

XII. S T Ä D T I S C H E U N T E R N E H M U N G E N
U N D G E M I S C H T W I R T S C H A F T L I -
C H E B E T R I E B E .

1.) Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

Die Gemeindeverwaltung führte folgende Eigenbetriebe:

Wiener Elektrizitätswerke

Wiener Gaswerke

Wiener Verkehrsbetriebe

Städtische Bestattung

Städtische Ankündigungsunternehmung

Brauhaus der Stadt Wien

Lagerhäuser der Stadt Wien und Hafenverwaltung.

An folgenden gemischtwirtschaftlichen Betrieben war die Gemeinde Wien durch größere Kapitaleinlage beteiligt: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen; "Teerag" Aktiengesellschaft für Teerfabrikate; Dachpappen- und Teerproduktenunternehmung: Posnansky & Haumann Ges.m.b.H.; "Wihoko" Wiener Holz- und Kohlenverkaufs-Ges.m.b.H.; "WÖK" Wiener öffentliche Küchenbetriebs-Ges.m.b.H.; Land- und forstwirtschaftliche Betriebsgesellschaft m.b.H.; Rollfähre Korneuburg-Klosterneuburg Ges.m.b.H.

Die zentrale Führung der städtischen Unternehmungen und der gemischtwirtschaftlichen Betriebe hatte infolge der Personalverringerung durch die Einberufungen zur Wehrmacht außerordentlich große Verwaltungsleistungen auf sich zu nehmen. Außer den laufenden Angelegenheiten wurden im Jahre 1940 die nach der Eigenbetriebsverordnung zu erstellenden Betriebs-satzungen verfaßt und dem Hauptverwaltungs- und Organisationsamt vorgelegt sowie eine Dienstanweisung für die Eigenbetrie-be entworfen. Durch die Dienstanweisung wurde eine klare Festsetzung der Entscheidungszuständigkeiten des Reichsstatthalters, des Bürgermeisters, des zuständigen Beigeordneten und der einzelnen Werkleiter erreicht und die Mitwirkung des Stadtkämmerers und der Leiter des Personalamtes und des Rechnungsprüfungsamtes an der Verwaltung der Eigenbetriebe geregelt. Die einzelnen Bestimmungen sind aus dem folgenden Text der Dienstanweisung zu entnehmen:

" DIENSTANWEISUNG

des Reichsstatthalters in Wien für die Eigenbetriebe des Reichsgaues Wien.

Zuständigkeit des Bürgermeisters als meines allgemeinen Vetreters in der Gemeindeverwaltung.

Ich übertrage die Entscheidung in allen Angelegenheiten, die nach der Eigenbetriebsverordnung und der Betriebssatzung mir vorbehalten sind, dem Bürgermeister als meinem allgemeinen Vertreter bei der Gemeindeverwaltung, der mir in Fällen, die für die Gesamtführung der Gemeindeverwaltung von besonderer Bedeutung sind, Bericht zu erstatten hat.

Im Sinne der Ersten Ausführungsanweisung zu § 3 der Eigenbetriebsverordnung sind alle Berichte und Anträge an oberste Reichsbehörden und oberste Parteistellen mir über den Bürgermeister zur Zeichnung vorzulegen.

Zuständigkeit des Beigeordneten für die städtischen Unternehmungen und wirtschaftlichen Angelegenheiten.

Der Beigeordnete für die städtischen Unternehmungen und wirtschaftlichen Angelegenheiten führt die Aufsicht über den Eigenbetrieb im Sinn der Eigenbetriebsverordnung. Im übrigen führt den Eigenbetrieb insbesondere in technischer und kaufmännischer Beziehung die Werkleitung selbständig.

Der Beigeordnete hat dafür zu sorgen, daß die Führung des Eigenbetriebes mit den allgemeinen Interessen der Gemeindeverwaltung, insbesondere auch in Hinsicht auf andere Eigenbetriebe, abgestimmt ist. Zu diesem Zweck ist die Werkleitung verpflichtet, ihm über alle wichtigen Vorkommnisse Bericht zu erstatten. Der Beigeordnete ist berechtigt, Berichte und Anträge der Werkleitung einzuholen.

Der Beigeordnete beruft die Sitzung der Beiräte ein und setzt die Tagesordnung fest.

Der Beigeordnete prüft und behandelt Beschwerden gegen die Werkleitung. In besonders gearteten Fällen wird der Beigeordnete meine Auffassung auf dem Weg über den Bürgermeister und in wichtigen Angelegenheiten dessen Auffassung einholen.

Eigene Erhebungen und Feststellungen in den Betrieben soll der Beigeordnete grundsätzlich nur in Fällen von erheblicher Bedeutung nach vorangehender Verständigung des Werksleiters vornehmen.

Der Beigeordnete hat für den Fall der vorübergehenden Verhinderung der Werkleitung für eine entsprechende Vertretung in der Führung des Eigenbetriebes zu sorgen.

Im Verhältnis zur Werkleitung sind dem Beigeordneten folgende Angelegenheiten vorbehalten:

- A) Die Stellungnahme in allen Angelegenheiten, die dem Bürgermeister vorgelegt werden, insbesondere zum Wirtschaftsplan. Alle Anträge, Berichte und Vorlagen der Werkleitung an vorgeordnete Dienststellen sind dem Beigeordneten zur Einsicht vorzulegen. Ebenso bedürfen Presseveröffentlichungen durch die Werkleitung seiner Zustimmung.
- B) Die vorherige Zustimmung zu Verträgen, deren Abschluß im Voranschlag nicht vorgesehen ist und die einen Wert von 200.000 RM übersteigen, soweit nicht gemäß den gesetzlichen Vorschriften nach Anhörung der Ratsherren eine EntschlieÙung zu fassen ist.
- C) Die Bestellung von Rechtsanwälten.
- D) Die vorherige Zustimmung zur Führung von Rechtsstreitigkeiten, wenn der Wert des Streitgegenstandes 20.000 RM übersteigt oder wenn sie grundsätzliche Bedeutung haben, soweit nicht nach den gesetzlichen Vorschriften nach Anhörung der Ratsherren eine EntschlieÙung zu fassen ist.

- E) Die Entscheidung über den Erlaß und die Niederschlagung von Forderungen, soweit Erlaß und Niederschlagung im Einzelfall RM 20.000 übersteigen und über den Abschluß von Vergleichen wenn die sich aus ihnen ergebende Zahlungsverpflichtung des Eigenbetriebes diese Wertgrenze übersteigt, soweit nicht nach den gesetzlichen Vorschriften nach Anhörung der Ratsherren eine EntschlieÙung zu fassen ist.
- F) Die Gewährung von Stundungen, soweit solche nicht kaufmännisch üblich sind.
- G) Die Genehmigung aller Dienstreisen zu zentralen Reichsdienststellen und in das Ausland.
- H) Der Beigeordnete kann auf Vorschlag der Werksleitung für Geschäfte der laufenden Verwaltung von geldlich nicht erheblicher Bedeutung Angestellte zur Einzelvertretung des Eigenbetriebes in einem bestimmten Kreis von Geschäften nach Maßgabe der Geschäftsverteilung ermächtigen, inwieweit Angestellte des Eigenbetriebes im Innenverhältnis zur Alleinzeichnung ermächtigt sein sollen, bestimmt die Werksleitung.

Die vor Erlassung dieser Dienstanzweisung den Beigeordneten im Rahmen des genehmigten Wirtschaftsplanes zugestandenen Entscheidungsbefugnisse bleiben aufrecht.

Der Bürgermeister kann die Einholung der Zustimmung des Beigeordneten für Angelegenheiten, die zur Zuständigkeit der Werksleitung gehören, in wichtigen Einzelfällen oder in Fällen von grundsätzlicher Bedeutung anordnen.

In Einzelfällen, in denen die Mitwirkung des Beigeordneten nicht rechtzeitig ohne Gefährdung wichtiger Belange des Eigenbetriebes herbeigeführt werden kann, kann die Werksleitung selbstständig handeln. In diesen Fällen hat sie dem Beigeordneten von dem Veranlassten unverzüglich Kenntnis zu geben.

Mitwirkung anderer Dienststellen der Gemeindeverwaltung des Reichsgaues Wien.

a) Stadtkämmerer.

Ich ermächtige den Stadtkämmerer, im Einvernehmen mit dem Beigeordneten zu bestimmen, wieweit der Eigenbetrieb seine anlegbaren Geldmittel selbst bewirtschaftet, wieweit die Gemeinde sie für den Betrieb anlegt und wieweit sie der Gemeinde für ihre Zwecke als Leihgeld zur Verfügung gestellt werden.

Außer den Fällen der Mitwirkung nach § 6 der Eigenbetriebsverordnung ist der Stadtkämmerer in allen finanziell bedeutsamen Angelegenheiten angemessen zu beteiligen.

b) Personalamt.

Die allgemeinen und individuellen Personalangelegenheiten der Beamten werden vom Personalamt erledigt. Alle übrigen Personalangelegenheiten fallen, soweit diese Dienstanzweisung nichts anderes bestimmt, in die Zuständigkeit der Werksleitung. Soweit die Werksleitung die Einstellung vornimmt, muß die Einstellungsurkunde gemäß § 36 Abs. 2 DGO vom Werkleiter und einem Stellvertreter oder vom Werkleiter und dem jeweiligen Vorstand der Personalabteilung unterfertigt werden.

Die Vertretungsberechtigten unterzeichnen in diesem Falle unter der Bezeichnung

" Der Reichsstatthalter in Wien
..... "

z.B. " Der Reichsstatthalter in Wien
Gemeinde Wien - städtische E- Werke ".

Die Prüfung der politischen Zuverlässigkeit der Angestellten und Arbeiter der Eigenbetriebe erfolgt durch das Personalamt. Das Nähere regelt der Beigeordnete für die Personalangelegenheiten. Dem Personalamt der Gemeindeverwaltung des Reichsgaues Wien bleibt weiters vorbehalten:

- 1.) Die Bearbeitung der grundsätzlichen Angelegenheiten des Dienst- und Besoldungsrechtes der Angestellten und Arbeiter.
- 2.) Die Mitwirkung bei der Aufstellung und Abänderung der Stellenübersicht.
- 3.) Die Bearbeitung der individuellen Personalangelegenheiten außerhalb der TOA (Sonderverträge).

c) Rechnungsprüfungsamt.

Die Prüfung der gesamten Betriebs- und Wirtschaftsführung und des Rechnungswesens wird vom Rechnungsprüfungsamt durchgeführt.

Zur Inanspruchnahme des Rechnungsprüfungsamtes für Sonderprüfungen sind außer dem Bürgermeister nur der Stadtkämmerer und der Beigeordnete für die städtischen Unternehmungen und wirtschaftlichen Angelegenheiten berechtigt.

Wien, am 15. Mai 1941.

v.Schirach. "

Eine ähnliche Regelung wie für die Eigenbetriebe wurde auch für die gemischtwirtschaftlichen Betriebe getroffen. Durch diese Anordnung sollten die Zuständigkeiten der an den gemischtwirtschaftlichen Betrieben interessierten Gemeindedienststellen festgelegt werden, damit die gerade bei den gemischtwirtschaftlichen Betrieben schwierigere Interessenwahrung der Gemeinde in der richtigen Weise ermöglicht werden konnte. Sämtliche Eigenbetriebe stellten im Jahre 1940 ihre Reichsmarkeröffnungsbilanzen fertig, die der Ratsherrenversammlung vorgelegt und vom Bürgermeister genehmigt wurde. Ebenso stellten die gemischtwirtschaftlichen Betriebe, soweit sie nicht schon im Jahre 1939 Reichsmarkeröffnungsbilanzen fertiggestellt hatten, diese Bilanzen auf.

Bei den gemischtwirtschaftlichen Betrieben ergab sich gegenüber der Lage im Jahre 1939 insoferne eine Veränderung, als die Wiener Öffentliche Küchenbetriebsgesellschaft m.b.H. " WÖK " durch Übergabe der Anteile des Landes Österreichs an die Gemeindeverwaltung des Reichsgaues Wien, Eigengesellschaft der Gemeindeverwaltung wurde. Ebenso wurde im Jahre 1940 ein Übereinkommen der Gemeindeverwaltung mit der Reichsdomänenverwaltung abgeschlossen, das die

Übertragung der Reichsanteile an der Land- und Forstwirtschaftlichen Betriebsgesellschaft m.b.H. an die Gemeinde Wien vorsah. Das Gas-holzübereinkommen und die Rechtsverhältnisse zwischen den Gaswerken und der " Teerag " wurden auf neue Grundlagen gestellt.

Im Jahre 1941 wurden eine Reihe grundsätzlicher Angelegenheiten für die Eigenbetriebe einheitlich geordnet; zu erwähnen sind hier die gemeinsamen Richtlinien für die freiwilligen Sozialleistungen, die Inanspruchnahme der Bewertungsfreiheit nach dem Oststeuerhilfegesetz, die Wechselwirkungen zwischen Körperschaftsteuer und Konzessionsabgabe, die vorzeitige Tilgung von Anleihen, die Bildung von Betriebsanlageguthaben, die Krankenstandsfrage und die Probleme des Arbeitseinsatzes.

In den Versorgungsbetrieben wurde trotz des Krieges alles Notwendige vorgekehrt und der Ausbau der Gas- und Elektrizitätswerke auf die gesteigerten energiewirtschaftlichen Erfordernisse abgestellt. Die Schaffung einer Kraftwasserstraße Wien - Gönyü war Gegenstand des Studiums und der Planung. Fragen der Ferngasversorgung wurden behandelt. Was die Verkehrsbetriebe anbelangt, so wurde die Verwendung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der Gemeindeverwaltung bei den städt. Straßenbahnen möglich gemacht. Die Wiener Verkehrsbetriebe erwarben die Mehrheit der Aktien an der Wiener Lokalbahnen A.-G.

Das Problem der Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der Stadt Wien und ihrer Unternehmungen wurde einem eingehenden Studium unterzogen und nach dem ein Gutachten der Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft eingeholt worden war, ein Vorschlag zur Bereinigung dieses schwierigen Fragenkreises erstattet. Die bereits im Jahre 1940 eingeleitete Auseinandersetzung zwischen den Elektrizitäts- und Wasserwerken wegen der sowohl der Wasser- als auch der Elektrizitätsversorgung dienenden Gemeinschaftswerke wurde befriedigend gelöst. Es gelang auch, das Vertragsverhältnis zwischen der Land- und Forstwirtschaftlichen Betriebsgesellschaft als Pächterin und der Reichsdomänenverwaltung als Verpächterin einer Reihe von Ökonomiebezirken so günstig zu regeln, daß damit auch die Betriebsführung der Land- und Forstwirtschaftlichen Betriebsgesellschaft m.b.H. vorteilhafter gestaltet werden konnte.

Mit Erlaß des Bürgermeisters vom 19. November 1942 wurde die Hauptabteilung K " Wirtschaftliche Unternehmen und Wirtschaftsförderung neu gegliedert.

Der Hauptabteilung unmittelbar unterstellt waren: die städt. Elektrizitätswerke, Gaswerke, Verkehrsbetriebe, Leichenbestattung und die Ankündigungsunternehmung.

Es gehörten ihr folgende Abteilungen an:

Abt. K 1 , Allgemeine Rechts- und Verwaltungsangelegenheiten der wirtschaftlichen Unternehmen und der Wirtschaftsförderung.

Abt. K 2 , Hafenverwaltung.

Abt. K 3 , Allgemeine Wirtschaftsförderung und Wirtschaftspolitik.

Abt. K 4 , Allgemeine Beschaffungsangelegenheiten.

Abt. K 5 , Einzelbeschaffungsangelegenheiten. Angeschlossen: Bäckerei, Hauptlager, Lager Nordbahnhof, Handlager, Rathauspresse, Buchbinderei.

Abt. K 6 , Zentrallager.

Abt. K 7 , Zentralwäscherei.

Abt. K 8 , Fremdenverkehr.

Das Brauhaus der Stadt Wien und die Land- und Forstwirtschaftliche Betriebsgesellschaft m.b.H. wurden in die neu geschaffene Hauptabteilung J - Ernährung und Landwirtschaft eingewiesen und schieden dadurch aus dem Verbands der Hauptabteilung K aus.

Am 2. Juli 1942 fand die Gründungsversammlung der Lager- und Kühlhaus A-G. Wien statt, die die Anlagen und Betriebe des früheren Eigenbetriebes Lagerhäuser der Stadt Wien übernommen hatte. Das Grundkapital der Gesellschaft betrug RM 6,000.000 und war in 6.000 Aktien im Nennbetrage von je RM 1000.- zerlegt, die zur Gänze die Gemeindeverwaltung besaß.

Im 45. Stück des Jahrganges 1942 des Verordnungs- und Amtsblattes für den Reichsgau Wien(ausgegeben am 28. November 1942) wurden die Betriebssatzungen für die Wiener Verkehrsbetriebe (früher Gemeinde Wien- städt. Straßenbahnen), für die Wiener Gaswerke(früher Gemeinde Wien- städt. Gaswerke) und für die Wiener Elektrizitätswerke(früher Gemeinde Wien- städt. Elektrizitätswerke) verlautbart. Diese Betriebssatzungen wurden auf Grund der Bestimmungen des § 74 der Deutschen Gemeindeverordnung und des § 1 der Eigenbetriebsverordnung erlassen.

Im Jahre 1942 konnten die Wiener Gaswerke Verbesserung der Versorgungsleistung dadurch erreichen, daß sie Erdgas aus dem Ge-

biet von Aderklaa dem Wiener Verbrauch zuführten. Die Zuleitung weiterer Erdgasmengen aus dem Zistersdorfer Erdölrevier wurde in die Wege geleitet.

Die Wiener Verkehrsbetriebe konnten die überwiegende Mehrheit der Aktien der A.-G. der Wiener Lokalbahnen erwerben und auf diese Weise die Betriebsführung der Wiener Straßenbahnen und der elektrischen Bahn Wien-Baden vereinheitlichen.

Im Jahre 1941 wurden die Erhebungen über die Privatisierung der "Wihoko" durchgeführt. Sie führten schließlich zu folgendem Ergebnis: Die Gaskoks-Vertriebs Ges.m.b.H. und die Wiener Kleinkohlenhändler erhalten die Gemeindeanteile an der "Wihoko" je zur Hälfte, sodaß die "Wihoko" nur je zu einem Drittel der Gaskoks-Vertrieb Ges.m.b.H., den Wiener Kleinkohlenhändlern und dem Gemeinschaftswerk der Deutschen Arbeitsfront gehörte.

Damit ging ein gemeinwirtschaftliches Unternehmen, das nach dem 1. Weltkriege ins Leben gerufen worden war, in privatwirtschaftlichen Besitz über. Die Versorgungsinteressen der Wiener Bevölkerung und die besondere Stellung der Kleinkohlenhändler innerhalb der Wiener Brennstoffversorgung wurden bei dieser Entscheidung besonders berücksichtigt.

In den folgenden Jahren änderte sich die Geschäftseinteilung der Hauptabteilung K nur insoferne, als die Abteilung K 2 - Hafenverwaltung aufgelöst wurde. Der Hafenbetrieb wurde mit dem Lagerhausbetrieb vereinigt. Die bisher zu der gemeindlichen Hoheitsverwaltung zählenden Aufgaben der Hafenverwaltung gingen auf die neue Wiener Hafen- und Lagerhaus A.-G. über.

Am 2. November 1943 wurde in einer Hauptversammlung der Firmenwortlaut der "Lager- und Kühlhaus A.-G. Wien" in "Wiener Hafen und Lagerhaus A.-G." abgeändert und der Gesellschaft die Verwaltung der gemeindlichen Hafenanlagen übertragen. Die Agenden der Abteilung K 3 führte die Abteilung K 1.

Am 8. August 1943 fand die gründende Hauptversammlung der Südostdeutschen Ferngas A.-G. statt, deren Aktienkapital zu 51 % im Reichsbesitz und zu je 24 1/2 % im Besitze von Wien und Niederösterreich stand. In beide Gesellschaften war die Hauptabteilung K im Verwaltungs- und Aufsichtsrat vertreten.

2.) W i e n e r E l e k t r i z i t ä t s w e r k e .

Im Jahre 1940 wurden 10 Gemeinden in die unmittelbare Versorgung der Wiener Elektrizitätswerke übernommen.

Das Stromversorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke um-

faßte demnach Ende 1940 außer dem Gebiet von Wien 85 Gemeinden mit 67.969 Einwohnern, in denen der Energiebedarf unmittelbar an die einzelnen Verbraucher geliefert wurde und weitere 16 Gemeinden mit 29.927 Einwohnern, in denen die Stromverteilung an die einzelnen Abnehmer mittelbar durch die betreffende Gemeinde besorgt wurde. Ferner wurden das Versorgungsgebiet der "Gauwerke Niederdonau-A.-G." mit zusätzlichem Strome und die "Öka" und "Steweag" aushilfsweise mit Strom beliefert.

Ab 1941 wurden die bis dahin mittelbar belieferten Gemeinden Enzesfeld, Felixdorf, Hirtenberg und Kottlingbrunn unmittelbar versorgt. Mit der Gauwerke Niederdonau AG. wurde ein Übereinkommen über die Abgrenzung der beiderseitigen Stromversorgungsgebiete abgeschlossen.

Im Jahre 1944 wurde auch die Gemeinde Teesdorf unmittelbar durch das Unternehmen versorgt. Das Stromversorgungsgebiet der Wiener Elektrizitätswerke umfaßte am Jahresende 1944 außer Wien 26 Gemeinden mit 77.277 Einwohnern, in denen der Energiebedarf unmittelbar an die einzelnen Verbraucher geliefert wurde und 8 Gemeinden mit 10.681 Einwohnern, in denen die Stromverteilung an die einzelnen Abnehmer durch die betreffende Gemeinde besorgt wurde.

Aushilfsweise wurden das Versorgungsgebiet der Gauwerke Niederdonau A.-G. und der Alpen-Elektrowerke A.G. mit Strom beliefert.

Der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen, wie Beschränkung der öffentlichen Beleuchtung, Einstellung der Reklamebeleuchtung, Drosselung der Geschäftsbeleuchtung, haben nicht vermocht den Geschäftsgang der Werke zu beeinträchtigen. Das Unternehmen entwickelte sich außerordentlich günstig und hatte im Jahre 1944 den bisher höchsten Stand seiner Stromerzeugung, nämlich 1.047,409.748 kwh zu verzeichnen.

Gegen^{über} dem Konjunkturjahre 1929 betrug die Steigerung des Strombedarfes 82.3 %, gegenüber dem Krisenjahr 1934 - 127'1 %.

Die werkseigenen Wärme- und Wasserkraftwerke lieferten 1940- 73'3%, 1941-78'7%, 1942- 75'4 %, 1943- 73'2% und 1944- 65'6%; von werksfremden Kraftwerken wurden bezogen 1940-26'7%, 1941-21'3%, 1942- 24'6%. 1943- 26'8 % und 1944- 34'4 %.

Die Kohlenversorgung der Dampfkraftwerke ging reibungslos vor sich.

Die Verdunkelungsvorschriften forderten den Ausbau von 2 Beleuchtungssystemen, die unabhängig voneinander geschaltet wer-

den konnten. Der Stand der öffentlichen Beleuchtung blieb infolge der Kriegsverhältnisse fast unverändert.

Die Geldeinnahmen gingen zurück. Die Mindereinnahmen des im Haushalt und Gewerbe ersparten Stromes konnten durch die Einnahmen aus dem Mehrverbrauch der Rüstungsindustrie, die weit niedrigere Preise zahlte als der Haushalt, nicht hereingebracht werden.

Das Unternehmen wies in den Berichtsjahren nach Abschreibung von Anlagewerten, Zuführung zur Rückstellung für unterbliebene Erhaltungsarbeiten folgende Gebarungüberschüsse aus: 1941-3,580.07 RM, 1942- 5,413.485'82 RM, 1943- 1,908.898'13 RM, 1944- 13,032.915'36 RM.

Für wertvermehrnde Investitionen wurden aus den eigenen Mitteln des Unternehmens aufgewendet: 1940- 12,827.699'36 RM, 1941 - 14,950.958'60 RM, 1942- 13,596.348'60 RM, 1943- 7,934.479'12 RM , 1944.- 5,739.180'72 RM.

Im Jahre 1940 wurde die Barzahlung an den Stromableser, die Kontrolle der Verrechnung und die Statistik mittels Lochkarten in den Bezirken III, IV, XI, XVI sowie in der Stadt Baden und in den früher von der Österreichischen Gasbeleuchtungs A.-G. belieferten Gemeinden eingeführt. Um ab 1. März 1940 die Stromverrechnung zu erleichtern, wurde die Ablesezeit einheitlich auf 2 Monate festgesetzt.

Der Reichskommissar für die Preisbildung ordnete die Einführung eines einheitlichen Grundpreistarifes für Elektrizitätsversorgungsbetriebe an. Dieser Anordnung entsprechend, traten ab 1. Mai 1940 die neuen TO-Tarife für Kleinabnehmer in Kraft, und zwar der H 7-Haushaltstarif mit Mindestabnahmeverpflichtung, die H 8- und H 15-Haushaltstarife für Wohnungsanlagen oder Haushalte und K 43 Kleinstabnehmertarif.

Gemäß der Anordnung des Generalinspektors für Wasser und Energie gemeinsam mit dem Reichskommissar für die Preisbildung traten am 1. April 1942 einheitliche Stromversorgungsbedingungen in Kraft. Die allgemeinen Tarife A, B, C und D, die bis dahin gegolten hatten, wurden ab 1. März 1942 außer Kraft gesetzt. Abnehmer, deren Stromverbrauch nach diesen Tarifen verrechnet wurde, mußten für ihre Anlagen die neuen Tarife H, C, K, N 4 und P wählen. - Während des Jahres 1944 wurde die am 1. Juli 1943 eingeführte dreimonatige Verrechnung des Stromverbrauches beibehalten.

Das Dieselkraftwerk Klosterneuburg wurde eingestellt und sein Versorgungsgebiet stromtechnisch an das Wiener Netz angeschlossen.

Die Umschaltung der Abnehmeranlagen von Klosterneuburg auf normale Drehstromspannung wurde im Laufe des Jahres 1942 durchgeführt. Der maschinelle Teil der Stromerzeugungsanlagen wurde veräußert.

Durch eine eigene Aktion wurden die Kupferleitungen gegen Eisen- und Aluminiumleitungen ausgetauscht. Die vorgeschriebene Quote konnte weit überschritten und eine entsprechende Einnahme aus dem Kupfererlös erzielt werden.

Eine Reihe von Besitzern von Industrieanlagen wurde im Jahre 1943 aufgefordert, Eigenanlagen für die öffentliche Versorgung raschest einzusetzen. Gleichzeitig ergingen Aufträge für die Herstellung aller dazu notwendigen Einrichtungen. Die Materialbeschaffung für einen Teil der Anlagen wurde eingeleitet. Die in Betracht kommenden Strompreise wurden bekanntgegeben und Vereinbarungen abgeschlossen. Die Aufforderung zum Einsatz der Eigenanlagen wurde an 44 Betriebe gerichtet, und zwar 27 Wasserkraftanlagen, 13 Dampfkraftanlagen und 4 Betrieben mit Dampf- und Wasserkraftanlagen und 4 Betrieben mit Dampf- und Wasserkraft-Rücklieferung. Bei den Dampfkraftanlagen wurde bis auf 3 Gegendruckanlagen nur die Herstellung der Einsatzbereitschaft angeordnet.

Die erste Elektro-Tankstelle für Elektrowagen mit einem Fahrbereich bis zu 60 km wurde im Jahre 1943 eröffnet.

Die Umlegung der 100 kv-Leitungen wurde nach jahrelanger Arbeit im Jahre 1943 fertiggestellt,

Infolge der außerordentlichen Trockenheit in der zweiten Hälfte des Jahres 1943, die die Stromerzeugung der Wasserkraftwerke stark beeinflusste, mußte der Stromverbrauch der gewerblichen und industriellen Betriebe zugunsten des gesteigerten Rüstungsprogrammes eingeschränkt werden.

Im Jahre 1944 konnten in den Energieerzeugungsanlagen keine Verbesserungen durch Umbauten erzielt werden, es wurde lediglich an der Wiederherstellung der durch die Kriegsergebnisse beschädigten Einrichtungen gearbeitet. In den Verteilungsanlagen wurden die Aufstellungsarbeiten für die neuen Umspannwerke Liesing und Schwechat fortgesetzt und der erste Ausbau des neuen Umspannwerkes Stadlau fertiggestellt.

Die Stromabgabe und die Kohlengebarung erfolgte auch im Verwaltungsjahre 1944 von kleineren Einschränkungen im Jänner und Februar 1945 abgesehen, im wesentlichen reibungslos.

Die Gesamtlänge der Kabel- und Freileitungen stieg im Jahre 1940, insbesondere durch die Übernahme fremder Ortsnetze auf 9.621'9 km, die Zahl der Netzanschlüsse auf 84.764. Im Jahre 1944 betrug die Länge des Kabel- und Freileitungsnetzes 10.318.98 km; die Zahl der Netzanschlüsse hatte sich auf 91.799 erhöht.

Die Gesamtzahl der in den Anlagen verwendeten Zähler stieg von 770.287 im Jahre 1940 auf 789.696 im Jahre 1944.

Soziale Einrichtungen.

Das Unternehmen war bestrebt, über die gesetzlichen Leistungen hinaus sein Personal zu betreuen. Die Direktion erwarb als Ferienheim für das Personal das Schloß Poppendorf, bei Gleichenberg in Steiermark. Das Schloß stammte aus dem 17. Jahrhundert und war ein weitläufiger Frühbarockbau mit 3 Geschoßen. Es lag auf einer Anhöhe, umgeben von einem prächtigen Naturpark, besaß ein ausgedehntes Waldgebiet und eine stattliche Landwirtschaft. Die Erzeugnisse der Landwirtschaft wurden in einer Gemeinschaftsküche zur Verpflegung der Urlauber verwendet.

Mit dem KdF- Dampfer " Linz " wurden Wachaufahrten unternommen. Im Apollokino wurden Vorstellungen gemeinschaftlich besucht. An minderbemittelte Betriebsangehörige wurden Theater- und Konzertabonnements verteilt, außerdem zahlreiche Theaterkarten zu ermäßigten Preisen abgegeben. Dem Personal standen 5 Werkbüchereien zur Verfügung. Im Sportheim wurde eine Duschanlage mit einem 800 Liter Heißwasserspeicher aufgestellt.

Ab 1. März 1940 wurde die Betriebsküche im Direktionsgebäude von der Betriebsführung als Werkküche übernommen. Auch die früher verpachtete Kantine des Kraftwerkes Simmering wurde am 14. Oktober als Werkküche eingerichtet und der Ausschank alkoholischer Getränke eingestellt. Für das Personal des Kraftwerkes Engerthstrasse wurde das Essen im Direktionsgebäude gekocht, mit Elektrowagen vom Werke gebracht und im Speiseraum angerichtet. Im Kraftwerk I wurde eine neue Werkküche und ein vergrößerter, schön ausgestatteter Speiseraum errichtet. Eine eigene Schweinezucht, für die die Abfälle aus der Werksküche verwertet wurden, sorgte für Kostverbesserung. Einigen Siedlern, die auf eigenem Grund und Boden zu bauen begonnen hatten, gab die Direktion durch unverzinsliche Darlehen die Möglichkeit, ihre Bauten fertigzustellen.

Die Betreuung der zur Wehrmacht Eingerückten und ihrer Familien war eine wichtige Aufgabe. Aus den ansehnlichen Geld-

mitteln, die teils von der Direktion beigelegt, teils durch Sammlungen unter dem Personal aufgebracht wurden, konnten den Frontkameraden mehrmals im Jahre Pakete zugeschickt werden, die Zigaretten, Liköre, Spielkarten und kleinere Gebrauchsgegenstände enthielten.

Im Zuge der Grabelandaktion erhielten zahlreiche Betriebsangehörige Freigründe bei den Unterwerken und Schaltanlagen. Eine neue Lehrwerkstätte, die erste ihrer Art in Wien, bildete Jugendliche in dem neuen Berufszweig der Elektrowerker aus. Sie war in 2 Stockwerken eines Umspannwerkes untergebracht.

3.) W i e n e r G a s w e r k e .

Im Jahre 1940 hatten die Gaswerke eine starke Produktionssteigerung zu verzeichnen. Der Gasverbrauch, der infolge des im Laufe des Jahres 1939 eingeführten Regelverbrauchstarifes sogleich eine merkliche Zunahme gezeigt hatte, steigerte sich noch weiter im Jahre 1940. Die Gesamtabgabemenge war um 19¹/₂ v.H. größer als 1939. Den Hauptanteil an der abgegebenen Mehrmenge verbrauchte der Haushalt, prozentuell war aber die Steigerung der Abgabe an Industrie und Gewerbe noch um einiges höher. Der größere Gasverkauf bedingte einen gesteigerten Kohlenverbrauch, der wieder einen erhöhten Anfall an Nebenprodukten zur Folge hatte.

Der größere Umsatz machte den Einnahmeausfall wett, den die billigeren Regelverbrauchstarife mit sich brachten und die Ertragslage der Wiener Gaswerke blieb weiterhin günstig.

Mit 1. Jänner 1940 wurden die 3 Gaswerke der Österreichischen Gasbeleuchtungs A.-G. und ihr Versorgungsgebiet in den Südbahngemeinden- es waren die Werke Wienerberg, Wiener Neudorf und Traiskirchen- von den Wiener Gaswerken übernommen. Dadurch wuchsen 9500 Abnehmer mit einem Jahresverbrauch von rd. 5'3 Mill. m³ zu. Das Gaswerk Wienerberg wurde stillgelegt, die beiden anderen Werke blieben in Betrieb.

Die Zahl der verwendeten Gasmesser stieg im Jahre 1940 um rund 16.000 Stück, in dieser Zahl sind auch die durch die Übernahme der genannten 3 Gaswerke erworbenen Gasmesser enthalten. Der ständigen Aufwärtsentwicklung des Gasabsatzes mußte die Leistungsfähigkeit der Erzeugungsanlagen angepaßt werden. In den Werken Simmering und Leopoldau konnten die erforderlichen Ersatz-

und Erweiterungsbauten trotz mancherlei Schwierigkeiten, die der Krieg mit sich brachte, planmäßig weitergeführt werden. Insgesamt wurden Neuherstellungen im Betrage von rd. 5 Mill. RM ausgeführt.

Auch im Jahre 1941 konnten die Gaswerke ihren Aufgaben reibungslos gerecht werden. Es war trotz der Kriegsverhältnisse möglich, die Zweimillionenstadt zu beliefern, ohne daß den Abnehmern Zwangsmaßnahmen zur Einschränkung des Verbrauches auferlegt werden mußten. Dies war umso bemerkenswerter, als die abgegebene Gasmenge neuerlich gestiegen war, sie lag um 14 $\frac{1}{2}$ v.H. höher als im vorangehenden Jahre. Wohl entfiel der Hauptteil an dieser Steigerung auf Industrie und Gewerbe, aber auch der Verbrauch der privaten Haushalte hatte um 6 $\frac{1}{8}$ v.H. zugenommen. Der Grund hierfür lag wahrscheinlich daran, daß die Bevölkerung mehr auf warme Küche angewiesen war als in Friedenszeiten. Der dieses Jahr außerordentlich kalte Winter brachte es mit sich, daß auch für Raumheizung (um 51 $\frac{1}{4}$ %) mehr Gas abgegeben wurde als im vorhergehenden Jahre.

Da im Krieg die Kohlenzufuhren gegenüber dem Bedarf zurückblieben, trachteten die Gaswerke den Eigenverbrauch von Gas möglichst gering zu halten. Der sogenannte Verbundofenbetrieb, das ist die Verwendung von Stadtgas zur Beheizung der Gaserzeugungsöfen, wurde daher noch mehr als früher gedrosselt und für diesen Zweck fast ausschließlich Schwachgas, das durch Vergasung von Koks gewonnen wird, verwendet. So wurde der für Verkaufszwecke verfügbare Hundertsatz der erzeugten Gasmenge höher und es konnte die um 14 $\frac{1}{2}$ v.H. gestiegene Verkaufsgasmenge aus einer nur um 3 v.H. vermehrten Erzeugungsmenge gedeckt werden. Demgemäß steigerte sich der Kohlenverbrauch nur um 3 v.H. Durch den größeren Selbstverbrauch von Koks verminderte sich der Anfall an Verkaufskoks um 2 $\frac{1}{9}$ v.H. Infolge der Verwendung von Schwachgas konnten rd. 60.000 t Kohle jährlich erspart werden.

Im Jahre 1941 wurden um 6.686 Gasmesser mehr verwendet als 1940. Auch die Anzahl der gasverwendenden gewerblichen Betriebe vermehrte sich um 277; 97 Betriebe, die bereits Gasfeuerungsstätten besaßen, vergrößerten ihre Anlagen. Auch die zur Leistungssteigerung der Werke erforderlichen Ersatz- und Erweiterungsbauten konnten weitergeführt werden. Insgesamt wurden in diesem Jahr für 5 Mill. RM Neuherstellungen ausgeführt.

Wie in den vorhergehenden Jahren stieg der Gasverbrauch im Jahre 1942 weiterhin an. Er war gegenüber 1941 um 10.99 v.H. höher

Der gesamte Gasabsatz teilte sich folgendermaßen auf:

	<u>1942</u>	<u>1941</u>
Private Haushalte.....	67'6 v.H.	69'1 v.H.
Industrie und Gewerbe.....	28'7 " "	27'0 " "
Gemeinde-und Staatsämter....	1'6 " "	1'7 " "
Baumheizung.....	1'6 " "	1'6 " "
Öffentliche Beleuchtung.....	0'5 " "	0'6 " "

Die Zahl der Gasabnehmer stieg in diesem Jahr um 11.551 oder um rd. 2 v.H. Die Zahl der gewerblichen Betriebe, die Gas verwendeten, erhöhte sich um 201; 114 Betriebe vergrößerten ihre Anlagen. In den angeführten Zahlen ist auch der Zugang mitenthalten, der sich infolge des Ankaufes des Mödlinger Gaswerkes ergab. Mit der Betriebsübernahme am 1. August 1942 sind den Wiener Gaswerken 5.967 Gasabnehmer mit einem jährlichen Gasverbrauch von rd. 3 Mill.m³ zugewachsen. Im Jahre 1942 wurden für 8'725 Mill. RM Neuherstellungen ausgeführt. Sie wurden zur Gänze aus den eigenen Geldmitteln bestritten.

Der Übergang von der einmonatlichen zur zweimonatlichen Gasabrechnung und Geldeinhebung wurde im Jahre 1940 in 4, im Jahre 1941 in 7 und im Jahre 1942 in 11 Gemeindebezirken durchgeführt. Diese Maßnahme trug dem Personalmangel Rechnung.

Im Jahre 1943 nahm die Gasabgabe anhaltend zu. Es wurden 401'975 Mill. m³ verkauft. Die Zahl der Gasbezieher erhöhte sich von 575.842 auf 577.250. 928 Anschlüsse mußten direkt, d.h. ohne Gasmesser, durchgeführt werden, weil aus kriegswirtschaftlichen Gründen die Erzeugung neuer Gasmesser eingestellt und die Instandsetzung beschädigter eingeschränkt worden war.

Die verfügbare Gasmenge belief sich einschließlich 16'022 Mill. m³ Erdgases auf 432'870 Mill. m³. Das Erdgas lieferte die Südostdeutsche Ferngas A.G.

Die Knappheit an Arbeitskräften erforderte es, in der zweiten Hälfte des Jahres von der zweimonatlichen Gasabrechnung und Geldeinhebung auf die dreimonatliche überzugehen.

Die Werbung beschränkte sich, auf die Gerätepflege und die Erzielung von Einsparungen beim Gasverbrauch in Haushalt und Industrie hinzuweisen. Die Gasfeuerstätten in Industriebetrieben wurden untersucht und der Verbrauch der Haushaltgasabnehmer laufend überprüft. Unter dem Titel " Gassparschau " wurde eine Ausstellung veranstaltet.

Das Bauprogramm konnte, wenn auch manchmal nur mit Verzögerungen, weiterhin durchgeführt werden.

Im Jahre 1944 wurden die Gaserzeugung und Gasabgabe durch die Fliegerangriffe, die im Sommer einsetzten und gegen Ende des Jahres immer häufiger wurden, stark beeinträchtigt. Das Werk Simmering wurde am 16. Juli, am 17. Oktober und am 11. Dezember 1944, das Werk Leopoldau am 26. Juni und am 13. Oktober 1944 angegriffen und zum Teil schwer beschädigt, sodaß die Gaserzeugung mehrmals für einige Tage ausfiel. Die Verteilungsanlagen, das Straßenrohrnetz und die Gasmesser in den getroffenen Wohnhäusern wurden bei jedem Fliegerangriff in Mitleidenschaft gezogen, sodaß sich die Zahl der Schadensstellen am Jahresende beim Rohrnetz auf einige Hundert, bei den Gasmessern auf einige Tausend belief. Am 10. September wurde auch das Direktionsgebäude durch Fliegerbomben schwer beschädigt.

Die Gaserzeugung und der Erdgasbezug erreichten $433,167.330 \text{ m}^3$, und zwar war die Gaserzeugung kleiner sie betrug $405,301.350 \text{ m}^3$, der Erdgasbezug hingegen größer als im vorangehenden Jahre: 27,865.980.

Die Gasabgabe ab Werk betrug $433.259.170 \text{ m}^3$; hievon entfielen: auf den Gasverkauf $387,013.567 \text{ m}^3$, auf den Meßverlust $22,421.000 \text{ m}^3$, schließlich auf Gasverluste durch Kriegshandlungen $11,471.333 \text{ m}^3$.

Im Jahre 1944 konnten die höchsten Tageserzeugungen und Tagesabgaben in der Geschichte der Wiener Gaswerke verzeichnet werden. Um diese Spitzenbelastungen zu decken, wurde mit Erweiterungsbauten begonnen; sie konnten jedoch nicht fertiggestellt werden.

4.) W i e n e r V e r k e h r s b e t r i e b e .

a) Bahnbau und Bahnerhaltung.

aa) Straßenbahn.

Bei den Gleisneubauten im Berichtsjahre 1940 handelte es sich größtenteils um Zu- und Umbauten, um den Zugsverkehr auf stark frequentierten Linien zu verbessern. 1941 konnten infolge der kriegsbedingten Sparmaßnahmen hauptsächlich nur Erhaltungsarbeiten ausgeführt werden. Besondere Wichtigkeit kam dem Bau von Schleppgleisen für wehrwirtschaftliche Zwecke zu. So wurden 3 Schleppgleise erbaut, um das für den Bau der Flaktürme erforderliche Material mit Straßenbahnlastzügen zu den Baustellen befördern zu können. Die Gleise konnten in diesem Jahr nur in dem zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit unbedingt notwendigem Umfange erneuert werden.

- 422 -

1943 mußten die Gleisneubauten und Erneuerungsarbeiten weiter eingeschränkt werden. 2 Schleppgleise wurden erbaut um die Zufuhr von Lebensmitteln zu den Wiener Märkten zu erleichtern, ferner 3 Schleppgleise für die Post zur Beförderung von Gütern. Mehrere Schleppgleise wurden wieder für den Bau der Flaktürme erbaut, um die nötigen Baustoffe herbeischaffen zu können.

Auch 1944 wurde der Bau der Schleppgleise fortgesetzt. Am Franz Josefs Kai wurde eine Kreuzung mit einer Feldbahn gebaut. Die Feldbahn führte durch die Salztorgasse zum Donaukanal und beförderte den Schutt aus der Inneren Stadt weg.

Die Instandsetzung der durch Fliegerangriffe zerstörten Rillengleise begegnete Schwierigkeit. Die vorhandenen Bestände an solchen Gleisen waren bald erschöpft und neues Schienenmaterial war nicht zu erhalten. Es wurden daher in geeigneten Streckenteilen Rillengleise durch Vignolgleise ersetzt und für den Betrieb nicht mehr benötigte Gleise und Anlagen abgetragen. Dadurch wurden 2980 m Rillenschienen, 12 Weichen und 9 Feldbahnkreuzungen gewonnen.

Trotzdem die ärgsten Gleisschäden während der letzten Kriegsmomente behoben werden konnten, waren zu Kriegsende im Straßen- und Stadtbahnnetz noch ungefähr 6000 m Gleis, 18 $\frac{1}{2}$ Weichen und 2 Kreuzungen zerstört.

Die Gleisneubauten umfaßten:

Jahr	Gleis m	Weichen	Kreuzungen
1940	2316	14	2
1941	1609	22	3
1942	5383	34	9 $\frac{3}{4}$
1943	4481	37	29 $\frac{1}{2}$
1944	1830	11	0

Die Gleiserneuerungen umfaßten:

Jahr	Gleis m	Weichen	Kreuzungen
1940	2523	19	17
1941	4403	32	43 $\frac{1}{2}$
1942	2371	21	23
1943	3970	21	11
1944	3140	16	15

Die Bahnerhaltungsarbeiten erforderten:

Jahr	Schienen m	Weichenzenstücke	Herze	Knotenpunkte
1940	2155	82	10	37
1941	4048	58	3	10
1942	3000	43	8	10
1943	1260	46	15	13
1944	1300	40	-	22

bb) Stadtbahn.

Im Berichtsjahre 1940 wurde die Stadtbahndecke auf der Galerie-
strecke und bei den gedeckten Einschnitten nächst der Halte-
stelle Schwedenbrücke und beim Aspernplatz auf einer Länge von
insgesamt 141 m verstärkt. Diese Arbeiten wurden 1941 in einer
Länge von 116 m fortgesetzt. Außerdem wurden die Stadtbahnbrücken
untersucht und instandgesetzt. 1942 wurde die Stadtbahndecke auf
der Galeriestrecke und bei den gedeckten Einschnitten bei der
Salztorbrücke und Heinrichgasse auf einer Länge von insgesamt
222 m verstärkt.

Im folgenden Jahr wurden nur Weichenanlagen erneuert, 5520 m
Schienen ausgetauscht und im übrigen die Brücken überprüft und
instandgehalten.

1944 wurden auf der Wientallinie 2 Abstellgleise für die Umformer-
wagen, nebst je einer Weichenverbindung gebaut, um die beiden
Wagen vor Beschädigung bei Fliegerangriffen möglichst zu schützen.

Die mit Beginn des 2. Halbjahres 1944 einsetzenden und sich
ständig steigenden Fliegerangriffe erforderten einen immer
größeren Aufwand an Material und Einsatz von Arbeitskräften an
den Schadenstellen. Bis zum Ende des Jahres 1944 wurden 2400 m
zerstörte Gleise nebst 15 $\frac{1}{2}$ Weichen erneuert. Ferner wurden rd.
1200 Holzquerschwellen ausgetauscht, rund 7200 m² Straßendecke
mit Granitwürfel gepflastert, zahlreiche Bombenrichter zuge-
schüttet und Aufräumarbeiten durchgeführt, um die getroffenen
Eisstrecken wieder befahrbar zu machen. Große Schäden durch
Bombenwürfe entstanden auch an den Kunstbauten der Stadtbahn.
Lichttraumprofile mußten von Mauerschutt freigemacht und 3 aus
ihrer Lage gehobene Brücken wieder in ihre alte Lage gebracht
und überprüft werden. Bei 8 zerstörten Gewölben der Hochbahn-
strecke wurden Hilfsbrücken eingebaut.

b) Elektrische Anlagen.

Zur Erhaltung des Fahrleitungsnetzes wurden in den Jahren
1940 bis 1944 auf der Straßenbahn 45'4, 60'4, 23'8, 42'7, 11'56 km
Arbeitsdraht und auf der Stadtbahn 13'8, 11'9, 6'8, 13'1, 0'165 km
Arbeitsdraht erneuert, ferner für Neuherstellungen auf der Straßen-
bahn 1'7, 2'0, 6'4, 6'9, 0'0 km Fahrleitung gelegt. Außerdem
mußten im Jahre 1944 infolge Beschädigung durch Fliegerangriffe
auf der Straßenbahn 53'38 km und auf der Stadtbahn 7'87 km Fahr-
draht erneuert, ferner 43 Eisenmaste und 130 Holzmaste neu auf-
gestellt und 58 Eisenmaste und 8 Holzmaste entfernt werden.

Um Kupfer zu sparen, wurden abgenützte kupferne Fahrdrähte und Signaldrähte gegen eiserne Leitungen ausgewechselt und an abgenützten Stellen der Fahrleitung Verstärkungsleitungen aus Eisen zugespannt. Bei Neuanlagen wurden nur eiserne Fahrdrähte verwendet. Teilweise wurden auch Speiseleitungen aus Aluminiumdraht zugespannt. Die abgenützten Kupferfahrdrähte wurden umgearbeitet.

An besonderen Arbeiten sind zu erwähnen:

Die Errichtung von 5 neuen Speisepunkten zur besseren Anspeisung des Straßenbahnnetzes, von 3 neuen Anschlüssen für die fahrbaren Umformer und der Einbau von 31 neuen elektrischen Weichenstellvorrichtungen. Die Telefonanlagen in den Betriebs- und Verwaltungsgebäuden wurden automatisiert. Für die Umstellung des Licht- und Kraftstromtarifes wurde im Einvernehmen mit den städtischen Elektrizitätswerken die elektrischen Anlagen in den Betriebswerkstätten und Verwaltungsgebäuden umgebaut. Die Luftschutzräume erhielten Feuchtrauminstallation, teilweise auch elektrische Beheizung und wurden mit Telefonanschlüssen ausgestattet. Für Luftschutzzwecke mußten abgedunkelte Beleuchtungen angebracht werden. In allen Stadtbahnhaltestellen, bei der Straßenbahn in der Endstation Mauer und beim Zentralfriedhof wurden Lautsprecheranlagen eingerichtet; außerdem wurde für besondere Veranstaltungen (im Stadion usw.) eine tragbare Lautsprecheranlage verwendet.

Im Jahre 1944 waren umfangreiche Arbeiten zur Behebung der Fliegerschäden an den Licht-, Kraft-, Schwachstrom und Telefonanlagen, in den Bahnhöfen, Stadtbahnhaltestellen und Verwaltungsgebäuden notwendig.

Zu Kriegsende waren ungefähr 250 km Fahrleitung der Straßenbahn und Stadtbahn und rund 500 Oberleitungsmaste zerstört.

Vom Jahre 1942 an wurde am Ausbau der beiden Obuslinien nach Salmansdorf und Klosterneuburg gearbeitet.

c) Hochbauten.

Außer den gewöhnlichen Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten sowie geringfügigen Neuherstellungen im Jahre 1940 sind vor allem die Arbeiten für die Ausgestaltung der zahlreichen Luftschutzräume, besonders in den Betriebsbahnhöfen, hervorzuheben. 1941 wurden im Betriebsbahnhof Rudolfsheim für die Bediensteten der Hauptwerkstätte Luftschutzräume samt allen Anlagen und Einrichtungen geschaffen. Luftschutzräume wurden auch in den Be-

triebsbahnhöfen Kagran und Simmering gebaut, ferner splittersichere Deckungsgräben im Betriebsbahnhof Vorgarten, splittersichere Beobachtungsstände im Öllager am Dürnkrotplatz. Schließlich wurden in zahlreichen Gebäuden Brandmauerdurchbrüche hergestellt.

Im Hauptgebäude des Stadtbahnhofes Michelbeuern wurden Unterkünfte für ausländische Arbeiter, in den Betriebsbahnhöfen Grinzing und Meidling Lager für Treibgasflaschen geschaffen.

Auch im Jahre 1942 wurden die Arbeiten am Luftschutzraum für die Bediensteten der Hauptwerkstätte im Bahnhof Rudolfshaus fortgesetzt. Ferner auf dem Sportplatz II., Engerthstraße 152 a, sowie auf der Forstwiese im Prater 2 Barackenlager für insgesamt 440 weibliche Betriebsbedienstete und schließlich im III. Bezirk beim Wildganshof ein Barackenlager für 100 ausländische Arbeiter errichtet.

Die Materialrutschen der Verkehrsbetriebe an der Nordwestbahn wurden erweitert und im 10. Bezirk, Sonnleitnergasse und 2. Bezirk, Hausteinstraße, Lagerschuppen für Treibgasflaschen hergestellt. 1943 wurden splittersichere Deckungsgräben im Garten des Direktionsgebäudes 4., Favoritenstraße 9, beim Betriebsbahnhof Wienzeile für die Wagenabfertigung der Linie 63 und im Maidenlager Engerthstraße für die Brandwache hergestellt und Splitterschutzmauern bei den Treibstofflagern in den Betriebsbahnhöfen Meidling und Grinzing errichtet.

In den Betriebsbahnhöfen Brigittenau, Vorgarten, Floridsdorf und Kagran wurden 6 Feuerlöschbrunnen abgetäuft und in der Erhaltungsstelle für Hochbau ein Löschteich angelegt.

Die Dachoberlichten der Wagen- und Werkstättenhallen wurden mit Blendschutzanstrichen, die Dachkonstruktionen der Verwaltungsgebäude der Hauptwerkstätte sowie der Flugdächer auf den Holzlagerplätzen in der Anschutzgasse mit Flammschutzanstrichen versehen.

Im Jahre 1944 und zum Teil auch schon im vorhergehenden Jahre wurden insgesamt 42 Beobachtungsbunker in den Betriebsbahnhöfen, Werkstätten und sonstigen Anlagen des Unternehmens errichtet.

Im Bahnhof Ottakring wurde eine Ausweichwerkstätte der Hauptwerkstätte eingerichtet, im Bahnhof Meidling eine Ausweichwerkstätte für die Abteilung für elektrische Anlagen und ein Ausweichlager für die Erhaltungsstelle für Hochbau geschaffen.

Die durch Fliegerangriffe beschädigten Stadtbahnhaltestellen Josefstädterstraße und Alserstraße, ferner Objekte in den Haltestellen Meidling Hauptstraße und Margaretenring, das Stellwerk

und die Wagenhalle im Bahnhof Heiligenstadt und einige beschädigte Stadtbahngewölbe wurden wieder instandgesetzt.

Zur Unterbringung ausländischer Arbeiter wurden die städtischen Schulen im 16. Bezirk, Sandleiten, 15., Kellinggasse und 5., Einsiedlergasse adaptiert und eingerichtet.

Die Fliegerangriffe in den Jahren 1944/1945 und die Kampfhandlungen der Erdtruppen verursachten schwere Schäden und Zerstörungen an den Hochbauobjekten der Wiener Verkehrsbetriebe. Besonders betroffen wurden die Straßenbahnbetriebsbahnhöfe Vorgarten, Favoriten, Simmering, Meidling, Koppreitergasse, Wienzeile, Alt Rudolfsheim, Hernals, Gürtel, Grinzing, Brigittenau, Floridsdorf und der Stadtbahnhof Heiligenstadt sowie die Stadtbahnhaltestellen Schönbrunn, Josefstädterstraße, Alserstraße, Braunschweigasse und Unter-St.Veit- Baumgarten, ferner das Benzinlager am Dürnkrutplatz, sowie die Hauptwerkstätte, Oberbauwerkstätte, das Kabelbüro, die Rüstwagen-garage Michelbeuern und die Kraftomnibusgarage Pernerstorfergasse, schließlich der Bauhof samt allen Hilfsbetrieben und Magazinen, die beiden Maidenlager und das Wohnhaus, 12., Steinackergasse 22. Auf der Stadtbahn wurde auch noch eine größere Anzahl von Gewölben der Hochbahnstrecke sowie Teile der Stütz- und Parapetmauern zerstört oder beschädigt.

d) Fahrbetriebsmittel.

1940 wurden 51 Triebwagen, die der Personenbeförderung gedient hatten, ausgeschieden und als Hilfsfahrzeuge (davon 50 für die Schneereinigung) verwendet. 25 der im vorhergehenden Jahre zu Sanitätswagen umgebauten Beiwagen wurden wieder für die Personenbeförderung eingerichtet.

Aus Luftschutzgründen wurde auf behördliche Anordnung die Außen- und Innenbeleuchtung der Schienenfahrzeuge entsprechend geändert.

1941 wurden neue Trieb- und Beiwagen nach dem Muster der Einheitswagen bestellt, doch war der Zeitpunkt der Lieferung unbestimmt.

Die Überfüllung brachte eine starke Abnutzung des Wagenparkes mit sich, die vermehrte Ausbesserungen zur Folge hatte. Infolge des Mangels an Arbeitskräften und den durch die Verdunkelung erschwerten Instandsetzungsarbeiten konnten die Wagen nicht im notwendigen Umfange erneuert werden.

Um eiserne Bremsklötze zu ersparen, wurden Betonbremsklötze verwendet, die das Unternehmen zum Teil in den eigenen Werkstätten erzeugte.

Aus Luftschutzgründen wurden die Fenster der Personenwagen blau gespritzt.

10 Straßenbahntrieb- und 10 Straßenbahnbeiwagen mußten im Jahre 1942 über Auftrag des Reichsverkehrsministeriums an die Straßenbahn Kattowitz verkauft werden.

Die Versuche mit Betonbremsklötzen führten zur allgemeinen Verwendung dieser Bremsklötze bei den Straßenbahnwagen an Stelle eiserner Bremsklötze.

Infolge der Überlastung der Wagen und der gekürzten Fahrzeiten ergaben sich vermehrte Anstände.

8 Trieb- und 4 Beiwagen der Straßenbahn wurden an die A.G. der Wiener Lokalbahnen vermietet.

1943 konnte die Instandhaltung der Wagen nur unter großen Schwierigkeiten durchgeführt werden, sodaß knapp der Bedarf an Wagen gedeckt war.

Auf der Stadtbahn und auf der Straßenbahnlinie 60 wurden zur Schonung der Oberleitung Kohlschleifstücke verwendet. Die Einführung der Betonbremsklötze bei den Stadtbahnwagen war nicht möglich, weil die Radreifen zu stark angegriffen wurden.

Um Treibstoff zu ersparen und dringende, kriegswichtige Bauten leichter ausführen zu können, wurden 10 Straßenbahntriebwagen zum Schleppen von Automobilzügen eingerichtet.

4 Straßenbahntrieb- und 12 Straßenbahnbeiwagen wurden zur Beförderung von Postgütern umgebaut.

Infolge des Glas mangels mußten die Fenster an Stelle der gebrochenen Glasscheiben mit Holz versehen werden. Es wurde getrachtet, einen Teil der Fensterflächen aus Glas zu erhalten.

9 Straßenbahntriebwagen wurden an die Straßenbahn Düsseldorf vermietet, 10 Straßenbahnbeiwagen an die Straßenbahn Graz verkauft.

Infolge der Bombenangriffe sank der Stand an betriebs-tauglichen Wagen unaufhaltsam. Im allgemeinen überwogen zwar die Gleisschäden und es waren noch genügend Wagen vorhanden; da diese aber nicht immer an die richtigen Stellen geschafft werden konnten, trat ein empfindlicher Wagenmangel ein. Besonders die großen und leistungsfähigen Wagen fehlten, weil der Betrieb wegen des Personal mangels immer mehr Dreiwagenzüge erforderte. Der Mangel an

Material und Personal erschwerte die Instandhaltung der Wagen, so daß die Zahl der betriebsuntauglichen Wagen ständig zunahm.

Durch Bomben wurden 129 Personenwagen zerstört, 66 Personenwagen schwer beschädigt, 378 Personenwagen erheblich beschädigt, 1254 Personenwagen erhielten Fensterschäden. Im ganzen wurden 1929 auf Schienen laufende Fahrbetriebsmittel, darunter manche Wagen wiederholt, durch Bomben beschädigt.

1944 wurden 30 Straßenbahntriebwagen der Einheitstypen angekauft; der mechanische Teil dieser Wagen wurde auch tatsächlich geliefert, die elektrische Einrichtung konnte aber nur mehr zum Teil eingebaut werden.

5 Trieb- und 10 Anhängewagen für die Personenbeförderung, die infolge ihrer geringen Größe ihres Alters für das Unternehmen nicht mehr verwendbar waren, wurden an die Grazer Straßenbahn, 5 Anhängewagen für die Personalbeförderung über Auftrag des Reichsverkehrsministeriums an die Straßenbahn Wuppertal verkauft.

Weitere 3 Straßenbahntriebwagen für die Personenbeförderung wurden zum Schleppen von Autozügen eingerichtet.

Anfangs 1945 waren von sämtlichen Straßenbahn- und Stadtbahnwagen für die Personenbeförderung noch 975 Triebwagen und 1444 Anhängewagen betriebsfähig. Durch die zahlreichen Bombenangriffe sank jedoch der Stand der betriebsfähigen Wagen immer mehr; außerdem wurden durch die Kampfhandlungen im April weitere schwere Wagenschäden, besonders in den Bahnhöfen Heiligenstadt und Vortgarten, verursacht, sodaß bei der Wiederaufnahme des Betriebes Ende April 1945 nur mehr 288 Triebwagen und 460 Anhänger betriebsfähig waren.

e) Hauptwerkstätte.

	1940	1941	1942	1943	1944
Gesamter Durchlauf an Schienenfahrzeugen:	4452	4217	4510	4337	4484
Davon:					
Der Hauptuntersuchung unterzogen:	1333	1018	988	1134	642
Größere Wiederherstellungsarbeiten vorgenommen:	4	1	-	-	-
Wagenkasten teilweise instandgesetzt:	961	810	876	922	891
Bei Zusammenstößen beschädigte Fahrzeuge wiederhergestellt:	709	672	659	650	905
Anstrich vollkommen erneuert:	7	5	2	2	1
Anstrich teilweise erneuert:	462	348	339	312	298
Überfirnißt:	216	192	176	142	103

Infolge des immer fühlbar werdenden Mangels an Personal und rollenden Material mußten zu Beginn des Jahres 1940 mehrere Betriebseinschränkungen vorgenommen werden:

Vom 20. Jänner an wurde der Betriebsschluß an Samstagen auf allen Linien um 1 Stunde vorverlegt.

Vom 29. Jänner an wurde die Betriebsdauer an allen Tagen auf 18 Linien um 1 - 3 Stunden und die Linienführung von 11 Linien gekürzt.

Vom 25. Februar an wurde der Betrieb auf den Linien 4, 34 und 51 gänzlich eingestellt; auf 4 Linien wurde der Betrieb an Sonn- und Feiertagen eingestellt und dafür als teilweiser Ersatz ein Pendelverkehr eingerichtet.

Am 10. Juni wurde die am 29. Jänner eingeführte Betriebseinschränkung der Linie 360 wieder aufgehoben.

Folgende Maßnahmen zur besseren Verkehrsabwicklung seien erwähnt: Ab 20. Juli 1940 wurde der Verkehr auf der Linie 132 durch Verlegung von Ausweichen und Einbau neuer Weichen verdichtet, ab 10. September 1940 wurde die Linie 71 über die neue Schleifenanlage Hegelgasse- Fichtegasse- Schellinggasse geführt und ab 26. November 1940 die neue Schleifenanlage in der Endstelle Strebersdorf befahren.

Ab 1. April 1940 wurde die Sommerzeit eingeführt und in den Groß- und Rüstungsbetrieben der Arbeitsschluß von 17 Uhr auf die Zeit von 18 und 19 Uhr verlegt.

Vom 3. Mai 1940 an wurde auf der Stadtbahn die Linie G (Hütteldorf- Heiligenstadt) in den Nachmittagsstunden nicht mehr geführt.

Im Hinblick auf den zunehmenden Personalmangel wurden 1940 die Herbstfahrordnungen nicht wie sonst schon mit Schulbeginn und auf allen Linien, sondern erst in der Zeit vom Oktober bis Dezember und nur auf 24 Linien in Kraft gesetzt.

Zur Erzielung eines Lastenausgleiches des Stromverbrauches der städtischen Elektrizitätswerke wurde ab 4. Dezember 1940 der Arbeitsbeginn in den Ämtern, Anstalten und Schulen um 30 bis 60 Minuten später angesetzt, sodaß der Frühverkehr entsprechend angepasst werden mußte.

Die am 27. Dezember 1939 angeordnete allgemeine Verdunkelung der Stadt wurde zwar am 27. Jänner 1940 aufgehoben, jedoch am 10. Mai neuerlich verfügt. Erst am 30. Dezember trat insoferne eine Erleichterung ein, als die Straßenbeleuchtung von 6 Uhr 30 Minuten bis zum Tagesbeginn und vom Eintritt der Dunkelheit

Ab 1. Juni 1941 wurden an Sonntagen die Linien 28, 42, 57 und 61 eingestellt.

Vom 18. August 1941 an wurde an Stelle des aufgelassenen Autobusnachtverkehrs ein Straßenbahnnachtverkehr bis ungefähr 3 Uhr 20 Minuten ab Ring auf 11 Straßenbahnlinien eingeführt und gleichzeitig der Bahnhofrundverkehr eingestellt. Dieser Straßenbahnnachtverkehr wurde ab 1. September 1941 weiter ausgebaut.

Da im Hinblick auf die Stromversorgung Wiens die Ruhetage der Betriebe in der Zeit vom 5. Jänner bis 23. Februar vom Sonntag auf die ganze Woche verteilt wurden, mußte der Verkehr an Sonntagen für die Arbeiterschaft entsprechend verstärkt und an den Wochentagen dem jeweiligen Arbeitsschluss in den Betrieben angepaßt werden.

Ab 7. Juli 1941 wurde die Linie 231 (Eblinggasse- Großjedlersdorf) in den Früh- und Abendstunden eingeführt und ab 15. September ihr Betrieb bis 19 Uhr 40 Minuten ausgedehnt.

Ab 7. Juli 1941 wurde auf allen Straßenbahnlinien im Werktagsverkehr vom Betriebsbeginn bis Betriebsschluß die Werktags-Abendfahrzeit eingeführt und dadurch die Fahrtgeschwindigkeit von 13'9 auf 14'5 km in der Stunde erhöht.

Die Fahrgastbeförderung stieg 1942 gegenüber 1941 um 11'3% bei einer Verminderung der Wagennutzkilometerleistung um 3'4%, die darauf zurückzuführen war, daß infolge Personalmangels der Betrieb eingeschränkt werden konnte. Eben diesem Grunde war es auch notwendig, ab 26. Jänner auf rund der Hälfte aller Linien die Sommerpläne einzuführen. Ab 1. Februar wurde der im August 1941 eingeführte Straßenbahnnachtverkehr eingestellt und der Bahnhofrundverkehr wieder aufgenommen. Vom 2. Februar bis 12. März wurde der Betriebsschluß von 24 Uhr auf 23 Uhr vorverlegt. Die Sommerfahrpläne konnten nach und nach wieder aufgelassen werden, sodaß ab 13. März wieder die Winterfahrpläne galten. Im Frühjahr mußte der Verkehr von 22 Uhr bis Betriebsschluß vorübergehend verstärkt werden.

Ab 1. April 1942 wurde das Aus- und Einsteigen über die vordere Plattform vom Wageninneren und in das Wageninnere gestattet.

Ab 1. Juli wurden die Züge der Lokalbahn Wien- Baden nicht mehr bis in die Bösendorferstraße, sondern nur mehr bis zum Margarethengürtel geführt.

Im Hinblick auf den Personalmangel wurden auf zahlreichen Linien Dreiwagenzüge an Stelle von Zweiwagenzüge geführt und gleichzeitig entsprechend größere Pausen zwischen den Zügen eingeschaltet.

Am 14. September wurde die neue Straßenbahnlinie 106 von der Simmeringer Hauptstraße über Krausegasse- Rappachgasse- Wachthausgasse bis zur Haidequerstraße eröffnet. Diese Linie wurde nur für den Berufsverkehr an Werktagen in den Früh- und Abendstunden, hingegen an Sonntagen überhaupt nicht betrieben.

Ab 12. Oktober 1942 traten an allen Werktagen und ab 18. Oktober auch an allen Sonn- und Feiertagen größere Verkehrseinschränkungen in Kraft, die jedoch durch den Einsatz von Arbeitsmädchen ab 14. September wieder teilweise gemildert werden konnten.

Da die Wiener Herbst- und Frühjahrsmesse nicht abgehalten und der Goldene Sonntag aufgehoben wurden, wurden die sonst aus diesen Anlässen notwendigen besonderen Verkehrsvorsorgen überflüssig. In der Zeit vom 24. bis 31. Dezember 1942 galten infolge der wegen Brennstoffersparnis verfügten Sperrung der Ämter, Banken und Schulen besondere Fahrordnungen.

Die Besserung der Personalverhältnisse durch weitere Einstellung von Arbeitsmädchen ermöglichte es, ab 17. Mai 1943 einige Verkehrseinschränkungen an Werktagen aufzuheben und ab 15. Juni an allen Tagen Verkehrsverbesserungen einzuführen.

Ab 29. November 1943 wurde der Betriebsschluß der Straßenbahnlinien um 1 Stunde, also auf ungefähr 23 Uhr statt 24 Uhr ab Ring, vorverlegt.

Um Strom zu sparen und die Motoren der Wagen zu schonen, wurden im Laufe des Jahres 1943 23 % aller Straßenbahnhaltestellen aufgelassen.

Im Jahre 1944 sank die Frequenz ständig, verursacht hauptsächlich durch die Auswirkungen des frühen Betriebsschlusses (ab 29. November 1943) und der 56 Luftalarme. 22 Luftangriffe verursachten besondere Schäden an den Bahnanlagen. Die Luftangriffe am 10. September und 5. November 1944 trafen den Verkehr am härtesten. Alle Luftangriffe waren im übrigen mit längeren oder kürzeren Änderungen in der Linienführung verbunden und hatten Verkehrspausen auf den einzelnen Linien des Schadengebietes zur Folge.

Besonders verkehrshemmend wirkten sich die schweren Zerstörungen der Bahnhöfe Floridsdorf, Brigittenau, Gürtel und Rudolfshaus aus. Obwohl getrachtet wurde, die Schäden im Verkehrsnetz raschest zu beheben, blieben doch verschiedene Schadensstellen zurück, die dauernde Verkehrseinstellungen nach sich zogen. Die Linien A, Ak, C, G₂, L, M, N, O, V, 3, 31/5, 62 und 63 mußten eingestellt werden.

Wegen Personalmangel wurde ab 1. April 1944 auf 14 Linien, ab 13. Juli 1944 auf weiteren 36 Linien der Verkehr stark eingeschränkt.

Schließlich wurde gegen Ende des Jahres 1944 der Verkehr auch noch durch die ungünstige Stromversorgung, die ebenfalls auf die Luftangriffe zurückzuführen war, stark beeinträchtigt. Ab 27. Dezember konnten über Anordnung des Stromlastverteilers in den Vormittags- und Nachmittagsstunden im ganzen Netz den Fahrgästen überhaupt nur mehr 50 % des sonst vorgesehenen Platzangebotes zur Verfügung gestellt werden.

Am 27. Jänner wurde mit der Deutschen Reichsbahn und der Lokalbahn Wien-Baden ein Abkommen getroffen, wonach bei Beschädigung von Bahnstrecken der beteiligten Unternehmungen durch Fliegerangriffe die Dauerfahrausweise auch auf den Strecken der anderen Bahnverwaltungen Geltung hatten.

Um das Risiko der Wagenschäden durch nächtliche Luftangriffe einigermaßen herabzumindern, wurde ein Teil der Wagen der Betriebsbahnhöfe Favoriten, Floridsdorf und Simmering während der Nacht außerhalb dieser Bahnhöfe in verschiedenen Straßenzügen abgestellt. Da aber die Erfahrung lehrte, daß die Alliierten Luftstreitkräfte Wien nur bei Tag angriffen, ferner die Wagenabstellung erhebliche Mehrarbeit verursachte und zur Bewachung der Wagen Betriebspersonal erforderlich war, das für den normalen Betrieb nicht entbehrt werden konnte, sah man von dieser Maßnahme wieder ab.

Am 17. April 1944 wurde ein allgemeines Rauchverbot auf sämtlichen Verkehrsmitteln eingeführt und ab 10. November auf Grund der geänderten Verordnung über das Verhalten im Straßenbahnverkehr vom 18. Oktober 1944, der Straßenbahn im Straßenverkehr wieder die Vorfahrt vor allen anderen Verkehrsteilnehmern eingeräumt.

In den letzten Monaten des Krieges häuften sich die Luftangriffe derart - vom Jänner bis Anfang April waren 18 schwere

Angriffe auf das Wiener Stadtgebiet zu verzeichnen, daß Verkehrseinschränkungen und Einstellungen in immer größerem Ausmaße eintraten.

Über die Fahr- und Beförderungsleistungen im Personen- und Lastenverkehr der Straßenbahn und Stadtbahn in den Jahren 1940 bis 1944 und in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1945 gibt die folgende Aufstellung Aufschluß:

Fahrleistung und Beförderungsleistung:

Im Personenverkehr:	Wagennutzleistung in Jahr: Kilometern:	Fahrgästekbeförderung:
1940	132,558.609	559,064.616
1941	129,989.792	600,699.530
1942	125,629.311	668.772.446
1943	127,979.508	730,002.716
1944	120,562.345	+) 708,935.204
1945 bis 31.3.	18,000.642	102,417.641

+) ab 27. November 1944 einschließlich Fahrscheine für Hunde und Handgepäck.

Im Lastenverkehr:

Güterbeförderung:

Jahr	Wagennutzleistung in Kilometern			Tonnen:		
	eigene Güter	fremde	zus.	eigene Güter	fremde	zus.
1940	125.506	13.597	139.103	25.914	-	25.914
1941	122.201	62.507	184.708	27.748	7.500	35.248
1942	176.348	123.092	299.440	38.610	23.753	62.363
1943	191.515	433.127	624.642	36.347	165.293	201.640
1944	223.555	484.485	708.040	43.647	101.531	151.178
1945 bis 31.3.	41.670	32.893	74.563	6.849	3.442	10.291

g) Kraftwagenverkehr.

Zur Ersparung von Treibstoff wurden am 29. Mai 1940 die Taglinie 21 (Grinzing- Kahlenberg) und am 17. Juni die Nachlinie C (Stephansplatz- Hernals, Wattgasse) ganz eingestellt, ab 17. Juni 1940 wurden die Nachtlinien E (Stephansplatz- Simmering, Enkplatz) und H (Stephansplatz- Philadelphiabrücke) gekürzt.

Vom Juli 1940 an mußte die Autohauptwerkstätte des Unternehmens laufend Militärkraftwagen zur gründlichen Instandsetzung und Wiederherstellung übernehmen. Die Kraftomnibusse beförderten verwundete Soldaten, insbesondere zwischen Bahnhöfen und Lazaretten.

Ende 1940 standen 4 innerstädtische Linien (6-9) an Werk-

tagen, ferner die Linie 20 (Billrothstraße- Salmannsdorf) und 8 Nachtlinien(A- J) an allen Tagen in Betrieb.

Um die Fahrgastabfertigung zu erleichtern und Geldwechsel möglichst zu vermeiden, wurden ab Mai 1940 die Preise der Fahrscheine entsprechend auf- oder abgerundet und auch die Preise der Zeitkarten den neuen Preisen der Fahrscheine angeglichen.

Der Wagenpark bestand 1940 aus 159 Omnibussen, von denen 135 im Betriebe waren. Im Linienverkehr wurden täglich bis zu 45 Omnibusse verwendet. 13 Omnibusse wurden von Benzin - auf Dieseltrieb umgebaut.

Im Jahre 1940 wurden im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen insgesamt 1,676.585 Wagennutzkilometer geleistet und dabei 14,172.460 Fahrgäste befördert. Außerdem wurden beim Verwundetentransport mit Omnibussen 6.141 Wagennutzkilometer zurückgelegt.

Infolge der wechselnden Treibstofflage mußten während des Jahres 1941 die Kraftomnibusse wiederholt für die Verwendung anderer Treibstoffe umgestellt werden. Es war daher notwendig, eine große Zahl von Wagen betriebsbereit zu halten, obwohl nur eine geringe Anzahl täglich gebraucht wurde.

Seit Juli 1941 wurden täglich 10 Omnibusse für die Verwundetentransporte bereitgehalten. Die Fenster der Kraftomnibusse wurden mit blauer Farbe gespritzt.

Um Treibstoff zu ersparen, wurde ab August 1941 der Omnibus-Nachtverkehr auf Kriegsdauer gänzlich eingestellt und durch einen Straßenbahn- Nachtverkehr auf den bisher von den Kraftomnibussen befahrenen Strecken ersetzt. Aus dem gleichen Grunde wurden am 20. Oktober 1941 die beiden innerstädtischen Linien 6 und 8 und mit Jahresende auch die beiden letzten innerstädtischen Linien 7 und 9 auf Kriegsdauer eingestellt; die Linie 20(Billrothstraße-Salmannsdorf) wurde durch Verlegung der Endstelle Billrothstraße-Gymnasiumstraße zur Krottenbachstraße- Billrothstraße verkürzt. Am Ende des Jahres 1941 war somit nur mehr die Kraftomnibuslinie 20 in Betrieb.

10 Omnibusse wurden auf Treibgasantrieb bei wahlweiser Verwendung von Benzin umgebaut. Der Wagenpark bestand 1941 aus 159 Omnibussen, von denen 110 im Betriebe und 49 abgestellt waren. Im Linienverkehr wurden täglich bis zu 31 Omnibusse verwendet.

Im Jahre 1941 wurden im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen insgesamt 1,432.148 Wagennutzkilometer ge-

leistet und hiebei 15,705.447 Fahrgäste befördert. Außerdem wurden beim Verwundetentransport mit Kraftomnibussen 54.096 Wagenutzkilometer zurückgelegt.

Im Jahre 1942 bestand der Wagenpark aus 155 Omnibussen, von denen nur mehr 38 in Betrieb waren. Auf der Linie 20 wurden täglich bis zu 9 Omnibusse verwendet. Im Laufe des Jahres wurden 3 Omnibusse auf Treibgasbetrieb, 52 Lastkraftwagen und sonstige Spezialkraftwagen auf Treibgas- Benzinantrieb umgebaut.

Im Jahre 1942 wurden im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen insgesamt 343.325 Wagenutzkilometer geleistet und dabei 1,965.635 Fahrgäste befördert. Außerdem wurden beim Verwundetentransport mit Kraftomnibussen 69.413 Wagenutzkilometer zurückgelegt.

1943 wurden für den Betrieb der Linie 20 weitere 11 Kraftomnibusse auf Stadtgasbetrieb umgebaut, ferner 2 Gastankstellen in der Gymnasiumstraße und Krottenbachstraße errichtet und 31 Niederdruckgas- Anhänger bestellt. Ab März 1943 wurde nach Maßgabe der Lieferung der Anhänger und des Umbaues der Omnibusse hauptsächlich Stadtgas als Betriebsstoff verwendet.

Teile der Garagen Pernerstorfergasse und Schanzstraße wurden von der Feuerschutzpolizei für ihre Zwecke beschlagnahmt.

Die Verwundetentransporte mit Sonderomnibussen konnten ab Mai 1943 eingestellt werden, weil von da an die Wehrmacht diese Beförderungen selbst vornahm.

Der Wagenpark bestand 1943 aus 153 Omnibussen, von denen 42 in Betrieb waren. Auf der Linie 20 wurden täglich 8 Omnibusse verwendet, für den Verwundetentransport waren täglich 11 Omnibusse eingesetzt. Während dieses Jahres wurden insgesamt 12 Omnibusse, 17 Lastkraftwagen und 4 Personenkraftwagen auf Gasbetrieb umgebaut.

Im Jahre 1943 wurden im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen insgesamt 382.302 Wagenutzkilometer geleistet und dabei 2,426.378 Fahrgäste befördert. Außerdem wurden beim Verwundetentransport mit Kraftomnibussen 20.422 Wagenutzkilometer geleistet.

Um Verlusten durch Fliegerangriffe vorzubeugen wurden im Jahre 1944 50 Kraftomnibusse, die mit grüner Tarnfarbe gestrichen worden waren, im Lainzer Tiergarten abgestellt.

In diesem Jahre wurde ebenfalls nur die Linie 20 betrieben. Außerdem wurden zeitweilig Sonderautobusse für verschiedene Zwecke verwendet; so wurden anlässlich der Fliegerangriffe auf Fischamend für das Stadtbauamt vom 24. bis 29. April täglich

5 Kraftomnibusse auf der Strecke Schwechat - Fischamend eingesetzt.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1944 wurden durch Fliegerangriffe 27 Kraftomnibusse und 12 sonstige Kraftfahrzeuge zerstört.

Am Jahresende bestand der Wagenpark noch aus 130 Omnibussen, von denen 42 im Betrieb und 88 abgestellt waren. Auf der Linie 20 wurden täglich 8 Omnibusse verwendet. Im Laufe des Jahres wurden 5 Lastkraftwagen und 4 Personenwagen auf Gasantrieb umgebaut.

Im Jahre 1944 wurden im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen insgesamt 350.488 Wagennutzkilometer geleistet und dabei 2.297.875 Personen befördert.

Die letzte im Betriebe stehende Kraftomnibuslinie 20 (Billrothstraße - Salmansdorf) wurde infolge der Kriegsergebnisse am 31. März 1945 eingestellt. Durch die Fliegerangriffe und Kampfhandlungen sind 80 Kraftomnibusse und 22 Niederdruckgasanhänger zerstört worden oder abhanden gekommen.

h) P e r s o n a l .

Einrückungen zur Wehrmacht und Dienstverpflichtungen für die Rüstungsbetriebe haben dem Unternehmen zahlreiches Personal entzogen. Um diesem Absinken des Personalstandes zu begegnen, wurden Frauen, die für gewöhnlich nur im Haushalt tätig sind, für eine tägliche 4-5 stündige Dienstleistung als Schaffnerinnen aufgenommen und geeignete männliche und weibliche Beamte und Angestellte des eigenen Unternehmens und der übrigen Verwaltungszweige der Stadt Wien zum Verkehrsdienst herangezogen. Außerdem wurden Studenten und Mädchen im Kriegshilfsdienst zum vorübergehenden Sondereinsatz im Verkehrsdienst eingestellt. Im Bahnbau- und Bahnerhaltungsdienst sowie in den Werkstätten wurden ausländische Arbeiter in verstärktem Maße verwendet. Für die Mädchen im Kriegshilfsdienst und die ausländischen Arbeiter wurden besondere Lager errichtet.

i) U n f ä l l e .

Die Unfallhäufigkeit blieb in den Kriegsjahren, wenn man vom Jahre 1940 absieht, auf annähernd gleicher Höhe. Auf 100.000 km Wagennutzleistung entfielen im Durchschnitt 3 Unfälle.

Die Grundzahlen sind aus der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Straßenbahn und Stadtbahn.

	1940	1941	1942	1943	1944
Gesamtzahl der Unfälle:	4601	4002	3830	4019	3857
Verletzte:	717	517	487	548	615
Tote:	37	27	30	49	54
davon auf der Stadtbahn:					
Gesamtzahl der Unfälle:	126	111	102	165	147
Verletzte:	19	10	15	28	37
Tote:	10	6	4	4	5

Kraftomnibusse(Linien- und Gelegenheitsverkehr).

	1940	1941	1942	1943	1944
Gesamtzahl der Unfälle:	238	142	27	35	24
Verletzte:	12	6	2	2	-
Tote:	1	1	-	-	-

5) S t ä d t i s c h e B e s t a t t u n g .

Die Städtische Bestattung konnte ihren Geschäftsumfang in den Kriegsjahren bedeutend erweitern. Gemessen an der Gesamtzahl der in Wien Verstorbenen stieg der Anteil der städtischen Bestattungen von Jahr zu Jahr. Die folgende Übersicht zeigt dies im Einzelnen:

	gestorben:	Zivilpersonen in Wien bestattet durch die städt. Bestattg. Grundzahlen	in % der " Verstorbene
1940	31.957	17.027	53'3
1941	29.396	15.839	53.9
1942	30.133	17.216	57'1
1943	29.942	18.440	61'6
1944	32.404 x)	22.126	68'3

x) einschließlich der außerhalb Wiens gestorbenen Wiener.

Hinzu kommen noch Bestattungen von außerhalb Wien Verstorbenen, Enterdigungen und Wiederbeerdigungen, besondere Bestattungsfälle, wie die Begräbnisse von Soldatenleichen, Mitwirkung an Leichenbegräbnissen, die von den Hinterbliebenen anderen Bestattungsunternehmungen übertragen worden sind und die im Auftrag der Gemeindeverwaltung als Trägerin der öffentlichen Fürsorge und als Sanitätsbehörde kostenlos durchgeführten Bestattungen. Es wurden hiebei folgende Leistungen erbracht:

	Bestattungen außerhalb Wiens Verst.	Ent-, Wieder- beerdigungen	Sonstige Leistun- gen	Beteiligg. Interventionen an Leichenbegängnissen anderer Bestattungs- unternehmungen.	
1940	392	250	1.130	12.608	294
1941	698	188	2.349	11.497	282
1942	713	201	2.853	11.180	199
1943	926	169	3.287		9.983
1944	383	133	4.255		13.065

Über Anregung der Städtischen Bestattung wurde im Kriege die "Arbeitsgemeinschaft der Wiener Bestatter" geschaffen, die sich die Rationalisierung des Bestattungswesens zum Ziele setzte. Dieser Organisation gehörten alle 24 in Wien ansässigen Bestattungsunternehmer an. Für die Erfüllung ihrer Aufgaben hat die "Arbeitsgemeinschaft" folgende Grundsätze festgelegt:

Verbot der Aufbahrung von Leichen in Wohnhäusern des gesamten alten und jenen Teilen des neuen Wr. Stadtgebietes, auf deren Friedhöfen geeignete und sanitär einwandfreie Aufbahrungsräume zur Verfügung standen, Vereinfachung des Bestattungsvorganges, gemeinsame Verwendung der den einzelnen Bestattungsunternehmen zur Verfügung stehenden Träger und Fahrbetriebsmittel, besondere Vorkehrungen bei Soforteinsätzen.

Die wachsende Inanspruchnahme des Unternehmens sowie der Umstand, daß jetzt Viele bereit waren, größere Aufwendungen für Leichenbegängnisse zu machen -, die sie unter normalen wirtschaftlichen Verhältnissen für den Bedarf der Lebenden gewidmet hätten -, steigerte die Jahresumsätze des Unternehmens beträchtlich.

Die Einnahmen und Ausgaben zeigen folgenden Bild:

	Einnahmen: Reichsmark:	Ausgaben:	Gebahrungs- überschuß:
1940	5,799.713	5,647.713	152.000
1941	6,151.450	5,833.220	318.230
1942	7,343.840	6,948.725	395.115
1943	8,793.176	8,374.200	418.976
1944	9,950.776	9,508.415	442.361

Die Einrichtung und Ausgestaltung der Aufbahrungsräume auf den Friedhöfen des eingemeindeten Gebietes, in denen die städtische Leichenbestattung im Jahre 1940 das alleinige Aufbahrungsrecht erhielt, wurde fortgesetzt. Auf den Wiener Friedhöfen standen bereits 127 ständige, mit elektrisch entlüfteten Vitrinen ausgestattete Einrichtungen zur Aufbahrung von Leichen zur Verfügung. In Klosterneuburg wurde 1940 eine Zweigniederlassung eröffnet, die mit einem Dienstraum für den Parteienverkehr, einem Kraftwageneinstellraum und sonstigen Lagerräumen ausgestattet war. 1941 wurden

in Inzersdorf und Himberg Zweigniederlassungen errichtet.

Im Jahre 1942 ließ die städtische Leichenbestattung einen 3. Leichentransportwagen der Straßenbahn bauen und in Betrieb stellen, wodurch es möglich wurde, über 15.000 Leichen aus den großen Wiener Krankenanstalten und dem Versorgungshaus Lainz auf den Wiener Zentralfriedhof zu bringen, was eine beträchtliche Ersparnis an Treibstoff zur Folge hatte.

Dem Unternehmen standen 37 Kraftfahrzeuge zur Verfügung.

Der Krieg verursachte der städtischen Leichenbestattung im Jahre 1944 schwere Schäden, die Zweigstellen Praterstraße 55, Wiedner Hauptstraße 33, Döblinger Hauptstraße 33 a und Fischamend wurden durch Fliegerbomben völlig vernichtet, 14 weitere Filialen sowie einige Aufbahrungshallen mehr oder weniger beschädigt. Im Dezember 1944 wurde die im 10. Bezirk Absbergg. gelegene Sargfabrik zerstört, wodurch der Betrieb vorübergehend lahmgelegt wurde.

Im Sargerzeugungsbetrieb wurden im Jahre 1940 - 17.420, 1941 - 18.968, 1942- 16.189, 1943- 23.722 und 1944- 27.347 Holzsärge hergestellt. Die Erzeugung von Metallsärgen war in den Kriegsjahren nahezu zur Gänze eingestellt. Durch Vereinheitlichung und Vereinfachung der Sargtype wurde der Holzverbrauch je Sarg von durchschnittlich 0,107 fm auf 0,09 fm herabgedrückt.

Das seit vielen Jahren verpachtet gewesene Torfstreuwerk in Aigen bei Admont wurde im Jahre 1943 an den Pächter verkauft.

6.) Städtische Ankündigungsunternehmung G e w i s t a .

Die Einschränkungen, die mit der Kriegswirtschaft einhergingen, der zunehmende Warenmangel wirkten sich auf das Reklamegeschäft ungünstig aus. Für bewirtschaftete Bedarfsgegenstände Reklame zu machen, konnte sich in dieser Zeit erübrigen. So gingen die Reklameaufträge ziemlich zurück und die Umsätze in den ersten neun Monaten des Jahres 1940 machten nur etwa 60 Prozent der Umsätze der gleichen Zeit des vorhergegangenen Jahres aus. Es bedurfte unermüdlicher Anstrengungen und der Einführung von neuen Werbearten, um das Reklamegeschäft wieder in die Höhe zu bringen. Als eine neue Werbeart wurden Leuchtplakate eingeführt. In den letzten Monaten des Jahres 1940 ist es gelungen, den Umsatz soweit zu steigern, daß er denjenigen der gleichen Monate des Vorjahres sogar übertraf, sodaß der Gesamtumsatz dieses Jahres nur um 23 Prozent unter dem des Vorjahres lag.

Nach der zum Jahresbeginn 1940 erstellten Reichsmarkeröffnungsbilanz und der damit einhergehenden Neubewertung verfügte die Gewista mit 31. Dezember 1940 über ein Eigenkapital von rund 460.000 Rm. Die Gebarung schloß in diesem Jahr von RM 19.150. ^{mit einem Überschuss}

Da der Bogenanschlag infolge der papiersparenden Verfügungen der Reichsgruppe: Papier- und Verpackungswesen stark zurückging - der Anschlag beschränkte sich auf Ankündigungen von kulturellen und künstlerischen Veranstaltungen, wogegen die Werbung für Markenfirmen aus dem öffentlichen Bogenanschlag zur Gänze verschwand, konnte der Gesamtumsatz nur durch eine bedeutende Steigerung des Geschäftserfolges bei der Wirtschaftswerbung im Verkehr erzielt werden. Die beiden Arten der Werbung im Verkehr, Dachtafeln auf den Triebwagen der Wiener Straßenbahnen und der Anschlag kleiner Plakate im Wageninneren, paßten sich den kriegswirtschaftlichen Verhältnissen insofern an, als sie bei stärkster Werbewirkung ein Minimum an Material und Arbeitskraft erforderten.

Die Gewista verfügte am 31. Dezember 1942 über ein Eigenkapital von rund RM 623.000, das zufolge Neuzuführung zu der Rücklage für allgemeine Zwecke gegen das vorhergehende Jahr um 95.000 RM höher war. Das Eigenkapital war zum überwiegenden Teil in barem Gelde gedeckt.

Die Gebarung schloß 1942 mit einem an die "Eigenen Gelder" der Gemeinde Wien abzuführenden Überschuß von RM 60.090.08.

Bei den sozialen Leistungen ging die Gewista durch freiwillige Zuwendungen und Zuschüsse weit über ihre Pflichtleistungen hinaus.

Von den übrigen Berichtsjahren fehlen die Unterlagen, da alles Material durch die Kriegshandlungen zugrunde ging.

7.) Brauhaus der Stadt Wien.

Die günstige Entwicklung des Bierverkaufes während des Jahres 1939 setzte sich im folgenden Jahre nicht fort. Zeitweilige Verkaufsbeschränkungen sowie das ungewöhnliche Schlechtwetter im Sommer 1940 beeinträchtigten das Biergeschäft. In den folgenden Jahren konnte dieser Rückgang jedoch wieder ausgeglichen werden. Trotz aller durch den Krieg hervorgerufenen Schwierigkeiten vermochte das Brauhaus der Stadt Wien seine Kunden befriedigend mit Bier zu versorgen. Über die Erzeugung und den Verkauf geben die folgenden Zahlen Aufschluß:

Jahr:	Erzeugung in Hektoliter:	Abverkauf
1940	299.357	254.715
1941	291.925	303.931
1942	244.786	264.613
1943	338.316	317.598
1944	286.623	287.607

Der Flaschenbierverkauf ging wegen Mangel an Flaschen und Verschlussmaterial zurück. Auch sonst herrschte Mangel an einer Reihe von Hilfsstoffen, der die Brauhausverwaltung zwang, die vorhandenen Vorräte besonders sparsam zu verwenden.

Im Laufe des Jahres 1947 ist es gelungen die Fuhrwerksleistungen zu rationalisieren und dadurch beträchtliche Ersparnisse zu erzielen. Vom Brauwirtschaftsverband wurden den einzelnen Brauereien bestimmte Liefergebiete zugewiesen. Das bedeutete, daß ein und dasselbe Liefergebiet nicht von den Fahrzeugen aller Brauereien besucht zu werden brauchte. Im Gesamtergebnis führte diese Rationalisierung zu einer bedeutenden Verringerung der Fahrtleistungen, mit der eine entsprechende Ersparnis an Arbeit, Treibstoff und Abnutzung der Lastwagen verbunden war.

Investitionen größeren Umfanges mußten unterbleiben. Es wurden nur die unbedingt betriebsnotwendigen maschinellen Einrichtungen, Beförderungsmittel, Bierflaschen sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattungen angeschafft. Die Verordnung über Bewertungsfreiheit und Aufbaurücklage vom 21. Jänner 1941 in Verbindung mit den §§ 8 und 9 des Abschnittes II der Ost-Steuerhilfe-Verordnung vom 9. Dezember 1940 gewährte österreichischen Unternehmungen besondere Begünstigungen bei der Abschreibung von Anschaffungen des Jahres 1941. Auch das Brauhaus der Stadt Wien hat diese Begünstigung für sich beansprucht.

Zu Beginn des Jahres 1940 trat eine neue Betriebsordnung in Kraft. Darin waren folgende Begünstigungen für die Betriebsangehörigen vorgesehen: Gewährung eines Heiratsausstattungsbeitrages von RM 100.-, einmalige Kinderbeihilfe bei der Geburt eines Kindes, Ehrungen von Arbeitskameraden, die 25 oder 40 Jahre ununterbrochen dem Betriebe angehört hatten durch Zuwendung einer Geldspende und eines Sonderurlaubes.

Die materiellen Lebensbedingungen des Personals wurden verbessert. An eine Reihe von bewährten Mitarbeitern wurden Leistungsprämien zuerkannt und die Löhne gewisser Personalgruppen erhöht. So wurden an die im Werksbetrieb beschäftigten Frauen, die wegen der Hinrückungen zum Wehrdienst und sonstigen Beorderungen der männlichen Arbeiter zu Arbeiten herangezogen werden mußten,

die ansonsten nur von männlichen Arbeitskräften verrichtet wurden, Löhne im Ausmaße von 75 % eines Hilfsarbeiterlohnes ausbezahlt.

Auch die Gewährung des qualifizierten Hilfsarbeiterlohnes an die im Waschhaus an den Waschmaschinen unter erschwerten Arbeitsbedingungen tätigen Hilfsarbeiter fiel in den Rahmen dieser Lohnregelung. Die besondere Fürsorge der Betriebsleitung galt auch dem zum Wehrdienst einberufenen Personal.

Da im Sinne einer Anordnung der Gemeindeverwaltung vom 1. Mai 1940 die Angehörigen der Eingerückten, denen bis dahin der volle Arbeitslohn weiter bezahlt worden war, auf die staatliche Familienunterstützung verwiesen werden mußten, sah sich die Direktion veranlaßt, aus Betriebsmitteln eine freiwillige Zuwendung zum Familienunterhalt in der Höhe des Unterschiedes zwischen der staatlichen Familienunterstützung und 85 % des Gesamtfriedensnetto- bezuges des Eingerückten zu gewähren.

Auch bei sonstigen in der Betriebsordnung vorgesehenen Zuwendungen wurde kein Unterschied zwischen dem im Betriebe anwesenden Personal und den Eingerückten gemacht.

Der Berufsausbildung der Lehrlinge wurde ein besonderes Augenmerk zugewendet.

8.) Lagerhäuser der Stadt Wien.

Wie bereits in der Einleitung dieses Kapitels berichtet wurde, gehören die Lagerhäuser der Stadt Wien seit 1942 nicht mehr zu den städtischen Unternehmungen. Sie wurden in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, bei der allerdings die Gemeinde Wien im Besitz des Aktienkapitals blieb. Später übernahm diese Aktiengesellschaft auch die Geschäfte der städtischen Hafenverwaltung.

Mit der Überführung der städtischen Lagerhäuser in eine Aktiengesellschaft entfällt auch die Berichterstattung über dieses Unternehmen im Verwaltungsbericht. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf denjenigen Berichtsabschnitt, da die Lagerhäuser noch als städtische Unternehmungen tätig waren.

Im Jahre 1940 hatte der Geschäftsverkehr unter dem Einflusse des strengen Winters schwer zu leiden. Die Bildung des Eisstoßes machte jeden Schiffsverkehr auf der Donau durch 2½ Monate unmöglich. Der Eisstoß hatte eine Überflutung der Donaulände und damit auch eine Einstellung des Eisenbahnverkehrs in diesem Gebiete zur Folge. Am 15. März 1940 wurde der Schiffsverkehr wieder aufgenommen. Seine Stilllegung bewirkte gegenüber dem Vorjahr einen

Lückgang der Schiffbüschungen um 34 Prozent. Im Jahre 1939 wurden 532 Schiffe mit einer Ladung von 2.410 Tonnen abgefertigt, wogegen es im Jahre 1940 nur 315 Schiffe mit 1,530 Tonnen waren.

In der Zeit des stillgelegten Schiffsverkehrs haben die städtischen Lagerhäuser sich um die Einrichtung von Hilfsslagern bemüht. In Magazinen, Markthallen, Messchalle, Brauereien, Reithalle, Turnsälen und Theatern wurden solche Behelfslager eingerichtet und darin rund 420.000 Doppelzentner Getreide und Futtermittel gelagert. Im Herbst nahmen sie an der Umsiedlungsaktion der aus Bessarabien und der Dobrudscha ausgewanderten Volksdeutschen teil, deren Auswanderergut (Getreide, Hülsenfrüchte und Sämereien) sie zur Lagerung übernahmen.

Das Kühlhausgeschäft war befriedigend, da die Reichsstellen die Kühlhäuser des Betriebes als Umschlagskühlhäuser henützten. Sie wurden zum Teil in Jahresverträgen den Reichsstellen vermietet. Anschließend an das Kühlhaus Am Schüttel wurde im Herbst 1940 eine Tiefgefrieranlage errichtet.

Diese Anlage wurde einer Spezialfirma auf die Dauer von 5 Jahren vermietet und zur Tiefkühlung von Fleisch, Obst und Gemüse verwendet.

Im Betrieb am Handelskai wurde eine Getreide- Umschlagsanlage und ein Materialmagazin errichtet und ein Materialmagazin gänzlich umgebaut.

Für die Arbeiter und Angestellten des Betriebes wurden Badeanlagen, Unterkunfts- und Speiseräume eingerichtet. Im Kühlhaus Schüttel und in der Kaianlage bestand je eine Kantine.

9.) H a f e n v e r w a l t u n g .

In der vorläufigen Geschäftseinteilung der Gemeindeverwaltung vom 1.5.1939 war die Wahrung der grundsätzlichen Angelegenheiten der Hafenwirtschaft der Abteilung II/3 - Wirtschaftsförderung im Referat "Hafenwirtschaftsamt" (als Nachfolger der 1939 bestellten Hafenkommission) übertragen worden. Die eigentliche Geschäftsführung der Hafenwirtschaft war jedoch in der Direktion der städtischen Lagerhäuser zusammengefaßt, die u.a. auch die Verträge mit den neuen Speicherunternehmen im Hafen Albern abschloß. Diese Unternehmen hatten Bedenken, daß die Lagerhäuser der Stadt Wien als Konkurrent nicht die erforderliche Objektivität aufzubringen vermöchten. Die Zuständigkeit wurde daher neu geregelt.

Bis zur Festlegung der endgültigen Richtlinien für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Hafens und der Art und des Umfanges der Beteiligung der Stadt Wien an der Hafenwirtschaft, wurde mit Verfügung des Beigeordneten für die städtischen Unternehmungen und wirtschaftlichen Angelegenheiten vom 14. Mai 1940 der Wirtschaftsförderungsstelle die Verantwortung in sämtlichen Hafenwirtschaftsangelegenheiten der Wirtschaftsförderungsstelle übertragen.

Zugleich wurde die Verwaltung des Hafens Freudenau von den Lagerhäusern der Stadt Wien an die Wirtschaftsförderungsstelle übergeben.- In der Annahme, daß bis Sommer 1941, dem Zeitpunkt des voraussichtlichen Betriebsbeginnes im Hafen Albern, ein Eigenbetrieb der der Stadt unterstehenden Häfen errichtet werden würde, wurde im September 1940 ein Referat innerhalb der Wirtschaftsförderungsstelle für alle Hafenangelegenheiten mit der Bezeichnung "Hafenbetriebe der Stadt Wien in Gründung" eingerichtet.

Aus verschiedenen Gründen schien es für die nächste Zeit nicht wünschenswert einen Eigenbetrieb zu schaffen und so wurde mit Verfügung des Bürgermeisters vom 20.1.1941 eine eigene Abteilung für alle Hafenwirtschaftsangelegenheiten mit der Bezeichnung "Abteilung II/4 - Hafenverwaltung" im Rahmen der Hauptabteilung für städtische Unternehmungen und wirtschaftliche Angelegenheiten errichtet. Diese Abteilung sollte die Mineralöllände an der Donau (Praterspitzlände), den Hafen Freudenau, die Holzmarktlände am Donaukanal und die in Bau begriffenen Häfen Albern und Lobau verwalten, ferner den Betrieb der in Bau begriffenen Hafenbahnen Lobau Albern führen und für die Erhaltung der Hafenanlagen sorgen.

Um den rein betrieblichen Erfordernissen besser entsprechen zu können, wurde innerhalb der Hafenverwaltung neben der kameralistischen eine kaufmännische Buchführung eingerichtet.

Bis zum Jahre 1940 war in Wien keine städtische Hafenverwaltung oder eine andere Stelle vorhanden, die städtische Hafeninteressen zu vertreten hatte. Der Grund hierfür lag u.a. in der historischen Entwicklung des Verkehrs im Wiener Raum. Nicht nur vom Westen nach dem Osten, also im Zuge der Donau, sondern in besonderem Maße auch vom Norden nach dem Süden und umgekehrt führte seit altersher ein Verkehrsweg von kontinentaler Bedeutung über Wien. Dieser, noch mehr aber der Umstand, daß Wien seit Jahrhunderten Residenzstadt war, hatte zwangsläufig eine besondere Förderung des bodenständigen Handels und Gewerbes zur Folge. Damit traten aber der Verkehrsweg der Donau und die damit verbundenen

wirtschaftlichen Möglichkeiten gegenüber anderen Städten, deren Lebensnerv in einem wesentlichen Maße mit der Wasserstraße verbunden war, mehr in den Hintergrund. Hierzu kam, daß nach der sprunghaften Entwicklung der Schienenverkehrsnetze die Eisenbahnmagnaten der Monarchie ihren Sitz in Wien hatten und keine Gelegenheit vorübergehen ließen, gegen den sie konkurrenzierenden Wasserweg aufzutreten. Ferner wurde die Einschaltung der Stadt in den Hafenbetrieb dadurch erschwert, daß nach Errichtung des Wiener Donaudurchstiches in den Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts die neugeschaffene Umschlagslande im gemeinsamen Besitz der Stadt, des Staates und des Landes N.Ö. war und erst nach dem Weltkrieg die Stadt Wien das Alleinbesitzrecht erwarb, das sich aber auch nur auf einen Teil der Lände erstreckte. Die in der Zwischenzeit angesiedelten Schifffahrtsunternehmen, vor allem die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, verstanden es, durch eine geschickte Tarifgestaltung andere Unternehmen im Hafenumschlag praktisch auszuschalten. Eine Ausnahme bildeten nur die Lagerhäuser der Stadt Wien im Getreideumschlag, da deren neuer Speicher moderner ausgestattet war als jene der Schifffahrt.

Anders wurde dies nach 1938, als der Bau des Rhein-Main-Donau- und des Oder-Donau-Kanals beschlossen und damit Wien an den Schnittpunkt wichtiger kontinentaler Wasserstraßen gelegt wurde. Um die der Stadt in dieser Beziehung gestellten Aufgaben erfüllen zu können, war das erste Bestreben der Hafenverwaltung eine klare Zielsetzung der zukünftigen Hafenwirtschaftspolitik. Die in dieser Beziehung sehr gegensätzlichen Auffassungen in den einzelnen Hafenstädten machten es von vornherein erforderlich, einen individuellen, auf die besonderen Bedürfnisse der Stadt Wien abgestellten Weg einzuschlagen, der deren Verhältnis zu den nicht weit entfernten Nachbarhäfen des Auslandes und vor allem die Möglichkeit der Entwicklung einer auf breiter Grundlage aufgebauten Hafenwirtschaft berücksichtigte. Die Ansiedlung von größeren Unternehmen, insbesondere Industrien, war auf Grund gewöhnlicher Pachtverträge kaum möglich. Um den Verkauf von städtischem Grund zu vermeiden, machte die Hafenverwaltung den Vorschlag, Verträge auf Grund des deutschen Erbbaurechtes abzuschließen. Da jedoch in Österreich das deutsche Erbbaurecht noch keine Gültigkeit hatte, wurde im Zusammenwirken mit anderen interessierten Dienststellen der Gemeindeverwaltung eine Novellierung des österr. Baurechts im Sinne der deutschen Erbbaurechtsverordnung beim Reichsminister des Inneren beantragt.

Zur Verwirklichung der angeführten Ziele wurde schon im Herbst 1940 eine Werbung insbesondere bei den Wiener Industrien für eine Ansiedlung oder Umsiedlung in das Hafengebiet unternommen, die von vollem Erfolg begleitet war. Die mit einer solchen Werbung verbundene Absicht war einerseits, die Wiener Hafenwirtschaft nicht wie bis dahin ausschließlich vom öffentlichen Umschlag abhängig zu machen, andererseits jenen Wiener Industrien, die in Zukunft entweder ihre Rohstoffe oder Fertigprodukte in großem Maße auf dem Wasserweg zu erhalten oder weiterzubefördern imstande wären, jene günstige Wettbewerbslage zu sichern, die den fast ausnahmslos an Wasserstraßen liegenden großen Industrien des Deutschen Reiches schon seit jeher zur Verfügung stand.

Eine praktische Auswirkung konnte trotz allseitiger Bemühungen und trotz der anerkannten Bedeutung für die Kriegswirtschaft wegen der immer schwieriger werdenden Bauverhältnisse nicht erzielt werden.

Im Oktober 1941 richtete der Bürgermeister auf Antrag der Hafenverwaltung an den Generalinspektor für Wasser und Energie, das Ersuchen, die dem Reich gehörenden Teile der Donaulände um eine einheitliche Hafenverwaltung zu ermöglichen der Stadt Wien zu übergeben oder wenigstens in deren Verwaltung zu geben. Der Generalinspektor anerkannte in einem persönlichen Schreiben vom 1.8.1942 die Berechtigung dieses Wunsches und beauftragte die Wasserstraßendirektion Wien zu überprüfen, unter welchen Bedingungen dem Ersuchen der Stadt nachgekommen werden könnte.

Die für den Anfang 1941 vorgesehene Aufnahme des Umschlagsverkehrs über den Hafen Lobau setzte die Regelung der Hafenbahnfragen voraus. Es gelang nach Überwindung vieler Schwierigkeiten, mit der Deutschen Reichsbahn einen vorläufigen Vertrag zu schließen, demzufolge die Reichsbahn im Auftrage der Stadt den Betrieb auszuüben und die Frachtgebühren einzuheben hatte. Die Hafenverwaltung sollte die Gleisanlagen erhalten.

Im Mai 1941 fand eine Tagung des Ausschusses für Hafen- und Schifffahrtsfragen des Deutschen Gemeindetages in Wien statt, bei der wichtige allgemeine Fragen städtischer Hafenwirtschaft besprochen wurden.

Der Umschlag 1941 war mit 2,1 Mill.t der bisher größte über den Hafen Wien. Einen wesentlichen Anteil daran hatten rumänische Erdölprodukte. Am Umschlag in Wien hatte erstmalig nicht nur der

Bergverkehr, sondern auch der Talverkehr, u.z. vornehmlich Stückgut verschiedenster Art, einen namhaften Anteil.

Am 2. November 1943 wurde die "Lager- und Kühlhaus A.-G." umgewandelt und dieser Gesellschaft die Geschäftsführung der gemeindlichen Hafenanlage übertragen. Damit waren die Hafenanlagen in den Geschäftsbereich einer A.-G. gekommen. Eine Berichterstattung im Verwaltungsbericht entfällt daher von da ab.

a) Ereignisse in den einzelnen Hafengebieten.

a) Hafen Freudenau:

Nach einer Verfügung des Reichswirtschaftsministeriums sollte der Mineralölumschlag über Wien- Praterspitz auf das Mehrfache des bisherigen erhöht werden. Um diese Mengen bewältigen zu können wurde den Mineralölunternehmen der Ausbau ihrer maschinellen Einrichtungen und ihrer Gleisanlagen aufgetragen und auch in wesentlichen durchgeführt. Gleichzeitig wurde der Bau eines großen Kesselwagenabstellbahnhofes beschlossen. Verkehrsmäßig wäre hierzu ein Gelände unmittelbar außerhalb des Hafengebietes geeignet gewesen. Wegen der dort erforderlichen großen Anschüttungen wurde davon Abstand genommen und mit den Vorbereitungen des Bahnhofsbaues im unmittelbaren Hafengelände zwischen Praterspitz und dem Hafen begonnen. Die Stadt Wien wurde von den Verhandlungen zwischen Reichswirtschaftsministerium und Reichsverkehrsministerium nicht unterrichtet und sah sich plötzlich vor die Wahl gestellt, das erforderliche Gelände freiwillig zu verkaufen oder es auf Grund des Reichsleistungsgesetzes enteignen zu lassen. Um das zu vermeiden, stellte die Hafenverwaltung den Antrag, den zu errichtenden Bahnhof als Hafenbahnhof Freudenau zu erwerben, womit zugleich die Möglichkeit gegeben war, in einem weiteren Hafengebiet die gleichen Abschlußgebühren wie in den Häfen Albern un Lobau einzuführen. Diesem Antrag wurde stattgegeben.

Um den Hafen später nicht nur als Winterhafen, sondern mehr als bisher als Umschlagshafen verwenden zu können, war es erforderlich, große Flächen anzuschütten. Ein Teil des benötigten Materials wurde dadurch gewonnen, daß das bei den alljährlichen Baggerungen anfallende Baggergut, ca 10.000-20.000 m³ nicht wie bisher in den Strom versenkt, sondern im Hafengebiet an Land gebracht wurde.

Am 10. Jänner 1942 erreichte ein von Gönyö aufbauender Eisstoß den Hafen Freudenau. Die Eispressungen waren in diesem Jahr so stark, daß sich die Stauwirkungen noch 1000 m weit über den Vor-

hafen hinaus im Haupthafen stark bemerkbar machten. Diese Pressungen wären unter Umständen den im Hafen liegenden Schiffen sehr unangenehm geworden, wenn nicht der Damm der Donauuferbahn die größte Gewalt gebrochen hätte. Dort stauten sich 60 cm dicke Eisschollen bis zu 10 m Höhe.

b) Hafen Albern:

Im Herbst 1941 waren die wasserseitigen Arbeiten im Hafen so weit gediehen, daß programmgemäß am 1. Oktober 1941 der erste Schlepp mit rumänischem Getreide in den Hafen eingebracht und vor dem Speicher Friesacher gelöscht werden konnte. Der Hafenbahnverkehr wurde erst im März 1942 aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt war der kleine 5000 t - Speicher der Fa. Friesacher in Betrieb. Die anderen Speicher hatten vor allem durch immer wieder erfolgende Abzüge von Facharbeitern bei der Innenmontage der maschinellen Einrichtungen wesentliche Verzögerungen der vorgesehenen Fertigstellungsfristen zur Folge, nicht zuletzt auch durch die im Jahr vorher fünfmal zu verzeichnenden Hochwässer. Die Hafenmeisterei Albern, ebenso die Güterabfertigung der Reichsbahn und die Zolldienststelle konnten nicht wie ursprünglich vorgesehen in einem eigenen Verwaltungsgebäude der Hafenverwaltung, sondern nur in behelfsmäßigen Barackenbauten untergebracht werden. Um aus kriegsbedingten Gründen eine Auflockerung des Schiffsstandes während der Winterliegezeit im bisherigen Winterhafen Freudenau zu erzielen, wurde erstmalig im Winter 1941/42 der Hafen Albern zur Einstellung von Schiffen, vor allem der ausländischen Reedereien, herangezogen.

cc) Hafen Lobau:

Der Baufortschritt war bis Sommer 1941 so weit gediehen, daß die Absicht bestand, den Hafen Albern und den Hafen Lobau gleichzeitig zu eröffnen; tatsächlich wurde im August der den Oder-Donau-Kanal und den Hafen trennende Hochwasserschutzdamm zur Donau entfernt. Bis zum ursprünglich vorgesehenen Eröffnungstag, dem 1. Oktober 1941, war eine Seitenrinne ausgebaggert, die das Einschleppen normaler Güterboote ermöglicht hätte. Der erste Schleppzug mit Mineralöl fuhr jedoch erst am 10. November 1942 in den Hafen ein, wo er vor der Anlage der Wifo gelöscht wurde. Der Güterverkehr auf der Hafenbahn wurde nach der teilweisen Fertigstellung der Anlagen der Ostmärkischen Mineralölwerke G.m.b.H. bereits am 15. April 1941 aufgenommen.

Außer der Tankanlage der Wirtschaftlichen Forschungsgesellschaft m.b.H. war vorläufig nur ein Unternehmen im Hafen angesiedelt, u.z.

die Ostmärkischen Mineralölwerke. Wasserumschlag war dort noch keiner zu erwarten, weil dieses Unternehmen vorläufig nur auf Basis des Zistersdorfer Hohöls arbeitete.

Der Bau des Oder- Donau-Kanals wurde außerhalb des den Hafen und die Mündungsstrecke des Kanals abschließenden Hochwasserschutzdammes um von Anschüttungsmaterial und Betonschotter für die beiden Großbaustellen der Wifo und der Ostmärkischen Mineralölwerke zu gewinnen, bis zur ersten Schleuse bei km 3 fortgesetzt.