

Die Stellung der städtischen Unternehmungen innerhalb der städtischen Wirtschaft ist durch die Wiener Verfassung bestimmt. Danach gelten als Unternehmungen der Gemeinde jene wirtschaftlichen Einrichtungen, die von ihr unmittelbar verwaltet werden und denen die Gemeinde die Eigenschaft einer Unternehmung zuerkennt. In diesem Sinne zählen als städtische Unternehmungen die Gaswerke, die Elektrizitätswerke, die Straßenbahnen, die Leichenbestattung, das Brauhaus und die Gewista-Städtische Ankündigungsunternehmung.

Im einzelnen wird die Wirksamkeit der Unternehmungen durch ein Organisationsstatut geregelt.

A. Gemeinde Wien - städtische Gaswerke.

1.) Allgemeines.

Die Zahl der Gasabnehmer stieg auch in den Jahren 1929 - 1931 weiter an. Die Gasabgabe konnte trotz der wirtschaftlichen Depression bis auf einen kleinen Rückgang im Jahre 1930 beträchtlich gesteigert werden. Im allgemeinen hat der Gas^{ab}satz in der Wirtschaftskrise eine bemerkenswerte Festigkeit gezeigt, die sich aus der weitgehenden Unentbehrlichkeit des Gases im Wirtschaftsleben Wiens erklärte. Der geringe Rückgang im Jahre 1930 ist nicht durch einen allgemeinen Rückgang der Gasverwendung, sondern durch einen geringeren Gasbedarf für Raumheizung, eine Folge des milden Winters, verursacht worden, da die Gasabgabe in diesem Jahr nur in den ersten vier Monaten kleiner, in den übrigen Monaten aber größer als im vorhergehenden Jahre war. Das finanzielle Ergebnis der Unternehmung war nicht unbefriedigend, doch mußte einer Verschuldung durch Steigerung der Einnahmen rechtzeitig vorgebeugt werden. Die höheren Einnahmen konnten nur beim Gas erzielt werden, da die Preise der anderen Erzeugnisse durch die jeweilige Marktlage bestimmt sind. Der Gaspreis selbst wurde zwar nicht erhöht, dagegen wurden Grundgebühren nach der Anschlußgröße gestaffelt, eingeführt. Nach Genehmigung durch den Gemeinderat trat diese Tarifänderung mit 1. Jänner 1930 in Wirksamkeit. Die Einnahmen für verkauftes Gas erhöhten sich entsprechend, doch blieben die Einnahmen aus den übrigen Erzeugnissen merkbar zurück, da die Marktpreise besonders für Teer, Benzolkoh-

lenwasserstoffe und Ammoniak ständig fielen. Obwohl jedes Berichtsjahr mit einem tatsächlichen Überschuß abschloß, ergab sich durch die Anwendung des Investitionsbegünstigungsgesetzes vom 13. Dezember 1929 bilanzmäßig ein Gebarungsabgang.

Am 1. Oktober 1930 wurde die Gasversorgung der Stadt Korneuburg von den Wiener städtischen Gaswerken übernommen.

2.) Gaserzeugung und -Verkauf.

Die Gaserzeugung betrug

1929:	335,004.100 m ³ , d.s. um 21,420.720 m ³ oder 6,83% mehr wie im Vorjahre,
1930:	322,820.460 m ³ , d.s. um 12,183.640 m ³ oder 3,64% weniger wie im Vorjahre,
1931:	331,875.990 m ³ , d.s. um 9,055.530 m ³ oder 2,81% mehr wie im Vorjahre.

Von dieser Gesamterzeugung lieferte das

	1929	1930	1931
Werk Simmering:	189,855.140 m ³	146,021.140 m ³	147,485.200 m ³
in Prozenten	56,67	45,23	44,44
Werk Leopoldau:	145,148.960 m ³	176,779.320 m ³	184,390.790 m ³
in Prozenten	43,32	54,77	55,56

Nach Gasarten unterschieden, entfielen auf

	1929	1930	1931
Kohlengas:	240,878.850 m ³	229,627.380 m ³	226,625.080 m ³
in Prozenten	71,9	71,1	68,3
Koksgas:	89,235.980 m ³	86,091.070 m ³	97,120.220 m ³
in Prozenten	26,64	26,7	29,3
Doppelgas:	4,889.270 m ³	7,102.010 m ³	8,130.690 m ³
in Prozenten	1,46	2,2	2,4

Die größte tägliche Gaserzeugung betrug

1929:	1,333.380 m ³ , 1930:	1,210.370 m ³ und 1931:	1,243.170 m ³ ,
die kleinste tägliche Gaserzeugung			
1929:	525.260 m ³ , 1930:	572.580 m ³ und 1931:	561.530 m ³ .

Die Verteilung der nutzbar abgegebenen Gasmenge zeigt folgende Tabelle:

A b g a b e	1929		1930		1931	
	m ³	%	m ³	%	m ³	%
Verkauftes Gas						
1.) an Kunden						
a) durch Gas- messer	292,128.024	91,28	291,680.619	94,17	301,108.646	94,52
b) durch Bausch- flammen	282.902	0,09	280.272	0,09	255.786	0,08
2.) an die Gemein- de	5,401.544	1,69	5,124.937	1,65	5,630.813	1,77
	297,812.470	93,06	297,085.828	95,91	306,995.245	96,37
Öffentliche Be- leuchtung						
1.) in Wien	9,403.740	2,94	8,742.250	2,82	8,356.500	2,62
2.) in den Außen- orten	185.460	0,06	167.588	0,06	153.132	0,05
	9,589.200	3,00	8,909.838	2,88	8,509.632	2,67
Eigener Bedarf						
1.) innerhalb der Werke f. Beleuch- tung u. Raumbef- heizung	928.921	0,29	893.102	0,29	1,008.745	0,32
2.) ausserhalb der Werke f. Beleuch- tung u. Raumbef- heizung	520.129	0,16	392.764	0,13	434.006	0,13
	1,449.050	0,45	1,285.866	0,42	1,442.751	0,45
3.) Verbundofen- beheizung	11,160.325	3,49	2,466.750	0,79	1,614.922	0,51
Summe:	320,011.045	100%	309,748.282	100%	318,562.550	100%

Ein Vergleich für die Jahre 1929 bis 1931 ergibt, daß die größte tägliche Gasabgabe in die Monate Dezember (zweimal der 23. Dez.) und Jänner, die kleinste in der Regel in den Monat August fällt, während der größte stündliche Verbrauch am 25. Dezember zu verzeichnen ist, wie die folgende Zusammenstellung erkennen läßt.

	Größte tägl. Gasabgabe (24h)	Kleinste tägl. Gasabgabe (24h)	Größter stündl. Gasabgabe
1929:	1,317.190 m ³ (11.1.)	431.340 m ³ (21.7.)	150.840 m ³ (25.12)
1930:	1,307.970 m ³ (23.12.)	503.010 m ³ (3.8.)	179.550 m ³ (25.12)
1931:	1,295.960 m ³ (23.12.)	506.460 m ³ (9.8.)	166.840 m ³ (25.12)

3.) Kohlen - und Koksverbrauch.

Zur Gaserzeugung waren folgende Kohlen- Koks- und Gasölmengen erforderlich:

Erzeugte Gasart	1929			1930			1931		
	Kohle	Koks	Gas 81	Kohle	Koks	Gas 81	Kohle	Koks	Gas 81
	T o n n e n			T o n n e n			T o n n e n		
Kohlengas	709.449,40			661.668,70			656.444,47		
Koksgas		46.013,21	866,19		37.071,39	367,57		43.671,48	977,73
Doppelgas	3.749,28			3.095,51	2.090,64		4.413,08	1.217,92	
Zusammen:	712.198,68	46.013,21	866,19	664.764,21	40.162,02	367,57	660.857,55	44.889,40	977,73

Mit 1 Tonne Kohle (Rohstoff) wurden im Jahresdurchschnitt erzeugt:

1929: 469.72 m³, 1930: 485.62 m³, 1931: 502.19 m³ Gas.

4.) Nebenerzeugnisse.

Über die Mengen der bei der Gaserzeugung anfallenden Nebenprodukte unterrichtet die folgende Aufstellung:

	1929	1930	1931
	T o n n e n		
Koks	573.096,06	515.217,85	510.615,01
hievon Eigenverbrauch	200.172,12	185.980,49	193.455,11
Steinkohlenteer	31.523,58	30.361,04	29.178,36
hievon Eigenverbrauch	1,36	167,38	16,63
Wassergasteer	84,40	22,27	90,05
hievon Eigenverbrauch	2,19	0,22	1,19
Ammoniak	1.819,65	1.904,54	1.892,48
Leichtöl	7.012,12	7.537,98	7.423,15
Benzol-Fertigerzeugnisse	6.232,65	6.011,79	6.846,14
Zinksulfat	139,50	131,12	44,90
Angereicherte Gasreinigungsmasse	2.718,10	2.832,52	3.112,00
Retortengraphit	14,83	20,01	14,49
Retortenpech	77,02	57,92	30,72
hievon Eigenverbrauch	59,02	31,95	31,62

5.) Werkslaboratorien.

Bei der Überprüfung der Beschaffenheit des abgegebenen Gases wurde für 1929 ein durchschnittlicher oberer Heizwert von 4.277 WE, 1930 von 4.260 WE und 1931 von 4.256 WE gemessen bei 0° C und 760 mm Barometerstand.

Neben der ständigen chemisch-technischen Betriebsüberwachung, die hauptsächlich die Prüfung aller Betriebsstoffe, die Sicherung einer gleichmäßigen Beschaffenheit des abgegebenen Gases nach ihrem Heizwert, ihrer Dichte und ihren brenntechnischen Eigenschaften und der marktgerechten Beschaffenheit der anderen Erzeugnisse zum Gegenstand hat, wurden von den Laboratorien u.a. folgende Arbeiten durchgeführt: Im Jahre 1929 Leistungsversuche an der neuen Verbundofenanlage, der Wassergasanlage im Werke Leopoldau vor deren endgültigen Übernahme, eingehende Untersuchungen über die Eignung gefriersicherer Gasmesserflüssigkeiten und ihr Verhalten zu den in Betracht kommenden Metallen, veranlaßt durch die strenge Kälte zu Beginn des

Jahres, umfangreiche Arbeiten zur Verbesserung der Beschaffenheit der ausgebrauchten Gasreinigungsmasse und in der Versuchsanstalt eine größere Anzahl von Entgasungen verschiedener Kohlen; im Jahre 1930 Versuche zur Umwandlung von Kohlenoxyd in Wasserstoff; Leistungsversuch beim neuen Kleinkammerofen in Simmering; Gasmengen-Messungen auf neuem chemischen Wege; umfangreiche Untersuchungen des Abdichtöles vom neuen Scheibengasbehälter und stichprobenweise Überprüfungen der Zusammensetzung von aus Gaswerksbenzol hergestellten Autobetriebsstoffen; im Jahre 1931 Fortsetzung der Versuche zur Umwandlung des Kohlenoxydes mit Versuchen über die Eignung von Steinkohlenteer zur Heizwerterhöhung des Wassergases und der Ausarbeitung eines Verfahrens zur Verhinderung der Emulsionsbildung des Behälterabdichtöles mit Wasser, das sich vollständig bewährte.

6.) Ausgestaltung der Betriebsanlagen.

In den beiden Werken wurden außer den regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten noch folgende Neuherstellungen ausgeführt:

a) Werk Simmering. Im Jahre 1929 wurde im Ofenhaus eine Kleinkammerofenanlage für 50.000 m³ Tagesleistung erbaut, im Kesselhaus mit der Aufstellung eines neuen Kessels, Bauart Babcock-Wilcox, mit Kaskadenrostfeuerung begonnen und die Zentralgeneratorenanlage durch Aufstellung einer 180 PS-Antriebsdampfmaschine, von 2 Theisen-Gasreinigern für je 7.500 m³ stündliche Leistung und 2 Kühlwäschern erweitert.

Die Doppelgasanlage erhielt eine aus Abhitzekeessel, Überhitzer, Ökonomiser, Speisepumpen und Speisewasserbehälter bestehende Abwärmeverwertungsanlage.

Die Gasförderanlage wurde durch eine Turbine für 25.000 m³ stündliche Leistung bei 6.000 mm WS Überdruck sowie durch einen Wasserkühlturm ausgebaut.

Im Ofenhaus wurde eine Kleiderablage und Waschanlage geschaffen. Sie bedeckt eine Grundfläche von 734 qm, enthält 502 Kleiderkasten, 22 Brausen, 32 Waschbecken mit Warm- und Kaltwasser sowie eine Warmluftanlage zur Trocknung der in die Kleiderschränke eingebrachten Kleidungsstücke.

Im Jahre 1930 wurde zur Verbesserung der Nutzwasserversorgung des Werkes eine neue Tiefbrunnenanlage hergestellt, im Kesselhaus ein Zentral-Unterwindgebläse eingebaut und zur

Verbesserung der Stromversorgung eine dritte Transformatorenstation für 750 KVA aufgestellt.

Im Jahre 1931 erfolgte die Umstellung der Gleichstromantriebe im Ofenhaus auf Drehstrom; Aufstellung eines Transformators für 400 KVA; Einbau einer Turbopumpe für 40 m³ stündliche Leistung zur Ammoniakwasserförderung; Anschaffung einer fahrbaren Drehkolben-Teer-Pumpe für 20 m³/stl.; Einbau eines Gasmengenmessers für 25.000 m³/Std. in die Förderleitung Simmering-Brigittenau.

b) Werk Leopoldau. Im Jahre 1929 wurde für die Starkgasbeheizung der Kammeröfen ein neuer Gasdruckregler angeschafft.

In der Gassaugeranlage wurde mit der Aufstellung weiterer zwei Gassauger samt Dampfmaschinen, im Gasmesserhaus mit der eines Großgasmessers neuer Bauart von 10.000 m³ stündlicher Leistung begonnen. Die Gasförderanlage wurde durch Aufstellung eines Dampfturbogeblasses für eine Leistung von 45.000 m³ je Stunde erweitert.

Der Bau des wasserlosen 300.000 m³-Gasbehälters sowie eines Ammoniakbehälters wurde vollendet. Das Fabrikationsrohrnetz wurde erweitert.

Im Jahre 1930 wurde der Scheibengasbehälter von 300.000 m³ Nutzinhalt, ein neues Gebläse zur Förderung des Stadtgases mit 50.000 m³ stündlicher Leistung, zwei neue Generatoren von 3 m Durchmesser mit Röhrendampfkessel für 20 Atü samt Kühlwäscher und Turbogebälle und die erweiterte Kran- und Elektrohängebahn in Betrieb genommen.

Bei der Kammerofenanlage wurden zwei seit 1914 in Betrieb gestandene Ofenblöcke umgebaut.

Die Reinigeranlage für Koksgas, die Koksverladeanlage und die Kohlenlagergrube wurden erweitert und ausgestaltet.

Für die Benzollokomotiven wurde eine neue Einstellhalle errichtet.

Zur genauen Messung des Koksanzusatzgases wurde ein Gasmesser für 16.000 m³ stündlicher Leistung neu aufgestellt.

Im Jahre 1931 wurden folgende Arbeiten an den Betriebsanlagen ausgeführt: Umbau der Blöcke 5 bis 8 der Kammerofenanlage; Ausbau der Kohlenförderanlage, und zwar Aufstellung eines doppelseitigen Stirnkippers, Einbau einer dritten Kohlenmühle mit vorgehaltenem Magnetscheider und den erforderlichen Fördereinrichtungen, eines Förderturmes und eines Zwischenbunkers über der Kammerofenanlage; Einstellung einer dritten Koks-

ausdrückmaschine und einer diesel-elektrischen Feldbahnlokomotive; Ausbau der Koksverladeanlage; Vergrößerung der Gasreinigeranlage durch Aufstellung von zwei Reinigerkasten für Wassergas; Aufstellung eines Lagerbehälters von 1.200 m³ für Leichtöl und von drei Lagerbehältern für Benzol; Ausbau der Stromverteilanlagen.

7.) Hauptrohrnetz.

Das Hauptrohrnetz wurde weiter ausgebaut und die Auswechslung unbrauchbar oder zu klein gewordener Rohrleitungen fortgesetzt. Das Hauptrohrnetz hatte Ende 1929 eine Länge von 1.652.670 m, Ende 1930 von 1.667.180 m und Ende 1931 von 1.674.237 m.

Über die neugelegten und ausgewechselten Rohrleitungen gibt folgende Tabelle Aufschluß:

	neu gelegte Rohrleitun- gen	ausgewechsel- te Rohrlei- tungen	außer Betrieb gesetzte Rohr- leitungen
1929:	19.503 m	50.055 m	9.447 m
1930:	25.256 m	32.689 m	10.746 m
1931:	17.572 m	34.583 m	10.515 m

Zur Regelung des Gasdruckes bestanden im Jahre 1929 einschließlich der in diesem Jahre neu errichteten selbsttätigen zwei Druckregleranlagen im 10. und 12. Bezirk, 36 Anlagen innerhalb Wiens und 3 außerhalb Wiens. Eine Anlage im 11. Bezirk wurde aufgelassen. Die mit 1. Oktober 1930 erfolgte Übernahme der Gasversorgung der Stadt Korneuburg erforderte die Verlängerung der nach Lang-Enzersdorf führenden Hochdruckleitung um 6.200 m und die Errichtung einer selbsttätigen Druckregleranlage in Korneuburg.

Im Jahre 1931 wurden je eine Druckregleranlage im 10. und 20. Bezirk neu errichtet, sodaß Ende 1931 38 selbsttätige Druckregleranlagen innerhalb und 4 außerhalb Wiens im Betrieb standen.

8.) Zuleitungen und Gasmesser.

Die wachsende Zahl der Gasabnehmer erforderte die Herstellung neuer Zuleitungen und die Aufstellung neuer Gasmesser, wie die folgende Übersicht zeigt.

	Anzahl der neu ausgeführten Zuleitungen	Anzahl der neu aufgestellten Gasmesser	Gesamtzahl der Gasmesser am Ende des Jahres
1929:	2.674	19.932	468.033
1930:	2.272	19.945	482.544
1931:	1.779	19.777	497.137

Zu den Neuherstellungen kommen noch die Anschlüsse von außer Betrieb gestandenen Zuleitungen, die Trennungen vom Rohrnetz und die Auswechslungen und Abmontierungen von Gasmessern hinzu, außerdem wurden viele Zuleitungen instandgesetzt, desgleichen auch eine große Anzahl von Gasmessern sowohl in der eigenen Werkstätte als auch bei zwei Firmen. Nach den Erfahrungen mit probeweise benützten Hochleistungs-Trockengasmessern wurden in den Jahren 1930 und 1931 nur mehr solche Gasmesser angeschafft.

9.) Dichtheitsprüfungen.

Die behördlich vorgeschriebene Dichtheitsprüfung hat das Unternehmen im Jahre 1929 an 20.164, im Jahre 1930 an 17.408 und im Jahre 1931 an 17.182 Leitungsanlagen durchgeführt.

10.) Gasgeräte und Koksöfen.

Hausdienst bei Gasverbrauchern.

Die städtischen Gaswerke haben Gasgeräte und Koksheizöfen verschiedener Art verkauft. Zur Förderung des Koksabsatzes haben sie in den Wohnungen der neuerbauten Gemeindehäuser unentgeltliche Aufstellungen von Koksfüllöfen vorgenommen. Die städtischen Gaswerke haben verkauft:

	Gasgeräte	Koksheizöfen Muster GW-st.G"	Koksheizöfen anderer Aus- führung	unentgeltlich abge- gebene Koksfüllöfen
1929:	15.117	10.961	4.556	4.441
1930:	12.232	3.408	2.333	6.934
1931:	8.467	2.781	3.103	6.374

Installateure haben im Auftrag der städtischen Gaswerke in 842 Häusern mit 5.575 Wohnungen unterstützt durch die Gaswerke und in 63 Häusern mit 319 Wohnungen Gasleitungen ge-

gen Teilzahlungen eingerichtet.

Der im Jahre 1928 eingeführte unentgeltliche Hausdienst bei den Gasverbrauchern wurde ausgebaut. Neue für diesen Dienst besonders geschulte Bedienstete wurden eingesetzt, die eine zunehmend größere Zahl von Gasanlagen in Wohnungen, Betrieben und Geschäften überprüften, wie aus der folgenden Übersicht hervorgeht:

	Überprüft wurden		hievon:		
	Gasanlagen	Gasgeräte	Zustand einwandfrei	kleine Mängel	gesperrte Geräte
1929:	85.129	191.491	74.276	114.440	2.733
1930:	187.973	412.243	175.650	225.871	9.528
1931:	239.687	533.693	244.422	258.349	9.868

11.) Werbung.

Das Unternehmen veranstaltete drei ständige Ausstellungen von Gasgeräten und Koksöfen und zwar im Direktionsgebäude und in den Geschäftsstellen Meidling und Brigittenau. Es beteiligte sich an der Ausstellung "Der neue Haushalt" und die "Fachausstellung für Unfallverhütung". Die Ausstellungsräume wurden durchschnittlich jährlich von 88.000 Personen besucht. An den 224 Vorträgen im Vortragssaal der Gaswerke und in anderen Sälen beteiligten sich im Jahre 1930 insgesamt 12.973, an den 152 Vorträgen im Jahre 1931 insgesamt 8.500 Personen.

12.) Personal.

Über den Stand der Beschäftigten und Ruheständler unterrichtet nachstehende Übersicht:

	Angestellte		Bedienstete	
	im Dienst	im Ruhestand	im Dienst	im Ruhestand
1929:	718	97	2.562	617
1930:	704	110	2.535	628
1931:	698	110	2.452	658

13.) Rechnungsabschlüsse.

Die Rechnungsabschlüsse des Unternehmens in den Jahren 1929 - 1931 zeigen einen tatsächlichen Gebarungüberschuß, der sich aber durch die Anwendung des Investitionsbegünstigungsgesetzes vom 13. Dezember 1929, BGBl. Nr. 430, in einen Gebarungsabgang umwandelte, wie die folgende Aufstellung zeigt.

	Erträge:	Lasten:	tatsächl. Gebarungs- Über- schuß:	Abgang durch Anwendung d. Invest. Begünstig. Ges.:
1929:	99,061.299,73	99,035.143,32	26,156,41	6,677.188,31
1930:	97,840.020,72	97,659.534,38	180.486,34	3,562.023,44
1931:	99,557.911,89	99,292.401,22	265.510,67	3,295.689,04

B. Städtische Elektrizitätswerke.a) Allgemeines.

Im Jahre 1929 war noch eine Zunahme des Stromabsatzes zu verzeichnen, aber schon im Jahre 1930 trat ein kleiner Rückgang im Absatz ein, der sich im Jahre 1931 in stärkerem Maße fortsetzte, obwohl Stromabnehmeranzahl und Anschlußwert weiter gestiegen sind. Durch die wirtschaftlichen Nöte wurde die Bevölkerung gezwungen, auch hier zu sparen. Die schon im Geschäftsabschluß des Jahres 1928 unverkennbar zum Ausdruck gekommene ungünstige Entwicklung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens hat sich weiter verschärft. Die mangels eigener Mittel bedeutend gestiegene Zinsenlast durch die hauptsächlich eine sichere Stromlieferung bezweckenden großen Investitionen, die gegenüber der vorgesehenen mehr als doppelt so hohe Belastung durch die Körperschaftssteuer und nicht zuletzt die fortschreitende Verteuerung fast aller sonstigen Betriebskosten hatten eine weitere Erhöhung der Stromgestehungskosten zur Folge. Demgegenüber ging der Durchschnittserlös für eine verkaufte Kilowattstunde auch in diesem Jahre zurück.

Da unter den gegebenen Verhältnissen auch die nächsten Jahre steigende Abgänge bringen würden, war die Herstellung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes des Unternehmens un-

aufschiebbar geworden. Sie machten die Änderung des unzulänglichen, schon seit dem Frühjahr 1924 bestehenden und durch Gewährung von Nachlässen ständig gesenkten Stromtarifes unerläßlich.

An Stelle dieses veralteten, reinen Kilowattstunden-Tarifes wurde ein den neuzeitlichen Anschauungen entsprechender, die Eigenart der verschiedenen Stromabnehmerkreise weitgehend berücksichtigender Grundgebührentarif durch den Wiener Gemeinderat mit Geltung ab 1. Jänner 1930 genehmigt.

Der neue Tarif liefert im Durchschnitte den Lichtstrom noch immer um rund 40 v.H., den Kraftstrom um rund 32 v.H. billiger als der Vorkriegstarif; die Ausgabensenkung ist ohne jede Beeinträchtigung des Anlagenzustandes erfolgt.

Der Ausbau der Erzeugungs- und Verteilungsanlagen wurde im wesentlichen nur in dem schon in den Vorjahren genehmigten und durch bereits erfolgte Bestellungen festgelegten Umfange fortgesetzt. Beabsichtigte, aber aufschiebbare Investitionen wurden, der Lage des Unternehmens entsprechend, zurückgestellt.

Mit der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.G. wurde ein Stromlieferungsübereinkommen abgeschlossen. Die Gesellschaft hat am 16. Dezember 1930 die Stromlieferung aufgenommen. Der von ihr vertragsgemäß durchzuführende Ausbau ihrer Wasserkraftanlagen fand durch die Vollendung der Murkraftstufe Mixnitz, die am 1. November ihre Stromlieferung an das Wiener Netz aufnahm, ihren Abschluß.

Von einem Wasserkraftwerk der II. Wiener Hochquellenleitung in Wildalpen wird seit 19. Februar 1931 jene Strommenge bezogen, die von den Wasserwerken nicht für eigene Zwecke benötigt wird.

Als grundlegende Vorarbeit für eine weitere Verwendung von Wasserkraftstrom wurden von der Direktion eingehende Studien über die Deckung des zukünftigen Strombedarfes des Unternehmens durchgeführt und zur Begutachtung zwei namhaften Energiewirtschaftlern übergeben. Zur weiteren Klärung dieser Frage wurde im April 1930 zur Stellung von Anboten bis Ende September dieses Jahres öffentlich aufgefordert. Es liefen zahlreiche Angebote ein; sie wurden überprüft und über das Ergebnis dem G.R.A. für die städtischen Unternehmungen am 22. Juni 1931 berichtet.

b) Stromerzeugung und Strombezug.

Für die Stromerzeugung stehen der Unternehmung die mit Kohle betriebenen Kraftwerke Simmering und Engerthstraße, das Überlandkraftwerk Ebenfurth sowie die Wasserkraftwerke in Opponitz und Gaming und im Bereich der II. Wiener Hochquellenleitung zur Verfügung. Fremdstrom wurde aus den Wasserkraftwerken der Österreichischen Kraftwerke A.G., der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts A.G. und aus den Kleinwasserkraften des Überlandnetzes und sonstigen Kleinanlagen bezogen.

Die folgende Aufstellung der erzeugten und bezogenen Strommengen gibt Auskunft über den Anteil der einzelnen Anlagen:

	1929	1930	1931
	<u>in Kilowattstunden</u>		
<u>Eigene Anlagen:</u>			
Kraftwerke Simmering	250,449.000	218,939.645	124,207.482
" Engerthstraße	80,541.000	66,688.380	37,596.343
Überlandkraftwerke Ebenfurth	109,082.000	103,117.527	61,508.279
Wasserkraftwerk Opponitz	47,458.000	54,166.800	58,671.470
Wasserleitungskraft- werk Gaming	33,126.000	34,357.340	34,970.292
Wasserkraftwerke in der II. Wiener Hochquellen- leitung	6,873.000	7,593.579	10,836.854
Zusammen:	527,529.000	484,863.271	327,790.720
<u>Fremdstrom:</u>			
Wasserkraftwerke der Österr. Kraftwerke A.G.	41,692.000	68,903.500	90,996.500
Wasserkraftwerke der Steirischen Wasser- kraft- und Elektrizitäts A.G.	---	1,526.400	110,214.753
Kleinwasserkraften des Überlandnetzes und sonstige Kleinanlagen	5,202.000	6,266.795	11,580.198
Zusammen:	46,894.000	76,696.695	212,791.451
Eigene Erzeugung und Fremdstrombezug ins- gesamt	574,423.000	561,559.966	540,582.171

Über Eigenverbrauch, Verkauf und Stromverluste orientiert die folgende Tabelle:

	1929	1930	1931
	in Kilowattstunden		
Eigenverbrauch der Kraftwerke u.d. sonstige Selbstverbrauch sowie Fernleitungsverluste	41,068.000	45,142.228	45,362.008
an Verteilungsnetz abgegeben	533,355.000	516,417.738	495,220.163
verkauft	402,539.000	402,326.952	387,657.078
daher Verlust im Verteilungsnetz	130,816.000	114,090.786	107,563.085
	oder 24,5%	20,3%	19,9%

Vom verkauften Strom entfielen im Jahre

	1929	1930	1931
auf Hochspannungsstrom	12,8%	9,4%	6,2%
auf Niederspannungsstrom	37,5%	40,5%	38,7%
auf Gleichstrom	49,7%	50,1%	55,1%
oder aufgeteilt			
auf Lichtstrom	34,1%	35,4%	36,2%
auf Kraftstrom und	40,8%	39,7%	38,3%
auf Bahnstrom	25,1%	24,9%	25,5%

An der Strombedarfsdeckung waren in Prozenten beteiligt

	1929	1930	1931
Wasserkraftanlagen	23,4	30,6	58,4
Inlandskohle	28,6	42,7	31,3
Auslandskohle	48,0	26,7	10,3
Aus einheimischen Energiequellen daher	52,0	73,3	89,7

1.) Kraftwerk Simmering:

Bei der im Jahre 1928 aufgestellten Hochdruckanlage waren an den Feuerungsanlagen Ergänzungsarbeiten vorzunehmen. Diese Arbeiten erforderten die vorübergehende Außerbetriebsetzung einzelner Kessel. Von dieser kurzen Unterbrechung abgesehen stand die Hochdruckanlage aber die ganze Zeit in Betrieb; die Benützungsdauer der alten Mitteldruckanlage konnte dadurch wesentlich herabgesetzt werden. Für die Hochdruckanlage wurde ein dritter Turbinensatz mit einer 25.000-kW-Leistung beschafft und im Februar 1930 der Betrieb aufgenommen. Der Umbau von vier Überdruckdampfkessel wurde vollendet und eine neue Kesselspeisepumpe aufgestellt. Im Pumpenhaus III wurden eine neue Siebbandanlage mit einer Leistung von 4,2 m³/sek für die Reinigung des Kondensationswassers eingebaut und die 3 Kühlwasserpumpen durch neue mit je 60 m³/min Leistung ersetzt. Die bestehenden Siebfilteranlagen, die zur Reinigung des dem Donaukanale entnommenen Kühlwassers dienen, wurden durch die Aufstellung von vier weiteren Siebbändern im Pumpenhaus IV ergänzt und ein Verbindungskanal zum Pumpenhaus I hergestellt. Im Pumpenhaus IV wurden die drei veralteten Kühlwasserbeschaffungspumpen erneuert.

In der 35-atü-Kesselanlage wurden die Brennkammer-Kühlflächen bei den Dampfkesseln I und II zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der feuerfesten Ausmauerung vergrößert und die selbsttätige Kesselspeisung durch Einbau von Speisewasserreglern ergänzt. Bei allen vier 35-atü-Dampfkesseln wurden die Saugzugventilatoren umgebaut, wodurch eine Verbesserung der Ausscheidung der Flugachse aus den Rauchgasen erzielt wurde.

Für die 20.000-kW-Dampfturbine III wurde eine Verdampfer- und Vorwärmanlage aufgestellt und die Kondensation der Turbine IX durch Einbau eines Dampfkessel - Luftpumpensatzes verbessert.

Das neue Umspannwerk für 5/28 kV wurde mit der zugehörigen Warte und mit den Anschlüssen der 32-atü-Turbinen, Schienenumspanner und 28.000-Voltkabeln fertiggestellt. In dieser Warte wurden auch die Kontrollgeräte der Wärmewarte untergebracht.

Zur Ausgestaltung der 16-kV-Anlage für das Überlandnetz wurde ein Teil der freigewordenen 28-kV-Anlage des alten Umspannwerkes verwendet und ein neuer 5500-kVA-Umspanner aufgestellt.

Die Kleiderablagen, Wasch- und Badegelegenheiten im Werke II wurden erweitert.

2.) Kraftwerk Engerthstraße:

Hier wurden vier neue Strahlungskessel für 22 atü und 400° C Dampftemperatur mit je 50 t stündlicher Dampfleistung, die mit Pluto-Stoeker-Feuerung und mechanischen Abschlackungseinrichtungen ausgestattet sind, aufgestellt und ein Zubau für das Kesselhaus ausgeführt. Um den Betrieb der neu aufgestellten vier Strahlungskesseln voll ausnützen zu können, wurde die vorhandene 11.000-kW-Turbine V auf den höheren Dampfdruck unter gleichzeitiger Leistungssteigerung auf 14.000 kW umgebaut. Auch in die bestehenden Kesselanlagen wurden mechanische Abschlackungseinrichtungen eingebaut, so daß nunmehr sämtliche Kessel mit mechanischer Schlackenausbringung versehen sind. Zum Maschinenhause wurde ein Zubau ausgeführt, um die neu aufzustellende 20.000 kW-Turbine unterzubringen. Diese Turbine wurde im Jahre 1931 in Betrieb genommen. Der Bau der neuen Kühlwasserbeschaffungsanlage wurde beendet.

Die beiden Kohlenkrane wurden zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit mit neuzeitlichen Hubwerken ausgestattet und gleichzeitig von Gleich- auf Drehstrombetrieb eingerichtet.

Im neuen 28-kV-Umspannwerke wurde die Montage der elektrischen Einrichtungen beendet und die Anlage in Betrieb gesetzt. Zur Entlastung der vorhandenen 28-kV-Umspanner wurde ein Umspanner von 18.700 kVA Leistung in Betrieb genommen.

Mit dem Baue eines neuen 5-kV-Schalthauses wurde begonnen.

3.) Überlandkraftwerk Ebenfurth.

In diesem Werk wurde die zur Beförderung der Kessel-schlacke auf der Seilschwebebahn errichtete Verladeanlage in Betrieb genommen. In Fortsetzung der Umänderung der alten Pluto-Stoker-Feuerungen auf die neue Schwelrosttype wurden wieder 2 Kessel mit dem neuen Rost ausgestattet. Alle Dampfkessel

sind nunmehr mit mechanischen Abschlackungsvorrichtungen ausgestattet worden.

4.) In den Wasserkraftwerken Opponitz¹ und Gaming wurden keine Veränderungen vorgenommen.

5.) Gesamtleistungsfähigkeit.

Durch die Neuherstellungen und Verbesserungen bestehenden Einrichtungen wurde die Gesamtleistung der in den Dampfkraftwerken aufgestellten Stromerzeuger auf 290.000 kVA erhöht, so daß unter Hinzurechnung der Leistung der Wasserkraftwerke einschließlich der am 1. November aufgenommenen Stromlieferung der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.G. aus dem Murkraftwerke Mixnitz 375.100 kVA den städtischen Elektrizitätswerken zur Verfügung stehen.

6.) Umspannwerke.

In den beiden Umspannwerken Süd und Nord wurden Strombegrenzungsspulen in die abgehenden 16-kV- und 28-kV-Kabel eingebaut und im Umspannwerk Nord die alten Ölschalterantriebe der 28- und 110-kV-Anlage gegen neue ausgetauscht.

Das Umspannwerk Schmelz wurde durch die Errichtung eines Batteriegebäudes vergrößert und eine 2500 Ampère-Lichtbatterie sowie ein Quecksilberdampf-Gleichrichter für 4000 Ampère samt zugehöriger Befehlseinrichtung aufgestellt und eine Lichtverteilwand für 2 x 22 Speisepunkte errichtet. Zu den Umspannwerken Schmelz und Michelbeuern wurden Erweiterungsbauten aufgeführt. Zwei weitere Umspannwerke in den Bezirken Favoriten und Leopoldstadt wurden neu errichtet.

Der im Jahre 1926 begonnene Einbau eines Selektiv- und Erdschluß-Schutzes im 28.000- und 5.000-Volt-Kabelnetz wurde fortgesetzt, jener des Transformatorenschutzes begonnen.

Für die Herstellung einer 70 km langen 110-kV-Freileitung und einer Freiluftumspannungsanlage beim Umspannwerk Süd zum Anschlusse an das Netz der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.G. bei Ternitz wurden die Entwürfe ausgearbeitet.

Auf dem Gelände des Umspannwerkes Süd wurde zum An-

schlüsse der 110-kV-Fernleitung Ternitz-Wien das Umspannwerk Süd II, als Freiluftanlage, errichtet und teilweise in Betrieb genommen.

7.) Unterwerke.

In den Unterwerken mußten zur Vergrößerung der Leistungsfähigkeit mehrfach neue Betriebsmittel aufgestellt werden. So erhielten für den Straßenbahn-, Stadtbahn- und Lichtbetrieb folgende Unterwerke neue Quecksilberdampfgleichrichter für 2000 bis 4000 Ampère: Weißgärber, Alsergrund, Währing, Döbling, Großmarkthalle, Neubadgasse.

Für den Umbau der Hochspannungsschaltanlage in den Unterwerken Währing und Rudolfsheim wurden sowohl die Hochbauarbeiten als auch die Montage der elektrischen Einrichtungen beendet. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit erhielten die Unterwerke Schmelz, Währing, Weißgärber und Ottakring Akkumulatorenbatterien für je 2500 Ampère Entladestrom.

Im Unterwerk Leopoldstadt wurde die Lichtbatterie III von 1500 auf 2500 Ampère Entladestrom vergrößert und eine Lichtverteilwand für 2x38 Speisepunkte mit Schaltpult aufgestellt. In 2 Umformern des Unterwerkes Leopoldstadt wurde eine Luftfilteranlage eingebaut. Im Unterwerk Mariahilf wurde eine neue Hochspannungsschaltanlage und eine neue Lichtverteilwand für 2x30 Lichtspeisepunkte aufgestellt, eine neue Sammelschiene für Straßenbahnbetrieb verlegt und verschiedene Änderungen an der Gleichstrom-Schaltanlage vorgenommen. Im Unterwerk Kaunitzgasse wurden die Hochbauarbeiten für die Aufstellung einer neuen Lichtverteilwand beendet. Im Unterwerk Perchtoldsdorf wurde eine 16.000-Volt-Schalteinrichtung zum Anschlusse einer Transformatoranlage der Wienerberger Gasbeleuchtungs A.G. eingebaut. Die aus den Gleichrichteranlagen Sophiensaal und Strohgasse verfügbar gewordenen Glasgleichrichter samt zugehöriger Schaltwand für die Speisung des 2x200-Volt-Netzes wurden im Unterwerk Unter-St.Veit aufgestellt. Die Hochspannungsschaltanlage des Unterwerkes Landstraße wurde durch Einbau eines Hochspannungskabelfeldes erweitert.

Der Einbau von selektiv wirkenden Überstrom-Schutz- und Fehlermeldereinrichtungen in weit über 100 Hochspannungs- und Straßenbahnspeisekabel wurde fortgesetzt.

Die Unterwerke verfügten über folgende Anlagen:

Jahr	Umformer		Gleichrichter		Akkumulatoren-	
	Anzahl	Gesamtleistungsfähigkeit kW	Anzahl	Gesamtleistungsfähigkeit	Anzahl	Gesamtleistungsfähigkeit
1929	86	84.588	60	57.355	31	17.540
1930	86	84.588	63	62.215	32	20.304
1931	87	84.938	65	64.892	32	20.425

8.) Leitungsnetze und Transformatorenanlagen.

Vom Wiener Leitungsnetz wurden hauptsächlich jene Kabelstrecken ausgebaut, die in dem im Jahre 1928 beschlossenen Ausbauprogramme einer neuen Stromverteilung vorgesehen waren, und zum kleinen Teil solche, die der Verstärkung der Anspeisung einiger stark belasteten Netzgebiete dienten.

Im 28-kV-Hochspannungskabelnetze wurden vom Kraftwerk Simmering zum Umspannwerk Michelbeuern drei und zum Umspannwerk Schmelz zwei Kabel gelegt ~~Kabel gelegt~~, außerdem zwischen dem Kraftwerk Engerthstraße und dem prov. Umspannwerk Favoriten zwei Kabel von je $3 \times 120 \text{ mm}^2$ Kupferquerschnitt.

In diesem Netze wurden die bereits verlegten 28-kV-Kabel in die fertiggestellten Umspannwerke Simmering, Engerthstraße, Michelbeuern und Favoriten eingeführt. Die im Jahre 1929 verlegten und vorübergehend mit 5 kV gespeisten 28-kV-Kabel zwischen dem Kraftwerke Simmering und den Umspannwerken Michelbeuern und Favoriten einerseits und dem Kraftwerke Engerthstraße und dem Umspannwerke Favoriten andererseits wurden nach Fertigstellung der Umspannwerke mit 28 kV Spannung in Betrieb genommen. Die Kabellänge des 28-kV-Netzes betrug Ende 1931 186,5 km, das Kupfergewicht 508,5 t. Im 5- und 2 kV-Kabelnetze sowie in den Gleichstrom-, Licht- und Kraftnetzen erfolgten umfangreiche Kabellegungen. Darunter sind eine Reihe von Kabellegungen in Wohnungsneubauten der Gemeinde Wien, auf dem Trabrennplatz und in das Stadion sowie der Anschluß der Gemeinden Oberlaa, Neu-Erlaa und Rothneusiedl, Achau, Pellendorf und der Eisenstädter Elektrizitäts A.G.-Überlandwerke erwähnungswert. Die der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit dienenden Umschaltungen der 4×110 -Voltanlagen des von der ehemaligen Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft übernommenen Netzes auf 2×220 Volt wurden fortgesetzt; allein in den Jahren 1930 und 1931 wurden hiebei 89.000 Glühlampen und 4.219 Geräte und Moto-

ren ausgetauscht oder abgeändert.

Der Einbau des selektiv wirkenden Überstromschutzes und die Löscheinrichtungen des Erdschlußstromes wurde für den bereits in Betrieb befindlichen Teil des 28-kV-Kabelnetzes beendet und für das 5-kV-Kabelnetz fortgesetzt.

Die Gesamtlänge des Wiener Kabelnetzes betrug:

Freileitungen:

1929	6.894 km	daher Zuwachs	316 km,
1930	7.031,5 "	"	137,5 "
1931	7.077,1 "	"	45,6 "

Das Kupfergewicht stellte sich 1929 auf 8.538,5 t, 1930 auf 8.813,2 t und 1931 auf 8.947 t.

Das Freileitungsnetz in Wien und in den vom Wiener Netze direkt versorgten Gemeinden hatte im Jahre 1929 eine Länge von 106,7 km und ein Kupfergewicht von 64,7 t, im Jahre 1930 eine Länge von 133,5 km und ein Kupfergewicht von 76,6 t und im Jahre 1931 eine Länge von 143 km und ein Kupfergewicht von 81,2 t.

Die Zahl der an das Drehstromnetz angeschlossenen Transformatorenanlagen stieg Ende 1929 auf 1.570 mit 2.003 Umspannern und 138.441,6 kVA Leistung, Ende 1930 auf 1.619 mit 2.044 Umspannern und 143.184,8 kVA Leistung und Ende 1931 auf 1.650 mit 2.064 Umspannern und 148.256,4 kVA Leistung; die Zahl der an das Wechselstromnetz angeschlossenen Transformatoren betrug Ende 1929 - 2.231 mit 2.814 Umspannern und 40.119,6 kVA Leistung, Ende 1930 - 2.241 mit 2.819 Umspannern und 41.229,1 kVA Leistung und Ende 1931 - 2.233 mit 2.784 Umspannern und 40.721,8 kVA Leistung.

Für die Speisung des Wechselstromnetzes aus dem Drehstromnetze standen 7 Drei-Zweiphasenanlagen mit 24.495 kVA - Umspannerleistung zur Verfügung.

Die Zahl der am Wiener Netze angeschlossenen Häuser betrug im Jahre 1929 - 37.647, im Jahre 1930 - 38.933 und im Jahre 1931 - 39.726.

Die Gesamtzahl der Anschlüsse in Wien und Umgebung stellte sich Ende 1929 auf 45.303 (Zuwachs 1.685), erhöhte sich Ende 1930 auf 47.193 (Zuwachs 1.890) und stieg im Jahre 1931 weiterhin auf 48.203 (Zuwachs 1.016).

Das Überlandnetz bestand am Ende des Jahres 1931 aus 70,2 km Kabeln mit einem Kupfergewicht von 48,7 t und 350,8 km

Freileitungen mit einem Kupfergewicht von 242,6 t. Die Zahl der Umspanneranlagen ist einschließlich der Zwischenstationen auf 147 mit 198 Umspannern gestiegen, ihre Leistungsfähigkeit erreichte 31.173,8 kVA. Die Zahl der Anschlüsse erhöhte sich auf 2.223.

9.) Fernleitungen.

Für den Bezug der von der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.G. (STEWAG) zu liefernden Energie wurde von den Städtischen Elektrizitätswerken im Anschlusse an die bis Ternitz führende Leitung der STEWAG die 110.000-Volt-Freileitung Ternitz-Wien gebaut, die im Freiluft-Umspannwerke Süd II endet. Die 67,4 km lange Leitung besteht aus Kupferseilen von $2 \times 3 \times 120 \text{ mm}^2$ Querschnitt (vorläufig nur 3 Seile aufgelegt). Das Blitzschutzseil ist ein Flußstahlseil von 50 mm^2 Querschnitt, ^{Die Eisenbetonmaste,} System Pörr (296 Stück, davon 239 Trag- und 57 Eck- und Abspannmaste), wurden an Ort und Stelle hergestellt, sind durchschnittlich 230 m voneinander entfernt und bis zur Spitze 23 bis 26 m hoch.

Zur Abnahme des für Wasserhebezwecke nicht ausgenützten restlichen Stromes der neuen 270-kW-Kraftanlage Wildalpen der II. Wiener Hochquellenleitung wurde von Wildalpen über den Tremml eine 22,4 km lange 20-kV-Freileitung mit $3 \times 35 \text{ mm}^2$ Kupferseil errichtet und bei Göstling an die Ybbstalleitung des Kraftwerkes Opponitz angeschlossen.

Die Freileitungen zum Überlandkraftwerke Ebenfurth sowie zu den Wasserkraftwerken hatten Ende 1931 insgesamt eine Länge von 524,2 km mit einem Kupfergewichte von 1.154,0 t.

10.) Lastverteiler und Fernmeldestelle.

Um die Verteilung des jeweiligen Bedarfes auf die einzelnen Erzeugungsanlagen, drei eigene Dampfwerke, zwei große und eine Reihe kleinerer eigener Wasserkraftanlagen sowie zwei fremde Wasserkraftunternehmungen immer unter Erreichung der größten Wirtschaftlichkeit vornehmen zu können, wurde im Direktionsgebäude in der Mariannengasse eine zentrale Stelle (Lastverteiler) geschaffen. Sie wurde mit den erforderlichen Fernmeßgeräten, die den jeweiligen Belastungszustand aller Erzeuger-

anlagen aufzeichnen, mit den notwendigen Befehlseinrichtungen, die dazu dienen, den Erzeugeranlagen rasch Aufträge erteilen zu können, und mit einem Leuchtschaltbilde, das den jeweiligen Schaltungsstand des 28-kV-Netzes und dessen Belastung erkennen läßt, ausgestattet.

11.) Öffentliche Beleuchtung.

Die öffentliche elektrische Beleuchtung wurde weiter ausgebaut. Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung im Einzelnen.

	1929	1930	1931
	am Jahresende		
Straßenzüge	1.473	1.631	1.753
Plätze	181	194	214
Brücken	37	39	39
Siedlungsanlagen	19	21	23
Gehwege, Stiegen, öffentliche Höfe	103	109	209
Parkanlagen	18	21	30
Märkte	-	-	2
Straßenlänge km	686	737	771,4
Lampenanzahl	22.826	24.644	26.480
Anschlußwert in kW	5.048	5.394	5.725
Steigerung gegenüber dem Vorjahre in Prozenten			
1.) Lampen	20,9	8,0	7,4
2.) Kilowatt	20,5	6,8	6,1

12.) Anschlüsse und Elektrizitätszähler.

Die Zahl der Anschlüsse an das Netz der städtischen E-Werke stieg weiterhin an, die Zunahme betrug im Jahre 1929 25.738 Licht- und 2.499 Kraftanlagen, im Jahre 1930 - 21.128 Licht und 1.171 Kraftanlagen und im Jahre 1931 - 17.263 Licht- und 2.082 Kraftanlagen, sodaß mit Ende des Jahres 1931 646.382 Anlagen angeschlossen waren. Hiezu kommen noch rund 35.000 Anlagen in den von den E-Werken belieferten rund 220 niederösterreichischen und burgenländischen Gemeinden, die eigene Ortsnetze besitzen.

Mit den Anschlüssen stieg auch die Zahl der aufgestellten Elektrizitätszähler, worüber folgende Tabelle Auskunft gibt.

<u>Elektr.-Zähler:</u>	<u>1929</u>	<u>1930</u>	<u>1931</u>
Neuaufstellung	32.420	28.571	26.857
aus aufgelassenen Anlagen abmontiert	4.853	7.359	7.582
Gesamtzahl der in Verwendung stehenden Zähler	604.154	625.366	644.641
Umgetauscht wurden wegen Eichung, Anschlußwertänderungen und Fehlerhaftigkeit	104.824	112.726	96.502
Untersucht wurden ferner	37.263	-	38.052

13.) Elektrizitätsverwertung.

Die Verkaufsausstellung, die mit einer Vorführungs- und Beratungsstelle verbunden war, wurde in eine Vorführungs- und Beratungsstelle für die Verwendung der Elektrizität im Haushalte und im Gewerbe umgewandelt. Der Verkauf von Beleuchtungskörpern und Elektro-Haushaltgeräten auf Teilzahlungen wurde mit Ausnahme von Heisswasserspeichern im Jahre 1929 aufgelassen; Motoren werden auch weiterhin gegen Leihgebühr abgegeben. Es werden nur solche Geräte ausgestellt, die von den Städtischen Elektrizitätswerken geprüft wurden und entsprochen haben. Die ausgestellten Geräte sind mit einem Prüfschein der Städtischen Elektrizitätswerke sowie mit Angaben über Lieferfirma, Preis, Leistung, Betriebskosten u.s.w. versehen. Beratung und Auskünfte erteilen sachkundige Beamte des Unternehmens.

Die Ausstellungsräume der "STEWÉ"-Ausstellung wurden im Jahre 1931 von rund 44.000 Personen besucht. 89 Werbevorträge wurden vor ungefähr 4.200 Zuhörern gehalten. Die "STEWÉ"-Ausstellung in Mödling wurde ebenfalls völlig neugestaltet.

Die Zahl der Anschlüsse von Heißwasserspeichern betrug:

	1929	1930	1931
Elektro-Heißwasserspeicher	465	392	323
mit durchschnittlichem Wasserinhalt von Liter	120	105	96
Gesamtinhalt Liter	58.660	41.560	31.215
Anschlußwert kW	845	631	505

Ende des Jahres 1931 waren 2.052 Heißwasserspeicher mit 3.993,3 kW Anschlußwert, an das Wiener Netz angeschlossen.

In den Jahren 1929 und 1930 wurden für den Betrieb von Zentralwaschanlagen in städtischen Wohnhausneubauten je 2 Speicher mit 1.300 und 2.000 kW Anschlußwert angeschlossen. Ferner wurden zahlreiche Elektro-Kochautomaten und Speicheröfen sowie einige Backofenanlagen und Anlagen für Mistbeetbeheizung und -belichtung mit rund 1.071 kW aufgestellt.

Gegen Teilzahlungen wurden ausgeführt:

	1929	1930	1931
Installationen für Wohnungen	10.220	4.901	455
Steigleitungen	360	203	10

Außerdem überprüften die STEWE zahlreiche Elektro-Haushaltgeräte, wie Küchenspeicher, Kleinmotore, Ventilatoren, Elektro-Kochgeräte u.s.w.; die Studien über Kückenbelichtung wurden mit Erfolg fortgesetzt.

14.) Personal.

Der Stand des aktiven Personals ging in den Jahren 1929 bis 1931 zurück, wogegen die Zahl der Pensionsparteien etwas zunahm, wie die folgende Übersicht zeigt.

	1929	1930	1931	
Aktive {	Angestellte	1.139	1.094	1.010
	Bedienstete	3.089	2.992	2.823

	1929	1930	1931
Pensionsparteien			
Angestellte	161	197	275
Witwen	108	110	118
Vollwaisen	4	4	4
Halbwaisen	29	31	33
Bedienstete			
Bedienstete	228	301	417
Witwen	196	207	221
Vollwaisen	2	3	2
Halbweisen	95	90	93

15.) Finanzielle Ergebnisse.

Die finanziellen Ergebnisse für die Jahre 1929 bis 1931 sind nicht ungünstig, doch ergeben sich durch die Anwendung des Investitionsbegünstigungsgesetzes vom Jahre 1929, B.G.Bl. Nr. 430, noch immer beträchtliche Gebarungsabgänge u.zw. a) Gemeinde Wien - Städtische E-Werke:

	tatsächlicher Abgang(-) Überschuß (+)	Abgang durch Invest.Ges.(-)	Abgang unter Berücksichtigung der begünstigten Investitionen
	in S c h i l l i n g		
1929 -	12,257.088	- 14,882.903	- 27,139.991
1930 +	370.146	- 21,420.296	- 21,050.150
1931 +	22.809	- 9,700.371	- 9,677.562

b) Überlandzentrale.

	1929	1930	1931
	in S c h i l l i n g		
tatsächlicher Abgang	- 2,249.477	- 2,027.239	- 4,428.533
Abgang durch Anwendung d. Investitionsgesetzes	- 848.233	- 678.272	- 220.860
ergibt buchmäßigen Abgang	- 3,097.710	- 2,705.511	- 4,649.393

Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen.

a) Allgemeines.

Mit der im Jahre 1928 erreichten Zahl von rund 650 Millionen beförderten Fahrgästen hat die Fahrgastbeförderung der Straßen- und Stadtbahn ihren Höhepunkt erreicht. Seither geht die Zahl der beförderten Fahrgäste von Jahr zu Jahr mehr zurück. Die Ursachen liegen hauptsächlich in der fortschreitenden allgemeinen wirtschaftlichen Stagnation und der damit verbundenen sprunghaften Erhöhung der Arbeitslosigkeit; zu diesem Rückgang trugen auch die Ausdehnung des Auto-busverkehrs, das sinkende Einkommen der arbeitenden Bevölkerung und nicht zuletzt die Tarifierhöhung im zweiten Halbjahr 1929 bei. Die Zahl der beförderten Fahrgäste ging, bezogen auf das vorhergehende Jahr im Jahre 1929 um $3\frac{1}{2}$ Prozent, im Jahre 1930 um 4,1 Prozent und im Jahre 1931 um 4,6 Prozent zurück. Durch die ständige Abnahme der Zahl der Fahrgäste sind natürlich auch die Einnahmen zurückgegangen. Auch die Tarifierhöhung im Jahre 1929 brachte keine wesentliche Mehreinnahme. Die Steigerung der Jahresbetriebseinnahmen betrug nur 2,8 Prozent, war also vollkommen ungenügend. Da eine weitere Tarifierhöhung nicht vertretbar war, mußten die Ausgaben gedrosselt werden. Ersparungen wurden sowohl bei den Sachausgaben als auch beim Personal angestrebt. Diese dadurch ersparten Beträge konnten aber nicht den ganzen Ausfall an Einnahmen decken, da gerade beim Personal Schwierigkeiten auftraten, die eine weitere Senkung der Personallasten verhinderten. Es konnten z.B. nur wenige Angestellte pensioniert werden, weil die Pensionskasse seit dem Herbst 1930 nicht mehr imstande war, mit den ihr zufließenden Beiträgen den Aufwand voll zu decken. Die Sparmaßnahmen nötigten schließlich im Jahre 1931 auch zu Kürzungen der Bezüge, in der Höhe eines halben Monatsbezuges ($13\frac{1}{2}$ statt wie bisher 14 Monatsbezüge). Alle Sachausgaben wurden auf das die Sicherheit des Betriebes berücksichtigende Maß eingeschränkt.

Äußerst ungünstig wirkt sich auch die Tatsache aus, daß kein Verkehrsunternehmen imstande ist, mit dem Sinken der Fahrgastbeförderung zur gleichen Zeit und im gleichen Ausmaße

seine Verkehrsleistungen zu senken. Einen anschaulichen Beweis hierfür liefern die folgenden Zahlen über die deutschen Straßenbahnen.

Die Fahrgastbeförderung ist im Durchschnitt von 157 Straßenbahnen Deutschlands im Jahre 1930 gegenüber 1929 um 12,8 Prozent und die Wagenkilometerzahl im gleichen Zeitraum um 4,5 Prozent zurückgegangen. In Berlin und Hamburg, den zwei größten Straßenbahnen Deutschlands, ging die Zahl der Fahrgäste sogar um 21,4 Prozent zurück, wogegen die Zahl der Wagenkilometer 8,8 Prozent zurückging. Demgegenüber waren in Wien die Verhältnisse wesentlich günstiger; der Rückgang in der Zahl der Fahrgäste betrug 4,1 Prozent, der der Wagenkilometer 3,7 Prozent. Demgemäß sinkt die Zahl der auf einen gefahrenen Wagenkilometer durchschnittlich entfallenden Fahrgäste und mit ihr die Einnahme je Wagenkilometer; die Ausgaben je Wagenkilometer ändern sich aber unverhältnismäßig wenig, der Betrieb wird also in solchen Zeiten immer unwirtschaftlicher.

Wenn dagegen der Autobusbetrieb eine wesentliche Frequenzsteigerung aufzeigen kann, so ist das dem Umstande zuzuschreiben, daß im Jahre 1929 mit neu beschafften Autobussen eine Reihe neuer Linien eröffnet wurden. Die Fahrgastbeförderung stieg dadurch gegenüber 1928 um 70 Prozent, im Jahre 1929 und im Jahre 1930 um 31,1 Prozent. Die Mehreinnahmen beim Autobusbetrieb konnten aber bei weitem nicht den Ausfall der Straßen- und Stadtbahn wettmachen, zumal der Anteil dieses Verkehrsmittels am Gesamtverkehr verhältnismäßig sehr gering ist und ihm keine ausschlaggebende wirtschaftliche Bedeutung zukommt.

b) Straßenbahn.

1.) Bahnbau und Bahnerhaltung.

Im Jahre 1929 wurden folgende Gleisneubauten ausgeführt, und zwar eine Schleife für das Umkehren der Züge der Linie 10 durch die Maroltingergasse von der Thaliastraße zur Ottakringer Straße, eine Entgleisungswende in der Endstelle Nußdorf der Linie 36 gegen das Entrollen der Beiwagen ⁱⁿ der dortigen Gefällsstrecke, ein Anschlußgleis von der Rietzinger Hauptstraße zum Hofgleis der Wagenfabrik Rohrbacher und eine

Gleisverbindung beim Betriebsbahnhof Erdberg.

Rechnung: Im Jahre 1930 wurden zwei Verbindungskurven von der Landstraßer Hauptstraße zur Rasumofskygasse und zur Erdbergstraße ausgeführt. Mit Hilfe dieser Verbindungskurven kann das In- und Außerdienstsetzen von Dreiwagenzügen, die wegen der beschränkten Tragfähigkeit nicht mehr über die Schlachthausbrücke geführt werden können, vom Betriebsbahnhof Erdberg über die Rotundenbrücke besorgt werden. Ferner wurde die bisher eingleisige Kreuzung Breitenfurter Straße - Feldkeller-gasse mit der Donauländebahn zweigleisig ausgestaltet.

Strassen: Im Jahre 1931 wurde die Linie Engerthstraße - Wehli-straße im Bereiche der Lagerhauskreuzungen zweigleisig ausgebaut, um eine klaglose Abwicklung des Verkehrs zum und vom neuen Stadion zu ermöglichen. Das Doppelgleis im Zuge der Linzer Straße bei der Guldengasse und beim Baumgartner Spitz wurde verlängert und die dortige Umsteigestelle ausgestaltet. Nach Fertigstellung der Augartenbrücke wurde die neue Gleisanlage auf der Brücke samt den erforderlichen Gleisanschlüssen ausgeführt und dem Verkehr übergeben. Über die Gleiserneuerungen und Umbauten in den Jahren 1929 - 1939 orientieren die folgenden Angaben.

1929: In der Hietsinger Hauptstraße von der Costenoblegasse bis zur Endstelle am Wolfrathplatz wurden die Gleise aus der Seitenlage in die Straßenmitte verlegt. Da die Seitenfahrbahnen von der städtischen Straßenverwaltung aus Kleinsteinpflaster auf Betonunterlage hergestellt wurden, ist auch der Gleis-trog versuchsweise mit diesem Pflaster ausgeführt worden.

Gleise: Längs der Gleisschleife Michelbeuern am inneren Währinger Gürtel wurde eine Straßenregulierung durchgeführt, die anlässlich der Verbreiterung des Bahnhofes Michelbeuern notwendig geworden war und auch eine Einlösung von Gründen des Wiener Krankenanstaltenfonds erforderte.

und Voreis: Im Jahre 1929 wurde ferner mit dem Bau einer neuen Brücke über die Hochquellenwasserleitung in Perchtoldsdorf der Linie Mauer-Müdling als Ersatz für die bestehende unzureichende Straßenbahnbrücke begonnen; am Jahresende war im Gleis I die Fundierung mit Eisenbetonpiloten sowie die Herstellung der Widerlager bis zur Auflagerquaderunterkante durchgeführt und der Damm für das Gleis I geschüttet.

1930: Am Spitz im 21. Bezirk, in der Markergasse zwischen Bechardgasse und Seidlgasse und in der Ungargasse von der Invalidenstrasse bis zur Beatrixgasse wurden zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Gleiserneuerungen und Umbauten ausgeführt.

In der Kinderspitalgasse, Faberstraße, Alserbachstraße und Wallensteinstraße wurden anlässlich von Straßenpflasterungen auch größere Gleiserneuerungen ausgeführt. In der Laxenburger Straße wurden Gleise im Zusammenhange mit der von der Bundesstraßenverwaltung vorgenommenen Erneuerung der Straßendecke ausgewechselt. - 24.350 m² Granitwürfelpflaster und 240 m³ Der im Jahre 1929 begonnene Umbau der Wasserleitungsbrücke in Perchtoldsdorf wurde im Jahre 1930 vollendet.

1931: Die Rücksicht auf die heutigen Verkehrsverhältnisse veranlaßte die Straßenbahnen die Gleisanlage Siebensterngasse - Neubaugasse - Westbahnstraße und die der Kreuzung Lerchenfelder Gürtel - Neulerchenfelder Straße umzubauen, desgleichen die Gleise in der Heiligenstädter Straße längs der neuen städtischen Wohnhausanlage, in der Nußdorfer Straße von der Alserbachstraße bis zur Schubertgasse, in der Sechshauserstraße zwischen Geibelgasse und Kellinggasse, in der Felberstraße von der Schweglerstraße bis zur Neubergengasse und am Gaußplatz umzuliegen.

Die folgenden Zahlen veranschaulichen die Leistungen bei den Gleisbauten:

	1929:	1930:	1931:
Neubauten und Auswechslungen von Gleisen in Km	30.432	26.231	25.266
Aluminothermisch geschweißte Schienenstöße	2.168	2.153	1.729
Geschweißte Stumpfstöße	838	-	-
Instandsetzung schadhafter Melau- und Stumpfstöße durch Einschweißen von Paßstücken und Verschweißen mittels Schmelzgußverfahrens	2.825	2.194	2.067
Instandsetzung ausgeschlagener Knotenpunkte durch Aufschweißen von Stahl auf elektrischem Wege	254	213	496
	2.528	2.194	2.242

Zur Beseitigung der Riffeln standen sechs Schienenschleifwagen im Dienste.

Die für die Gleisneubauten und Gleiserneuerungen not-

wendigen Gleiskreuzungen, stellte die Oberbauwerkstätte her, die auch die Gleisanlagen zusammenbaute und das Biegen der Schienen für die Gleisbogen besorgte. Die Oberbauwerkstätte hat außerdem alte Weichen für deren Wiederverwendung zu Bahnerhaltungszwecken instandgesetzt.

Bei den Gleisarbeiten wurden 2.918 km Gleis in Holzstückelpflaster mit Betonunterlage, 1.345 km in Steinpflaster mit Betonunterlage, der Rest von 77.666 km in Steinpflaster mit Schotterunterlage verlegt.

Für die Bahnerhaltung wurden außerdem noch mit eigenem Personal im Jahre 1930 - 84.350 m² Granitwürfelpflaster und 240 m² Holzstückelpflaster und im Jahre 1931 - 61.290 m² Granitwürfelpflaster und 309 m² Holzstückelpflaster ausgeführt.

Der Stand der Streckenlänge, Betriebslänge und Gleislänge der Straßenbahn unter Berücksichtigung der Gleisabtragungen betrug:

	1929:	1930:	1931:
Streckenlänge km	292.111	292.107	292.079
Betriebslänge "	288.415	288.411	288.383
Gleislänge "	610.538	610.561	610.679

Die Gleislänge setzt sich zusammen aus:

	1929:	1930:	1931:
Hauptgleise	517.715	517.779	517.877
Nebengleise	13.636	13.593	13.615
Bahnhofgleise	26.187	26.187	26.187
Hallengleise	40.714	40.714	40.714
Eigene Schleppegleise	12.286	12.286	12.286

2.) Elektrische Anlagen.

Zur Aufrechterhaltung eines ungestörten Betriebes der Straßenbahn, wie auch im Interesse der öffentlichen Sicherheit ist die Überprüfung der elektrischen Oberleitung und ihrer Unversehrtheit von größter Wichtigkeit. Alljährlich müssen große Teile des Oberleitungsnetzes und ebenso auch die Drühte der optischen Signalanlagen erneuert werden. Die Neuanlage von Oberleitungen ist ganz geringfügig, hingegen erfordert die Aus-

wechslung schadhafter Dröhite alljährlich große Mengen Draht.

Der Verbrauch an Draht ist aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich:

	1929:	1930:	1931:
Auswechslung von Arbeitsdraht für Oberleitungen			
in m	51.120	30.797	35.388
Ersetzung des Eisenfahrdrabtes gegen solchen aus Kadmiunkupfer			
in m	1.528	-	-
Drahtleitungen für neue Gleisanlagen			
in m	956	1.430	-
Draht für neue Signalanlagen			
in m	1.366	235	-
Draht für Doppelleitungen			
	217	3.658	1.932

Im Jahre 1929 erhielten 38, im Jahre 1930 - 40 und im Jahre 1931 - 25 Speisepunkte der Oberleitung neue Kasten-schalter starker Bauart. Gleichzeitig wurde bei jedem dieser Speisepunkte die Kabelzuführung verstärkt und in Zusammenarbeit mit den städtischen E - Werken der Anschluß für eine Fehlermeldeeinrichtung ausgeführt. Von den 15 das Straßenbahnnetz mit Strom versorgenden Unterstationen waren am Ende des Jahres 1931 - 10 vollständig mit Fehlermeldeeinrichtungen ausgerüstet.

Das gesamte Oberleitungsnetz wurde 1929 sechsmal und 1930 viermal, seine wichtigsten Punkte in beiden Jahren je zwölfmal durchgeprüft, Wandplatten wurden untersucht und zum Teil mit Farbe gestrichen. 1929: 1911, 1930: 4.562.

Im Jahre 1929 erhielten rund 560 Maste und im Jahre 1930 rund 500 Maste einen neuen Anstrich, wobei sie innerhalb des Sockels untersucht und ihre Betonierung ausgebessert wurde.

Zur Verbesserung der Speisung wurden im Straßenbahn-netze im Jahre 1929: 9, 1930: 2 und 1931: 2 neue Speisepunkte errichtet, sodaß es mit Ende 1931 - 131 Speisepunkte gab.

Von den 77 bestehenden elektrischen Weichenstellvorrichtungen (sie wurden in der Berichtszeit um 6 vermehrt) wurden bis Ende 1931 62 mit Steuerschalter und thermischer Auslösung ausgestattet.

Erwähnenswert sind noch folgende kleinere Neugestaltungen und Verbesserungen.

Der im Jahre 1929 begonnene Austausch der Streckentrenner veralteter Bauart gegen solche neuer Bauart mit Porzellanisolierung wurde fortgesetzt.

Die optischen Signalanlagen für unübersichtliche Straßenkreuzungen im Straßenbahnnetz wurden durch eine Warnkreuzanlage mit Lichtsignal vermehrt.

Für die Stromversorgung der Straßenbahnlinie Mauer-Müdling wurde am 1. März 1929 die fernbediente Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage "Perchtoldsdorf" in Betrieb genommen. Die Isolation des Kabelnetzes wurde im Jahre 1929 sechsmal, jene der Oberleitung viermal gemessen; ferner wurden die Schienenstoßverbindungen von 710 Kilometer Schienenlänge auf ihre Leitungsfähigkeit geprüft.

Die Bahnkabelnetze von vier Unterstationen erhielten Erdschluß-Meldeeinrichtungen.

Zur Behebung von Gebrechen und Störungen an der Oberleitungsanlage sowie an den elektrischen Weichenstellvorrichtungen und zum Austausche von Lampen der Signalanlagen mußten die Rüstwagen in 865 Fällen ausfahren.

Die Isolierung des Kabelnetzes wurde im Jahre 1930 sechsmal, jene der Oberleitung viermal gemessen; ferner wurden die Schienenstoßverbindungen von 550 Kilometer Schienenlänge auf ihre Leitungsfähigkeit geprüft.

Die Bahnkabelnetze von weiteren vier Unterstationen wurden mit Erdschlußmeldeeinrichtungen ausgestattet.

Zur Behebung von Gebrechen und Störungen an der Oberleitungsanlage und an den elektrischen Weichenstellvorrichtungen sowie zum Austausch von Lampen der Signalanlagen mußten die Rüstwagen in 918 Fällen ausfahren.

Die Zentralbatterie-Telephonanlage im Direktionsgebäude, IV., Favoritenstraße 9-11, wurde aufgelassen und durch eine Vollautomat-Telephonanlage mit einer bedienten Vorwähler-Hauptzentrale mit Zahlgeber im Direktionsgebäude Favoritenstraße und je einer unbedienten Nebenzentrale mit Anrufsucher in den Verwaltungsgebäuden, VI., Rahlgasse 3 und XIII., Sieben-eichengasse 7, ersetzt.

Sämtliche Feuermelder wurden im Jahre 1931 im Auftrage der städtischen Feuerwehr umgebaut.

In der Abteilung für Leitungsanlagen XII., Längenfeldgasse 23, und in den Betriebsbahnhöfen Vorgarten und Sinnering wurden die nicht automatischen Telephonanlagen durch Kleinaut-Telephonanlagen ersetzt und dabei auch die staatlichen Nebenstellen in private umgewandelt.

3.) Hochbauten.

Infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten konnten nur mehr kleinere Bauführungen in Angriff genommen und vollendet werden. Die Bautätigkeit war im Jahre 1929 noch ziemlich reger und ebte in den Jahren 1930 und 1931 stark ab. Erwähnenswert sind folgende Bauten:

In der Anschützgasse, in XIII. Bezirk wurde ein Tauschmagazin für die Hauptwerkstätte errichtet. Das Gebäude hat eine verbaute Fläche von 870 Quadratmetern, einen Belagraum von rund 1.600 Quadratmetern und besteht aus einem Erdgeschoß und einem Obergeschoß.

In der Hauptwerkstätte wurden durch Überdachung des Räderhofes und der Hochhebeeinfahrt Werkstätten und Lagerräume von 523 Quadratmeter Grundfläche gewonnen, ferner ein Exhaustorenraum für die Schmiede geschaffen und im Wagenbau zwei Putzgruben eingebaut sowie die Waschelegenheiten verbessert.

In der Oberbauwerkstätte in XIII. Bezirk wurde an der Betrachgasse an Stelle eines alten Holzschuppens ein neues einstöckiges Magazin in Ziegelmauerwerk mit Eisenbetondecken auf einer verbauten Fläche von rund 183 Quadratmetern errichtet und auf einem angrenzenden Lagerplatz ein Formsandlager von 20 Quadratmeter Belagfläche angelegt.

In Betriebsbahnhöfen Rudolfsheim wurde an Stelle einer alten Zehntonnen-Brückenwaage für die Zwecke der Lagerverwaltung eine acht Meter lange, kombinierte Gleisbrückenwaage mit einer Wiegefähigkeit von 30 Tonnen eingebaut und im Untergeschoße der Wagenhalle I mit dem Einbau eines Transformatorraumes für die Hauptwerkstätte begonnen. In den meisten übrigen Betriebsbahnhöfen wurden Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten an den Hochbauten sowie im Interesse des Betriebes verschiedene Verbesserungen in den Wagenhallen vorgenommen.

Außerdem mußten in fast allen Gebäuden nach dem außerordentlich strengen Winter umfangreiche Frostschäden an den Wasserleitungen behoben werden.

Über dem hofseitigen Vordertrakte des Direktionsgebäudes, IV., Favoritenstraße 9, wurde mit dem Aufbau eines fünften Stockwerkes zur Unterbringung der automatischen Fernsprechzentrale begonnen und bis zum Jahresende der Rohbau fertiggestellt.

Eine neue Wagenabfertigung wurde im XVI. Bezirk in der Sandleitengasse errichtet und im XIII. Bezirk in der Schwendergasse im Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Rudolfsheim durch Adaptierungen ein Ersatz für die infolge Kündigung des Platzes abgetragene Wagenabfertigung beim Dreherpark in Meidling geschaffen.

Die im Vorjahre begonnene neue Wagenabfertigung im Strauß-Lanner-Park im XIX. Bezirk wurde fertiggestellt und im August 1929 der Benützung übergeben.

Neue Wartehallen in Steinholzbauweise wurden im IX. Bezirk auf der Roßauer Lände bei der Friedensbrücke, im XIII. Bezirk in der Hadikgasse bei der Schönbrunner-Schloßallee und im XIX. Bezirk in der Heiligenstädter Straße vor dem großen Gemeindewohnhausbau gebaut. Vorhandene alte Wartehallen sind im II. Bezirk auf dem Santa Lucia Platz, im XIV. Bezirk in der Felberstraße bei der Schmelzbrücke und im XVII. Bezirk in der Hernalser Hauptstraße bei der Heigerleinstraße aufgestellt worden. Eine alte Wartehalle wurde im XIII. Bezirk von der Hadikgasse bei der Hietzinger Brücke entfernt und im XIII. Bezirk in der Mitteldorfer Straße bei der Lützowgasse aufgestellt.

Jahr 1930.

In der Hauptwerkstätte ist im Verwaltungsgebäude ein Akkumulatorenraum für die neue automatische Fernsprechnebenzentrale eingerichtet und im neuen Tauschmagazin ein Kanzleiraum eingebaut worden.

Der im Vorjahr im Untergeschoß der Wagenhalle I des Betriebsbahnhofes Rudolfsheim begonnene Einbau eines Transformatorraumes für die Hauptwerkstätte wurde vollendet.

Im Betriebsbahnhofs Favoriten wurden an den Eisenbetonkonstruktionen der Wagenhallen I, II und III umfangreiche Erneuerungsarbeiten und im Betriebsbahnhofs Währing größere

Auswechslungen und Ausbesserungen der Schienenbänke und Gleise in den Wagenhallen I und II ausgeführt. Auch in den meisten übrigen Betriebsbahnhöfen und Werkstättengebäuden mußten Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten an den Hochbauten vorgenommen und Wasserleitungsgebrechen behoben werden. Schließlich traten an den Dächern fast aller Gebäude zahlreiche Sturmschäden auf, die Ausbesserungen nötig machten.

In Direktionsgebäude, IV., Favoritenstraße 9, wurde der Aufbau eines fünften Stockwerkes auf der Hofseite des Gassentraktes vollendet und darin die neue automatische Fernsprechhauptzentrale untergebracht. Die dadurch freigewordenen Räume der alten Fernsprechanlage wurden in Büroräume umgestaltet.

Auch in Verwaltungsgebäude, VI., Rohlgasse 3, wurden anlässlich der Errichtung der neuen Fernsprechhebzentrale verschiedene bauliche Abänderungen ausgeführt.

Vor dem im Vorjahr erbauten Tauschmagazin in der Anschützgasse im 13. Bezirk sowie längs der Oberbauwerkstätte und des Betriebsbahnhofes Meidling in der Längenfeldgasse im 12. Bezirk wurden neue Gehsteige hergestellt.

Die abbruchreifen Bodienstetenwohnhäuser in Kagran (sogenannte Schwedenhäuser) wurden nach Unterbringung der Parteien in anderen Gemeindebauten abgetragen.

Rückgewonnene alte Wartehallen wurden in der Barawitzkagasse und in der Schüttelstraße bei der Friedensgasse aufgestellt.

Jahr 1931.

In der Hauptwerkstätte wurde in der Leckiererei eine zweite Schiebebühne eingebaut und die Exhausterengrube vergrößert. Ferner wurden zwei Benzinwaschräume hergestellt, die Schweißanlage umgebaut und die Heizanlage der Räderwerkstätte verbessert.

In der Autowerkstätte in der Pernerstorfergasse wurde eine Späneabsaugungsanlage für die Tischlerei errichtet und ein Raum zur Unterbringung einer Spritzlackiererei umgebaut.

In der Linzerstraße wurde eine neue Wartehalle beim Baumgartner Spitz errichtet.

Außerdem wurden in einer Reihe von Wagenhallen die schadhafte Holzementdächer durch Preßkieseindeckungen ersetzt

und die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten an den Dienstgebäuden durchgeführt.

An verschiedenen Punkten des Stadtbahnnetzes wurden Geschwindigkeitsmesser aufgestellt, die selbsttätig die e) Stadtbahn. der vorbeifahrenden Züge aufzeichnen. Neu war 1.) Bahnbau und Bahnerhaltung.

Im Stadtbahnnetz fanden keine Neubauten statt. An den Brücken und Gewölben wurden größere Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Die Gleiserneuerungen und der Schwellenaustausch wurden selbstverständlich fortgesetzt. Die Gleiserneuerungen hatten im Jahre 1929 eine Länge von 8.530 km, im Jahre 1930 eine Länge von 3.922 km und im Jahre 1931 eine Länge von 2.360 km. Dabei wurden fast überall auch die Richtungsverhältnisse verbessert und soweit erforderlich Zwangsschienen eingebaut und die Schwellen sowie der Schotter erneuert. An Schwellen wurden neu eingelegt im Jahre 1929 rund 2.400 Stück, 1930 rund 5.200 Stück und 1931 rund 3.900 Stück. Der Einbau von Zwangsschienen wurde im Jahre 1929 beendet; in diesem Jahre sind insgesamt 6.043 Zwangsschienen neu eingebaut worden. Eine große Anzahl von Riffelbildungen am Gleis wurde durch Hobelhandarbeit entfernt, 67 Profilübergänge verschweißt und 15 Isolierstütze ausgewechselt.

Die Streckenlänge, Betriebslänge und Gleislänge der Stadtbahn hat sich in den Jahren 1929 bis 1931 nicht geändert. Die Streckenlänge betrug 26.261 km, die Betriebslänge 26.252 km und die Gleislänge 61.589 km. Die Gleise setzen sich aus 52.504 km Hauptgleise, 5.786 km Neben- und Bahnhofsgleise und 3.299 km Hallengleise zusammen.

Das Stellwerk bei der Haltestelle Hüllsdorfer Straße erhielt eine Wasserleitung.

2.) Elektrische Anlagen.

Das Oberleitungsnetz wird jährlich viermal, die Isolation der Speisepunktkabel und der Oberleitung von den Kabelkasten und den Unterstationen aus ein bis zweimal gemessen. Die Schienenstoßverbindungen von rund 60 Kilometer Schienenlänge wurden jährlich auf ihre Leitungsfähigkeit untersucht. Am Ende des Jahres 1931 waren im Stadtbahnnetz 17 Speisepunkte vorhanden, außerdem 135 selbsttätige Signale, sieben Stellwerke mit 37 Weichen, 43 halbselbsttätige Signale, 31 besondere

Signale, 316 Drosselstöße, 177 Schaltschränke, 534 Transformatoren und 115 km Signalkabel. An verschiedenen Punkten des Stadtbahnnetzes wurden Geschwindigkeitsmesser aufgestellt, die selbsttätig die Geschwindigkeit der vorüberfahrenden Züge aufzeichnen. Neu verlegt wurden auf der Wientallinie 1.300 m Fernsprechkabel. Der Rüstwagen mußte zur Behebung von Störungen und Gebrechen an der Oberleitungsanlage 22 mal ausfahren, Ansonsten wurden nur die laufenden Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

3.) Hochbauten.

Außer den bereits erwähnten Instandsetzungsarbeiten an den Brücken und Gewölben so insbesondere im Margaretentunnel, an der Goldenbrücke, der Baumgarten- und Braunschweigbrücke, der Donaukanallinie, wurden noch folgende erwähnenswerte Neuerungen durchgeführt:

Im Betriebsbahnhof Hütteldorf wurde vor dem Eingange zum Aufnahmsgebäude ein eiserner Sperrvorbau errichtet und in der Wagenhalle der Einbau von Putzgruben vollendet, so daß nunmehr alle Gleise damit ausgestattet sind.

In Stationsgebäude Meidling Hauptstraße wurde für das Magazin der Bahnerhaltung ein Lastenaufzug und im Stationsgebäude Hietzing ein Kassenraum eingebaut.

Wärzwasseranlagen wurden im Betriebsbahnhofs Hütteldorf sowie in den Stationsgebäuden Meidling Hauptstraße und Friedensbrücke, einfache Waschgelegenheiten in den Stationsgebäuden Burggasse, Rosauer Lände und Karlplatz eingerichtet. Das Stellwerk bei der Haltestelle Nußdorfer Straße erhielt eine Wasserleitung.

In Betriebsbahnhofs Heiligenstadt wurden in der Wagenhalle zwei Gleise sowie das in Bereiche dieser Gleise befindliche Betonpflaster erneuert.

Auf den Bahnsteigen der Stadtbahnhaltestellen wurden verschiedene Ausbesserungen, insbesondere an Pflaster, ausgeführt.

Die Wiederherstellung der Geländer an der Donaukanallinie wurde von der Augartenbrücke bis zur Aspernbrücke fortgesetzt, jene des Verblendmauerwerkes auf der Gürtellinie von der

Währingerstraße bis zur Thaliastraße (Menzelgasse) ausgeführt.

d) Straßenbahn und Stadtbahn.

1.) Fahrbetriebsmittel.

Von den im Jahre 1928 bestellten 100 Straßenbahntrieb- und 200 Straßenbahnbeiwagen wurden der Rest von 75 Trieb- und 210 Beiwagen geliefert und in Dienst gestellt. Außerdem wurden 10 Triebwagen mit eisernen Kasten geliefert, darunter befinden sich 2 der Bauart Buchli, die verschiedene Vorteile gegenüber den bisher verwendeten Wagen aufzuweisen haben wie geringeres Gewicht, geringere Bauhöhe, zwangsläufige Einstellung für den Kurvenlauf durch Anordnung und Verbindung der Achsen, geringere Abnutzung der Radreifen und Schienen, ruhigeren Gang und Vermeidung der Stufe zwischen Plattform und Wageninneren.

Von 90 unmittelbar nach dem Ende des Weltkrieges gelieferten Straßenbahntriebwagen mit eigenem Fahrgestell und kurzen Radstände wurden bei 53 gelegentlich ihrer gründlichen Instandsetzung das Fahrgestell entfornt und ein Radstand von 3'6 m vorgesehen. 20 Stadtbahnbeiwagen wurden mit Solenoiden für die elektrische Bremsung versehen und erhielten Radreifen mit Straßenbahnspurkränzen, weil sie dauernd im Straßenbahnverkehr Verwendung finden werden. 648 Straßenbahntriebwagen, 4 Lasttriebwagen und 19 Straßenbahnbeiwagen erhielten verglaste Plattformen, 282 Straßenbahntriebwagen starke Motoren, 283 Straßenbahntriebwagen neue stärkere Fahrschalter, 257 Straßenbahntriebwagen statt der Hauptsicherung und der Hauptschalter Schnellschalter, 16 Straßenbahntriebwagen wurden mit Schienenkratzern ausgerüstet und bei 70 Straßenbahnbeiwagen wurde die Brustwand der Plattformen erhöht. 18 Straßenbahnbeiwagen wurden in Salzstreuwagen und 2 Anhängeschneepflüge für die Verwendung im Kraftwagen-Schneepflugbetrieb umgebaut. Die Zahl der Anhängeschneepflüge für den Kraftwagenbetrieb ist nunmehr so groß, daß Pferdeschneepflüge nicht mehr verwendet werden brauchen. Die Glühlampen der Straßenbahnwagen von 25 Watt wurden gegen solche von 40 Watt ausgetauscht.

Der im Jahre 1929 begonnene Versuch mit Blechschleifstücken der Bauart Findeis-Ementt für Bügelstromabnehmer zeigte

Wiederherstellungserbeiten größeren Umfangs werden

zufriedenstellende Ergebnisse und wurde daher in größerem Ausmaße fortgesetzt.

1929: 335. Sämtliche Stadtbahntriebwagen wurden mit den im Jahre 1929 erprobten Wärmereleis, die die automatische Abschaltung des Fahrstromes bei zu großer Erwärmung der Heizwiderstände besorgen, ausgerüstet.

Den Stand der Fahrbetriebsmittel für den Straßenbahn- und Stadtbahnbetrieb zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Personenwagen				Lastwagen		Hilfsfahrzeuge		Schneepflüge
	Triebwagen	Beiwagen	Anzahl der Achsen	Sitz- und Stehplätze	Triebwagen	Beiwagen	Triebwagen	Beiwagen	
1929	1.754	2.201	7.916	199.140	51	218	18	96	199
1930	1.718	2.137	7.716	195.845	51	204	18	96	201
1931	1.709	2.093	7.610	193.922	51	203	17	141	185

Die Waggonfabriken führten folgende Arbeiten aus:
Sie erzeugten und lieferten 55 neue Trieb- und 120 neue Beiwagen, setzten 320

2.) Hauptwerkstätte.
Im Jahre 1929 wurde ein moderner Motorenprüfstand, eine große Spritzlackieranlage, eine Trichloräthylen-Entfettungsanlage und eine Ölrückgewinnungs- und Reinigungsanlage errichtet. Die Vorarbeiten hierzu waren bereits im Jahre 1928 begonnen worden.

Die Arbeiten am Wagenpark konnten durch die Hauptwerkstätte allein nicht durchgeführt werden, weshalb sie auch an die Privatindustrie vergeben wurden.

Über die Zahl der der Hauptwerkstätte zugeführten Fahrzeuge unterrichtet die folgende Übersicht:

Jahr	Schienenfahrzeuge				Der Hauptuntersuchung wurden unterzogen	
	insgesamt	davon		Hilfsfahrzeuge	in der Hauptwerkstätte selbst	privat
		Triebwagen	Beiwagen			
1929	6.842	4.836	1.841	165	2.659	652
1930	5.856	4.126	1.617	113	2.359	49
1931	5.037	3.556	1.400	81	2.025	-

Wiederherstellungsarbeiten größeren Umfanges wurden

1929 an 58, 1930 an 87 und 1931 an 102 Trieb- und Beiwagen vorgenommen; bei Zusammenstößen beschädigte Fahrzeuge wurden 1929: 535, 1930: 444 und 1931: 429 instandgesetzt.

Die geleisteten Anstreicherarbeiten gehen aus folgender Aufstellung hervor:

	1929	1930	1931
Vollständigen Anstrich der Wagen	69	92	95
Teilweise den Anstrich erneuert	504	520	506
Firnisüberzug allein	77	107	308

Ferner wurden 180 Anhänger-, 96 einhängbare und 11 Schiebepflüge gründlich instandgesetzt und neu gestrichen.

Außer diesen Arbeiten hat die Hauptwerkstätte auch die unter "Fahrbetriebsmittel" verzeichneten Umbauten und Verbesserungen an Fahrbetriebsmitteln durchgeführt.

Die Waggonfabriken führten folgende Arbeiten aus: Sie erzeugten und lieferten 55 neue Trieb- und 120 neue Beiwagen, setzten 320 unter teilweisen Umbau instand, erneuerten bei 282 Wagen den Anstrich, überfirnißten 178 Wagen, besorgten bei 701 Wagen die Hauptuntersuchung und montierten bei den 320 umgebauten Wagen auch die elektrische Anlage.

3.) Verkehr und Betrieb.

Aus einer bis zum Jahre 1928 steigenden Fahrgastbeförderung ändert sich das Bild über die Verkehrsleistungen.

Seit dem 2. Halbjahr 1929 wird eine absteigende Bewegung festgestellt. Außer den wirtschaftlichen Verhältnissen wirkte noch der außergewöhnlich kalte Winter 1928/1929, der Betriebseinschränkungen erzwang, auf die Verminderung der Verkehrsleistungen ein.

Nachstehende Übersicht gibt ein Bild über die Verkehrsleistungen in den Jahren 1929 bis 1931.

der Fahrzeiten und durch das höhere Gewicht der im Platz stehenden Trieb- und Beiwagen verursacht. Durch die erhöhte Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn (von bisher durchschnittlich 13,2 Stundenkilometer auf 14,7 Stundenkilometer) wurde an Personal und an Wagen gespart worden. Bei der Straßenbahn

Bei der Stadtbahn erhöhte 1929 in Jahre 1930 die Reisegeschwindigkeit auf rund 25 Stundenkilometer. In Millionen Fällen:

	1929	1930	1931
Gesamtleistung an Beförderungsfällen	627.70	601.92	574.42
Diese verteilen sich auf:			
Die Straßenbahn allein	514.32	500.66	477.57
die Stadtbahn	15.85	12.95	12.-
den Umsteigerverkehr zwischen Straßenbahn und Stadtbahn	97.-	87.-	83.-
den Umsteigerverkehr zwischen Autobus und Straßenbahn bzw. Stadtbahn	0.53	1.329	1.85
Sylvesterverkehr auf 27 Linien	0.082	0.072	0.062
Autobus und Elektrobus einschl. des Umsteigerverkehrs	23.44	30.56	30.92
Der verhältnismäßige Anteil in Prozenten beträgt bei der:			
Straßenbahn	81	81	81
Stadtbahn	15	13	13
Autobus	3	4	4

Ungerechnet auf die jeweilige Bevölkerungszahl kamen auf jeden Einwohner durchschnittlich 404 Fahrten im Jahre 1929, 391 im Jahre 1930 und 376 im Jahre 1931.

An Wagennutzkilometern im Personenverkehr wurden zurückgelegt:

	1929	1930	1931
auf der Straßenbahn km	135,916.484	130,525.188	124,530.181
" " Stadtbahn "	22,601.360	22,098.754	21,542.544

Der Stromverbrauch betrug ungerechnet auf einen Wagennutzkilometer in Wattstunden:

	1929	1930	1931
Auf der Straßenbahn	582	605	628
" " Stadtbahn	641	625	637

Der Mehraufwand an Strom wurde durch eine Kürzung der Fahrzeiten und durch das höhere Gewicht der im Dienst stehenden Trieb- und Beiwagen verursacht. Durch die erhöhte Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn (von bisher durchschnittlich 13,2 Stundenkilometer auf 14,7 Stundenkilometer) konnte an Personal und an Wagen gespart werden. Bei der Stadtbahn

Bei der Stadtbahn erhöhte sich im Jahre 1931 die Reisegeschwindigkeit auf rund 25 Stundenkilometer. Wesentliche Änderungen im Verkehr selbst durch Einführung neuer Linien oder Einstellung solcher fanden nicht statt, doch wurden einige Linien gekürzt und die Fahrtintervalle verlängert. Einige für die Bevölkerung günstige Verbesserungen konnten im Verkehr eingeführt werden. Die größte Beanspruchung an den Betrieb wurde im Jahre 1929 am 9. Juni anlässlich des Gewerbefestzuges, im Jahre 1930 am Pfingstsonntag, den 8. Juni und im Jahre 1931 gleichfalls am Pfingstsonntag, den 24. Mai verzeichnet. Erwähnenswert sind noch die Verkehrsleistungen am 12. Juli 1931 anlässlich der Landung des Luftschiffes "Graf Zeppelin" und der am 5. Juli 1931 stattgefundenen Eröffnung des Stadions sowie die Verkehrsleistungen anlässlich der II. Internationalen Arbeiter-Olympiade in der Zeit vom 19. bis 26. Juli 1931.

4.) Tarif.

Die Tarife der Städtischen Straßenbahnen wurden immer schon sehr niedrig gehalten. Die große Verminderung der Frequenz, die wieder auf die allgemeine schlechte wirtschaftliche Lage der Bevölkerung zurückzuführen war, konnte durch einschneidende Sparmaßnahmen allein nicht wettgemacht werden. Um ein größeres Defizit zu vermeiden, war eine Tarifierhöhung nicht zu umgehen. Ab 2. Juli 1929 kostete der beim Schaffner gelöste Fahrschein 32 Groschen statt wie bisher 28. Die Erhöhung des Fahrpreises betrug demnach durchschnittlich $\frac{1}{7}$, für die Fahrten mit Fahrausweisen rund $\frac{1}{5}$ des bisherigen Preises. Dieser Tarif wurde trotz der immer noch größer werdenden Einnahmerückgänge beibehalten.

Mit Einführung des neuen Autobusbetriebes am 11. Februar 1929 wurde der Umsteigerverkehr mit dem Autobus und zwar zunächst nur vom Autobus auf die Stadtbahn und Straßenbahn aufgenommen. Ab 15. April 1929 konnte man in beiden Richtungen also auch vom Schienenfahrzeug auf den Autobus umsteigen.

Für die Besitzer von Zeitkarten trat mit 1. April 1930 insofern eine Erleichterung ein, als nunmehr Zeitkarten während der ganzen Gültigkeitsdauer umgeschrieben werden können. Vom gleichen Tag an werden an Besitzer von Ausweiskarten des

Österreichischen Verkehrsbüros oder von Festwochenkarten der Fremdenverkehrskommission für die Bundesländer Wien und Niederösterreich Netzkarten für die Straßenbahn (Stadtbahn) mit vier-tägiger Gültigkeit zum Preise von 5 S für eine Karte ausgegeben.

Vom 22. Mai an wurden die Verkaufszeiten bei den Vorverkaufsstellen für Vorverkaufsfahrtscheine wesentlich gekürzt.

Ab 24. Mai wurde der Sondertarif für die Strecke Schlachthausbrücke-Freudenau (Lusthaus) auch an Werktagen, an denen Rennen in der Freudenau abgehalten werden, aufgehoben.

Mit 3. Mai 1931 wurde die Beförderung von Hunden, die bis dahin auf die Wiener elektrische Stadtbahn beschränkt war, auch auf der Straßenbahn gestattet. Für die Hundebeförderung auf der Straßenbahn gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Hundebeförderung auf der Stadtbahn, nur dürfen Hunde bloß auf die vordere Plattform des letzten Beiwagens mitgenommen werden.

Für Körperverletzungen

in Straßenbahnen

dieser in Stadtbahn-

trieb:

5.) Fahrpreisbegünstigungen.

Die Fahrpreisbegünstigungen galten im gleichen Umfang wie in den Vorjahren. Jährlich wurden etwa 2.000 Legitimationen und Freikarten, rund 30.000 Ermäßigungsanweisungen und 25.000 Schülerermäßigungsanweisungen ausgegeben. Für Schülergruppen wurden im Jahre 1929 und 1930 auf Grund von Anweisungen zur freien Fahrt je rund 50.000 Fahrten durchgeführt; im Jahre 1931 wurden 387.451 Schüler und Lehrpersonen kostenlos und 182.908 Schüler und Lehrpersonen gegen Entrichtung des Schülerfahrpreises in Gruppen befördert. Mit Arbeitslosenfürsorgekarten wurden im Jahre 1929 16 Millionen Fahrten, im Jahre 1930 22 Millionen und im Jahre 1931 21,8 Millionen Fahrten zurückgelegt. Die Gemeindeverwaltung hat im Jahre 1930 erstmalig für die Fahrten der Arbeitslosen und die Freikarten der Gemeindefunktionäre eine pauschalmäßige Vergütung von 100.000 S geleistet.

von angenommen. Durchschnittlich haben sich die Verkehrs-

leistungen in

6.) Unfälle.

Die Unfallhäufigkeit im Straßenbahnbetrieb ist entsprechend den verringerten Verkehrsleistungen zurückgegangen, wie die folgende Übersicht zeigt.

in Jahre 1929	6.565	mit	596	Verletzten,	darunter	22	Toten,
" " 1930	5.964	"	468	"	"	26	"
" " 1931	5.660	"	453	"	"	25	"

Von diesen Unfällen entfielen auf die Stadtbahn:

in Jahre 1929	238	mit	20	Verletzten,	darunter	2	Toten,
in Jahre 1930	148	"	17	"	"	6	"
in Jahre 1931	209	"	26	"	"	9	"

Die verhältnismäßig größere Anzahl von Unfällen im Jahre 1929 erklärt sich daraus, daß durch den außerordentlich kalten und schneereichen Winter die Anzahl der Zusammenstöße mit fremden Fahrzeugen von 855 im Jahre 1928 auf 1.251 im Jahre 1929 gestiegen ist.

An Haftpflichtentschädigungen und Renten wurden ausbezahlt:

in Jahre	1929:	1930:	1931:
für Körperverletzungen in Straßenbahnbetriebe:	411.563 S	475.025 S	356.181 S
detto im Stadtbahnbe- triebe:	10.826	1.426	1.975
an Entschädigungen für Sachschäden im Straßen- bahnbetriebe:	48.445	31.564	39.724
detto im Stadtbahnbe- triebe:	553	55	-

e) Autobusbetrieb und Elektrobuss.

1.) Allgemeines.

Während noch im Jahre 1928 der Autobusbetrieb mit Benzinkraftwagen auf Linien von insgesamt rund 31 Kilometer Länge und auf einen Wagenpark von 39 Autobussen beschränkt war, ist er im Jahre 1929 durch die Eröffnung einer Reihe neuer Linien, auf denen die in den Vorjahren angeschafften 100 modernen Autobusse in Betrieb gesetzt wurden, auf eine Linienlänge von rund 75 Kilometer und auf einen Wagenpark von 139 Autobussen angewachsen. Dementsprechend haben sich die Beförderungsleistungen im Autobusbetrieb ganz wesentlich erhöht.

Da die Linienführung fast sämtlicher neuen Autobuslinien durch die Innere Stadt mit der Linienführung der schon bestehenden innerstädtischen Autobus-Taglinien zusammengelegt wurde, ist durch diese Parallelführung der Linien eine Ver-

schmelzung des bestehenden innerstädtischen Autobus-Tagbetriebes und des neuen Autobus-Tagbetriebes eingetreten, die es unzulässig erscheinen läßt, künftighin zwischen den Betriebsergebnissen der alten und neuen Autobus-Taglinien irgendwelche Vergleiche zu ziehen. Ebenso ist mit der Eröffnung der neuen, nicht mehr auf die Innere Stadt beschränkten, sondern weit in die äußeren Bezirke übergreifenden Autobuslinien die bisherige gesonderte Behandlung und Ausweisung der Ergebnisse der Autobuslinie Billrothstraße-Salmansdorf überflüssig geworden.

In dem vorliegenden Geschäftsberichte sind daher nurmehr die Ergebnisse der gleislosen elektrischen Bahn Pützleinsdorf-Salmansdorf gesondert ausgewiesen, dagegen die Ergebnisse des gesamten Autobusbetriebes mit Benzinkraftwagen zusammengefaßt behandelt.

nach zur Fahrt auf den innerhalb des Ringes und Kai liegenden Teilstrecken der neuen Autobuslinien 4, 6, 7, 8 und 9, und die

2.) Autobusbetrieb.

Zu Beginn des Jahres 1929 standen 4 Tag- und 5 Nachtlinien in Betrieb. Bis Ende des Jahres 1929 kamen 6 neue Linien hinzu, so daß Ende 1929 insgesamt 15 Linien bestanden. Die Anzahl der Autobuslinien blieb im Jahre 1930 unverändert, doch hat die Fahrgastbeförderung im Autobusbetrieb weiter zugenommen, was im Tagbetrieb den Einschub von Wagen erforderte. Am Ende des Jahres 1931 standen im Tagverkehr 8 Linien in Betrieb, 4 Linien waren Bedarfslinien, die keinen ganztägigen durchlaufenden oder nur saisonmäßigen Betrieb führten und 4 Nachtlinien. Auf Grund der gewonnenen Betriebserfahrungen wurden die Routen der einzelnen Linien ständig dem Bedürfnisse des Publikums angepaßt, was große Veränderungen der Routen zur Folge hatte. Unrentable Linien wurden eingestellt, dafür aber wieder neue eröffnet.

Für die neueröffneten Autobus-Taglinien wurde ein Teilstreckentarif geschaffen, wonach der Fahrpreis ohne Umsteigen oder mit einmaligen Umsteigen für eine Fahrt bis zu zwei Teilstrecken 20 Groschen, für jede weitere Teilstrecke 10 Groschen und der Höchstfahrpreis für fünf oder mehr Teilstrecken 50 Groschen beträgt. Für Autobusfahrten, die nur innerhalb des vom Ring und Kai umschlossenen Gebietes der Inneren Stadt auf den alten oder auch auf den neuen Linien ohne Umsteigen zurück-

gelegt werden, blieb jedoch der bisherige Tarif von 10 Groschen für eine Teilstrecke bestehen; außerdem wurde der Fahrpreis für Fahrten ohne Umsteigen oder mit einmaligen Umsteigen aus der Inneren Stadt nach außen oder umgekehrt für zwei oder drei Teilstrecken mit 30 Groschen festgesetzt.

Der Fünziggroschen-Fahrschein berechtigt zur Weiterfahrt auf der Straßenbahn (Stadtbahn); ebenso kann mit einem solchen Fahrschein die Fahrt zuerst auf der Straßenbahn (Stadtbahn) angetreten und auf dem Autobus fortgesetzt werden, ein weiteres Umsteigen vom Autobus auf die Straßenbahn (Stadtbahn) ist jedoch unzulässig. Zeitkarten für die neuen Autobuslinien werden nicht ausgegeben. Es berechtigen jedoch die für die bestehenden innerstädtischen Autobus-Taglinien ausgegebenen Netzkarten auch zur Fahrt auf den innerhalb des Ringes und Kais liegenden Teilstrecken der neuen Autobuslinien 4, 6, 7, 8 und 9, und die Streckenkarten für die innerstädtischen Autobus-Taglinien auch zur Fahrt auf den mit diesen Linien zusammenfallenden Teilstrecken der genannten neuen Autobuslinien.

Der Fahrpreis auf der Linie Billrothstraße-Salmansdorf wurde im Zusammenhange mit der Fahrpreiserhöhung für die Straßenbahn und Stadtbahn von 20 Groschen auf 24 Groschen erhöht.

	1929	1930	1931
Die Länge aller Autobus-Linien betrug im Jahre	75.21 km,	77.52 km,	79.70 km,
die durchschnittl. Reisegeschwindigkeit in Stundenkilometer	14.10	14.10	14.48,

die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Nachtlinien betrug 27.50 Stundenkilometer und jene der Schnellverkehrslinie Stephansplatz-Floridsdorf Am Spitz 22.83 Stundenkilometer.

Über den Wagenpark des Autobusbetriebes geben die folgenden Zahlenangaben Aufschluß. Im Jahre

	1929	1930	1931
Autobusse neuester Bauart mit Mitteleinstieg	100	100	101
Dreiaxsen-Autobus mit Einstieg vorne und hinten	1	1	1
Autobusse mit Vorder-einstieg	38	48	48 ⁺

	1929	1930	1931
Ausflugswagen	2	2	1

+) hievon 18 Wagen außer Betrieb.

Die höchste Zahl der täglich gleichzeitig in Betrieb stehenden Wagen betrug im Jahre

	1929	1930	1931
bei den Taglinien	119	115	98
bei den Nachtlinien	25	25	17.

Im Gegensatz zu dem Einmannbetrieb auf den bisherigen innerstädtischen Autobuslinien, im Nachtbetrieb und Sonderwagenverkehr werden die auf den neuen Autobus-Taglinien verwendeten neuen Autobusse mit Rücksicht auf ihren größeren Fassungsraum und auf den Teilstreckentarif zweimännig betrieben.

Über die zurückgelegte Anzahl der Wagennutzkilometer und die Anzahl der beförderten Personen gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

	1929	1930	1931
Wagennutzkilometer	3,072.451	3,907.113	3,848.973
Tagverkehr	2,831.486	3,681.445	3,623.442
Nachtverkehr	177.045	185.839	192.073
Sonderwagenverkehr	63.920	39.829	33.458
Beförderte Personen	22,919.680	30,042.088	30,391.189
Tagverkehr	21,960.027	29,106.579	29,423.945
Nachtverkehr	864.435	891.600	925.586
Sonderwagenverkehr	95.218	43.909	41.658

Die Zahl der Unfälle ist in den Jahren 1929 bis 1931 auch im Autobusbetrieb zurückgegangen, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht.

1929	1.096 Unfälle mit 46 Verletzten, darunter 3 Tote,
1930	956 " " 44 " " 4 " und
1931	810 " " 42 " " 1 " .

An Haftpflichtentschädigungen wurden folgende Beträge ausbezahlt:

1929	für Körperverletzungen	18.451 S	an Sachschaden-	22.336 S
			entschädig.	
1930	" " " "	75.941 "	" "	30.099 "
1931	" " " "	48.837 "	" "	16.910 "

17.001, 1930 3.) Elektrobuslinie 5.460 Personen,

Pützleinsdorf-Salmansdorf. betrug im Jahre

Schematischer Der Fahrpreis auf dieser Linie wurde gleichzeitig mit der Straßenbahn im Jahre 1929 von 20 auf 24 Groschen erhöht. Die Betriebsergebnisse sind aus nachstehender Übersicht zu ersehen:

	1929:	1930:	1931:
Betriebslänge	1.90 km	1.90 km	1.90 km
Wagenstand	5	5	5
Wagennutzleistung	80.639 km	81.932 km	91.231 km
Personenbeförderung	522.619	519.920	532.526
Unfälle	21	11	5
Sachschadenentschädigung	64 S	384 S	-

f) Personal im Gesamtbetrieb.

Mit dem Personal wurden neue Arbeitsverträge abgeschlossen und damit ein einheitlicheres Dienst- und Besoldungsrecht geschaffen, die dem Personal eine Reihe von Verbesserungen, darunter auch das 14. Monatsgehalt gebracht hat. Im Jahre 1931 mußten die Bezüge allerdings wieder um ein halbes Monatsgehalt verringert werden.

Die durch die neuen Arbeitsverträge ermöglichten Arbeitsintensivierungen und die Fahrzeitkürzung machten Neueinstellungen zur Deckung der durch Ableben, Pensionierungen, Austritte und Entlassungen hervorgerufenen Abgänge unnötig. Nur in der ersten Hälfte des Jahres 1929 wurden noch Vertragsangestellte und Fahr- und Garagenbedienstete für den erweiterten Autobusbetrieb aufgenommen. Ferner wurden auch Saison- (Gleis-) Arbeiter für die Bauten eingestellt.

Der Funktionärstand, besonders jener der Betriebskontrolle, wurde aus den Reihen der Bediensteten und Arbeiter aufgefüllt. Durch weitere Reorganisationen im Verwaltungsdienste wurde die durch Todesfall und Pensionierungen verursachte Verringerung des Standes an Beamten und Beamtinnen ausgeglichen.

Der Gesamtstand aller beim Unternehmen (Straßenbahn, Stadtbahn und Autobus) Beschäftigten betrug im Jahre 1929

im Jahre 1929 auf 142, 1930 auf 143, 1931 auf 149, 1932 auf 159, 1933 auf 168 Schilling.

17.001, 1930 16.217 und 1931 15.460 Personen.

Der Stand der Pensionisten betrug im Jahre

	1929	1930	1931
Schematisten	262	277	368
Witwen	107	112	120
Voll-Waisen	5	4	4
Bedienstete	3.083	3.452	3.859
Witwen	1.911	2.000	2.098
Voll-Waisen	54	47	44

Das neu aufgenommene Personal für den Autobusbetrieb wurde gründlich geschult. Durch den vorhandenen Überstand an Fahrer und Schaffnern war es möglich zahlreiche Wiederholungsschulen abzuhalten. Zahlreiche Bedienstete der Wagenrevisionen wurden je nach Eignung für den Fahrer- und Schaffnerdienst ausgebildet. Aus Anlaß der Einführung neuer Wagentypen und -einrichtungen, Änderungen in der Linienführung usw. fanden Sonderschulungen statt.

761 Sicherheitswachebeamte wurden in einem Unterrichtskurs mit den Einrichtungen der Straßenbahn vertraut gemacht.

Vor den Strafgerichten wurden insgesamt 2.203 Fälle von Bediensteten, die sich aus dienstl. Anlässen ergeben hatten, vertreten. Von diesen Fällen endeten 1.759 mit Freispruch.

An Beschwerden aller Art sind im Jahre 1929: 6.016, 1930: 6.144 und 1931: 6.697 eingelaufen. Die Zahl der Beschwerden über das Benehmen der Angestellten ist von 7 Prozent im Jahre 1929 auf 5 Prozent im Jahre 1931 gesunken.

g) Finanzielle Ergebnisse des
Gesamtbetriebes (Straßenbahn,
Stadtbahn, Autobus.

Der Betriebsrückgang kommt in den finanziellen Ergebnissen zum Ausdruck. Das Jahr 1929 schloß mit einem Gebarungsabgang von 19,193.788 Schillinge. In den folgenden Jahren gelang es zwar den Gebarungsabgang herabzudrücken, er war aber noch immer beträchtlich; er betrug im Jahre 1930 13,785.747 S und im Jahre 1931 7,939.386 S. Die Gesamteinnahmen stellten sich im Jahre 1929 auf 142,248.436 S, 1930 auf 149,024.201 S und 1931 auf 143,159.182 Schilling.

Brauhaus der Stadt Wien.

Brauhaus hat auch in der Zeit des eingeschränkten Geschäftsganges seine Betriebsanlagen ausgebaut. Der Gärkeller wurde vergrößert und die kleinen Gärkeller sind neu. Der Bierverbrauch geht in den letzten Jahren ständig zurück. Es ist dies eine Folge der allgemeinen ungünstigen Wirtschaftslage; viele Verbraucher schränken ihren Bedarf auf die Lebensnotwendigkeiten ein. Am weniger dringlichen Bedarf, wozu man auch den von Bier rechnen muß, wird natürlich zuerst gespart. Der Rückgang des Bierverbrauches ist auch durch die billigen Weinpreise mitverursacht. Ungünstig wirkte sich auch die Erhöhung des Bierpreises aus, eine Folge der erhöhten Biersteuer, die seit dem Juli 1930 aus Anlaß des Notopfers für die österreichische Landwirtschaft eingehoben wird. Das schlechte Sommerwetter in diesen drei Jahren hat den Bierverbrauch ebenfalls ungünstig beeinflusst. Die Gersten- und Malzpreise waren im Jahre 1931 gestiegen, das Brauhaus der Stadt Wien hat aber seine Bierpreise unverändert gelassen.

Erzeugung und Verkauf. Der allgemeine Rückgang des Bierverbrauches wirkte sich naturgemäß in der Erzeugung und im Verkauf auch des städtischen Brauhauses aus. Die folgenden Zahlen veranschaulichen dies im einzelnen.

	1929	1930	1931
Gesamterzeugung hl	428.645	390.582	294.199
davon			
Wiener Stadtbräu hl	8.967	2.677	1.349
Spezialbräu hl	410.398	361.532	235.736
Doppelmalzbräu hl	9.280	6.148	4.258
Spezial-Märzenbräu hl	-	20.225	52.856
Gesamtverkauf hl	395.109	362.539	288.689
davon			
Wiener Stadtbräu hl	7.206	3.822	1.268
Spezialbräu hl	379.792	348.109	244.555
Doppelmalzbräu hl	8.111	6.294	4.408
Spezial-Märzenbräu hl	-	4.314	38.458

Betrieb. Das städtische Brauhaus hat auch in der Zeit des eingeschränkten Geschäftsganges seine Betriebsanlagen ausgebaut. Der Gärkeller wurde vergrößert und die kleinen Gärbottiche aus Holz gegen Großgärgefäße aus Eisenbeton ausgetauscht. Mit den im Jahre 1929 angeschafften 18 Großgärgefäßen besitzt das städtische Brauhaus insgesamt 68 solcher Gefäße mit einem nutzbaren Rauminhalt von ^{je} 340 hl, die eine monatliche Erzeugung von 50.000 hl Bier zulassen. Im Lagerkeller wurden an Stelle der Holzlagergefäße 40 Aluminiumlagertanks aufgestellt. Die Hefereinzuchtanlage wurde vergrößert; darin stehen nun 6 Gärapparate und 2 Würzesterilisierapparate im Betrieb. Die bisher von der Binderei benutzten Arbeitsräume wurden für die Flaschenabfüllanlage verwendet. Das Brauhaus hat eine Reihe von Maschinen für die Flaschenbieranlage angeschafft, so Flaschenverschlußmaschinen und Flaschenreinigungsmaschinen. Für die Binderei wurde eine neue Werkstätte erbaut und einige Spezialmaschinen angeschafft. Um die Beschäftigten vor den Unbilden der Witterung zu schützen, hat das Brauhaus die Gebindeablade- und Bieraufladestellen mit Flugdächern überdeckt. Die Picherei wurde durch einen Zubau vergrößert. Im Gebindewaschhaus wurde eine vierte Faßreinigungsmaschine aufgestellt. Die Brückenwaage, die sich für das Abwiegen von beladenen Schwerlastautos nicht eignete, wurde durch eine Rollgewichtswaage ersetzt.

Im Jahre 1930 erstreckten sich die Arbeiten vor allem auf den Ausbau der Flaschenfüllanlage, der Picherei, der Treberntrocknungsanlage und des Kompressorenhauses. In der Ökonomie "Wallhof" wurde ein neuer Rinderstall erbaut; dazu kamen noch verschiedene andere Umbauten. In Rannersdorf wurde an Stelle des alten und unzulänglichen Gasthauses ein Neubau auf-

geführt und in der Arbeiter-Wohnsiedlung bauliche Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. An neuen Maschinen wurden für das Brauhaus eine neue Kühlmaschine mit einer Stundenleistung von 500.000 Kalorien, eine Fasswaschmaschine und eine automatische Fasspichmaschine mit einer stündlichen Leistung von 200 Fässern angeschafft.

Im Jahre 1931 hat das Brauhaus ihre Mälzerei ausgestaltet und modernisiert. Der Gemeinderatsausschuß VIII hat mit Beschluß vom 4. Jänner 1931 den Ausbau der Mälzerei, den Zubau einer Feuerdarre und den Neubau einer Siloanlage für Gerste- und Malzeinlagerung genehmigt.

Im Tiefgeschoß des bestehenden Mälzereigebäudes wurden neun Saladinkeimkästen in Eisenbeton eingebaut. Die Massivdecke über der Kastenanlage wurde verstärkt und dient als Gerstenlagerboden. Im I. Stock wurden zu den 4 bestehenden Weichen noch 4 neue zugebaut und das Ganze in einem geschlossenen Weichenhaus zusammengefaßt. Die eingeweichte Gerste wird durch eigene Ausweichrohrleitungen auf die Plateaus der einzelnen Keimkästen gefördert und mittels automatisch arbeitenden Wenden umgedreht. Die gekeimte Gerste (Grünmalz) wird mittels eiserner Schüttelrinnen zum Grünmalzelevator und mit Transportschnecken auf die Horden der Darren gebracht. An die beiden bestehenden Darren wurde eine neue Feuerdarre mit oberer und unterer Horde angebaut.

Anschließend an das Darrgebäude wurde die Siloanlage errichtet. Es wurden 10 Gerstensilos mit je ca. 20 Waggon Fassungsraum, mit Lüftungsanlage System "Suka" und 6 Malzsilos, alle aus Eisenbeton ausgeführt. Das Füllgut zu den Silos

einen Stand von 80 Angestellten und 362 Arbeitern und Bediensteten

Ende 1931 - 90 Angestellte und 317 Arbeiter und Bedienstete, und von diesen zum Weichenhaus und ins Sudhaus wird durch eiserne Transportschnecken befördert.

Mit dem Bau wurde Mitte April 1931 begonnen. Die Mälzerei war im November 1931 fertig, die Feuerdarre und Siloanlage wird voraussichtlich anfangs des Jahres 1932 dem Betrieb übergeben werden. Die Leistungsfähigkeit der neuen Mälzerei ist gegenüber der früheren um das dreifache größer. Die neue Anlage macht das Brauhaus vom Malzbezüge aus dem Auslande vollkommen unabhängig.

Von den Bierdepots wurden in dem zur teilweisen Entlastung der Wiener Bierniederlagen geschaffenen Zentraldepot im XI. Bezirk der Bierkühlraum vergrößert, so daß dort ca. 1000 hl Bier eingelagert werden können. In diesem Depot wurde im Jahre 1929 auch eine Zentralgarage errichtet. Die Räumlichkeiten der Klosterneuburger Bierniederlage wurden ausgebaut. Es wurde ein Kanzleigebäude, eine Garage und ein Wagenschuppen mit Futterkammer errichtet. Die Depositur in Baden wurde im Jahre 1929 in die eigene Verwaltung übernommen. Im Jahre 1931 wurden die selbständigen Deposituren in Schwadorf und in Maria Lanzendorf in Kommissionsdepots umgewandelt. In Horn wurde ein Kommissionsdepot neu errichtet.

Die Zahl der Lastkraftwagen wurde vermehrt. Anfang 1929 besaß das städtische Brauhaus 52 Autos und 58 Pferde; Ende des Jahres verfügte es über einen Automobilpark von 47 Schnelllastwagen, 12 Lastzügen (mit je einem Anhänger) sowie drei Traktoren mit je zwei Anhängern; daneben sind noch 44 Pferde in Verwendung.

An Beschäftigten hatte das Brauhaus Anfang 1929 einen Stand von 80 Angestellten und 362 Arbeitern und Bediensteten

Ende 1931 - 90 Angestellte und 317 Arbeiter und Bedienstete.

Geschäftsergebnisse. In den Geschäftsergebnissen kommt der Rückgang des Bierverkaufes zum Ausdruck. Mit der Verminderung der Einnahmen ist auch der Gebarungsüberschuß kleiner geworden. Unter den Ausgaben befinden sich neben den normalen Abschreibungen, solche von Investitionen, für die nach dem Investitionsbegünstigungsgesetz vom Jahre 1928 und 1931 eine besondere Steuerbegünstigung gewährt wird.

	1929	1930	1931
Einnahmen S	19,249.866	18,451.246	15,577.827
Ausgaben S	18,285.717	17,626.613	14,874.551
Gebarungsüberschuß S	964.149	824.633	703.276

Friedhöfe E. Gemeinde Wien - Städtische Leichen- des Kriegs
allgemein üblich gewesene bestattung. abnahmen außerordentlich zu-

rückgegangen, was aus gesundheitlichen Gründen gewiß zu be-
gründen ist. Der Umfang des Unternehmens hat sich von 1929 bis
1931 nicht wesentlich verändert. Für die Bestellung von Lei-
chenbegängnissen standen im Jahre 1929 36, 1930 38 und 1931
39 Filialen zur Verfügung. Die Zahl der Anmeldestellen ist von
72 im Jahre 1929 auf 79 im Jahre 1931 gestiegen.

Außerhalb Wiens bestehen Filialen in Liesing, Mauer
und Atzgersdorf, sowie Anmeldestellen in Langenzersdorf und
Breitenlee.

Die Tarife des Unternehmens blieben trotz steigendem
Aufwand für personelle und sachliche Erfordernisse unverändert.
Die höheren Aufwendungen wurden durch Rationalisierungen im
Betriebe hereingebracht.

Sämtliche Wiener Gemeindefriedhöfe verfügen nunmehr
über geräumige Aufbahnhallen. Auf dem Zentralfriedhof wurde
die frühere Leichenhalle für infektiöse Leichen in eine Auf-
bahnhalle mit 2 grossen und 6 kleineren Aufbahnräumen, sowie
einer Einsegnungskapelle umgestaltet. Dadurch wurde es möglich,
das Intervall zwischen zwei Einsegnungen in jeder der Leichen-
hallen zu vergrössern. Die Aufbahnhallen im Krematorium
wurden durch Zubauten bedeutend vergrössert und neu eingerichtet.
Auf Grund eines Vertrages mit der Verwaltung des evangelischen
Friedhofes in Simmering, hat die städtische Leichenbestattung
die dortige Aufbahnhalle umgebaut und zweckmässig ausge-
stattet. Außerdem wurden in den 3 Bezirksleichenkammern
II., Dresdnerstrasse 121, X., Gudrunstrasse 199, und XVIII., Sem-
perstrasse 64, würdige Aufbahnräume geschaffen.

Sämtliche Aufbahnhallen sind mit 99 aus Spiegel-
glas in Nickelrahmen bestehenden Vitruinen ausgestattet. Die Auf-
bahrung erfolgt in geschlossenen Vitruinen, die durch elektri-
sche Ventilatoren über Dach entlüftet werden. Auf einzelnen
Friedhöfen ist die Aufbahrung auch für Aschenurnen möglich.
Ständige Aufbahrungseinrichtungen bestehen auch auf den Fried-
höfen Liesing, Inzersdorf, Atzgersdorf, in den Versorgungshäu-
sern Lains, Baumgarten und Liesing sowie in der Heil- und Pflö-
geanstalt "Am Steinhof".

Da für die Aufbahrung der Leichen auf allen Wiener

Friedhöfen hinreichend vorgesorgt ist, sind die vor dem Kriege allgemein üblich gewesenen Hausaufbahrungen außerordentlich zurückgegangen, was aus gesundheitlichen Gründen gewiß zu begründen ist.

Zur Bewältigung der Transportleistungen dienen Automobile und Pferdefuhrwerke verschiedener Typen. Die Pferdegespanne wurden zum Teil von eigenen Betrieb, zum Teil von privaten Fuhrwerkern beigelegt. Über die Zahl der verwendeten Fahrzeuge und Pferde gibt die folgende Übersicht Aufschluß.

	Automobile	Verwendete
	Zahl	Pferde- fuhr- werke insges.
1929	21	84
1930	22	81
1931	24	79

In Frühjahr 1931 wurde ein künstlerischer Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein modernes Glasleichenauto veranstaltet, der recht befriedigende Resultate zeitigte. Der Wagen wurde nach dem mit dem ersten Preis von 1.000 Schilling ausgezeichneten Entwurf des Architekten Oswald Haerdtl ausgeführt.

Die Zahl der ständig Beschäftigten betrug am Jahresende:

	<u>Anestellte</u>	<u>Bedienstete</u>
1929	114	166
1930	112	152
1931	109	145

Außerdem wurde in Hinblick auf den im Leichenbestattungsgewerbe stark wechselnden Beschäftigungsgrad eine größere Anzahl von Leichenträgern fallweise aufgenommen.

Die städtische Leichenbestattung führt nicht nur eigene Leichenbegängnisse durch; sie wirkt auch bei Leichenbegängnissen anderer Leichenbestatter und der israelitischen Kultusgemeinde durch Beistellung verschiedener Dienstleistungen wie Fuhrwerke und Aufbahrungen mit. Über die Leistungen der städtischen Leichenbestattung in den Jahren 1929 - 1931 unterrichtet die folgende Übersicht:

	Eigene Bestattungen		Dienstleistungen bei fremden Bestattungen	
	insgesamt	entgeltlich	unentgeltl.	
1929	13.921	12.177	1.744	8.705
1930	12.377	10.877	1.500	8.176
1931	12.811	11.239	1.572	8.404

Die städtische Leichenbestattung unterhält eine eigene Sargfabrik in Wien X., Lainäckergasse 1, die den gesamten Bedarf an Holz- und Metallsürgen, Sargeinsätzen und Aschenkapseln liefert. Die Kraft und Raum verschwendenden Gruppenantriebe wurden beseitigt. Die Fabrik besitzt durchwegs moderne Holzbearbeitungsmaschinen, die mit elektrischem Einzelantrieb versehen sind.

Die finanzielle Lage der städtischen Leichenbestattung war günstig. Das Unternehmen konnte in jedem Berichtsjahr bei einem Umsatz von rund 5 bis 5 1/2 Millionen Schillinge mit einem Überschuss abschließen, der im Jahre 1929: 4.108.78 S, 1930: 10.590 S und 1931: 101.215 S betrug.

Der Geschäftsgang im Jahre 1931 war zunächst nicht schlechter als in den vorhergehenden Jahren, doch brachte der Herbst Überraschungen und Unruhe in den Betrieb. Viele Abschlüsse wurden für eine spätere Zeit aufgeschoben oder in ihrem Umfang eingeschränkt und sogar storniert. Für den Ausfall an Aufträgen konnte die "GEWISTA" bisher noch immer Ersatz schaffen, da sie über einen genügend großen Interessentenkreis verfügte. Der Kleinkaufmann, der bisher eifrig Propaganda betrieben hatte, schränkte zwar seine Werbetätigkeit ein, der dadurch hervorgerufene Ausfall konnte aber durch Aufträge von Groß- und Marktaufirmen wettgemacht werden.

Bei der Ständerklame geht das Geschäft langsam aber stetig zurück, weil für die Stornos keine Ersatzaufträge aufgenommen werden konnten. Diese Ankündigungsarbeit ist eine ausgesprochene Wegweiser-Reklame, wobei das Objekt selten für mehr als einen Reflektanten Bedeutung hat.

Die "GEWISTA" befaßt sich außerdem auch mit der Herausgabe von Broschüren zu besonderen Gelegenheiten, so z.B. anlässlich der Eröffnung des Wiener Stadions, des Kaiser-Institutes des Krankenhauses der Stadt Wien usw. und mit der Administration von Zeitschriften, wie die "Wochen", die "Lebts"

liche F. "GEWISTA" - Gemeinde Wien-Städtische Anzeigengeschäftszweig
nimmt an Ueber Ankündigungsunternehmung.

Das finanzielle Ergebnis ist als gut zu bezeichnen. Denn bei In den Jahren 1929 und 1930 waren keine wesentlichen Veränderungen im Betrieb zu verzeichnen. Die schwere wirtschaftliche Depression wirkte sich erst im Jahre 1931 aus. Die Ankündigungsflächen in den Verkehrsmitteln, die durch die Vergrößerung des Autobusbetriebes noch vermehrt wurden, fanden wieder zahlreiche Interessenten. Die Dachschilder auf den Straßenbahnwagen konnten durch Beklebung mit Papier anstatt der Ölmalerei öfters verwendet und dadurch die Zahl der Aufträge gesteigert werden. Die Objekte für Lichtreklame wurden so ziemlich im gleichen Umfange wie bisher in Anspruch genommen. Die Einführung neuer flacher Tagesleuchtschilder an Gaskandelabern brachte eine beträchtliche Steigerung von Aufträgen dieser Art. Hingegen die Vorarbeiten mußten für die neuen Haltestellensäulen schon im Jahre 1929 mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Einführung des Rechtsfahrens eingestellt werden. Der Geschäftsgang im Jahre 1931 war zunächst nicht schlechter als in den vorhergehenden Jahren, doch brachte der Herbst Überraschungen und Unruhe in den Betrieb. Viele Abschlüsse wurden für eine spätere Zeit aufgeschoben oder in ihrem Umfange eingeschränkt und sogar storniert. Für den Ausfall an Aufträgen konnte die "GEWISTA" bisher noch immer Ersatz schaffen, da sie über einen genügend großen Interessentenkreis verfügte. Der Kleinkaufmann, der bisher eifrig Propaganda betrieben hatte, schränkte zwar seine Werbetätigkeit ein, der dadurch hervorgerufene Ausfall konnte aber durch Aufträge von Groß- und Markenfirmen wettgemacht werden.

Bei der Ständerreklame geht das Geschäft langsam aber stetig zurück, weil für die Stornos keine Ersatzaufträge aufgenommen werden konnten. Diese Ankündigungsarbeit ist eine ausgesprochene Wegweiser-Reklame, wobei das Objekt selten für mehr als einen Reflektanten Bedeutung hat.

Die "GEWISTA" befaßt sich neuerdings auch mit der Herausgabe von Broschüren zu besonderen Gelegenheiten, so z.B. anlässlich der Eröffnung des Wiener Stadions, des Radium-Institutes des Krankenhauses der Stadt Wien u.a.m. und mit der Administration von Zeitschriften, wie die "Wohnung", die "Aerzt-

liche Kraftfahrer-Zeitschrift" u.a. Dieser Geschäftszweig nimmt an Umfang zu.

Das finanzielle Ergebnis ist als gut zu bezeichnen, denn bei einem Umsatz von rund 2,3 Millionen Schilling ergab sich ein jährlicher Gebarungüberschuß von rund 120.000 Schilling.

Jahre 1929 bot ein wenig erfreuliches Bild. Die Lage auf den Geldmärkten war zu Zeiten auf das Äußerste gespannt. Die Rückwirkung auf Oesterreich blieb nicht aus. Die große Aktienspekulation in Amerika im Jahre 1929 nahm erhebliche Geldmittel in Anspruch und hatte zur Folge, dass bedeutende amerikanische Kapitalien aus Europa abgezogen wurden. Die dadurch entstandene Kapitalknappheit wurde auch von den europäischen Kapitalbesitzern gespürt. Im Jahre 1929 haben nahezu alle europäischen Notenbanken die Zinssätze erhöht, um einer Abwanderung der Kapitalien entgegenzuwirken. Die Österreichische Nationalbank erhöhte im Jahre 1929 zwei- und drei Mal den Wechselkurs, im April und im September.

Zu den internationalen Ursachen der Geldverknappung können die Schwierigkeiten im eigenen Lande hinzugefügt werden. Die gespannte innerpolitische Lage im Frühjahr 1929 verursachte eine gewisse Beruhigung der Sparer. Diese wurde durch die Diskussionen über die Verfassungsreform noch zu und verstärkte sich in bedeutenden Abhebungen bei den Geldinstituten. Sie war auf dem Höhepunkt, als bekannt wurde, dass die Bodenkreditanstalt insolvent geworden sei. Eine Beruhigung trat erst nach der parlamentarischen Erlangung der Verfassungsreform ein. Es flossen dann größere Summen von den abgehobenen Geldern der Geldinstituten wieder zu. Mit dem Zusammenbruch der amerikanischen Spekulation um ungefähr dieselbe Zeit waren auch wieder größere Mittel für die Anlegung in Europa frei geworden.