

## XXX. Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde.

### A. Lagerhaus der Stadt Wien.

An Stelle des verstorbenen Direktors Eduard Strasser wurde der Vorstand Leopold Lehner mit der einstweiligen Leitung des Lagerhauses betraut.

Die Bezüge der Beamten, Unterbeamten und Diener sowie die Löhne der ständigen Arbeiter wurden im Berichtsjahre in Berücksichtigung der eingetretenen Verteuerung der Lebensbedingnisse vom Gemeinderate erhöht. Ebenso erfuhren die Löhne der Tag- und Stücklöhner eine entsprechende Aufbesserung.

In der Sitzung vom 13. Jänner hat der Gemeinderat das Bauprogramm für die Ausgestaltung des Lagerhauses der Stadt Wien genehmigt und beschlossen, zur Vergebung der in den Punkten I—IV des Bauprogrammes bezeichneten Arbeiten (Bau eines Speichers, dreier Elevatoren und der dazugehörigen Straßen und Gleise) eine allgemeine öffentliche Offertverhandlung mit einem dreimonatigen Termine auszuschreiben.

Diese Offertverhandlung fand am 28. April statt und es wurden bei derselben insgesamt 5 Anbote überreicht.

Zum Studium auswärtiger Lagerhäuser entsendete der Wiener Gemeinderat eine Kommission, die unter Führung des Vizebürgermeisters Hoß einerseits die Lagerhäuser in Arad, Galatz, Braila, Konstanza und Haidar-Pascha besichtigte, anderseits sich nach Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Straßburg, Worms, Düsseldorf, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Köln, Duisburg und Berlin begab, wodurch sich ihr Gelegenheit bot, eine große Anzahl von Lagerhäusern und Umschlagseinrichtungen kennen zu lernen.

Im Anschlusse an die Studienreise trat die aus Vertretern des Magistrates, des Stadtbauamtes, der Stadtbuchhaltung und des Lagerhauses zusammengesetzte Offertverhandlungskommission, dann der Gemeinderatsausschuß zur Vorberatung der Angelegenheiten des Lagerhauses der Stadt Wien zu einer Reihe von Sitzungen zusammen, in denen unter Verwertung der auf der Studienreise gewonnenen Erfahrungen die Anbote für die Ausgestaltung des Lagerhauses der Stadt Wien einer eingehenden Prüfung und Begutachtung unterzogen wurden.

Nach einem Berichte des Vizebürgermeisters Hoß über das Ergebnis der stattgefundenen Beratungen wurde über seinen Antrag in der Sitzung des Stadtrates vom 26. Oktober folgender Beschluß gefaßt:

„Die Arbeiten und Lieferungen für die Ausgestaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (Punkt 1—IV des Bauprogrammes) werden der Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft N. Heid in Stöckerau auf Grund ihres bei der Offertverhandlung am 28. April ergänzten Angebotes (Alternative B) unter der Bedingung übertragen, daß das Projekt vom Gemeinderate genehmigt wird und die behördliche Genehmigung findet.

Das Detailprojekt für die Ausgestaltung des Lagerhauses der Stadt Wien nach dem Projekte der Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft N. Heid in Stöckerau wird genehmigt.

Vorbehaltlich des anstandslosen Verlaufes der Bauverhandlungen wird für die auszuführenden Bauten der Baukonsens erteilt. Das Erfordernis von 2,922.129 K 73 h wird genehmigt und hat seine Bedeckung in dem für Approvisionierungszwecke, für Markt- und Veterinärzwecke, für das Lagerhaus und für die Kohlenversorgung bestimmten Teilbeträge von 28,000 000 K Nominale des Investitionsanlehens vom Jahre 1908 zu finden. Für den im laufenden Jahre erforderlichen Kostenteilbetrag von 150.000 K wird ein Zuschußkredit unter Verweisung auf das obenerwähnte Investitionsanlehen genehmigt. Der für das Jahr 1912 erforderliche Kostenteilbetrag von 1,700.000 K ist in den Voranschlag für 1912 einzustellen.

Das von der Donauregulierungs-Kommission mit der Zuschrift vom 31. Juli 1909 der Gemeinde gemachte Anbot auf Überlassung der zu Lagerhauszwecken benützten Gründe des Donauregulierungsfonds auf 60 Jahre unkündbar gegen einen Anerkennungszins von 10 K jährlich wird angenommen.“

In der Sitzung vom 7. November erhielt das Projekt die Genehmigung des Gemeinderates; mit dem Abbruche des Magazins X, an dessen Stelle der neue Speicher errichtet wird, konnte Mitte November begonnen werden.

Einer dringenden Notwendigkeit Rechnung tragend, genehmigte der Gemeinderat für die Zwecke der Verschiebung von Eisenbahnwaggons auf den Lagerhausgleisen in der Sitzung vom 24. Oktober die Anschaffung einer Verschiebtenderlokomotive — die ursprünglich für den zweiten Teil der Ausgestaltung vorgesehen war — und damit im Zusammenhange die Errichtung eines Heizhauses nebst einer Kohlengrube mit dem Gesamtkostenbetrage von 45.400 K.

Die Lieferung der Lokomotive wurde im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung den österreichischen Werken und Fabriken der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien übertragen.

Die Ankünfte an Getreide, Ölsaaten, Hülsenfrüchten und Mühlenenerzeugnissen waren insgesamt um 608.405 q höher, der Durchschnittslagerstand um 22.423 q niedriger als im Jahre 1910.

Von anderen Waren als Getreide sind um 10.437 q mehr angelangt als im Vorjahre; der Durchschnittslagerstand nahm um 3013 q und die Umsatzmenge um 27.179 q zu. Diese höheren Ziffern sind auf die vermehrten Ankünfte von Eisen zurückzuführen; Wein und Spiritus waren nur mäßig, Zucker fast gar nicht am Verkehre beteiligt.

Der Gesamtumsatz der Waren beziffert sich auf 3,987.541 q, die mittlere Tagesbewegung auf 13.427 q (um 1,159.878 q und 4001 q mehr als im Vorjahre).

Der Versicherungswert des Warenlagers berechnet sich nach dem Stande vom 31. Dezember mit 27 K 12 h für den Meterzentner.

An der Gesamtgüterbewegung waren der Eisenbahnverkehr mit 52·98%, das Straßenfuhrwerk mit 15·24% und die Schifffahrt mit 31·78% beteiligt. Im Durchzuge ohne Einlagerung wurden ein- und ausgehend 1,843.334 q oder 46·23% des Gesamtumsatzes abgefertigt und hievon 193.858 q von Bahn zu Bahn befördert, 668.827 q von Schiffen zur Bahn und 53.215 q von Schiffen auf Straßenfuhrwerke umgeschlagen. Das Reexpeditionsverfahren fand Anwendung bei 856 Wagen oder 6·07% der gesamten Versendungen mit der Eisenbahn, wovon auf dem Schienenwege 842 Wagen oder 5·97% der gesamten Bahnankünfte und auf dem Wasserwege 14 Wagen oder 0·1% der gesamten Schiffsankünfte eingelangt waren.

Im Eisenbahnverkehre, der gegen das Vorjahr um 393.794 q gestiegen ist, verursachten im Spätherbste zahlreiche Maisankünfte, insbesondere aus Rumänien und auch aus Serbien, größtenteils zur Weiterleitung nach Böhmen, Mähren und den westlichen Kronländern bestimmt, namhafte Schwierigkeiten. Die Sendungen trafen zumeist alla rinfusa in Waggonen mit 15 t Ladung ein, für die infolge ihres Radstandes von mehr als 4 m die Drehscheiben des Lagerhauses nicht benüßbar waren, was die Manipulation ungemein erschwerte. Die Sendungen mußten in der Mehrzahl gewogen, umgeladen und verzollt werden, vielfach war die Fracht und bei jenen Transporten, deren Verzollung an der Grenze stattfand, auch der Zoll unrichtig berechnet; häufig ergaben sich ferner Gewichtsunterschiede zwischen dem hier befundenen und dem Frachtbriefgewichte, wodurch die Aufnahme von bahnmäßigen Tatbeständen erforderlich wurde. Die verschiedenartigen Umstände brachten es mit sich, daß die Ausführung der Weiterendungsaufträge nicht ohneweiters vor sich gehen konnte, sondern fast bei jeder Sendung sich langwierige Erörterungen mit den Auftraggebern als notwendig erwiesen. Trotz aller Weitläufigkeiten mußte eine rasche Abfertigung ermöglicht werden, um das Erwachen von Waggonmieten nach Tunlichkeit hintanzuhalten und die Gleise für die neuen Ankünfte wieder frei zu bekommen. Nur durch Anspannung aller Kräfte, Verlängerung der Arbeitsdauer an den Wochentagen und Sonntagarbeit konnte es gelingen, diesen außergewöhnlichen Verkehr klaglos zu bewältigen.

Der Schiffsverkehr hat gegen die letztvergangenen Jahre wieder einen erfreulichen Aufschwung genommen; der Umsatz stieg auf 1,267.044 q, eine Höhe, die seit dem Jahre 1904 nicht mehr erreicht worden war. Auf dem Landungsplatze waren an 244 Ladetagen 334 Fruchtschleppe zu löschen und 1 zu beladen. Der stärkste Verkehr fiel in die Monate April bis Juli.

Nach Warengattungen gesondert, entfielen 89·49% des Gesamtumsatzes auf Getreide, Ölsaaten, Hülsenfrüchte und Mählenerzeugnisse und 10·51% auf sonstige Waren. Belehnungen von Waren auf Grund des Lagerhausgesetzes fanden nicht statt.

Im Verzollungsgeschäfte hatte die k. k. Hauptzollamtsabteilung des Lagerhauses der Stadt Wien 2664 Amtshandlungen vorzunehmen, wobei 361.023 K 17 h an Böllen und Verbrauchsabgaben aufgelaufen sind. Mit Finanz-Ministerialerlaß vom 27. Juni 1911 wurde der Gemeinde Wien für das Lagerhaus ein sechsmonatiger Zolkkredit in der Höhe von 142.000 K bewilligt.

Am 23. Mai wurde eine öffentliche Versteigerung von 26 Kolli fahrbaren Leitern und am 2. Dezember eine solche von 196 Säcken Rüsse abgehalten; bei der ersten Versteigerung fand sich nur für zwei der Leitern ein Abnehmer, die zweite verlief ergebnislos.

Eine Inanspruchnahme des Lagerhaus-Schiedsgerichtes oder der gewöhnlichen Gerichte zur Austragung von Streitfällen ist nicht erfolgt.

Im Frachttarifwesen sind seit dem Vorjahre keine wesentlichen Veränderungen eingetreten; die Mehrzahl der Verbandstarife für Getreide ist noch immer ausständig. Für einzelne Artikel, insbesondere Nahrungs- und Futtermittel, wurde von den Bahnen unter gewissen Bedingungen die Gewährung von Notstands-Tarifermäßigungen zugestanden.

Die am 31. Dezember 1910 abgelaufenen Verträge wegen Überlassung der Maschinenhalle sowie der Grundflächen des Hofarars und des Allerhöchsten Privatfonds zu Lagerhauszwecken wurden vom k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten, bzw. von Seiner k. u. k. Apost. Majestät Obersthofmeisteramte vom 1. Jänner 1911 an auf weitere 15 Jahre, d. i. bis Ende des Jahres 1925 zu den bisherigen Bedingungen erneuert.

Laut Stadtratsbeschlusses vom 4. Juli wurde das Magazin VII neuerlich vergrößert. Die Inangriffnahme der Arbeiten erfolgte am 22. Juli, am 14. September waren sie beendet. Die mit 4600 K veranschlagt gewesenen Baukosten für diese zweite Erweiterung des Magazins VII werden im Jahre 1912 verrechnet werden.

In bleibender Verwendung standen 25 Beamte und Hilfsbeamte, 13 Unterbeamte und Diener, ferner durchschnittlich in der Woche 79 Wochenarbeiter. Vorübergehend beschäftigt waren durchschnittlich täglich 184 männliche Tagelöhner, 73 männliche Stücklöhner und 18 weibliche und jugendliche Arbeiter. Ruhe- und Versorgungs-genüsse bezogen 41 Beamte, Unterbeamte, Diener und Wochenarbeiter oder ihre Hinterbliebenen. Der Beitrag des Lagerhauses an die Bezirkskrankenkasse für die Versicherung der Arbeiter gegen Krankheitsfälle belief sich auf 4564 K 57 h, die Unfallfürsorge der Gemeinde Wien für die Arbeiter verursachte eine Ausgabe von 9444 K 60 h für Unfallrenten, Heilverfahrens- und sonstige Kosten bei 39 Personen.

Die gesteigerten Lohnausgaben erheischten Erhöhungen der Arbeitsgebühren, die laut den Beschlüssen vom 17. März und 4. Juli vom Gemeinderate genehmigt und in den Nachträgen XXI und XXII zum Gebührentarife mit Gültigkeit ab 22. März, bzw. 12. Juli veröffentlicht wurden.

Die ordentlichen Einnahmen und die auf den Lagerbeständen haftenden Gebührenforderungen beziffern sich auf 864.958 K 50 h, die ordentlichen Ausgaben und Verpflichtungen auf 818.192 K 99 h, woraus sich ein Gebarungüberschuß von 46.765 K 51 h ergibt, der an die eigenen Gelder der Gemeinde abgeführt wurde; er entspricht einer Verzinsung von 2.43% des Anlagewertes von 1,928.015 K 49 h.

Außerordentliche Ausgaben sind nicht erwachsen.

Wird dem Überschusse von 255.853 K 82 h, den die Erträgnisse des Lagerhauses gegenüber den Errichtungskosten bis Ende 1910 lieferten, der diesjährige Gebarungüberschuß hinzugeschlagen, so erhöht sich der Gesamtüberschuß aus dem Lagerhausbetriebe bis Ende 1911 auf 302.619 K 33 h.

Zufolge des Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Mai 1902 sind von den in das Inventar des Gemeindevermögens aufgenommenen Anlagekosten des Lagerhauses 2% jährlich abzuschreiben; ihr Buchwert stellt sich zu Ende 1911 auf 813.743 K 31 h.

Der Bestand an solchen Baulichkeiten und Betriebsmitteln, deren Kosten aus den laufenden Einnahmen des Lagerhauses bestritten werden, hat im wesentlichen durch die im Jahre 1910 erfolgte Erweiterung des Magazins VII einen Zuwachs erhalten und steht nach Vornahme der üblichen Abschreibungen am Jahreschlusse mit 7739 K 95 h zu Buch.

Die Geld- und Rechnungsgebarung umfaßte einen Gesamtbetrag von 37,686.827 K 64 h.

## B. Städtische Gaswerke.

Dem Gemeinderatsausschusse für die städtische Gasbeleuchtung, der seit Genehmigung des neuen Organisationsstatutes in der Gemeinderatsitzung vom 5. Dezember 1911 den Titel „Gemeinderatsauschuß für die städtischen Gaswerke“ führt, gehörten am Schlusse des Berichtsjahres außer dem Bürgermeister und den 3 Vizebürgermeistern als Mitglieder die Gemeinderäte Karl Hallmann, Karl Hörmann, Heinrich Braun, Franz Eigner, Laurenz Dobel und Leopold Kunzschak, als Ersatzmänner die Gemeinderäte Hans Schneider, Franz Schwarz, Eduard Wagner, Julius Bignati, Karl Effenberger und Ferdinand Fischer an.

Eine Änderung in seiner Zusammensetzung war im Laufe des Jahres insoferne eingetreten, als an Stelle des verstorbenen Gemeinderates Josef Eßlbauer der bisherige Ersatzmann Gemeinderat Kunzschak zum Mitgliede und Gemeinderat Franz Fischer zum Ersatzmann gewählt wurde.

Der Ausschuß erledigte in 11 Sitzungen 417 Geschäftsstücke.

Das Geschäftsjahr war von sehr günstigem Erfolge begleitet und ist in der Entwicklung der städtischen Gaswerke dadurch bedeutungsvoll, daß im Laufe desselben das im Jahre 1907 aufgestellte Programm über die zukünftige Gasversorgung Wiens zu Ende geführt wurde.

Das Simmeringer Werk ist auf seine Höchstleistungsfähigkeit ausgebaut worden, nach welcher es in 24 Stunden 830.000 m<sup>3</sup> oder rund 160.000.000 m<sup>3</sup> pro Jahr erzeugen kann; es ist heute das größte Gaswerk des Kontinentes.

Der Anfall des Versorgungsgebietes der beiden Privatgasgesellschaften, deren Beleuchtungsverträge mit Schluß des Berichtsjahres zu Ende gingen, machten ausgedehnte Rohrlegungsarbeiten zum Anschlusse ihrer Rohrnetze an das der städtischen Gaswerke und die Herstellung sehr beträchtlicher Außenanlagen zur Verteilung des Gases notwendig, die mit Jahreschluß auch fertiggestellt waren.

Als Hauptereignis des Berichtsjahres ist die Vollendung des neuen Gaswerkes hervorzuheben, das im XXI. Bezirke errichtet wurde, im Gebiete der ehemaligen Ortschaft Leopoldau, unmittelbar an der Nordbahn, die Wien mit den großen mährisch-schlesischen Kohlenrevieren verbindet.

Das Gaswerksgrundstück umfaßt 440.000 m<sup>2</sup>, von denen ungefähr 60% verbaut sind.

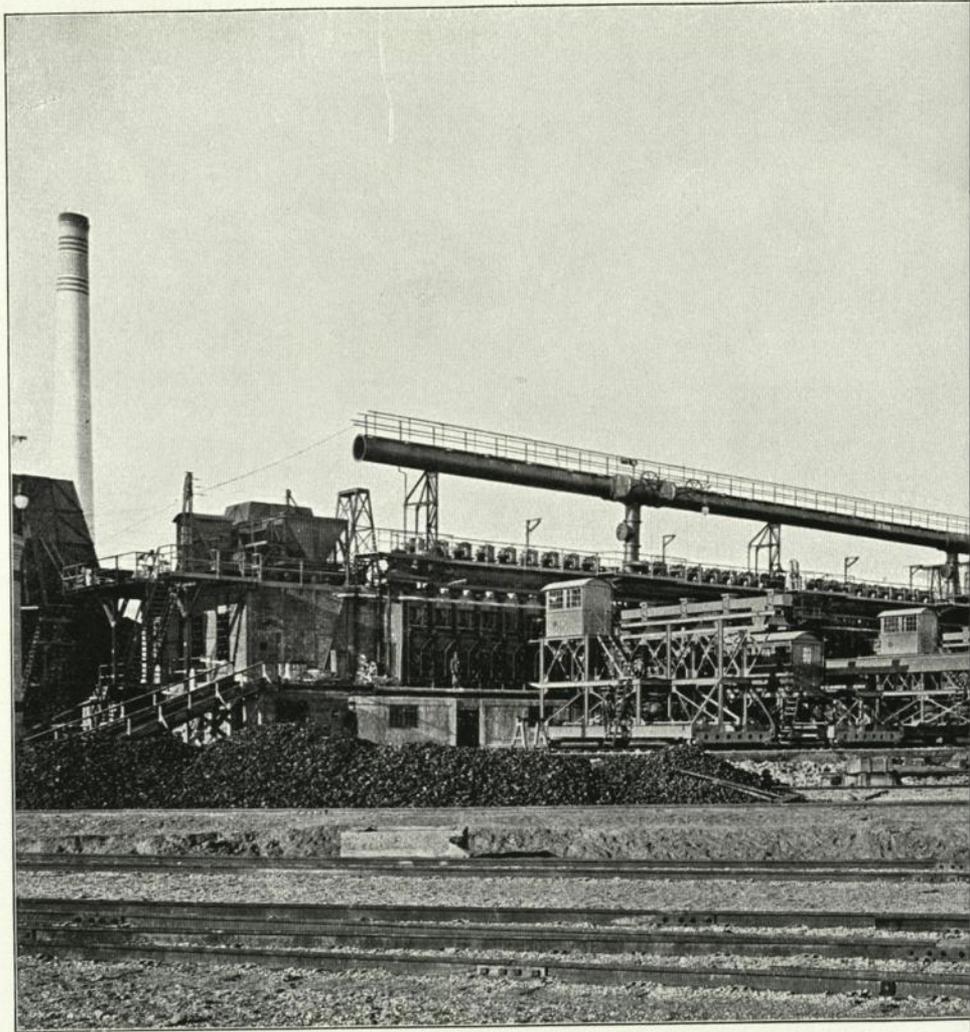
Das Werk weist gegenüber der bisherigen Bauart von Gaswerken wesentliche Verschiedenheiten auf.

Die Öfen sind nicht mehr in einem Gebäude untergebracht, ebenso erfolgt die Kühlung und Reinigung des Gases in Anlagen, die im Freien stehen.

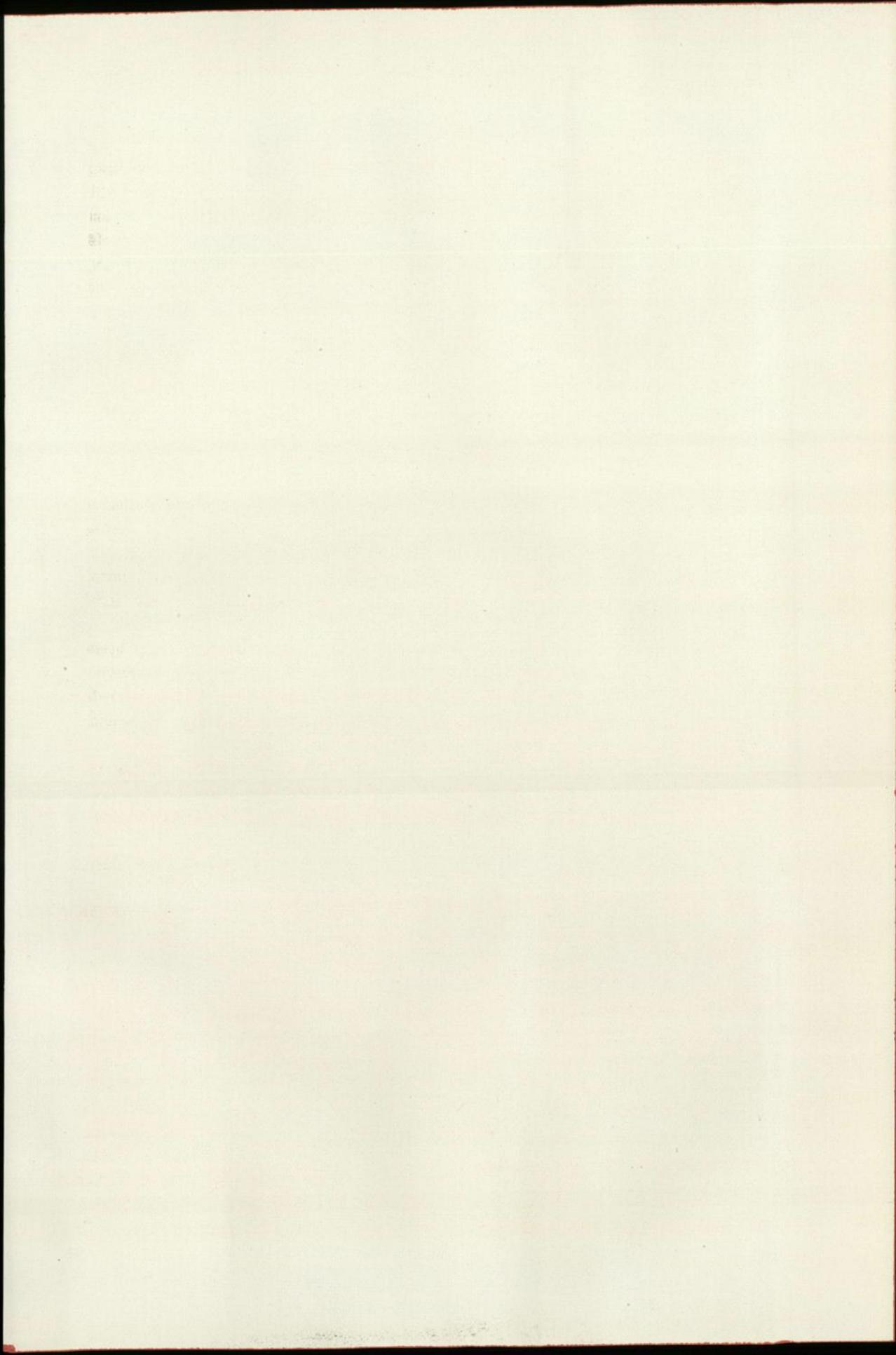
Die Kohlen- und Koksförderung geschieht auf rein maschinellem Wege, wodurch die Notwendigkeit schwerer körperlicher Arbeit im ganzen Betriebe vermieden ist.

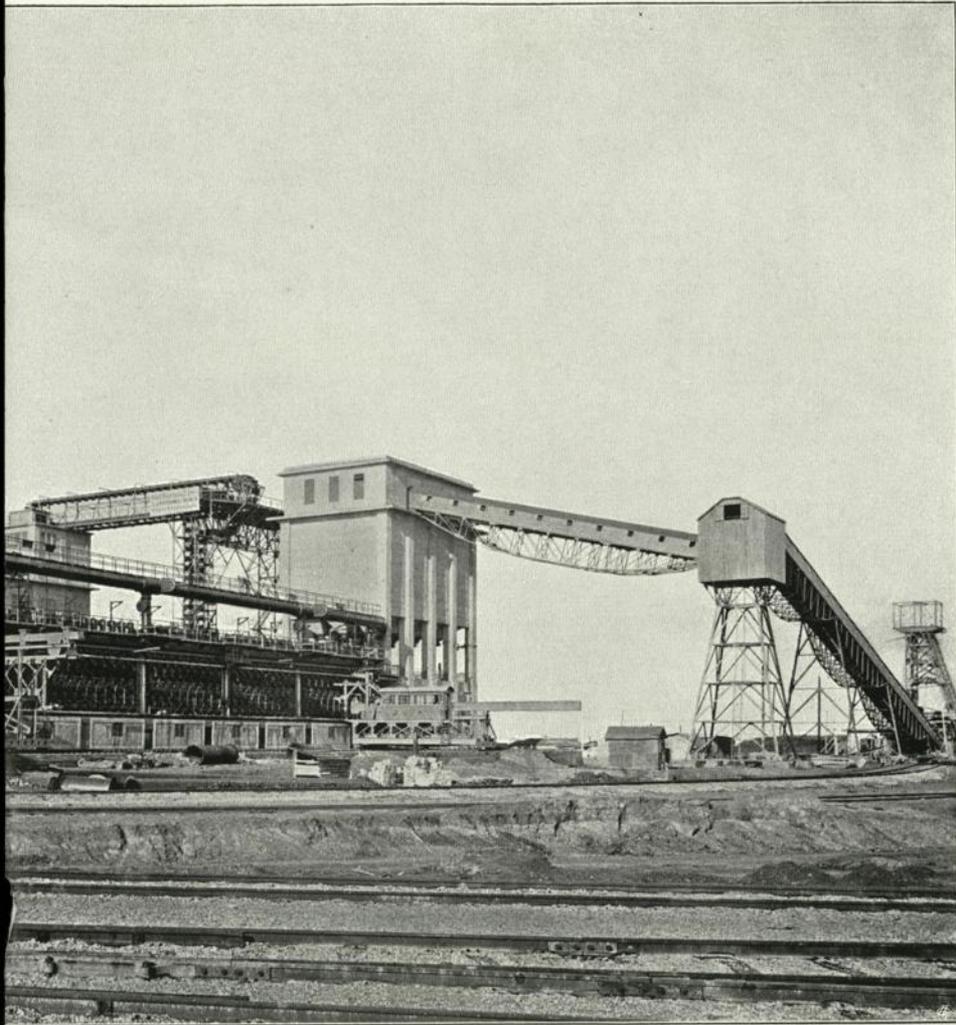
Die für das Gaswerk mit der Nordbahn einlangenden Kohlenwaggons werden in einer eigenen Ladestelle der Bahn abgestellt und von dort mit den Werkslokomotiven zugweise ins Gaswerk gebracht.

Auf einer Entladeanlage, bestehend aus 2 Waggontippern von je 90 t Stundenleistung, werden die Kohlenwaggons durch Rippen maschinell in eine Grube entleert. 2 Schrägaufzüge, von denen jeder 90 t pro Stunde fördern kann, heben die Kohle aus der Grube und geben die unmittelbar zur Vergasung kommenden Kohlen an die Brecher ab. Die Kohlenbrecher, 4 an der Zahl, zerkleinern die Kohle auf Nußgröße und 2

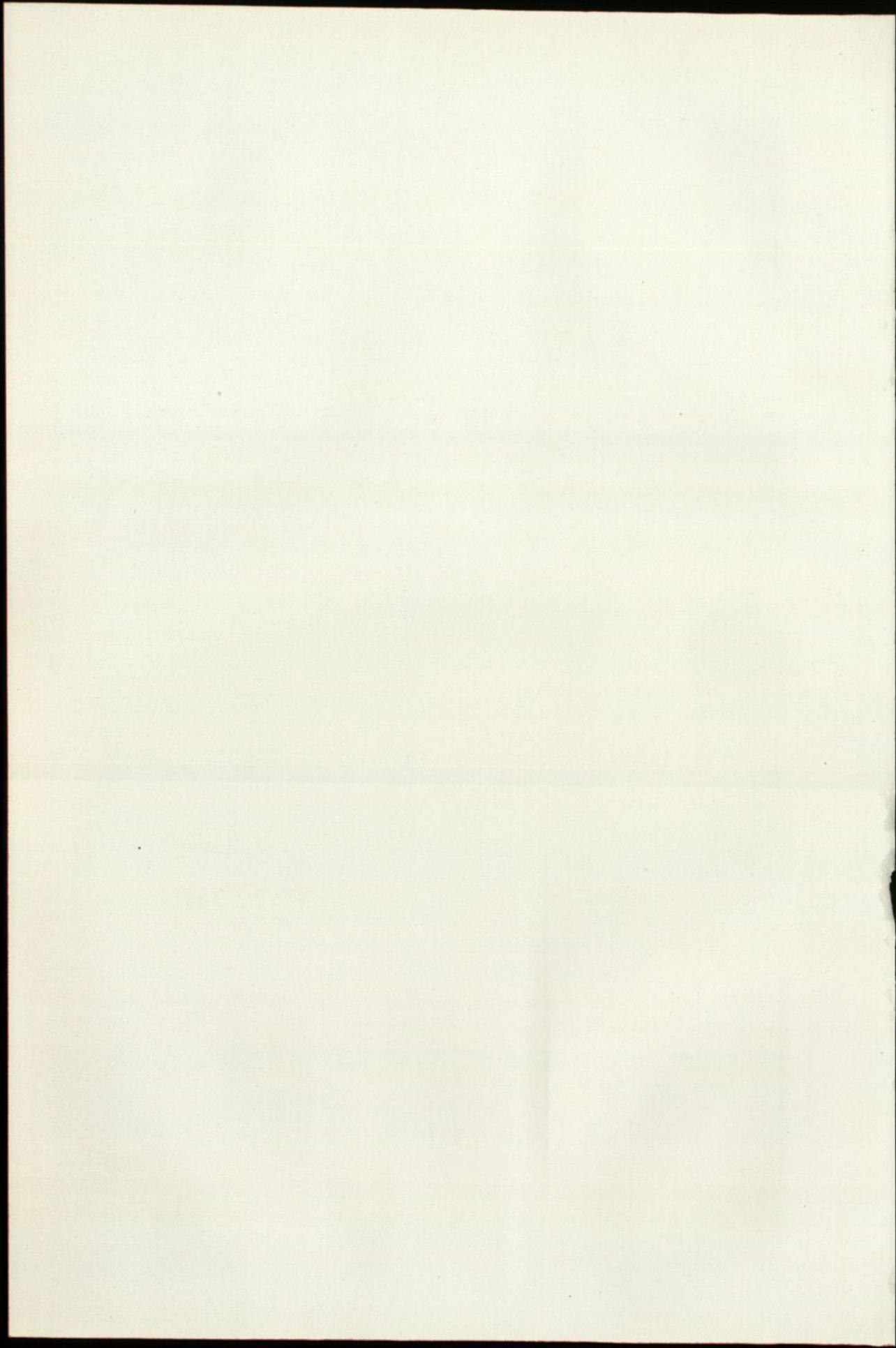


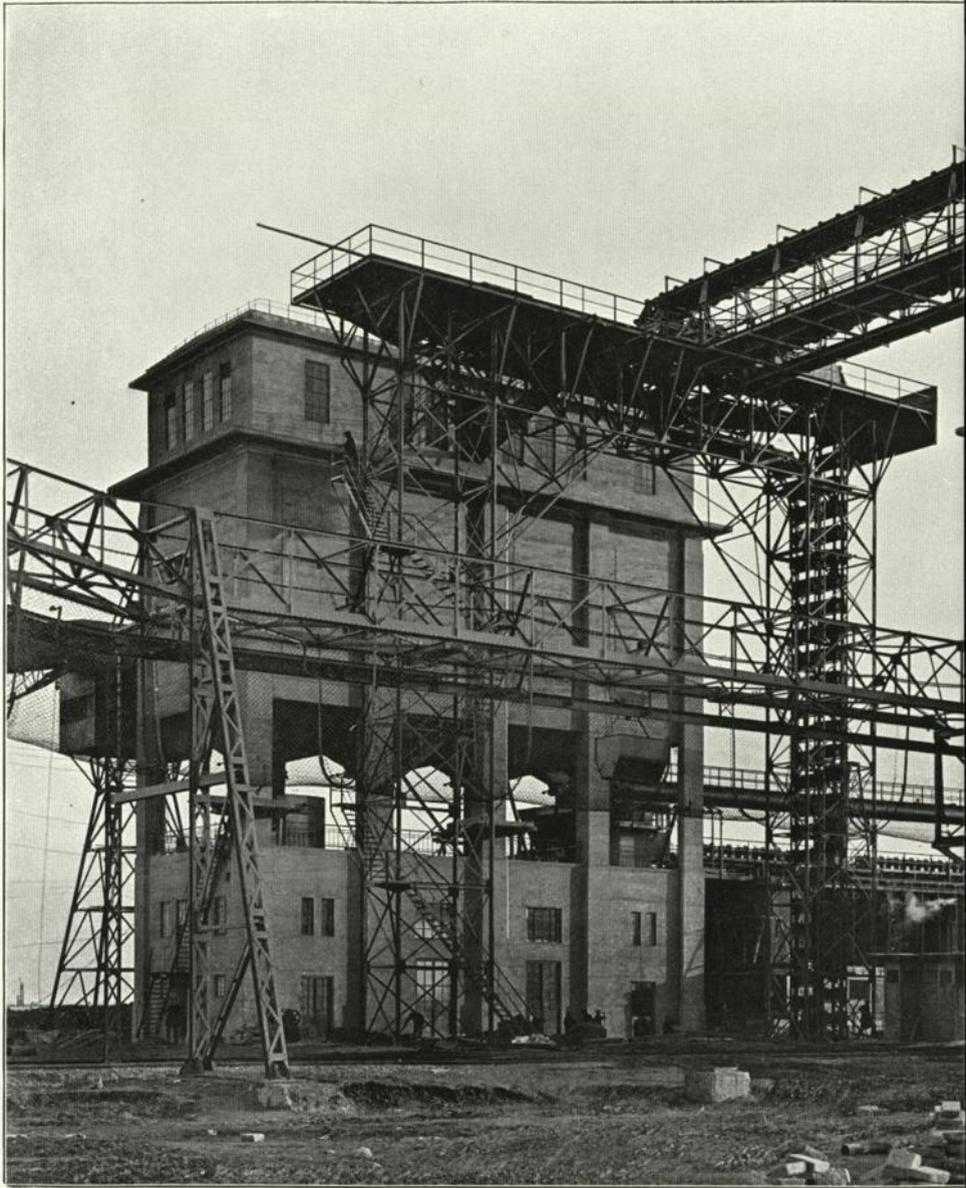
Städtisches Gaswerk in Leopoldau:



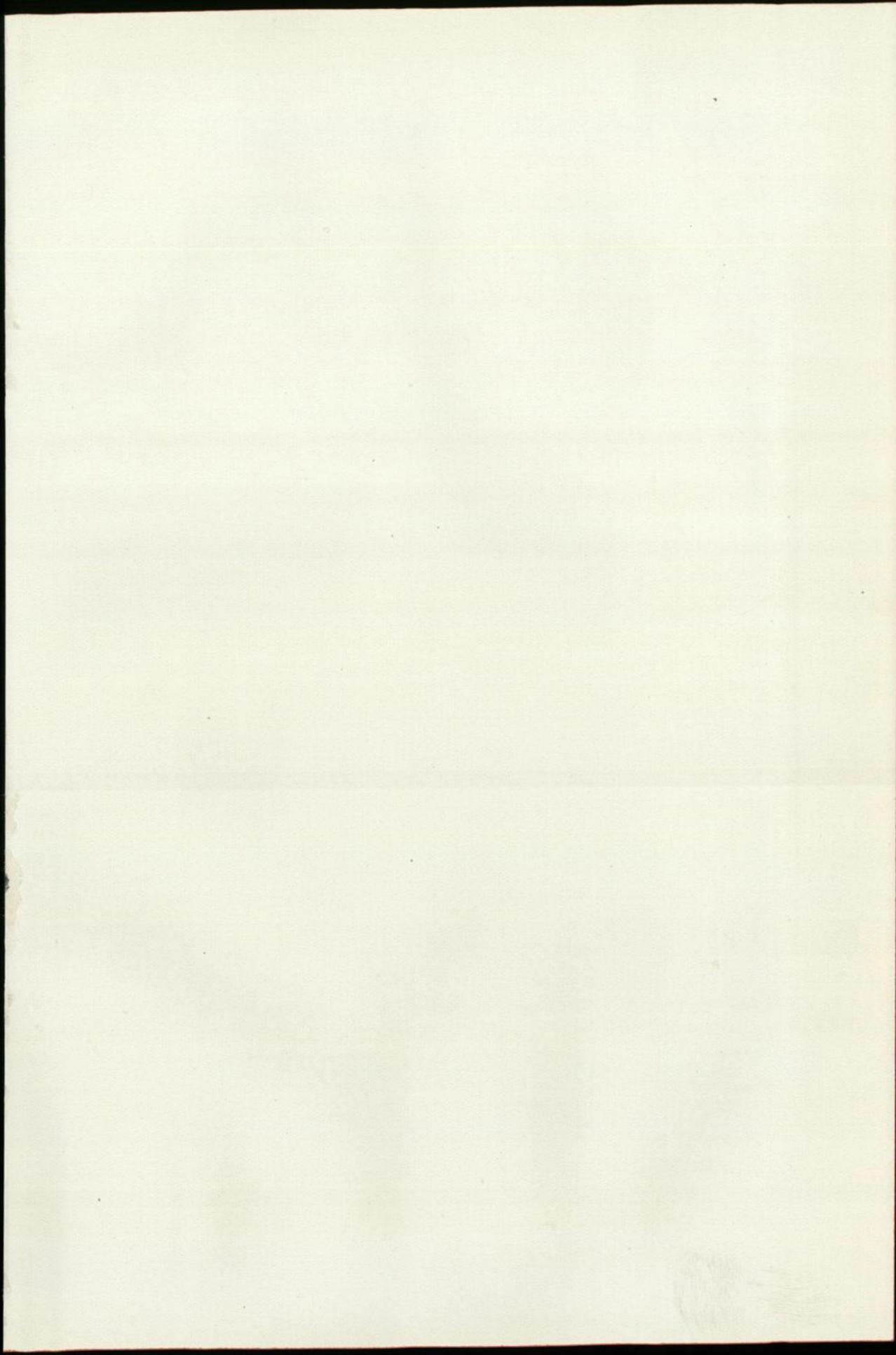


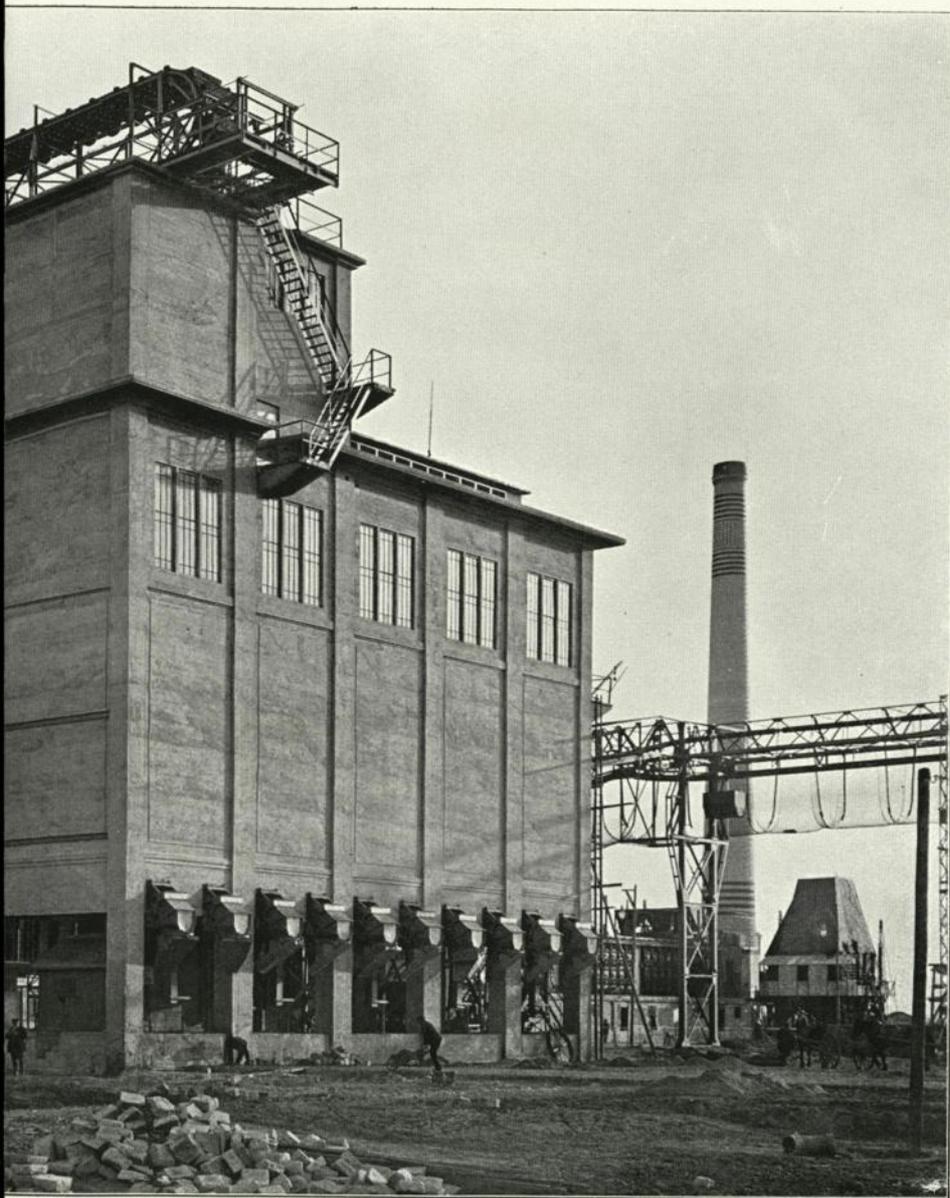
Wasserturm und Koksauflagerungsanlage.



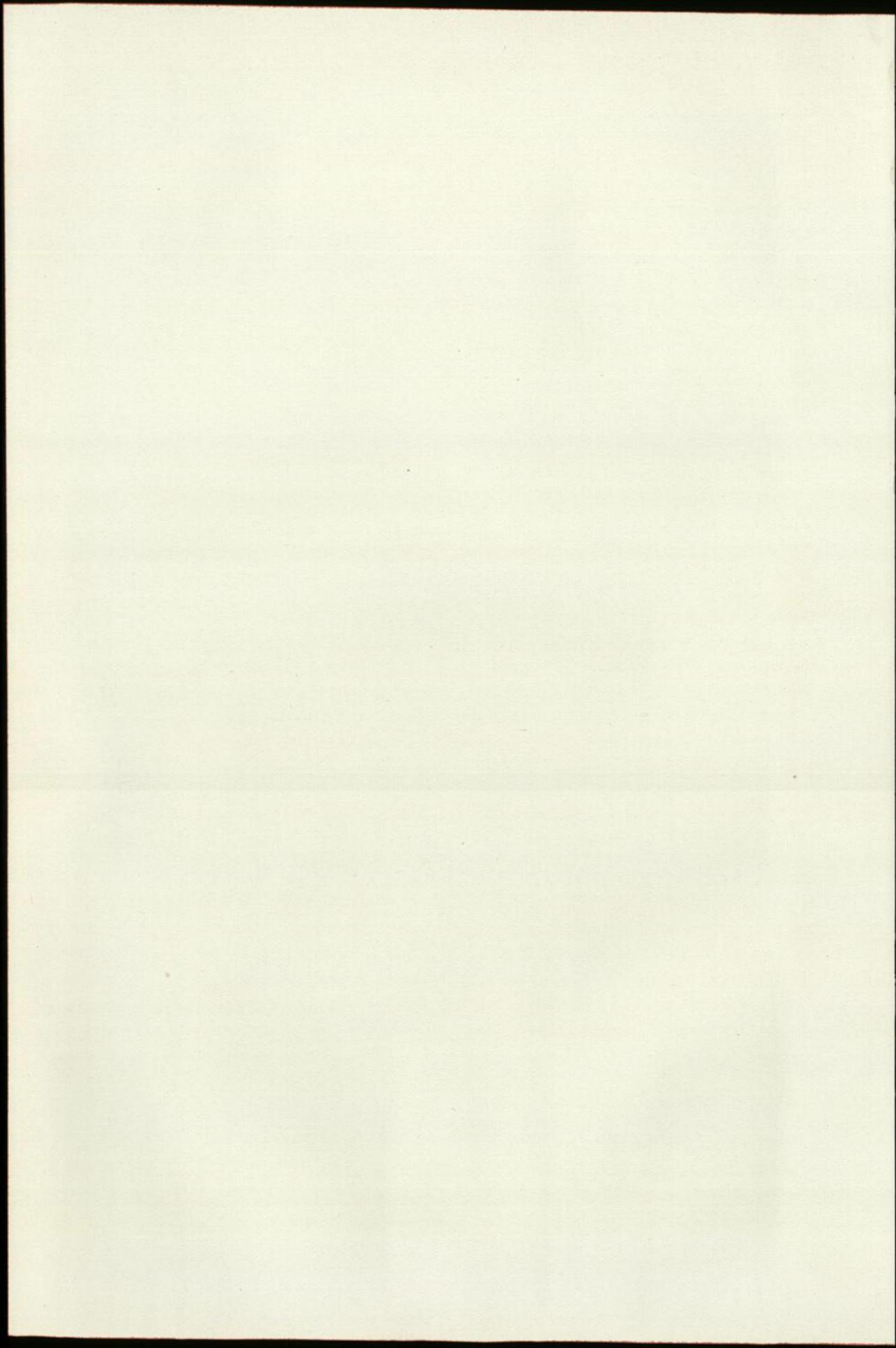


Städtisches Gaswerk in Leopoldau: Ofenanlage mit den





stoß- und Planiermaschinen, Kohlenturm und Gurtförderer.



auffsteigende Gurtförderer von je 120 m Länge tragen die Kohle in den aus Eisenbeton ausgeführten Kohlenturm, der 1440 t Kohle faßt. Die Kohle, die nicht unmittelbar zur Vergasung, sondern zur Lagerung kommt, wird von den Schrägaufzügen in Elektrohängewagen abgegeben, die über einen fahrbaren Kran von 60 m Spannweite laufen und die Kohle an beliebigen Stellen des Kohlenplatzes automatisch abwerfen. Soll Kohle vom Lager genommen und zur Vergasung gebracht werden, so nimmt ein auf dem Laufkrane verfahrbarer Greiferkran die Kohle vom Lager, füllt sie in die Elektrohängewagen, die sie wieder den Kohlenbrechern zuführen. Die gebrochene Kohle nimmt hierauf ihren vorbeschriebenen Weg zum Kohlenturm. Die ganze Kohlenbewegung geschieht daher durchaus auf maschinellem Wege. Entstaubungsanlagen saugen den Kohlenstaub an seinen Entstehungsstellen ab.

Unmittelbar an den Kohlenturm schließt sich die Ofenanlage des Gaswerkes an. Sie besteht aus 72 nebeneinanderliegenden Kammern von je 10 m Länge, 2·20 m Höhe und 0·50 m mittlerer Breite. Die Kammern werden mit Generatorgas geheizt, das in einer abseits von den Öfen liegenden Zentralgeneratorenanlage erzeugt wird. Diese Anlage besteht aus 12 Drehrostgeneratoren (System Kerpely).

Die Generatoren werden mit Kleinkoks beschickt, die Entschlackung besorgen die Drehroste selbsttätig. Die Erzeugung des Generatorgases geschieht dergestalt, daß durch den minderwertigen Kleinkoks, der zum Glühen gebracht worden ist, Luft und etwas Wasserdampf hindurch geblasen wird. Das hiedurch entstehende Generatorgas wird von den Generatoren mittelst Ventilatoren abgeaugt, in Desintegratoren durch Waschung von Teer und Staub befreit und dann zu den Kammeröfen gedrückt.

Die Generatoren haben Kühlmäntel, um das Anbacken der Schlacke an den Generatorwandungen zu verhüten. Diese Kühlmäntel sind als Dampfkessel (System Marijchka) ausgebildet, die den gesamten, zum Antriebe der Ventilatoren und Desintegratoren erforderlichen Dampf liefern und überdies noch Überschußdampf an die Ammoniakfabrik abgeben. Die Wiener städtischen Gaswerke sind die ersten, die eine derartige Anlage besitzen.

Das Generatorgas wird vor dem Eintritte in die Beheizungs wanden der Kammern gleichzeitig mit der zur Verbrennung notwendigen Luft durch Wärmespeicher geleitet und dort auf hohe Temperatur erhitzt; diese Wärmespeicher sind unter den Kammern liegende Räume, die mit Schamotteziegeln gitterförmig ausgeschlichtet sind. Die bei der Beheizung der Kammerwände entstehenden Verbrennungsgase durchstreichen, ehe sie durch den Schornstein der Ofenanlage ins Freie entweichen, die Speicher und geben dabei den größten Teil ihrer Wärme an die Gittersteine ab. Durch diese Ausnützung der Temperatur der Verbrennungsgase (Regeneration) wird der Verbrauch an Generatorgas und damit der Aufwand an Koks zur Beheizung der Kammern sehr verringert.

Der zur Vergasung notwendige Aufwand an Unterfeuerung ist daher auch geringer als bei allen anderen Gas erzeugungsöfen.

Die Konstruktion dieser Öfen rührt von Heinrich Koppers, Essen—Ruhr, her; die Wiener städtischen Gaswerke sind die ersten, die dieses Ofensystem im Gaswerksbetriebe angewendet haben.

Die Beschickung der einzelnen Ofenkammern mit Kohle geschieht durch einen auf der Ofenanlage elektrisch verfahrbaren Trichterwagen, der unter dem Kohlenturm jeweils mit einer Kammerladung, d. i. 11 t durch einfaches Öffnen von Schurren beladen wird. Der Wagen fährt über die zu beschickende Kammer und füllt sie durch 3 in ihrer Decke vorhandene verschließbare Öffnungen. Die Kammern haben eine Temperatur von ungefähr

1300° C und nach durchschnittlich 23 Stunden ist die Kohle vollständig ausgegast. Hierauf werden die die Kammerstirnen abschließenden selbstdichtenden Türen geöffnet und der entstandene Koks Kuchen im Gewichte von ungefähr  $7\frac{1}{2}$  t wird mit einer elektrisch angetriebenen, verfahrbaren Ausstoßmaschine in einen vor die Kammer gestellten, gleichfalls elektrisch verfahrbaren Löschwagen gedrückt. In diesem Wagen wird der Koks abgelöscht und automatisch an ein erdloses, entlang der Ofenanlage wanderndes Becherwerk (Konveyor) abgegeben, das ihn der Koksauflaufanlage zuführt. Dieses Becherwerk hat eine Leistungsfähigkeit von 150 t pro Stunde. Die Koksauflaufanlage, ein in Eisenbeton ausgeführtes Gebäude, enthält 2 Aggregate von je 60 t Stundenleistung, die den Koks auf die marktgängigen Korngrößen bricht und absortiert. Der sortierte Koks fällt in nach Korngröße getrennte Bunker und wird von dort je nach Wahl in Eisenbahnwagen, Fuhrwerke oder Säcke verladen oder mittelst einer Elektrohängebahnanlage auf Lager gebracht, den Bunkern des Kesselhauses oder der Zentralgeneratorenanlage zugeführt. Die gesamte Kohlenbewegung geschieht also ebenfalls vollständig maschinell.

Das in den Kammern erzeugte Rohgas wird durch die in einem besonderen Gebäude untergebrachte Exhaustorenanlage, bestehend aus 4 Aggregaten von je 144.000 m<sup>3</sup> Leistung per 24 Stunden, abgelaugt und durchstreicht auf seinem Wege 4 im Freien aufgestellte Röhrenwasserkühler, in denen durch Kühlung des Gases auf 15 bis 20° C die Hauptausscheidung von Teer und Ammoniakwasser stattfindet. Die Gasfänger drücken gleichzeitig das Gas durch die zu seiner weiteren Reinigung, Messung und Aufspeicherung bestimmten Anlagen. Zunächst tritt das Gas in das Wäscherhaus ein; hier befreien 3 Teerscheider von je 100.000 m<sup>3</sup> Tagesleistung das Gas vollständig vom Teer, 3 rotierende, mit Anthracenöl beschickte Naphthalinwäscher scheiden das Naphthalin aus und 3 rotierende Ammoniakwäscher entfernen durch Waschung mit Wasser die letzten Spuren von Ammoniak, dem wertvollen Nebenprodukte; jeder dieser Apparate kann in 24 Stunden 100.000 m<sup>3</sup> Gas reinigen. Zur Befreiung des Gases von Schwefelwasserstoff dient eine im Freien aufgestellte Reinigeranlage, bestehend aus 2 × 4 Reinigerkästen, die gegen die Einwirkung tieferer Außentemperaturen durch Isolierung geschützt sind. Die Umschaltung und Absperrung der einzelnen Reinigerkästen erfolgt durch eine in einem Häuschen untergebrachte Zentralschaltanlage. Ein über den Reinigerkästen elektrisch verfahrbarer Bodkran dient zum Abheben der Reinigerdeckel; er trägt gleichzeitig Elektrohängebahnwagen zur Abfuhr der gebrauchten und Zufuhr der frischen eisenhaltigen Reinigermasse.

Das nunmehr vollständig gereinigte Gas wird in 3 Gasmessern von je 120.000 m<sup>3</sup> Tagesleistung gemessen und hierauf in einen freistehenden Gasbehälter von 150.000 m<sup>3</sup> Nuzinhalt geleitet. Aus diesem Behälter entnimmt ein Turbogebälse, das von einer 250pferdigen Dampfturbine angetrieben wird, das Gas und drückt es durch einen wassergasgeschweißten 700 mmigen Rohrstrang in den 12 km vom Gaswerk Leopoldau entfernten, im XX. Bezirke errichteten, freistehenden Gasbehälter von 250.000 m<sup>3</sup> Nuzinhalt, der derzeit der größte am Kontinente ist. Das Turbogebälse kann mit einer Druckerhöhung um 1700 mm W.-St. 25.000 m<sup>3</sup> pro Stunde Gas fördern. Der Behälter im XX. Bezirke gibt das Gas im Wege einer Druckregleranlage an das Versorgungsgebiet ab.

Der im Gaswerksbetriebe benötigte hochgespannte Dampf wird in einer Kesselanlage mit automatischen, sich selbst entladenden Kasten erzeugt, die ihr Feuerungsmaterial (Koksstaub) durch die oben erwähnte Elektrohängebahn von der Koksauflaufanlage zugeführt bekommt.

Den bedeutenden Nutzwasserbedarf des Werkes beschafft ein automatisch arbeitendes Delphinpumpwerk ohne Wasserturm.

Der elektrische Strom wird von den städtischen Elektrizitätswerken mit Hochspannung bezogen und im Werke auf die erforderliche Betriebsspannung gebracht.

In freistehenden Inzestbehältern werden Teer und Ammoniakwasser bis zur weiteren Abgabe aufgespeichert.

Die vergaste Kohle und der verfeuerte sowie auch der vergaste Koks werden durch automatische, selbstregistrierende Wagen gewogen, der Verbrauch an Dampf, Strom und Wasser wird überall durch selbstregistrierende Apparate gemessen, so daß eine stetige, wirksame Kontrolle in betriebstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht sichergestellt ist.

Durch den Entfall der Nacharbeit bei den Öfen, die zur Nachtzeit nur einer Aufsicht bedürfen und dadurch, daß die gesamte Ofenarbeit und die Arbeit bei den Reinigern sich im Freien vollziehen, sind gegenüber anderen Gaswerken wesentlich günstigere hygienische Verhältnisse geschaffen worden.

Es ist aber auch in dem neuen Werke in besonders weitgehendem Maße durch allen Forderungen der modernen Hygiene entsprechende Bade-, Aufenthalt- und Speiseräume für die Wohlfahrt der Arbeiter Sorge getragen worden. Die Arbeiter erhalten das Mittagmahl, bestehend aus Suppe, Rindfleisch oder Braten, Zuspeise und Mehlspeise zum Preise von 40 bis 50 h und selbsterzeugtes Sodawasser in beliebiger Menge unentgeltlich.

Ein Verwaltungsgebäude, Beamten- und Aufseher-Bohnhäuser, ein Werkstätten- und Magazinsgebäude ergänzen die Werksanlage. Alle Gebäude sind mit abgetönten Putzfasaden und roten Asbestschieferdächern ausgeführt und geben so im Vereine mit reichlichen Gartenanlagen und Baumpflanzungen dem Werke ein freundliches Gepräge, wie es wohl wenig Anlagen ähnlicher Art besitzen.

Das Werk hat derzeit eine Gas erzeugungsfähigkeit von 250.000 m<sup>3</sup> pro Tag; alle Werksanlagen sind so ausgeführt, daß sie ohneweiters und ohne der Berücksichtigung weiterer Fortschritte der Technik hindernd im Wege zu stehen, auf eine Leistungsfähigkeit von 1.000.000 m<sup>3</sup> pro Tag ausgebaut werden können. Den maschinellen Einrichtungen entsprechend ist die Arbeiterzahl eine verhältnismäßig sehr geringe; sie beträgt derzeit insgesamt 150 und wird auch bei einem weiteren Ausbaue des Werkes nur eine geringe Erhöhung zu erfahren haben.

Das Werk wurde in weniger als 2 $\frac{1}{2}$  Jahren vollendet und hat am 17. Dezember 1911 mit der Gas erzeugung begonnen.

Es ist nach den Urteilen hervorragender Fachmänner derzeit das modernste Gaswerk und braucht auch in Bezug auf Baukosten und Wirtschaftlichkeit seines Betriebes keinen Vergleich zu scheuen.

In Verwaltung und Betrieb wurden im Berichtsjahre mehrere Maßregeln von grundsätzlicher Bedeutung beschlossen:

Um die Einführung von geeigneten Installationsanlagen für Heiz- und Kochzwecke bei Neubauten zu erzielen, nahm der Gemeinderatsausschuß in seiner Sitzung vom 10. Februar den Antrag der Direktion an, daß die Mehrkosten solcher Anlagen, die der größeren Auslagen wegen von den Bauherren abgelehnt werden, gänzlich oder teilweise von den städtischen Gaswerken übernommen werden können. Es war nämlich von den Organen der städtischen Gaswerke sehr häufig die Erfahrung gemacht worden, daß selbst in Neubauten derart ungenügende Gasinstallationen vorgesehen wurden, daß

nicht einmal die Verwendung eines Gasbadeofens oder anderer größerer Apparate ohne Störung der anderen Gasverbrauchsobjekte möglich war. Um nunmehr in Zukunft solche späterhin nicht mehr behebbare Mängel hintanzuhalten und einer Schädigung des Gasabfahrs vorzubeugen, wurde in der vorerwähnten Form auf die Ausführung von Hausinstallationen in Neubauten seitens der Gaswerke Einfluß genommen.

Weiterhin wurden neue Bedingungen für die Abgabe von Gas beschlossen, die gegenüber den bisherigen die Aufstellung von Münz-Gasmessern gestatten. Bei diesen bezahlt der Gasabnehmer das Gas zum gleichen Preise wie das mittels gewöhnlicher Gasmesser bezogene Gas, jedoch gegen vorherigen Einwurf von Geldstücken. Der Automatgaspreis, der bisher ungefähr 24 h per Kubikmeter betrug, wurde auf 20 h per Kubikmeter herabgesetzt.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 31. März wurden der Direktion zur Entlastung des Gemeinderatsausschusses zu ihrem bisherigen Wirkungskreise noch folgende Angelegenheiten zugewiesen, sofern sie in den Bereich dieser Unternehmung fallen:

1. Die Bewilligung von jährlich wiederkehrenden Auslagen bis zum Betrage von 400 K sowie von Remunerationen und Aushilfen bis zum Betrage von 200 K, wenn die betreffende Auslage im Voranschlage bedeckt ist;
2. die Bewilligung von Gehalts- und Lohnvoranschüssen bis zum Betrage von 200 K;
3. die Veräußerung von beweglichen Gegenständen im Werte von weniger als 100 K und die Abschreibung uneinbringlicher Forderungen unter 100 K.

Das Gaswerksstatut erhielt eine neue Fassung, durch welche die im Laufe der Jahre als wünschenswert erkannten Änderungen des bisherigen Statutes berücksichtigt wurden.

Für die Beamten der städtischen Gaswerke brachte das Berichtsjahr abermals eine Reihe von Begünstigungen materieller und rechtlicher Art. Einerseits wurden die Quartiergelder der Angestellten und die Bezüge einiger Gruppen von Bediensteten erhöht und ihnen eine beträchtliche Ermäßigung beim Gasbezüge eingeräumt, andererseits erhielten sie im Falle ihrer Kündigung bei Organisationsänderungen oder Verringerung des Geschäftes den Anspruch auf Pensionierung zuerkannt; hiedurch wurde ihre Stellung jener der definitiv angestellten Bediensteten der Gemeinde wesentlich angenähert.

Die bevorstehende Vergrößerung des Versorgungsgebietes der städtischen Gaswerke durch Angliederung der Gebiete der beiden Privatgasgesellschaften machte eine Neuregelung des Personalstandes notwendig, die mit Gemeinderatsbeschluß vom 5. Dezember genehmigt wurde.

Als ein Akt sozialer Fürsorge muß auch die Übernahme des durch den Ablauf der Beleuchtungsverträge stellunglos gewordenen Beamten- und Arbeiterpersonales der Privatgesellschaften bezeichnet werden, da eine größere Anzahl dieser Bediensteten infolge Alters nicht mehr die volle Dienstfähigkeit besitzt und ihre Anstellung dennoch mit ihren früheren Bezügen erfolgte, was für die Gemeinde beträchtliche Opfer zur Folge hat.

In das Berichtsjahr fällt auch der grundsätzliche Beschluß, zur Beseitigung der unter den Arbeitern des Gaswerkes Simmering herrschenden Wohnungsnot Arbeiterwohnhäuser im XI. Bezirke zu erbauen.

Von statistischen Daten seien folgende angeführt:

Im Berichtsjahre wurden 131,148.040 m<sup>3</sup> Gas erzeugt.

Zur Vergasung gelangte eine Kohlenmenge von 3,097.218 q.

An Nebenprodukten wurden 2,377.051 q Koks, 155.284 q Steinkohlenteer, 12.213 q Wassergasteer, 53.135 m<sup>3</sup> Ammoniakwasser und 200 q Retortengraphit gewonnen.

Die Zahl der Gasmesser (ausschließlich der Automaten-Gasmesser) bei den Gasabnehmern hat eine Vermehrung um 4037 erfahren, so daß die Gesamtzahl derselben am Schlusse des Jahres 104.459 betrug.

Gasautomatanlagen standen 20.516 gegen 18.418 im Jahre 1910 in Verwendung und es wurde mittels derselben eine Gasabgabe von 4,870.191 m<sup>3</sup> gegen 4,322.680 m<sup>3</sup> im Vorjahre erzielt; der mittlere Jahresverbrauch einer Anlage betrug 271.15 m<sup>3</sup>.

Die im Vorjahre beschlossene Ausstellung von Gasapparaten wurde am 1. Mai eröffnet und hatte sich eines Besuches von 10.949 Personen zu erfreuen.

Die neuingerichteten Kochvorträge wiesen eine Frequenz von mehr als 2100 Teilnehmerinnen auf.

Auch die Ausgabe von Gasbügeleiseneinrichtungen bewährte sich auf das vorzüglichste; es wurden 5025 derartige Einrichtungen abgegeben.

Die Hauptrohrstränge hatten eine Gesamtlänge von 742.690 m gegen 713.340 m im Jahre 1910.

Über die Zahl der öffentlichen Straßenflammen siehe den Abschnitt XV „Beleuchtungswesen“ dieses Verwaltungsberichtes. Auf die angeschlossenen Gemeinden entfielen 315 Flammen.

Die Erträgnisse aus der Gasabgabe betragen:

An Kunden durch Automatenanlagen . . . . .	1,265.048 K 89 h
„ sonstige Kunden . . . . .	18,795.970 „ 78 „
„ die öffentliche Beleuchtung . . . . .	976.366 „ 20 „

Der Erlös aus den Gasmesser- und Einrichtungsmieten betrug 809.582 K 44 h

Der für Nebenprodukte erzielte Erlös betrug, und zwar:

für Koks . . . . .	4,377.369 K 61 h
„ Teer . . . . .	640.730 „ 42 „
„ Ammoniakwasser . . . . .	468.251 „ 42 „
„ Retortenpech . . . . .	11.451 „ 35 „
„ Retortengraphit . . . . .	1.552 „ 40 „ und
„ gebrauchte Reinigermasse . . . . .	37.890 „ 43 „

Die Bilanz für das Berichtsjahr weist nach Bestreitung der Anlehenverzinsung, Dotation der Arbeiter-Pensions-, der Beamten- und Diener-Pensions- und der Abschreibungsreserve einen Überschuß von 5,350.141 K 01 h aus. Die Abfuhr an die eigenen Gelder der Gemeinde betrug 4,817.279 K 72 h.

## C. Städtische Elektrizitätswerke.

### a) Verwaltung.

Der Gemeinderatsausschuß für den Bau und Betrieb der städtischen Elektrizitätswerke erfuhr eine Änderung in seiner Zusammensetzung, indem anstatt des bisherigen Ersatzmannes Karl Stahllich in der Gemeinderatsitzung vom 2. Juni Gemeinderat Josef Schrader zum Ersatzmann gewählt wurde. Der Ausschuß hielt im Berichtsjahre 11 Sitzungen ab, in welchen 159 Geschäftsstücke der Beratung und Beschlußfassung unterzogen wurden; außerdem wurden während der Gemeinderatsferien 9 in den

Wirkungskreis des Ausschusses fallende Geschäftsstücke vom Stadtrate erledigt, dem Ausschusse aber in seiner ersten Sitzung nach den Ferien zur Kenntnis gebracht.

Nach den in den Jahren 1907 und 1908 erfolgten Verstädtlichungen der Wiener und Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft unternahm die Gemeinde nunmehr den Schritt zur Einlösung der letzten privaten Elektrizitätsgesellschaft, indem der Gemeinderat am 23. Juni den Beschluß faßte, gemäß § 2 und § 29 des Vertrages vom 21. April 1893 an die Allgemeine österreichische Elektrizitäts-Gesellschaft das Begehren zu stellen, daß die zwischen ihr und der Gemeinde bestehenden Verträge vom 14. Oktober 1887 samt Nachtrag vom 27. April 1891 und vom 21. April 1893 am 1. Juli 1914 aufgelöst werden.

Gegen Ende des Sommers und während der Herbstmonate haben sich die Fälle außerordentlich gemehrt, daß zum Strombezüge angemeldete Anlagen bei Eintreffen der zur Installationsüberprüfung entsendeten Beamten bereits angeschlossen und unter Strom gesetzt vorgefunden wurden.

Da die Installationsvorschriften der städtischen Elektrizitätswerke, welche sämtlichen konzessionierten Elektrotechnikern im Wege der Genossenschaft zur Verfügung gestellt werden, die ausdrückliche Bestimmung enthalten, daß Anlagen von Stromabnehmern nicht eigenmächtig angeschlossen werden dürfen, sah sich die Direktion genötigt, sich gegen diese immer mehr überhandnehmenden Übergriffe mehrerer Installateure energisch zur Wehre zu setzen.

Dies konnte nur dadurch geschehen, daß die Installateure, welche durch den eigenmächtigen Anschluß von Anlagen den Stromverbrauch in denselben der Messung durch den Elektrizitätszähler entziehen und infolgedessen einer Irreführung hinsichtlich der Höhe des Strombezuges Vorschub leisten, dem zuständigen Strafgerichte angezeigt wurden, weil die geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine anderweitige Ahndung dieses Unfuges nicht ermöglichen.

Die bloß zivilrechtliche Verfolgung des durch den eigenmächtigen Anschluß erwachsenen Anspruches auf Bezahlung des Stromverbrauches hatte versagt, weil die auf der erfahrungsgemäß ermittelten Benützungsdauer von Lampen und Motoren vorgenommenen Einschätzungen des unkontrollierten Stromverbrauches von den Parteien nicht anerkannt, gegen dieselben vielmehr umfangreiche und zeitraubende Gegenbeweise angeboten wurden und die Höhe des Strombezuges in keinem einzigen Falle einwandfrei festgestellt werden konnte.

Die Strafanzeigen hatten den Erfolg, daß die Installateure alsbald wieder zur Vorschrift zurückkehrten und die unbefugten Anschlüsse aufhörten.

Zu der Sitzung vom 17. Februar genehmigte der Gemeinderat eine durch den immer mehr zunehmenden Geschäftsumfang bereits unvermeidlich gewordene Vermehrung des Personalstandes um 13 Stellen bei den technischen und Betriebsbeamten, um 9 Stellen bei den kaufmännischen Beamten, um 8 Zählerableser und um 26 Arbeiter für Kabelnetz- und Montagezwecke, während infolge der immer mehr fortschreitenden Automatisierung des Betriebes bei den Maschinisten und Heizern gleichzeitig 13 systemisierte, aber nicht besetzte Stellen aufgelassen werden konnten. Mit demselben Beschlusse bewilligte der Gemeinderat auch die Aufnahme von je 6 technischen und kaufmännischen Hilfsbeamten mit einem jährlichen Dienstbezüge von 1000 bis 3000 K und verfügte, daß dieselben bezüglich Kündigung und Entlassung sowie bezüglich Alters- und Invaliditätsversorgung und des Urlaubes den nicht definitiven Beamten der städtischen Elektrizitätswerke gleichzuhalten sind. Dagegen ist bei ihrer Aufnahme der

Nachweis der mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 12. Juli 1907 für die technischen und kaufmännischen Beamten vorgeschriebenen Vorbildung (vgl. Verwaltungsbericht für 1907, Seite 446) nicht erforderlich. Hiedurch sollte vor allem Gelegenheit geboten werden, besser befähigte, tüchtige Personen aus dem Arbeiter- und Dienerstande, welche die für die Erlangung einer Beamtenstelle vorgeschriebene Vorbildung nicht nachweisen können, sich jedoch zur Besorgung von geistigen Arbeiten eignen, zu denselben zu verwenden und ihnen auf diese Weise das Aufsteigen in höhere gesellschaftliche Schichten zu ermöglichen.

Ferner befaßte sich der Gemeinderat am 14. Juli mit der Neuregelung der Gehalts- und Quartiergeldsbezüge der Beamten und Angestellten, welche ähnlich wie in allen übrigen Dienstzweigen der Gemeindeverwaltung wesentlich aufgebessert wurden. Gleichzeitig wurden, um auch verschiedenen Betriebsangestellten eine Vorrückung in höhere Bezugsklassen zu ermöglichen, 5 Maschinenmeister-, 3 Beleuchtungsaufseher-, 5 Zählerrevisoren- und 3 Magazinsaufseherstellen ganz neu systemisiert und das mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 12. Mai 1908 für die Verehelichung eines Aspiranten, Praktikanten oder Beamten der 3. Gehaltsklasse mit dem Jahresbezüge der untersten Gehaltsstufe der 2. Klasse, d. i. mit jährlich 2800 K festgesetzte Mindesteinkommen (vgl. Verwaltungsbericht für 1908, Seite 419) auf den nunmehrigen systemmäßigen Gesamtbezug der obersten Gehaltsstufe der 3. Klasse, d. i. auf jährlich 2700 K ermäßigt, weil die Erreichung dieses Dienstbezuges vermöge der innerhalb jeder Gehaltsklasse festgesetzten Vorrückungsfristen im voraus berechenbar, die Beförderung in die 2. Gehaltsklasse mangels einer Beförderungsfrist jedoch unbestimmt ist und die Angestellten infolgedessen in ihren Dispositionen für einen so wichtigen Schritt empfindlich behindert wären. Für die kaufmännischen Inspektoren und Anmeldebeamten, welche bisher lediglich die in den Jahren 1903, bzw. 1907 systemisierten Dienstbezüge von jährlich 2400 K, bzw. 2000 K und Provision bezogen hatten, wurden unter gleichzeitiger Außerkraftsetzung des Abschnittes A des Provisionsnormales (vgl. Verwaltungsbericht für 1902, Seite 507) nunmehr auch nach Gehaltsstufen abgestufte Bezüge mit festen Vorrückungsfristen systemisiert und die Bewilligung von „Anschlußremunerationen“ gewährleistet, welche für die kaufmännischen Inspektoren in einer Krone für jedes auf Grund der von ihnen beigebrachten Anmeldungen angeschlossene Kilowatt, für die Anmeldebeamten in einem Fünftel dieses Betrages bestehen, wobei eine Glühlampe mit 30, eine Bogenlampe mit 330 und eine Pferdestärke mit 800 Watt berechnet wird; die näheren Bestimmungen über die Flüssigmachung dieser Remunerationen wurden vom Gemeinderatsausschusse am 7. Juli genehmigt.

Am 14. Juli faßte der Gemeinderat ferner über ein Ansuchen der Beamten um Ausdehnung der bisher nur einzelnen Dienstkategorien in Aussicht gestellten definitiven Anstellung auf die Gesamtheit der Beamtenschaft den Beschluß, diesem Ansuchen in der Weise stattzugeben, daß in Ergänzung des Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Juni 1906 (vgl. Verwaltungsbericht für 1906, Seite 430) denjenigen Beamten, denen gekündigt werden sollte, weil ihre Dienstleistung durch Veränderung in der Organisation oder durch Verringerung des Geschäftes entbehrlich wird, falls sie nicht ohnehin bloß für eine vorübergehende Dienstleistung aufgenommen sind, der Anspruch auf Versetzung in den bleibenden Ruhestand zugesichert wird.

Im Zusammenhange mit diesen, eine Besserstellung der Beamtenschaft herbeiführenden Beschlüssen wurden vom Gemeinderatsausschusse am 12. Mai auch den Arbeitern Lohn erhöhungen im Gesamtbetrage von 56.193 K bewilligt.

Das im Jahre 1902 mit der k. k. Regierung getroffene Übereinkommen über mehrere, die städtischen Elektrizitätswerke und städtischen Straßenbahnen betreffenden Streitfragen, welches in seinem Art. V die Erwerbsteuerveranlagung der Elektrizitätswerke behandelt (vgl. Verwaltungsbericht für 1902, Seite 135), hatte sich in diesem Belange alsbald als ungünstig für die Gemeinde erwiesen. Es waren daher schon im Jahre 1906 mit dem k. k. Finanzministerium Unterhandlungen eingeleitet worden, um eine Abänderung dieser für die Gemeinde nachteiligen Vereinbarung zu erreichen. Diese Verhandlungen gediehen im Berichtsjahre endlich zu einem befriedigenden Abschlusse, indem dem Gemeinderate am 16. Mai eine neue Vereinbarung zur Genehmigung vorgelegt werden konnte, mit welcher in Abänderung des Art. V des Übereinkommens vom 24. Februar 1902 neue, den tatsächlichen Betriebsverhältnissen entsprechende und daher gerechtere Grundsätze für die Ermittlung der Besteuerungsgrundlage der städtischen Elektrizitätswerke aufgestellt werden. Dieselben beruhen im wesentlichen darauf, daß aus den Gesamtausgaben zunächst die nachweisbar lediglich auf den steuerpflichtigen, bzw. steuerfreien Betrieb entfallenden Ausgaben vorweg ausgeschieden und sonach nur die verbleibenden gemeinsamen Ausgaben im Verhältnisse der Stromabgabe für steuerfreie und steuerpflichtige Zwecke aufgestellt werden. In demselben Verhältnisse sind auch die beiden Betriebsarten gemeinsamen Einnahmen (z. B.: Pacht- und Mietzins, Fruchtskate etc.) aufzuteilen und auf die derart ermittelten Ausgaben und Einnahmen des steuerpflichtigen Betriebes die Bestimmungen des Personalsteuergesetzes über die Anrechenbarkeit, bzw. Nichtanrechenbarkeit von Ausgaben und Einnahmen anzuwenden. Diese Vereinbarung tritt rückwirkend vom Steuerjahre 1905 angefangen in Kraft und soll 12 Jahre in Geltung bleiben, es sei denn, daß die Stromabgabe durch Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn oder durch Schaffung von elektrischen Schnellbahnen im Wiener Gemeindegebiete eine über die normale Ausdehnung hinausgehende Erweiterung erfährt, in welchem Falle das Übereinkommen schon mit dem Jahre außer Kraft tritt, in dem diese Erweiterung eingetreten ist.

Am 14. Juli genehmigte der Gemeinderat die schenkungsweise Widmung einer in der Zentrale Simmering lagernden kompletten Laval-Dampfturbine für 200 PS Leistung und einer Siemens-Gleichstromnebenschluß-Dynamo System Kapp für 25 Ampère an das in Errichtung begriffene technische Museum.

## b) Betrieb.

### 1. Zentrale Simmering.

Das im Vorjahre angelieferte und zu Beginn des Berichtsjahres in Montage begriffene sechste Dampfturbinenaggregat (das dritte im Werk II) für 10.000 PS Leistung wurde im Sommer in Betrieb genommen, wobei sich die Erwartungen, die an dieses neue System hinsichtlich der Betriebssicherheit und Ökonomie geknüpft waren, vollkommen erfüllt haben.

Bei der im Jahre 1906 errichteten zweiten Kühlwasserzuleitungsanlage aus dem Donaukanale wurde wie bei der im Vorjahre hergestellten dritten Pumpenanlage eine eigene, aus einem eisernen Rotationssieb mit Abflußschieber und Schütze bestehende, in einem besonderen Vorbau untergebrachte Filteranlage zugebaut.

Die zur Abfuhr der Kesselfeuerungsrückstände auf die 3 km unterhalb des Werkes nächst der thermochemischen Anstalt gelegenen, dem Fondsgute Kaiser-Ebersdorf gehörigen verpumpten Grundflächen geplante Feldbahn wurde im Frühjahr fertiggestellt und steht

seit Beginn des Sommers im Betriebe. Zur Unterbringung der für den Feldbahnbetrieb angeschafften drei Benzinlokomotiven für maximal 12 PS Leistung, bei 12 km höchster Stundengeschwindigkeit, wurde zu dem ältesten, im Jahre 1901 erbauten Pumpenhaus eine Garage eingebaut. Seit Mitte Oktober werden auch die Feuerungsrückstände der städtischen Gaswerke auf denselben Anschüttungsplatz abgeführt, zu welchem Zwecke die Gaswerke ein Anschlußgleis an die Feldbahnanlage der städtischen Elektrizitätswerke hergestellt haben, wo die aus dem Gaswerke kommenden Schlackenzüge übernommen und gleichzeitig mit denen der Elektrizitätswerke weitergeführt werden.

Über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums, welches die bei den verstaatlichten Privatbahnen bestehenden Schlepfbahnverträge in das Vertragsnormale der k. k. österreichischen Staatsbahnen überzuführen beabsichtigt, ist die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft gegen Ende Dezember 1910 mit dem Vorschlage auf Novellierung des Schlepfbahnvertrages vom 6. Juli 1903 an die Gemeinde herantreten. Die hierüber eingeleiteten Verhandlungen, von deren baldigem Abschlusse die Bewilligung gewisser Tarifzugeständnisse abhängig gemacht wurde, wurden mit größter Beschleunigung durchgeführt und der Gemeinderat konnte bereits am 3. März den Entwurf des neuen Schlepfbahnvertrages genehmigen. Derselbe unterscheidet sich von dem früheren Vertrage hauptsächlich dadurch, daß die „Allgemeinen Bedingungen für den Abschluß von Schlepfbahnverträgen“ der k. k. österreichischen Staatsbahnen seinen wesentlichen Inhalt bilden, und enthält insoferne ein wichtiges Zugeständnis an das k. k. Arrar, als die Gemeinde Wien die ihr gehörige, zwischen der Hauptstrecke Wien—Bodenbach, dem Bahnkörper der Schlachthausbahn und dem Damme der Elektrizitätswerkschlepfbahn gelegene, für eine künftige Erweiterung des Betriebsbahnhofes „Erdberger Lände“ benötigte Grundfläche im Ausmaße von 1830 m<sup>2</sup> der k. k. Staatseisenbahnverwaltung unentgeltlich in das Eigentum übergibt, wogegen sich die letztere nur verpflichtet, die in km 0·2/3 der Elektrizitätswerkschlepfbahn bereits bestehende Durchfahrt ins Gaswerk für immerwährende Zeiten in der heutigen Gestalt für Kommunikationszwecke sowie für die Legung und Erhaltung städtischer Leitungen benützen zu lassen.

## 2. Zentrale Engerthstraße.

Die wesentlichen Veränderungen in dieser Zentrale betreffen das Kesselhaus. Während bisher die Wirtschaftlichkeit der Kesselanlage durch Schaffung von zentralisierten Economiseranlagen eine bedeutende Verbesserung erfahren hatte, konnte nun daran gedacht werden, das ungünstige Verhältnis zwischen Kesselhaus- und Maschinenhausleistung durch Kesseltypen auszugleichen, welche die gleich wertvollen Eigenschaften höherer Leistung und guter Ökonomie mit geringstem Platzbedarfe vereinen, und so ohne Gebäudezubau die Kesselanlage zu vergrößern. Der Anfang wurde im Berichtsjahre dadurch gemacht, daß an Stelle von fünf veralteten und nur mit niedrigen Leistungen arbeitenden Kesseln zwei Hochleistungskessel System „Garbe“ zur Aufstellung gelangt sind. Jeder dieser Kessel hat eine Heizfläche von 500 m<sup>2</sup>, eine Überhitzerfläche von 200 m<sup>2</sup> und eine Kofffläche von 20 m<sup>2</sup>; er besteht im wesentlichen aus zwei Unterkesseln, zwei Oberkesseln, dem Überhitzer und dem Kettenroste.

Durch Aufstellung dieser beiden Kessel wurde Doppeltes erreicht. Erstens, daß die Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Dampfproduktion in Bezug auf das gleiche Flächenmaß verdreifacht wurde, zweitens, daß diese Kessel eine weitaus günstigere Ausnützung des Brennmaterials gestatten.

Die Aufstellung dieser Kessel stieß mit Rücksicht auf die bestehenden engen Raum-

verhältnisse zwischen den bereits vorhandenen Rauchkanälen einerseits und dem angrenzenden Maschinenhause andererseits auf mancherlei Schwierigkeiten; außerdem machte die hohe Bauart dieser Kessel die Erhöhung des Kesselhauses erforderlich.

Bisher hatte das Kesselhaus ein sehr niedriges, hölzernes Pultdach, welches nur eine mangelhafte Belichtung des Raumes gestattete, so daß das Kesselhaus auch bei hellem Tageslichte sehr düster erschien, was die Bedienung der Kessel erschwerte.

Deshalb erfolgte auf eine Länge von 118 m eine Erhöhung des Kesselhauses um 3·7 m, welche die Anbringung von 42 neuen Fenstern und die Herstellung eines neuen Satteldaches mit eisernem Dachstuhl und 26 großen Oberlichtern ermöglichte. Auf diese Weise wurde ein lichtes und geräumiges Kesselhaus geschaffen, wodurch die gesamte Manipulation und Bedienung der Kessel wesentlich erleichtert wird.

Die Durchführung dieser Umänderungsarbeiten gestaltete sich äußerst schwierig, da sowohl der Aufbau des neuen Kesselhausdaches, als auch das Abräumen des alten Dachstuhles während des Betriebes ohne dessen Beeinträchtigung vorgenommen werden mußte.

Gleichzeitig mit der Kesselmontage wurde auch eine durchgreifende Veränderung der Rohrleitungsanlage für Dampf- und Kesselspeisewasser durchgeführt.

Im Maschinenhause wurden für die Aufstellung des dritten Turboaggregates für eine Leistung von 7000 PS Vorbereitungen getroffen. Es mußte eine der alten Kolbenmaschinen entfernt und deren Fundamente abgetragen werden, um Raum für die eiserne Fundamentkonstruktion der neuen Turbine zu schaffen. Die eiserne Trägerkonstruktion, die erforderlichen Rohrleitungskanäle sowie die sonstigen baulichen Veränderungen sind fertiggestellt worden.

Die Wasserhaltungsanlage wurde durch zwei Zentrifugalpumpen von je 21·6 m<sup>3</sup> Leistung per Minute vergrößert, wovon jede durch einen direkt gekuppelten 95 PS Drehstrommotor angetrieben wird.

### 3. Unterstationen.

Unterstation Leopoldstadt. — In dieser Unterstation wurde die bestehende Oberleitungs-Pufferbatterie behufs Verwendung im Lichtbetriebe mit einem Zellschalter samt Zugehör ausgerüstet und für Fernantrieb eingerichtet. Des weiteren mußte zufolge der höheren Lichtbelastung eine Verstärkung der Sammelschienen und der Verteilanlage durchgeführt werden.

Unterstation Landstraße. — Da die Beanspruchung des Lichtnetzes dieser Unterstation sich wesentlich gehoben hat, genügte die daselbst befindliche Batteriereserve nicht mehr, weshalb eine große Lichtbatterie, bestehend aus 290 Elementen mit einer Kapazität von 4536 Ampèrestunden bei 1512 Ampèrentladestrom, zur Aufstellung gelangen mußte. Für diese Batterie wurde ein luftiger Raum mit Oberlicht neu geschaffen, während in einem weiteren Anbau die Schaltapparate untergebracht sind.

Um Kupfer zu ersparen und die Schaltanlage übersichtlich zu gestalten, fand das Prinzip der Fernschaltung und der Hilfszellenanordnung Anwendung. Aus Sicherheitsgründen wurde die Anlage mit optischer Rückmelbeeinrichtung versehen.

Die Ausschalter für die Außenleiter und Null-Weiter sind als Fernsteuerapparate ausgebildet, die im gleichen Raume wie die Zellschalter untergebracht sind.

Zur Aufladung obiger Batterie dient eine neue Doppelzusatzmaschine mit Wendepolen für eine Gleichstromleistung von 150 Kilowatt bei  $2 \times 150$  Volt Spannung.

Der Antrieb der zwei Generatoren geschieht mittels eines auf gleicher Welle sitzenden Synchron-Drehstrommotors von 5000 Volt Betriebsspannung.

Unterstation Mariahilf. — Die maschinelle Einrichtung blieb im Berichtsjahre unverändert.

Um die Pufferbatterien sowohl für Straßenbahnzwecke als auch für das Lichtmaximum der Wintermonate heranziehen zu können, ist die Unterleitungs- und die Oberleitungsbatterie mit Zellenhaltern mit Hilfszellenschaltung ausgerüstet worden, die, um Kupfer zu sparen, in der Nähe der Batterien untergebracht wurden. Die Betätigung der Schalter erfolgt durch Elektromotorenantrieb von der Schaltwand im Maschinenhause aus.

Unterstation Raunigasse. — In dieser Station fand eine Erweiterung der Maschinenanlage durch die Aufstellung eines 1000 Kilowatt-Umformers statt; aus Ersparungsrücksichten wurde das bereits bestehende Fundament in der Weise ausgenützt, daß lediglich Nischen zur Unterbringung der Maschinenapparate geschaffen worden sind. Die zugehörige Sammelschienenanlage ist derart bemessen, daß weitere 5 Stück 1000 Kilowatt-Umformer an dieselbe angeschlossen werden können.

Die Bedienungsschaltwand für diese Anlage weicht grundsätzlich von den bisher gebauten Schaltwänden ab. Sie besteht aus einzelnen vertikalen Trägerelementen von T-förmiger Grundfläche, die in erforderlichen Abständen zwischen drei laufenden Profilleisen eingesezt sind. Die Schaltwand ist unter Verwendung dieser Träger von gefälliger Form, rückwärts in allen ihren Teilen vollständig zugänglich und wird von den zu Beleuchtungskörpern ausgebildeten Rohrstützen auf das beste beleuchtet. Die Wand selbst besteht aus Schieferplatten, in welche Profillinstrumente und Antriebschalter für die im Fundament der Maschine untergebrachten Apparate eingelassen sind.

Zur Kontrolle, ob die weitentfernten, im Maschinenfundament aufgestellten Hauptapparate den durch die Steuerapparate erteilten Befehl ausgeführt haben, wurde, da Glühlampensignale als unverläßlich erkannt wurden, durch die städtischen Elektrizitätswerke ein Rückmelder konstruiert, der auf magnetoelektrischem Wege absolut verläßlich optisch und akustisch jede fehlerhafte Stellung oder das Nichtfunktionieren der Hauptapparate anzeigt. Außerdem erlaubt der Apparat die jederzeitige Untersuchung des ordnungsgemäßen Zustandes der Steuerleitungen.

Unterstation Alfergrund. — Die maschinelle Einrichtung dieser Station blieb unverändert. Neu zur Aufstellung gelangte lediglich eine neue Hochspannungsverteilwand für das Drehstromnetz von 5000 Volt.

Unterstation Rudolfsheim. — Infolge des rapiden Steigens des Licht-, Kraft- und Straßenbahnkonjums in dieser Station war es nötig geworden, einen weiteren Drehstrom-Gleichstrom-Umformer für 1000 Kilowatt, bestehend aus einem Synchron-Drehstrommotor für 5000 Volt, gekuppelt mit einem Gleichstrom-Generator von 450 bis 600 Volt Betriebsspannung aufzustellen. Im Gegensatz zu den früher gelieferten Generatoren, die reine Neben-schlusmaschinen waren, wurde dieser Generator mit Wendepolen und Compoundwicklung behufs Erzielung eines funktenlosen Ganges in Auftrag gegeben.

Für diesen Umformer wurde eine Apparatanlage geschaffen, die in ihrer Ausführung vollständig von den bisher ausgeführten Anlagen abweicht.

Die Konzentrierung aller Schaltapparate auf einer gemeinsamen Schaltwand bedingt bei den heutigen rasch anwachsenden Betriebsverhältnissen eine derart mächtige Ausdehnung der Schaltwand, daß nur bei großem Materialaufwande und großem Personalaufgebote ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann.

Der Zweck der neuen Anordnung war der, einerseits Personal und Material zu

ersparen, andererseits eine erhöhte Betriebsicherheit zu erreichen. Die Aufgabe wurde in der Weise gelöst, daß das Maschinenfundament in Eisenbeton derart ausgeführt wurde, daß vier Hauptsäulen und vier Nebensäulen das ganze Maschinengewicht aufnehmen, während vier weitere Unterstützungen lediglich als Trennmauern ausgeführt wurden, um eine Kastenteilung zu erreichen und außerdem eventuell auftretende Schwingungen der langen Betonbalken in sich aufzunehmen.

In die so geschaffenen Fundamentnischen wurden die zwei Maximal-Rückstromautomaten, drei zweipolige Schalter sowie die Regulatoren der Maschine eingebaut. Automaten, Fernschalter und Regulatorantriebe sind mit Fernschaltung eingerichtet, die es ermöglichen, den Maschinenstrom aus den im Fundament untergebrachten Apparaten direkt an die Sammelschienen, die in einen neuerbauten, in der Mittelachse des Maschinenhauses gelegenen Sammelschienenkanal verlegt sind, abzugeben. Am Ende dieser Sammelschienengarnituren wurde eine neue Lichtverteilwand errichtet, so daß die elektrische Energie ohne Umweg direkt von der Maschine in das Netz abgegeben werden kann.

Die drei oben erwähnten doppelpoligen Fernschalter erlauben, die Maschine nach Wahl für Straßenbahn- und Lichtzwecke (Lade- oder Betriebsspannung) in Verwendung zu nehmen.

Die Bedienungsschaltwand ist analog der vorbeschriebenen Anordnung in der Unterstation Kaunizgasse ausgeführt.

Die große Ausdehnung des Hochspannungsnetzes für die äußeren Wiener Bezirke machte den Bau einer neuen, im Keller aufgestellten Hochspannungsverteilwand, die Erweiterung des Straßenbahnnetzes den weiteren Einbau von drei Bahnspießepunktgarnituren notwendig.

Unterstation Währing. — Da die Akkumulatorenbatterien für Lichtzwecke den Anforderungen nicht mehr genügten, kam eine neue, dritte Batterie mit 290 Zellen, 4536 Ampèrestunden Kapazität, bei 1512 Ampèreentladestrom zur Aufstellung.

Um diese Batterie in den vorhandenen Räumen unterbringen zu können, war es notwendig, die im Keller und Parterre schon befindlichen Batterien auf das noch leere Dachgeschoß zu transportieren und dort zur Aufstellung zu bringen.

Mit Hilfe eines provisorischen Aufzuges war es möglich, die Elemente ohne Ausbau der Platten und ohne Säureentleerung innerhalb weniger Tage umzustellen und wieder in Betrieb zu setzen.

Der Parterrefußboden wurde durch geeigneten Fachwerkbau kräftig verstärkt und es fand hierauf im Keller und Parterre die neue Batterie Aufstellung.

Der Zellenschalterraum liegt im Keller direkt neben der Batterie; hier sind auch, analog der Anordnung der Unterstation Landstraße, die zwei Doppelzellenschalter und die Fernschalter für die Außenleiter und Null-Leiter untergebracht.

Die zugehörigen Meßinstrumente sowie die Steuerapparate dieser wie die der umgestellten Batterie befinden sich auf dem umgebauten Mittelfelde der Lichtwand im Maschinenhause.

Auch für diese neue Batterie kam eine Doppelzusatzmaschine mit Wendepolen für 150 Kilowatt Leistung, bei  $2 \times 150$  Volt Betriebsspannung, angetrieben durch einen Synchron-Drehstrommotor für 5000 Volt, zur Aufstellung.

Außer obigen Herstellungen wurden in dieser Station die Sammelschienen und die Lichtverteilwand kräftig verstärkt, während die Bahnverteilanlagen um eine Bahnspießepunktgarnitur vergrößert wurden.

Unterstation Floridsdorf. — Die Eröffnung neuer Linien der Straßenbahn machte die Installierung zweier neuen Speisepunktgarnituren notwendig. Außerdem wurde die Hochspannungsverteilanlage dieser Station zur Aufnahme neuer Kabel vergrößert.

#### 4. Kabelnetz.

Der ununterbrochen ansteigende Licht- und Kraftbedarf machte abermals bedeutende Erweiterungen und Verstärkungen des Kabelnetzes erforderlich. Um diesem Bedarfe in ausreichendem Maße entsprechen zu können, gleichzeitig aber die möglichste Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu erzielen, genehmigte der Gemeinderatsausschuß am 25. April, für die an die Peripherie des Gemeindegebietes zu führenden Fernleitungen Kabel mit 30.000 Volt Betriebsspannung zu verlegen. Noch im Berichtsjahre wurde eine solche Fernleitung von der Zentrale Simmering bis in die Unterstation Raunizgasse verlegt, für welche, mit Rücksicht auf die Überlastung der Kopalgasse, der Simmeringer Hauptstraße und des Rennweges mit Leitungen, eine neue Trasse entlang der Erdberger Lände durch die künftige Schnirchgasse—Erdbergstraße—Hainburger Straße—Messenhäusergasse—Barichgasse—Arenbergring—Strohgasse—Unterer Rennweg zum Karlsplatz gewählt werden mußte. Nichtsdestoweniger erfuhr aber auch das 5000 Volt-Hochspannungsnetz bedeutende Erweiterungen, und zwar besonders in den Bezirkteilen Ragnan, Stadlau und Leopoldau, wo das neue städtische Gaswerk angeschlossen wurde. Außerhalb des Wiener Gemeindegebietes fanden im Bereiche des 5000 Volt-Netzes namentlich in Inzersdorf bei Wien umfangreichere Kabellegungen statt, welche von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing—Umgebung am 23. Juli gewerbebehördlich genehmigt und am 25. November kollauiert wurden.

Die Lichtspeiseleitungen des Gleichstromnetzes wurden im Bereiche der Unterstationen Leopoldstadt, Mariahilf, Raunizgasse, Rudolfsheim und Währing in größerem Umfange verstärkt.

Schließlich mußten mit Rücksicht auf die Eröffnung neuer Straßenbahnlinien im XXI. Bezirke im Gebiete der Unterstation Floridsdorf neue Bahnpeiseleitungen hergestellt und die für die Elektrifizierung der Dampfstraßenbahn nach Mauer bei Wien erforderlichen Kabellegungen innerhalb des Wiener Gemeindegebietes fertiggestellt werden. Die eisenbahnbehördliche Genehmigung dieser, Straßenbahnzwecken dienenden Kabellegungen wurde bei den politischen Begehungen vom 27. September, bzw. 28. August von der k. k. n.-ö. Statthalterei ex commissione erteilt.

Durch diese Legungen erfuhr das Kabelnetz eine Erweiterung um 159 km; seine Gesamtlänge beträgt nunmehr 4340 km, wovon 3500 km auf die Zentrale Simmering und 840 km auf die Zentrale Engerthstraße entfallen. Das Gesamtkupfergewicht aller verlegten Kabel beträgt 5171 t.

Die Anzahl der Hausanschlüsse hat sich bis zum Ende des Berichtsjahres um 1896 vermehrt (Gesamtzahl 22.593), wovon 1798 auf den Zuwachs im Gleich- und Drehstromnetze der Zentrale Simmering, 98 auf denjenigen im Wechselstromnetze der Zentrale Engerthstraße entfallen.

#### 5. Schalt- und Transformatorstationen.

Drehstromnetz. — Im Berichtsjahre wurden im Drehstromnetze 84 Transformatorstationen neu errichtet und zwei Stationen aufgelassen, so daß Ende 1911 insgesamt 505 Stationen im Betriebe standen.

Von den neu errichteten Stationen dienen 12 mit einer Leistung von je 30 bis 100 Kilowatt zur Speisung von Sekundärnetzen, während die übrigen 72 Stationen Einzelanlagen, und zwar zum größten Teile Fabriksanlagen, mit elektrischer Energie versorgen.

Die Größe dieser Anlagen anbelangend besitzen 57 Stationen eine Leistung von je 30—100 KW, 3 Stationen eine solche von je 100—150 KW, 4 Stationen eine solche von je 150—200 KW, 5 Stationen eine solche von je 200—300 KW; ferner wurde je eine Station mit 450 KW, 600 KW und 700 KW errichtet; letztere dient zum Betriebe eines Stahlwerkes, in welchem unter anderem ein 500 PS Motor angeschlossen wurde.

Die Zahl der in den einzelnen Stationen aufgestellten Transformatoren hat sich im Berichtsjahre um 126 Stück mit einer Gesamtleistung von 8335 KW vermehrt, so daß mit Ende 1911 im Drehstromnetz 679 Transformatoren mit einer Leistung von 33.446 KW aufgestellt waren. Hervorzuheben wären von diesen Betriebsanlagen jene in den städtischen Kindergärten XII. Bezirk, Gaeborgasse und XIX. Bezirk, Obkirchergasse, in den Hebewerken der II. Kaiser Franz Josephs-Hochquellenleitung in Neustift am Walde und Salmannsdorf, in der Volksober, in der neuen Infanteriekaserne XXI. Bezirk Ragnan und im Gebäude der k. k. Donaukanal-Inspektion in Rußdorf.

Außer diesen Neuaufstellungen erfolgten noch 117 Umtausche vorhandener Transformatoren wegen Änderung des Energiebedarfes der betreffenden Anlagen.

Schließlich wurden noch im Drehstromhochspannungsnetz zwei Schaltsäulen an der Wagramer Straße im XXI. Bezirke und auf dem Kirchenplatze in Inzersdorf bei Wien errichtet und die auf dem Keplerplatze bestehende Transformatorenstation im X. Bezirke in eine Zentralschaltstation für dieses Gebiet umgeändert.

Wechselstromnetz. — Im Wechselstromnetze war es auch im Berichtsjahre möglich, durch Verlegen von Sekundärkabeln eine Anzahl von Transformatorenstationen aufzulassen. Es wurden 39 Stationen aufgelassen und 46 Stationen neu errichtet, so daß Ende 1911 insgesamt 2065 Stationen im Betriebe standen. In diesen Stationen wurden 93 Transformatoren mit einer Leistung von 1124 KW neu aufgestellt, während 102 Transformatoren alter Type mit einer Leistung von 390 KW aus dem Netze entfernt wurden. Es befanden sich daher am Ende des Berichtsjahres im ganzen 2525 Stück Wechselstromtransformatoren mit einer Gesamtleistung von 22.356 KW im Netze. Außerdem wurden noch 178 Stück Transformatoren wegen Änderung der Belastungsverhältnisse untereinander ausgetauscht.

Da die in den letzten Jahren angeschafften Transformatoren durchaus als aktives Eisen legierte Bleche besitzen, ferner durch die Zusammenziehung einzelner Stationen größere Transformatorentypen aufgestellt werden konnten, war es möglich, die Magnetisierungsverluste im Wechselstromnetze ganz bedeutend zu verringern. Während diese Verluste im Jahre der Übernahme dieses Netzes (1908) 712 KW ausgemacht haben, betragen sie Ende 1911 nur mehr 540 KW, wodurch eine jährliche Ersparnis von rund 1.500.000 Kilowattstunden in der Stromerzeugung erzielt wurde, d. h. der Nugeffekt der Gesamtanlage hat sich um die Differenz der jährlichen Magnetisierungsverluste erhöht.

#### 6. Elektrizitätszähler.

Infolge der großen Zunahme der Konsumenten der städtischen Elektrizitätswerke hat die Zahl der Zähleraufstellungen im Berichtsjahre eine ganz außerordentliche Höhe erreicht. Insgesamt mußten 25.780 Zählermontagen durchgeführt werden, wovon

16.552 Umtausche bereits vorhandener Zähler und 9228 Neuaufstellungen waren. Hierdurch hat sich die Gesamtzahl der in Anlagen befindlichen Zähler von 67.520 auf 76.748 Stück erhöht, unter welchen 61 verschiedene Zählertypen vertreten sind.

Von dieser Vermehrung entfallen 5504 Stück Zähler auf das Gleichstromnetz, 2428 Stück auf das Drehstromnetz und 1296 auf das Wechselstromnetz.

Unter den neu aufgestellten Zählern befinden sich 333 Stück für Anlagen mit 20—50 KW, 66 für Anlagen mit 50—100 KW, 34 für Anlagen mit 100—150 KW und 17 für Anlagen mit mehr als 150 KW Energiebedarf.

Der Umtausch der 16.552 Elektrizitätszähler erfolgte aus dem Grunde, weil bei 9352 Zählern die Gültigkeitsdauer der amtlichen Eichung abgelaufen war und sie amtlich nachgeeicht werden mußten, ferner bei 7200 Zählern wegen Änderung des Energiebedarfes der Anlage oder mangelhaften Funktionierens des Apparates.

Während bisher die Zählerinstandsetzung und -Justierung vor der amtlichen Nach Eichung von den Elektrizitätszählerlieferanten besorgt worden ist, wurde im Berichtsjahre mit der Durchführung dieser Arbeit in eigener Werkstätte begonnen; seit August 1911 sind bereits 2885 Zähler durch eigenes Personal repariert und instandgesetzt worden. Diese Neueinführung hat sich bestens bewährt. Es ist daher eine Vergrößerung der Werkstätte in Aussicht genommen, um in Zukunft den größten Teil der reparaturbedürftigen Zähler in derselben in eigener Regie instandsetzen zu können.

Was die Kontrolle der Zähler während der Gültigkeitsdauer der amtlichen Eichung anbelangt, wurden von den im Netze befindlichen Zählern 6862 in den Installationsanlagen selbst mit Eichzählern und sonstigen Präzisionsinstrumenten und 7200 im Eichraume nachgeeicht, so daß 14.062 Zähler einer Prüfung unterzogen worden sind.

### c) Betriebsresultate.

Nachdem der Gemeinderatsausschuß in der Sitzung vom 23. März den Bericht über die Fertigstellung der Bilanz für das Geschäftsjahr 1910 entgegengenommen und deren Überprüfung durch seine Mitglieder Michhorn und Moessen veranlaßt hatte, wurde dieselbe vom Gemeinderate am 16. Mai genehmigt; sie weist nach Festsetzung einer Abschreibung für Wertverminderung im Betrage von 3.395.581 K 18 h und Abschreibung von uneinbringlichen Forderungen im Betrage von 41.639 K 41 h einen Reingewinn von 8.134.459 K 09 h aus, über dessen Verwendung der Gemeinderat folgende Verfügungen traf:

Zur Tilgung des 30 Millionen Kronen-(Elektrizitäts-)Anlehens vom Jahre 1900 sind 50.000 K, zur Tilgung des aus dem 285 Millionen Kronen-(Investitions-)Anlehen vom Jahre 1902 aufgewendeten Kapitals 17.822 K 34 h, zur Tilgung des aus dem 360 Millionen Kronen-Anlehen vom Jahre 1908 aufgewendeten Kapitals 66.909 K 01 h, zur Dotierung der Selbstversicherungsreserve 65.000 K, endlich zur Remuneration der im Jahresgehalte stehenden Beamten 82.170 K zu verwenden; der verbleibende Restbetrag von 7.852.557 K 74 h ist an die eigenen Gelder der Gemeinde abzuführen. Die Dotation der Pensionsreserve per 300.000 K und der Selbstversicherungsreserve per 65.000 K sind bei der Zentralsparkasse der Stadt Wien fruchtbringend anzulegen.

In der Sitzung vom 6. November genehmigte der Gemeinderatsausschuß das Investitionspräliminare für das Jahr 1912, welches ein Gesamterfordernis von 7.320.000 K aufweist, und erteilte gleichzeitig die Genehmigung, daß der im nächsten

Jahre für Zahlungen voraussichtlich effektiv notwendig werdende Betrag von 6,146.000 K der Abschreibungsreserve entnommen werde.

Von dem präliminierten Gesamterfordernisse per 7,320.000 K entfallen	
auf die Ausgestaltung der Zentrale Simmering . . . . .	2,000.000 K
auf die Ausgestaltung der Zentrale Engerthstraße . . . . .	1,510.000 „
auf den Bau neuer und die Ausgestaltung der bestehenden Unterstationen . . . . .	1,463.000 „
auf die Anschaffung und Aufstellung von Transformatoren . . . . .	332.000 „
auf die Anschaffung von Elektrizitätszählern . . . . .	515.000 „
auf den Ausbau des Kabelnetzes . . . . .	1,500 000 „

Der als effektives Erfordernis veranschlagte Betrag von 6,146.000 K ist auch in dem vom Gemeinderate für das Verwaltungsjahr 1912 genehmigten Jahresvoranschlage sichergestellt.

#### d) Neue Projekte.

Das von der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke ausgearbeitete Projekt für eine Müllverbrennungs- und Rehrichtverwertungsanlage zur Erzeugung elektrischer Energie wurde am 4. September der Magistratsdirektion überreicht und befindet sich nunmehr bei den städtischen Ämtern zur Überprüfung. Dasselbe besteht aus dem technischen Berichte, den Rentabilitätsberechnungen, Kostenanschlägen und 54 Plänen für 15 Varianten.

Für die im Ennstale geplante Errichtung einer Wasserkraftzentrale wurden die Vorarbeiten und Studien ununterbrochen fortgesetzt und die von der k. k. steiermärkischen Statthalterei aufgetragenen Projektsergänzungen (vgl. Verwaltungsbericht für 1909, Seite 443) fertiggestellt und vorgelegt. Da sich bei diesen Arbeiten herausgestellt hatte, daß die künftige Zentrale in zweckmäßiger Weise nur ungefähr in der Mitte zwischen den Stationen Weißenbach—St. Gallen und Groß-Reisling erbaut werden kann, wo sich am linken Ennsufer eine zur Anlage der erforderlichen Baulichkeiten hinreichend große Talweitung bildet, wurde mit dem Eigentümer dieses, ein Ausmaß von 122.279 m<sup>2</sup> besitzenden Grundstückes E.-B. 5 der Katastralgemeinde Wolfsbachau im Gerichtsbezirke St. Gallen in Unterhandlung getreten und der Ankauf desselben um 22.772 K vom Gemeinderate am 17. Februar genehmigt; hiedurch hat sich die Gemeinde den einzigen geeigneten Bauplatz für die künftige Enns-Wasserkraftzentrale bereits gesichert.

Im Laufe des Berichtsjahres ist ein Erlaß der k. k. steiermärkischen Statthalterei eingelangt, mit welchem Ausgleichsverhandlungen unter den mehreren Projekt Konkurrenten für die Ausnützung der Enns-Wasserkräfte angeregt werden. Hierüber erteilte der Gemeinderatsausschuß den Ämtern am 17. November die Ermächtigung, vorbehaltlich der Genehmigung der zu treffenden Vereinbarungen durch die zuständige Gemeindevertretung mit der Staatsbahnenverwaltung Vergleichsverhandlungen zu pflegen.

#### e) Statistisches.

Am Ende des Berichtsjahres standen in der Zentrale Simmering 10 Kolbendampfmaschinen von je 3000 PS, 6 Dampfturbinen von je 10.000 PS und eine Dampfturbine von 500 PS (zusammen 56.350 KW), in der Zentrale Engerthstraße 13 Kolbendampfmaschinen von zusammen 10 800 PS und 2 Dampfturbinen von je 5000 PS (zusammen 12.700 KW) Leistungsfähigkeit im Betriebe. Die Anzahl der Kessel ist in der Zentrale Simmering unverändert geblieben (64 Stück) und hat sich in der Zentrale Engerthstraße um 4 vermindert (28 Kessel mit zusammen 7453 m<sup>2</sup> Heizfläche).

Für den Betrieb der Hilfsanlagen standen in Simmering 18 Transformatoren mit zusammen 2918 KW, in der Engerthstraße 26 Transformatoren mit zusammen 750 KW Leistungsfähigkeit im Betriebe; die Anzahl der Drehstrom-Gleichstrom-Umformer für Erregung und Beleuchtung betrug in Simmering 6 mit 1220, in der Engerthstraße 3 mit 335 KW Leistungsfähigkeit an der Gleichstromseite.

Die Summe der Kesselbetriebsstunden betrug in der Zentrale Simmering 205.844, in der Zentrale Engerthstraße 55.277, der Dampfmaschinenbetriebsstunden 46.478, bzw. 15.015 und die Anzahl der erzeugten Kilowattstunden 135,991.896, bzw. 22,954.690, wovon in Simmering 103,384.119 und in der Engerthstraße 14,508.234 Kilowattstunden nutzbar abgegeben wurden. Von diesen aus beiden Zentralen zusammen nutzbar abgegebenen 117,892.353 Kilowattstunden entfallen 47,258.739 auf die Stromlieferung für den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen, 60,799.887 auf die Abgabe für Licht- und Kraftzwecke und 9,833.727 auf den eigenen Bedarf der Werke.

Die Anzahl der in den 8 Unterstationen im Betriebe stehenden Drehstrom-Gleichstrom-Umformer hat sich um 2 (je einer in der Raunitzgasse und in Rudolfsheim) vermehrt; sie beträgt nunmehr insgesamt 52 mit zusammen 36.050 KW Leistungsfähigkeit an der Gleichstromseite. Die gesamte Leistungsfähigkeit der Akkumulatorenbatterien hat sich auf 11.776 Kilowattstunden erhöht.

Ohne Einrechnung der für Straßenbahnzwecke und für den eigenen Bedarf bestehenden Anschlüsse waren am Ende des Berichtsjahres 82.199 Anlagen mit der Gesamtkapazität von 134.746 KW an das Kabelnetz angeschlossen; sie verteilen sich auf 1,236.494 Glühlampen, 16.599 Bogenlampen und 19.064 Motoren (letzte mit einer Gesamtleistung von 56.484 PS). Von dem angegebenen Anschlußwerte per 134.746 KW entfallen 46,8% auf Glühlampen, 8,53% auf Bogenlampen, 40,46% auf Motoren, 0,76% auf Akkumulatoren und 3,45% auf Anlagen für verschiedene andere Zwecke.

Der Anschlußwert des Straßenbahnbetriebes hat sich neuerlich auf 47.924 KW erhöht.

Am Ende des Berichtsjahres waren 109.934 Anlagen zum Strombezuge angemeldet.

Die Anzahl der Bogenlampen der öffentlichen Beleuchtung hat sich von 1324 Stück mit zusammen 887,9 KW auf 1360 Stück mit zusammen 923,2 KW erhöht.

Im Berichtsjahre wurden an Gehalten und Löhnen 2,846.024 K 41 h, an Krankengeldern und Begräbniskostenbeiträgen 43.329 K 8 h, an Unfallrenten 7615 K 88 h, an Krankheitsaushilfen und Gnadengaben 9794 K 9 h, an Unterhaltsbeiträgen für die Angehörigen der zu militärischen Dienstleistungen einberufenen Angestellten 4706 K 37 h und für die Christbaumfeier für Arbeiterkinder 5320 K 9 h aufgewendet.

Die Zahl der Erkrankungsfälle betrug 361, die Zahl der Krankheitstage 9683 und das Erkrankungsprozent 31,17% des Vollarbeiterstandes.

## D. Städtische Straßenbahnen und städtische Automobilstellwagen-Unternehmung.

### a) Allgemeines, Frequenz, Verkehrsleistung, Einnahmen, Tarif.

Im Berichtsjahre ist auch ohne nennenswerte Veranstaltungen, die gemeinhin den großstädtischen Personenverkehr beleben, eine ansehnliche Steigerung der Inanspruchnahme der Verkehrsmittel, aber auch eine dementsprechend höhere Verkehrsleistung festzustellen.

Wenn die Überschüsse damit nicht gleichen Schritt halten, so liegt die Ursache davon in einer Reihe von Umständen, die den Betrieb kostspieliger als bisher gestalteten, vor allem in der allgemeinen Teuerung der Materialien und den reichlichen Zuwendungen an die Angestellten, aber auch im Zuwachs neuer, nicht gewinnbringender Linien und sonstiger Erweiterungen des Netzes, die den Fahrgästen ohne besonderes Entgelt geboten wurden.

Demgegenüber sind die Bestrebungen, die Straßenbahn auch für andere Zwecke als die Personenbeförderung allein nutzbar zu machen, wieder aufgenommen worden. So stand, wie schon vor sechs Jahren, die Frage der Beförderung der Fahrpost zwischen den großen Bahnhöfen und dem Hauptpostamt im Vordergrund und dürfte, wenn auch in etwas eingeschränkter Form, zum gedeihlichen Abschluß gelangen.

Das Projekt des n.-ö. Landesauschusses hinsichtlich einer elektrisch zu betreibenden Lokalbahn zwischen Wien und Preßburg hat teilweise auch unter Mitwirkung der Wiener Straßenbahnen greifbare Formen angenommen. Das grundlegende Übereinkommen zwischen der Gemeinde Wien und der Landesvertretung, das mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 29. November 1910 genehmigt worden war, bildete den Anstoß zu umfassenden Vorarbeiten im Berichtsjahre.

Das Abkommen mit der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wegen Mitbenützung der Straßenbahngleise in der Wiedner Hauptstraße wurde von der Gemeinde Wien einer Durchsicht unterzogen und mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 2. und 23. Juni auf eine Grundlage gestellt, die nunmehr einen entsprechenden Gewinn gewährleistet. Nebenbei wurde für die Straßenbahnen das Recht, die Lokalbahnstrecke vom Maßleinsdorfer Platz bis zur Altmayergasse ohne besonderes Entgelt mitzubenützen, sichergestellt und derart für die künftige Straßenbahnverbindung über den Sechshauzer, Margareten- und Wiedner Gürtel vorgesorgt.

Für die innere Organisation ist der Gemeinderatsbeschlusse vom 3. März, betreffend die Schaffung eines Gemeinderatsauschusses für die städtischen Straßenbahnen von großer Bedeutung (vgl. Seite 20 des vorliegenden Verwaltungsberichtes).

Im Berichtsjahre war dem Unternehmen wiederholt Gelegenheit geboten, nach außen hin in die Erscheinung zu treten. Am 14. Oktober wurde in Wien der 6. Betriebsleitertag der elektrisch betriebenen Bahnen des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen unter besonderer Beteiligung der Wiener Straßenbahnen abgehalten; bei diesem Anlasse wurden den aus ganz Österreich erschienenen Vertretern die technischen Einrichtungen des Unternehmens vorgeführt.

Auf der Internationalen Hygieneausstellung in Dresden konnten die Straßenbahnen in dem der Gemeinde Wien eingeräumten Teile des Gebäudes der österreichischen Regierung Abbildungen aus den Werkstätten, Wohnhäusern und von gesundheitlichen Einrichtungen wie auch einige Gebrauchsgegenstände der Allgemeinheit vor Augen führen.

Ferner war das Unternehmen in Anbetracht der Frage der Wohnungsfürsorge, der es im engen Rahmen des eigenen Betriebes durch den Bau einer Reihe von Arbeiterwohnhäusern gerecht zu werden strebt, auch auf der I. österreichischen Wohnungskonferenz vertreten, die am 25. und 26. November in Wien stattgefunden hat.

Frequenz. Elektrischer Betrieb. — Insgesamt sind im Berichtsjahre mit Einzelfahrtscheinen, Zeitkarten und in Sonderwagen 283,270.484 Fahrgäste befördert worden, darunter mit Einzelfahrtscheinen allein 266,287.772 Personen. Gegen das Vorjahr mit insgesamt 265,954.277 (bzw. mit Einzelfahrtscheinen 251,683.942) Fahr-

gäften bedeutet dies einen Zuwachs um 17,316.207 oder 6·5 % (1910: Zuwachs 2·5 %), bzw. 14,603.830 Personen oder 5·8 % (1910: Zuwachs 1·7 %). Der Zuwachs hat sich also ungefähr verdreifacht. Daran sind in hervorragendem Maße die Frühfahr- und die 20 h-Scheine (8·6 %, bzw. 8 % Zuwachs) beteiligt. Die starke Zunahme der 20 h-Fahrtscheine beweist, daß die zurückgelegten Strecken immer länger, die den Fahrgästen für den durchschnittlichen Fahrpreis gewährten Leistungen des Unternehmens also auch immer größer werden, was teilweise mit der dichteren Besiedlung der äußeren Bezirke zusammenhängen dürfte. Vorwiegend im Interesse der Geschäftswelt wurden die mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 2. Juni genehmigten, allgemein erhältlichen Vorverkaufsfahrtscheine in Päckchen zu 20 Stück mit dreimonatiger Gültigkeit geschaffen; doch scheinen sie bis jetzt noch nicht den entsprechenden Anklang gefunden zu haben, obwohl ihre Einführung seinerzeit nachdrücklich begehrt wurde. Hingegen erfreuen sich die Monats- und Halbjahreskarten einer steigenden Beliebtheit, die offenbar dadurch zu erklären ist, daß sie bei stetiger Ausdehnung des Netzes und gleichbleibenden Preisen verhältnismäßig immer rentabler werden. So sind im Berichtsjahre 46.266 Monats- und 6370 Halbjahreskarten, also um 7897 und 899 Stück oder 20·6 % bzw. 16·4 % mehr ausgegeben worden. Eine Neuerung ist die Versicherung der Zeitkarten gegen Abhandenkommen, doch wird auch diese Einrichtung höchstwahrscheinlich wegen der zu hohen Prämien nicht ausreichend in Anspruch genommen.

Hervorzuheben wäre noch, daß im Berichtsjahre am 23. Dezember mit 1,086.000, davon 1,035.588 auf Einzelfahrtscheine beförderten Personen zum erstenmale die Tagesfrequenz von einer Million Fahrgäste überschritten wurde.

Die Verkehrsleistung war der Frequenz fast genau angepaßt. Die Gesamtzahl der geleisteten Wagenkilometer mit 85,636.033 ist um 5,277.731, also 6·6 % höher als im Vorjahre. Dabei sind durchschnittlich 917 Motor- und 966 Beiwagen täglich in Betrieb gestanden.

Von den Einnahmen im elektrischen Betriebe mit 45,007.999 K 31 h, das sind um 2,814.260 K 68 h oder 6·7 % mehr als im Vorjahre, entfallen auf Einzelfahrtscheine 43,092.701 K 96 h (gegenüber 1910 um 2,504.178 K 58 h oder 6·2 % mehr) und auf Zeitkarten 1,848.002 K (297.374 = 19·2 % mehr). Die durchschnittliche Tageseinnahme beziffert sich mit 118.062 K; die höchste Tageseinnahme mit 187.187 K 82 h fällt auf den 1. November.

Nach der Gesamtbeförderung entfällt im Jahresdurchschnitt auf ein Wagenkilometer eine Einnahme von 52·6 h (1910: 52·5 h), für Werktage berechnet aber 49·4 h (1910: 49·6 h), für Sonn- und Feiertage 55·5 h (1910: 55·3 h). Die durchschnittliche Einnahme aus Einzelfahrtscheinen beträgt 16·18 h für einen Fahrgast gegenüber 16·13 h (+ 0·3 %) im Vorjahre.

Dampfbetrieb. — Im Betriebe der 30·306 km langen Dampfstraßenbahnlinien verkehrten 102.203 Züge (gegen 102.824 im Vorjahre) und zwar 101·061 Personen-, 498 Last- und 644 Materialzüge. Die Verkehrsleistung stellt sich bei den Lokomotiven auf 784.866 Rußkilometer (806.063), bei den Wagen auf 2,209.713 Wagenkilometer (2,235.747), davon waren 2,099.294 Personen- und 110.419 Lastwagenkilometer. Die durchschnittliche Tagesleistung beträgt daher 2150 Rußkilometer (2208) und 6054 Wagenkilometer (6125). Die Minderleistung ist durch die Abtrennung der auf Seite 499 und 501 erwähnten, auf elektrischen Betrieb umgewandelten Teilstrecken zurückzuführen.

Gleichwohl ist die Frequenz von 4,529.430 Personen im Jahre 1910 auf 4,715.394 im Berichtsjahre gestiegen. Mit einfachen Karten sind 4,474.276 und mit Abonnementkarten 235.160 Fahrgäste befördert worden. Der Rest entfällt auf Rückfahrkarten und Sonderfahrten. An Gepäck sind 65.524 Stück im Gewichte von 2133·4 t und 13.728·2 t Güter aufgegeben worden.

Die Einnahme beziffert sich mit 1,003.268 K 99 h gegen 955.594 K 13 h im Vorjahre; davon entfallen auf den Personentransport 954.292 K 95 h (um 39.012 K 04 h mehr als 1910), auf das Gepäck 6352 K 64 h (+ 1277 K 02 h) und den Frachtverkehr 42.713 K 40 h (+ 7385 K 80 h). Die Mehreinnahme beträgt also 47.674 K 86 h oder 5 %, die durchschnittliche Tageseinnahme 2748 K 68 h (2618 K 07 h). Auf ein Wagenkilometer sind aus der Personenbeförderung im Durchschnitt 45·5 h gegen 41·7 h im Vorjahre eingenommen worden. Die Durchschnittseinnahme für einen Fahrgast ist mit 20·2 h gleichgeblieben.

Lokalbahn Stammersdorf—Auersthal—Schweinbarth. — Auf der Lokalbahn verkehrten im Berichtsjahre 4385 Züge, und zwar 3829 Personen-, 490 Last- und 66 Materialzüge mit einer Verkehrsleistung von 115.493 Lokomotiv-Nutzkilometern und 623.011 Wagenkilometern; davon sind 402.551 Personen- und 220.460 Lastwagenkilometer. Befördert wurden 306.228 Personen, 49.804 Gepäckstücke im Gewichte von 1886·8 t — dabei 45.374 Stück Marktgepäck mit 1817·4 t — und 23.425·3 t Güter. Aus dem Personenverkehre sind 140.530 K 27 h, aus dem Frachtverkehre 66.397 K 70 h, insgesamt aber 210.560 K 18 h eingenommen worden.

Von der n.-ö. Landes-Eisenbahnverwaltung sind im Hinblick auf die projektierte Lokalbahnverbindung zwischen der Nordwestbahn nächst der Station Jedlersdorf und der Lokalbahnstation Stammersdorf Verhandlungen wegen Abgabe der Betriebsführung der Lokalbahn Stammersdorf—Auersthal—Schweinbarth eingeleitet worden.

Automobil-Stellwagenunternehmung. — Der Automobil-Stellwagenbetrieb ist im Berichtsjahre durch die Rohrlegungsarbeiten für die zweite Hochquellenwasserleitung in den Bezirkeilen Salmannsdorf und Neustift am Walde insofern wesentlich beeinflusst worden, als die Linie Pöbleinsdorf—Salmannsdorf vom 18. Juli angefangen bis zum Jahreschluß eingestellt worden mußte. Infolgedessen ist die gesamte Jahresfrequenz aller Automobillinien mit 528.956 Fahrgästen gegenüber dem Vorjahre um 43.117 Personen oder 7·5 % zurückgegangen. Von der Frequenzziffer entfallen auf die Linie Simmering—Kaiser-Ebersdorf 354.893, Ragnan—Floridsdorf 75.858 und Pöbleinsdorf—Salmannsdorf 98.205 Fahrgäste. Die beiden ersten Linien weisen einen Zuwachs von 15.132 bzw. 8633 Personen oder 4·5 % und 12·8 %, die dritte Linie während der Dauer ihres Betriebes gleichfalls eine Zunahme von 15 %, gegenüber der Gesamtfrequenz des Vorjahres aber einen Ausfall von 66.882 Fahrgästen oder 40·5 % auf. In gleicher Folge ist die Verkehrsleistung mit 209.539 Wagenkilometern um 27.420 km oder 11·5 % zurückgegangen; sie verteilt sich auf die drei vorbezeichneten Linien mit 134.881, 36.876 und 37.782 Wagenkilometern. Ebenso sank die Einnahme von 95.950 K 64 h des Jahres 1910 auf 86.658 K 38 h, das ist um 9.292 K 26 h oder 9·6 % und beziffert sich nach den einzelnen Linien mit 54.504 K 70 h bzw. 13.134 K 60 h und 19.019 K 08 h.

Die durchschnittliche Einnahme auf ein Wagenkilometer beträgt 40·4 bzw. 35·6 und 50·3 h gegen 39·1, 31·3 und 48·5 h im Vorjahre.

Lokalbahn Wien—Baden der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. — Auf der Pöagestrecke von der Giselastraße bis zum Magleinsdorfer Viadukte

hat die Badener Bahn bei einer Gesamtleistung von 215.546 Nutzkilometern (1910: 201.890 km, also 13.656 km oder 6·8 % weniger), 1.152.925 Fahrgäste, mithin um 51.701 Personen oder 4·7 % mehr befördert. Infolge der Revision des Vertrages hat die „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ bei einer Abgabe von insgesamt 145.081 K 95 h um 17.514 K 94 h oder 13·7 % mehr als im Vorjahre eingenommen, darunter auch 1099 K 58 h als Nachtrag für die Stromkosten aus dem Jahre 1910.

**Gesamtverkehr.** — Insgesamt sind auf allen Straßenbahnlinien einschließlich der Pöagestrecke 289,138.803 Personen gegen 271,584.931 im Vorjahre befördert worden.

Zum Vergleiche werden noch die Frequenzziffern der Wiener Stadtbahn mit 41,001.439 (1910: 38,035.606, + 7·8 %), der städtischen Stellwagenunternehmung mit 11,588.388 (11,553.148, + 0·3 %) und der Kahlenbergbahn mit 243.435 (201.706, + 20·7 %) Fahrgästen angeführt.

Der übrige allgemeine Lokalverkehr bezifferte sich im Berichtsjahre mit 53,362.218 Personen (1910: 50,362.533, + 2,999.685 oder + 5·9 %). Der gesamte Wiener Massenverkehr betrug daher im Berichtsjahre 342,501.021 Personen gegen 321,947.464 im Jahre 1910, d. h. um 20,553.557 oder 6·4 % mehr. Es entfallen also auf die Verkehrsmittel der Straßenbahnen 84·3 % des gesamten Massenverkehrs. Bei der Gesamtbevölkerungszahl von Wien mit 2,047.968 Mitte 1911 entfallen aus dem gesamten Massenverkehre auf einen Einwohner 167 Fahrten; es ist dies im Vergleiche zu anderen Großstädten nicht viel, doch darf dabei nicht übersehen werden, daß bei der großen Umsteigeberechtigung in Wien die Ziffer der Einzelfahrten wesentlich höher anzunehmen wäre.

**Tarif.** — Zur Förderung der Schülerausflüge hat der Gemeinderat mit Beschluß vom 17. Mai die Ausgabe von Legitimationen genehmigt, welche die Schüler öffentlicher oder diesen gleichgehaltener Lehranstalten bei einer Mindestanzahl von 10 und unter Leitung von Lehrpersonen berechtigen, zum ermäßigten Fahrpreise für Schüler mit der elektrischen Straßenbahn überallhin befördert zu werden; die gleiche Begünstigung wurde mit Zustimmung des n.ö. Landesauschusses auf die bisher ausgenommene Linie 47 über den Flößersteig ausgedehnt.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 17. Februar wurde den Bezirksvorstehern die freie Fahrt auf den städtischen Straßenbahnen in gleicher Weise wie bisher den Mitgliedern des Wiener Gemeinderates eingeräumt. In derselben Sitzung wurde den Kondukteuren und Kutschern der städtischen Stellwagenunternehmung die Begünstigung zuerkannt, auf der Strecke zwischen ihrem Depot und der nächstgelegenen Endstation ihrer Route auf der vorderen Plattform der Motorwagen der städtischen Straßenbahnen ohne Entgelt ihrerseits befördert zu werden.

#### b) Bahnetz und Bahnerhaltung.

Im Berichtsjahre hat das Bahnetz eine ansehnliche Erweiterung und mehrere wichtige Änderungen erfahren. So ist die 2·584 km lange Linie über die Prager Straße im XXI. Bezirke und die 1·122 km lange Linie durch die Herbedstraße im XVIII. Bezirke gebaut und letztere auch in Betrieb gesetzt worden.

Der Umbau und die Ausgestaltung der Dampftramwaystrecken auf elektrischen Betrieb machte große Fortschritte. Von den nördlichen Linien der Dampfstraßenbahnen ist die Strecke bis Stammersdorf vollkommen, von der Linie nach Groß-Enzersdorf aber die Teilstrecke zwischen Floridsdorf—Spitz und Ragnan umgebaut.

Mit der Gemeinde Mauer bei Wien ist zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 1. September ein Übereinkommen getroffen worden, das den vollständigen Umbau des bis Mauer bei Wien reichenden Teiles der südlichen Dampfstraßenbahnlinie Lainz—Mödling auf den elektrischen Betrieb ermöglicht.

Die Unterfahung der Verbindungsbahn in Speising, die für die Elektrifizierung und den dadurch ermöglichten Massenverkehr von ausschlaggebender Wichtigkeit ist, wurde — soweit es sich um die Brücke im Bahnkörper der Verbindungsbahn und die großen Erdarbeiten für die darunter führende Straße samt Kanals-, Gas-, Wasser- und Kabelleitungs-Einbauten handelt — noch im Berichtsjahre vollendet.

Die Herstellung eines von der südlichen Dampfstraßenbahnlinie hinter der Haltestelle Rodaun abzweigenden Überladegleises zu der Station Rodaun der im Betriebe der Südbahn befindlichen Lokalfstrecke Viesing—Kaltenleutgeben ermöglicht nunmehr den unmittelbaren Bezug von Materialien für die südliche Linie mittels einfachen Umladens auf die eigenen Lastwagen.

Eine wichtige Ergänzung des Netzes ist durch den zweigleisigen Ausbau des Teiles in der Oberen Donaustraße und durch die Schleifenanlage in der Eßlinggasse—Zelinkagasse im Anschlusse an die Gleise am Franz Josephs-Kai geschaffen worden.

Ferner haben Straßenregulierungen, der Ausbau der Hochquellenwasserleitung, Kanalbauten und andere Herstellungen wie auch die eigenen Betriebsbedürfnisse zahlreiche Gleisanlagen und Ausgestaltungen des Netzes veranlaßt. Zu Ende des Jahres war das Netz um 4·708 km größer geworden und umfaßte 251·044 km Strecken-, bzw. 512·528 km Gleislänge (1910: 246·336 km, bzw. 503·317 km).

Die Bahnerhaltung gestaltete sich etwas umfangreicher und schwieriger als im Jahre 1910. Schadhafte Gleise mußten auf eine Länge von 26·256 km ausgewechselt werden. Die Unterleitung, die im übrigen gleich lang geblieben ist (15·532 km Strecken- und 29·782 km Gleislänge), wurde im vorstadtseitigen Gleis II der Ringstraße zwischen der Stadiongasse und dem Hofburgtheater ausgebessert und zum Teil erneuert, um die Veränderungen des Schließkanales in der Höhenlage und Richtung beheben zu können; dazu mußte am Franzensring ein langes Gleisprovisorium mit Oberleitung hergestellt werden. Solche zeitweilige Ersatzanlagen waren in größerem Umfang auch durch die Kanalbauten am Schottenring, in der Währinger Straße und in der Pilgramgasse bedingt. Eine schwierige Arbeit war der durch die Straßenregulierung notwendige Umbau der Unterleitungsanlage in der Mariahilfer Straße zwischen der Königsklostergasse und Stifftgasse; dabei mußten 448 m provisorische Gleise gelegt werden.

Insgesamt sind im ganzen Netz 43·887 km Gleis, 187 Weichen und 76 Kreuzungen neu verlegt worden, und zwar einschließlich der noch nicht vollendeten Bauten, aber ohne die wieder entfernten Gleisprovisorien.

Bei der Erhaltung der Unterleitung sind rund 5000 m Stromschienen und 2900 Isolatoren erneuert worden; davon entfallen auf die rekonstruierte Strecke in der Mariahilfer Straße allein rund 1300 m Stromschienen und etwa 300 Isolatoren. Bei den neugebauten Linien wurden 810 Oberleitungsmaste aufgestellt, darunter vorzugsweise im XXI. Bezirke zum erstenmal 216 Flachmaste aus je zwei profilierten Eisen-schienen, die miteinander durch Streifen von Flachisen gitterartig verbunden sind. Diese Gittermaste sind ebenso fest wie die hier sonst verwendeten Stahlrohrmaste, aber bedeutend billiger. Versuchsweise wurden bei der Endstation in der Prager Straße mehrere Stück sogenannte Stahlbeton-Schleudermaste aufgestellt, das sind hohle Maste aus Beton mit einer Stahlbrahnteinlage, die aus Dresden bezogen wurden. Der Anschaffungspreis ist

bedeutend geringer als bei den Rohrmasten, doch hängt ihre Einführung vor allem wegen des großen Eigengewichtes von den Fracht- und Aufstellungskosten ab. Bei den Neuanlagen und sonstigen Arbeiten an der Oberleitung sind ferner beiläufig 35 km Fahrdraht, davon mehr als 23 km von dem achterförmig profilierten, verlegt worden.

#### c) Hochbauten.

Dem vermehrten Wagenstande und dem steigenden Bedürfnisse entsprechend sind neue Wagenhallen, Verwaltungs- und Betriebsgebäude zum Teile fertiggestellt worden, zum Teile noch im Baue begriffen, und zwar in Meidling—Koppreitergasse, in Floridsdorf und in Kagran, ferner in Währing—Gürtel und Hernals. Großes Gewicht wurde auf die zweckmäßige Beheizung solcher umfangreicher Gebäude gelegt und diese Aufgabe mittels Zentralanlagen verschiedener Systeme gelöst.

Zugleich mit diesen Bauten mußte auf die Bereitstellung guter und billiger Wohnungen auch in eigenen Bedienstetenhäusern nächst den Bahnhofsanlagen Bedacht genommen werden.

#### d) Betrieb.

Die neue Linie über die Herbeckstraße samt den Umkehrschleifen am Beginne nächst der Stadtbahnstation Gersthof und am Ende durch die Eckergasse und Wallriesstraße ist am 12. Juni eröffnet worden.

Der rasch fortschreitende Umbau der nördlichen Dampfbahnen ermöglichte es, daß der elektrische Betrieb auf der Teilstrecke zwischen Floridsdorf—Transitbahn und Großzedlersdorf am 17. Oktober und auf dem restlichen Teile bis Stammersdorf am 30. Dezember aufgenommen wurde; von dem Zeitpunkte an ist der Dampfbetrieb von Wien nach Stammersdorf eingestellt. Der Verkehr auf dieser Linie (31) ist durch den zweigleisigen Ausbau in der Oberen Donaustraße wesentlich verbessert worden; ferner werden die Motorzüge der Linie 31 seit 5. Dezember in die Schleife durch die Eßlinggasse und Zelinkagasse geleitet und kehren dort um.

Von großer Bedeutung für den Betrieb war auch die Verbindung über die neue Ferdinandsbrücke, die seit dem 29. April befahren wird. Damit ist die alte und nicht mehr genügend tragfähige Aspernbrücke ausgeschaltet und das Unternehmen von den allgemein sehr schwer empfundenen behördlichen Verkehrsbeschränkungen hinsichtlich der Geschwindigkeit, der Wagengattung, Zusammenziehung und des Abstandes der Züge befreit worden.

Daß der Verkehr über den Ring durch die bedeutende Überlastung sehr ungünstig beeinflusst wird, ist zur Genüge bekannt. Die Wagenrückstauungen und Verspätungen sind bei der Hofoper bereits so empfindlich geworden, daß versucht wird, durch eine neue Linienanordnung die Verhältnisse zu verbessern. Der Gemeinderatsausschuß für die städtischen Straßenbahnen hat schon im Juli ein Projekt für eine neue vorstadtseitige Schleifenanlage nächst der Oper genehmigt, dessen Durchführung sich aber wegen der dabei zu überwindenden Schwierigkeiten bisher verzögert hat.

Das Bestreben, dem Verkehrsbedürfnisse auf der überlasteten Ringlinie gerecht zu werden, hat die Einführung der Linie J<sub>2</sub> seit 16. April veranlaßt, die den Ring entlastet und den Verkehr zwischen den Endpunkten in Ottakring und bei der Rabekystraße über die Lastenstraßenlinie ableitet. An Sonn- und Feiertagen führt sie bei Bedarf bis Prater Hauptallee, an Feiertagen auch in die Freudenau.

Weiters ist mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplanes die Linie 3, die vom Südbahnhofe bis zum Nordwestbahnhofe reicht und fast alle inneren Bezirke mit einander

verbindet, derart zweigeteilt worden, daß die Züge einerseits vom Nordwestbahnhofe bis zum Margaretenplatz und andererseits vom Südbahnhofe bis zur Alser Straße verkehren; dadurch ist auf der Strecke zwischen dem Margaretenplatz und der Alser Straße, wo die stärkste Frequenz auftritt, die Verkehrsleistung entsprechend gesteigert worden, ohne daß auf den beiden Endstrecken unnötig viel gefahren werden muß. Im Bedarfsfalle werden beide Linien bis zum Praterstern, bzw. Nordwestbahnhofe weitergeleitet.

Zur Erleichterung der Verkehrsabwicklung dienen ferner mehrere neue Gleisverbindungen, von denen die wichtigste, zwischen der Thaliastraße und Ottakringer Straße über die Gnenkelstraße, am 24. Jänner eröffnet wurde.

Zur besseren Anpassung an das Verkehrsbedürfnis sind einige Linien beträchtlich weitergeführt, an Sonn- und Feiertagen auch neue Linien eingelegt, weiters bei anderen die Betriebsdauer an gewissen Werktagen verlängert worden. Den gleichen Zweck hatte die Bewilligung der Eisenbahnbehörden, daß an schönen Sonn- und Feiertagen im Juni, Juli und August von 1 Uhr nachmittags an bei Verwendung des ganzen Fahrparks die Stehplätze vermehrt werden durften. Die Erlaubnis ist innerhalb jener Frist viermal benützt und in Anbetracht der guten Witterung im Herbst auch bis einschließlich 15. Oktober verlängert worden.

Seit 1. April werden auf der Linie 8 Dreiwagenzüge verwendet, die ein Gesamtgewicht von rund 34 t im belasteten Zustande oder 24 t leer und ein Fassungsvermögen von 66 Sitz- und 68 Stehplätzen besitzen, bei normaler Besetzung mithin 134 Personen, bei erhöhter Anzahl der Stehplätze aber 180 Personen befördern können. Ungeachtet der beträchtlichen Steigungen wickelt sich der Betrieb mit diesen bisher größten und schwersten Zügen ohne jeden Anstand ab.

Umgekehrt wurde der Betrieb durch zahlreiche und ziemlich lange dauernde Kanal-, Gas- und Wasserleitungsarbeiten, Brückenbauten, aber auch eigene Gleiserneuerungen vorübergehend behindert.

Besondere Vorkehrungen in größerem Umfange waren zum Allerheiligenverkehre erforderlich, der sich vorwiegend auf den 1. November zusammendrängte und an diesem Tage eine Frequenz von 914.835 Personen aufwies; davon entfallen auf den direkten Verkehr zum und vom Zentralfriedhofe 332.423 Personen gegen 310.655 im vorausgegangenen Jahre. An diesem Tage hat eine Mannschaft von 6200 Wagenführern und Kondukteuren mit 1120 Motor- und 1295 Beiwagen, insgesamt 292.943 Wagenkilometer, d. i. gegen das Vorjahr um 32.000 km mehr, geleistet.

Der Verkehr anlässlich der Pferderennen in der Freudenau hat sich günstig entwickelt. Zwei neue Linien sind zu den vorhandenen acht hinzugekommen, für die aufgelassene Linie 12 von St. Marx aber Züge nach Bedarf vom Betriebsbahnhofe Erdberg eingelegt worden. Am 4. Juni, dem Derbytage, sind rund 43.000 Fahrgäste mit 188 Wagenfahrten in der Stunde zum und vom Rennen befördert worden.

Die im ganzen Jahre durchgeführten Nachmittagsfahrten mit den Salonwagen erzielten einen Zuspruch von 22.297 Gästen, also um 803 mehr als im Vorjahre. Hingegen wiesen die nur während der Sommerszeit durchgeführten ganztägigen Rundfahrten mit 1644 beförderten Personen eine Abnahme von 117 Fahrgästen gegen das Vorjahr auf; sie haben aber erst am 1. Juni, also um zwei Wochen später als im Vorjahre begonnen; überdies war im Jahre 1910 die Jagdausstellung für den Fremdenbesuch von Einfluß. Die Gesamteinnahme der Rundfahrten ist von 25.580 K auf 25.972 K 80 h gestiegen.

Da die im Frühjahr 1910 eingeführten Kontrolluhren einen anhaltend günstigen

Einfluß auf die Einhaltung der Fahrzeiten seitens des Fahrpersonales und damit auf die ganzen Verkehrsverhältnisse ausüben, sind weitere 13 Stück aufgestellt worden. Insgesamt sind jetzt 46 Uhren im ganzen Netze verteilt. Aus einer Aufstellung über ihre Ergebnisse geht hervor, daß fast die Hälfte der erhobenen Verspätungen der Züge (42%) bis zu einer Minute gedauert, 91% aber insgesamt 3 Minuten nicht überstiegen haben. Die wirklich empfindlichen Verspätungen von 7 Minuten aufwärts beschränken sich bloß auf eins vom Hundert der Gesamtzahl. Aus diesen Ergebnissen ist zu schließen, daß das Fahrpersonal im Großen und Ganzen bestrebt ist, die Fahrzeiten einzuhalten und rechtzeitig bei den Kontrollpunkten einzutreffen. Noch besser ist das Verhältnis bei dem durch die Uhren festgestellten Unterfahren der vorgeschriebenen Fahrzeiten durch zu große Geschwindigkeiten; sicher ist, daß 99% aller dieser Fälle nicht mehr als eine Minute ausmachten.

Die Kontrolluhren bewirken also nicht nur die Einhaltung eines gleichmäßigen, sondern auch eines sicheren Betriebes auf längeren Strecken, weil sie eine sicherheitsgefährliche und daher sträfliche absichtliche Verkürzung der Fahrzeit wirksam verhindern.

Der Kontrolle des Einschaltens der Motoren seitens der Wagenführer mit Hilfe der in den Wagen angebrachten Stromzeitähler ist eine weitere Ersparnis im gesamten Stromverbrauch zuzuschreiben. Im Zusammenhange damit sind auch die Prämien an die Wagenführer von 54.940 K im Jahre 1910 auf 61.730 K im Berichtsjahre gestiegen; dabei ist die Zahl der monatlichen Prämien von 6433 auf 7629, das ist von 28% auf 32% der gesamten monatlichen Wagenführerdienstleistungen angewachsen. Für das Berichtsjahr war festzustellen, daß der Aufwand an Fahrstrom bei den einzelnen Führern außerordentlich verschieden groß ist; diese Unterschiede sind mitunter auch auf mangelnde Fähigkeit, einer solchen Neuerung Rechnung zu tragen, zurückzuführen. Der beste Weg zu diesem Ziele ist wohl der, schon bei der Schulung und Beschäftigung der Neueingetretenen auf stromsparendes Fahren hinzuwirken. Um den Führern auch eine Richtschnur zu bieten, sind erprobte Schaltzeiten für das Fahren auf den einzelnen Linien und mit verschiedener Zusammenstellung der Züge verlautbart worden.

Da die Fahrscheinkontrolle nicht ausreichte, trat eine Standesvermehrung der Revisoren von 100 auf 120 ein.

Auch den Dienst der Expeditoren versuchte man zu vereinfachen und durch Einschränkung der vielfachen Schreibarbeit zu verbessern. Die sogenannte buchlose Abfertigung ist in einem Bahnhofe bis jetzt mit gutem Erfolge probeweise eingeführt worden.

Fahrbetriebmittel. — Im Berichtsjahre ist eine Vermehrung der Motorwagen um 31 und der Beiwagen um 71 Stück erfolgt. Alle neuen Motorwagen und 30 Beiwagen gehören den im Jahre 1910 eingeführten Typen mit verglasten Plattformen und geteiltem Ein- und Ausstiege an; die übrigen 41 Beiwagen sind offene Sommerwagen mit einsetzbaren Fenstern für die kalte Jahreszeit. Die elektrische Heizung der neuen Motorwagen mit Benützung der im Motorstromkreise liegenden Widerstände ermöglicht je nach der Wagenbesetzung und der Mitnahme von Anhängewagen eine Erwärmung des Wageninnern bis um 10° C ohne Betriebskosten. Sie bewegt sich also in mäßigen Temperaturgrenzen und wird insolgedessen von den Fahrgästen so angenehm empfunden, daß nicht nur neu zu bestellende Wagen dieser Gattung, sondern nach Möglichkeit auch Wagen älterer Type in gleicher Art mit Heizung ausgestattet werden sollen.

Einrichtungen verschiedener Art, wie die Überladestellen am Nordbahnhofe und in Rodaun, aber auch der wachsende Gütertransport auf der Landesbahn Stammersdorf—

Schweinbarth und die großen Kosten des Schwerfuhrwerkes boten Anlaß, der Beförderung von Stückgut und Materialien vorwiegend für den eigenen Bedarf mittels eigener Fahrbetriebsmittel ein größeres Augenmerk zuzuwenden. Die Hauptwerkstätte hat zwei offene Motorlastwagen gebaut und mit Drehkränen ausgerüstet; eine größere Zahl gleicher Wagen (vorläufig 25) soll folgen.

Die alten und zu leicht gebauten Drehgestelle der 50 vierachsigen Motorwagen werden nach und nach untauglich; deshalb mußte mit deren Umbau begonnen werden. Eingehende Studien haben ergeben, daß man unter Benützung eines besondern Untergestelles dann bloß zwei Achsen zu verwenden braucht. Die Abfederung des Wagenkastens ist mit dieser Konstruktion wesentlich verbessert worden. Dabei wurden am Gewichte des einen Wagens, der versuchsweise umgebaut worden war, etwa 2 t erspart, so daß die motorische Ausrüstung dieser nunmehr die volle Adhäsion ausnützenden Wagen ausreicht, jetzt auch Anhängewagen mitzuführen.

Die Motoren der ältesten zweiachsigen Wagen Type A sind durch stärkere Motoren ersetzt worden, die alten Motoren aber für die vorerwähnten Lastwagen mit Drehkränen bestimmt.

Der im Jahre 1910 angeschaffte Schienenreinigungswagen steht zur vollen Zufriedenheit im regelmäßigen Betriebe. Eine Schwierigkeit macht nur die Unterbringung und Wegschaffung des Aushubes.

An automobilen Hilfsfahrzeugen sind zwei Personenwagen mit Leiterwagen, ein Lastzug — bestehend aus einem Trieb- und einem Anhängewagen für je 5 t Nutzlast — zur Verführung von Schienenstrafand und ein ebensolcher Zug zum Transport von 15 m langen Schienen zugewachsen; auch die Lastzüge bewähren sich sehr gut. Alle Autofahrzeuge sind auf die Betriebsbahnhöfe Vorgartenstraße, Favoriten, Wienzeile, Währing und Brigittenau sowie das Betriebsgebäude in der Babenbergerstraße und den Werkplatz der Bauleitung verteilt und stehen in dauernder Bereitschaft.

Der Zuwachs an solchen Wagen gestattete, den Pferdebestand um weitere 11 Stück zu verringern, so daß er zu Ende des Berichtsjahres nur mehr 45 Stück betragen hat.

#### e) Personal.

Das Berichtsjahr brachte für alle Angestellten eine wesentliche Aufbesserung ihrer Bezüge und damit eine bedeutende Steigerung der Personalkosten. Letztere beziffern sich mit 19,223.236 K 11 h, d. i. um 1,690.273 K 10 h oder 9·64 % mehr als im Vorjahre. Von der Gesamteinnahme betragen die Personalkosten allein 41·3 %, ungeachtet der Kosten für die Dienstkleider mit einem Aufwand von 725.000 K, die namentlich bei der Mannschaft von nicht zu unterschätzendem Werte bei der Ermittlung des Dienst Einkommens sind. Die Bezüge der Beamten und Beamtinnen beliefen sich auf 1,623.369 K 34 h, der Unterbeamten auf 2,026.243 K 96 h, der Kondukteure auf 5,990.315 K 34 h und der Wagenführer auf 3,979.326 K 84 h. Nach den Betriebsarten aufgeteilt entfallen auf den elektrischen Betrieb 18,346.689 K 69 h, den Dampfbetrieb 805.743 K 57 h und auf den Autobusbetrieb 70.802 K 85 h, alles ohne die Leistungen für die Wohlfahrtseinrichtungen.

Mit einer Reihe von Beschlüssen hat der Gemeinderat zahlreiche Zuwendungen an das Personal genehmigt. Der Aufwand hiefür belief sich einschließlich der Taxzahlungen an die Wohlfahrtssfonds auf rund 1,250.000 K für das Berichtsjahr.

Der Gesamtstand belief sich zu Ende des Berichtsjahres auf 10.530 Personen (1910: 9786), das sind 1 Direktor, 214 Beamte, 201 Beamtinnen, 612 Unterbeamte,

7080 Bedienstete (darunter 2072 Wagenführer und 4209 Kondukteure), 2163 Professionisten und Hilfsarbeiter, 112 Kanzleihilfskräfte, 40 Kanzleidner und Portiere, 71 Laufburschen und 32 Bedienerinnen und Waschfrauen.

Zugeteilt blieben drei rechtskundige Beamte des Wiener Magistrates und ein Oberingenieur des Wiener Stadtbauamtes.

#### f) Unfälle.

Ungeachtet der bedeutenden Steigerung des elektrischen Betriebes sind die Verletzungen durch Unfälle abermals in der Gesamtzahl zurückgegangen. Gegenüber 454 Fällen im Vorjahre haben sich im Berichtsjahre bloß 399 zugetragen, davon sind unerheblich 264 (270), erheblich 121 (177), tödlich hingegen 14 (7). Auch die Verletzungen durch Niederstoßen von Menschen beim Überschreiten der Gleise sind trotz wachsender Häufigkeit der Ereignisse seltener geworden, denn sie betragen nunmehr 18 % aller Niedergestoßenen, gegen 22 % im Jahre 1910 (1909: 25 %, 1908: 52 %). Dieser anhaltende Rückgang beweist unter anderem auch unzweifelhaft die Güte der neuen Korbschutzvorrichtung, mit der bereits alle Motorwagen ausgerüstet sind.

Auch die Zahl der Stürze beim Auf- und Absteigen während der Fahrt sowie der dabei Verletzten hat abgenommen, doch beträgt jene immer noch 50·25 % aller Unfallereignisse im elektrischen Straßenbahnbetriebe gegenüber 51·6 % im Vorjahre.

Hingegen haben sich im Dampfbetriebe trotz einer etwas verminderten Verkehrsleistung 30 Unfälle, also um zwei mehr als im vorhergegangenen Jahre ereignet, darunter 23 auf offener Strecke, der Rest in den Stationen und Haltestellen. Dabei wurden 9 Personen schwer und 7 leicht verletzt.

Haftpflicht. — Aus allen diesen Unfällen haben 335 Parteien Schadenersatzansprüche wegen Körperverletzung und 179 Parteien Ansprüche wegen Sachbeschädigung an das Unternehmen gestellt. Davon sind 130, bzw. 76 Fälle nicht begründet gewesen, 184, bzw. 92 Fälle aber durch Ausgleich erledigt worden. Der Rest von 21, bzw. 11 Ansprüchen war zu Ende des Berichtsjahres noch nicht ausgetragen.

Die Ausgaben für diesen Zweig der Verwaltung belaufen sich im elektrischen Betriebe auf 239.724 K 67 h, im Dampfbetriebe auf 15.821 K 20 h.

#### g) Betriebsergebnisse.

Das Anlagekapital des Unternehmens einschließlich der Dampfstraßenbahnen und der Automobilstellwagen-Unternehmung hat sich im Berichtsjahre um effektiv 6,061.465 K 49 h = 6,364.299 K 90 h Nominale erhöht und beläuft sich mit Ende des Berichtsjahres auf insgesamt 156,325.570 K 40 h effektiv = 165,082.708 K 19 h Nominale, wobei die vorschußweise bestrittenen Bauauslagen von 2,127.372 K 22 h nicht berücksichtigt sind.

Von dem Zuwachs entfallen auf Investitionen aus dem Anlehen der Gemeinde Wien vom Jahre 1908 effektiv 5,909.153 K 54 h und auf Investitionen aus den Betriebserträgen effektiv 152.311 K 95 h. Die Investitionen aus dem Anlehen der Gemeinde Wien vom Jahre 1902 blieben unverändert.

Die Gesamteinnahmen der Straßenbahnen einschließlich des Dampfbetriebes, jedoch ausschließlich der Automobilstellwagen-Unternehmung, betragen im Berichtsjahre 46,468.601 K 99 h gegen 43,545.582 K 37 h im Jahre 1910, also um 2,923.019 K 62 h mehr. Im Vergleiche mit der für 1911 veranschlagten Summe von 47,133.000 K ergibt sich eine Mindereinnahme um 664.398 K 01 h.

Die sonstigen Einnahmen anlangend, sind sowohl die Ergebniszißern des Vorjahres als auch die Voranschlagszißern fast durchwegs überschritten worden. Lediglich die Beitragsleistung des Landes Niederösterreich zu dem Betriebsabgange der Linie über den Flößersteig ist geringer als veranschlagt und auch gegen die Ergebniszißer des Jahres 1910 zurückgeblieben, was in dem Nachtragsübereinkommen vom 7. Dezember 1911 seine Begründung findet.

Die gesamten Betriebsausgaben im Berichtsjahre beziffern sich einschließlich des Abganges der Automobilstellwagen-Unternehmung mit 42,117.980 K 88 h (1910 39,398.310 K 92 h), d. i. um 1,751.019 K 12 h weniger als veranschlagt und um 2,719.669 K 96 h mehr als im Jahre 1910.

Bei allen Ausgabeposten, mit Ausnahme der Kapitel „Wohlfahrtseinrichtungen“ und „Dampfbetrieb“ haben sich Ersparnisse gegenüber dem Betriebsvoranschlage ergeben. Diese sind im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Leistungen im elektrischen Betriebe um 2,472.967 Wagenkilometer = 2·8% geringer als veranschlagt waren, was wieder unmittelbar mit der geringeren Frequenz (283,270.484 Personen gegen veranschlagte 289,880.000 Personen = — 2·3%) zusammenhängt.

Besonders zu erwähnen ist, daß die Stromkosten (Zugkraft) um 446.333 K 94 h = 5·9% hinter dem Voranschlage zurückgeblieben sind und gegenüber dem Vorjahre bei einer Mehrleistung von 6·7% Wagenkilometer trotz des nicht unbedeutenden Einflusses der neuen schweren Typen von Motor- und Beiwagen nur um 418.932 K 98 h = 6·3% sich erhöht haben. Hiedurch bestätigt sich der bereits erwähnte günstige Einfluß der Stromzeitähler, Kontrolluhren und der intensiveren Schulung des Personals.

Die Überschreitung des Voranschlages bei dem Kapitel „Wohlfahrtsanlagen“ wurde durch die im Voranschlage nicht vorgesehenen Zuwendungen an das Personal verursacht.

Daß die für den Dampfbetrieb veranschlagten Ausgaben um 96.947 K 79 h = 7·5% überschritten wurden, ist damit zu erklären, daß die Leistungen — unter der Annahme, daß die Teilstrecke Lainz—Mauer der südlichen Linie vom 1. August 1911 an elektrisch betrieben würde — mit nur 827.100 Lokomotiv-Nutzkilometern vorgesehen wurden, während sie tatsächlich 897.909 Lokomotiv-Nutzkilometer, also um 8·6% mehr betragen.

Ein Vergleich der Ausgaben des Jahres 1911 mit jenen von 1910 zeigt mit Ausnahme weniger Kapitel fast durchwegs Steigerungen, die durch die Mehrleistungen und Zuwendungen an das Personal vollauf begründet sind. Die Kosten für Stromzuführung und Gebäudeerhaltung waren etwas, die Kosten für Haftpflichtentschädigung sogar bedeutend geringer als im Jahre 1910. Wenn daraus auch nicht der Schluß gezogen werden kann, daß die letztere Ausgabepost auf diesem Tiefstande bleiben wird, ist doch immerhin die Annahme berechtigt, daß dieses Ergebnis mindestens zum Teile der Einwirkung der neuen Korbschutzvorrichtungen und der besseren Schulung des Fahrpersonales zuzuschreiben ist. Auch die Kosten für Investitionen aus Betriebsmitteln sowie der Betriebsabgang der Automobilstellwagen-Unternehmung — dieser hauptsächlich wegen geringerer Abschreibungen — sind gegenüber 1910 beträchtlich vermindert.

Nach den Betriebsarten geordnet ergibt sich: Im elektrischen Betriebe ein Gebarungsüberschuß von 4,767.067 K 80 h, im Dampfbetriebe ein Betriebsabgang von 267.641 K 12 h, im Automobilstellwagenbetrieb ein Betriebsabgang von 148.805 K 57 h, somit für den Gesamtbetrieb ein Gebarungsüberschuß von 4,350.621 K 11 h gegenüber 4,147.271 K 45 h im Jahre 1910.

Der Gebarungüberschuß des elektrischen Betriebes allein ist trotz der großen Zuwendungen an das Personal im Ausmaße von rund 1,250.000 K und trotz der um 375.710 K höheren Zuweisung an den Erneuerungsfonds um 62.298 K 42 h höher als jener für das Jahr 1910 und um 948.067 K 80 h höher als veranschlagt.

Der Betriebsabgang bei den Dampfstraßenbahnen ist um 96.150 K 62 h geringer als im Vorjahre und das Ergebnis um 122.358 K 88 h günstiger als veranschlagt, wobei aber wie früher die ganze Verzinsung und die notwendige Erneuerung nicht mitgerechnet ist.

Der Betriebsabgang der Automobilstellwagen = Unternehmung betrug um 44.900 K 62 h weniger als im Vorjahre bei ungefähr gleicher Leistung auf den Linien Simmering—Kaiser-Ebersdorf und Ragnan—Leopoldau—Floridsdorf und einer um mehr als 43% geringeren Leistung auf der Linie Pöbleinsdorf—Salmannsdorf. Diese beiden Betriebe belasten das Ergebnis des ganzen Unternehmens außerordentlich schwer.

Der reine Gebarungüberschuß, der sich nach Deckung des Betriebsabganges der Dampfstraßenbahnen und der Automobilstellwagen = Unternehmung ergibt, ist nach obiger Aufstellung um 203.349 K 66 h höher als im Vorjahre.

Aus dem Erneuerungsfonds wurden im Berichtsjahre insgesamt 2,220.995 K 97 h (1910: 2,431.655 K 49 h) für Erneuerungen an Gleisen, Wagen, an der Oberleitung, an der Unterleitung und an Betriebsgebäuden entnommen. Am Ende des Berichtsjahres schließt der Erneuerungsfonds mit einem Bestand von 7,382.286 K 98 h gegen 5,259.642 K 77 h im Vorjahre.

Die Betriebsausgaben für ein Wagenkilometer stellen sich im elektrischen Betriebe ohne die Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen und Haftpflichtentschädigungen im Berichtsjahre auf 32·8 h gegen 32·1 h im Vorjahre, einschließlich dieser Zahlungen aber auf 36·1 h gegen 35·6 h im Vorjahre, worin hauptsächlich die neuerlichen Zuwendungen an das Personal zum Ausdruck kommen.

Im Dampfbetriebe haben sich die Ausgaben für ein Lokomotiv-Mußkilometer ohne Wohlfahrtsausgaben und Haftpflichtentschädigungen von 1 K 44 h im Vorjahre auf 1 K 38 h im Berichtsjahre, einschließlich dieser Zahlungen aber von 1 K 57 h auf 1 K 56 h ermäßigt.

Bei der Automobilstellwagen = Unternehmung belaufen sich die Betriebsausgaben für ein Wagenkilometer auf den mit Benzinmotoren betriebenen Linien auf 85 h (1910: 98 h) ausschließlich der Wohlfahrtsauslagen und Haftpflichtentschädigungen und auf 88 h (1910: 1 K 01 h) einschließlich dieser Zahlungen, dagegen auf der elektrisch betriebenen Linie Pöbleinsdorf—Salmannsdorf auf 86 h (1910: 76 h) ausschließlich der Wohlfahrtsauslagen und Haftpflichtentschädigungen und auf 89 h (1910: 79 h) einschließlich dieser Zahlungen. Das ungünstige kilometrische Ergebnis letzterer Linie ist nur dem zuzuschreiben, daß der Betrieb gerade während der günstigsten Jahreszeit durch fast ein halbes Jahr eingestellt war.

Die Rücklagen für den Erneuerungsfonds und die Abschreibungen sind bei den vorstehenden Ziffern durchwegs nicht mitgerechnet.

Der Betriebskoeffizient beträgt ohne Berücksichtigung der Haftpflichtentschädigung und sonstiger zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörigen Kosten für das Berichtsjahr im elektrischen Betriebe ohne Wohlfahrtsauslagen 62·1%, gegen 60·9% im Vorjahre, einschließlich dieser 67·7% gegen 66·8% im Vorjahre.

Von dem Gebarungüberschusse sind: 257.376 K 49 h zur Tilgung der Investitionskapitalien, 1,093.244 K 62 h als weitere Rücklage für den Erneuerungsfonds

und für Bilanzremunerationen verwendet und 3,000.000 K, wie veranschlagt, an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien abgeführt worden.

#### h) Wohlfahrts-Einrichtungen.

Der Mitgliederstand des Pensionsinstitutes für die Beamten und Beamtinnen der städtischen Straßenbahnen änderte sich durch den Eintritt von 31 Beamten und 5 Hilfsbeamtinnen und durch den Abgang von 6 männlichen und 3 weiblichen Mitgliedern und zählte zu Ende des Berichtsjahres 179 männliche und 159 weibliche Mitglieder. Die Zahl der zum Bezuge von Ruhe- und Versorgungs-genüssen berechtigten Personen ist durch Zuwachs von 6 und Abfall von 4 Personen auf 72 Personen gestiegen.

Das Vermögen des Vereines betrug am Ende des Geschäftsjahres 2,133.625 K 09 h, mithin um 228.306 K 06 h mehr als im Vorjahre. Die laufenden Geschäfte sind durch den Ausschluß in 9 Sitzungen erledigt worden.

Die Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen in Wien erreichte zu Ende des Berichtsjahres einen Mitgliederstand von 9567 Personen. Der Zuwachs an Mitgliedern im Berichtsjahre beläuft sich auf 1666, der Abgang auf 1063 Angestellte, und zwar sind durch Austritt 791, durch Ableben 98 und durch Pensionierung 174 Personen ausgeschieden. Die Gesamtzahl der Kassenmitglieder hat sich daher um 603 erhöht. Der Stand der zum Bezuge von Versorgungs-genüssen berechtigten Personen hat sich gleichfalls bedeutend erhöht, indem die Zahl der Pensionisten von 944 auf 1075, der Witwen von 444 auf 489 und der Waisen von 350 auf 414 gestiegen ist.

Dementsprechend stellen sich die Leistungen der Kasse mit insgesamt 1,382.794 K 94 h um 248.328 K 96 h höher als im Vorjahre. Das Vermögen der Kasse ist von 13,242.803 K 56 h auf 14,869.341 K 81 h, also um 1,626.538 K 25 h angewachsen.

Die Beiträge der Mitglieder zur Pensionskasse beliefen sich im Berichtsjahre auf 1,076.232 K 01 h, die des Unternehmens auf 1,708.462 K 42 h.

In 55 Sitzungen des Verwaltungsausschusses der Pensionskasse wurden über 4673 Gesuche von Mitgliedern insgesamt 369.515 K an Vorschüssen bewilligt, 174 Pensionierungen durchgeführt, die Pensionsbemessungen für 59 Witwen und 96 Waisen vorgenommen und in 14 Fällen Abfertigungen an Witwen und Waisen im Gesamtbetrage von 4915 K 98 h zuerkannt.

Zu erwähnen ist weiter, daß der Verwaltungsausschuß der Pensionskasse im verflossenen Jahre beschlossen hat, in der Nähe der Bahnhöfe Ottakring, Hernals, Borgarten, Meidling, Währinger Gürtel und des neuen Bahnhofes Nagran Bediensteten-wohnhäuser zu erbauen. Zu diesem Zwecke wurden mit Genehmigung der Gemeindevertretung entsprechende Grundstücke teils schon angekauft, teils wegen Ankaufes solcher Gründe Verhandlungen mit den Eigentümern eingeleitet.

Ferner hat der Verwaltungsausschuß den grundsätzlichen Beschluß gefaßt, überall dort, wo neue Bahnhöfe errichtet werden, gleichzeitig auch den Bau von Bediensteten-wohnhäusern in Angriff zu nehmen.

Der Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen gehörten zu Beginn des Berichtsjahres 9596, zu Ende aber 10.301 Personen, im Durchschnitte 10.204 (1910: 9601) Personen an.

Im Berichtsjahre betragen die Einnahmen 408.569 K 17 h, die Auslagen hingegen 350.115 K 98 h; daraus ergibt sich ein Gebarungüberschuß von 58.453 K 19 h.

Der Reservefonds weist um 46.895 K 80 h mehr aus, als der jahungsmäßige Mindestbetrag sein soll.

Die Mehrleistungen der Kasse gegenüber den gesetzlichen Mindestleistungen belaufen sich auf 114.679 K 75 h.

Im Durchschnitte stellen sich die Einnahmen von einem Mitglied auf 40 K 04 h, die Ausgaben auf 34 K 31 h, im Vorjahre aber auf 39 K 63 h, bzw. 29 K 65 h.

Die Zahl der Krankentage, für welche Krankengeld angewiesen wurde, ist von 95.842 im Jahre 1910 auf 99.958 gestiegen; demnach entfallen auf einen Kalendertag 273·86 Kranke, auf ein Kassenmitglied aber 9·79 Krankentage.

Den höchsten Krankenstand hatte die 3. Jahreswoche mit 2237, den niedrigsten die 36. Woche mit 1756 Krankentagen aufzuweisen.

Der Anteil an den Krankentagen beziffert sich nach den Standesgruppen mit durchschnittlich 8·67 Tagen für Kondukteure, 8·59 für Wagenführer, 10·65 für Werkstättenarbeiter, 11·88 für das Bahnerhaltungspersonal und mit 11·75 für das übrige Personal.

Die Beiträge des Unternehmens erreichten samt den Verwaltungskosten eine Höhe von 181.305 K 47 h.

Zu den Kosten der Unfallfürsorge der Gemeinde Wien hat das Unternehmen im abgelaufenen Jahre 253.911 K 31 h bezahlt.

Der gesamte Aufwand für Wohlfahrtszwecke der Straßenbahnen bezifferte sich mit 2.655.903 K 62 h.

## E. Städtische Stellwagenunternehmung.

### a) Allgemeines.

Das Berichtsjahr stand unter dem Eindrucke der mit 31. Oktober, bzw. 2. November 1910 in Wirksamkeit getretenen neuen Zoneneinteilungen mit übergreifenden Teilstrecken, deren Ergebnis eine wesentliche Verbilligung der Fahrtrelationen und eine nicht unbedeutende Erhöhung der Frequenz wie auch der Betriebseinnahmen war.

Mit Stadtratsbeschluß vom 12. Mai wurde in den Sommermonaten Juni bis August ein Stellwagen-Eilverkehr von der Inneren Stadt (Operngasse) zum städtischen Strandbade „Gänsehäufel“ eingerichtet, dessen Ergebnis trotz eines Ausfalles im allgemeinen befriedigte.

Es wurde hiebei der Nachweis erbracht, daß das neu eingeführte Pferdmaterial eine Geschwindigkeit bis zu 12 km pro Stunde zu leisten im Stande ist und es wurde in Verfolgung dieses Umstandes behufs Verbesserung des Betriebes angestrebt, eine Gleichmäßigkeit in den Fahrtzwischenräumen sowie ein rascheres Fahren herbeizuführen. Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit wird durch Schaffung von Bedarfshaltestellen erreicht werden.

Infolge Einstellung des Autobusverkehrs der städtischen Straßenbahnen zwischen Pögleinsdorf und Salmansdorf im XVIII. Bezirke anlässlich der Rohrlegungsarbeiten für die II. Hochquellenleitung wurde über Ansuchen der dortigen Bewohner und zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 19. Juli auf die Dauer dieser Einstellung, und zwar vom 17. Juli bis 31. Dezember des Berichtsjahres ein Ersatz-Stellwagenverkehr eingerichtet.

Dieser wurde vom XIX. Bezirk Billrothstraße über die Krottenbachstraße geführt. Das Ergebnis war ein äußerst ungünstiges und ist darauf zurückzuführen, daß die Wagen von der ansässigen Bevölkerung nur zum geringen Teile benützt wurden, obwohl die Fahrtintervalle dem Autobusverkehr angepaßt waren. Die Einnahme in der oberrwähnten Zeit war nur 10.476 K 48 h bei einer Leistung von 63.209·6 Wagenkilometer = 16·6 h pro Kilometer.

Das im Vorjahre geräumte Depot Hiezing sowie das am 1. Dezember 1911 aufgelassene Depot Neu-Penzing wird aus dem Bestande des Unternehmens ausgeschieden werden.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 25. Juli wurde die Einführung eines Automobil-Stellwagenverkehrs (mittels Akkumulatoren) auf der Linie Volksooper—Stephansplatz beschlossen.

Nach Eröffnung dieses Verkehrs wird das Depot Döbling geräumt werden.

### b) Betrieb.

Die Betriebslänge betrug am Ende des Jahres 29·8 km. Es wurden befördert: 11.249.498 Personen und 338.840 Gepäckstücke, woraus eine Einnahme von 1.714.201 K 36 h erloß.

Pro Kilometer Betriebslänge entfallen 1911	gegen	1910
ausgegebene Fahrscheine Stück . . . . . 388.870	"	321.815
Einnahmen im Stellwagenbetriebe . . . 57.523 K 53 h	"	51.803 K 73 h.

Wie in den Vorjahren wurde auch diesmal wieder am Allerheiligentage ein Friedhofsverkehr von der Station Stammersdorf bis zum Friedhofe der Gemeinde Wien in Stammersdorf und auf der Linie Landstraße—Hernalser Gürtel von letzterem zum Hernalser Friedhofe mit zufriedenstellendem Ergebnisse eingeleitet.

Der Pferdebestand betrug am Beginne des Geschäftsjahres 1108 Stück, der durch Ankauf von 82 Stück ergänzt wurde. Ausgemustert wurden 83 Stück, umgestanden sind und vernichtet wurden 43 Stück, so daß am Ende des Jahres 1064 Stück vorhanden waren.

Der höchste Pferdebestand war 1134, der niedrigste 1064 Stück; die Gesamtzahl der Pferdetage betrug 397.432 gegen 467.547 im Vorjahre. Im Berichtsjahre waren 18.374 Krankentage zu verzeichnen. Es wurden verfüttert: 3.645.924 kg Hafer, 243.037 kg Trockentrebern, 1.767.012 kg Heu, 198.713 kg Häcksel, zusammen 5.854.686 kg, deren Kosten sich nach Zurechnung der Streu im Gesamtgewichte von 2.071.920 kg sowie der Zufuhr- und sonstigen Speisen auf 900.147 K 01 h stellten; es entfielen pro Pferd und Tag 2 K 26·4 h.

Die Kosten der Pferdezugkraft (Beschirrung, Fußbeschlag, Futter, Wartung, Pflege, Verlust und Abschreibung) erforderten 3 K 34·3 h pro Pferd und Tag.

In der eigenen Werkstätte wurden zwei Stellwagen (Tramwaytype) zu Leichenbegleitwagen, die sich auch zur Beförderung einer Kinderleiche eignen, umgebaut sowie alle üblichen Reparaturen (514 Fälle) und die Neulackierung einer Anzahl Wagen vorgenommen.

Die Versuche mit Vollgummireifen haben zu einem endgültigen Ergebnisse nicht geführt; sie werden fortgesetzt.

Von baulichen Herstellungen sind zu erwähnen: Die Adaptierung eines großen Mannschaftsraumes zu einer Beamtenwohnung im Hernalser Schlachthause, die Erneuerungen der schadhafte Erdleitungen für Gas und Wasser in den Depots Humberg und Donau-

stadt, die Errichtung von eisernen Schranken für Um- und Vorspannpferde zum Schutze der Fußgeher auf mehreren Standplätzen sowie die laufenden Erhaltungsarbeiten in allen Gebäuden, Depots und Expeditionsstätten.

### c) Betriebsergebnisse.

Die Stangenpferde haben im ganzen 8,142.780 Pferdekilometer zurückgelegt, woraus sich ein Durchschnitt pro Pferd und Tag von 23·9 km gegen 24·4 km im Vorjahre ergibt. Für den Betrieb war die Verwendung von täglich 127 Stellwagen notwendig, wozu noch für den Dienst an Sonn- und Feiertagen und an Renntagen sowie für den Verkehr zum Gänsehäufel und nach Neustift am Walde 33 Reservewagen kamen; es ergab sich daher ein Bedarf von 160 Lizenzen.

Es wurden geleistet: Im Tagesverkehre 3,713.590·4, im Nachtverkehre 357.799·9 Wagenkilometer, zusammen 4,071.390·3 Wagenkilometer.

Die Gesamteinnahmen waren folgende:

#### 1. Von Fahrgästen:

a) Für Einzelfahrcheine im Tagesverkehre . . . . .	1,467.890 K	36 h
b) " " " " Nachtverkehre . . . . .	175.571 "	20 "
c) " Gepäck . . . . .	70.739 "	80 "
2. Für Düngerabgabe . . . . .	20.205 "	12 "
3. An Erträgnis der Realitäten und Sonstiges . . . . .	119.268 "	53 "

zusammen 1,853.675 K 01 h

Der wagenkilometrische Durchschnitt hieraus beträgt 45·5 h gegen 41·4 h im Vorjahre.

Die Ausgaben beziffern sich für einen Wagenkilometer mit 60·37 h gegen 53·6 h pro 1910 und erhöhen sich nach Hinzurechnung der Abschreibungs- und Verzinsungsbeträge auf 67·7 h gegen 59·51 h im Vorjahre.

Das Ergebnis des Berichtsjahres war ein ungünstiges, da statt des präliminierten Abganges von 749.000 K trotz erhöhter Einnahmen ein tatsächlicher Ausfall von 901,628 K 93 h vorhanden ist. Die Ursachen des Mehrabganges sind die Abgänge beim Verkehre zum Gänsehäufel und nach Neustift—Salmannsdorf, erhöhte Futterkosten, Personalzuwendungen im Betrage von rund 90.000 K sowie eine Erhöhung der Wertabschreibungen.

Auf dem Bilanzkonto erscheinen ausgewiesen: Anlagewerte in der Höhe von 2,371.264 K 96 h, Geldbestände und Vorräte 130.673 K 03 h, Debitoren 99.417 K; diesen Posten steht der empfangene Anlehensbetrag in der Höhe von 2,868.510 K 92 h sowie sonstige Kreditoren im Betrage von 634.473 K gegenüber. Der Betriebsverlust wurde auf die eigenen Gelder der Gemeinde Wien verwiesen.

### d) Personal; Wohlfahrtseinrichtungen.

Am Ende des Berichtsjahres gehörten dem Unternehmen an: 3 zugeteilte Beamte der städtischen Straßenbahnen (1 Oberinspektor, 1 Oberoffizial, 1 Offizial), 7 Beamte, 17 Beamtinnen, 3 Praktikanten, 23 Depotsbeamte, Rechnungsführerinnen und Depotfunktionäre, 28 Kontrolloren und Expeditoren, 3 Bureaudiener und 1 Dienerin, 428 Kutscher und Kondukteure, 222 Mann Depotpersonal, 41 Mann Werkstättenpersonal. Außerdem waren aus dem Stande der städtischen Beamten dem Unternehmen 1 Beamter des Wiener Stadtbauamtes und 3 Tierärzte des städtischen Veterinäramtes zugeteilt.

In das Berichtsjahr fallen folgende Änderungen der Dienst- und Bezugsverhältnisse der Angestellten:

1. Die mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 17. Februar genehmigten Grundsätze für den Entwurf einer Dienstordnung für das Gesamtpersonal und die auf dieser Grundlage ausgearbeitete Dienstordnung, deren Genehmigung durch den Stadtrat mit Beschluß vom 27. Juli erfolgte; diese Dienstordnung wurde von den Angestellten des Unternehmens ausnahmslos anerkannt.

2. Die mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 16. Mai und 1. September genehmigten Grundsätze für die Altersversorgung der Bediensteten; die Pensionsnormen selbst konnten bisher noch nicht fertiggestellt werden.

3. Die Gewährung nachfolgender Personalzuwendungen auf Grund der Gemeinderatsbeschlüsse vom 17. Februar, 12. Juli und 14. Juli, und zwar: Quartiergeldbeiträge für die Beamten, Beamtinnen und Unterbeamten; eine Dienstzulage von täglich 30 h für die Umspanner, Zuspänner und Pferdewärter; die Erhöhung der Überstundenvergütung für Kutscher und Kondukteure; die freie Fahrt für das Fahrpersonal auf den städtischen Straßenbahnen von den Endstationen der Stellwagenlinien zu den Stellwagendepots (Kosten 10.000 K pro Jahr zu Lasten des Stellwagenbetriebes); die Zuerkennung von 2 freien Tagen im Monate an die Streckenunterbeamten und von einem freien Tag innerhalb 14 Tagen an das Fahrpersonal, bei beiden Kategorien ohne Abzug; die Erhöhung der Grundlöhne für Kutscher von 2 K 80 h auf 3 K, für Kondukteure von 2 K 50 h auf 2 K 80 h; die Erhöhung der Löhne für Werkstättenarbeiter; die Einführung von leichten Sommerdienstkleidern für das Kontroll- und Fahrpersonal.

Gleich wie in den Vorjahren wurden bei der Weihnachtsfeier 40 Kinder von Angestellten vollständig bekleidet und am Schlusse des Jahres die üblichen Neujahrsremunerationen zur Verteilung gebracht.

Die Betriebskrankenkasse weist Einnahmen in der Höhe von 41.004 K 76 h und unter den Ausgaben Krankenunterstützungen mit 23.445 K 16 h, Ärzte, Medikamente und Spitalskosten mit 9622 K 66 h, sonstige mit 83 K 67 h nach. Der Vermögensstand am Schlusse des Jahres betrug 42.464 K 56 h.

Die Kranken- und Unfallfürsorge erforderte 26.506 K 96 h; an Pensionen und Gnadengaben gelangten 32.725 K 98 h zur Auszahlung.

## F. Wiener Rathauskeller.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 26. Juli wurde für den Wiener Rathauskeller zum Zwecke der allfälligen Erweiterung des Gumpoldskirchner Lagerkellers der dem Baumeister Anton Rainrath gehörige Grund, Kat.-Parz. 264/2, G.-Z. 332, Grundbuch Gumpoldskirchen im Katastral-Ausmaße von 1250 m<sup>2</sup> um den Kaufschalpreis von 5000 K erworben.

Ferner wurde mit Beschluß des Stadtrates vom selben Tage die Herstellung von Drillagen am Lagerkeller zu Gumpoldskirchen mit dem Betrage von 1200 K genehmigt und für die Bornahme verschiedener Reparaturarbeiten im Gumpoldskirchner Lagerkeller ein Betrag von 3500 K bewilligt.

Dem Ansuchen des Schankkassiers des Rathauskellers Josef Strasser um Veretzung in den bleibenden Ruhestand wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 4. Mai Folge gegeben; die in Folge dieser Pensionierung freigewordene Kassierstelle wurde dem

Schankegehilfen des Wiener Rathauskellers Johann Halla vom Gemeinderate mit Beschluß vom 14. Juli verliehen.

In der Sitzung vom 14. Juli faßte der Gemeinderat hinsichtlich der Erhöhung der Bezüge des Rathauskellerpersonales folgende Beschlüsse:

1. Die mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 16. Dezember 1904 betreffs der beiden definitiven Beamten des Rathauskellers, nämlich des Kellermeisters Karl Roith und des Buchhalters Leopold Marek, in Hinsicht der Bezüge dieser Beamten ausgesprochene Gleichstellung mit den Beamten der VII., bzw. IX. Rangsklasse hat sich auf die jeweiligen Bezüge dieser Rangklassen zu erstrecken; demzufolge haben auch die Bestimmungen des Gemeinderatsbeschlusses vom 2. Juni (vgl. Abschnitt III, Seite 46 des vorliegenden Verwaltungsberichtes) auf diese beiden Beamten Anwendung zu finden.

2. Das Quartiergeld des Lagermeisters Josef Lechner wird von 800 K auf 1000 K erhöht.

3. Dem Kontoristen August Schott werden vom 1. Juli 1911 ab die Bezüge der XI. Rangsklasse der städtischen Beamten mit dem Rechte auf ein Biennium per 200 K zuerkannt.

4. Die Quartiergelder der drei Schankkassiere werden von 700 K auf 850 K erhöht.

5. Die Bezüge des Kellerbinders und des Kellerwarts werden um je 100 K, demnach von 2400 K auf 2500 K, bzw. von 1800 K auf 1900 K erhöht.

6. Die Bezüge des übrigen Kellerpersonales, d. i. der Schankburschen und der Kellerburschen werden um 20 h täglich erhöht.

7. Die Erhöhung der unter 5 und 6 angeführten Bezüge tritt mit 1. Juli, jene der unter 2 und 4 angeführten Quartiergelder mit 1. August 1911 in Kraft.

Mit Ende des Berichtsjahres waren in Gebinden eingelagert 16.658 hl; hievon in den Kellern im Wiener Rathaus 4205 hl, in den Lagerkellern in Gumpoldskirchen 9259 hl, in den Lagerkellern in Unter-Marktsdorf 2082 hl, in den Lagerkellern in Mailberg 1112 hl. Der Keller in Unterrebach wird schon seit mehreren Jahren nicht benützt.

Nach der Inventuraufnahme hatte das obige Weinlager einen Wert von 1.219.213 K, das Lager an Flaschenweinen einen solchen von 15.965 K, so daß der Wert des gesamten Weinlagers 1.235.178 K betrug.

Zur Lagerung des Weines standen 1384 Fässer mit einem Gesamtfassungsraume von 24.909 hl zur Verfügung.

Der im Hauptrechnungsabschlusse ausgewiesene Gebahrungsüberschuß des Rathauskellers betrug 213.822 K 24 h.

## G. Brauhaus der Stadt Wien.

### a) Allgemeines.

In der Zusammensetzung des Gemeinderatsausschusses für den Betrieb des Brauhauses der Stadt Wien und der Ökonomie „Wallhof“ trat eine Änderung dadurch ein, daß der Gemeinderat an Stelle der mit Tod abgegangenen Mitglieder Josef Eßlbauer und Josef Kiffaweg die Gemeinderäte Josef Lufsch und Leopold Schmidt als Mitglieder in den Ausschuss entsendete.

Der Ausschuss hielt 27 Sitzungen ab, in denen 415 Geschäftsstücke erledigt wurden.

Zur Besorgung einzelner Einkäufe von Rohprodukten wurde eine dreigliedrige Einkaufskommission gewählt, welche 3 Sitzungen abhielt.

Zur Überprüfung der Geschäfte in den auswärtigen Depots und des Kundenmaterials wurde ein viergliederiges Komitee eingesetzt, welches eine Sitzung abhielt.

Am 12. Oktober wurde die Brauhausanlage vom gesamten Gemeinderate, hierauf von den 21 Bezirksvorstehungen gruppenweise besichtigt.

Das seit 1906 im Neuen Rathause untergebrachte Stadtbureau mußte, da die bisher benützten Räumlichkeiten für städtische Ämter benötigt wurden, am 4. Dezember in das ehemalige Gemeindehaus, VIII., Schmidgasse Nr. 18, verlegt werden.

In der Ausschußsitzung vom 13. Juli wurde die Verlegung und Vergrößerung der bisher zu Ordinationszwecken verwendeten Räume beschlossen.

### b) Personelles.

Der Gemeinderatsbeschluß vom 2. Juni 1911, demzufolge die Quartiergelder der städtischen Beamten und Diener erhöht wurden, hatte zur Folge, daß mit Gemeinderatsbeschluß vom 14. Juli eine analoge Regelung der Bezüge der Brauhausbeamten und -Diener vorgenommen wurde.

Dieser Gemeinderatsbeschluß lautet:

1. Für folgende im Genusse einer Naturalwohnung stehende Beamte des Brauhauses der Stadt Wien wird vom 1. Mai 1911 an eine Quartierzulage im nachstehenden Ausmaße systemisiert:

Braumeister . . . . .	600 K
Brauführer . . . . .	320 "
Kontorvorstand . . . . .	320 "
Gutsverwalter . . . . .	320 "
Buchhalter . . . . .	280 "
Kassier . . . . .	280 "
Betriebsassistent . . . . .	240 "

Von dem gleichen Termine an werden die Gehalte des Depotsinspektors von 2400 K auf 2600 K, des Schaffers von 1800 K auf 2000 K und der Kontoristen sowie der Kanzleibeamten auf 120 K bis 195 K (anstatt 100—175 K) erhöht.

2. Die mit 2400 K und Naturalwohnung systemisierten Bezüge des Buchhaltungsbeamten (derzeit unbesetzt) werden auf 1700 K Gehalt und 900 K Quartiergeld festgesetzt.

3. Die mit 1600 K und Naturalwohnung samt Beheizung und Beleuchtung systemisierten Bezüge des Magaziners werden auf 1600 K Gehalt und 680 K Quartiergeld unter Wegfall der Naturalwohnung abgeändert.

4. Die Bezüge der Diener werden von 1200 K auf 1320 K, die der Portiere von 1440 K auf 1560 K erhöht.

5. Diese Bestimmungen treten vom 1. Mai 1911 an rückwirkend in Kraft.

Das Pauschalhonorar des Werkarztes Dr. Ferdinand Mayerhofer wurde von 1500 K auf 1800 K jährlich erhöht.

Mit Beschluß des Gemeinderates vom 14. Juli 1911 wurden folgende Stellen neu systemisiert:

1. ein Flaschenbierkellermeister, Monatsgehalt 140—160 K, freie Wohnung, Beheizung, Beleuchtung, 4 l Bierdeputat täglich.

2. 20 Hilfsarbeiterinnen sofort — weitere nach Bedarf — für die Flaschenabfüllerei, 2—3 K täglich, 1 l Bierdeputat täglich.

Den Depotkutschern wurde mit gleichem Gemeinderatsbeschlusse in der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober eines jeden Jahres eine Zulage von 3—6 K pro Woche zuerkannt. Dieser Beschluß trat vom 1. Juni 1911 an rückwirkend in Kraft.

**c) Investitionen.**

Im Hauptvorauschlage des Berichtsjahres war für Investitionen (diverse Bauten und Einrichtungen) der Betrag von 457.000 K vorgesehen.

Aufgewendet wurden:

a) Für präliminierte, aus dem Investitionsanlehen bestrittene Bauten:

Bierdepot im II. Bezirke (Restzahlung) . . . . .	7.877 K 80 h
Bierdepot im XXI. Bezirke (Restzahlung) . . . . .	510 „ 23 „
Dritte Vergrößerung des Flaschenbierkellers (Teilzahlung) . . . . .	17.903 „ 83 „
Pflasterungen . . . . .	17.275 „ 89 „
Bau von 4 Lagerkellerabteilungen (Teilzahlung) . . . . .	63.441 „ 53 „
Bau eines Trockentrebern-Magazins (Vollzahlung) . . . . .	16.802 „ 76 „
Anschaffung eines dritten Bierfilters . . . . .	11.120 „ — „
Nachschaffung von Kleingebinden (Teilzahlung) . . . . .	7.958 „ — „
	<hr/>
	142.890 K 04 h

Der Zuschuß zum Betriebsfonds per . . . . . 300.000 K — h wurde erst am 29. Dezember in Anspruch genommen und wäre ungeachtet der bedeutenden Ausdehnung des Geschäftes überhaupt nicht benötigt worden, wenn nicht infolge der Hauffe auf dem Hopfenmarkte knapp vor Jahresluß die verfügbaren Geldmittel des Unternehmens zur Reize gegangen wären.

---

442.890 K 04 h

b) Für nicht präliminierte, aus den Betriebseinnahmen bestrittene Bauten und Anschaffungen:

Zweite Vergrößerung des Flaschenbierkellers (Restzahlung) . . . . .	431 K 91 h
Anschaffung eines eisernen Gärbottichs (Teilzahlung) . . . . .	468 „ 87 „
Gebinde- und Flaschenbierkanzlei . . . . .	1.094 „ 65 „
Ausgestaltung des Laboratoriums . . . . .	874 „ 26 „
Rampe bei der Mälzerei . . . . .	461 „ 67 „
Diverse Instandhaltungs- und Adaptierungsarbeiten im Hotel Schneebergbahn in Buchberg . . . . .	3.530 „ 19 „
Diverse kleine maschinelle Anschaffungen . . . . .	1.110 „ 19 „
Gerätschaften und Werkzeuge (Mehrbetrag der Nachschaffungskosten über die Abschreibungen) . . . . .	7.367 „ 70 „
Auswärtige Einrichtungen, Fahrpark und Zugtiere . . . . .	31.926 „ 81 „
	<hr/>
	47.266 K 25 h

Die Gutsverwaltung Wallhof wendete folgende Beträge aus Betriebseinnahmen für Investitionen auf:

für Baulichkeiten . . . . .	8.789 K 72 h
„ Gerätschaften (Mehrbetrag der Nachschaffungskosten über die Abschreibungen) . . . . .	1.254 „ 27 „
	<hr/>
	57.310 K 24 h

Von den im Berichtsjahre in Angriff genommenen und auch zum Teile fertiggestellten Investitionen sind hervorzuheben:

A. Bauten.

1. Vier neue Lagerkellerabteilungen, welche in Eisenbeton ausgeführt sind. Um dieselben gegen Wärmeeinfluß zu schützen und den Kältebedarf auf das mindeste zu

beschränken, wurden die Wände und Decken mit Korksteinziegel ausgekleidet. Die Dimensionierung der Abteilungen ist derart gewählt worden, daß sie eine möglichst weitgehende Raumausnützung sowohl für Lagerfässer aus Holz als auch für eiserne Lagertanks gestatten.

In der Sitzung vom 2. Juni genehmigte der Gemeinderat das Projekt für diese Ausführung mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 156.700 K und erteilte die Bewilligung zur Ausführung. Zugleich wurde zu dem hiefür am 7. Jänner 1908 bereits genehmigten Kredite von 90.000 K auf Rechnung des für das Brauhaus bestimmten Teilbetrages des Investitionsanlehens vom Jahre 1908 ein Zuschußkredit von rund 66.700 K bewilligt.

2. Das Trockentrebern-Magazin ist gleichfalls in Eisenbeton ausgeführt und dient zur Aufbewahrung der getrockneten Trebern in jener Jahreszeit, in welcher die Naßtrebern ungünstig oder gar nicht verwertet werden können.

Für diesen Bau wurde mit Stadtratsbeschluß vom 31. Mai ein Kredit von 19.900 K bewilligt und das Projekt genehmigt.

#### B. Innere und maschinelle Einrichtung.

1. Anschaffung von eisernen Lagergefäßen. Zwei von den 4 neuen Lagerkellerabteilungen wurden bereits mit eisernen Lagergefäßen belegt. Von diesen Tanks sind zweierlei Typen in Gebrauch, und zwar sind 20 Stück mit Innenanstrich (System Göggel-München) und 21 Stück mit einer Emailglasur (System Pfaudler-Schwezingen) versehen. Infolge ihrer Größe gestatten diese Gefäße — jedes faßt 300 hl — eine bedeutend bessere Raumausnützung als Holzfässer. In den erwähnten zwei Kellerabteilungen wurde es möglich, in jeder einzelnen 6000 hl Bier einzulagern, während bei Verwendung von Holzfässern nur zirka 3000 hl Bier hätten eingelagert werden können.

Für die eisernen Lagergefäße mit Innenanstrich genehmigte der Gemeinderat am 3. Oktober einen Kredit von 90.680 K, für die glasemaillierten Stahllagergefäße am 5. Dezember einen solchen von 114.002 K.

2. Anschaffung von Zementgärbottichen. Ein Teil der hölzernen Gärbottiche des Gärkellers wurde durch solche aus Eisenbeton ersetzt, wodurch sich sowohl ökonomische Vorteile ergeben, als auch die Leistungsfähigkeit des Gärkellers auf das dreifache der bisherigen, d. i. von 750 hl auf 2150 hl erhöht wurde, ohne daß ein Zubau erforderlich war. Es wurden im ganzen 9 solcher Gefäße aufgestellt, von denen 5 je 300 hl und 4 je 150 hl fassen.

Hiefür wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 5. Dezember ein Kredit von 21.240 K bewilligt.

Außerdem wurde probeweise ein eiserner Gärbottich mit 100 hl Inhalt aufgestellt und in Verwendung genommen.

3. Aufstellung eines Vorlaufgefäßes. Im Sudhause konnten bisher nur vier Sude, das sind 1200 hl innerhalb 24 Stunden gebraut werden. Durch Aufstellung eines Vorlaufgefäßes, das die Vorderwürze solange aufnimmt, bis die Hopfenkochpfannen vom vörhergehenden Sude frei sind, können nun ohne Vergrößerung des Sudhauses innerhalb 24 Stunden 5 Gebräue, somit statt 1200 hl 1500 hl erzeugt werden.

4. Durch die Vermehrung der Sude werden die Kältemaschinen in größerem Maße in Anspruch genommen, weil jetzt täglich für ein Gebräu mehr Kühlwasser erzeugt werden muß, um die Würze auf die Anstelltemperatur von 3—5° R. zu bringen. Zu diesem Zwecke wurde die Kohlenäuremaschine durch Einbau einer Kälteleitung

in das Süßwasserreservoir so ausgestaltet, daß sie als komplette Reserve- und Hilfsmaschine für die Ammoniakkompressoren verwendet werden kann.

5. Vergrößerung des Flaschenbierkellers. Die steigende Tendenz des Flaschenbierausstoßes machte die Aufstellung einer neuen Abfüllkolonne samt Transporteur und eisernem Reservoir nötig. Die neue Kolonne besteht aus einem Einweichapparat, einer Flaschenwaschmaschine, Ausprüher, Abfüllapparat, Kork-, Staniolier- und Etikettiermaschine und leistet bei Bedienung mit 9 Personen 18.000—20.000 Flaschen pro Tag, so daß die Gesamtleistung im Flaschenkeller täglich 40.000 Flaschen beträgt. Für diese Anschaffungen genehmigte der Gemeinderatsausschuß mit Beschluß vom 16. März einen Kredit von 20.000 K.

6. Um das wesentlich größere Quantum Bier aus dem Lagerkeller abfüllen zu können, mußte ein Bierfilter zur Vergrößerung der gegenwärtigen Abfüllanlage angeschafft werden. Dieser Filter neuester Konstruktion bietet gegenüber den alten Filtern viele Vorteile; seine Stundenleistung beträgt 90—100 hl.

#### C. Transportgebilde.

In der Ausschußsitzung vom 26. Jänner wurde die Nachschaffung von 2000 Gebinden zu  $\frac{1}{2}$  hl und von ebenso vielen zu  $\frac{1}{4}$  hl beschlossen und hiefür ein Kredit von 50.000 K bewilligt.

Mit Rücksicht auf die stetige Zunahme des Bierausstoßes war im Herbst des Berichtsjahres eine neuerliche Nachschaffung von 1000 Fässern zu 1 hl, von 4000 zu  $\frac{1}{2}$  hl und von 5000 zu  $\frac{1}{4}$  hl erforderlich.

Der Gemeinderat genehmigte diese Anschaffung mit dem Kostenbetrage von 131.000 K in der Sitzung vom 24. Oktober.

#### d) Geschäftsbetrieb.

Der Geschäftsumfang des Brauhauses der Stadt Wien zeigte schon im Frühjahr eine steigende Tendenz, welche sich während der Hochsommermonate infolge der abnormen Hitze, die dem Bierkonsum sehr förderlich war, immer mehr geltend machte. Auch der schöne Herbst trug zur Erhöhung des Bierkonsums nicht wenig bei.

Im Mai wurden die städtischen Restaurants auf dem Cobenzl (Schloßhotel und Kaffeerestaurant Cobenzl, Volksrestaurant Krapsenwaldl) eröffnet und hiedurch für das Produkt des Stadtbrauhauses wertvolle Reklameabstapstellen geschaffen.

Im September des Berichtsjahres gelangte die neu erzeugte Schwarzbiertypen „Borromäusbräu“ zum Verlaufe. Schon im Jahre 1909 wurde die Anregung gegeben, eine nach Münchener Art gebraute dunkle Bierart auf den Markt zu bringen; im Jänner des Berichtsjahres wurde dieser Gedanke ernster in Erwägung gezogen und vom Ausschusse eine dreigliederige Kommission mit der Aufgabe betraut, gemeinsam mit dem technischen Leiter Braumeister Stanka eine Studienreise nach München zu unternehmen, um die Erzeugung der Münchener dunklen Bierarten an Ort und Stelle zu studieren. Diese im Februar unternommene Studienreise hatte ein so befriedigendes Ergebnis, daß nach Durchführung der erforderlichen Laboratoriumsveruche schon im April dem Ausschusse konkrete Vorschläge über Gradhaltigkeit, Farbenton und Herstellungsverfahren der in Aussicht genommenen Bierart erstattet werden konnten. In der Ausschußsitzung vom 20. Juli wurde beschlossen, diese fünfte Bierart „Borromäusbräu“ zu benennen und diese Bezeichnung als Wortmarke registrieren zu lassen.

Am 13. September wurde das Borromäusbräu anlässlich des zu Ehren der Festgäste aus London im Rathaus gegebenen Festmales zum erstenmale ausgetrennt,

der allgemeine Ausstoß erfolgte am 15. September. Infolge der regen Nachfrage nach dem neuen Produkte war der Vorrat in 3 Wochen ausverkauft, so daß bis zur Ausstoßreise der nachgebrauten Mengen eine kleine Unterbrechung im Vertriebe dieser Schwarzbierforte eintreten mußte.

Im Herbst vollzog sich ein anderes nennenswertes Ereignis, welches auch auf das Brauhaus der Stadt Wien eine nachhaltige Rückwirkung äußerte, nämlich die Erhöhung der Bierpreise durch die Konkurrenzbrauereien.

\* Infolge der großen Dürre des abgelaufenen Sommers mißriet die Hopfenernte; zu dem kam noch, daß die Hopfenproduzenten durch Bildung eines Ringes die Situation für sich auszunützen verstanden. Die Folge davon war eine seit Jahrzehnten ohne Beispiel dastehende Haufe der Hopfenpreise, welche sich bis zum fünffachen des Normalpreises erhoben. Aber auch die Gerstenpreise waren unverhältnismäßig hoch und die Malzpreise stiegen um 20%. Diese Teuerung der Rohstoffe bildete für die kartellierten Brauereien einen Anlaß zur Erhöhung der Bierpreise; im September erhöhten die Pilsener Brauereien den Bierpreis per Hektoliter um 3 K und gleichzeitig die Wiener Brauherren den Preis um 2 K; nach längerem harten aber nutzlosen Widerstande der Gastwirte gelangte diese Bierpreiserhöhung, der auch alle anderen Mitglieder des Zentralverbandes der österreichischen Brauereien in rascher Folge beigetreten waren, im Oktober tatsächlich zur Durchführung.

Der Brauhauseauschuß nahm zu dieser Angelegenheit in mehreren Sitzungen Stellung und entschloß sich in der Sitzung vom 25. September einmütig für die Aufrechterhaltung der bisherigen Normalpreise, obgleich hiebei mit Rücksicht auf die verteuerten Produktionskosten ein Verlust von zirka 360.000 K zu gewärtigen war. Für diese Beschlußfassung des Brauhauseauschusses war die Erwartung maßgebend, daß die enorme Teuerung der Brauereirohstoffe, namentlich des Hopfens, denn doch nur eine vorübergehende Erscheinung sei, ebenso wie die ganz abnorme, anhaltende Hitze des abgelaufenen Hochsommers, welche die hohen Preisverhältnisse hervorgerufen hatte; da aber bei Rückkehr normaler Rohstoffpreise ein Anlaß zu einer Vertueerung der Bierpreise nicht mehr bestche, fand sich der Brauhauseauschuß bestimmt, dieses zu gewärtigende, voraussichtlich vorübergehende Defizit lieber zu Lasten der Gemeinde zu übernehmen, als es im Wege einer Bierpreiserhöhung auf die Konsumenten umzulegen. Diesem Standpunkte pflichtete auch der Gemeinderat bei, indem er dem Betriebsvoranschlag des Brauhauses der Stadt Wien, welcher auf Beibehaltung der bisherigen Normalbierpreise basierte, die Genehmigung erteilte.

Diese Haltung des immer noch um sein finanzielles Gleichgewicht kämpfenden Stadtbrauhauses, welches die Teuerung der Rohstoffe in Anwartung besserer Zeiten opfermutig auf sich nahm, machte auf alle Kreise der Bevölkerung den günstigsten Eindruck und fand in der Öffentlichkeit rückhaltslose Anerkennung. Der Zuzug neuer Kunden war so groß, daß wenige Wochen nach der Bierpreiserhöhung das Brauhaus der Stadt Wien saturiert war und keine neuen Kunden mehr aufnehmen konnte.

Da aber auch die alten Kunden in ihrem Bedarfe stiegen — waren sie doch in der Lage, das Bier zu unerhöhten Preisen auszuschenken — mußte gegen Schluß des Berichtsjahres daran gedacht werden, das Provinzgeschäft einzuschränken, um den steigenden Bedürfnissen des Wiener Plazes nach Tunlichkeit gerecht werden zu können. Hiefür war die Erwägung maßgebend, daß dem Wiener Steuerträger, mit dessen Leistungen der Gemeindefahrsalt bestritten wird, die Vorteile der städtischen Unternehmungen in erster Linie zugute kommen sollen. Dieser Absicht entsprang auch der Ausschlußbeschluß vom

11. Dezember, bzw. der Stadtratsbeschuß vom 14. Dezember, wonach sämtliche Depots, welche das Brauhaus der Stadt Wien in der Provinz in eigener Regie unterhielt, aufgelassen wurden. Es entfielen somit die Depots in Preßbaum, St. Pölten, Klosterneuburg, Korneuburg, Krems, Ziersdorf, Gloggnitz und Maria-Zell. Die Verbindungen mit den selbständigen Depositeuren in der Provinz mußten mit Rücksicht auf die bestehenden Verträge bis auf weiteres aufrecht erhalten bleiben. Es sind dies die Vertretungen des Brauhauses der Stadt Wien in Maria-Lanzendorf, Schwadorf, Bruck a. d. L., Hainburg a. d. D., Pitten, Aspang, St. Veit a. d. Tr., Neulengbach, Böheimkirchen, Loosdorf bei Melf, Lilienfeld, Stockerau, Wolfersdorf, Gänserndorf, Mistelbach, Dobermannsdorf. In Ungarn bestehen zwei Deposituren, und zwar in Ödenburg und Neusatz.

Nach diesen allgemeinen Darstellungen über den Geschäftsbericht ist im besonderen folgendes anzuführen:

Im Berichtsjahre wurden 265.799 hl Bier erzeugt, und zwar:

Abzugbier . . . . .	147.119 hl =	55·4%	der gesamten Erzeugung,
Wienerbräu . . . . .	65.963 „ =	24·8%	„ „ „
Bürgerbräu . . . . .	23.922 „ =	9·0%	„ „ „
Spezialbräu . . . . .	21.790 „ =	8·2%	„ „ „
Borromäusbräu . . . . .	7.005 „ =	2·6%	„ „ „
	<u>265.799 hl =</u>	<u>100·0%</u>	

Der Bierverkauf bezifferte sich auf 256.672 hl, und zwar:

Abzugbier . . . . .	146.102 hl =	56·9%	des gesamten Verkaufes
Wienerbräu . . . . .	61.149 „ =	23·8%	„ „ „
Bürgerbräu . . . . .	24.763 „ =	9·7%	„ „ „
Spezialbräu . . . . .	21.716 „ =	8·4%	„ „ „
Borromäusbräu . . . . .	2.942 „ =	1·2%	„ „ „
	<u>256.672 hl =</u>	<u>100·0%</u>	

Im Vergleiche zu den Erzeugungs-, bzw. Verkaufsziffern des Vorjahres stellen sich die Ziffern des Berichtsjahres wie folgt:

1911 Erzeugung	265 799 hl;	Verkauf	256.672 hl,
1910 „	211.240 „;	„	207.770 „
	<u>daher Zunahme</u>	<u>54.559 hl;</u>	<u>48.902 hl,</u>
	d. i.	25·8%	23·5%

der Erzeugungs-, bzw. Verkaufsziffern des Vorjahres.

Die Produktionsziffer des städtischen Brauhauses ist seit dessen Erwerbung durch die Gemeinde Wien von Jahr zu Jahr gestiegen und weist im Jahre 1911 gegenüber dem letzten Jahresabsatze des genossenschaftlichen Unternehmens eine Zunahme von rund 200.000 hl aus. Der Bierkonsum ist aber während dieser Zeit in Österreich nicht gestiegen, sondern ziemlich stationär geblieben, in den großen Städten unter dem Einflusse der enormen Teuerung und der Antialkoholbewegung zeitweise sogar gefallen.

So erzeugten die österreichischen Brauereien in der Kampagne 1900/01 20·104 Millionen Hektoliter, 1904/05 19·180 Millionen Hektoliter, 1909/10 20·849 Millionen Hektoliter Bier.

Der auf die Bevölkerung der österreichischen Kronländer per Kopf entfallende Bierkonsum betrug: 1900/01 0·75 hl, 1909/10 0·71 hl, zeigte also eine fallende

Tendenz. In Wien ist die Konsumziffer per Kopf und Jahr in den letzten 10 Jahren um 1% gefallen. (Konsum per Kopf 1902=1.466 hl, 1911=1.319 hl.)

Vom Jahre 1909 auf das Jahr 1910 war eine Absatzzunahme von 13.5% zu verzeichnen gewesen, wovon 5.4% auf den Konsum in der Jagdausstellung, 8.1% auf das kurrente Geschäft entfielen. Im Vergleiche zu dieser immerhin ganz befriedigenden Entwicklung des Geschäftes im Vorjahre muß dessen Ausdehnung im Berichtsjahre als eine ganz besonders nennenswerte bezeichnet werden.

Diese Zunahme des Absatzes ist nur zum geringen Teile auf den Kundenzuwachs zurückzuführen, welcher sich für das Brauhaus der Stadt Wien dadurch ergab, daß es sich der Bierpreiserhöhung nicht angeschlossen; wie erwähnt, fand die Bierpreiserhöhung erst im Oktober statt, konnte daher bloß auf die Absatzziffern des letzten Vierteljahres Einfluß nehmen. Denn Ende September, also unmittelbar vor dem Inkrafttreten der Bierpreiserhöhung, war das Stadtbrauhaus mit seinem Bierausstoße gegenüber dem Vorjahre bereits um 22.151 hl im Vorsprung und die Zunahme im letzten Jahresviertel ist gut zum dritten Teile eine mit der Bierpreiserhöhung außer Zusammenhang stehende zu nennen, so daß bloß ein Plus von 180.00 hl als Folge der Bierpreiserhöhung aufzufassen ist, während 31.000 hl Mehrabsatz sich als Folge der normalen Entwicklung des Unternehmens ergaben.

Was das Sortenverhältnis anbelangt, ist im Jahre 1911 ebenfalls eine kleine Verschiebung der Absatzziffern zu Gunsten der Feinbiere eingetreten, welche allerdings erst dann erkennbar wird, wenn aus dem Verlaufe des Vorjahres (1910) der Bierverkauf in der Jagdausstellung — ausschließlich Feinbier — als Extraordinarium aus dem Vergleiche ausgeschieden wird.

Im Jahre 1910 betrug der Absatz an Feinbieren 45.2%, an Abzugbier 54.8%, zusammen 100%.

Nach Ausschcheidung des Bierverkaufes in der Jagdausstellung stellt sich der Feinbierverkauf auf 42.5%, der Abzugbierverkauf auf 57.5%.

Im Berichtsjahre 1911 bezifferte sich der Feinbierabsatz auf 43.1%, der Abzugbierverkauf auf 56.9%.

Demnach ist im Berichtsjahre die Frequenz der Feinbiere gegen jene des Abzugbieres um 0.6% gestiegen. Im Mittel beträgt der gesamte Abzugbierkonsum auf dem Wiener Plage 60—65% der gesamten Biererzeugung.\*) Das Brauhaus der Stadt Wien gehört somit zu jenen Brauereien, deren Sortenverhältnis ein günstiges zu nennen ist.

Wenn erwogen wird, daß sich das Stadtbrauhaus aus schweren Anfängen zu einem lebensfähigen Unternehmen emporgerafft hat und hierbei den Kampf mit einer organisierten Konkurrenz aufzunehmen hatte, kann dieser rasche Aufschwung des Stadtbrauhauses, welcher im Berichtsjahre auch einen entsprechenden finanziellen Erfolg des Unternehmens zeitigte, als ein recht befriedigendes Ergebnis aufgefaßt werden.

### e) Bierdepots.

Im Stande der Bierdepots im Wiener Gemeindegebiete ist gegen das Vorjahr keine Veränderung eingetreten.

Die mit Ende des Berichtsjahres beschlossene Auflassung der Provinzdepots wurde bereits im vorigen Unterabschnitte besprochen; die Durchführung dieses Beschlusses fällt bereits in das Jahr 1912.

\*) In Niederösterreich wurden in der Kampagne 1909/10 3.57 Millionen Hektoliter Bier gebraut, wovon 2.35 Millionen Hektoliter=65.8% auf Abzugbier entfielen.

Wegen Automobilmisierung der Bierzustellung in die Wiener Bierdepots wurden im Herbst des Berichtsjahres Versuche angestellt, die ein günstiges Ergebnis zeitigten.

#### f) Gutsverwaltung Wallhof.

Auf dem Gute Wallhof waren durchschnittlich 160 Kühe eingestellt; durch Vergrößerung der bestehenden Stallungen konnte der Stand auf 170 Kühe gebracht werden. Das Melkungsergebnis war 500.970 l Milch. Die Durchschnittsmelkung betrug 8.95 l Milch täglich pro Kuh gegen 10.6 l im Vorjahre. Dieser bedeutende Ausfall von 1.65 l täglich pro Stück entspricht einer Gesamtmindermelkung von 95.974 l im Berichtsjahre und ist auf die Ende 1910 ausgebrochene Maul- und Klauenseuche zurückzuführen, welche bis ins erste Quartal des Berichtsjahres anhielt.

Das Druschergebnis bestand in 820 q Korn, 41 q Weizen, 931 q Gerste, 125 q Hafer und 3730 q Stroh; die Fehlung an Feldfrüchten ergab 3500 q Futterrübe, 45 q Kartoffel, 1300 q Grünmischling, 890 q Grünklee, 500 q Trockenklee, 700 q Grünmais und 650 q Grummet und Heu.

An Zugvieh standen 7 Pferde und 18 Ochsen in Verwendung.

#### g) Betriebsergebnisse.

Das Betriebsjahr 1911 schloß mit einem Reingewinne aus laufender Rechnung im Betrage von 192.629 K 48 h, welcher auf Verlust-Vortragskonto abgeschlossen wurde, also bilanzmäßig die erste Tilgungsrate zur Amortisation der aus den früheren Jahren vorgetragenen Verluste bildet.

Bisher war das Betriebsergebnis des städtischen Brauhauses bekanntlich ein negatives und obgleich die Verlustziffer von Jahr zu Jahr eine stark fallende Tendenz aufwies, war für das Jahr 1911 ein Gewinn in der erzielten Höhe nicht zu erwarten. Das Jahr 1910 wies noch einen aus dem ordentlichen Geschäftsbetriebe hervorgegangenen Verlust von 7477 K 04 h und einen außerordentlichen Verlust (Sagdausstellungsdefizit per 31. Dezember 1910) von 75.575 K 09 h, zusammen eine Verlustziffer von 83.052 K 13 h aus und der Voranschlag pro 1911 bezifferte das zu gewärtigende Defizit unter Annahme eines Absatzes von 225.000 hl Bier auf 22.400 K.

Das im Vergleiche zum Voranschlage außerordentlich günstige effektive Betriebsergebnis ist im wesentlichen auf zwei Umstände zurückzuführen: Es wurden bei dem von der Absatzziffer unabhängigen Betriebsquotienten — das sind insbesondere die Rohstoffpreise und der Bruttoerlös per Hektoliter — günstigere Rechnungspositionen erzielt als im Voranschlage angenommen war; es überstieg aber auch die erzielte Produktion die Voranschlagsziffer um ein bedeutendes, was die Erfolgsrechnung ganz besonders beeinflusste, da alle Betriebsquotienten mit Ausnahme der oben genannten beiden, bei steigender Betriebsintensität progressiv fallen. Namentlich gilt dies von den pro Hektoliter entfallenden Kapitalzinsen, Wertabschreibungen, Löhnen und einer Reihe sonstiger Betriebs- und Betriebsaufwendungen (z. B. Maschinenerhaltung, Gebäudeerhaltung, Depotregie, Verwaltungsaufwand u.). Von jener Spannung an, welche die volle Beschäftigung der Betriebsanlage herbeiführt, äußert jeder großindustrielle Betrieb für die Steigerung der Betriebsintensität eine stetig wachsende Empfindlichkeit.

Im Jahre 1911 näherte sich das Brauhaus der Stadt Wien diesem Stadium bereits sehr, weshalb die Absatzzunahme für die Erfolgsrechnung von erhöhtem Einflusse war.

Am besten findet der Entwicklungsgang des Brauhauses der Stadt Wien vom Zeitpunkte der Übernahme an in den bezüglichen Bilanzergebnissen seinen Ausdruck:

I. Geschäftsjahr.		
Verlust laut Gewinn- und Verlustkonto per 31. Dezember 1906 . . . . .	446.888	K
II. Geschäftsjahr.		
Detto 31. Dezember 1907 . . . . .	426.721	„
III. Geschäftsjahr.		
Detto 31. Dezember 1908 . . . . .	286.264	„
IV. Geschäftsjahr.		
Detto 31. Dezember 1909 . . . . .	120.813	„
V. Geschäftsjahr.		
Detto 31. Dezember 1910 . . . . .	83.052	K
davon ab Extraordinarium (Jagdausstellungsdefizit per		
31. Dezember 1910) . . . . .	75.575 „	7.477 „
	zusammen	1,288.163 K
Hiezu Extraordinarium: Jagdausstellungsdefizit 1910 . . . . .	75.575	K
Detto Nachtrag 1911 pro 1910 . . . . .	50.451 „	126.026 „
	Summe der Verluste	1,414.189 K

VI. Geschäftsjahr.

Gewinn laut Gewinn- und Verlustkonto per 31. Dezember 1911 . . . . .	192.629	K
Verbleibt Verlustvortrag laut Bilanz per 31. Dezember 1911 aus der		
ganzen Zeit des Geschäftsbetriebes (1905—1911) . . . . .	1,221.560	K

Der Betriebsüberschuß (Überschuß des Erlöses beim Bier-		
verkaufte gegenüber den rohen Erzeugungskosten) beträgt . . . . .	1,752.381	K 65 h
die Ökonomie „Wallhof“ liefert einen Bruttoüberschuß von . . . . .	23.887	„ 82 „
die Pachteingänge belaufen sich auf . . . . .	5.500	„ — „
	1,781.769	K 47 h

Die Gesamtregie einschließlich einer Diskrederepost von 100.000 K für etwaige Verluste aus vergangenen Geschäftsperioden beziffert sich auf . . . . . 955.877 K 15 h  
daher der Bruttoüberschuß . . . . . 825.892 K 32 h  
beträgt.

Nach Abzug der Wertabschreibungen im  
Betrage von . . . . . 276.723 K 35 h  
und der Kapitalszinsen per . . . . . 356.539 „ 49 „ 633.262 K 84 h  
ergibt sich auf Gewinn- und Verlustkonto ein Reingewinn von 192.629 K 48 h

Bei Ausscheidung der Zinsenlast ergibt sich eine Rente des Unternehmens im Betrage von 549.168 K 97 h, daher im Vergleiche zu dem im Unternehmen werbend tätigen Kapitale von 7,929.737 K 07 h eine Verzinsung des Gesamtunternehmens von 6·93% resultiert; um das Rentabilitätsperzent für den Brauereibetrieb allein (also mit Ausschluß der Ökonomie „Wallhof“) festzustellen, ist aus der Berechnung sowohl das in der Ökonomie investierte Kapital als auch der Reingewinn des landwirtschaftlichen Unternehmens auszuschneiden.

Es ergibt sich sodann für den Brauereibetrieb allein eine Verzinsung von 7·51%.

Während sich im letzten Betriebsjahre der genossenschaftlichen Verwaltung des Wiener Brauhauses das für Brauereizwecke investierte Anlagekapital\*) per Hektoliter auf 42 K 50 h belief, stellt sich diese Verhältniszahl auf Grund der Daten des Berichtsjahres 1911 bloß auf 16 K 49 h.

Diese Ziffer ist eine recht befriedigende, namentlich wenn man erwägt, daß Bau und Erweiterung des Unternehmens bereits in die Zeit stetig fortschreitender Teuerung fielen.

Der Reingewinn aus der Ökonomie per 23.887 K 82 h ergibt sich aus der Bilanzierung der Wirtschaftserträge per . . . . .	79.268 K 83 h
mit dem Wirtschaftsaufwande per . . . . .	55.381 „ 01 „
wie oben . . . . .	23.887 K 82 h

Die Zinsen für das in der Ökonomie investierte Kapital sind nicht dem Ökonomie-Betriebskonto angelastet, sondern gemeinsam mit den Zinsen für das im Brauereiuunternehmen tätige Kapital auf dem kumulativen Zinsenkonto des Gewinn- und Verlustkontos ausgewiesen, wofür die nationalökonomisch begründete Gepflogenheit maßgebend war, daß die Erfolgsrechnung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit den Zinsen des Anlagekapitales nicht vorweg zu belasten ist.

Im Vorjahre 1910 betrug der Betriebsüberschuß der Ökonomie	43.634 K 36 h
Dem gegenüber bleibt der Betriebsüberschuß pro 1911 per . . .	23.887 „ 82 „
um . . . . .	19.746 K 54 h

zurück. Dieses mindergünstige Ergebnis des landwirtschaftlichen Betriebes „Gut Wallhof“ ist eine Folge der Maul- und Klauenseuche, welche im abgelaufenen Jahre großen Schaden im Rinderstande anrichtete und die Melkung auf die Hälfte reduzierte.

Um den Reinertrag der Ökonomie zu finden, ist der oben ausgewiesene Betriebsüberschuß per . . . . .	23.887 K 82 h
noch um die Wertabschreibungen per . . . . .	8.974 „ 63 „

zu kürzen.

Der restierende Betrag per 14.913 K 19 h macht bloß 1·82% des für die Ökonomie investierten Kapitals per 818.202 K 18 h aus; da für letzteres die Bilanz mit einer 4·50%igen Zinsenquote belastet ist, bedeutet der Wirtschaftsertrag des Gutes „Wallhof“ im Vergleiche zur aufgelaufenen Zinsenlast einen Verlust von 2·68% des investierten Kapitals.

Im Vergleiche zum normalen Ertrage der Landwirtschaft, welcher selbst in der Nähe großer Städte selten über 3·5% hinausgeht, stellt sich das im Berichtsjahre erzielte 1·82%ige Erträgnis um 1·68% ungünstiger dar.

## H. Städtische Leichenbestattung.

### a) Leichenbestattung.

Auch im Berichtsjahre ist keine wesentliche Änderung in der Organisation des Dienstes eingetreten. Die bisher geschaffenen Einrichtungen haben sich als den gegenwärtigen Betriebsverhältnissen entsprechend erwiesen und dies sowie Rücksichten\* auf eine ökonomische Gebarung rechtfertigen es, an dem Bestehenden festzuhalten und Neuerungen, insofern sie nicht eine wesentliche Verbesserung des Betriebes darstellen, zu vermeiden.

\*) Die Anlagewerte für die Ökonomie waren auszuschneiden.

Das Vertragsverhältnis mit dem Fuhrwerks- und Realitätenbesitzer Mazelli, dem Nachfolger Jäschky's, das die Gemeinde von der „Konfordia“ übernommen hat und das die Beistellung von Kappen und Schimmeln für die Kondukte und die Unterbringung eines Teiles des Wagenparkes im Hause IV., Weyringergasse 35 betrifft, wurde mit Ende des Berichtsjahres gelöst.

Die Direktion mußte daher für ein anderes Depot Vorsorge treffen. Es gelang ihr das bereits zur Hälfte für Zwecke der Leichenbestattung verwendete Depot der städtischen Stellwagenunternehmung, XIII., Weiglasse 11, nunmehr vollständig in ihren Besitz zu bekommen.

Der Pferdebestand der Unternehmung wurde mit Rücksicht auf die Lösung des Mazellischen Vertragsverhältnisses auf 177 vermehrt und so die Regie der Bespannung im Interesse des Dienstes und der Ökonomie erweitert. Durch die Auflassung des Depots, IV., Weyringergasse 35 ist eine weitere Konzentration des Betriebes, welcher nunmehr ausschließlich von zwei Depots, Goldeggasse 19 und Weiglasse 11, besorgt wird, eingetreten.

Wie im Vorjahre bezog die städtische Leichenbestattung im Betriebsjahre die Fourage im Wege des Magistrates, der sie für die städtischen Anstalten und Unternehmungen sicherstellt, doch wurde bezüglich der Heufechung am Wiener Zentralfriedhofe der bisher geübte Vorgang auch in diesem Jahre mit Erfolg beobachtet.

Im Lieferungsweesen fanden für den Bedarf an Tuch, Hüten, Übertanen Offertverhandlungen statt; im übrigen blieb es bei der Anschaffung der Bedarfsartikel bei den bisherigen Kontrahenten, deren Kreis um 1 Drucker, 1 Lohnfuhrwerker, 1 Gärtner und 1 Schmied erweitert wurde.

Durch die Errichtung von Aufnahmskanzleien in der Poliklinik, IX., Mariannengasse, in der Hütteldorfer Pfarrkanzlei, ferner XVIII., Bastiengasse 9, wurde den Bedürfnissen nach rascher Intervention von Organen des Aufnahmsdienstes der städtischen Leichenbestattung Rechnung getragen, während andererseits die Filiale V., Arbeitergasse 18 (vormals Seifische Konzession) wegen der Nähe der Filiale V., Schönbrunnerstraße 73 und die Filiale XVI., Ottakringer Straße 104, wegen des Bestandes zweier weiterer Filialen in diesem Bezirke aufgelassen werden konnten.

Im Lainzer Versorgungsheime wurde die Ausführung der Leichenbegängnisse, welche bisher zum Teile in der Regie der Verwaltung stattfand, vollständig der städtischen Leichenbestattung übertragen und dort eine Aufnahmskanzlei eingerichtet. Selbstverständlich bleibt es den Parteien nach wie vor freigestellt, einen Privatleichenbestatter zu berufen.

Die der Genossenschaft der Leichenbestattungsunternehmer bisher gewährte Subvention von 500 K wurde mit Rücksicht auf die infolge der Verstädtlichung eingetretene Verminderung von Konzessionen — im Jahre 1907 bestanden 86, im Jahre 1911 nur mehr 57 Konzessionen — auf 800 K erhöht.

Durch die Konstituierung der Verbandes der österreichischen konzessionierten Leichenbestattungsunternehmer, der am 8., 9. und 10. September 1911 im Wiener Rathause tagte und den Direktor der Wiener städtischen Leichenbestattung an seine Spitze berief, ist eine Reihe für das Publikum wichtiger Fragen — Leichentransporte auf Eisenbahnen, sanitätspolizeiliche Vorkehrungen bei Überführungen und Exhumierungen, die Einhebung von Taxen aus diesen Anlässen sowie die Frage der Kirchengebühren — aufgerollt worden.

Die Einrichtungen der Wiener städtischen Leichenbestattung fanden auch auswärts Anerkennung und die Direktion ist von mehreren Städten des In- und Auslandes

(Triest, Pola, St. Pölten, Budapest, Agram, München, Tokio) in Bezug auf die Verstädtlichung des Leichenbestattungswesens, die Ausgestaltung der städtischen Leichenbestattung und die Begräbnisversicherung zu Rate gezogen worden.

In finanzieller Hinsicht ist folgendes hervorzuheben:

Durch die im Laufe des Jahres wiederholt erfolgte Erhöhung der Gehalte und Quartiergelder, ist bei der Post „Beamtengehalte“ eine Erhöhung um rund 30.000 K eingetreten. Infolge Erhöhung von Professionisten- und Kutsherlöhnen haben sich die bezüglichen Posten um rund 13.000 K vermehrt. Infolge der Erhöhung des Pferdebestandes weist auch die Post „Fourage und Streu“ eine Erhöhung von rund 16.700 K auf.

Im übrigen bewegen sich Regie und Abschreibungen innerhalb des Präliminare.

Der Gesamtumsatz betrug im Berichtsjahre 4,158.269 K, mithin um rund 800.000 K mehr als präliminiert wurde.

Obwohl in diesem Überschusse sämtliche Beträge für fremde Leistungen, d. i. für Kirchengebühren, Grabstellen, Lohnwagenbestellungen, Partezettel, Blumendekorationen etc., welche mit ungefähr 70% angenommen werden können, enthalten sind, ergibt sich für das Berichtsjahr ein Reinertrag von 284.067 K 49 h, welcher den präliminierten Reinertrag von 138.300 K um 145.767 K 49 h überschreitet. Der Gebarungüberschuß der Schremser Torfstreu- und Torfmüllfabrik belief sich auf 6957 K 94 h, somit der gesamte Bruttoreingewinn auf 291.025 K 43 h.

Vom Bruttoreingewinne wurden je 15.000 K der Feuerversicherungsreserve und dem Reservofonds, 10.000 K der Haftpflichtversicherungsreserve zugewendet, 100.000 K wurden als Reserve für Betriebserweiterung verwendet, 125.306 K 66 h wurden an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien abgeführt.

#### b) Abteilung für Einlagen auf Leichenbegängnisse, Grabmonumente und Graberhaltung.

In der Begräbnisversicherung trat im Berichtsjahre insofern eine Änderung ein, als die städtische Kaiser Franz Joseph-Jubiläums-Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt verschiedene der städtischen Leichenbestattung übertragene Geschäfte, so namentlich die Verfassung von Prospekten, den Parteienverkehr etc., wieder an sich zog und auch die Vertretung des Einlagesystems zurücklegte.

Die Gemeinde Wien — städtische Leichenbestattung bleibt nunmehr lediglich auf das Leichenbestattungsgeschäft, d. i. die Durchführung der versicherten Leichenbegängnisse, die Mitwirkung bei der Ausarbeitung von Spezialkategorien, die Abschließung von Verträgen mit Leichenbestattern außer Wien zur Durchführung versicherter Leichenbegängnisse, die Zusammenstellung von Kategorien für Leichenbegängnisse, Grabmonumente und Graberhaltung beschränkt.

Es mußte auch das Einlagesystem, welches bisher in Verbindung mit der Begräbnisversicherung von beiden Unternehmungen besorgt und mit Gemeinderatsbeschluß vom 17. Februar 1911 geregelt wurde, von der Begräbnisversicherung gesondert werden. Mit demselben Gemeinderatsbeschlusse wurden praktische Änderungen hinsichtlich der Graberhaltungswidmungen insofern erzielt, als derartige Kapitalserläge, welche bisher nur für Ausschmückungen und Erhaltungen von Gräbern auf die Dauer des Friedhofbestandes sowie im Einmalerlage angenommen werden konnten, nunmehr auch nach Wunsch des Einlegers für eine Reihe von Jahren und in Teilbeträgen gemacht werden können.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 1. September 1911 wurde diese Neuordnung, und, um eine Konkurrenz des Einlagesystems mit der Begräbnisversicherung zu verhindern,

weilers genehmigt, daß das Einlage-system nur auf Personen, welche infolge ihres hohen Alters oder aus irgend einem anderen Grunde zur Versicherung ungeeignet sind, beschränkt bleibt, während der seitens der Versicherungsanstalt in Aussicht genommene Erlebens-tarif, welcher auf versicherungstechnischer Grundlage Ähnliches wie das Einlage-system anstrebt, nicht aufgenommen werden soll.

Im Berichtsjahre sind 4633 Begräbnis-versicherungsverträge mit einer Gesamtsumme von 2.051.780 K abgeschlossen worden; es ergibt sich somit ein Gesamtstand von 13.654 Versicherten mit einer Gesamtversicherungssumme von 6.664.054 K 20 h in Wien und von 1320 Versicherten mit einer Gesamtversicherungssumme von 380.000 K außer Wien.

Im Berichtsjahre sind 93 versicherte Leichenbegängnisse mit einer Gesamtsumme von 45.040 K durch die städtische Leichenbestattung ausgeführt worden. Im ganzen wurden seit Bestand der Begräbnisversicherung 182 versicherte Leichenbegängnisse mit einer Gesamtsumme von 85.000 K ausgeführt.

Einlagen zum Zwecke der Sicherstellung eines Begräbnisses wurden im Berichtsjahre im Gesamtbetrage von 47.227 K 88 h übernommen, so daß der Gesamtstand dieser Einlagen mit Ende 1911 65.000 K beträgt.

Die Abteilung für Einlagen hat mit Ende des Berichtsjahres im ganzen einen Stand von 621 Einlegern mit einem anzuhoffenden Kapitale von 350.000 K.

Die Durchführung des Einlage-systems zum Zwecke der Sicherstellung von Grabmonumenten und Graberhaltungen hat erst gegen Ende des Berichtsjahres begonnen.

### c) Schrenfer Torfstreu- und Torfmull-Fabrik.

Mit Rücksicht auf das auffallende Fallen der Strohpreise mußte mit einem voraussichtlichen Rückgange des Ertrages der Torfstreu- und Torfmull-Fabrik gerechnet werden.

In der Tat blieb auch der Ertrag im Berichtsjahre noch um 2000 K gegenüber dem präliminierten Ertrage und um rund 12.000 K gegenüber dem Ertrage des Jahres 1910 zurück.

Das Betriebsergebnis bestimmt sich hier lediglich nach den von zufälligen Umständen abhängigen Konjunkturen und es müssen deshalb größere Investitionen unter allen Umständen vermieden werden.

Im Hinblick auf den Kaufschilling von 31.452 K 69 h muß der Betrieb trotz des ungünstigen Ertrages des Verwaltungsjahres noch immer als rentabel bezeichnet werden.