-Platz.

7. April: Ankunft des Stellvertreters des Führers, Reichsministers Rudolf Heß.

9. April: Tag des Großdeutschen Reiches. Vormittags Ankunft des Führers auf dem Westbahnhof, mittags Proklamation des Führers an das deutsche Volk vom Rathaus aus, abends Großkundgebung und Rede des Führers in der Nordwestbahnhalle.

Der Betrieb der Stadtbahn wurde um eine halbe Stunde verlängert.

10. April: Volksabstimmung.

Schon wenige Wochen nach der Eingliederung der Ostmark ins Reich wirkten sich die Maßnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit soweit aus, daß auf den meisten von den Arbeitern benützten Linien namhafte Verstärkungen des Verkehrs in den Zeiten der Arbeiterfahrten notwendig wurden. Im Laufe des Monats April mußten auf den Linien 6, 16, 25, 31, 31/5, 46, 47, 62, 71, 72, 73, 80, 117, 118, 317, 331 Verkehrsverdichtungen vorgenommen werden. Auf den Linien 36, 38, 39, 58 und 59 erwies sich auch eine Aufbesserung des Verkehrs in den Abendstunden als notwendig.

Die sichtliche Besserung der Wirtschaftslage bewirkte, daß der in den Hochsommermonaten gewöhnlich eintretende Fahrtenausfall im Berichtsjahre weitaus geringer war als in den Vorjahren. Im Herbst drückte sich der Aufschwung der Wirtschaft in einem besonders steilen Anstieg des Berufsverkehrs aus. Die werktägliche Fahrleistung mußte im 3. Jahresviertel um 4 v. H., im letzten Jahresviertel um 7 v. H. über das Ausmaß im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres erhöht werden. Im Dezember überschritt sie die vorjährige Leistung sogar um 10 v. H. Diese tägliche Mehrleistung wurde fast ausschließlich in den kurzen Zeiten der Verkehrsspitzen früh und abends aufgewendet, da die Inanspruchnahme der Fahrbetriebsmittel in den übrigen Tagesstunden mit diesem Anwachsen des Berufsverkehrs bei weitem nicht Schritt hielt.

Der steigende Einsatz an Arbeitskräften hatte das Bedürfnis nach zeitlicheren Fahrgelegenheiten von den Wohnstätten der Arbeiter in den Außengebieten zu den Betrieben gezeigt. Um diesen Erfordernissen zu genügen, wurde im letzten Jahresviertel der Betriebsbeginn auf den Linien 6 (ab Gräßlplatz), 10, 13, 17, 31, 31/5, 43, 47, 60, 66, 67, 71, 117, 118 (ab Südbahn), 260/360 und 331 um 5 bis 50 Minuten vorverlegt. Von Mödling wurde der Betrieb um eine Stunde früher aufgenommen, um den Arbeitern außer dem am 24. Oktober eingeführten verbilligten Tarif noch zeitliche Fahrgelegenheiten zu bieten.

Seit der Einführung der RdF.-Vorstellungen in den Theatern zeigte sich ein erhöhtes Bedürfnis nach späten Fahrten auf den Außenlinien für die in den Außengebieten wohnhaften Volksgenossen. Im Laufe der Monate November und Dezember wurde deshalb die tägliche Betriebsdauer auf den Linien 17, 47, 72, 73, 117, 132, 167, 317, 331 und 360 soweit ausgedehnt, daß alle Fahrgäste die Endstellen aller Straßenbahnlinien erreichten, wenn sie die Heimfahrt bis spätestens 23.15 Uhr ab Ring und Kai antraten.

In der Linienführung wurden folgende Neuerungen getroffen:

Die Linien 16 und 25 wurden anlässlich eines stark besuchten Fußballspieles im Stadion am Sonntag, den 3. April, erstmals wieder zur Reichsbrücke gekürzt, um dadurch die notwendige Entlastung des Pratersterns herbeizuführen. Die Linie 15 wurde zugleich zur Reichsbrücke verlängert. Die gleichen Maßnahmen wurden in der Folge an vielen Sonntagen notwendig.

Zur Ankunft der Deutschlandslieger auf dem Flugfeld in Aspern am 29. Mai wurde das erstmalig zwischen Ragnan und Aspern, unter Benützung der neueingebauten Ausweichen, ein 7½-Minuten-Verkehr mit Zuggruppen bis zu 10 Wagen eingerichtet. Der durchgehende Verkehr auf der Linie 317 mußte hiebei in Aspern (Reitergasse) abgebrochen werden; zwischen Eßling und Groß-Enzersdorf wurde auf die Dauer dieser Unterbrechung ein Pendelverkehr unterhalten.

Auf der Linie 39 wurden vom 5. August an die bis dahin im Anschluß an den durchgehenden Verkehr zwischen Sievering und der Grinzinger Allee geleisteten Pendelfahrten zum Gürtel verlängert.

Die Linie M wurde am 5. September zur Schleife vor dem Mariabilfer Gürtel gekürzt, weil das Befahren der Gleisbögen von der Mariabilfer Straße zum Gürtel und umgekehrt wegen der Rechtsfahrordnung aufgegeben werden mußte. Die Linie 51 wurde vom gleichen Zeitpunkt an zwischen Baumgartner Kasino und der Hesser Schleife betrieben. Gleichzeitig wurden die Züge der Linien L und M zwischen Ring und Mariabilfer Straße nicht mehr über Bellariastraße—Breite Gasse—Straße der Julikämpfer, sondern in beiden Fahrtrichtungen über die Babenbergerstraße geleitet. In der Folge wurde die Linie M zwecks Erleichterung der Verkehrsabwicklung in der Mariabilfer Straße und zur Entlastung der Linie 52 vom 15. November an über die äußere Mariabilfer Straße—Schloßallee und Linzer Straße wieder zum Baumgartner Kasino verlängert und gleichzeitig die Linie 51 zur Johnstraße gekürzt. Um die erwähnte Gleisschleife vor dem Mariabilfer Gürtel auch von den Zügen der Linie 31/5 zu entlasten, wurden diese Züge schon vom 28. Oktober an in beiden Fahrtrichtungen ab Josefstädter Straße über die Neulerchenfelder Straße zur Gleisschleife Taubergasse—Teichgasse—Rosensteingasse geleitet, wodurch gleichzeitig eine Verstärkung des Verkehrs in der Neulerchenfelder Straße erzielt wurde.

Die Züge der Linie F wurden vom 19. September an in der Fahrtrichtung nach Währing vom Ring über Universitätsstraße—Garnisongasse—Schwarzspanierstraße zur Währinger Straße und in der Gegenrichtung wie bisher zum Ring geführt.

Im Betriebe der Linie 49 wurde vom 14. November an auf die bis dahin bestandene Kürzung jeder zweiten Fahrt vormittags und nachmittags zur Umkehrstelle vor der Linzer Straße verzichtet. Es verkehren demnach seither alle Züge der Linie 49 vom Betriebsbeginn bis 20 Uhr ab Bellaria nach Hütteldorf. (Von diesem Zeitpunkt an bis Betriebschluß wurde nach wie vor jede zweite Fahrt zur Schleife Drechslergasse gekürzt.)

Auf der Linie 31 wurde am 15. November die Neuerung eingeführt, daß vom Betriebsbeginn bis 19 Uhr ab Kai Züge dieser Linie in Zwischenräumen bis zu 4 Minuten zur Umkehrstelle Transitbahn geleitet werden.

Dem Zuge des anwachsenden Arbeiterstromes zwischen Floridsdorf und Stadlau entsprechend, wurden ab 5. November wieder direkte Fahrten mit dem Signal 17/16 früh zum Arbeitsbeginn von Floridsdorf nach Stadlau und nachmittags zum Arbeitschluß von Stadlau nach Floridsdorf eingeführt.

Die Linie 15 wurde seit 3. Oktober an allen Werktagen im Frühverkehr, das ist vom Betriebsbeginn bis etwa 7 Uhr, ab Gellertplatz zur Nordwestbahn (Gleisschleife Scherzergasse) verlängert. Ebenso wurden die Züge dieser Linie und der Linie 3 an Sonntagen seit 4. September fallweise auf Bedarfsdauer dahin geleitet.

Auf der Linie 132 wurde in Anbetracht des steigenden Verkehrsbedarfes nach und von Strebersdorf nach dem Einbau einer neuen Ausweiche in der Rußbergstraße ab 31. Oktober ein 6-Minuten-Verkehr eingerichtet.

Die Einführung der Rechtsfahrordnung am 19. September nötigte dazu, den Betrieb der Straßenbahn am Vortag, Sonntag, den 18. September, um 3 Stunden zu kürzen, also um 21 Uhr einzustellen, um die notwendigen Vorarbeiten bis zur Betriebsaufnahme am 19. September durchführen zu können. Der Betrieb der Stadtbahn wurde um eine Stunde verlängert.

Am 10., 12. und 15. September wurden erstmals Verdunkelungsübungen in Teilgebieten der Stadt vom Eintritt der Dunkelheit bis 23 Uhr und am 22. September im gesamten Gebiet des Gaues Wien bis 24 Uhr durchgeführt. Am 23. September erstreckte sich die Verdunkelungsübung im gesamten Stadtgebiet auf die ganze Nacht.

Bemerkenswerte Verkehrsleistungen wurden am 1. Mai (Volksfest und Feuerwerk im Prater), am Sonntag, den 15. Mai (Muttertag), am Pfingstsonntag, den 5. Juni, ferner am 31. Oktober und 1. November erzielt. Den größten Wagenaufwand erforderte die Durchführung des Verkehrs am 31. Oktober, dem Sonntag vor Allerheiligen, an dem 1209 Trieb- und 1466 Beiwagen im Straßenbahnbetrieb standen. Die größte Verkehrsleistung auf der Straßen-

bahn wurde am 1. November (Allerheiligen) erreicht und betrug an diesem Tage 413.560 Wagenkilometer. Die größte Einnahme war am 31. Dezember zu verzeichnen.

Im Personenverkehr auf der Straßenbahn wurden im Berichtsjahre 109,769.172 Wagennutzkilometer und auf der Stadtbahn 17,506.917 Wagennutzkilometer geleistet. Der Stromverbrauch betrug bei der Straßenbahn 660 Wattstunden, bei der Stadtbahn 677 Wattstunden auf ein Wagennutzkilometer.

Auf der Straßenbahn und Stadtbahn wurden im Berichtsjahre insgesamt 493'69 Millionen Fahrgäste (ohne Freifahrer, aber einschließlich 27'40 Millionen Arbeitslosen) befördert. Von diesen Fahrgästen haben 97'88 Millionen den Kleinzonentarif benützt, 30'39 Millionen entfallen auf Fahrten zu 14 Reichspfennig von rund 2 Kilometer Länge und 11'88 Millionen auf Fahrten zu 20 Reichspfennig von rund 3 Kilometer Länge.

Die größte Schaffnereinnahme wurde am Dienstag, den 1. November (Allerheiligen), erreicht. Sie betrug auf der Straßenbahn und Stadtbahn zusammen 243.606'27 Reichsmark.

Mit der Einführung der Markwährung am 28. März mußten alle auf den städtischen Verkehrsmitteln gültigen Fahrpreise von Groschen auf Reichspfennig im Verhältnis 3 : 2 umgerechnet werden. Der Fahrpreis konnte in einer der beiden Währungen oder auch in der Weise entrichtet werden, daß ein Teil in Groschen und ein Teil in Reichspfennig übergeben wurde.

Eine Neuerung mußte beim Kleinzonentarif Platz greifen. Da an Stelle des Zehngroschenstückes keine diesem Werte entsprechende Münze vorhanden war, wurden 4 Millionen Stück eines eigenen Straßenbahngeldes durch das Wiener Hauptmünzamt ausgeprägt. Dieses Straßenbahngeld ist in allen Tabakverschleißstellen des Wiener Stadtgebietes zum Preise von 7 Reichspfennig für ein Stück erhältlich. Die 1250 Geldsammelbüchsen wurden für den Einwurf dieses Straßenbahngeldes eingestellt, ohne den Kleinzonentarif auch nur für kurze Zeit außer Kraft zu setzen. Vom 7. Juni an konnte der Fahrpreis für die Kleinzone nur mehr mit Straßenbahngeld entrichtet werden.

Mit der Einführung der billigen Fahrpreise auf der Reichsbahn am 15. Juni wurden auch die Fahrpreise im Tarifgebiet II weitgehend herabgesetzt. Gleichzeitig erfolgte die Auflassung der gemeinsamen, an Sonn- und Feiertagen gültigen Hin- und Rückfahrtscheine „Straßenbahn-Reichsbahn“.

Die gemeinsamen Fahrtscheine für Ausflüge in die Wachau mit der Straßenbahn (Stadtbahn) und mit Donaudampfern wurden auch im Berichtsjahre vom 29. April an wieder ausgegeben.

Der 29. Juni, der bisher ein gesetzlicher Feiertag war, wurde zum Werktag erklärt.

Mit Wirksamkeit vom 31. Juli wurde den Fahrgästen durch die Erweiterung des Geltungsbereiches einzelner Fahrtscheingattungen eine Reihe von Begünstigungen eingeräumt.

So wurde die für die Anspruchsberechtigung auf einen Kinderfahrtschein maßgebende Körpergröße von 1'30 Meter auf 1'50 Meter hinaufgesetzt, so daß seither Kinder bis durchschnittlich 13½ Jahre (früher nur bis ungefähr 10 Jahre) mit dem Kinderfahrtschein fahren können.

Beim Sonn- und Feiertags-Hin- und -Rückfahrtschein wurde die Beschränkung der Hinfahrt bis 17 Uhr aufgehoben, so daß nunmehr dieser Fahrtschein an Sonn- und Feiertagen während der ganzen Betriebszeit gilt.

Schließlich erhielt der Kurzstrecken- (Zonen-) Fahrtschein zu 14 Reichspfennig, der bis dahin nur an Werktagen benützt werden konnte, auch an Sonn- und Feiertagen, ferner an allen Tagen nicht erst von 8 Uhr, sondern schon von Betriebsbeginn an Gültigkeit.

Mit 1. August wurde die Benützungszeit der Wochenkarte und des Hin- und Rückfahrtscheines in der Weise geändert, daß diese beiden Fahrtscheine zur Rückfahrt schon von 12 Uhr und nicht erst von 13 Uhr an gelten und die Rückfahrt auch nach 22 Uhr bis zum Betriebschluß angetreten werden kann; der Geltungsbeginn für die Rückfahrt an Samstagen (ab 11 Uhr) blieb jedoch aufrecht.

Anlässlich der Ausstellung „Der ewige Jude“ wurde mit Gültigkeit vom 2. August ein kombinierter Fahrtschein zu 75 Reichspfennig, gültig zur Hin- und Rückfahrt und zum Besuche der Ausstellung, ausgegeben.

Verkehr.

Tarif.

Ferner wurde mit Gültigkeit vom 11. September ein Fahrschein zu 40 Reichspfennig für 2 Fahrten geschaffen, der beim Schaffner nur gegen Vorweisung einer Vorverkaufskarte für den Eintritt in die Ausstellung „Der ewige Jude“ oder eines Anrechtscheines der AdF.-Theater-
ringe erhältlich war.

Anlässlich der Gebietserweiterung Wiens wurden die Fahrpreise am 24. Oktober auf den außerhalb der Stadtgrenze liegenden Teilen des Wiener Straßenbahnnetzes bedeutend verbilligt. Gleichzeitig wurden die Grenzen des Tarifgebietes I, die mit der alten Stadtgrenze zusammenfielen, um eine Teilstrecke des Tarifgebietes II hinausgeschoben und damit die Gemeinden Mauer, Schwechat, Stammersdorf und Eßling in den innerstädtischen Tarif einbezogen.

Der Stand an Fahrpreisbegünstigungen blieb im Berichtsjahre ungefähr der gleiche wie im Vorjahre. Schülerfreikarten waren rund 2.100, Schülerermäßigungsanweisungen rund 26.000 im Umlauf. Ferner wurden 502.177 Schüler und Lehrpersonen auf Grund von Anweisungen zur freien Fahrt kostenlos und 162.855 Schüler und Lehrpersonen gegen Entrichtung des Schülerfahrpreises in Gruppen zum gewählten Ziel und zurück befördert.

Die Zahl der von Arbeitslosen mit Arbeitslosenfürsorge-Fahrscheinern zurückgelegten Fahrten betrug im Berichtsjahre 27.398.886 und ist somit gegenüber dem Vorjahre um 777.442 Fahrten gestiegen. Die Ursache der Steigerung liegt aber nicht in einer Zunahme der Arbeitslosen, sondern vielmehr in der vom Mai an vorgenommenen neuerlichen Befürsorgung aller bis dahin von der Regierung Schuschnigg ausgesteuerten Arbeitslosen.

Anfälle.

Die absolute Zahl der Anfälle betrug im Berichtsjahre 4630 mit 537 Verletzten und 34 Toten gegen 4237 Anfälle mit 343 Verletzten und 13 Toten im Vorjahre. Von diesen Anfällen entfielen auf die Stadtbahn im Berichtsjahre 107 mit 13 Verletzten und 2 Toten und im Vorjahre 138 mit 10 Verletzten und keinem Toten. Die im Berichtsjahre zu verzeichnende Steigerung der Straßenbahnunfälle ist auf die Zunahme des Straßenverkehrs, insbesondere des Kraftwagenverkehrs, und auf die Einführung der Rechtsfahrordnung zurückzuführen. Im Berichtsjahre betrug die absolute Zahl der Anfälle durch Stürzen beim Auf- und Abspringen während der Fahrt 1895 (davon auf der Stadtbahn 49) und die absolute Zahl der Anfälle durch Niederstoßen 329 (davon auf der Stadtbahn 4).

An Haftpflichtentschädigungen und -renten wurden vom Unternehmen im Berichtsjahre für Körperverletzungen im Straßenbahnbetriebe 127.694'03 Reichsmark, für Körperverletzungen im Stadtbahnbetriebe 562'37 Reichsmark und an Entschädigungen für Sachschäden im Straßenbahnbetriebe 13.636'14 Reichsmark, für Sachschäden im Stadtbahnbetriebe 57'49 Reichsmark gezahlt.

IV. Autobus und Elektrobüs (gleislose elektri- sche Bahn).

a) Autobus.

Vom 14. Mai an wurde auf der Linie 21 (Grinzing—Kahlenberg) die Betriebsdauer in den Abendstunden um ungefähr eine Stunde verlängert und diese Verlängerung während des ganzen Berichtsjahres aufrechterhalten.

Während der Pfingstfeiertage am 5. und 6. Juni wurden anlässlich der Firmungen in der Stephanskirche in Ergänzung des Sonntagsverkehrs von ½8 bis 11 Uhr Autobusse zwischen Stephansplatz und Praterstern geführt. In den Nachmittagsstunden besorgte diesen Firmungsverkehr die Sonntagslinie P, die zu diesem Zwecke schon von ½13 Uhr an verkehrte.

Vom 1. September an wurden die Autobusnachtlinie B (Stephansplatz—Döbling) nicht mehr zum Saarplatz, sondern über die Billrothstraße bis zur Kreuzung der Sieveringer Straße mit der Grinzinger Allee und außerdem die ersten Autobusse dieser Linie bis nach Grinzing zur Endstelle der Straßenbahnlinie 38 geführt. Die Rückfahrt erfolgte nicht über die RUTHGASSE, sondern über die Billrothstraße und Gatterburggasse zur Döblinger Hauptstraße.

Während der Frühjahrs- und Herbstmesse (13. bis 20. März und 11. bis 18. September) verkehrte, wie alljährlich, die Autobuslinie 9 (Kriemhildplatz—Praterstern) an Werktagen bis zur Südportalstraße nächst der Kaiserallee. An den Messesonntagen und in den Vormittags- und Mittagsstunden wurde ein Autobusverkehr zwischen Westbahnhof und dem Messengelände im Prater geführt, dagegen in den Nachmittagsstunden die Sonntagslinie P (Siezing, Am Platz—Stephansplatz—Praterstern) bis zum Messengelände verlängert.

Während der Verdunkelungsübungen im September verkehrten auch die Autobusse mit vor- schriftsmäßig verdunkelter Beleuchtung.

Der im September vollzogene Übergang zur Rechtsfahrordnung erforderte auch im Autobus- betrieb wesentliche Änderungen an den Fahrbetriebsmitteln und Verkehrseinrichtungen. An den Wagen mußten insbesondere die Einstiege von der linken auf die rechte Seite, bei zahlreichen Wagen auch die Lenkungen, die Pedal- und Sitzanordnung, die Griffstangen, Rückblickspiegel, Batterien, Kabel, Auspuffleitungen, Schutzvorrichtungen, Feuerlöscher usw. ersetzt werden. Ferner wurden die meisten Haltestellen sowie auch die Standplätze der Autobusse entsprechend verlegt.

Vom 31. Oktober an wurde auf der bisherigen Obuslinie Pöbleinsdorf—Salmannsdorf der Betrieb mit Benzin- und Dieselfkraftwagen aufgenommen. Die Linie erhielt das Signal 23. Die einfache Fahrzeit konnte beträchtlich gekürzt werden.

Am 1. November (Allerheiligen) wurde von 8 bis 18 Uhr ein Autobusverkehr nach Bedarf mit 18 Mitteleinstiegwagen zwischen Oper und Zentralfriedhof geführt und am 2. November (Allerseelen) die Betriebsdauer auf der Linie 22 (Kinnéplatz—Döblinger Friedhof) von 12 bis 18 Uhr verlängert.

Am Silbernen und Goldenen Sonntag (11. und 18. Dezember) wurden, wie alljährlich, in der Zeit von 8 Uhr 30 Minuten bis 19 Uhr die innerstädtischen Linien I (Schottentor—Stephansplatz—Weiskirchnerstraße), II (Karlsplatz—Stephansplatz—Schwedenplatz) und III (Bellaria—Stephansplatz—Börse) betrieben.

Am 19. Dezember wurde am Schwedenplatz beim Haus Nr. 2 eine Doppelhaltestelle für die Wagen der Linien 4, 5, 9, P, A und F errichtet, dagegen die Haltestelle beim Vorgarten des Kaffeehauses Siller aufgelassen.

Die folgende Zusammenstellung enthält einige wichtige Angaben über die im Berichtsjahre betriebenen Autobuslinien:

		Betriebslänge in Kilometern	Linienlänge in Kilometern	Reise- geschwindigkeit km/St.
Stadt- linien	6 Werktaglinien	33·8	38·9	15·4
	8 Nachtlinien	43·3	48·3	19·2
	1 Sonntaglinie	9·1	9·1	20·2
4 Außenlinien		13·2	13·7	22·2

Da sich der im Jänner des Berichtsjahres mit einem MAN-Dieselmotor ausgerüstete Mitteleinstiegautobus gut bewährte, wurden im zweiten Halbjahr des Berichtsjahres noch in weitere 14 Autobusse Dieselmotoren (Sechszylinder mit 90 PS) eingebaut.

1 Autobus wurde in einen Schweißwagen und ein weiterer in einen Leiterwagen umgebaut. Der Wagenpark bestand am Ende des Berichtsjahres aus 103 Benzinautobussen, davon 86 mit Mitteleinstieg, und aus 36 Dieselaufbussen, davon 15 mit Mitteleinstieg. Ferner waren 26 Auto- busse außer Betrieb gestellt.

Die Treibstoffanlagen in den Garagen Schanzstraße, Taubstummengasse und in den Bahn- höfen Brigittenau und Rudolfsheim wurden vom Stickstoffbetrieb auf Pumpenbetrieb abgeändert.

Im Tarife sind folgende Änderungen eingetreten: Vom 1. Jänner an wurde der Sonder- wagentarif (Mietwagenverkehr mit Kraftomnibussen) herabgesetzt, und zwar die Zeitgebühr für

jede Tag- oder Nachtstunde auf 1'67 Reichsmark und die Streckengebühr für jedes Kilometer, gerechnet von der Ausfahrt des Wagens aus der Garage bis zur Rückkehr in die Garage, bei Benützung der 45plätzigen Autobusse auf 60 Pfennig und bei Benützung der 24plätzigen Autobusse auf 47 Pfennig. Vom 1. September an wurde der Fahrpreis im Tagverkehr verbilligt, und zwar für 2 Teilstrecken von 17 auf 15 Pfennig, für 3 Teilstrecken von 24 auf 22 Pfennig und für mehr als 4 Teilstrecken von 34 auf 30 Pfennig; die Fünfteilstreckenfahrscheine zu 34 Pfennig wurden aufgelassen und die Fahrscheine zu 30 Pfennig erhielten auch zum Umsteigen zwischen Autobus und Straßenbahn (Stadtbahn) Gültigkeit.

Auf der Linie 21 (Grinzing—Rahlenberg) wurde vom 29. Mai an zur Vereinfachung der Geldgebarung der Fahrpreis für eine Hin- und Rückfahrt von 1'34 auf 1'30 Reichsmark herabgesetzt und vom 1. September an auch der Fahrpreis für eine Teilstrecke dieser Linie von 54 auf 45 Pfennig ermäßigt.

Vom Mai des Berichtsjahres an war ein ständiges Ansteigen der Fahrgastbeförderung auf den Autobustaglinien festzustellen. Um dieser Steigerung gerecht zu werden und die Arbeiten für die Einführung der Rechtsfahrordnung bewältigen zu können, mußte im Berichtsjahre der Personalstand mehrmals erhöht werden.

Die Ergebnisse des Autobusbetriebes sind in der Tafel auf Seite 30 dieses Berichtes zusammengefaßt. Es wurden demnach im Berichtsjahre insgesamt 3,842.256 Wagennutzkilometer geleistet und hiebei insgesamt 18,700.004 Personen befördert. Von den Wagennutzkilometern entfielen auf den Tagverkehr 3,371.322 Kilometer, auf den Nachtverkehr 375.153 Kilometer und auf den Sonderwagenverkehr 95.781 Kilometer, von den beförderten Personen auf den Tagverkehr 17,498.065 Personen, auf den Nachtverkehr 1,160.444 Personen und auf den Sonderwagenverkehr 41.495 Personen.

Im gesamten Autobusbetrieb mit Benzin- und Dieselmotoren waren im Berichtsjahre 655 Unfälle mit 13 Verletzten und keinem Toten gegenüber 451 Unfällen mit 15 Verletzten und 3 Toten im Vorjahre zu verzeichnen.

An Haftpflichtentschädigungen für Körperverletzungen wurden 17.482'17 Reichsmark und an Sachschadenentschädigungen 4.708'80 Reichsmark ausgezahlt.

**b) Elektrobuss
Pögleinsdorf—
Salmansdorf
(gleislose elektri-
sche Bahn).**

Wie bereits im vorhergehenden Abschnitt erwähnt, wurde der Elektrobussbetrieb mit Oberleitungsantrieb, System Stoll, am 30. Oktober eingestellt. Die Linie wurde in das Netz des Autobusbetriebes einbezogen und vom 31. Oktober an mit Benzin- und Dieselausbussen betrieben. Die vorhandenen 5 Elektrobusse wurden wegen Überalterung ausgeschieden.

Die im Berichtsjahre auf dieser Linie bis zur Einstellung des Elektrobussbetriebes zu verzeichnenden Betriebsergebnisse sind aus der Tafel auf Seite 31 dieses Berichtes zu entnehmen, die Betriebsergebnisse seit der Umstellung auf den Autobusbetrieb dagegen schon in den Betriebsergebnissen des Autobusbetriebes (Tafel auf Seite 30 dieses Berichtes) enthalten.

Im Berichtsjahre ereigneten sich im Elektrobussbetrieb 5 Unfälle, ohne daß hiebei Personen verletzt oder getötet wurden. Haftpflichtentschädigungen wurden im Berichtsjahre nicht geleistet.

**V. Gesamt-
betrieb
Personal.**

Im Berichtsjahre blieb das Dienst- und Besoldungsrecht der Arbeiter unverändert. Die nach der Allgemeinen Dienstordnung definitiv angestellten Gefolgschaftsmitglieder wurden ab 1. Oktober dem Deutschen Beamtengesetz unterstellt und in die Reichsbesoldung übergeleitet. Der sozialere Aufbau dieses Besoldungssystems und eine Erhöhung der Kinderzulage hatte für einen großen Teil der Beamten (meist Familienerhalter und Dienstjüngere) eine Erhöhung des Dienst Einkommens zur Folge. Die übrigen Beamten wurden durch Gewährung von Ausgleichszulagen und Zuschüssen vor einer Verringerung ihrer Gesamtbezüge bewahrt.

Anlässlich der Feier des 1. Mai erhielten alle im Monatslohn stehenden Arbeiter eine Zuwendung von 5 Reichsmark und die im Wochen- und Stundenlohn stehenden Personen eine Zuwendung in der Höhe der Entlohnung für einen Arbeitstag.

Anlässlich der Weihnachtsfeiertage wurde allen Gefolgschaftsmitgliedern des Unternehmens mit einem Monateinkommen unter 300 Reichsmark eine dem Familienstande entsprechend abge-

stufte Geldzuwendung gewährt (Ledigen 30 Reichsmark, Verheirateten 50 Reichsmark und für jedes Kind weitere 10 Reichsmark).

Mit dem Umbruche setzte auch beim Unternehmen eine lebhaftere Bautätigkeit ein. Während in den abgelaufenen Jahren der Personalstand sich stets verringerte, hat im Berichtsjahre eine stärkere Personalvermehrung stattgefunden. Diese erstreckte sich nicht nur auf das für die Umstellung auf die Rechtsfahrordnung notwendige Bauleitungs- und Hauptwerkstättenpersonal, sondern auch auf die verschiedenen anderen Dienstzweige einschließlich des Verwaltungsdienstes.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 1609 Personen neu in den Dienst gestellt, und zwar 1381 durch Neuaufnahme (14 Beamte, 17 männliche und 41 weibliche Vertragsangestellte für eine ständige Verwendung, 9 Serialtechniker, 1262 männliche und 25 weibliche Saisonhilfsarbeiter für vorübergehende Verwendung und schließlich 13 Militärpersonen zur Probendienstleistung), 222 Personen durch Wiedereinstellung und 6 Personen durch Übernahme von anderen Dienstzweigen der Stadt Wien.

Der Gesamtabgang an Gefolgschaftsmitgliedern betrug 870 Personen; davon waren 58 gestorben, 87 dauernd beschäftigte und 105 vorübergehend beschäftigte Personen ausgetreten, 518 Personen wurden in den Ruhestand versetzt, 84 dauernd und 13 vorübergehend beschäftigte Personen wurden teils wegen Nichteignung oder eigenen Verschuldens, teils nach Ablauf der vorgesehenen Verwendungsfrist ausgeschieden und 5 Personen wurden an andere Dienstzweige der Stadt Wien abgegeben. Der Unterschied zwischen Zuwachs (1609) und Abgang (870) ergab eine Vermehrung des Gefolgschaftsstandes um 739 Personen.

Dem Dienstverbände des Unternehmens gehörten noch 8 Schematisten an, die der Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der Stadt Wien und ihrer Unternehmungen zur Dienstleistung zugewiesen waren.

Der Gesamtstand aller beim Unternehmen (Straßenbahn, Stadtbahn, Autobus und Elektrobuss) beschäftigten Gefolgschaftsmitglieder betrug am Ende des Berichtsjahres 13.843 Personen, davon 13.451 männliche und 392 weibliche. Im definitiven Dienstverhältnisse befanden sich 11.991, im ständigen Dienstverhältnisse (das heißt mit Anwartschaft auf die definitive Anstellung) 504 Personen; ferner waren 1348 Personen ohne Anwartschaft auf ein ständiges Dienstverhältnis beschäftigt.

Die für das Ende des Berichtsjahres ausgewiesene Gefolgschaft von insgesamt 13.843 Beamten, Angestellten und Arbeitern setzte sich folgendermaßen zusammen:

- 789 Beamte, die dem Deutschen Beamtengesetz unterstellt waren (536 männliche und 253 weibliche),
- 21 Vertragsangestellte (9 männliche und 12 weibliche), die nach Sonderverträgen entlohnt wurden,
- 12.952 Arbeiter, und zwar 411 Funktionäre, 7137 Fahrbedienstete (2095 im Fahredienste, 4553 im Schaffnerdienste, 84 Kontrollschaffner, 156 Autobuslenker, 68 Fahrscheinvorverkäufer und 181 Sperrenschaffner), 383 sonstige Arbeiter (32 Stellwerkswärter, 17 Kraftwagenlenker und 334 Arbeiter in verschiedenen Verwendungen, zum Beispiel Wächter, Posttaschenträger, Kuppler, Dieneraushilfen usw.), 3896 Wagenrevisions- und Werkstättenbedienstete (1337 Facharbeiter und 2559 Hilfsarbeiter), von denen 313 ständig Fahrdienst leisteten, ferner 998 Bahnbau- und Bahnerhaltungsorgane und 127 Reinigungsfrauen (Werkstätten-, Wagen- und Kanzleireinigung),
- 81 Saisonhilfsarbeiter, die nach Einzelverträgen entlohnt wurden.

Der Stand der Beamten-Pensionsparteien betrug am Ende des Berichtsjahres 236 männliche und 256 weibliche ehemalige Beamte, ferner 164 Witwenparteien und 1 Vollwaisenpartei. An diese Parteien, ferner an 12 Parteien aus dem Stande der Beamten und 13 Parteien aus dem Stande der Arbeiter, die außerordentliche Zuwendungen erhielten, wurden im Berichtsjahre insgesamt 1.767.160,14 Reichsmark aus Betriebsmitteln ausgezahlt. Schließlich erhielten eben-

falls aus Betriebsmitteln 20 Beamten-Pensionsparteien Sterbegelder von insgesamt 19.294'16 Reichsmark, 67 Arbeiter-Pensionsparteien einmalige Aushilfen im Betrage von 1.872'01 Reichsmark.

Der Stand der Arbeiter-Pensionsparteien betrug am Ende des Berichtsjahres 5156 männliche und 69 weibliche ehemalige Arbeiter, ferner 2951 Witwen- und 30 Vollwaisenparteien. Diese Pensionsparteien bezogen im Berichtsjahr aus Mitteln der „Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der Stadt Wien und ihrer Unternehmungen“ insgesamt 13.204.111'24 Reichsmark und aus Betriebsmitteln 25.927'19 Reichsmark. Außerdem wurden an 1 Partei als Abfertigung 3.880'20 Reichsmark und an 209 Parteien Sterbegelder von insgesamt 92.197'70 Reichsmark aus Mitteln der Pensionskasse ausgezahlt.

Zu bemerken ist, daß eine Witwe zusammen mit ihren Kindern als eine einzige Partei gezählt wird, daß alle diese Halbwaisen in der Aufstellung nicht aufscheinen und daß sämtliche nach einem Gefolgschaftsmitglied oder Pensionisten hinterbliebenen Vollwaisen auch nur als eine einzige Pensionspartei gelten.

Im Berichtsjahre wurden 425 Arbeiter zu Fahrern, 445 Arbeiter zu Schaffnern und 853 Arbeiter für andere Dienstzweige des Betriebes ausgebildet.

Einer besonderen Schulung wurden alle fahrberechtigten Gefolgschaftsmitglieder anlässlich der Einführung des Rechtsfahrens unterzogen. Die für den Allerseelenverkehr zum Zentralfriedhof in den Dienst gestellten 800 Fahrer wurden vorher auf der Strecke Schwarzenbergplatz—Zentralfriedhof eingefahren.

Gelegentlich der Teilverdunklungsübungen am 10., 12. und 15. September sowie bei der allgemeinen Verdunklungsübung in der Zeit vom 22. bis 24. September wurden die Gefolgschaftsmitglieder, insbesondere das Fahrpersonal, über das Verhalten bei Fliegeralarm und bei der Verdunkelung unterwiesen. Außerdem wurden 68 Betriebsluftschutzeiter und deren Stellvertreter in ihre Obliegenheiten eingeführt. 59 Gefolgschaftsmitglieder wurden für den Feuerlöschdienst und 71 für den Gaspürdienst im Schulungslager des Reichsluftschutzbundes ausgebildet.

Im Berichtsjahre wurden insgesamt 320 Vollzugsbeamte der Polizei in Vorträgen und durch praktische Übungen im Fahren mit den Einrichtungen der Straßenbahn und Stadtbahn vertraut gemacht.

Alle zur Fahrdienstleistung herangezogenen Arbeiter wurden vor ihrer Ausbildung einer psychotechnischen Eignungsprüfung unterzogen.

Arbeitern, die sich aus dienstlichen Anlässen vor den Strafgerichten zu verantworten hatten, wurde auf ihr Verlangen vom Unternehmen kostenlos Rechtsbeistand gewährt. Zu 115 Fällen, die noch aus den Vorjahren anhängig waren, kamen 279 neue Fälle hinzu. Von diesen 394 Fällen endeten im Berichtsjahre 251 mit Freispruch, 102 Fälle blieben unerledigt und in 41 Fällen wurden Arbeiter verurteilt.

Anfragen, Beschwerden und sonstige Parteien vorbringen. Im Berichtsjahre sind 316 Beschwerden über das Benehmen und 1392 Beschwerden über das sonstige Verhalten vorwiegend von im Exekutivdienst stehenden Gefolgschaftsmitgliedern, 130 Beschwerden über die Verkehrsabwicklung, 45 Beschwerden über das Nichtabwarten des Anschlusses, 2647 Beschwerden über Fahrscheinanstände, 82 Beschwerden über die Handhabung des Gepäcktarifses, 36 Beschwerden über die Handhabung des Kleinzonentarifses, 139 Anfragen, Mitteilungen, Anregungen und dergleichen und 4491 Ansuchen um Fahrpreiserückerstattung schriftlich eingebracht und erledigt worden. Die Gesamtzahl der schriftlichen Parteivorbringen betrug somit im Berichtsjahre 9278 gegen 9251 im Vorjahre. Trotz Anstiegens der Fahrgästabförderung infolge des wirtschaftlichen Aufschwunges sind die Beschwerden weiter zurückgegangen (4648 gegen 5427 im Vorjahre). Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß sich beim Übergang von der Schilling- auf die Reichsmarkwährung und infolge der Einführung des Rechtsfahrens mancherlei Reibungen ergaben, die aber in den meisten Fällen durch das einsichtsvolle Verhalten der im Exekutivdienst stehenden Gefolgschaftsmitglieder sofort behoben werden konnten.

Ungefähr 3000 Parteien sprachen, größtenteils mit Anfragen, persönlich vor und konnten im kurzen Wege befriedigt werden.