IX. Abschnitt

Die Unternehmungen der Gemeinde

Vizebürgermeister Georg Emmerling,
amtsführender Stadtrat der Bundeshauptstadt Wien

Die städtischen Unternehmungen

Im folgenden soll die technische Ausgestaltung und die kommerzielle Entwicklung der Unternehmungen der Stadt Wien nach dem Zusammenbruche dargestellt werden.

Das Dienst- und Arbeitsrecht der städtischen Unternehmungen ist bereits im Band I dieses Werkes (Seite 63 ff, Seite 108 ff und Seite 140 ff) im Zusammenhange mit den Personalangelegenheiten der städtischen Verwaltung näher behandelt worden, so daß die einleitenden Bemerkungen zu diesem Bande auf die Kennzeichnung der Stellung der städtischen Unternehmungen im Organismus der Gemeinde Wien und auf eine zusammenfassende Hervorhebung jener wirtschaftspolitischen Grundsätze beschränkt werden können, die für die heutige Führung der städtischen Unternehmungen bestimmend sind. Aus der gesamten Darstellung soll ja nicht nur die große Bedeutung der Unternehmungen der Stadt Wien für die Volkswirtschaft Österreichs entnommen werden, sondern auch zu ersehen sein, wie die gegenwärtige Gemeinderatsmehrheit mit Erfolg bemüht war und ist, die Unternehmungen trotz der Ungunst der Zeiten im weitesten Umfange der Allgemeinheit dienstbar zu machen und sie im sozialen Geiste zu verwalten.

Während in den westlichen Staaten Europas die Gemeinden erst verhältnismäßig spät das Recht zur Errichtung industrieller Unternehmungen erhalten haben, ist in Österreich und Deutschland den Gemeinden schon in den ersten Gemeindegesetzen die Verwirklichung der örtlichen Interessen ziemlich unbeschränkt anheimgegeben worden. Sie waren zweifellos auch von Anfang an zur Errichtung industrieller Betriebe berechtigt, nur haben die Gemeinden Österreichs und insbesondere auch die Gemeinde Wien von ihrer Autonomie, soweit die Schöpfung von Unternehmungen in Frage kommt, bekanntlich erst sehr spät Gebrauch gemacht, weil die damals herrschende liberale Partei vermöge ihrer wirtschaftlichen und politischen Anschauungen der Unternehmertätigkeit öffentlicher Körperschaften feindselig gegenüber gestanden ist. Als dann um die Wende des Jahrhunderts die großen Unternehmungen der Stadt Wien erstanden, galt es, ihre Verwaltung in den Organismus der

Gemeinde nach den Bestimmungen des Gemeindestatutes vom Jahre 1890 einzugliedern. Dabei ist man den natürlichen Bedürfnissen der Unternehmungen nach einer im Vergleich zur Hoheitsverwaltung größeren Selbständigkeit nur zögernd entgegengekommen. Die Direktionen der Unternehmungen hatten damals nicht mehr Selbstentscheidungsrecht als die Abteilungen des Magistrates. Sie unterstanden unmittelbar dem Bürgermeister, mußten aber alle an den Stadtrat und Gemeinderat gerichteten Berichte und Anträge vorerst der Magistratsdirektion vorlegen und wurden in ihrer finanziellen Gebarung in manchen Belangen von der Stadtbuchhaltung überwacht. Später ist den Direktionen der städtischen Unternehmungen das Recht zu Ausgaben in etwas höherem Maße als dem Magistrat zugebilligt worden. Zur Vereinfachung des Geschäftsganges hat man besondere Gemeinderatsausschüsse für einige Unternehmungen eingesetzt, denen die endgültige Entscheidung in vielen Angelegenheiten zugewiesen war. Der Verwaltungsgerichtshof hat aber solche Ausschüsse als dem Gesetz widersprechend erkannt. Die damalige Gemeindeverfassung und ihre Auslegung sind also der Eigenart industrieller Unternehmungen und ihren Bedürfnissen nach einer gewissen Bewegungsfreiheit nicht gerecht geworden. Dafür wurden erst durch die Gemeindeverfassung der Bundeshauptstadt Wien vom 10. November 1920 die entsprechenden Grundlagen geschaffen. Diese neue Verfassung bezeichnet in § 77 als Unternehmungen „wirtschaftliche Einrichtungen der Gemeinde, die von ihr unmittelbar verwaltet werden und denen der Gemeinderat die Eigenschaft einer Unternehmung zuerkennt“*. Alle Unternehmungen der Stadt sind zu einer Geschäftsgruppe unter der Leitung eines amtsführenden Stadtrates zusammengefaßt und unterstehen wie die übrigen Geschäftsgruppen des selbständigen Wirkungsbereiches einem besonderen Gemeinderatsausschuß. Dem Kontrollamt steht auch hinsichtlich der Unternehmungen die Rechnungs- und Gebarungskontrolle zu. Die grundsätzliche Regelung aller übrigen Verwaltung der Unternehmungen überläßt die Gemeindeverfassung einem besonderen Organisationsstatut. Diese Sondernormen wurden vom Gemeinderat mit Beschluß vom 28. Mai 1921 erlassen und hinsichtlich der ziffernmäßigen Wertgrenzen mit den Beschlüssen vom 24. März 1922 und vom 27. Juni 1923 abgeändert.

* In diesem Sinne sind gegenwärtig Unternehmungen: die Gaswerke, die Elektrizitätswerke, die Straßenbahnen, das Brauhaus, die Leichenbestattung und die Ankündigungsunternehmung. Der Zentralsparkassa und der Versicherungsanstalt, die gleichfalls in diesem Bande behandelt werden, kommt schon vermöge der für sie geltenden besonderen gesetzlichen Vorschriften größere Selbständigkeit zu.

Organisationsstatut für die Unternehmungen der Gemeinde Wien

I. Abschnitt

Begriff, Zweck und Umfang der Unternehmungen

§ 1.

Unternehmungen der Gemeinde Wien sind wirtschaftliche Einrichtungen, denen der Gemeinderat die Eigenschaft einer Unternehmung zuerkennt und die von der Gemeinde unmittelbar verwaltet werden.

Sie werden nach den handelsgesetzlichen Bestimmungen unter entsprechender Firmenbezeichnung in das Handelsregister eingetragen.

§ 2.

Zweck und Umfang der Unternehmungen werden vom Gemeinderat bestimmt.

II. Abschnitt

Die Organe der Unternehmungen

§ 3.

Zur Beaufsichtigung, Verwaltung und Geschäftsführung der Unternehmungen sind folgende Organe berufen:

1. Der Gemeinderat,
2. der Bürgermeister,
3. der Stadtsenat,
4. der amtsführende Stadtrat,
5. der Gemeinderatsausschuß für die städtischen Unternehmungen,
6. die Direktionen.

I. Abteilung

Vom Gemeinderate

§ 4.

Dem Gemeinderate steht die Oberaufsicht über die Unternehmungen zu. Ihm sind vorbehalten:

1. Die Abänderung des Organisationsstatutes,
2. die Ausgestaltung des Geschäftsbetriebes der Unternehmungen durch Angliederung neuer Betriebszweige,
3. der Abschluß und die Auflösung von Verträgen, die eine Ausdehnung des Betriebes auf andere Gemeinden betreffen,
4. die Prüfung und Erledigung der jährlichen Wirtschaftspläne und Bilanzen,
5. die Beschlußfassung über die Tarife,
6. die Erwerbung unbeweglicher Güter oder ihnen gleichgestellter Rechte, wenn der Kaufpreis oder Tauschwert 20.000 Schilling übersteigt,
7. die Veräußerung und Verpfändung unbeweglicher Vermögenschaften im Werte von mehr als 6000 Schilling,
8. die Genehmigung von Anschaffungen und Herstellungen — ausgenommen für die Instandhaltung der Baulichkeiten und Betriebsmittel —, wenn sie das Erfordernis von 100.000 Schilling übersteigen, mit Ausschluß des Ankaufes von Roh- und Betriebsstoffen für den laufenden Betrieb,
9. der Abschluß und die Auflösung aller sonstigen, nicht in den Rahmen des normalen Geschäftsbetriebes fallenden Verträge, wenn das bedungene Entgelt einmalig mehr als 200.000 Schilling oder jährlich mehr als 20.000 Schilling beträgt oder die Dauer des Vertrages zehn Jahre übersteigt, außerdem die Aufnahme von Darlehen,
10. die Nachsicht von Mängelersätzen von mehr als 10.000 Schilling,
11. die Stellensystemisierung sowie die Beschlußfassung über die Dienst- und Besoldungsverhältnisse der Angestellten und Arbeiter,
12. die Beschlußfassung in allen Angelegenheiten, deren Vorlage an den Gemeinderat der Bürgermeister anordnet oder der Stadtsenat beschließt.

II. Abteilung

Vom Bürgermeister

§ 5.

Der Bürgermeister steht an der Spitze der Unternehmungen, vertritt sie nach außen und hat über die Einhaltung der durch dieses Statut für die einzelnen Organe der Unternehmungen bestimmten Wirkungskreise zu wachen; er ist berechtigt und verpflichtet, Beschlüsse von Organen zu sistieren, wenn sie über deren Wirkungskreis hinausgehen oder gesetzlichen Vorschriften oder behördlichen Anordnungen zuwiderlaufen.

§ 6.

Der Bürgermeister hat Sitz und Stimme im Gemeinderatsausschusse für die städtischen Unternehmungen. Ihm sind der amtsführende Stadtrat, die Direktoren und alle anderen Angestellten und Arbeiter der Unternehmungen untergeordnet. Ihm steht die Zuweisung des Personales zu; er übt die ihm in den Dienstordnungen und sonstigen Dienstvorschriften vorbehaltenen Rechte aus. Er kann dienstliche Weisungen allgemeiner Natur im Einvernehmen mit dem amtsführenden Stadtrat der Unternehmungen auch für diese erlassen.

§ 7.

Der Bürgermeister ist berechtigt, in Angelegenheiten, die in den Wirkungskreis des Gemeinderates, des Stadtsenates oder des Gemeinderatsausschusses für die städtischen Unternehmungen fallen, über Vorschlag des amtsführenden Stadtrates unter seiner Verantwortung Verfügungen zu treffen, wenn die Entscheidung dieser Organe ohne Nachteil für die Sache nicht abgewartet werden kann. Er hat jedoch seine Verfügung unverzüglich den zuständigen Organen zur nachträglichen Genehmigung vorzulegen. Er ist weiters berechtigt, in dringenden Fällen dann die nötigen Verfügungen zu treffen, wenn eine dem amtsführenden Stadtrat zustehende Entscheidung nicht eingeholt werden kann.

III. Abteilung

Vom Stadtsenate

§ 8.

Dem Stadtsenate obliegt die Vorberatung der in den Wirkungskreis des Gemeinderates fallenden Angelegenheiten (§ 4), insbesondere die Prüfung der jährlichen Wirtschaftspläne und Bilanzen. Er hat die Aufsicht über die Vermögensverwaltung der Unternehmungen. Ihm steht ferner zu:

1. Der Ankauf von Roh- und Betriebsstoffen für den laufenden Betrieb, sofern sie den voraussichtlichen Bedarf von drei Jahren überschreiten, und die Genehmigung von sonstigen Anschaffungen und Herstellungen, ausgenommen für die Instandhaltung der Baulichkeiten und Betriebsmittel, wenn sie das Erfordernis von 60.000 Schilling übersteigen,
2. der Verkauf von Betriebserzeugnissen, wenn sich die Lieferungspflicht auf mehr als sechs Jahre erstreckt, und die Genehmigung sonstiger Veräußerungen, wenn der Gegenwert den Betrag von 100.000 Schilling übersteigt,
3. die Abschreibung einer uneinbringlichen Forderung über 5000 Schilling,
4. die Nachsicht einer Forderung über 5000 Schilling,
5. der Abschluß eines Vergleiches, wenn der Wert des aufgegebenen oder anerkannten Anspruches mehr als 20.000 Schilling oder bei fortlaufenden Leistungen mehr als jährlich 5000 Schilling beträgt,
6. die Zustimmung zu Ausschußbeschlüssen in den in § 17 angeführten Fällen,
7. die Ernennung und Stellenbesetzung der definitiv Angestellten, die Zuerkennung nicht systemisierter Zulagen, die Bewilligung von Remunerationen und Aushilfen über 10 Schilling, von Vorschüssen über 50 Schilling, die Bewilligung höherer Jahresbezüge als 60 Schilling für vertragsmäßig Anzustellende und höherer Anfangsbezüge, als das Bezugsschema festsetzt, für nach der Dienstordnung Anzustellende, in beiden Fällen vor der Aufnahme, die Entlassung der definitiv Angestellten, die Versetzung in den zeitlichen oder bleibenden Ruhestand und die Bewilligung außerordentlicher Versorgungsgenüsse,
8. die Entscheidung über die Einbringung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof,
9. die Entscheidung, welcher Gemeinderatsausschuß im Streitfalle zuständig ist, und die Entscheidung in Angelegenheiten, soferne übereinstimmende Beschlüsse von Gemeinderatsausschüssen nicht zustande kommen,
10. die Ausübung der Befugnisse des Gemeinderatsausschusses für die städtischen Unternehmungen im Falle seiner Auflösung (§ 13).

IV. Abteilung

Vom amtsführenden Stadtrat

§ 9.

Sämtlichen Unternehmungen steht ein amtsführender Stadtrat vor.

Er führt den Vorsitz in den Sitzungen des Gemeinderatsausschusses für die städtischen Unternehmungen.

Bei vorübergehender Verhinderung des amtsführenden Stadtrates — mit Ausnahme im Vorsitz bei den Sitzungen der Gemeinderatsausschusses — betraut der Stadtsenat ein Mitglied des Gemeinderates mit der Vertretung.

§ 10.

Der amtsführende Stadtrat hat die Geschäftsführung der Unternehmungen zu überwachen und ist zu diesem Zwecke über den Gang aller Angelegenheiten zu unterrichten. Alle Berichte an die zur Entscheidung berufenen Organe sind ihm vorzulegen. Er kann von den Direktionen jederzeit Auskünfte und Berichte verlangen und selbst oder durch beauftragte Mitglieder der Gemeinderatsausschüsse unter Beiziehung des Direktors die Bücher einsehen sowie den Bestand der Kassen und Vorräte prüfen. Ihm sind die Direktoren und alle anderen Angestellten und Arbeiter der Unternehmungen untergeordnet. Weiters steht ihm zu:

1. Die Einberufung der Ausschußsitzungen und die Festsetzung ihrer Tagesordnungen,
2. die Berichterstattung über die Angelegenheiten der Unternehmungen im Stadtsenate und im Gemeinderat; er ist berechtigt, dem Ausschuß ein anderes Mitglied als Berichterstatter vorzuschlagen;
3. die Erstattung von Vorschlägen an den Bürgermeister wegen Zuziehung der Direktoren oder ihrer Vertreter oder des Vorstandes seines Bureaus zu Beratungen und zur Berichterstattung im Stadtsenat,
4. die Erstattung eines Vorschlages wegen Bestellung eines Vertreters für den Fall seiner Verhinderung,
5. die Antragstellung wegen Sistierung von Beschlüssen des Gemeinderatsausschusses in den im § 5 genannten Fällen,
6. die Vertretung der Unternehmungen gegenüber den übrigen Gemeinderatsausschüssen,
7. die Behandlung von Beschwerden gegen die Direktionen,
8. die Erstattung von Vorschlägen an den Stadtsenat für die Besetzung einer Direktorstelle;
9. die Betrauung eines Beamten mit der Vertretung des Direktors auf kurze Frist,
10. die Genehmigung der Aufnahme und Entlassung vertragsmäßig Angestellter mit einem Jahresbezug von mehr als 60 Schilling, die Verleihung des Definitivums an Angestellte nach den bestehenden Vorschriften und die Zuerkennung der normalen Versorgungsgenüsse der Hinterbliebenen nach Angestellten,
11. die Entsendung von Beamten zur Vertretung der Unternehmungen bei auswärtigen Veranstaltungen,
12. die Bestellung eines Vertreters in Fällen des Anwaltszwanges.

Der amtsführende Stadtrat ist verpflichtet, in den in den Punkten 8 und 9 genannten Fällen seine Verfügungen dem Ausschusse zur Kenntnis zu bringen.

V. Abteilung

Vom Gemeinderatsausschuß für die städtischen Unternehmungen

§ 11.

Die Unternehmungen sind in eine Geschäftsgruppe zusammengefaßt. Sie unterstehen einem Gemeinderatsausschusse.

§ 12.

Der Bürgermeister hat Sitz und Stimme im Ausschusse.

Die amtsführenden Stadträte der Personal- und der Finanzgruppe des Magistrates sowie der Magistratsdirektor sind berechtigt, den Sitzungen mit beratender Stimme beizuwohnen und Anträge zu stellen.

Der Direktor jeder Unternehmung hat beratende Stimme und das Recht der Antragstellung in allen Angelegenheiten, die seine Unternehmung betreffen.

Außerdem können den Ausschußsitzungen andere Unternehmungsbeamte beigezogen werden. Ihre Bestimmung obliegt dem amtsführenden Stadtrat im Einvernehmen mit dem zuständigen Unternehmungsdirektor.

Der Vorstand des Bureaus des amtsführenden Stadtrates ist berechtigt, den Ausschußsitzungen mit beratender Stimme beizuwohnen.

§ 13.

Im Falle der Auflösung des Ausschusses werden seine Befugnisse vom Stadtsenate ausgeübt.

§ 14.

Vorsitzender ist der amtsführende Stadtrat; der Ausschuß wählt aus seiner Mitte nach den Bestimmungen des § 67 der Gemeindewahlordnung drei Stellvertreter des Vorsitzenden.

§ 15.

Die Sitzungen des Ausschusses sollen in der Regel vertraulich sein. Doch ist die Vertraulichkeit für die einzelnen Verhandlungsgegenstände ausdrücklich zu beschließen.

Die Stadträte sind berechtigt, auch den vertraulichen Sitzungen anzuwohnen. Sie sind zu allen Sitzungen einzuladen.

§ 16.

In den Wirkungskreis des Gemeinderatsausschusses fallen:

1. Die Vorberatung aller in den Wirkungskreis des Gemeinderates oder Stadtsenates fallenden Angelegenheiten (mit Ausnahme der im § 8, Punkt 7, angeführten);
2. die Aufstellung der jährlichen Wirtschaftspläne und die Prüfung der Bilanzen;
3. die Erwerbung unbeweglicher Güter oder ihnen gleichgestellter Rechte, wenn der Kaufpreis oder Tauschwert 1000 Schilling übersteigt;
4. die Veräußerung oder Verpfändung unbeweglicher Güter bis zum Werte von 6000 Schilling;
5. der Ankauf von Roh- und Betriebsstoffen für den laufenden Betrieb, sofern sie den voraussichtlichen Bedarf eines Jahres überschreiten, und die Genehmigung von sonstigen Anschaffungen und Herstellungen — ausgenommen für die Instandhaltung der Baulichkeiten und Betriebsmittel — wenn sie das Erfordernis von 20.000 Schilling übersteigen; in beiden Fällen auch unter diesen Grenzen, wenn die verfügbaren eigenen Mittel der Unternehmung zur Bestreitung der Ausgabe nicht ausreichen.

Der Ausschuß stellt fest, was als Roh- und Betriebsstoff zu gelten hat;

6. die Abgabe von Gas und Elektrizität, wenn sich die Lieferungsverpflichtung auf mehr als fünf Jahre erstreckt, der Verkauf der sonstigen Betriebserzeugnisse, wenn sich die Lieferungsverpflichtung auf mehr als ein Jahr erstreckt, und die Genehmigung anderer Veräußerungen, wenn der Gegenwert den Betrag von 2000 Schilling übersteigt;
7. der Abschluß und die Auflösung aller sonstigen nicht in den Rahmen des normalen Geschäftsbetriebes fallenden Verträge, wenn das bedungene Entgelt jährlich den Betrag von 1000 Schilling oder die Dauer des Vertrages fünf Jahre übersteigt;
8. die Abschreibung einer uneinbringlichen Forderung über 10 Schilling;
9. die Nachsicht von Forderungen bis zum Betrage von 5000 Schilling;
10. der Abschluß eines Vergleiches, wenn der Wert des aufgegebenen oder anerkannten Anspruches mehr als 500 Schilling beträgt oder wenn fortlaufende Leistungen vereinbart werden; soferne sich aber solche Leistungen auf eine Haftpflicht gründen, nur dann, wenn die Leistung mehr als 250 Schilling jährlich beträgt;
11. die Nachsicht von Mängelersätzen bis zum Betrage von 10.000 Schilling;
12. die Entscheidung in das öffentliche Interesse berührenden Angelegenheiten des Wirkungskreises einzelner Direktoren, die sich der Ausschuß vorbehält.

§ 17.

Reichen zur Bestreitung der im § 16 bezeichneten Ausgaben die verfügbaren eigenen Mittel der Unternehmung nicht aus, so ist die Zustimmung des Stadtsenates einzuholen.

Die aus den eigenen Geldern der Gemeinde zur Verfügung gestellten Mittel dürfen nur widmungsgemäß verwendet werden.

§ 18.

Zur Vorberatung einzelner oder gleichartiger Angelegenheiten kann der Ausschuß aus seiner Mitte Unterausschüsse wählen; ihnen muß der amtsführende Stadtrat als Mitglied angehören. Der Direktor der betreffenden Unternehmung ist den Sitzungen beizuziehen.

VI. Abteilung

Von den Direktionen der Unternehmungen

§. 19.

Die Geschäfte der Direktionen werden von den Direktoren, beziehungsweise von ihren Stellvertretern, in deren Verhinderung von den durch den amtsführenden Stadtrat mit der Vertretung auf kurze Frist betrauten Beamten geführt.

§ 20.

Die Angestellten müssen die für den Dienst bei der betreffenden Unternehmung erforderliche fachliche Vorbildung und praktische Eignung aufweisen.

§ 21.

Sämtliche Angestellte und Arbeiter sind dem Direktor unterstellt; ihr Dienstverhältnis sowie die aus ihm entstehenden Rechte und Pflichten werden in den Dienstordnungen, allgemeinen Arbeits- und Lohnverträgen und sonstigen grundsätzlichen Bestimmungen über das Dienst- und Arbeitsverhältnis oder durch besondere Dienst- und Arbeitsverträge geregelt.

§ 22.

Die Direktionen besorgen die gesamte Geschäfts- und Betriebsführung der Unternehmungen selbständig innerhalb der durch dieses Statut gezogenen Grenzen und nach Maßgabe der von den zuständigen Gemeindeorganen gefaßten Beschlüsse und getroffenen Verfügungen. Sie sind dabei an die gesetzlichen Vorschriften und behördlichen Anordnungen gebunden.

Insbesondere obliegt ihnen:

1. Die Erstattung von Berichten, Vorschlägen und Anträgen in allen Angelegenheiten, die der Beschlußfassung anderer Organe vorbehalten sind;
2. die Anschaffung von Roh- und Betriebsstoffen für den laufenden Betrieb sowie Anschaffungen und Herstellungen für die Instandhaltung der Baulichkeiten und Betriebsmittel, insolange die verfügbaren eigenen Mittel der Unternehmung ausreichen, und die Veräußerung der Betriebserzeugnisse;
3. die Aufnahme von Angestellten und Arbeitern, die Kündigung und Entlassung provisorisch Angestellter und der Arbeiter, die Diensteszuweisungen und Versetzungen, die Zuerkennung systemisierter Zulagen, die Bewilligung von Remunerationen und Aushilfen bis zum Betrage von 10 Schilling im Rahmen des im Wirtschaftsplane vorgesehenen Ansatzes, von Vorschüssen bis zum Betrage von 50 Schilling und die Durchführung der Zeitbeförderung und Zeitvorrückung.

VII. Abteilung

Besondere Bestimmung, betreffend Personalangelegenheiten

§ 23.

In allen wichtigeren Personalangelegenheiten, die Fälle des § 10, Punkt 10, und die Aufnahme von Angestellten (§ 22, Punkt 3) eingeschlossen, dann bei der Durchführung von Maßnahmen, die sowohl für den Magistrat als auch für die Unternehmungen gelten, ist das Einvernehmen mit dem amtsführenden Stadtrat der Personalgruppe, beziehungsweise mit dem Magistratsdirektor zu pflegen. Die Form dieses Einvernehmens ist nach Zweckmäßigkeit zu vereinbaren.

In grundsätzlichen Personalangelegenheiten, insbesondere beim Abschluß von Kollektivverträgen, ist das Einvernehmen mit dem Ausschusse für Personalangelegenheiten zu pflegen.

III. Abschnitt

Über die Kontrolle der Unternehmungen

§ 24.

Die Unternehmungen unterliegen der Rechnungs- und Gebarungskontrolle durch das Kontrollamt und durch den Ausschuß für Finanzverwaltung nach den Bestimmungen des § 76 der Gemeindeverfassung.

IV. Abschnitt

Firmazeichnung

§ 25.

Die Firmazeichnung erfolgt nach Maßgabe der handelsgesetzlichen Bestimmungen durch den Bürgermeister oder den amtsführenden Stadtrat.

V. Abschnitt

Wirksamkeitsbeginn und Aufhebung widersprechender Vorschriften

§ 26.

Die Bestimmungen dieses Organisationsstatutes treten am 1. Juni 1921 in Kraft. Gleichzeitig verlieren alle bisherigen Vorschriften, insbesondere Gemeinderats- und Stadtratsbeschlüsse, welche Gegenstände behandeln, die in diesem Organisationsstatut geregelt sind, ihre Wirksamkeit.

Ein Vergleich des Organisationsstatutes mit den Bestimmungen der Gemeindeverfassung über die Agenden der Hoheitsverwaltung (vergleiche Seite 38 ff. des Bandes I) zeigt, daß der Sonderstellung der Unternehmungen in der Tat Rechnung getragen worden ist. Während bei der Hoheitsverwaltung für alle Agenden, die nicht dem Gemeinderat, dem Stadtsenat oder Magistrat vorbehalten sind, der betreffende Gemeinderatsausschuß zuständig ist, haben bei den Unternehmungen die Direktionen die generelle Kompetenz, das heißt, es steht ihnen das Recht der Entscheidung in allen Angelegenheiten zu, die nicht ausdrücklich dem Gemeinderat, Stadtsenat oder dem Gemeinderatsausschuß vorbehalten sind. Überdies sind die Wertgrenzen, innerhalb deren die einzelnen Organe Käufe und Verkäufe, Anschaffungen und Herstellungen bewilligen sowie Verträge und Vergleiche genehmigen können, wesentlich weiter gezogen als bei der Hoheitsverwaltung. Das gilt insbesondere für Herstellungen und Anschaffungen zur Instandsetzung der Baulichkeiten und Betriebsmittel und von Ankäufen von Roh- und Betriebsstoffen und von Betriebsmitteln aller Art. Dabei ist dem amtsführenden Stadtrat als unmittelbarem Vorgesetzten aller Unternehmungen das Recht der Überwachung ihrer Geschäftsführung eingeräumt und den Direktionen die Pflicht auferlegt, ihm fortlaufend über den Gang aller Einzelheiten des Unternehmens zu berichten. Mehrjährige Erfahrungen haben bewiesen, daß durch das Organisationsstatut einerseits der gewünschte, einer demokratischen Verwaltung entsprechende enge Zusammenhang zwischen den Volksbeauftragten und den beamteten Leitern der Unternehmungen, andererseits aber auch die den Bedürfnissen des geschäftlichen Verkehrs genügende Bewegungsfreiheit der Direktionen gewährleistet ist.

Beim IV. internationalen Wirtschaftskurs, der im Jahre 1910 in Wien abgehalten worden ist, erstattete Obermagistratsrat Dr. Max Weiß, damals Gruppenvorstand der städtischen Unternehmungen, einen sehr interessanten Bericht über die industriellen Unternehmungen der Gemeinden, insbesondere in Österreich. Darin untersucht er unter anderem die Vorbedingungen, die gegeben sein müssen, ehe es zur Errichtung von städtischen Unternehmungen kommen kann, und er erörtert die Ursachen, die diese Entwicklung mehr oder weniger zwingend herbeigeführt haben. „Als Ursachen", heißt es dort, „können im allgemeinen gelten: Die Zunahme der kommunalen Verwaltungsaufgaben und damit der Verwaltungsauslagen, sowie das Bestreben, eine Erhöhung der öffentlichen Abgaben zu vermeiden, der innige Zusammenhang gewisser Unternehmungen mit Aufgaben der öffentlichen Verwaltung und ihre daraus entspringende Bedeutung für das allgemeine Wohl, die in rechtlichen oder tatsächlichen Verhältnissen begründete Monopoleigenschaft mancher Unternehmungen, nicht selten auch sozialpolitische Tendenzen." Diese möglichen Beweggründe werden sachkundig und objektiv klargestellt, wobei der Verfasser ausdrücklich hervorhebt, daß den in der Gemeindeverwaltung jeweils herrschenden Anschauungen selbstverständlich ein bestimmender Einfluß zukommt. Und gerade im Geiste jener Zeit und gemäß den für die damaligen Kommunalisierungsbestrebungen wesentlichen Anschauungen stellt er fest, daß die städtischen Unternehmungen durch die Absicht der Gemeinden, auf privatwirtschaftlichem Wege einen Gewinn zu erzielen, gekennzeichnet sind. Wenngleich diese Unternehmungen den öffentlichen Anstalten, deren Errichtung und Betrieb die direkte Förderung öffentlicher Interessen bezweckt, nahestehen, sei doch unverkennbar das Bedürfnis nach Erschließung neuer Einnahmsquellen ein wesentlicher Antrieb zur Schöpfung städtischer Unternehmungen gewesen. Ein Blick in die Rechnungsabschlüsse der letzten Friedensjahre zeigt, daß die Stadt Wien damals bei der

Führung ihrer Unternehmungen auf die Gewinnerzielung gar sehr bedacht gewesen ist, daß gerade auch die Monopolbetriebe ganz bedeutende Reingewinne abführen mußten. In der Polemik gegen die städtische Fürsorgeabgabe wird oft behauptet, daß die Dinge angeblich deshalb nicht anders geworden seien, weil gegenwärtig die städtischen Unternehmungen eben in der Form der Fürsorgeabgabe erhebliche Beträge an die Stadt zu leisten hätten. Die Unrichtigkeit dieser Behauptung ergibt sich aus der folgenden Tabelle mit aller Deutlichkeit.

Zusammenstellung

der von den städtischen Monopolbetrieben im Jahre 1925 entrichteten Zahlungen an die Gemeinde Wien im Vergleiche mit den im Jahre 1913 von diesen Unternehmungen abgeführten Beträgen.

	1925	1913	
	Schilling	Goldkronen	Schilling
Gaswerke:			
Fürsorgeabgabe	550.120		
Gewinnabfuhr		5,804.081	8,357.877
Elektrizitätswerke:			
Fürsorgeabgabe	606.540		
dreiprozentige Abgabe (Kabelzins)	2,141.807	1,059.153	1,525.180
Gewinnabfuhr		9,747.320	14,036.141
Straßenbahnen:			
Fürsorgeabgabe	2,970.856		
Gewinnabfuhr		2,750.000	3,960.000
Zusammen	6,269.323	19,360.554	27,879.198

Die neue Gemeindeverwaltung hat grundsätzlich und konsequent den städtischen Monopolen gemeinnützigen Charakter gegeben und daher die Tarife ununterbrochen derart erstellt, daß sie lediglich die Kosten der Erzeugung und der notwendigen Erneuerungen decken. Auf angemessene Überschüsse, die aber der Unternehmung verbleiben, kann nicht dauernd verzichtet werden. Ohne Kapitalsreserve für die Erneuerung und Ausgestaltung käme man zu dem gleichfalls unerwünschten Gegenstück der fiskalischen Gewinnabschöpfung, zum Zwange der Alimentierung der städtischen Unternehmungen aus Gemeindemitteln, das heißt aus Steuergeldern. Die Ausgestaltung der Unternehmungen ist, wenn es irgend möglich war, auf eine Weise bewirkt worden, die die weitere Beibehaltung niedriger Tarife gestattete oder sogar eine Verbilligung erlaubte. So ist es gelungen, die Elektrizitätswerke von ausländischer Kohle mehr und mehr unabhängig zu machen. Der Bergbaubetrieb Zillingsdorf ist derart erweitert worden, daß im Jahre 1925 41 Prozent des erzeugten Stromes aus inländischer Kohle gewonnen sind, während im Jahre 1913 98 Prozent der Stromerzeugung aus Kohle des heutigen Auslandes stammten. Die Wasserkraftwerke wurden nicht etwa aus einem hochverzinslichen Anlehen, falls ein solches überhaupt erlangbar gewesen wäre, sondern aus dem Erträgnis der mäßigen Wasserkraftabgabe geschaffen. Von der Stromerzeugung des Jahres 1925 waren bereits 32 Prozent Wasserkraftenergie. Und in dem Augenblick, wo das erste Wasserkraftwerk den Betrieb begann (1924), wurde der Kraftstrom um

12·5 Prozent verbilligt. In den letzten Friedensjahren hat der Konsument für die Hektowattstunde sieben Goldheller für Licht, drei Goldheller für Kraft bezahlt. Heute betragen die Preise 5·2 und 2·5 Groschen, das heißt 3·91 Goldheller für Licht und 1·73 Goldheller für Kraft.

Die Gaswerke, die auf ausländische Kohle angewiesen sind, haben durch die fortgesetzt ausgestaltete Erzeugung chemischer Nebenprodukte ihre Rentabilität derart zu erhöhen vermocht, daß der Gaspreis trotz Erhöhung des Kohlenpreises um rund 60 Prozent bei der Beschränkung auf das Selbstkostendeckungsprinzip von 17 Goldhellern (24·5 Groschen) auf 19 Groschen pro Kubikmeter, also um nahezu 25 Prozent, herabgesetzt werden konnte. Die Verwendung von Gas und elektrischem Strom im Haushalte war noch in den letzten Friedensjahren sozusagen Luxus. Durch die Verbilligung der Tarife und durch die erleichterte Einrichtung der Gas- und Stromversorgung (Mietgasanlagen, Rateninstallationen für Gas und elektrisches Licht, Beistellung von Gas- und elektrischen Geräten gegen Ratenzahlungen) ist Hand in Hand mit einer großzügigen Werbetätigkeit die große Masse der Bevölkerung Gas- und Stromkonsument geworden. Die billigen Tarife, die weitherzige Rabattierung (für Großverbraucher von Gas und elektrischer Energie, für die Abnehmer von Nachtstrom, für die Reklamebeleuchtung) und die zielbewußte Förderung der heimischen, das inländische Gewerbe belebenden Erzeugung und des Absatzes zweckmäßiger neuer Koch- und Heizapparate (Gasbackofen für verschiedene Gewerbe auch gegen Teilzahlungen, Warmwasserspeicher) haben auch eine sehr bedeutende Ausdehnung der Verwendung von Gas und Elektrizität im Gewerbe bewirkt. So wird es verständlich, daß die Gaserzeugung von 191,000.000 Kubikmeter im Jahre 1913 auf 269,000.000 Kubikmeter im Jahre 1926 und der Gasverkauf in derselben Zeit von 170,000.000 Kubikmeter auf 256,000.000 Kubikmeter gestiegen ist. Für die Elektrizitätswerke lauten die Vergleichsziffern: Erzeugung im Jahre 1913 199,000.000 Kilowattstunden, im Jahre 1926 448,000.000 Kilowattstunden.

Während Ende 1913 92.500 Elektrizitätszähler in Verwendung standen, ist in den letzten Tagen des Jahres 1926 bereits der 500.000. Konsument angeschlossen worden. Diese Steigerung des Absatzes ist das erwünschte Mittel, die Gestehungskosten herabzusetzen. Von besonderem Interesse ist die Zunahme des Gas- und Stromverbrauches im Privathaushalt. Ende 1913 gab es in Wien 150.000 gasversorgte Wohnungen, Ende 1926 waren von den rund 547.000 Wiener Wohnungen bereits 327.630 mit Gas versorgt. Zur gleichen Zeit gab es 331.000 Elektrizitätszähler in Wohnungen. Nach einer Mitteilung des preußischen Handelsministeriums hat im Jahre 1925 der Stromkonsum in Deutschland pro Kopf 142 Kilowattstunden betragen; für Wien lautet diese Ziffer 200 Kilowattstunden. Man wird auch in Zukunft nur in Märchen davon sprechen dürfen, daß jeder Mitbürger sein Huhn im Topfe habe, aber die Zeit ist nicht mehr ferne, wo auch im einfachen Wiener Haushalt die bescheidene Kost reinlich und hygienisch auf dem Gaskocher bereitet wird und wo die stinkende Petroleumlampe durch die helle, saubere elektrische Birne verdrängt ist.

Die Straßenbahnen hatten in der Vorkriegszeit einen Zonentarif. Daraus erwuchsen den arbeitenden Schichten der Bevölkerung, die auf die tägliche Benützung dieses Verkehrsmittels von der Peripherie hin zur Arbeitsstätte angewiesen sind, erhebliche Auslagen. Der Einheitsfahrpreis auf den Straßenbahnen mit beliebiger Umsteigmöglichkeit auf die nunmehr elektrifizierte, vordem jahrelang verlassene und verödete Stadtbahn wird der sozialen Funktion unseres Massenbeförderungsmittels auf der ganzen, bereits der Entfernung von Wien bis

Salzburg gleichkommenden Streckenlänge gerecht. Während die Tarifsätze im Frieden 12, 14, 20 und 30 Heller betragen haben, ergibt der heutige Einheitstarif den durchschnittlichen Fahrpreis von 18 Groschen, das ist 12·5 Goldheller, gegen 16 Goldheller im Jahre 1913. Daß die gegenwärtige Tarifpolitik der Gemeinde Wien vorwiegend vom sozialen Gesichtspunkte geleitet wird, zeigt sich auch in der begünstigten Behandlung der Sonderfahrpreise. Die Anordnung eines Mindestfahrpreises von 20 Hellern an Sonn- und Feiertagen ist längst aufgehoben. Dagegen wurde der Preis der Frühfahrscheine von 12 Goldheller (17·25 Groschen) auf 14 Groschen (9·8 Heller), jener der Kinderfahrscheine von 12 Heller auf 3 Groschen, im Vorverkauf auf 2 Groschen (2·1, beziehungsweise 1·4 Heller) herabgesetzt. Hin- und Rückfahrscheine, die früher 30 Heller (43·2 Groschen) kosteten, werden jetzt um 30 Groschen (21 Heller) abgegeben. Neu eingeführt wurde die Wochenkarte, giltig für je eine Hin- und Rückfahrt an Werktagen und kleinen Feiertagen. Sie wird von Arbeitern und Angestellten ob ihrer Billigkeit (S 1·40) viel begehrt. Die Verbilligung im Vorverkauf durch die Zeitkarten wird vom Publikum in zunehmendem Maße ausgenützt. Von 100 Fahrten entfallen auf

	1924	1926
Schaffnerfahrscheine	55	52
Vorverkaufsscheine	24	24
Zeitkarten	21	24

Die Verbilligung des Tarifes und die Ausgestaltung des Verkehres hatten eine enorme Steigerung der Frequenz zur Folge. Der Beförderungsleistung von 322,600.000 im Jahre 1913 steht die Beförderung von mehr als 600,000.000 Fahrgästen im Jahre 1925 gegenüber. Die Fahrtleistung hat im Jahre 1913 99,000.000 Trieb- und Beiwagenkilometer betragen; sie dürfte im Jahre 1927 auf den Straßenbahnen und auf der Stadtbahn zusammen rund 157,000.000 Kilometer betragen.

Der Fahrpreis für so manche Strecke der Straßenbahn ist, zumal bei Benützung einzelner Kategorien der Sonderfahrscheine, kaum mehr ein Entgelt, sondern fast nur noch eine Gebühr zu nennen. Eine deutliche Mahnung, daß die bei einer ökonomischen Führung der Unternehmungen überhaupt noch mögliche untere Grenze der Tarifsätze vielfach schon erreicht ist.

Zusammenfassend kann also gesagt werden: Die Kommunalisierung der Monopolbetriebe war das Ergebnis berechtigter Abwehr gegen die Nachteile und Schäden ihrer privatkapitalistischen Führung. Gar viele Städte, so auch die Gemeinde Wien, gerieten aber, von dem Bestreben nach möglichst hohem Reingewinn geleitet, auf den Irrweg einer fiskalischen Ausbeutung der Monopole. Der Konsument, der vor der Kommunalisierung Gas, Elektrizität und Straßenbahnfahrt teuer bezahlt hatte, damit ein Privatunternehmer einen ansehnlichen Profit erzielen konnte, hatte nun der Stadt für die gleiche Leistung nicht viel weniger zu zahlen. Gas, Strom und Straßenbahnfahrpreise waren mit einer indirekten Steuer belastet. Die Idee, daß die Monopolbetriebe der Allgemeinheit gehören, daß sich an ihnen niemand bereichern darf, daß sie der gesamten Bevölkerung so billig als möglich zur Verfügung stehen sollen, weil sie der Befriedigung allgemeiner Lebens- und Kulturbedürfnisse dienen, diese Idee hat erst die gegenwärtige Gemeindeverwaltung durch ihre Tarifpolitik verwirklicht. Dadurch sind diese Unternehmungen den öffentlichen Anstalten im engeren Sinne mehr und mehr angenähert worden.

Die Gaswerke.

Von Ing. Franz Menzel, Direktor der Städtischen Gaswerke.

Überblick bis zum Jahre 1919.

Im Jahre 1817 wurde in Wien eine Gaserzeugungsanlage zur Beleuchtung einiger Straßen der Inneren Stadt von dem Direktor des Polytechnischen Institutes Prechtl errichtet. Wien war damit die erste Stadt am europäischen Festlande, in der, wenn auch nur während einiger Monate, Straßen mit Gas beleuchtet wurden. Eine bleibende Einrichtung wurde die öffentliche Gasbeleuchtung nach Erbauung eines Gaswerkes durch eine Gas auch an Abnehmer liefernde Gesellschaft im Jahre 1830. In der Folge teilten sich zwei Gesellschaften in die Gasversorgung Wiens und seiner Vororte.

Im Jahre 1872 beschäftigte die Frage der Übernahme der Gasversorgung in die eigene Verwaltung zum erstenmal den Wiener Gemeinderat und in den folgenden Jahrzehnten kam sie wiederholt auf die Tagesordnung. Der entscheidende Schritt wurde erst in den letzten Oktobertagen des Jahres 1896 getan, als der Gemeinderat nach heftigen Kämpfen die Nichterneuerung des mit dreijähriger Kündigungsfrist am 31. Oktober 1899 ablaufenden Gasbeleuchtungsvertrages und die Übernahme der Gasversorgung beschloß.

So bedeutungsvoll dieser Beschluß für die Gemeinde Wien auch war, so war er an sich nichts Neues. Andere Städte waren mit der Verstadtlichung ihrer Gasversorgung schon vorausgegangen. Noch nicht dagewesen war es aber, daß der Gemeinderat von dem im Vertrage vorgesehenen Rechte der Ablösung der bestehenden Gaswerke und ihrer sonstigen Anlagen keinen Gebrauch machte, sondern beschloß, alle zur Gaslieferung und Beleuchtung notwendigen Anlagen bis zum Vertragsablaufe neu herzustellen.

Dieser Beschluß hatte das von anerkannten Fachmännern als unmöglich erklärte Gelingen einer ganz außerordentlichen und vorbildlosen technischen Leistung zur Voraussetzung. Diese Voraussetzung wurde voll erfüllt. Nach kaum dreijähriger Bauzeit, am 31. Oktober 1899, dem Tage des Vertragsablaufes, übernahm das für eine Tagesleistung von 430.000 Kubikmeter erbaute Gaswerk Simmering mit einem neuen Hauptrohrnetze von 579 Kilometer Länge die Gaslieferung und die Straßenbeleuchtung. Für einige Vorortebezirke, die aus der Zeit ihrer früheren Selbständigkeit Beleuchtungsverträge mit längerer Laufdauer hatten, mußte eine Vertragsverlängerung bis Ende 1911 zugestanden werden, weil die Gemeinde Wien in einem während der Bauausführung mit den Gasgesellschaften geführten Prozesse unterlag.

Für die Verwaltung und den Betrieb der neugeschaffenen Anlagen wurde ein besonderer, nach kaufmännischen Grundsätzen zu führender Wirtschaftskörper „Gemeinde Wien-Städtische Gaswerke“ geschaffen, der die öffentliche Beleuchtung der Stadt ohne Entgelt zu besorgen und seine Gebarungsüberschüsse an die Stadtkasse abzuführen hatte.

Die Loslösung von der engeren Gemeindeverwaltung und weitgehende Selbständigmachung des Unternehmens, ein für die damaligen Verhältnisse immerhin ungewöhnlicher Entschluß, haben sich in der Folge sehr bewährt.

Das Gelingen dieser Verstadtlichung machte es der Gemeinde Wien möglich, auch an die Übernahme der Elektrizitätsversorgung und der Straßenbahnen, die sich im wesentlichen nicht von dem üblichen, anderwärts eingeschlagenen Vorgehen unterschied, zu schreiten.

Im Gegensatze zu anderen Großstädten war der Gasabsatz in Wien in dem Jahrzehnte vor der Verstadtlichung vollständig zum Stillstande gekommen. Die Gasgesellschaften hatten nämlich jedwede, übrigens auch schon früher sehr geringe Förderung der Gasverwendung gänzlich unterlassen, weil sie für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer ganz unzureichend gewordenen Anlagen nichts mehr aufwendeten. Das hatte unter anderem zur Folge, daß selbst die in diesem Jahrzehnte regster Bautätigkeit zahlreich errichteten Häuser mit sehr wenigen Ausnahmen keine auch nur halbwegs entsprechende Gasleitung erhielten. Von einer Ausstattung älterer Häuser mit Leitungsanlagen, die die andernorts schon stark verbreitete Verwendung des Gases als Heizstoff ermöglicht hätten, war schon gar keine Rede.

Es war eine wichtige Aufgabe des städtischen Unternehmens, diese Unterlassungen möglichst gutzumachen.

Durch rege Werbung, verbunden mit einer gute Gasgeräte umfassenden ständigen Ausstellung und insbesondere auch durch die Ausführung sogenannter Automat-(Münzgasmesser)-Anlagen stieg die Zahl der angeschlossenen Gasmesser von 59.932 am Ende des Jahres 1899 auf 124.925 Ende 1911 und die Gaserzeugung von 78 Millionen Kubikmeter des Jahres 1900 auf 131 Millionen Kubikmeter im Jahre 1911.

Der stark wachsende Gasabsatz und der Anschluß der Ende 1911 anfallenden restlichen Teile des Versorgungsgebietes der Gesellschaften erforderten den Ausbau des Werkes Simmering auf eine Tagesleistung von 700.000 Kubikmeter und die Errichtung eines zweiten Gaswerkes, des Werkes Leopoldau.

Dieses Werk kam Ende Dezember 1911 mit einer Leistungsfähigkeit von 250.000 Kubikmeter in 24 Stunden in Betrieb. Die letzten der acht Gesellschaftsgaswerke wurden stillgelegt.

Das neue Werk wich in vieler Hinsicht von der für Gaswerke bisher üblich gewesenen Ausführung ab. Schon beim Ausbau des Werkes Simmering wurde der bei den Wiener städtischen Gaswerken entstandene Gedanke des Baues von Großraumöfen mit Beheizung durch eine Zentralgeneratorenanlage zum erstenmal verwirklicht. Da sich diese Neuerung betriebstechnisch und wirtschaftlich als ein bedeutender, auch heute noch nicht überholter Fortschritt in der Gaserzeugungstechnik erwies, erhielt das Leopoldauer Werk, als erstes Gaswerk überhaupt, ausschließlich Horizontalkammeröfen mit Zentralgeneratoren. Diese Neuerung war die wichtigste, aber nicht die einzige, durch die sich das Werk von anderen Gaswerken unterschied.

In der Folge wurde die Leistungsfähigkeit des Werkes Leopoldau auf 300.000 Kubikmeter in 24 Stunden erhöht, so daß die beiden Werke beim Ausbruch des Krieges für eine Gesamtleistung von rund 1 Million Kubikmeter in 24 Stunden eingerichtet waren. Im Kriegswinter 1916/17 waren sie bis an die äußerste Grenze dieser Leistungsfähigkeit beansprucht.

Bis hieher befand sich das Unternehmen in aufsteigender Entwicklung.

Von da an trat Kohlennot ein, die, immer größer werdend, nach dem Zerfalle des Staates die Gefahr einer Betriebseinstellung in bedrohliche Nähe rückte. Durch Monate hindurch war das Unternehmen von seinen zur Gänze ausländisch gewordenen Rohstoffquellen vollständig abgeschnitten. Der Gasverbrauch der Abnehmer und die öffentliche Beleuchtung mußten durch behördliche Maßnahmen auf das schärfste

Gaswerk Simmering
Fliegeraufnahme

gedrosselt werden. Von 245 Millionen Kubikmeter des Jahres 1916/17 wurde die Gaserzeugung auf 153 Millionen Kubikmeter im Jahre 1919/20 herabgedrückt, das ist um fast acht Jahre zurückgeworfen. Die Betriebsanlagen hatten, trotz aller Bemühungen, sie in gutem Zustande zu erhalten, infolge Mangels an vollwertigen Stoffen und geschulten Arbeitskräften erheblich gelitten. Von Erneuerungen und Ausgestaltungen konnte seit Jahren natürlich keine Rede sein. Aber auch der wirtschaftliche Zustand des Unternehmens war schwer erschüttert. An Stelle der bisher alljährlich der Stadtkasse zugeflossenen bedeutenden Reinerträge war im Geschäftsjahr 1918/19 ein sehr erheblicher Gebarungsabgang getreten, weil die Stadtverwaltung sich zu einer entsprechenden Gaspreiserhöhung nicht entschließen konnte.

Auf lebenswichtigen Gebieten des Unternehmens war daher eine große Wiederaufbauarbeit dringend notwendig geworden.

Diese von der neuen Gemeindeverwaltung geforderte Arbeit und ihre Ergebnisse bedeuten für die Wiener Gaswerke einen neuen Abschnitt in ihrer Entwicklung.

Die Aufbauarbeit seit 1919.

Die Ordnung des Unternehmungshaushaltes.

Die dringendste der aus der vorstehend gekennzeichneten Lage des Unternehmens sich ergebenden Aufgaben war die Ordnung seines Haushaltes. An sie wurde denn auch von der Gemeindeverwaltung

Gaswerk Leopoldau
Fliegeraufnahme

ohne Verzug und tatkräftig geschritten. Durch weitestgehende, nur an den Grenzen des Notwendigen, nicht aber des Erwünschten Halt machende Sparsamkeit in der Ausgabenwirtschaft und Aufstellung des Grundsatzes der unbedingten Selbstkostendeckung unter gleichzeitigem Verzicht auf die bisher für die Stadtkasse geforderten Barleistungen der Unternehmung gelang es, schon im Geschäftsjahre 1919/20 Einnahmen und Ausgaben wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

Jedoch der rasch fortschreitende Verfall der österreichischen Währung, der erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1922 bei einer Entwertung der Währungseinheit auf ein Fünfzehntausendstel der Vorkriegszeit aufgehalten werden konnte, drohte den Unternehmungshaushalt neuerlich zu zerrütten. Dem konnte nur begegnet, das Unternehmen vor Ausblutung und drückender Verschuldung bewahrt werden, wenn vor allem an dem Grundsatze der unbedingten Selbstkostendeckung festgehalten wurde. Dazu waren notwendig: eine mit dem Verfalle der Währung und dessen Auswirkungen immer Schritt haltende, verläßliche Erfassung der Gasgestehungskosten und die Forderung von Gaspreisen, die zumindest diesen Selbstkosten entsprachen. Das erste war Aufgabe der Leitung der Gaswerke, das zweite war die schwerere Aufgabe der hiefür zuständigen Stadtverwaltung.

Die rascheste Erfassung der jeweiligen Selbstkosten des Gases war ohneweiters möglich, weil beim Unternehmen die hiezu notwendigen organisatorischen Voraussetzungen in der kaufmännischen und in der sie ergänzenden technischen Buchhaltung schon seit vielen Jahren geschaffen waren. Die Selbstkosten wurden allwöchentlich ermittelt und ihnen entsprechend wurde auch allwöchentlich der Gasverkaufspreis von der hiefür zuständigen städtischen Körperschaft festgesetzt.

Eine weitere Maßnahme war die Forderung unverzinslicher Vorauszahlungen für den Gasverbrauch. Diese waren angesichts der täglich fortschreitenden Geldentwertung nicht nur eine wichtige Ergänzung der wöchentlichen Gaspreisfestsetzung, sie lieferten auch dem Unternehmen einen erheblichen Teil des notwendigen Betriebskapitals. Diese Vorauszahlungen waren aber nicht nur für das Unternehmen eine Notwendigkeit, da dieses selbst für alle seine Bezüge Vorauszahlungen leisten mußte. Sie waren auch im Interesse der Gasabnehmer gelegen, da anderenfalls der durch den Währungsverfall bedeutend gestiegene Bedarf an Betriebskapital durch außerordentlich teure Anlehen hätte gedeckt werden müssen, deren Verzinsung und Tilgung nirgends anders als in einer Erhöhung des Gasverkaufspreises sich hätten auswirken müssen.

Daß diese beiden Maßnahmen, die die Abwehr der sonst unausbleiblichen Wirkungen des Währungssturzes auf das Unternehmen erforderte, nicht nur als notwendig erkannt, sondern unbeirrt durch den an sich begreiflichen starken Widerstand der Gasabnehmer und die heftigsten Angriffe in der Öffentlichkeit von den die Verwaltung der Stadt Führenden auch angewendet wurden, war das Entscheidende.

Der Erfolg rechtfertigte dieses zielbewußte, unerschrockene Vorgehen. Die Wiener Städtischen Gaswerke kamen im Gegensatze zu gleichartigen Unternehmungen anderer Städte wirtschaftlich heil über die gefahrvolle Währungskrise hinweg, ja mehr noch, sie sind gestärkt aus ihr hervorgegangen.

An dieser Stelle ist — weil in derselben Richtung wie die vorbesprochenen Maßnahmen wirkend — der Übergang zu dem Verfahren erwähnenswert, bei dem in einem Dienstgange beim Gasabnehmer der Gasverbrauch ermittelt, die Rechnung ausgestellt und der Rechnungsbetrag eingehoben wird. Dadurch ist das Abrechnungsgeschäft sehr vereinfacht und der Rückstand am Monatsende unbeglichener Rechnungen von 13 bis 15 von Hundert auf 1 von Hundert herabgesetzt worden.

Die Instandsetzung der Betriebsanlagen.

Die Ordnung des Unternehmungshaushaltes und ihre Festigung ermöglichte eine durchgreifende Behebung der an den Betriebsanlagen entstandenen Schäden. Diese Instandsetzungsarbeiten beschränkten sich zumeist nicht auf bloße Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Anlagen. Sie waren auch darauf gerichtet, ihn durch Nutzbarmachung der seither gewonnenen Erfahrungen zu verbessern. Dadurch wurde in sehr vielen Fällen die Betriebssicherheit der Anlagen erhöht und deren weitere Instandhaltung verbilligt.

Die technischen Maßnahmen zur Niedrighaltung der Gaserzeugungskosten.

Aus der Entwicklung der neuen Verhältnisse ergab sich für das Unternehmen noch eine andere, in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht sehr wichtige Aufgabe: Die möglichste Niedrighaltung der Erzeugungskosten des Gases und damit des Gasverkaufspreises.

Städtische Gaswerke gelten in der öffentlichen Meinung als „Monopolbetriebe", die daher für das Gas einfach den Preis fordern können, den sie jeweils benötigen. Dabei wird aber ganz übersehen, daß ihr „Monopol" sich auf das ihnen vorbehaltene Recht, die öffentlichen Verkehrswege zur Gasverteilung zu benützen, beschränkt und daß ihr Haupterzeugnis in einem scharfen Wettbewerbe mit zahlreichen anderen festen, flüssigen und selbst auch an der Verwendungsstelle erzeugbaren gas- oder dampfförmigen Wärmeträgern steht. In diesem Wettbewerbe kann das Gas nur Erfolg haben, wenn es nicht nur durch seine technischen Vorzüge, sondern auch durch seinen Preis dem Benützer wirtschaftliche Vorteile gegenüber den anderen Heizstoffen bietet. Diesen Preis möglichst niedrig zu halten, liegt daher im größten wirtschaftlichen Interesse des Unternehmens. Die Höhe des Gaspreises aber ist bedingt durch die Selbstkosten, die nicht bloß von den Ausgaben, sondern auch von den Einnahmen aus den bei der Gaserzeugung gewonnenen anderen Erzeugnissen abhängig sind.

Dies ist die wirtschaftliche Seite der eingangs genannten Aufgabe. Ihre Bedeutung in sozialer Hinsicht liegt in der Forderung, die Vorteile der Gasverwendung den breiten Kreisen der Bevölkerung zugänglich zu machen. Auch das hat einen möglichst niedrigen Gaspreis zur Voraussetzung.

Nun war aber der Hauptrohstoff, die Kohle, bedeutend teurer geworden, die Erlöse aus den Beierzeugnissen (Koks, Teer usw.) gingen nach Aufhören der an diesen Waren bestandenen Knappheit zurück, die Lohnkosten waren durch die Verkürzung der Arbeitszeit und wiederholte Erhöhung der Lohnsätze über den Vorkriegsstand gestiegen.

Diese vom Unternehmen unbeeinflußbare Entwicklung der wichtigsten Gaspreisbildner mußte zu einer bedeutenden Erhöhung der Selbstkosten und zu Gaspreiserhöhungen führen, wenn ihr nicht durch im Betriebe des Unternehmens durchführbare Maßnahmen entgegengewirkt wurde.

Als solche kamen hauptsächlich in Betracht: Verminderung des Verbrauches an Kohle zur Gaserzeugung, möglichste Steigerung von Zahl, Menge und Güte der

Gaswerk Simmering
Generatorenanlage, Gesamtansicht

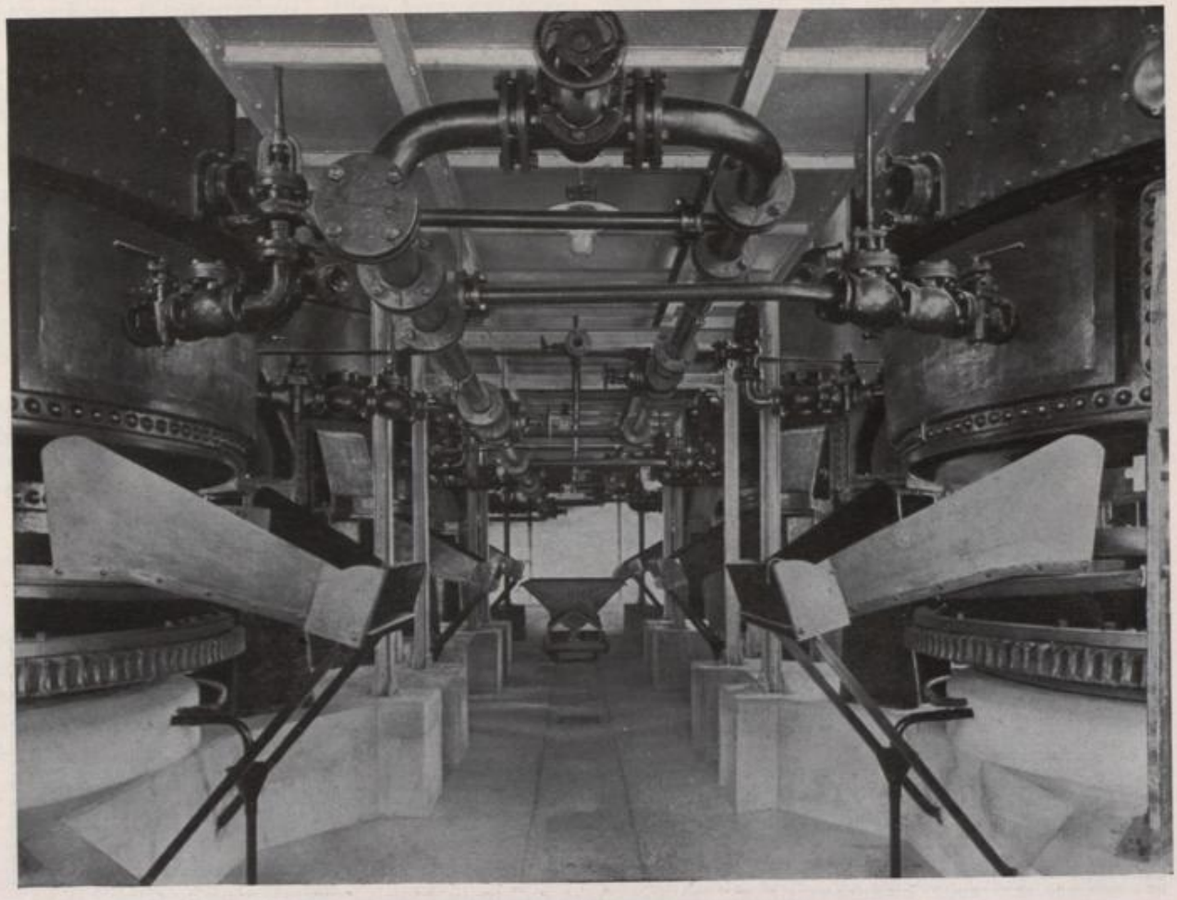
Beierzeugnisse, weitere Verbesserung der Wärmewirtschaft, Arbeitskräfte ersparende Einrichtungen und schließlich, aber nicht zuletzt Hebung des Gasabsatzes.

In den folgenden Abschnitten wird mit der gebotenen Beschränkung auf das Wesentliche gezeigt, was seit 1919 in diesen Belangen durch Ausgestaltungen der Betriebsanlagen und zur Steigerung des Gasabsatzes geschehen ist.

Umbau von Gaserzeugungsöfen und Ausbau der Zentral-Generatorenanlage im Werke Simmering.

Den weitaus größten Verbrauch an Rohstoff (Kohle) und Wärme (Unterfeuerung) im Gaswerksbetriebe haben die Gaserzeugungsöfen. Von ihnen ist auch die Ausnützung des Rohstoffes, das ist die Ausbeute an Gas, Koks, Teer usw. abhängig, bei ihnen können auch bedeutende Ersparungen an Wärmeaufwand und Arbeitskosten erzielt werden.

Hier war es das Werk Simmering, das durch zweckmäßige Ofenumbauten die größten wirtschaftlichen und betriebstechnischen Erfolge erwarten ließ, weil in ihm im Gegensatze zum später erbauten Werke Leopoldau die Hauptmenge des Gases in Retortenöfen erzeugt wird. Das Werk Simmering besaß nur in den während seines Ausbaues errichteten Horizontalkammeröfen mit 140.000 Kubikmetern Tagesleistung eine Gaserzeugungsanlage, die dem derzeitigen Stande der Gaserzeugungstechnik voll entsprach. Diese Ofenart, die im Werke Leopoldau ausschließlich zur Anwendung gekommen ist, zeichnet sich durch ihre großen Entgasungsräume, den geringen Unterfeuerungsverbrauch von nur zehn Kilogramm Reinkoks

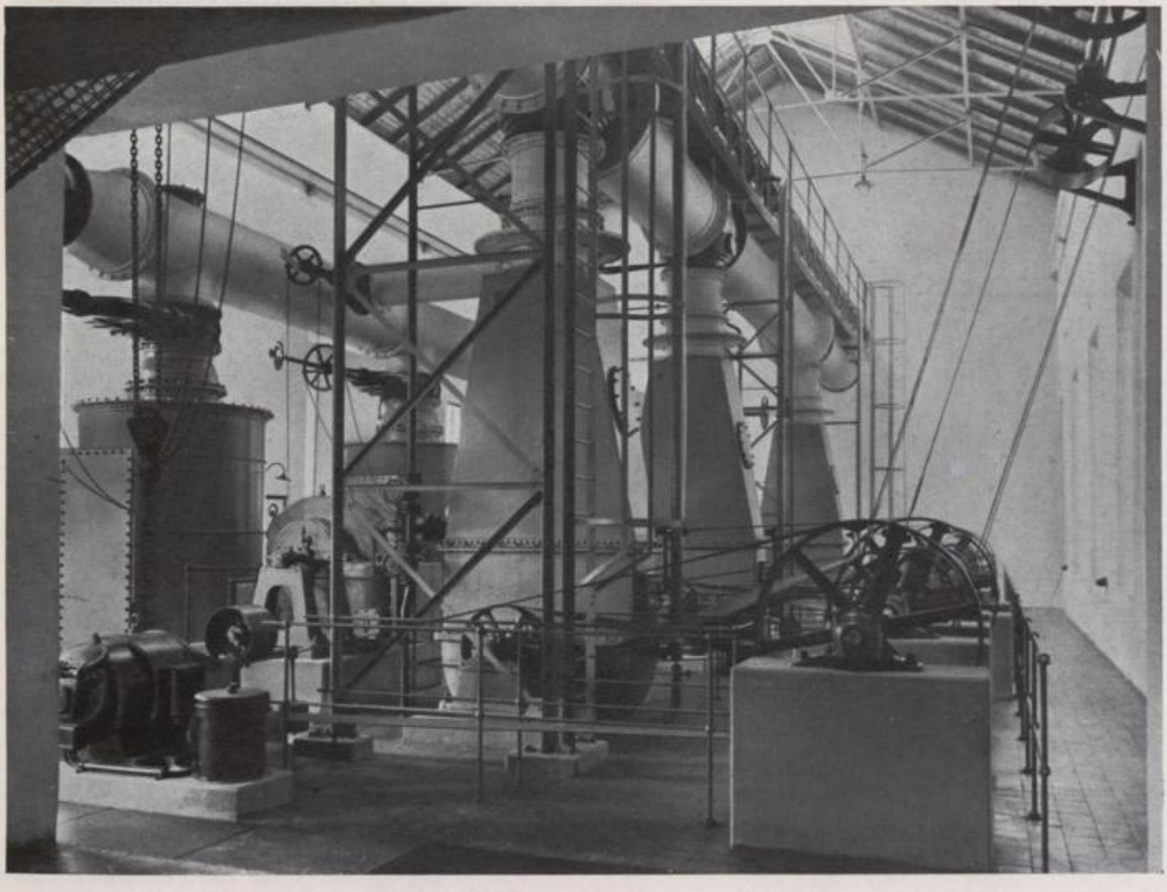


Gaswerk Simmering
Generatorenanlage, Schlackenraum

auf 100 Kilogramm Rohkohle, die gute Beschaffenheit des erzeugten Kokses und den geringen Bedarf an Bedienungsmannschaft aus. Die Retortenöfen des Werkes Simmering hingegen, 180 an der Zahl, und seit Inbetriebsetzung des Werkes mit einer Leistungsfähigkeit von rund 400.000 m^3/24 Stunden bestehend, erforderten schwere Schlackarbeit bei den Einzelgeneratoren, waren abhängig von der Beschaffenheit des verfeuerten Kokses, hatten den großen Unterfeuerungsverbrauch von 22 Kilogramm Reinkoks je 100 Kilogramm Rohkohle bei unbefriedigender Gasausbeute und einen im Vergleich zu ihrer Leistung unverhältnismäßig großen Personalbedarf.

Ein Ersatz dieser Schrägretortenöfen durch Öfen ganz anderer Art hätte eine vollständige und sehr kostspielige Änderung der bestehenden Kohlenbeschickungs- und Koksförderanlagen erfordert. Auch hatten die in den Zeiten des Kohlenmangels gemachten Erfahrungen gezeigt, daß diese Ofenart hinsichtlich Kohlenbeschaffenheit sehr anspruchslos ist, wenn die Beheizung statt durch die bisherigen Einzelgeneratoren durch eine Zentralgeneratorenanlage stattfindet. Dieser auch für die Kohlenbeschaffung günstige Umstand war mitbestimmend, daß nur ein Umbau dieser Ofenart durchgeführt wurde. Er erstreckte sich vorerst auf 20 Öfen, dem bald darauf der Umbau von weiteren zwanzig folgte. Die Retortengröße wurde beibehalten, jedoch statt Schamotte das höhere Hitzegrade gestattende und eine bessere Wärmeleistungsfähigkeit besitzende Dinas verwendet. Dadurch können die Retorten mit einer größeren Kohlenmenge beschickt werden, liefern je Kohleneinheit eine größere Gasausbeute, Koks von besserer Beschaffenheit und benötigen eine kürzere Garungszeit. An Stelle der Rekuperativbeheizung durch Einzelgeneratoren trat Regenerativbeheizung durch die Zentralgeneratorenanlage.

Die Leistungsfähigkeit der umgebauten Öfen erhöhte sich um 22 v. H., der Unterfeuerungsverbrauch verminderte sich um 32 v. H., der Personal-



Gaswerk Simmering
Generatorenanlage, Gasreinigung

bedarf je erzeugte Gasmengeneinheit ging der höheren Leistung entsprechend zurück und die Schlackarbeit kam ganz in Wegfall.

Dieser günstige Erfolg veranlaßte den im Wesen gleichartigen Umbau von weiteren 40 Retortenöfen, wobei die Retorten um das bei den gegebenen Verhältnissen noch mögliche Maß von einem Meter verlängert wurden. Die neuen Öfen besitzen gegenüber denen, die sie ersetzen, eine um 100 Prozent größere Leistungsfähigkeit, einen um 50 v. H. kleineren Unterfeuerungsverbrauch und einen durch ihre höhere Leistung bedingten geringeren Personalbedarf für die erzeugte Gasmengeneinheit.

Mit dem Umbau der 80 Retortenöfen auf Regenerativbeheizung gingen Hand in Hand eine Vergrößerung und teilweise Umgestaltung der Zentralgeneratorenanlage.

Diese Anlage war seinerzeit zur Beheizung der Horizontalkammeröfen errichtet worden. Sie besaß zwölf sich selbst entschlackende Dampfkesselgeneratoren, von denen zehn die von den Wiener städtischen Gaswerken geschaffene und bewährte Ausführungsart hatten, während vier erstaufgestellte anderer Herkunft waren und Schwierigkeiten im Betriebe machten. Diese vier Generatoren wurden durch solche der bewährten Ausführung ersetzt und weitere acht Generatoren neu aufgestellt.

Zu dem Zwecke wurde die bestehende Generatorenhalle durch einen Eisenfachwerksbau von 19·8 Meter Länge, 14·4 Meter Breite und 9·8 Meter lichte Höhe vergrößert. Die Halle enthält außer den neuen Generatoren die Transmissionen für den Antrieb der Drehroste, die Geleise für die Schlackenabfuhr, die Wasserreiniger für die Speisung der Generatorendampfkessel und die Manometertafeln.

Das bestehende Ventilatorengebäude erhielt einen in Rohziegelmauerwerk ausgeführten Zubau von 24 Meter Länge, 15·5 Meter Breite und 8·8 Meter lichte Höhe. In diesem Raume stehen eine 150 pferdige

Gaswerk Simmering
Generatorenanlage, Gichtbühne

Ventil-Dampfmaschine für 150 Touren je Minute, drei Reinigungssätze für Dampf- oder elektrischen Antrieb, jeder Satz bestehend aus Desintegrator, Gebläse und Wasserabscheider, drei an das städtische Kabel angeschlossene Drehstrom-Schleifring-Ankermotore von je 68 PS und 975 Touren je Minute und die notwendigen Manometertafeln.

Für den Betriebsstoff der Generatoren wurde an der einen Längsseite des Generatorengebäudes ein in Eisenfachwerk ausgeführter Koksturm von 14·4 × 9 Meter Grundfläche und 23·6 Meter Höhe errichtet. Er enthält vier hochgelegene, 240 Tonnen Koks, den 24stündigen Bedarf der gesamten Anlage fassende Bunker. Die Bunkerfüllung erfolgt durch zwei Kübelaufzüge, die den Koks aus einer entsprechend großen, durch Feldbahnzüge versorgten Grube entnehmen. Die Aufzüge, deren jeder eine Laufkatze mit vierpferdigem Lauf- und einem 17·7pferdigen Hubmotor besitzt, können mit 160 Fahrten in acht Stunden 284 Tonnen Koks in die Bunker fördern. Von den Bunkern aus bringt auf der Gichtbühne eine kleine Elektrohängebahn, deren durch 0·8pferdige Motore bewegte Kübel je 730 Kilogramm Koks fassen, den Koks zu den Generatoren.

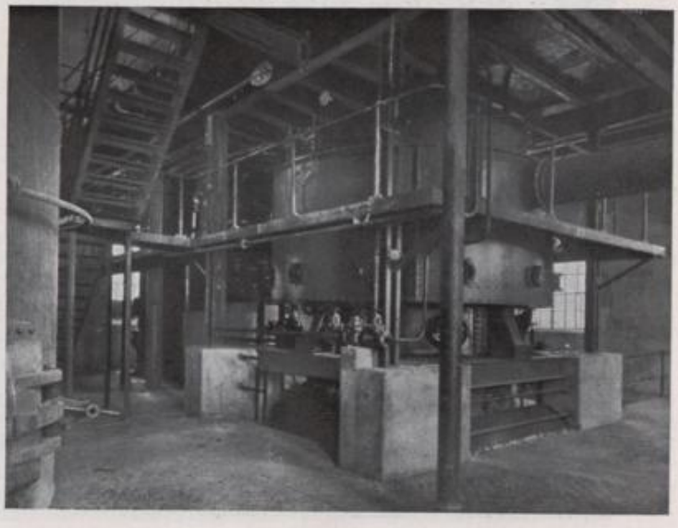
Im Erdgeschoße des Koksturmes sind die für die gesamte Anlage zur Unterwinderzeugung und zum Antrieb der Generatorenroste notwendigen Maschinen untergebracht. Es sind dies eine 110pferdige Einzylinder-Dampfmaschine für 450 Umdrehungen je Minute, vier Hochdruckgebläse von je 400 Kubikmeter Minutenleistung und 300 Millimeter WS Überdruck, ein von der Dampfmaschine angetriebenes 39pferdiges Drehstromaggregat, zwei liegende, vierfach wirkende Duplex-Dampfpumpen für 400 Liter Minutenleistung zur Speisung der Generatorenkessel, eine elektrisch angetriebene Zentrifugalspeisepumpe derselben Leistung und vier 39pferdige, an das städtische Kabelnetz angeschlossene Drehstrommotore.

Die Zentralgeneratorenanlage deckt nicht nur durch den bei den Generatoren kostenlos anfallenden Dampf ihren gesamten Bedarf an Vergasungsdampf und Kraft, sondern liefert noch Überschußdampf an die zentrale Warmwasserheizanlage und die Wassergasanstalt, die ihr beide benachbart sind. Die an das städtische Kabelnetz angeschlossenen Motore sind nur als Reserveantrieb vorgesehen. Die ausgebaute Anlage hat heute eine Leistungsfähigkeit von rund einer Million Kubikmeter Generatorengas/24 Stunden, erfordert einschließlich Aufsicht nur 25 Mann/24 Stunden und hat die früher 70 Mann erfordernde schwere Schlackarbeit bei den umgebauten Retortenöfen in Fortfall gebracht.

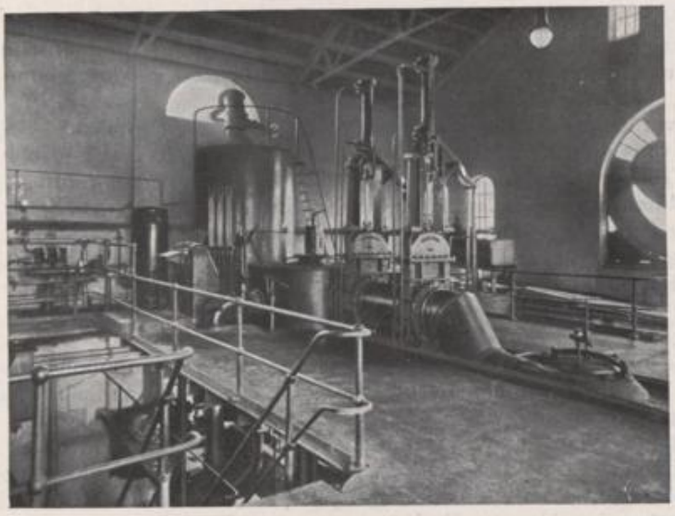
Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wassergasanlage im Werke Simmering.
Bau einer Wassergasanlage im Werke Leopoldau.

Eine sehr einschneidende Verminderung des Kohlenverbrauches war weiters durch stärkere Verwendung des selbst erzeugten Kokses zur Gaserzeugung zu erzielen. Damit war auch eine Verminderung der Koksmenge, die auf den Markt zu bringen ist, verbunden. Ein Umstand, der bei dem überall sich geltend machenden Überangebote an Koks von nicht minder großer Bedeutung ist.

Im Werke Simmering wurde zunächst die schon seit dem Jahre 1905 bestehende Wassergasanlage durch Aufstellung eines neuen Generators leistungsfähiger gemacht. Abweichend von der üblichen Bauart der Wassergasgeneratoren ist dieser Generator auf Grund der Ergebnisse von Versuchen, die im Gaswerke Leopoldau durchgeführt wurden, als selbstentschlackender und Dampf erzeugender Generator ausgeführt. Während bei den anderen Wassergasgeneratoren die Schlacke durch Handarbeit entfernt und der für den Betrieb der Generatoren notwendige Dampf in einer eigenen, Brennstoff verbrauchenden Kesselanlage erzeugt werden muß, besorgt der neue Generator beides selbst. Ein Drehrost trägt die Schlacke selbsttätig



Gaswerk Simmering
Wassergenerator mit Abwärmeverwertung

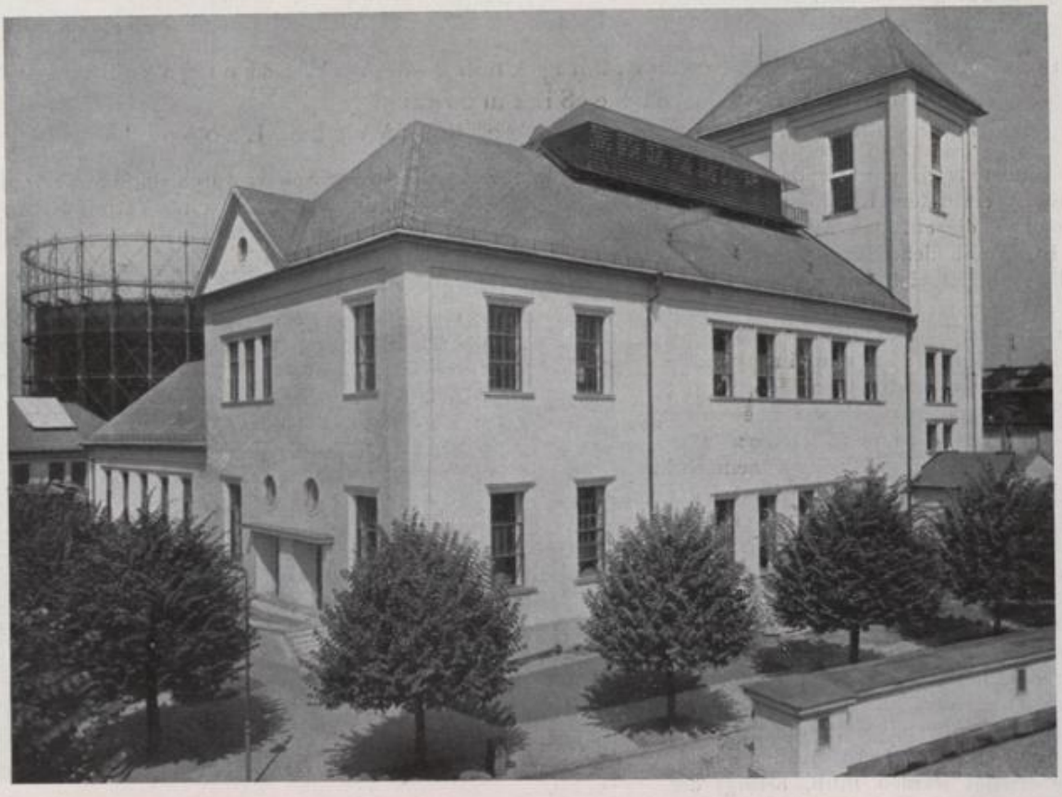


Gaswerk Simmering
Wassergasanlage mit Abwärmeverwertung

aus und durch Ausnützung der strahlenden Wärme der glühenden Kokssäule und der Wärme der beim Betriebe entstehenden Abgase in einem seinen Mantel bildenden Dampfkessel erzeugt er den für den chemischen Prozeß der Wassergasherstellung notwendigen Dampf und die für die mechanischen Antriebe erforderliche Kraft.

Seine Leistungsfähigkeit ist bei einem, dem der vorhandenen Generatoren ungefähr gleichen Schachtdurchmesser doppelt so groß als die eines der anderen Generatoren. Die beim Generatorbetrieb in kurzen Zeitabschnitten erfolgende Umsteuerung der Schieber und Ventile geschieht nicht durch Handarbeit, sondern durch eine Preßölanlage von einem Schalttische aus.

Im Werke Leopoldau wurde insolange keine Wassergasanlage errichtet, als nicht eine Ausführungsart gefunden war, die die Entschlackung durch Hand und Kraftbedarfes durch Ausnützung der zuverlässig entbehrlich machte und die Deckung des Dampf- beim Wassergasprozesse anfallenden Abfallwärme gewährleistete.



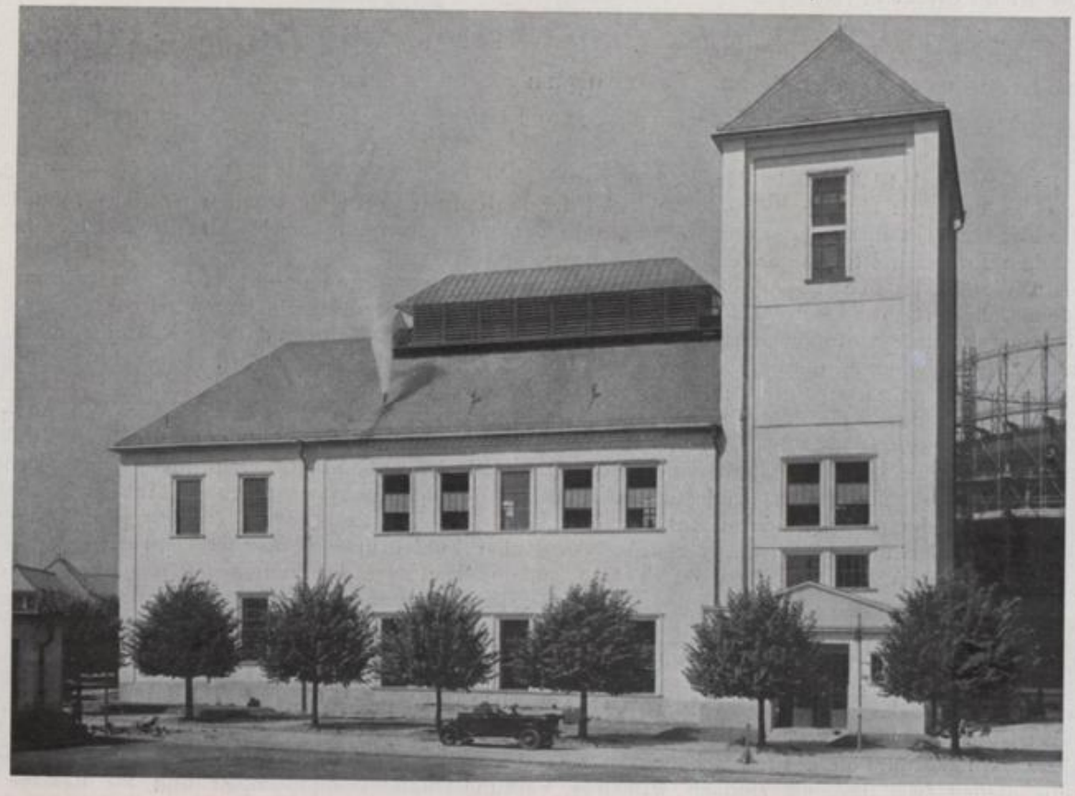
Gaswerk Leopoldau
Wassergasanlage mit Abwärmeverwertung. Vorderansicht

Diese in wirtschaftlicher und arbeitshygienischer Hinsicht wichtigen Forderungen waren durch den neuen Simmeringer Wassergasgenerator im Betriebe erfüllt worden. Für die Leopoldauer Anlage waren aber, um bei gegebener Tagesleistung die Generatorenzahl und mit ihr die Anlage- und Betriebskosten möglichst zu beschränken, Generatoren mit einem um 50 v. H. größeren Durchmesser als der des Simmeringer Generators vorteilhafter. Außerdem war es erwünscht, daß die neue Anlage statt eines Dampfes von sechs Atmosphären, den der Simmeringer Generator liefert, einen solchen von zwölf Atmosphären erzeuge, um den von der Wassergasanlage selbst nicht benötigten Überschußdampf für andere, mit zwölf Atmosphären Spannung arbeitende Betriebsanlagen des Werkes verwerten zu können. Die technischen Schwierigkeiten, die sich bei der Ausarbeitung eines diesen Forderungen entsprechenden Generators der neuen Simmeringer Ausführung ergaben, konnten bisher nicht mit der nötigen Sicherheit gelöst werden. Es wurde daher bei dem ersten Ausbau der Wassergasanlage im Werke Leopoldau eine Ausführungsart gewählt, die diese Sicherheit gewährleistete, wenn auch die Simmeringer Lösung eine technisch schönere gewesen wäre.

Die derzeit im Bau befindliche Wassergasanlage des Werkes Leopoldau hat eine Leistungsfähigkeit von 150.000 bis 180.000 m^3/24 Stunden. Durch Ausbau kann ihre Leistung verdoppelt werden. Die Generatoren tragen die Schlacke selbsttätig aus. Durch Ausnützung der beim Heißblasen des Kokses entstehenden brennbaren Gase wird eine Dampfmenge erzeugt, die nicht nur den Bedarf des sich in den Generatoren vollziehenden chemischen Prozesses und den Kraftbedarf der für den Anlagebetrieb notwendigen Maschinen deckt, sondern in der Regel noch Überschußdampf von zwölf Atmosphären in das Kesselhaus liefert. Zum Unterschied von dem neuen Simmeringer Wassergasgenerator wird der Dampf nicht unmittelbar in einem den Generatorschacht umgebenden Dampfkessel, sondern in zwei mit den Abgasen beheizten Abhitzekesseln erzeugt.

Die Anlage besteht im wesentlichen aus dem Koksturme, der Generatorenhalle, dem Maschinenraume, dem Kesselraume und einem Gasbehälter.

Der in Eisenbeton ausgeführte Koksturm enthält zwei je 300 Kubikmeter Koks fassende Bunker zur Deckung des 24stündigen Koksbedarfes der seinerzeit auf die doppelte Leistung ausgebauten Anlage.



Gaswerk Leopoldau
Wassergasanlage mit Abwärmeverwertung. Hofansicht

Er ist 28 Meter hoch und wird durch Kübel beschickt, die, auf Laufgestellen von der Koksaufbereitungsanlage anrollend, durch Führerstandslaufkatzen abgehoben und in die Bunker entleert werden.

In der an den Turm sich anschließenden Generatorenhalle sind drei Drehrost-Wassergasgeneratoren mit Kühlmantel für je 50.000 bis 60.000 Kubikmeter Tagesleistung an Gerüsten in einer Höhe aufgehängt, daß sie durch Elektrohängebahnwagen von dem Koksturme aus begichtet und die anfallenden Schlackenmengen zu ebener Erde in Wagen abgeführt werden können. Die Halle enthält weiters zwei Verbrennungskammern für die beim Heißblasen des Kokses entstehenden Abgase und drei stehende Gaswäscher.

Im Maschinenraume sind die Unterwindgebläse der Generatoren, die Gasfördergebläse, ein Dampfspeicher und die Gasmesser aufgestellt. Die Unterwindgebläse liefern je 600 Kubikmeter Luft je Minute bei einem Drucke von 700 Millimeter WS, einer minutlichen Umlaufzahl von 3200 und einem Kraftverbrauche von 140 PS. Die Gasgebläse fördern je 125 Kubikmeter Wassergas je Minute bei einem Drucke von 950 Millimeter WS, einer minutlichen Umdrehungszahl von 4600 und einem Kraftverbrauche von 75 PS. Der Antrieb aller Gebläse erfolgt durch Gegendruck-Dampfturbinen, deren Auspuffdampf in den Dampfspeicher strömt. Die Gasmesser können mit je 5000 m^3/Stunden beansprucht werden und sind eine durch ihre geringe Größe bemerkenswerte Erstaufführung.

Der Kesselraum enthält zwei liegende Abhitzekessel von je 350 Quadratmeter Heizfläche für zwölf Atmosphären Spannung und eingebaute Dampfüberhitzer. Sie werden durch die bei früheren Ausführungsarten unausgenützten Heißblasegase beheizt.

Der Gasbehälter von 2000 Kubikmeter Nutzraum dient zur Ausgleichung der stoßweise vor sich gehenden Gaserzeugung.

Die Umsteuerung der beim Wassergasbetriebe zu betätigenden Schieber und Ventile geschieht von einem Schalttische aus durch Dampf.

Der Betrieb dieser dem derzeitigen Stande der Technik entsprechenden Anlage benötigt 33 Mann in 24 Stunden.

Durch die Erweiterung der Wassergasanlage des Werkes Simmering und den Bau der neuen Anlage im Werke Leopoldau werden der Kohlenverbrauch des Unternehmens um jährlich 55.000 Tonnen und die auf den Markt zu bringende Koksmenge um jährlich 45.000 Tonnen verringert.

Bau einer neuen Dampferzeugungsanlage im Werke Simmering. Ausgestaltung der Dampfkesselanlage im Werke Leopoldau.

Im Gaswerksbetriebe spielt der Dampf sowohl als Antriebskraft als auch in den verschiedenen chemischen Prozessen eine große Rolle. Als Antriebskraft ist er dem elektrischen Antriebe vorzuziehen, weil er das Gaswerk unabhängig von Störungen in der Stromversorgung macht, als Mitwirkender bei den chemischen Prozessen ist er unersetzlich.

Im Werke Simmering erfolgte der größte Teil der Dampferzeugung in einer zum größten Teile aus dem Jahre 1899 stammenden Anlage, die aus fünf Hochdruckkesseln verschiedener Systeme für zwölf Atmosphären Spannung von zusammen 835 Quadratmeter Heizfläche und 10 Zweiflammenrohrkesseln für sechs Atmosphären von zusammen 700 Quadratmeter Heizfläche bestand. Mit Ausnahme von zwei Hochdruckkesseln mit mechanischen Rosten waren die Kessel handgefeuerte. Die Zufuhr des Brennstoffes geschah ebenfalls durch Hand, die Kesselspannungen waren unzureichend geworden, die Wirkungsgrade schlecht. Ein zweites Kesselhaus, bestehend aus sechs handgefeuerten Flammrohrkesseln für acht Atmosphären Spannung von zusammen 680 Quadratmeter Heizfläche, Brennstoffzufuhr von Hand, arbeitete für die 1903 erbaute Wassergasanlage. Auch diese Kesselanlage war technisch und wirtschaftlich überholt. Die Bedienung der beiden Anlagen erforderte 72 Mann/24 Stunden, als Brennstoff mußte bei stärkeren Beanspruchungen hochwertiger Koks oder großer Kohlenzusatz verwendet werden.

Diese beiden Anlagen wurden durch eine zu den Hauptdampfverbrauchsstellen günstig gelegene neue Kesselanlage ersetzt. Sie besteht aus fünf Wasserröhrenkesseln, System Babcok-Wilcox, für 14 Atmosphären Spannung von zusammen 1500 Quadratmeter Heizfläche, 720 Quadratmeter Wasservorwärmern und 400 Quadratmeter Überhitzern. Vier Kessel sind mit Pluto-Stoker-Rosten, ein Kessel ist mit einem Vesuvio-Roste ausgerüstet. Auf den vier erstgenannten Rosten wird Koksgrieß (Korngröße unter zehn Millimeter) mit 15 v. H. Staubkohlenzusatz zur Erleichterung der Zündung, auf dem Vesuvio-Roste wird ausschließlich Koksgrieß verbrannt.

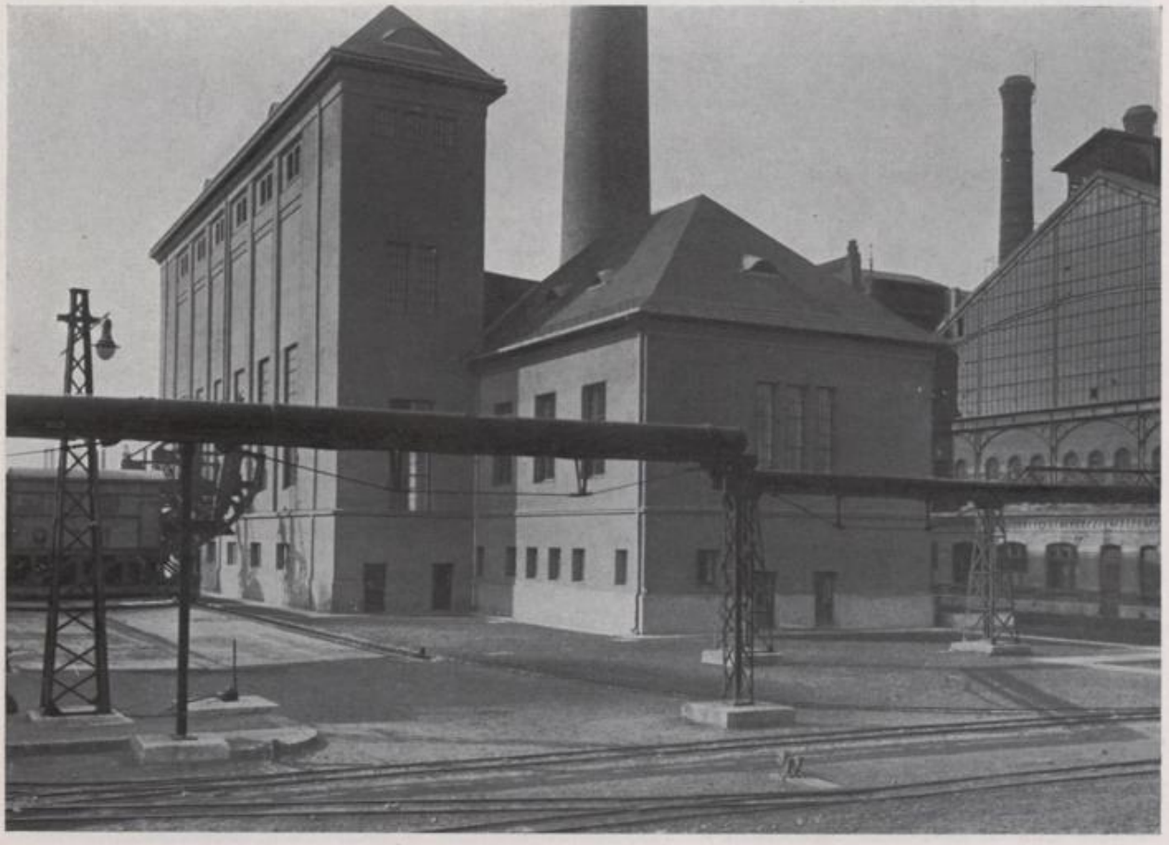
Den Unterwind liefern fünf Gebläse von zusammen 5780 Kubikmeter Minutenleistung, zur Kesselspeisung dienen zwei liegende, vierfach wirkende Verbund-Duplex-Dampfpumpen und als Reserve eine elektrisch angetriebene, vierstufige Hochdruck-Zentrifugalpumpe. Wassermesser, Kohlensäureprüfer und Thermometer gestatten die dauernde Betriebsüberwachung. Vier hochgelegene, durch ein senkrecht und

wagrecht geführtes Becherwerk oder durch einen Reserve-Doppelaufzug für Kippwagen beschickte Brennstoffbunker von je 48 Kubikmeter Fassungsraum liefern den Brennstoff für 24 Stunden in sechs Stunden Förderzeit. Der aufgegebene Brennstoff wird bei jedem Kessel durch eine automatische Waage gewogen, ehe er auf den Rost gelangt. Die Entschlackung erfolgt nach der Ausführungsart Schwabach selbsttätig unter gleichzeitiger Befeuchtung der Schlacke und dadurch vollständig hitze- und staubfrei. Die Kessel und der Heizerstand liegen nicht in ebener Erde, sondern in viereinhalb Meter Höhe. Dadurch sind die Kessel von allen Seiten frei zugänglich, der gesundheitswidrige und betriebstechnisch unzweckmäßige Aschenkeller ist vermieden.

Um die Stromversorgung der elektrisch angetriebenen Roste, Gebläse usw. bei Stromstörungen sicherzustellen, ist ein stromerzeugendes Benzin-Elektroaggregat betriebsbereit aufgestellt.

Das in Eisenbeton ausgeführte, außen mit Edelverputz versehene Kesselhaus gliedert sich in drei Hauptteile, von denen der die Brennstoffbunker enthaltende eine Grundfläche von 6·8×43·4 Meter und 26·65 Meter Höhe, der die Kessel umfassende eine Grundfläche von 13·1×38·5 Meter bei 13·7 Meter lichter Höhe und der die Pumpen, Wasserbehälter, Wasserreiniger, Aufenthaltsräume und Bäder enthaltende eine Grundfläche von 13·1×17·8 Meter mit 17·5 Meter lichter Höhe besitzt.

Die Bedienung der neuen Anlage erfordert 19 Mann in 24 Stunden gegenüber — wie bereits erwähnt — 72 Mann in den früheren Betrieben. Jegliche schwere oder gesundheitsschädliche Arbeit ist entfallen, der Brennstoff bedeutend verbilligt, der Wirkungsgrad von 50 v. H. und weniger bis auf 70 v. H. erhöht, der brennbare Anteil in Asche und Schlacke übersteigt nicht 2 Prozent, die Verbrennungsgase ziehen ohne Rauchbildung mit 150 bis 200 Grad Celsius durch den Schornstein in 80 Meter Höhe ab



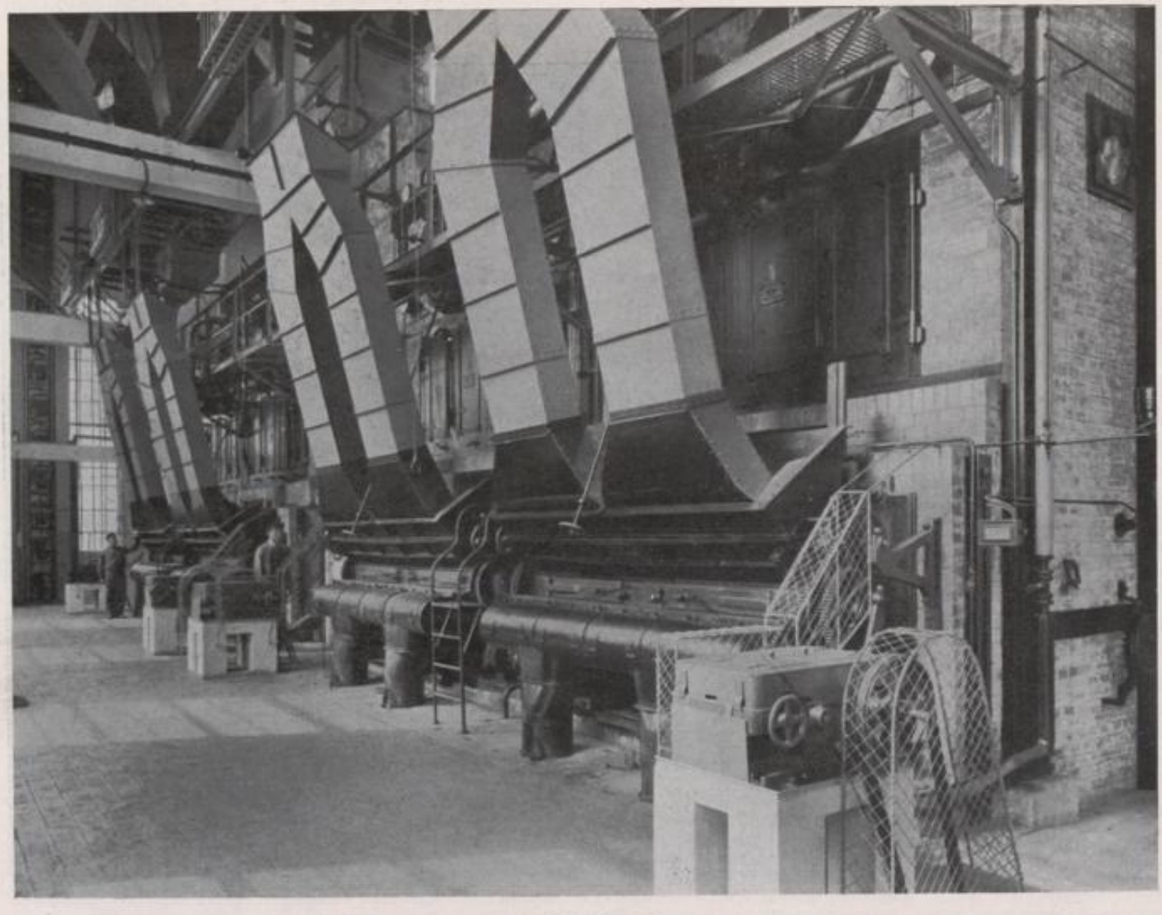
Gaswerk Simmering
Dampfkesselanlage

Diese neue Anlage ist daher durch Verwertung des im eigenen Betriebe anfallenden Abfallbrennstoffes rohstoffsparend und gehört in wärmetechnischer, wirtschaftlicher und sozialhygienischer Hinsicht zu den besten ihrer Art. Im Werke Leopoldau, dessen Dampferzeugungsanlage nicht veraltet ist, erhielten zwei Kessel an Stelle der Pluto-Stoker-Roste Vesuvio-Roste. Diese neuartigen, für Koksgrieß nach eingehenden Versuchen zum erstenmal im Werke Leopoldau ausgeführten Roste tragen der schweren Entzündbarkeit dieses Brennstoffes voll Rechnung. Sie bringen durch Umwälzung den frischen Brennstoff ständig in innige Berührung mit dem glühenden und machen dadurch jede Beimischung von Kohle zur Zündung überflüssig.

Durch die Roste wird daher der Kohlenverbrauch des Werkes verringert und eine in der Regel schwer absetzbare, minderwertige Kokssorte im eigenen Betriebe verwertet. Da überdies die Leistungsfähigkeit dieser zwei Kessel durch die neuen Roste mehr als verdoppelt wurde, konnte die sonst notwendig gewesene Erweiterung der Kesselanlage dieses Werkes unterbleiben.

Bau von Kohlenaufbereitungsanlagen in den beiden Werken.

Zu den Erzeugnissen eines Gaswerkes, bei denen die Beschaffenheit sowohl für die wirtschaftliche Verwendbarkeit im eigenen Betriebe als auch insbesondere für die Absatzfähigkeit ausschlaggebend ist, gehört in erster Reihe der Koks. Seine Beschaffenheit ist nicht nur abhängig von der verarbeiteten Kohle, sondern auch von den Gaserzeugungsöfen und der Aufbereitung der zu destillierenden Kohle.



Gaswerk Simmering
Dampfkesselanlage. Kesselraum

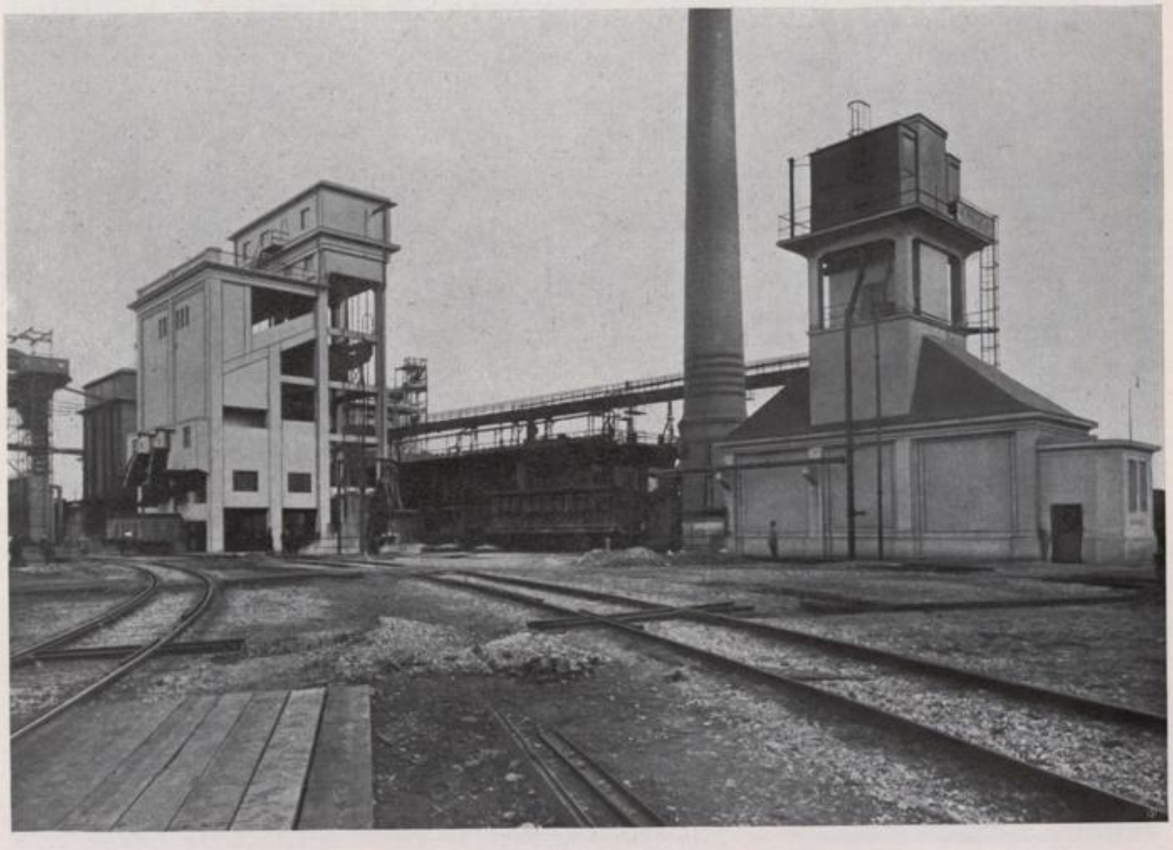
Gaswerk Leopoldau
Kohlenmahl- und Mischanlage

Was die Gaserzeugungsöfen anlangt, so wurden, wie bereits erwähnt, schon beim Ausbau des Werkes Simmering, soweit als technisch und wirtschaftlich angängig, Horizontalkammeröfen angewendet. Diese Ofenart ist allen anderen Öfen hinsichtlich Beschaffenheit des erzeugten Kokses überlegen. Eine weitere Güteverbesserung dieses Erzeugnisses ist durch Aufbereitung der zu entgasenden Kohle, bestehend in einer Mahlung und, wenn durchführbar, in Verbindung der Mahlung mit der entsprechenden Mischung sich in ihren Eigenschaften ergänzender Kohlensorten erzielbar.

Im Werke Simmering konnte eine Kohlenmischanlage wegen Platzmangels nicht errichtet werden. Wohl aber war es möglich, eine Kohlenmahlanlage, die erste in einem Gaswerk überhaupt, auszuführen. Sie liefert für die Horizontalkammeröfen des Werkes die Kohle und besteht aus zwei Hammermühlen, deren jede die größten Kohlenstücke in Mengen von 36 Tonnen pro Stunde bis zu 80 v. H. unter fünf Millimeter Korngröße mit geringem Kraftbedarf zerkleinert. Diese Mahlung ist genügend, um aus der nach der Mahlung mit fünf bis sieben v. H. mit Wasser angefeuchteten Kohle einen harten, großstückigen und wenig Löschwasser aufnehmenden Koks zu gewinnen. Für die schonende Verladung des großstückigen Kokses in Eisenbahnwagen wurden zwei Rollenroste von je 50 Tonnen Stundenleistung im Anschlusse an die Koksbunker der Ofenanlage aufgestellt. Die Rollenroste liefern zwei Drittel des Koksanfalles in einer Stückgröße von über 60 Millimeter.

Die sehr gute Beschaffenheit dieses derart erzeugten Kokses hat eine rege Nachfrage nach ihm zur Folge und machte es sogar möglich, ein Hochofenwerk monatelang zu beliefern.

Dieser Erfolg veranlaßte den Bau einer Kohlenmahl- und -Mischanlage im Werke Leopoldau. Die Anlage schließt sich an den Antriebsturm der bestehenden Kohlenförderung zu den Kammeröfen an. Dadurch kann unter Benützung der vorhandenen Kohlenbrecher als Vorzerkleinerer die



Gaswerk Leopoldau
Kokslösch- und Verladeanlage

gemahlene Kohle mittelst des vorhandenen Quergurtförderers in die Kohlenbunker der Ofenanlage geschafft werden.

Die neue Anlage besteht aus einem in vier Geschoße unterteilten Eisenbetongebäude von 24·8×8·5 Meter Grundfläche und 29·5 Meter Höhe. Es enthält im Erdgeschoße zwei Hammermühlen von je 120 Tonnen Stundenleistung, im ersten Geschoße drei Aufgabe- (Misch-) Teller, über ihnen die Vorratsbunker für die vorgebrochene Kohle und das Verteilerband und im vierten Geschoße den Antrieb für zwei Becherwerke und die Entstaubungsanlage. An der Stirnseite des Gebäudes ist ein Personen- und Lastenaufzug angeordnet.

Gaswerk Leopoldau
Koksverladeanlage

Die vorgebrochene Kohle gelangt über den vorhandenen Längsgurt auf das Verteilerband, das die Kohle in drei, verschiedene Kohlensorten aufnehmende Bunker abwirft. Aus den Bunkern fällt die Kohle auf die Aufgabeteller, die sie in den jeweils zugemessenen Mengen den unter ihnen liegenden Hammermühlen zuführen. Aus den Mühlen rutscht die gemahlene und innig durchgemischte Kohle in eines der zwei Becherwerke, das sie über die bereits vorhandenen Quergurten in die Beschickungsbunker der Ofenanlage fördert.

Die bewegten Anlageteile werden durch Elektromotore von 5 bis 150 Pferdekräften angetrieben. Durch diese Anlage, deren Leistungsfähigkeit den Bedarf der derzeit vorhandenen 93 Kammeröfen übersteigt, erfährt die schon vorher gute Beschaffenheit des Leopoldauer Kammerofenkokses eine weitere bedeutende Verbesserung.

Herstellung einer neuen Kokslösch- und Verladeanlage im Werke Leopoldau.

Die Ablöschung des aus den Kammeröfen ausgestoßenen Kokses geschah im Werke Leopoldau in entlang der Ofenanlage verfahrbaren, den Kokskuchen (rund sieben Tonnen) aufnehmenden Turmwagen. In

ihnen wurde der glühende Koks durch aufgepumptes Wasser von oben gelöscht. Die hohe Schichthöhe, in der der Koks in diesen Wagen lagerte, erforderte einen großen Wasseraufwand, um auch die unteren Kokslagen vor ihrer Aufgabe auf das abfördernde Koksbecherwerk abzulöschen. Dadurch wurde die Koksbeschaffenheit in Bezug auf Wassergehalt und Stückgröße ungünstig beeinflußt. Die Turmwagen verursachten auch sehr erhebliche Instandhaltungskosten.

Es wurde daher eine neue Kokslöschanlage erbaut, die in neuester Zeit sich in ähnlicher Ausführung in großen Kokereien bewährt hat.

Die Anlage besteht aus einem durch eine Lokomotive verfahrbaren Löschwagen, einem Löschturm und einer Aufgabevorrichtung für den gelöschten Koks.

Der Löschwagen ist eine auf Schienen laufende, zwölf Meter lange schräge Rampe, die auf der Entladeseite mittels zweier durch Druckluft von der Lokomotive aus zu betätigende Klappen abschließbar ist. Der Wagen fährt während des Ausstoßens des Kokses an der Kammer vorüber, wobei der Koks in geringer Schichthöhe auf der Rampe ausgebreitet wird. Hierauf wird der Wagen in den Löschturm, ein Eisenbetonbauwerk von 15 × 6·1 Meter Grundfläche und 20·1 Meter Höhe, eingefahren und der Koks durch regenartig verteiltes Wasser abgelöscht. Der gelöschte Koks rutscht nach Öffnung der Wagenklappen auf eine feststehende, 12·5 Meter lange schräge Rampe, die ihn mittels vier selbsttätiger Aufgabevorrichtungen an das bestehende Koksbecherwerk zur weiteren Aufbereitung nach Sorten abgibt.

Die neue Anlage ersetzt zwei Turmwagen und liefert stückigen Koks von sehr geringem Wassergehalte, der die Herstellung staubfreier und dadurch höherwertiger Kokssorten ermöglicht.

Um den Koks von über 60 Millimeter Stückgröße ohne lange Förderwege und unter Ausschaltung der Kokssieberei unmittelbar in Eisenbahnwagen verladen zu können, wurde der neuen Löschanlage eine Verladeanlage angegliedert.

Sie ist ein in Eisenbeton hergestelltes Bauwerk von 15 × 8·5 Meter Grundfläche und 27 Meter Höhe. Zwei in ihm eingebaute Eisenbetonrampen, von denen die eine 8·7 Meter, die andere 16·7 Meter hoch liegt, werden vom Löschwagen aus durch zwei Kübelaufzüge mit dem gelöschten Koks beschickt.

Gaswerk Leopoldau
Warmwasserheizanlage mit Abdampfverwertung

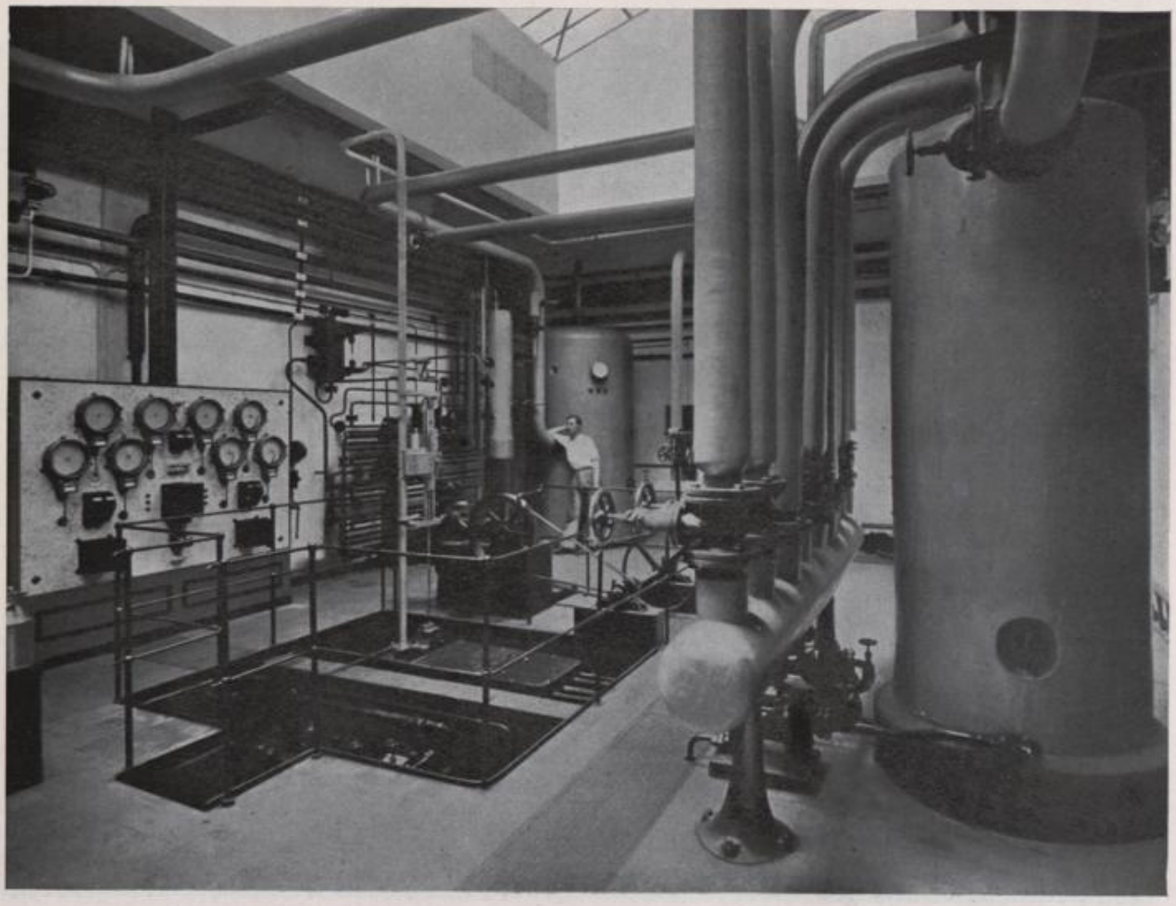
Von der unteren Rampe gleitet der Koks auf zwei Rollenroste, die den großstückigen Anteil mittels Schurren in die zu beladenden Eisenbahnwagen abgeben. Der auf der oberen Rampe abgeschüttete Koks gelangt in Ausgleichsbunker und aus ihnen durch Schurren über die untere Rampe und die Rollenroste zur Verladung. Der bei den Rollenrosten ausgeschiedene kleinstückige Koks wird in schmalspurigen Kippwagen zur weiteren Aufbereitung der Kokssieberei zugeführt.

Diese Verladeanlage behandelt den Koks sehr schonend, sie entlastet bedeutend die Kokssieberei und vervollkommnet dadurch ebenfalls die für den Wert des Kokses wichtige reine Absiebung. Sie ist auch eine wertvolle Reserve bei Störungen am Koksbecherwerk oder in der Sieberei.

Bau von zentralen Warmwasserheizanlagen in den beiden Werken.

In den Werken erfolgte die Beheizung der Betriebsgebäude, Kanzleien und Gasbehälter und die Bereitung des Warmwassers für die Küchen, Wasch- und Badeanlagen durch feste Brennstoffe, Dampf oder Gas. Diese Beheizungsarten wurden zuerst im Werke Leopoldau und hierauf im Werke Simmering durch eine zentrale Warmwasserheizanlage ersetzt, die den kostenlos anfallenden Dampf ausnützt. Im erstgenannten Werke wird der Auspuffdampf der Dampfmaschinen der Gassauger und der Zentralgeneratorenanlage und — wenn nötig — ein Teil des bei den Generatoren anfallenden Dampfes, mit dem auch die Ammoniakfabrik versorgt wird, zur Warmwasserbereitung verwendet.

Im Werke Simmering besorgen der Überschußdampf der Zentralgeneratorenanlage und der Auspuffdampf ihrer Dampfmaschinen die Warmwasserbereitung.



Gaswerk Simmering
Warmwasserheizanlage mit Abdampfverwertung

Die nur einen sehr geringen Raumbedarf (105 Quadratmeter Fläche bei 7·5 Meter Höhe) beanspruchenden Heizzentralen bestehen jede im wesentlichen aus dem Dampfsammler, den Warm- und Heißwasserbereitern, Sicherheitsventilen, die den Druck nicht über 0·2 Atmosphären ansteigen lassen, selbsttätigen Kondenswasserableitern, einer Zentrifugalpumpe und Schaltungstafeln. Die das Warmwasser in den Werken verteilenden Rohrnetze liegen in mit Platten abgedeckten Betonkanälen. In beiden Werken sind zusammen 580 Heizkörper, 59 Badewannen, 110 Duschen und 230 Waschbecken an die Zentralen angeschlossen.

Die Bedienung der automatisch arbeitenden Heizzentralen besorgt in jedem der beiden Gaswerke ein nur tagsüber beschäftigter Mann.

Durch die beiden Anlagen werden rund 4000 Tonnen hochwertige Kohle jährlich erspart.

Die Anlagekosten haben sich in zwei Jahren bezahlt gemacht.

Bau einer Benzolanlage im Werke Leopoldau.

Schon vor dem Kriege beschäftigten sich die Wiener städtischen Gaswerke mit der Frage der Gewinnung der Benzolkohlenwasserstoffe aus dem Gase. Zu Kriegsbeginn schlugen sie der Heeresverwaltung im Hinblicke auf die Wichtigkeit, die diese Stoffe für die Kriegsführung gewinnen mußten, die Errichtung der hiezu erforderlichen Anlagen vor. Die Heeresverwaltung verhielt sich zunächst ablehnend, schloß aber dann doch ein Abkommen, das zur Erbauung von Leichtöl- (Vorprodukten-) Anlagen in beiden Werken führte.

Gaswerk Leopoldau
Benzolanlage. Gesamtansicht

Als nach Kriegsende die Weiterverarbeitung des Leichtöles durch die Heeresverwaltung aufhörte, erwarben die städtischen Gaswerke den größten Teil der hiefür in Verwendung gestandenen Einrichtungen, errichteten im Anschlusse an die Leichtölanlage im Werke Leopoldau eine Fabrik zur Gewinnung von Motorenbenzol, 90er Benzol, Reinbenzol, Reintoluol und anderen Benzolkohlenwasserstoffen aus dem Leichtöl der beiden Werke und bauten sie im Laufe der Jahre noch weiter aus. Sie ist nicht nur die einzige Benzolfabrik in Oesterreich, sondern auch die einzige an ein Gaswerk angegliederte derartige Anlage überhaupt.

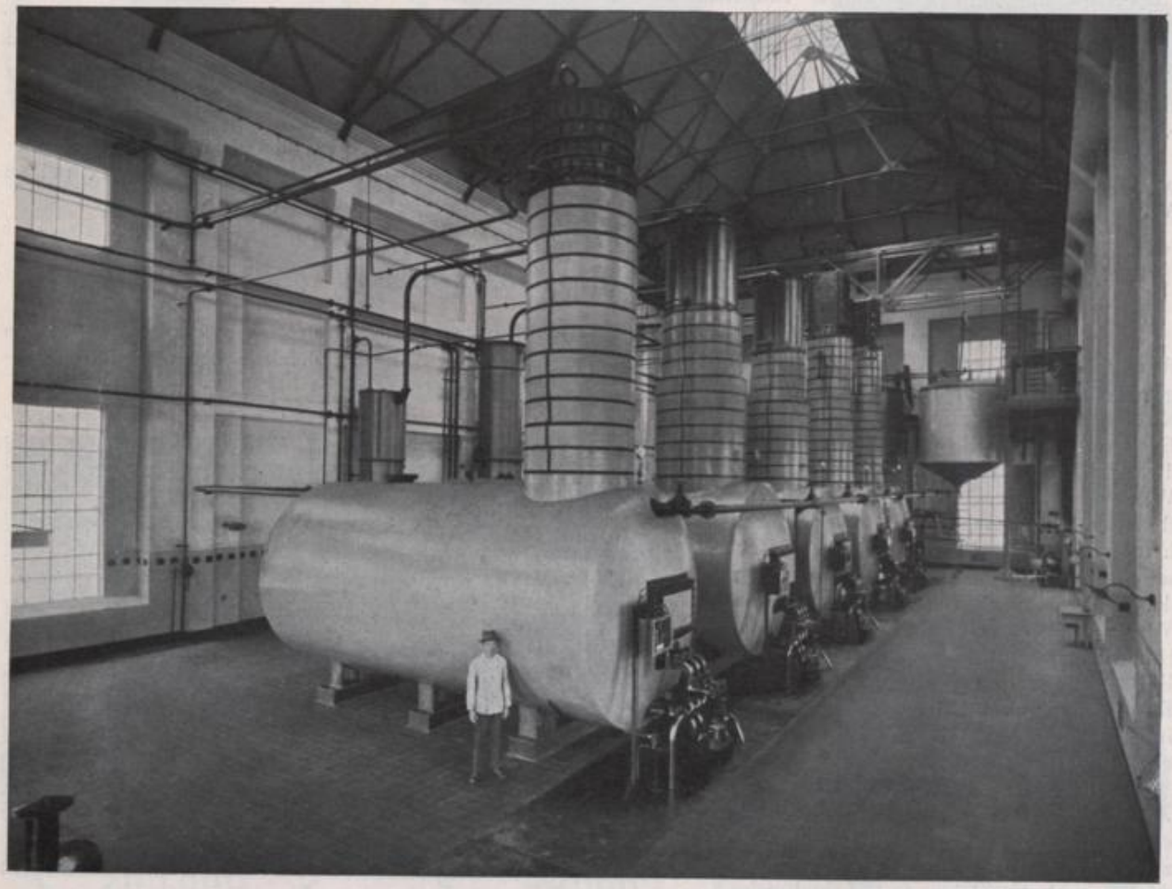
An dieser Stelle kann nur in großen Umrissen eine Beschreibung dieser Anlage gegeben werden.

Die Fabrik bedeckt eine Fläche von 20.000 Quadratmetern. In dem Hauptgebäude befinden sich die unmittelbar und mittelbar mit Dampf beheizten, mit Destillierkolonnen, Dephlegmatoren, Dampfmessern, Manometern und Fernthermometern ausgerüsteten sechs Destillierblasen von 38 bis 46 Kubikmeter nutzbarem Füllraum, ferner die Kühler, Rührwerkswäscher, Erzeugnisseverteiler, Zwischenbehälter für die chemisch-analytische Untersuchung der Reindestillate und Pumpen.

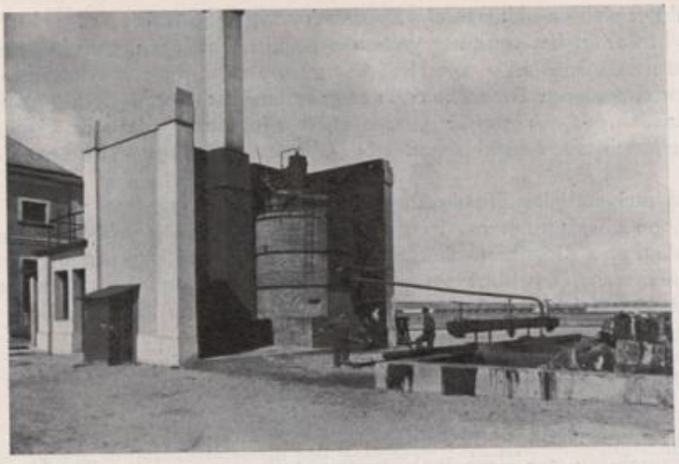
Im Freien sind untergebracht ein Schwefelsäure- und ein Laugenvorratsbehälter, ein Behälter für die Destillationsrückstände, die Naphthalinausscheidungspfannen und dreißig in betonierten Gruben liegende Behälter von zusammen 1233 Kubikmeter Fassungsraum für die Halb- und Fertigerzeugnisse.

Die Fabrik besitzt weiters eine Schutzgas- und eine Verladeanlage, eine Waschölregenerieranlage zur Wiedergewinnung des zur Auswaschung der Benzolkohlenwasserstoffe verwendeten Teeröles und eine Anlage, in der die entstehende unverkäufliche Abfallschwefelsäure nach deren Entharzung zur Erzeugung von Zink- und Eisenvitriol verwertet wird.

Dem Versand der Benzolerzeugnisse dienen 31 fabrikseigene Eisenbahnwagen und einige hundert Eisenfässer.



Gaswerk Leopoldau
Benzolanlage. Destillierraum



Gaswerk Leopoldau
Waschölregenerieranlage

In den ersten Betriebsjahren wurde die weitüberwiegende Menge des Leichtöls, des in den beiden Werken gewonnenen Vorerzeugnisses, auf Motorbenzol verarbeitet. Dadurch konnten die Kraftfahrbetriebe der Stadt und insbesondere die der Gemeinde selbst in den Zeiten großen Benzinmangels vor der Not an Betriebsstoff bewahrt bleiben. Die Erzeugung an Reinware beschränkte sich damals hauptsächlich auf Reintoluol für die österreichischen Saccharinfabriken. Als der Benzinmangel behoben war, wurde die Herstellung von Reinwaren verstärkt und der Nachfrage entsprechend bis zur höchst erreichbaren Grenze gesteigert.

Von den Reinwaren ist das Reinbenzol das wichtigste und wertvollste Erzeugnis. Es dient zur Herstellung von Anilin, Anilinfarben und Heilmitteln und gelangt größtenteils zur Ausfuhr. 90er Benzol, Xylol, Solventnaphtha und einige Zwischenerzeugnisse werden in der Kautschuk-, Lack-, Farben- und graphischen Industrie verwendet und ebenfalls zu einem erheblichen Teile ins Ausland geliefert.

Im Jahre 1926 wurden rund 54.000 Zentner Benzolkohlenwasserstoffe hergestellt; von dieser Menge sind 72 v. H. im Auslande, in dem die Erzeugnisse wegen ihrer Güte einen besonderen Ruf genießen, abgesetzt worden. Dem Verkaufserlöse nach nehmen bei den Wiener städtischen Gaswerken die Benzolkohlenwasserstoffe heute unter den sogenannten Nebenerzeugnissen die erste Stelle nach dem Koks ein.

In der Benzolfabrik ist demnach sowohl eine für das städtische Gaswerksunternehmen selbst als auch für die österreichische Volkswirtschaft wichtige Anlage geschaffen worden.

Die Hebung des Gasabsatzes.

Im Dezember 1918 war die Kohlennot des Gaswerksunternehmens so groß geworden, daß ohne Rücksicht auf Kopfzahl und Art der vorhandenen Gaseinrichtung von der Behörde der zulässige Tagesgasverbrauch eines Haushaltes auf einen Kubikmeter, bei Strafe des Entzuges der Gaslieferung im Falle der Ueberschreitung dieser Menge, beschränkt wurde. Im Winter 1919/20 wurden die für Betriebe, Ladengeschäfte, Gast- und Kaffeehäuser sowie Kanzleien bereits verfügten sehr empfindlichen Sparmaßnahmen von der Behörde noch weiter verschärft. Die Verwendung von Gas als Heizstoff wurde ihnen überhaupt, die Verwendung zur Beleuchtung in Ladengeschäften und Kanzleien ab drei Uhr nachmittags und in Gast- und Schanklokalen ab acht Uhr abends verboten.

Diese Maßnahmen erfüllten ihren Zweck, den Gasverbrauch weitestgehend einzuschränken. Sie hatten aber auch zur Folge, daß in den Geschäften, Werkstätten und Kanzleien fast ausnahmslos von der Gasbeleuchtung zur elektrischen Beleuchtung übergegangen wurde. Diese

Gaswerk Leopoldau
Eisen- und Zinksolfatanlage

VERBREITUNG DER GASVERWENDUNG IN DEN WIENER WOHNUNGEN

1913: Von insgesamt 531.000 Wohnungen entfielen auf:

Kleinwohnungen

Mittelwohnungen

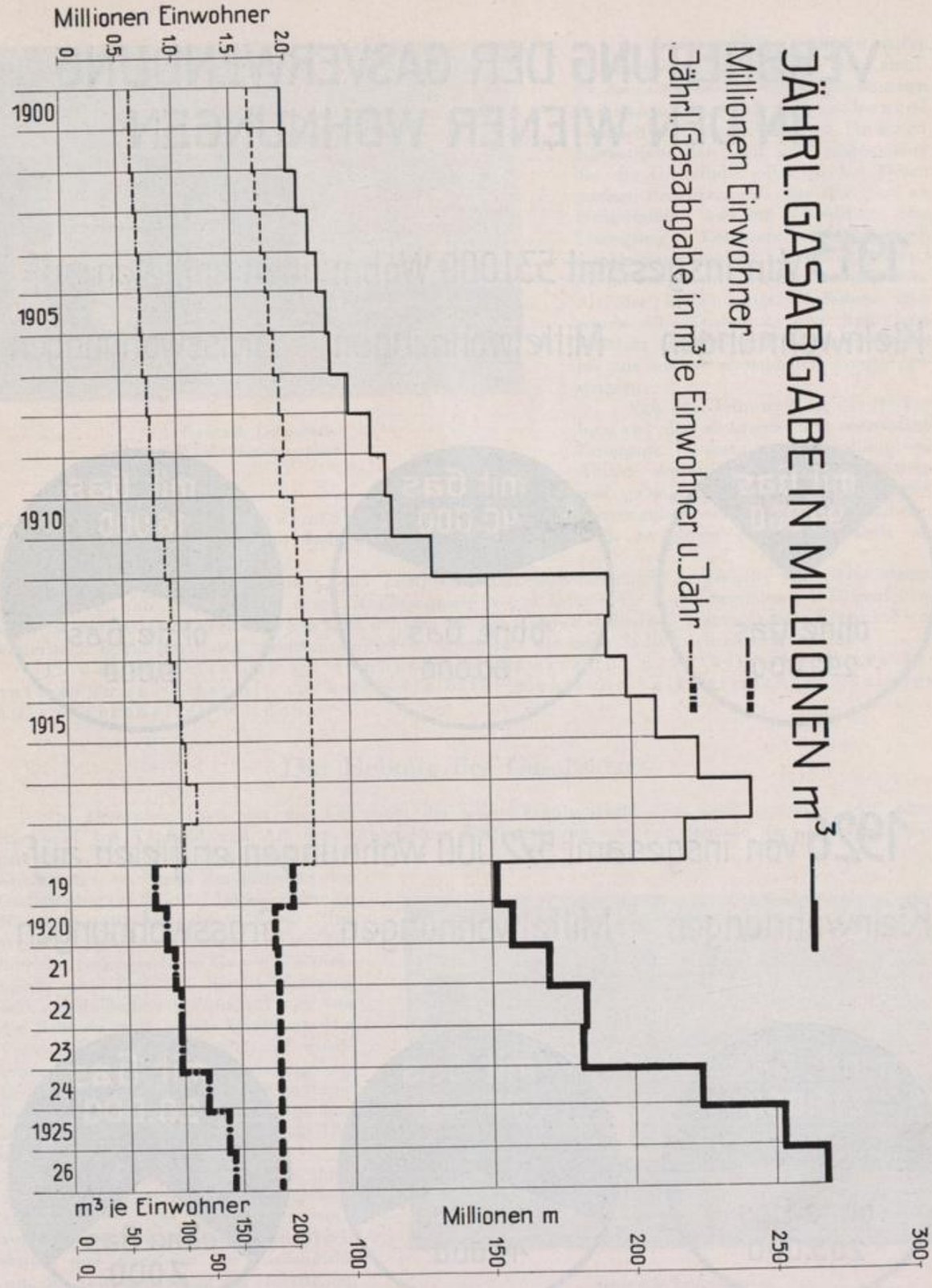
Grosswohnungen

1926: Von insgesamt 572.000 Wohnungen entfielen auf:

Kleinwohnungen

Mittelwohnungen

Grosswohnungen



Jährliche Gasabgabe in Millionen Kubikmeter 1900 bis 1926.

Abkehr vollzog sich aber auch in zahlreichen Haushalten, um die so knapp zugemessene Gasmenge ausschließlich für Kochzwecke verwerten zu können. Dies war trotz der auch hinsichtlich der Verwendung elektrischer Energie bestehenden behördlichen Beschränkungen möglich, weil diese bei weitem nicht so weitgehend waren als die für Gas. Die Drosselung des Gasverbrauches wurde von der Behörde in ihrer vollen Schärfe bis in die erste Hälfte des Jahres 1921 aufrechterhalten, mit der fortschreitenden Besserung der Kohlenlage nach und nach gemildert und erst mit Beginn des Jahres 1922 aufgehoben.

Von 245 Millionen Kubikmeter im Jahre 1916/17 war die Gaserzeugung auf 153 Millionen Kubikmeter im Jahre 1918/19 gesunken, die Ergebnisse der erfolgreichen Werbearbeit eines Jahrzehntes waren zum größten Teile vernichtet und eine durch die notwendig gewesenen behördlichen Eingriffe verursachte und begreifliche Mißstimmung der Gasabnehmer war zurückgeblieben, die in einer freiwilligen, aber andauernden Einschränkung der Gasverwendung zum Ausdrucke kam.

Dieser, die weitere Entwicklung des Unternehmens bedrohende Zustand war nur zu beseitigen durch einen möglichst niedrig gehaltenen Gaspreis, eine rege, neue Mittel anwendende Werbetätigkeit in den Kreisen der schon Gas beziehenden Haushalte, durch Herstellung von Gasanlagen in den Häusern, die bisher noch keine oder nur unzureichende hatten und durch Gewinnung der vielen gewerblichen Betriebe, in denen Gas mit Vorteil verwendet werden kann.

Der ersten Voraussetzung für den Wiederaufbau des Gasabsatzes wurde durch den von der neuen Gemeindeverwaltung aufgestellten und festgehaltenen Grundsatz, durch den Verkaufspreis nur die Selbstkosten zu decken, in Verbindung mit den betriebstechnischen und wirtschaftlichen Maßnahmen zur Herabsetzung der Gestehungskosten des Gases entsprochen.

Um die Gasverwendung bei den schon Gas beziehenden Haushaltungen wieder zu beleben, wurde zunächst die während der Sparmaßnahmen naturgemäß ganz zum Erliegen gekommene Werbetätigkeit neuerlich und in verstärktem Maße aufgenommen. Durch die wieder eröffnete und ausgestaltete Ausstellung von Gasgeräten, durch Werbevorträge und zahlreiche Werbeschriften konnte das Interesse für die Vorteile der Gasbenützung neu erweckt werden.

Da während des Krieges und der ihm folgenden Jahre gute und preiswerte Gasgeräte für die Hauswirtschaft nicht erhältlich waren, wurden Gaskochgeräte eigener Konstruktion von dem Unternehmen in den Verkehr gebracht, die zu mäßigen und günstigen Teilzahlungsbedingungen abgegeben wurden. Dadurch war es den Haushaltungen möglich gemacht, ihre veralteten und abgenützten, daher nicht mehr zufriedenstellenden Gasgeräte gegen neuzeitliche, im Gasverbrauche sparsame zu ersetzen. Das hatte zur Folge, daß viele Haushalte, die Gasgeräte bisher nur aushilfsweise neben dem Kohlenherde verwendeten, vollständig zum Kochen mit Gas übergingen. Seit dem Vertriebe von Gasgeräten durch die Gaswerke, der auch den Gasgeräteabsatz der anderen Verkäufer außerordentlich vergrößerte, ist die Zahl dieser Haushalte in stetem, starkem Steigen.

Es war aber — nicht zuletzt auch aus sozialen Gründen — jenen noch immer sehr zahlreichen Haushalten die Gasverwendung möglich zu machen, die bisher einen Gasanschluß überhaupt nicht besaßen.

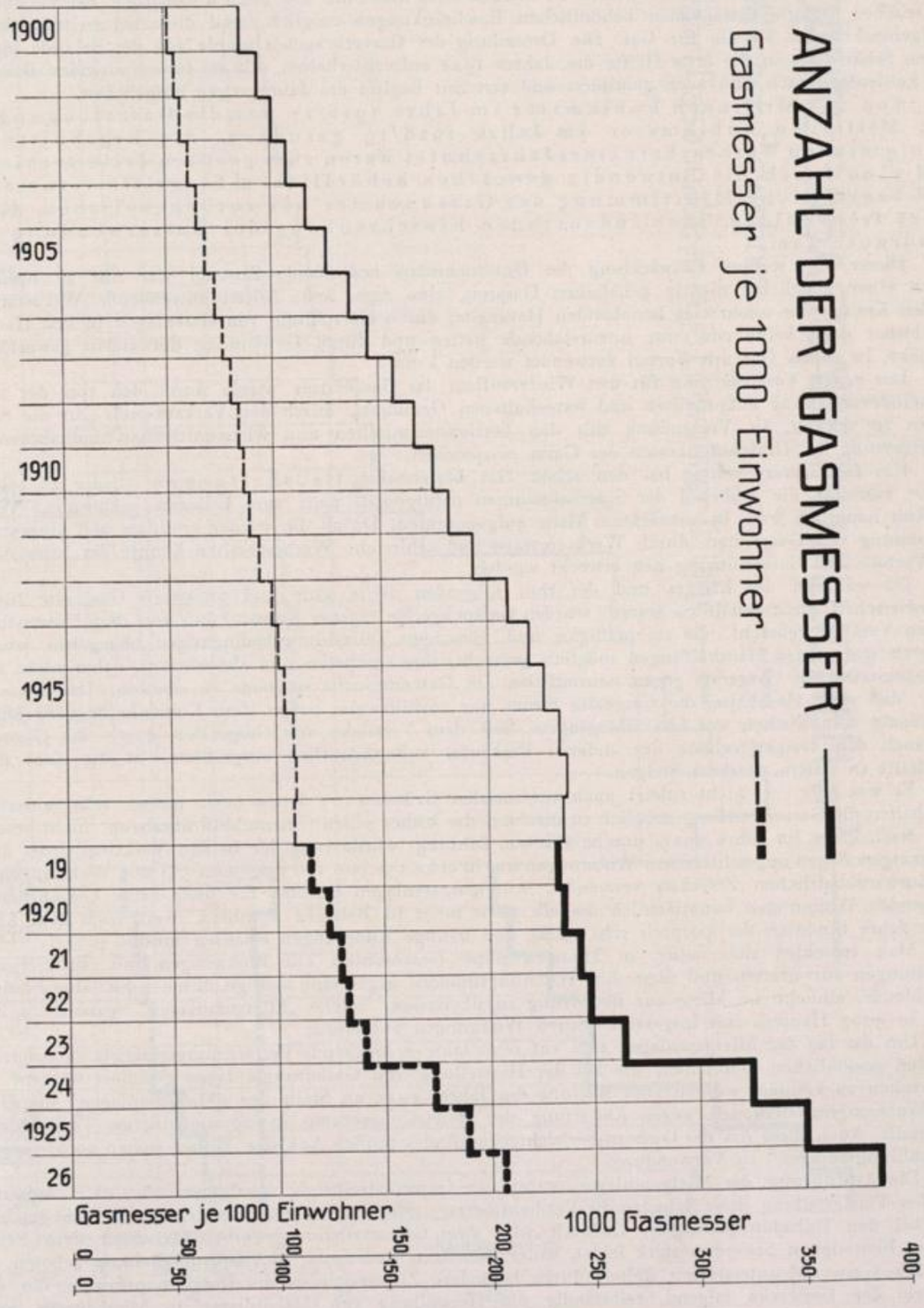
Nach einer im Jahre 1913 durchgeführten Zählung wurde trotz der in den Vorkriegsjahren durch Automatgasanlagen angeschlossenen Wohnungen nur in etwa 150.000 von insgesamt 531.000 Wohnungen Gas zu hauswirtschaftlichen Zwecken verwendet. Automatgasanlagen konnten für diese keine Gaseinrichtung besitzenden Wohnungen hauptsächlich deshalb nicht mehr in Betracht kommen, weil nach dem Kriege durch Jahre hindurch der Gaspreis sehr starke und häufige Änderungen erfahren mußte.

Man entschied sich dafür, in Häusern ohne Gasanschluß alle Wohnungen mit ausreichenden Gasleitungen auszustatten und diese den Wohnungsmietern gegen eine mäßige, durch zehn Jahre hindurch zu zahlende, einheitliche Miete zur Benützung zu überlassen. Solche „Mietgasanlagen" wurden bis Ende 1924 in 3707 Häusern mit insgesamt 68.978 Wohnungen ausgeführt.

Um das bei den Mietgasanlagen sich auf zehn Jahre erstreckende Verrechnungsgeschäft zu vermeiden und den persönlichen Wünschen, die bei der Herstellung von Gasleitungsanlagen geäußert werden, voll entsprechen zu können, werden vom Beginne des Jahres 1925 an Stelle der „Mietgasanlagen" die Haus- und Wohnungsinstallationen gegen Abstattung der Herstellungskosten in 20 monatlichen Teilzahlungen hergestellt. Auch diese Art der Gasbezugserleichterung findet großen Anklang. Bisher stehen 10.975 solcher „Teilzahlungsanlagen" in Verwendung.

Die Ausführung der Mietgasanlagen wurde an Gewerbetreibende übertragen, die nach ordnungsgemäßer Fertigstellung ihrer Arbeiten die Verdienstbeträge sofort bar ausbezahlt erhielten. Dasselbe geschieht auch bei den Teilzahlungsanlagen. Dadurch wird dem Gasinstallationsgewerbe, das unter dem Fehlen privater Bautätigkeit besonders stark leidet, unter günstigen Bedingungen Arbeitsmöglichkeit geboten.

Die Gaswerke unterstützen weiters durch besondere Zugeständnisse die Installationsfirmen, die, dem Beispiele der Gaswerke folgend, selbständig die Herstellung von Gasleitungen in Miethäusern gegen Teilzahlungen ausführen. Derartige Anlagen sind bisher 25.914 hergestellt worden.



Anzahl der Gasmesser 1900 bis 1926.

Die Ausführung von Mietgasanlagen und die Herstellung von Gasleitungen in Miethäusern gegen Teilzahlungen trugen in außerordentlichem Maße zur Verallgemeinerung der Gasverwendung in den Haushalten bei.

Neben diesen Maßnahmen wurde und wird auch weiterhin eine sehr rege Werbetätigkeit für die Verwendung des Gases im Haushalte durch regelmäßige, mit Vorführungen verbundene Vorträge, allen einschlägigen Bedürfnissen entsprechenden ständigen Ausstellungen von Gasgeräten, aufklärende und belehrende Merkblätter und sachkundige, unentgeltliche Beratung in allen Gasverwendungsfragen durchgeführt.

Diese Werbemittel werden auch für die Ausbreitung der Gasverwendung in gewerblichen Betrieben angewendet. Von den Haushalten unterscheiden sich aber diese Betriebe durch ihre große Vielgestaltigkeit. Dies bedingt genaue Kenntnis der verschiedenen Betriebsverhältnisse und sachkundige Ausmittlung der in betriebstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht entsprechenden Gasgeräte. Diesen Bedingungen tragen die Wiener städtischen Gaswerke bei ihrer Werbetätigkeit auf dem großen und zukunftsreichen Gebiete gewerblicher Gasverwendung durch besonders ausgebildete Techniker mit Erfolg Rechnung.

Viele gewerbliche Betriebe gingen zum Gas als Heizstoff über, viele aber konnten ihre Absicht hiezu nicht ausführen, weil ihnen bei der bestehenden ungünstigen wirtschaftlichen Lage die Aufbringung der Mittel zur Beschaffung der Gasanlage unmöglich war. Das Gaswerksunternehmen hat daher die Einrichtung getroffen, daß es den Erzeugern gewerblicher Gasgeräte, technischer Gasfeuerstätten aller Art und von Gasgroßküchen die Beschaffungskosten bei Ablieferung an die Besteller bar bezahlt, die Abstattung an die Gaswerke vom Besteller aber in zehn bis zwanzig monatlichen Teilzahlungen fordert.

Von dieser Möglichkeit, ohne sofortige größere Barauslage die Betriebseinrichtung neuzeitlich auszugestalten, macht eine große Zahl gewerblicher und industrieller Betriebe Gebrauch.

So stieg zum Beispiel die Zahl der schankgewerblichen Betriebe (Gast- und Kaffeehäuser, Hotels), in deren Küchen statt fester Brennstoffe nur mehr Gas verwendet wird, von 25 Anlagen im Jahre 1919 auf 705 bis Oktober 1926, die Zahl der ausschließlich Gasbacköfen benützenden Zuckerbäckereibetriebe von 62 auf 232, der Wäschereibetriebe von 161 auf 252.

Der Übergang von der Verwendung fester Brennstoffe auf Gas zu gewerblichen Zwecken bringt aber nicht nur den betreffenden Betrieben technische und wirtschaftliche Vorteile. Durch die Kreditgewährung seitens der städtischen Gaswerke wird auch bewirkt, daß die Lieferung der gewerblichen Gasgeräte nahezu restlos einheimischen Erzeugern, die sich über Veranlassung der Gaswerke auf die Erzeugung dieser Geräte eingerichtet haben, übertragen werden kann. Die vordem wegen des geringen inländischen Bedarfes an gewerblichen Gaseinrichtungen bestandene Abhängigkeit Wiens von ausländischen Erzeugern ist dadurch beseitigt und die neu geschaffene heimische Industrie ist infolge der befriedigenden Beschäftigung sogar befähigt, auch im Auslande den Wettbewerb in gewerblichen Gasgeräten mit Erfolg zu bestehen.

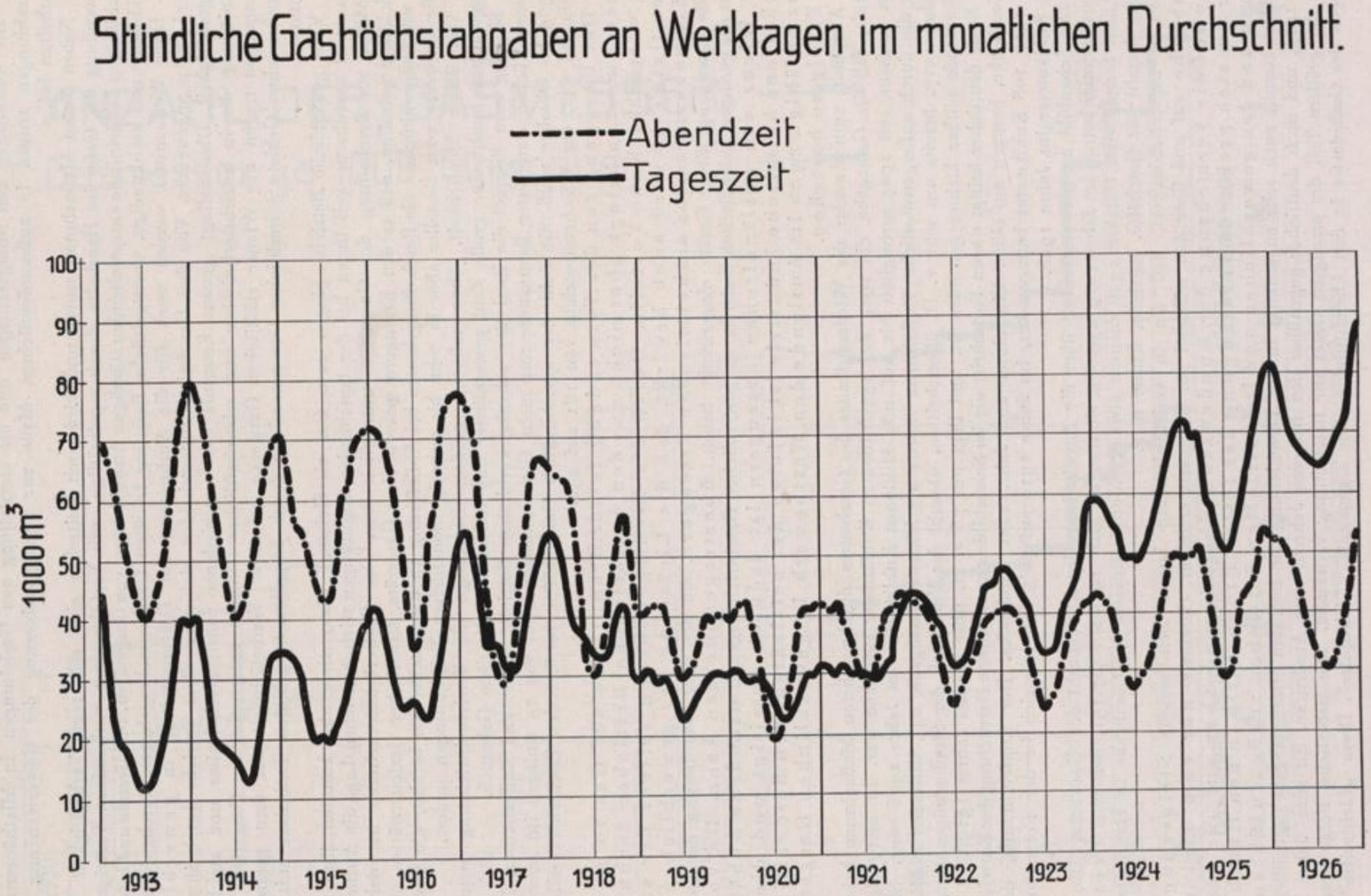
Alle diese zum Zwecke des Wiederaufbaues des Gasabsatzes durchgeführten Maßnahmen haben das Ergebnis, daß die Gasabgabe, die 1919 auf 153 Millionen Kubikmeter gesunken war, in den folgenden Jahren langsam, seit 1924 sprunghaft bis auf 269 Millionen Kubikmeter im Jahre 1926 stieg. Sie hat damit die durch außergewöhnliche Verhältnisse verursachte höchste Gasabgabe, 245 Millionen Kubikmeter im Jahre 1917, bereits um zehn v. H. überschritten, obwohl der Verbrauch der Straßenbeleuchtung und der Gemeinde seither kleiner geworden ist, und liegt um 76 v. H. über der des Jahres 1919.

Noch deutlicher bringt diesen Fortschritt die im Schaubilde 23 enthaltene Darstellung der Entwicklung der Gasabgabe, bezogen auf einen Einwohner und Jahr, zum Ausdrucke. Der Kopfverbrauch, der im Jahre 1917 108 Kubikmeter betragen hat, im Jahre 1919 auf 76·5 fiel, hob sich in der Folge bis auf 144·5 Kubikmeter im Jahre 1926.

Das Schaubild 24 gibt Aufschluß über die Entwicklung der Kundenzahl der Gaswerke. Die Zahl der Gasabnehmer betrug im Jahre 1919 239.085, sie stieg bis Ende 1926 auf 387.151, demnach um 62 v. H. Nach dem Stande vom Oktober 1926 dienten etwa 330.000 Gasmesser zur Gasabgabe in Haushalten, die restliche Anzahl für Geschäfte, Betriebe, Ämter u. a.

Es ist hervorhebenswert, daß die in verhältnismäßig kurzer Zeit erzielte Steigerung der Gasabgabe auf und über den während der Kriegszeit erzielten Gasabsatz nur zum kleineren Teile auf die Vermehrung der Kundenzahl, überwiegend aber auf die immer mehr um sich greifende Verdrängung der festen Brennstoffe in den Haushaltsküchen und den gewerblichen und industriellen Betrieben zurückzuführen ist.

Dies kommt auch sehr augenfällig in der Verschiebung der höchsten Stundenabgabe gegenüber dem Jahre 1919, und noch deutlicher gegenüber den früheren Jahren, zum Ausdrucke. Bis zum Jahre 1917 wurde der größere Teil des erzeugten Gases zur Beleuchtung verwendet. Die natürliche Folge war ein Ansteigen des Gasbedarfes in den Abendstunden, eine sogenannte „Lichtspitze". Diese „Lichtspitze" war



Stündliche Gashöchstabgaben an Werktagen im monatlichen Durchschnitt 1913 bis 1926.

wesentlich höher als die stündliche Gashöchstabgabe in den Vormittagsstunden, die „Kochspitze", die durch den gegen Mittag einsetzenden Verbrauch von Gas zu Kochzwecken entsteht. Die durch die behördlichen Sparmaßnahmen ausgelöste Abwanderung von der Gasbeleuchtung zur elektrischen Beleuchtung führte zu einer bis zum Jahre 1920 anhaltenden stetigen Senkung der „Lichtspitze", die zunehmende Verwendung des Gases zu Kochzwecken dagegen seit dem Jahre 1921 zu einem raschen und andauernden Steigen der „Kochspitze". Es trat somit eine vollständige Umkehrung des vordem bestandenen Größenverhältnisses dieser beiden stündlichen Gashöchstabgaben ein.

Durch die planmäßig durchgeführte Werbearbeit ist es demnach innerhalb weniger Jahre gelungen, die durch den Abfall an Beleuchtungsgas erlittenen Verluste durch die Steigerung der Gasabgabe für Kochzwecke und für gewerbliche und industrielle Verwendung mehr als wettzumachen.

Die Steigerung der Gasabgabe ist nicht Endzweck der Werbetätigkeit der Wiener städtischen Gaswerke. Sie ist, wie die Werbetätigkeit selbst, nur eines der Mittel, die Gestehungskosten des Gases trotz ständig wachsender Unkosten möglichst niedrig zu halten und dadurch immer breiteren Kreisen der Bevölkerung die großen Vorteile der Gasverwendung dienstbar machen zu können.

Das Gaswerksunternehmen erfüllt damit eine der sozialen Aufgaben der Gemeinde.

Anderweitige Ausgestaltungen von Betriebsanlagen.

Der Ausbau der Gasverteilungsanlagen.

Die Gasverteilungsanlagen bestehen aus dem unter Verbrauchsdruck stehenden Hauptrohrnetze, den Gasgebläseanlagen, den von ihnen gespeisten Hochdruckleitungen und den Druckregleranlagen, die den Druck des ihnen durch diese Leitungen zugeführten Gases selbsttätig auf den jeweils im Hauptrohrnetze benötigten Verbrauchsdruck herabsetzen.

Während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren war weder in der Höchststundenbeanspruchung noch in der örtlichen Verteilung des Gasbedarfes — den die erforderliche Leistungsfähigkeit der Anlagen bestimmenden Umständen — eine wesentliche Änderung eingetreten. Dies änderte sich durch die stark steigende Verwendung des Gases zu Kochzwecken und durch die Erbauung ausschließlich mit Gasherden eingerichteter Wohnbaugruppen in den äußeren Stadtbezirken.

Dem dadurch hervorgerufenen sehr starken Gasbedarfe in den späteren Vormittagsstunden mußte durch eine Anpassung der Gasverteilungsanlagen entsprochen werden.

Das Hauptrohrnetz.

Das unter Verbrauchsdruck stehende Hauptrohrnetz hatte zu Beginn des Jahres 1919 eine Gesamtlänge von 1,523.137 Metern. Es erfuhr eine Verlängerung um 30.105 Meter und überdies wurden 25.579 Meter des Netzes durch Rohrstränge größerer Leistung ersetzt.

Die Gebläseanlage Brigittenau.

Die Gasgebläseanlage beim 250.000 Kubikmeter Gas fassenden, vom Werke Leopoldau gespeisten Behälter Brigittenau wurde durch Aufstellung von zwei Turbo-Gebläsen erweitert. Jedes dieser Gebläse hat eine stündliche Förderleistung von 10.000 Kubikmeter bei 3000 Millimeter Wassersäule Ausgangsdruck und wird durch Drehstrommotore mit einer Betriebsspannung von 3000 Volt angetrieben, die an das Netz der städtischen Elektrizitätswerke angeschlossen sind.

Die frühere Förderleistung von 16.000 Kubikmeter je Stunde ist dadurch auf 36.000 Kubikmeter je Stunde erhöht worden.

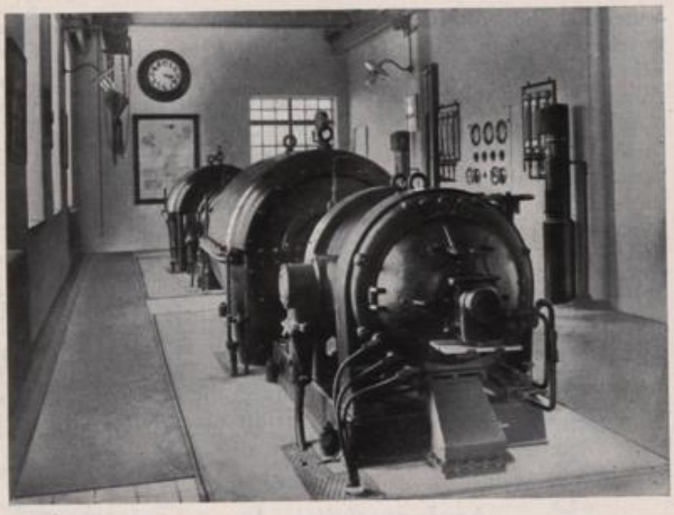
Die Gebläseanlage Simmering.

Im Werke Simmering war die aus dem Jahre 1910 stammende Gebläseanlage, die Gas zur Regleranlage am Margaretengürtel förderte, ebenfalls nicht mehr genügend leistungsfähig und überdies unwirtschaftlich arbeitend geworden. Sie wurde in Reserve gestellt und durch eine neue Anlage ersetzt.

Das in der Nähe des Kesselhauses gelegene Gebäude von 16·4 × 10 Meter Grundfläche und 7 Meter Höhe enthält vorläufig zwei mit Dampfturbinen unmittelbar gekuppelte Turbogebläse. Jede der mit Oberflächenkondensatoren ausgestatteten Turbinen arbeitet mit zwölf Atmosphären Dampfspannung und

300 Grad Celsius Überhitzung, einer Umdrehungszahl von 3800 bis 5100 je Minute und einer Höchstleistung von 350 PS. Die Gebläse liefern je 15.000 Kubikmeter in der Stunde bei einem Enddruck am Gebläseausgang von 1·5 Atm. abs. Das Gas wird aus Werksrohrsträngen von je 1200 mm l. W. angesaugt und in zwei Rohrstränge von je 700 mm l. W. gedrückt. Für die Rückkühlung des Kühlwassers der Kondensatoren ist ein Kaminkühler von 250 Kubikmeter Stundenleistung aufgestellt. Für ein drittes Gebläse von doppelter Leistung ist der erforderliche Platz im Gebäude vorgesehen.

Die neue Anlage ist auch deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil sie, mit dem im Werke selbst erzeugten Dampf angetrieben, die durch Stromstörungen gefährdete Gebläseanlage beim Gasbehälter Brigittenau im Notfalle vorübergehend ersetzen kann.

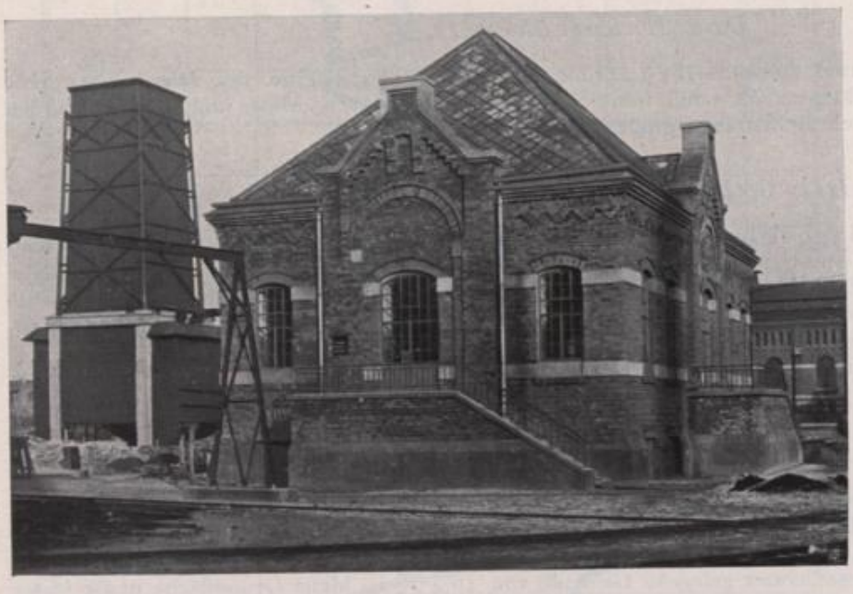


Gebläseanlage, XX., Forsthausgasse
Maschinenraum

Das Hochdrucknetz.

Das bestandene Hochdruckrohrnetz wurde durch die Verlängerung des von der Gebläseanlage beim Behälter Brigittenau ausgehenden Hochdruckrohrstranges von 500 Millimeter Durchmesser über den Gürtel von der Nußdorferstraße bis zur Druckregleranlage am Margaretengürtel erweitert und damit zugleich eine betriebstechnisch sehr wertvolle zweite Hochdruckverbindung der beiden Gaswerke Simmering und Leopoldau geschaffen. Von dieser Hochdruckringleitung und ihren bereits bestandenen Ausläufern wurden Rohrstränge für die Zubringung des Gases unter hohem Druck zu neu errichteten Gasregleranlagen abgezweigt.

Durch den Ausbau des Hochdruckrohrnetzes wurde dessen Ausdehnung, die zu Beginn des Jahres 1919 56.349 Meter betrug, auf 70.849 Meter im Jahre 1926 erhöht.



Gaswerk Simmering
Gebläseanlage

Die Druckregleranlagen.

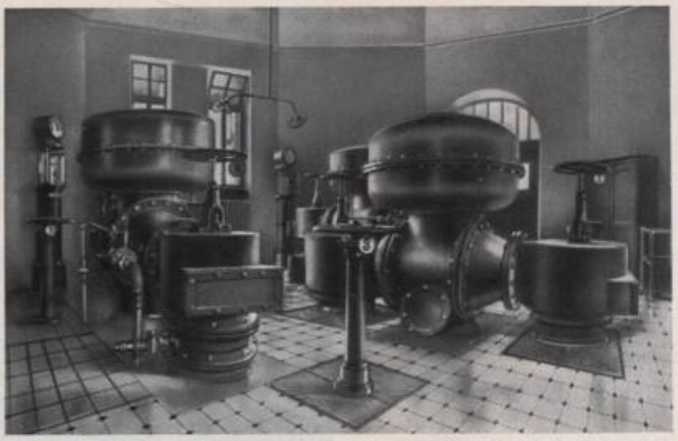
Die im Gasversorgungsgebiete verteilten Gasdruckregler-Anlagen, die den Druck des ihnen durch die Hochdruckleitungen zugeführten Gases auf den jeweils im Niederdruckrohrnetze erforderlichen Verbrauchsdruck selbsttätig herabmindern, wurden von 17 Anlagen, die 1919 bereits bestanden, auf 29 vermehrt.

Durch diese Ausgestaltungen der Gasverteilungsanlagen sind im Versorgungsgebiete der städtischen Gaswerke die für die Gasverwendung günstigsten Druckverhältnisse geschaffen worden.

Die Vergrößerung der Schwefelentfernungsanlagen.

Eine Vergrößerung der Schwefelentfernungsanlage des Werkes Leopoldau und derjenigen der Wassergasanlage des Werkes Simmering war schon vor dem Kriege beabsichtigt. Die Durchführung konnte erst in den letzten Jahren erfolgen.

Abweichend von der allgemein üblichen und bisher auch in den Wiener Gaswerken angewandten Ausführung wurden die die Gasreinigungsmasse enthaltenden kastenförmigen Behälter nicht aus Gußeisenplatten, sondern in Eisenbeton, der zur Erzielung der Gasdichtheit torkretiert wurde, hergestellt. Diese Ausführungsart stellte sich erheblich billiger und hat sich im Betriebe vollkommen bewährt.



Druckregleranlage, XIII., Eduard-Klein-Gasse
Innenansicht

Im Werke Leopoldau sind vier solcher Kasten von je 9 × 12 Meter Grundfläche und zwei Meter Tiefe, im Werke Simmering von 7·5 × 8·5 Meter Grundfläche und 1·86 Meter Tiefe an die bestehenden Anlagen angegliedert worden.

Die Entcyanisierungsanlage für Leichtöl im Werke Simmering.

Im Werke Leopoldau konnten die Benzolwäscher nach der Schwefelentfernungsanlage geschaltet werden, so daß die Auswaschung der Benzolkohlenwasserstoffe aus dem cyanfreien Gase erfolgt. Im Werke Simmering war eine solche Schaltung nicht möglich. Das daselbst gewonnene Leichtöl enthielt daher Cyanwasserstoffe, die bei der Weiterverarbeitung in der Benzolfabrik einzelne Anlageteile stark angriffen.

Um die dadurch entstehenden erheblichen Instandhaltungskosten zu vermeiden, wurde im Werke Simmering eine Anlage zur Entcyanisierung des Leichtöls durch Waschung mit verdünnter Ätznatronlauge errichtet.

Sie besteht aus einem Eisenfachwerksbau von 4 × 10·8 Meter Grundfläche und 7·6 Meter lichter Höhe, der ein Rührwerk und die erforderlichen Meß-, Laugen- und Vorratsbehälter und Pumpen enthält.

Die Gasförderanlage Werk Simmering — Gasbehälter Brigittenau.

Vom Gasbehälter Brigittenau und dadurch vom Werke Leopoldau konnte Gas in die Behälter des Werkes Simmering unter erhöhtem Druck geblasen werden. Der umgekehrte Vorgang war aber nicht möglich. Es konnte daher das Werk Leopoldau im Bedarfsfalle zwar das Werk Simmering unterstützen, nicht aber letzteres das erstere. Dies erwies sich aber zur Sicherung der Gasversorgung notwendig.

Zu dem Zwecke wurde im Werke Simmering eine Gebläseanlage erbaut. Sie besteht aus einem kleinen, an das große Reglerhaus des Werkes angebauten Raume von 7·9 × 5·7 Meter Grundfläche und 3·6 Meter lichter Höhe. In ihm sind ein Turbogebläse, Bauart Jäger, mit einer Stundenleistung von 10.000 Kubikmeter bei 1200 Millimeter Wassersäule Überdruck, das mit einem 75pferdigen Drehstrommotor gekuppelt ist und ein Spartransformator mit 80 KVA Durchgangsleistung und Spannungsverminderung von 5000 auf 3000 Volt aufgestellt.

Der Ausbau von Arbeiter-Wohlfahrtsanlagen.

Die im Werke Simmering bestandene Speisehalle für die Werksbediensteten von 11·25 Meter Länge, 15·15 Meter Breite und 4·5 Meter lichter Höhe wurde innen vollständig erneuert, um 14·95 Meter verlängert und für Lichtbildervorführungen eingerichtet. An sie anschließend wurden ein Kanzleiraum und ein Sitzungszimmer für den Betriebsrat geschaffen. Die Speisehalle im Wohlfahrtsgebäude des Werkes Leopoldau erfuhr ebenfalls eine Vergrößerung und erhielt eine Theaterbühne.

Die Wiederherstellung der Straßenbeleuchtung.

Die behördlich verfügten Beschränkungen des Gasverbrauches erstreckten sich auch auf die Straßenbeleuchtung. Die Flammenzahl mußte auf etwa die Hälfte des Vorkriegsstandes herabgemindert, die

verbleibende mit Sparbrennern versehen werden. Erst im Jahre 1922 kamen 1200 der aufgelassenen Gasflammen wieder in Verwendung. Im Jahre 1923 wurden weitere 5600 der außer Betrieb gestandenen öffentlichen Gasflammen wieder gezündet und mit der Auswechslung der Sparbrenner gegen Brenner mit normaler Lichtstärke begonnen. Eine vollständige Wiederherstellung der öffentlichen Gasbeleuchtung auf den Vorkriegsstand unterblieb, weil die Gemeindeverwaltung sich bestimmt fand, wegen der Heranziehung von Wasserkräften zur städtischen Stromversorgung schrittweise zur elektrischen Straßenbeleuchtung überzugehen.

Gaswerk Simmering
Speise- und Kinosaal

Für die weitere Inbetriebsetzung von Gasflammen wurde in der Hauptsache die Zahl der durch die Herstellung der elektrischen Straßenbeleuchtung jeweils freiwerdenden Gaslaternen maßgebend. Im folgenden Jahre wurden alle Sparbrenner durch Normalbrenner ersetzt und bis Ende 1925 die Zahl der Gasflammen um etwa 4800 vermehrt.

Im Frühjahr 1926 erhielten unter anderem die Seitenfahrbahnen und Gehwege der Ringstraße statt der anfänglich beabsichtigten elektrischen Beleuchtung 415 zweiflammige Niederdruck-Starklichtlampen von je rund 600 Hefnerkerzen Leuchtkraft.

Ende 1926 standen 25.038 Gaslaternen im Wiener Gemeindegebiete in Verwendung. In den derzeit noch mit Gas beleuchteten Straßenzügen ist die Zahl der Gasflammen wieder auf den Vorkriegsstand gebracht worden.

Gaswerk Leopoldau
Speisesaal und Theaterbühne

Die Weiterverarbeitung des Teeres.

Das Gaswerksunternehmen besitzt in seinen Werken selbst keine Teerdestillationsanlage. Es ist aber seit 1922 Mitbesitzerin einer solchen Anlage.

Von der schon seit langem geplant und vorbereitet gewesenen Errichtung einer eigenen Teerdestillationsanlage wurde aus einer Reihe von Gründen Abstand genommen und eine enge Interessengemeinschaft mit der größten österreichischen Teerverarbeitungs-Gesellschaft, der „Teerag" A. G. in Wien, hergestellt. Die Gesellschaft trat 40 v. H. ihres Aktienkapitals unentgeltlich an die Stadt ab. Sie hat ungefähr 80 v. H. der Teererzeugung zu den der jeweiligen Marktlage entsprechenden, von den städtischen Gaswerken festgesetzten Preisen zu übernehmen und eine von ihrem Gebarungsergebnisse unabhängige Abgabe vom

Erlöse aus ihren Teer-Erzeugnissen an die Gaswerke zu leisten. In der Leitung der Gesellschaft ist die Stadt maßgebend vertreten. Die „Teerag" A. G. besitzt eine neuzeitig eingerichtete, in der Nähe des Gaswerkes Simmering gelegene Teerdestillationsanlage und eine Bauabteilung für Dachdeckungen, Holzimprägnierung, Asphaltierungen, Isolierungen, Straßenherstellungen und dergleichen.

Durch diesen Anteil an der Weiterverarbeitung eines seiner wichtigen Erzeugnisse ist zwar keine unmittelbare, wohl aber eine zweckmäßige mittelbare Ausgestaltung der Anlagen des Gaswerksunternehmens erfolgt.

Die Wiener städtischen Gaswerke und die österreichische Volkswirtschaft.

Das in St. Germain geschaffene Österreich besitzt nur geringfügige, minderwertige Steinkohlenvorkommen. Die zur Gaserzeugung erforderliche Kohle muß aus dem Auslande bezogen werden. Daraus schließen verhältnismäßig weite Kreise auf eine ungünstige Beeinflussung der Handelsbilanz Österreichs durch die Gaswerke und demzufolge auf deren zumindest zweifelhaften Wert für die heimische Volkswirtschaft. Diese Anschauung ist unrichtig.

Die Wiener städtischen Gaswerke haben im Jahre 1926 erzeugt und verkauft:

Gas	256,000.000	Kubikmeter	im Werte von Schilling 73,850.000·—
Koks	265.000	Tonnen	
Teer	22.100	„	
Benzolkohlenwasserstoffe	5.530	„	
Ammoniakerzeugnisse	5.400	„	

Hiefür wurde ausländische Kohle eingeführt . . . . . im Werte von Schilling 27,600.000·—

Der Überschuß zugunsten der österreichischen Volkswirtschaft betrug daher . . . . . Schilling 46,250.000·—

Wäre das Gas zum Vorkriegspreise verkauft worden, so würde der Überschuß Schilling 60,200.000·— betragen haben.

In diesen Ziffern kommt aber der Einfluß des Bestandes der Wiener Gaswerke auf die österreichische Volkswirtschaft noch nicht vollständig zum Ausdrucke. Es ist die Frage auch unter der Annahme eines Nichtvorhandenseins des Unternehmens zu betrachten. In diesem Falle müßte — von anderen Folgen abgesehen — die als Heizstoff verwendete Gasmenge durch Kohle ersetzt werden und die Gewinnung von Koks, Teer usw. im Inlande fände nicht statt.

Da von der verkauften Gasmenge rund 180,000.000 Kubikmeter als Heizstoff verwendet wurden und 1 Kubikmeter Gas als Heizstoff 4 Kilogramm Steinkohle gleichwertig ist, müßten eingeführt werden:

Kohle	im Werte von mindestens Schilling	37,750.000·—
Koks, Teer usw.	„ „ „ „ „	25,210.000·—
Zusammen daher Stoffe	im Werte von mindestens Schilling	62,960.000·—
In Wegfall käme die eingeführte Gaskohle	„ „ „ „ „	27,600.000·—

Die österreichische Handelsbilanz würde daher eine Verschlechterung erfahren um . . . . . Schilling 35,360.000·—

Das Unternehmen beschäftigt unmittelbar 3400 Personen und mittelbar weitere Tausende, die bei der Verwertung seiner Erzeugnisse und bei den Arbeiten und Lieferungen für das Unternehmen ihren Erwerb im Inlande finden; der Wettbewerb seiner Erzeugung an Koks, Teer, Benzolen und Ammoniak, Stoffen, die sonst zur Gänze aus dem Auslande bezogen werden müßten, wirkt preisregelnd und erspart dadurch der österreichischen Volkswirtschaft sehr große Beträge; der Wärmeträger Gas verbilligt und erleichtert wie kein anderer bedeutend die Hauswirtschaft und ist für zahlreiche Gewerbe ein unentbehrliches Betriebsmittel.

Zusammenfassung:

Die Gaswerke der Stadt Wien haben

a) der österreichischen Volkswirtschaft im Jahre 1926 Werte geliefert im Betrage von 46·25 Millionen Schilling;

b) eine Verschlechterung der Handelsbilanz vermieden um 35·36 Millionen Schilling;

c) durch ihre Erzeugung von Koks, Teer usw. preisregelnd und dadurch vorteilhaft für die Volkswirtschaft gewirkt;

d) unmittelbar 3400 und mittelbar weiteren Tausenden für ihren Bedarf tätigen und ihre Erzeugnisse verarbeitenden Personen im Inlande Erwerb geschaffen.

Die Elektrizitätswerke

Von Ing. Eugen Karel, Direktor der Städtischen Elektrizitätswerke

Das erste elektrische Kraftwerk der Gemeinde Wien wurde im Jahre 1902 eröffnet. Den unmittelbaren Anlaß zu seiner Erbauung auf der Simmeringerlände gab die Elektrisierung der von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen betriebenen Tramway. Die Gemeinde stellte sich bei dieser Gelegenheit auch die Aufgabe, Strom für Licht- und Kraftzwecke zu erzeugen, da die drei in Wien damals vorhandenen privaten Elektrizitätswerke nicht imstande waren, alle Stadtteile mit elektrischer Energie zu versorgen. Sie errichtete zu diesem Zwecke neben dem Bahnwerke ein zweites Werk, das schon im Jahre 1903 in Betrieb gelangte.

Es kam bald zu Unstimmigkeiten mit den damals bestehenden drei privaten Elektrizitätsgesellschaften, die in der Gemeinde als Erzeugerin elektrischen Stromes eine gefährliche Konkurrentin sahen. Noch im Jahre 1903 kam es zu einem Konkurrenzkampfe, der durch ein Übereinkommen beendigt wurde, das der Gemeinde wesentliche Vorteile sicherte.

Im Jahre 1905 brach der Konkurrenzkampf zwischen der Gemeinde, welche das Stromlieferungsmonopol in Wien erreichen wollte, und den privaten Elektrizitätswerken neuerdings aus und endigte damit, daß die drei Gesellschaften gezwungen wurden, Verträge einzugehen, in welchen sie sich verpflichten mußten, ihre Anlagen zu einem der Gemeinde genehmen Zeitpunkte an diese abzutreten. Die städtischen Werke erfreuten sich eines lebhaften Zuspruches der Bevölkerung und mußten deshalb ständig vergrößert werden, im Jahre 1906 in besonders großem Maßstabe durch die Aufstellung von zwei je 10.000 Pferdestärken leistenden Dampfturboaggregaten. Schon im Jahre 1907 löste die Gemeinde das kleinste der

Das Kraftwerk an der Simmeringerlände

drei privaten Elektrizitätswerke, jenes der Wiener Elektrizitätsgesellschaft (W. E. G.) ein. Die Leistung dieser Dampfzentrale betrug 3000 Pferdestärken, die Stromerzeugung im letzten Jahre 2·4 Millionen Kilowattstunden, die in 4502 Anlagen abgegeben wurden. Die im VI. Bezirke in der Kaunitzgasse gelegene veraltete Dampfzentrale wurde aufgelassen und in dem Gebäude eine Unterstation eingerichtet, die an das Stammwerk der städtischen Elektrizitätswerke angeschlossen wurde.

Ein Jahr später (1908) wurde die zweite private Gesellschaft, die Internationale Elektrizitätsgesellschaft (I. E. G.), von der Gemeinde übernommen und den städtischen Elektrizitätswerken angegliedert. Die Leistung des neugewonnenen Dampfkraftwerkes betrug 16.200 Pferdestärken, die Jahreserzeugung 15·2 Millionen Kilowattstunden, die Zahl der Stromverbraucher 18.338. Die günstige Lage dieses im zweiten Bezirke, Engerthstraße, gelegenen Kraftwerkes bewog die städtischen Elektrizitätswerke, es zur Anspeisung der eigenen Netze auszubauen.

Aber auch der Ausbau dieses zweiten Kraftwerkes genügte in kurzer Zeit nicht mehr den Anforderungen, die an die städtischen Elektrizitätswerke gestellt wurden, und da diese immermehr zu der Überzeugung kamen, daß es notwendig sei, in den Besitz eigener Kraftquellen zu gelangen, kauften sie im Jahre 1912 die Braunkohlenbergbaugewerkschaft Zillingdorf, durch die sie in den Besitz von Lagern lignitischer Braunkohle in der Umgebung von Ebenfurth kamen. Sie errichteten in diesem Orte ein neues für Feuerung mit Lignit eingerichtetes Kraftwerk, das durch eine Freileitung mit Wien verbunden wurde, die im zwölften Bezirke in einem Umspannwerke endigt und ermöglicht, die Kabelnetze Wiens auch vom Süden her anzuspeisen. Der im Jahre 1913 begonnene Bau des Kraftwerkes und der Freileitung wurde durch den Krieg sehr verzögert; erst Ende 1916 konnte die Stromlieferung nach Wien aufgenommen werden, die aber mangels geschulten Personales, namentlich von Bergleuten, nicht auf eine entsprechende Höhe gebracht werden konnte.

Im Jahre 1914, unmittelbar vor Ausbruch des Krieges, gelang es der Gemeinde, durch den Ankauf des letzten bestehenden privaten Elektrizitätswerkes, der Allgemeinen österreichischen Elektrizitäts-

Maschinenhalle der Unterstation Kaunitzgasse

gesellschaft (A. Ö. E. G.), ihr Ziel, die Stromerzeugung Wiens in ihrer Hand zu vereinigen, zu verwirklichen. Das in der Oberen Donaustraße gelegene Kraftwerk dieser Gesellschaft hatte eine Leistung von 18.100 Pferdestärken und erzeugte im Jahre 1913 zehn Millionen Kilowattstunden, die an 14.039 Konsumenten geliefert wurden. Jetzt hatten die Elektrizitätswerke freie Bahn und konnten darangehen, die Anlagen und den Betrieb ihrer Werke, die durch Übernahme der mit anderen Stromsystemen arbeitenden, meist sehr veralteten Anlagen der drei privaten Gesellschaften die ursprüngliche Klarheit ihres Aufbaues verloren hatten, zu vereinfachen und zu vervollkommnen.

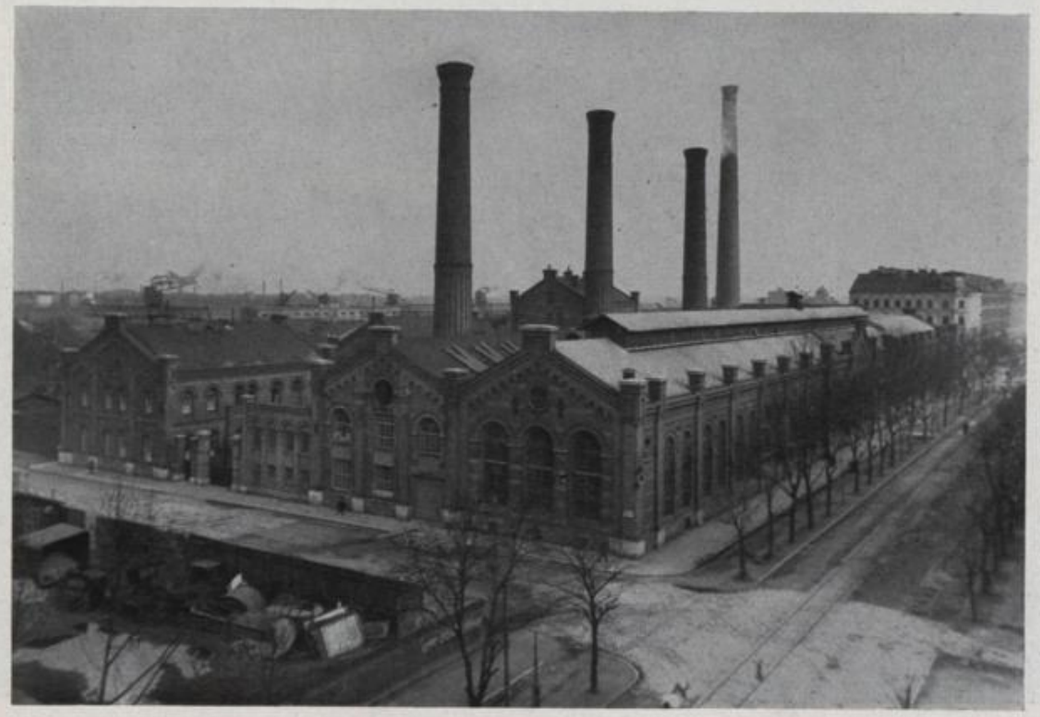
Bei den Anlagen der A. Ö. E. G. sollte dies durch Stillegung der Zentrale und Anschaltung des Netzes auf die benachbarte Unterstation Leopoldstadt der städtischen Elektrizitätswerke erreicht werden. Diese Arbeiten unterbrach jäh der im August 1914 ausgebrochene Weltkrieg; erst nach dem Kriege konnten sie beendigt werden.

Nunmehr mußten sich die Elektrizitätswerke während der Kriegszeit den Bedürfnissen des Krieges anpassen.

In der ersten Zeit mußte die Leistung der Werke bis zum Äußersten gesteigert werden, um den starken Bedarf der Kriegsindustrie bewältigen zu können, aber der sich bald fühlbarmachende Mangel an Kohle zwang die Gemeinde, der Bevölkerung immer stärkere Einschränkungen im Gebrauche des elektrischen Stromes aufzuerlegen, um die Industrie in der Erzeugung des Kriegsmateriales nicht zu behindern. Die Aufnahme der Stromlieferung durch das neue Überlandkraftwerk Ebenfurth brachte wohl eine kleine Erleichterung, die aber nicht ausschlaggebend war, da die Förderung im Zillingdorfer Bergbaue und dem vom Fürsten Esterhazy im Jahre 1913 zugepachteten Neufelder Tagbau des Arbeiter- und Holzmangels wegen sehr eingeschränkt und im letzten Kriegsjahre vollständig eingestellt werden mußte.

Die Zeit vom Kriegsende bis 1926

Während des Krieges war es den Elektrizitätswerken noch möglich, mit Unterstützung des Staates, der an der Belieferung der Kriegsindustrie mit elektrischem Strom hochgradig interessiert war, den



Kraftwerk Engerthstraße der städtischen Elektrizitätswerke

Betrieb, wenn auch zuletzt in verringertem Ausmaße, aufrecht zu erhalten. Der Zusammenbruch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie entrückte aber die Kohlenbezugsgebiete Wiens ins neue Ausland, das sich sofort durch Ausfuhrverbote hermetisch gegen Österreich abschloß, und die städtischen Elektrizitätswerke sahen sich plötzlich der Kohle, ihres wichtigsten Betriebsmittels, beraubt. Der Gemeindeverwaltung gelang es erst nach langen und mühseligen Verhandlungen, geringe Mengen Kohle schlechtester Qualität nach Wien geliefert zu bekommen, und sie mußte sich zu drakonischen Sparmaßnahmen entschließen, um wenigstens die lebenswichtigsten Betriebe zu versorgen und die notwendigsten Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigen zu können. Die Stromlieferung an Wohnungen wurde auf zwei Hektowattstunden täglich beschränkt, was dem Verbrauche einer einzigen fünfundzwanzigkerzigen Glühlampe bei zirka sechseinhalbstündiger Brenndauer entspricht. Die Geschäfte und Bureaus mußten mit Einbruch der Dunkelheit geschlossen werden und den Gast- und Kaffeehäusern wurde die Acht-Uhr-Sperre vorgeschrieben. Die Industrie durfte nur an einigen Tagen der Woche Strom aus dem städtischen Netze entnehmen. Die Straßenbeleuchtung mußte auf ein so geringes Ausmaß beschränkt werden, daß gerade noch die Sicherheit der Passanten gewährleistet war. Am stärksten bekam aber die Bevölkerung die Kohlennot durch die Einschränkungen und die zeitweilige gänzliche Einstellung der Straßenbahn zu fühlen. Die Erzeugung der städtischen Elektrizitätswerke verringerte sich in diesen Jahren gegenüber 1917 um 20 Prozent.

Um das Unternehmen aus dieser kritischen Lage herauszuführen, mußte das Übel an der Wurzel gefaßt werden, und die Raschheit, mit der die Stadt Wien aus dieser Katastrophe gerettet wurde, beweist, daß die Stadtverwaltung den richtigen Weg eingeschlagen hat. Der oberste Grundsatz, von dem sie sich hiebei leiten ließ, war, den Bezug ausländischer Kohle möglichst auszuschalten und durch inländische Betriebsmittel zu ersetzen. An solchen sind in Österreich hinreichend Wasserkräfte und, wenn auch in geringerem Maße, Braunkohlen vorhanden, von denen ein recht ansehnliches Lager der Gemeinde in ihrem Zillingdorfer Freischurfgebiete zur Verfügung stand. Nun erfordert der Ausbau von Wasserkräften

Neufelder Tagbau vor dem Auspumpen

verhältnismäßig viel Zeit und große finanzielle Aufwendungen. Wesentlich schneller und billiger lassen sich kalorische Anlagen erbauen und Tagbaue einrichten, aber auch dies erschien viel zu langsam im Hinblick auf die himmelschreiende Not Wiens. Das Auskunftsmittel bot der Ankauf von 6000 Zisternen polnischen Rohöles, das damals viel leichter als Kohle zu erhalten war. In der größten Eile wurden in den zwei Wiener Kraftwerken 14 große Kessel für Ölfeuerung eingerichtet, die Zufuhr des Öles organisiert und für dessen Lagerung große Zisternenanlagen geschaffen. Gleichzeitig schritten die Elektrizitätswerke an die Vergrößerung ihrer Lignitbergbaue sowie des Ebenfurther Kraftwerkes und setzten in intensiver Weise die Studien für die Erbauung geeigneter Wasserkraftwerke fort.

Neufelder Tagbau

Ausbau der Wärmekraftwerke und der werkseigenen Bergbaue

Wie schon erwähnt, hatten die Elektrizitätswerke im Kriege vom Fürsten Esterhazy einen alten aufgelassenen Tagbau gepachtet und nach mühseligem Auspumpen der 30 Meter tiefen und zweikilometerlangen Gruben in Betrieb gesetzt. Sie steigerten nunmehr die Leistung dieses Tagbaues durch seine Unterteilung in zwei Tagbaue. Aber kaum war dies geschehen, kam in Ungarn der Umsturz und die ungarische Räteregierung beschlagnahmte die beiden Tagbaue. Dieser Zustand dauerte ungefähr ein halbes Jahr und verhinderte alle weiteren Arbeiten der städtischen Elektrizitätswerke in Neufeld. Da die Räteregierung nur 60 Prozent der Neufelder Produktion an die Elektrizitätswerke lieferte, mußten innerhalb der österreichischen Grenze in der Nachbarschaft des alten Zillingdorfer Tagbaues zwei weitere Tagbaue eröffnet und eine kleine Schachtanlage abgeteuft werden. Mit der im August 1920 vollzogenen Angliederung des Burgenlandes an Österreich zog endlich Ordnung in diese durch die politischen Verhältnisse so lange gestörten Bergbaue ein. Ihre Tagesleistung, die im Jahre 1917 vorübergehend bis auf 300 Tonnen stieg, dann aber fast auf Null fiel, erreichte nunmehr 1500 Tonnen im Tage, eine Menge, die nicht nur ausreichte, das Ebenfurther Kraftwerk, das in der Zwischenzeit eine beträchtliche Erweiterung erfahren hatte, mit Kohle zu beliefern, sondern auch noch den noch immer unter dem Kohlenmangel leidenden Wiener Kraftwerken Kohle zu schicken.

In der gleichen Zeit wurde das Kraftwerk in der Engerthstraße vergrößert und von der Verwendung ausländischer Kohle auf die Verwendung von Inlandkohle umgestellt, indem die Kettenroste beseitigt

und Pluto-Stocker-Roste eingebaut wurden, die zusammen mit dem Umbau der Kesseleinmauerung die Beschickung mit minderwertigen Inlandkohlen ermöglichten. Als Heizmaterial wurde neben Zillingdorfer Kohle vorwiegend Steinkohle aus dem Ybbstaler „Steinkohlenwerke de Majo, Betrieb Gemeinde Wien", verwendet, einer Unternehmung, die von der Stadt Wien zusammen mit der Stadt St. Pölten und anderen Interessenten im Jahre 1921 gegründet worden war und fördertäglich bis zu 130 Tonnen Steinkohle nach Wien abgeben konnte.

Im Kraftwerke Simmering wurde vorläufig noch die Verwendung ausländischer Kohle beibehalten und die Entwicklung des Hochdruckkesselbaues abgewartet. Als dieser soweit gediehen war, daß die betriebssichere Herstellung von Kesselanlagen, die statt wie die bisherigen mit 14 Atmosphärenüberdruck, mit 35 bis 40 Atmosphärenüberdruck arbeiten konnten, möglich war und der Turbinenbau sich gleichzeitig in betriebsökonomischer Hinsicht wesentlich weiter entwickelt hatte, erfolgte auch bei

Neu eröffneter zweiter Tagbau in Neufeld

diesem Werke ein großer Schritt nach vorwärts durch die Bestellung von zwei Dampfturboaggregaten, für eine Betriebsspannung von 35 Atmosphärenüberdruck samt zugehörigen, mit Kohlenstaubfeuerung versehenen Hochdruckkesselanlage. Da diese neue Anlage eine Leistung von 50.000 bis 64.000 Pferdestärken entwickeln wird und infolge der Einführung der Kohlenstaubfeuerung die Verwendung minderwertigster Kohlen erlaubt, wird die Auslandkohle auch in diesem Kraftwerke Ende 1927 verschwinden. Aber schon heute ist der Bezug ausländischer Kohle auch in diesem Werke wesentlich dadurch eingeschränkt, daß es als Spitzendeckungswerk verwendet wird, während die Grundbelastung die mit ausländischen Kohlen und Wasserkraft betriebenen Anlagen bestreiten.

Die neuen Wasserkraftwerke und ihre Leistungsfähigkeit

In der Zwischenzeit gelang es der Gemeinde Wien im Jahre 1921 im Verein mit den Wiener Großbanken an den Ausbau von Wasserkräften zu schreiten, es erfolgte die Gründung der Wasserkraftwerke A. G. (WAG), bei welcher Gemeinde und Banken zu je 50 Prozent beteiligt waren. Da durch die neue Wasserkraftgesetzgebung die Wasserkräfte Österreichs in den Besitz der Länder gelangten, hatte

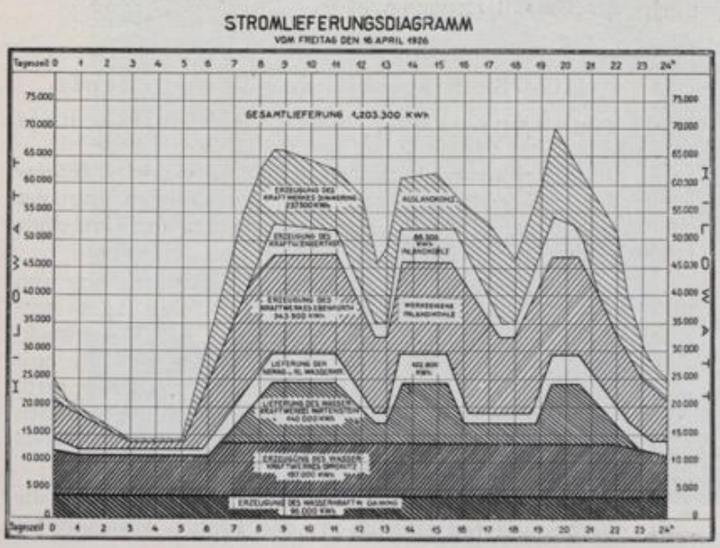
die Gemeinde Wien, die sich schon vor dem Kriege wegen des Ausbaues der Ennswasserkräfte und der Wasserkräfte in den Niederen Tauern bemüht hatte, die Konzession aber wegen der Konkurrenz der Staatsbahnen nicht erlangen konnte, keine andere Wahl, als zwei Wasserkräfte auszubauen, die nicht in den Besitz der Länder übergegangen waren, nämlich den Ausbau der Wasserkraft der Ybbsschleife zwischen Göstling und Opponitz und des Gefälles der zweiten Wiener Hochquellenleitung bei Kienberg-Gaming.

Mammutbaumrest im Zillingdorfer Tagbau

Die neue Gesellschaft begann sofort mit dem Bau des Opponitzer Kraftwerkes, das am 28. Dezember 1924 trotz großer baulicher und finanzieller Schwierigkeiten beendet wurde. Infolge des eingetretenen Währungsverfalles konnte sich nämlich die Gesellschaft die erforderlichen Geldmittel durch die beteiligten Banken nicht verschaffen, dies gelang erst durch das Eingreifen der Gemeinde, die den Bau bevorschußte und im September 1922 eine bis 1932 gültige Wasserkraftabgabe einführte. Sie beträgt 4 Prozent auf den Preis der Kilowattstunde und $2^1/_2$ Prozent auf den Preis des Kubikmeters Leuchtgases. Da die Eingänge aus dieser Steuer nicht ausreichten, die Baukosten voll zu bestreiten, gewährte die Gemeinde Wien der WAG weiterhin Vorschüsse aus ihren eigenen Mitteln und war schließlich derart überwiegend an der Gesellschaft beteiligt, daß sie sich entschloß, das gesamte Aktienkapital zu erwerben.

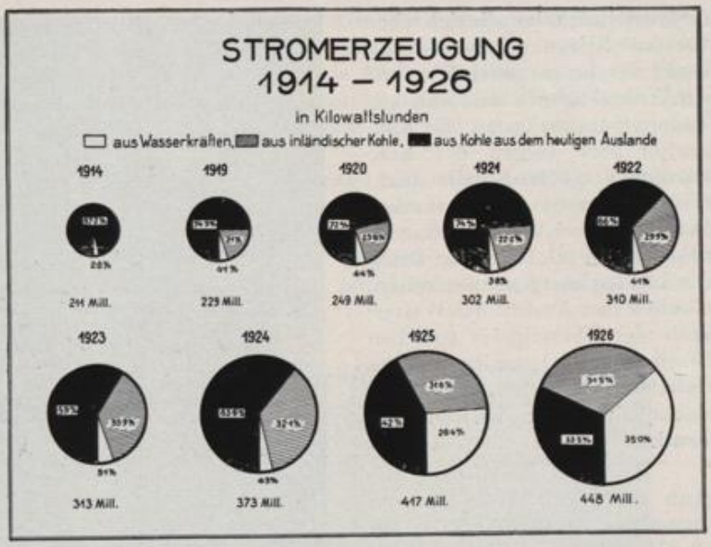
Das Opponitzer Werk wurde den städtischen Elektrizitätswerken, an welche es in 30 Jahren anheimfällt, zum Betriebe übergeben. Es ist für eine Leistung von 15.000 Pferdestärken ausgebaut und erzeugt im Mittel zirka 50 Millionen Kilowattstunden jährlich.

Der Bau des zweiten im Bauprogramm der WAG vorgesehenen Kraftwerkes, welches das Gefälle der zweiten Wiener Hochquellenleitung zwischen Lunz und Kienberg-Gaming ausnützen sollte, wurde im Frühjahre 1924 begonnen, ohne Schwierigkeiten 1926 beendet und den städtischen Elektrizitätswerken zum Betriebe übergeben. Auch dieses Werk fällt nach 30 Jahren den städtischen Elektrizitätswerken anheim. Das Kraftwerk in Gaming hat den besonderen Vorteil, daß es während des ganzen Jahres ohne Speicherung eine konstante Wassermenge zur Verfügung hat und liefert jährlich 30 Millionen Kilowattstunden. Es ist durch eine zirka 10 Kilometer lange Freileitung an die Doppelfreileitung des Kraftwerkes Opponitz nach Wien in der Schaltstation Gresten angeschlossen.



Mit der Errichtung der Freileitung nach Gresten verband aber die Gemeinde auch die Absicht, die oberösterreichischen Wasserkräfte für Wien aufzuschließen, und tatsächlich trat auch sofort die oberösterreichische

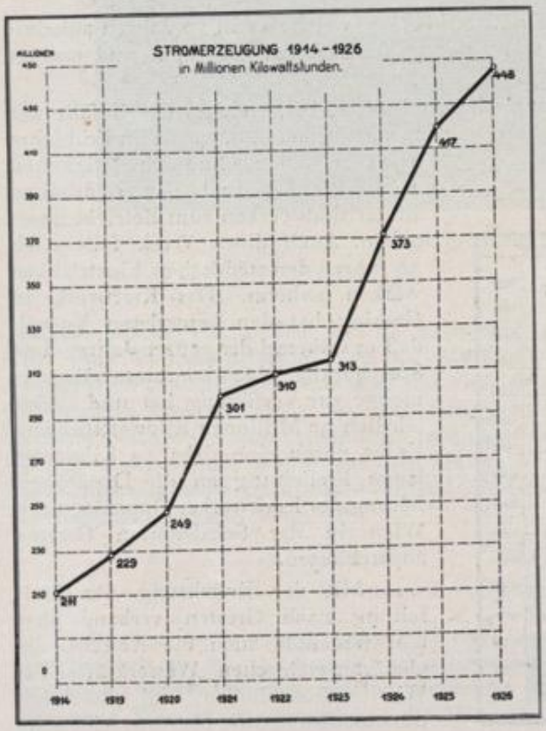
Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.-G. (OWEAG) an die Gemeinde Wien mit dem Anbote heran, Wien möge ihrem im Entstehen begriffenen Wasserkraftwerke Partenstein die halbe Leistung von etwa 12.000 Pferdestärken abnehmen.



Der mit dieser Gesellschaft in der Folge abgeschlossene Lieferungsvertrag rechtfertigte nunmehr den Bau der 140 Kilometer langen Hochspannungsfernleitung, die, seit im Partensteiner Werke noch eine dritte Turbine aufgestellt wurde, jährlich 128 Millionen Kilowattstunden nach Wien bringt. Die Gemeinde bereitete aber auch in dem Vertrage mit der OWEAG den Boden vor für den späteren Ausbau weiterer Wasserkräfte, indem sie sich von der OWEAG eine Option für den gemeinsamen Ausbau der mittleren Enns geben ließ und diese Wasserkräfte dadurch für Wien sicherte. Für den Anschluß des Partensteiner Werkes an die Freileitung der WAG nach Wien erbauten die städtischen Elektrizitätswerke eine 72 Kilometer lange 110.000-Volt-Freileitung, die in Wegscheid bei Linz den Anschluß an das Netz der OWEAG und in der Schaltstation Gresten an die WAG-Freileitung findet.

Von Gresten besorgt eine 110.000-Volt-Doppelleitung die Fortleitung des Stromes aller drei Wasserkraftwerke nach Wien.

Bei einer jährlichen Gesamterzeugung von 448 Millionen Kilowattstunden fällt die Lieferung der in so kurzer Zeit ausgebauten Wasserkraftwerke von rund 128 Millionen Kilowattstunden schon sehr ins Gewicht. Hiezu kommt noch der von der Niederösterreichischen Elektrizitäts-Wirtschafts A. G. (NEWAG) und den kleinen Wasserkraftanlagen am Steinfelde, die an das Ebenfurther Freileitungsnetz angeschlossen sind, bezogene Wasserkraftstrom von 21 Millionen Kilowattstunden, und die rund 8 Millionen Kilowattstunden, welche die sechs kleinen Hochquellenwasserleitungswerke in Wien liefern. Damit erhöht sich der Anteil des Wasserkraftstromes an der Stromerzeugung auf 157 Millionen Kilowattstunden, das sind 35 Prozent der Gesamterzeugung.



Die Bedeutung der Wasserkrafterzeugung für die Volkswirtschaft

Der so erreichte bedeutende Erfolg wird infolge der gleichzeitigen Steigerung der Verwendung der Inlandkohle in den kalorischen Werken der Gemeinde noch wesentlich größer.

Von der schon erwähnten Gesamterzeugung von 448 Millionen Kilowattstunden im Jahre 1926 entfielen 157 Millionen Kilowattstunden auf Wasserkraftwerke, 140 Millionen Kilowattstunden auf die mit inländischer Kohle arbeitenden Kraftwerke Ebenfurth und Engerthstraße und 151 Millionen Kilowattstunden auf das Kraftwerk Simmering, das bisher überwiegend ausländische Kohle verwendete.

Die Lieferung der Wasserkraftwerke ersetzt die Verheizung von jährlich 219.000 Tonnen ausländischer

Kohle. Der Bezug weiterer 195.000 Tonnen Auslandkohle wird dadurch erspart, daß die kalorischen Kraftwerke zum größten Teile Inlandkohle verarbeiten. Dabei wurde für die Ermittlung des Minderbezuges ein Heizwert von 5700 Kalorien der in Simmering zur Verfeuerung kommenden ausländischen Mischkohle zugrunde gelegt.

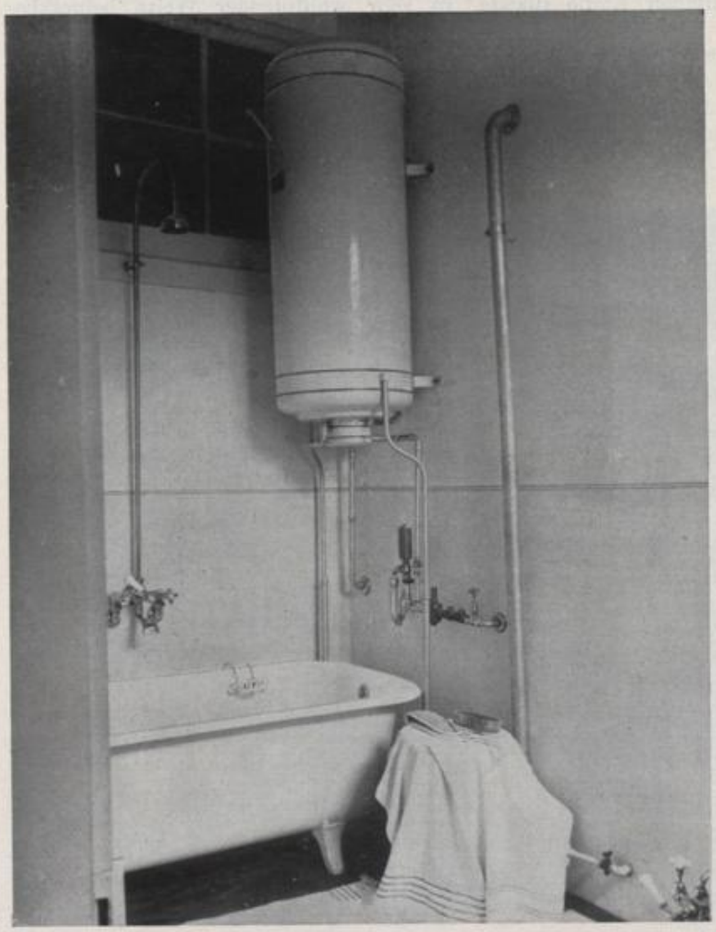
Die hiedurch erzielte Ersparnis im Bezuge von Auslandskohle beträgt S 18,300.000, um welchen Betrag sich die österreichische Handelsbilanz bessert. Aber ganz abgesehen von diesem Nutzen sind die städtischen Elektrizitätswerke hiedurch vom Auslande unabhängiger geworden, was sich im Herbste 1926, als infolge des englischen Kohlenarbeiterstreiks die Anlieferung der oberschlesischen und der westböhmischen Kohle stockte, in sehr wohltuender Weise bemerkbar machte.

Ein interessantes Bild von der schrittweisen Erreichung des angestrebten Zieles gibt die schematische Darstellung der Stromerzeugung. Die Größe des Kreises zeigt die in den einzelnen Jahren erzeugte Strommenge, die verschiedenen Felder sind die Anteile der einzelnen Energiequellen. Im Jahre 1914 waren die städtischen Elektrizitätswerke mit 97·2 Prozent ihres Bedarfes auf Kohle des heutigen Auslandes

Reparaturwerkstätte für Elektrizitätszähler

angewiesen. Die restlichen 2·8 Prozent stellen die Lieferung der in Wien in der Hochquellenwasserleitung eingebauten kleinen Wasserkraftanlagen dar. Bis zur Aufnahme der Lieferung der Großwasserkraftwerke geht der Verbrauch der Auslandkohle wegen Verwendung der werkseigenen inländischen Zillingdorfer Kohle zurück, die im Jahre 1923 bereits 35·9 Prozent der Gesamterzeugung decken konnte. Das Jahr 1924 endlich bringt das erstemal die Stromlieferung der Großwasserkraftwerke und von da ab geht der Anteil der ausländischen Kohle sprunghaft zurück, bis er im Jahre 1926 trotz 26·5prozentiger Steigerung der Gesamterzeugung nunmehr 33½ Prozent beträgt. Bei gleichbleibender Leistung von 373 Millionen Kilowattstunden wäre der Anteil der Auslandkohle auf 20½ Prozent gesunken. Aus dem Schema kann man ferner entnehmen, daß schon im Jahre 1922, in dem die aus Wasserkräften bezogene Energie noch einen ganz verschwindenden Anteil an der Erzeugung hatte, dank der von der neuen Stadtverwaltung durchgeführten Vergrößerung der Zillingdorfer Bergbaue die Verwendung inländischer Kohle schon soweit vorgeschritten war, daß weniger ausländische Kohle verheizt wurde als im Jahre 1913, obwohl die Gesamterzeugung seither um mehr als die Hälfte gestiegen ist. Das Aufteilungsverhältnis wird sich Ende 1927 noch weiter zugunsten der inländischen Energiequellen ändern, weil mit der Inbetriebnahme der Staubfeuerung im Simmeringer Kraftwerke, welche die Verwendung von Inlandkohle ermöglicht, der Bezug ausländischer Kohle nahezu gänzlich aufhören wird.

Auf Seite 54 ist die Entwicklung der Stromerzeugung noch einmal, und zwar ohne Rücksichtnahme auf die verschiedenen Betriebsmittel dargestellt. Man sieht das gewaltige Ansteigen der Produktion nach dem Kriege, das mit dem Jahre 1921 beginnt, indem die Einschränkungen im Bezuge elektrischer Energie wegen der erleichterten Einfuhr der Kohle aus den Nachbarstaaten größtenteils aufgehoben wurden. In den folgenden Jahren nimmt der Konsum mit dem gänzlichen Abbau der Sparmaßnahmen langsam zu, bis er im Jahre 1924 infolge Besserung der Wirtschaftslage momentan hinaufschnellt. Von da ab setzt sich die Aufwärtsbewegung sprunghaft von Jahr zu Jahr fort.



In Wien gebauter Elektro-Heißwasserspeicher

Die Förderung des Stromabsatzes durch die Tarifpolitik der Gemeinde Wien

Diese starke Konsumsteigerung nach Freigabe der Stromentnahme wurde aber nur zum geringeren Teil durch den natürlichen Mehrbedarf der alten Konsumenten, die in den Jahren der Sparmaßnahmen auf eine Erweiterung ihrer Anlagen verzichten mußten, hervorgerufen; den Hauptanteil an dem gewaltigen Anstieg des Strombedarfes haben vielmehr die erst nach dem Kriege zum Anschlusse an die Netze der städtischen Elektrizitätswerke gekommenen Kleinwohnungen.

Während vor dem Kriege die Benützung des elektrischen Stromes der hohen Kosten halber nur den Wohlhabenden möglich war, wurde es nach dem Kriege durch die Preispolitik der Elektrizitätswerke auch den Ärmeren möglich gemacht, sich diese Annehmlichkeit zu verschaffen.

Der Grundsatz der Gemeindeverwaltung, die Erzeugnisse ihrer Unternehmungen ohne Gewinn an die Bevölkerung abzugeben, tritt in seinen befruchtenden Folgen hier besonders augenfällig in Erscheinung.

Reklameplakat für Heißwasserspeicher

Ausstellungsraum im Direktionsgebäude

Die städtischen Elektrizitätswerke gewährten, als im Jahre 1924 die Großwasserkraftwerke an der Erzeugung teilzunehmen begannen, allen Kraftstromkonsumenten in Wien einen $12^1/_2$ prozentigen Superrabatt. Mit dem Ausbau der Wasserkraftwerke wurde also nicht bloß eine starke Reduktion des Verbrauches an Auslandkohle, sondern auch eine Verbilligung der Strompreise erreicht. Die Stromabnehmer der städtischen Elektrizitätswerke zahlen heute für den elektrischen Strom um zirka 48 Prozent weniger als vor dem Kriege. Der damalige Lichtstrompreis betrug 70 Heller = 101 Groschen und der Kraftstrompreis 30 Heller = 43 Groschen pro Kilowattstunde netto. Demgegenüber sind die Ansätze des heutigen Tarifes für Lichtstrom 52 Groschen und für Kraftstrom 25 Groschen brutto, und zwar einschließlich Warenumsatzsteuer und Elektrizitätssteuer, demnach netto für Lichtstrom 49·4 Groschen, für den Kraftstrom 23·4 Groschen. Auf den Kraftstrompreis wird je nach Größe, Benützungsdauer und Anschlußwert den Konsumenten ein tarifmäßiger Rabatt bis zu 13 Prozent gewährt, bei größerer Ausnützung und für Strombezug bei Nacht aber noch weitere Sonderrabatte.

Der Lichtstrompreis für Auslagen und Außenbeleuchtung von Geschäften und sonstigen Reklamebeleuchtungen wird rabattiert, und zwar bietet das Elektrizitätswerk den bezüglichen Konsumenten folgende Möglichkeiten: jene, welche ihre Beleuchtungsanlagen nach 6 Uhr abends noch weiter benützen, ohne aber bezüglich der Brenndauer eine Bindung einzugehen, erhalten je nach der Größe des Strombezuges der betreffenden Anlage einen Nachlaß von 5 bis 20 Prozent auf den nach 6 Uhr abends bezogenen Strom. Konsumenten aber, die sich verpflichten, ihre Auslagen-, beziehungsweise Reklamebeleuchtung das ganze Jahr hindurch alltäglich mindestens bis 10 Uhr abends zu benützen, erhalten 50 Prozent Nachlaß für den nach 6 Uhr abends erfolgten Strombezug.

Bei Saisonbetrieben mit mindestens sechsmonatiger Dauer wird unter sonst gleichen Bedingungen ein 35prozentiger Nachlaß gewährt. Für die Innen- und Außenbeleuchtung von ganztägig betriebenen Gast- und Schanklokalitäten und von Kaffeehäusern wird für den in der Zeit von 8 Uhr abends bis 7 Uhr früh verbrauchten Strom auf den jeweiligen Lichtstrompreis ein Nachlaß von 50 Prozent eingeräumt.

Reklamelichtsäule der städtischen Elektrizitätswerke

Schließlich gewähren die städtischen Elektrizitätswerke für den Betrieb elektrischer Warmwasserspeicher, ähnlicher Anlagen und elektrischer Wärmespeicheröfen, wenn für diese nur während der Nachtstunden von 10 Uhr abends bis 6 Uhr früh Strom bezogen wird, je nach der Größe des Anschlußwertes der betreffenden Anlage einen ermäßigten Strompreis von 5 bis 7 Groschen pro Kilowattstunde.

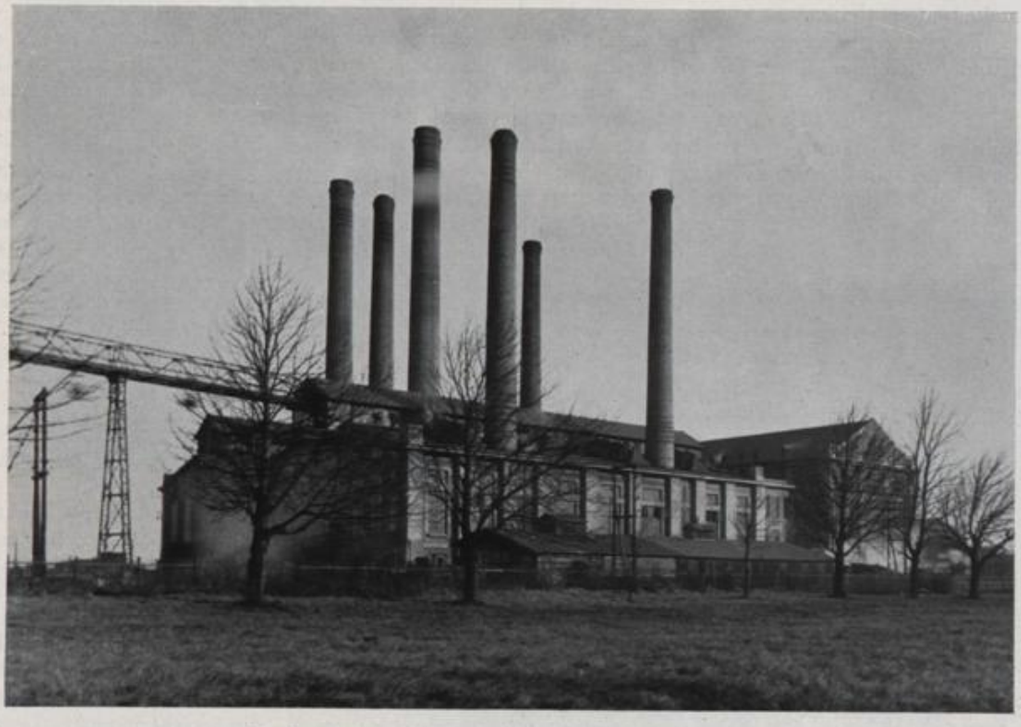
Die Gemeinde ließ es aber bei Tarifermäßigungen nicht bewenden, sondern ermöglichte auch die Herstellung der Wohnungsinstallationen zu billigen Preisen und auf Ratenzahlungen. Zur Ausführung der Installationen bedienen sich die städtischen Elektrizitätswerke der konzessionierten Elektrotechniker und befruchten dadurch das Installateurgewerbe. Die Ratenzahlungen werden auf 12 bis 20 Monate, und zwar auch für den Bezug von elektrischen Apparaten gewährt.

Auch durch Vergrößerung der Kabelnetze bemühten sich die Elektrizitätswerke den Stromverbrauch zu heben. Alle diese Maßnahmen bewirkten, daß die Zahl der Hausanschlüsse seit 1919 um 9680 stieg; die Zahl der

Konsumenten in Wien selbst ist in demselben Zeitraume von 176.000 auf 500.843 angestiegen. Hiezu kommen noch etwa 30.000 Konsumenten in den von den Elektrizitätswerken mit Strom versorgten Städten und Dörfern in Niederösterreich.

Der niedere Strompreis der Nachkriegszeit bewirkte auch den Anschluß fast aller Wiener Industrien an die Elektrizitätswerke, da sich ihnen die Erhaltung eigener Kraftanlagen angesichts der billigen Strompreise nicht mehr lohnte. Aber auch die Gemeinde selbst trug durch ihre großen Investitionen und Wohnhausbauten sowie durch die Ausgestaltung der städtischen Straßenbahnen zum hauptsächlichsten Massenbeförderungsmittel Wiens und die Elektrifizierung der seit dem Kriege eingestellt gewesenen Stadtbahn zur Vergrößerung der Stromerzeugung bei.

Da sämtlicher abgegebener Strom nach Zählertarif verrechnet wird, hat das sprunghafte Anwachsen der Abnehmerzahl auch im gleichen Maße eine Vermehrung der aufgestellten Elektrizitätszähler zur Folge



Kraftwerk Ebenfurth der städtischen Elektrizitätswerke

gehabt. Um die regelmäßige gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung dieser Zähler und die Instandhaltung unbrauchbar gewordener vornehmen zu können, wurde eine modern eingerichtete Zählereichstation und Zählerreparaturwerkstätte geschaffen. In diesen beiden Werkstätten können bei voller Ausnützung jährlich zirka 60.000 Zähler überprüft und justiert und 45.000 Zähler repariert werden.

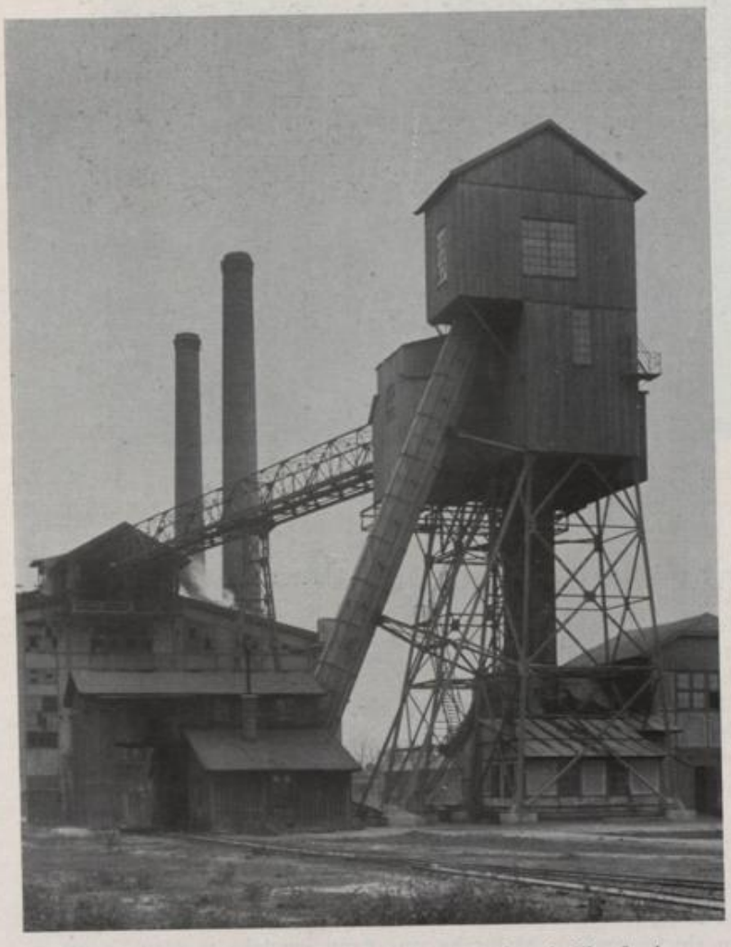
Die Vermehrung der Konsumentenzahl vergrößerte wohl gewaltig die Stromerzeugung der Elektrizitätswerke, aber leider zum überwiegenden Teile in den Tagesstunden und je mehr Wasserkraft die Elektrizitätswerke zur Stromerzeugung verwendeten, desto größer wurden die Schwierigkeiten, den in der Nacht zur Verfügung stehenden Strom zu verkaufen. Die Elektrizitätswerke haben dieser Frage besondere Aufmerksamkeit zugewendet und die Hebung des Nachtstromkonsumes auf mehreren Wegen zu fördern getrachtet, vor allem durch Gewährung von Nachtstromrabatten an Industrien und Gewerbe durch die Herabsetzung des Strompreises für die Ladung von elektrischen Akkumulatoren und für Wärmespeicherung auf elektrischem Wege. Dann aber auch durch eine äußerst rege und zielbewußte Aufklärungspropaganda und durch einträchtiges Zusammenarbeiten mit der Industrie, um die Herstellung jener Apparate in Wien zu ermöglichen, die zu vorstehenden Zwecken nötig sind. Was die Speicherung der elektrischen Energie in den Akkumulatoren anbelangt, so kann sie in großem Maßstabe nur dann erreicht werden, wenn es

gelingt, den Automobilbetrieb in weitgehenderem Maße zu elektrifizieren. Die elektrischen Autodroschken für den Stadtverkehr, Kurswagen für den Zustellungsdienst der Post, der Spediteure und der Geschäfte, die Elektrifizierung der Kehrichtabfuhr und die Einfuhr der elektrischen Traktion im Autobusbetriebe kommen hier in Frage. Sie befinden sich gegenwärtig im Stadium des Versuches, doch sind auch hier schon Erfolge sichtbar.

Die Speicherung der elektrischen Energie in Form von Wärme läßt sich schon leichter durchführen. Hier ist es die elektrische Warmwasserspeicherung, mit der namentlich in der Schweiz große Erfolge erzielt wurden, die auch in Wien zu den schönsten Hoffnungen berechtigt.

Neben den Warmwasserspeichern haben sich auch die Ofenspeicher gut bewährt. Der elektrische Wärmespeicher für die Erzeugung von Warmwasser für den Haushalt, das Gewerbe, Industrie, für Ärzte, öffentliche Bäder usw. war bisher in Wien unbekannt und solche Apparate kaum erhältlich. Heute werden sie bereits, dank der Zusammenarbeit der Elektrizitätswerke und der Industrie in Wien in großem Maßstabe erzeugt und ihre Verwendung wird immer allgemeiner, wozu der billige Nachtstrompreis und die lebhafte Propaganda hauptsächlichst beitragen.

Was die elektrischen Speicher anbelangt, sind die Elektrizitätswerke selbst mit gutem Beispiel vorangegangen und haben den neuen Zubau bei ihrem Direktionsgebäude mit einer solchen Heizung ausgerüstet. Das Wasser wird in der Nacht in einer großen Speicheranlage mit einem Wasserfassungsraum von 66.000 Liter elektrisch aufgeheizt und erwärmt tagsüber die Räume des Hauses im Ausmaße von 16.000 Kubikmeter. In dem vorerwähnten Zubau hat die Direktion einen Ausstellungsraum eingerichtet, in dem Sonderausstellungen für die verschiedenen Gebiete der Elektrizitätsverwendung im Haushalte, in den verschiedenen Gewerben, in der Landwirtschaft und dergleichen veranstaltet werden. Die ausgestellten Apparate und Maschinen können von den Elektrizitätswerken auch auf Teilzahlungen bezogen werden.



Kohlenförderturm mit Schrägaufzug im Kraftwerk Ebenfurth

Im Direktionsgebäude befindet sich auch ein Vortragssaal, in welchem die bezüglichen Apparate demonstriert und im Betriebe vorgeführt werden. Insbesondere finden allwöchentlich Vorträge für Gewerbetreibende und für die Hausfrauen über die Verwendung der Elektrizität im Gewerbe und Haushalt, besonders beim Kochen statt, das auch praktisch vorgeführt wird.

Um die Verwendung der Elektrizität in der Landwirtschaft zu heben, veranstalten die Elektrizitätswerke alljährlich Wandervorträge und Wanderausstellungen, bei denen sie eben sowie in dem vorerwähnten Vortragssaale von der Filmdarstellung ausgiebig Gebrauch machen. Dieser Art der Propaganda messen die Elektrizitätswerke einen großen Wert bei, da sie geeignet ist, elektrotechnische Kenntnisse zum Gemeingute des werktätigen Volkes zu machen. Sie wird ergänzt durch ausgiebige Lichtreklame und das Plakat.

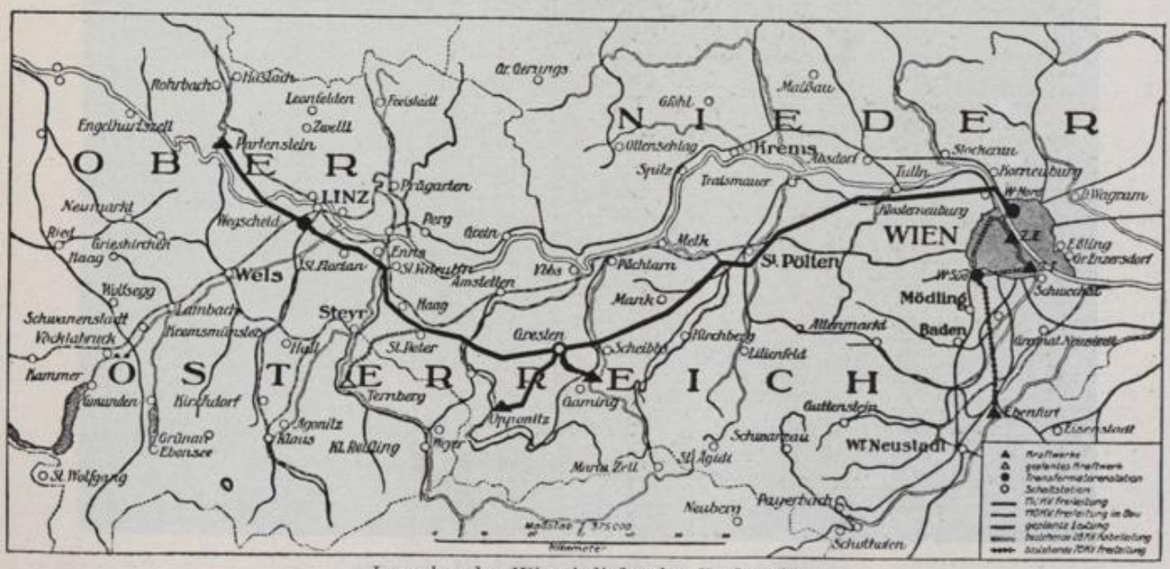
Verbesserung der öffentlichen Beleuchtung

Durch den Ausbau der Wasserkräfte wurde der Gemeinde Wien eine weitgehende Ausgestaltung der öffentlichen Beleuchtung und ihre Elektrifizierung ermöglicht. Da der Stromverbrauch der öffentlichen Beleuchtung zu 76 Prozent in die konsumschwache Zeit zwischen 7 Uhr abends und 6 Uhr morgens fällt,

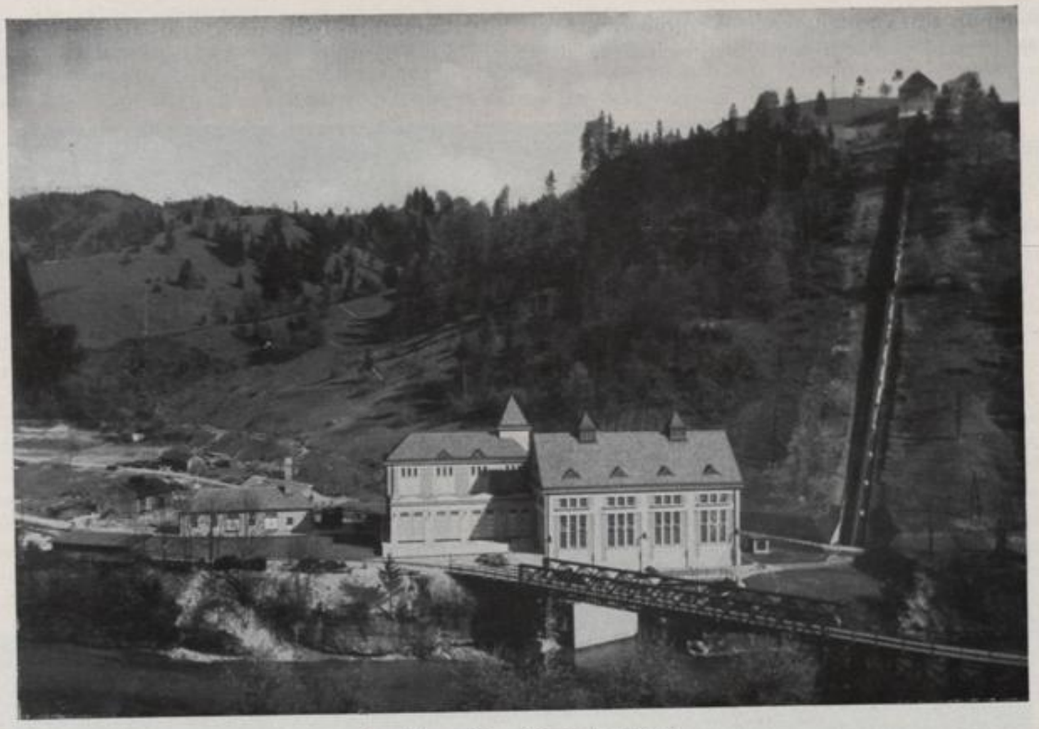
wurde durch eine umfangreiche Vergrößerung der bis zum Jahre 1920 noch sehr kleinen elektrischen Beleuchtungsanlagen ein Konsum geschaffen, der zur Nachtbelastung der Wasserkraftwerke wesentlich

Umspannwerk „Süd"

beiträgt. Im Jahre 1923 wurde die Vergrößerung der elektrischen Straßenbeleuchtung begonnen und bereits anfangs 1926 die 10.000ste Lampe montiert und damit der Umfang der öffentlichen elektrischen

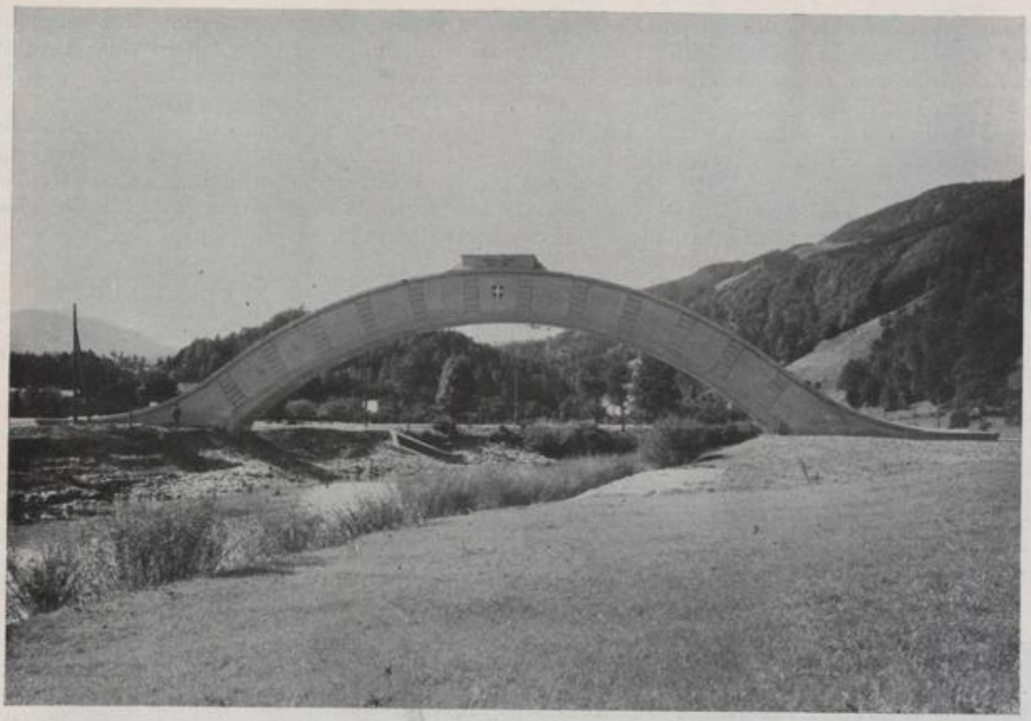


Lageplan der Wien beliefernden Kraftwerke



Das Opponitzer Wasserkraftwerk

Einlaufwehr in Göstling mit Entsandungsanlage



Überquerung des Ybbsflusses bei St. Georgen a. Reith

Aufstellung eines Abspannmastes bei Hilm-Kematen

Beleuchtung gegenüber den Jahren 1919 bis 1922 um das Sechsfache gesteigert. Im Winter 1926 waren neben der noch immer in weitem Maße vorhandenen Gasbeleuchtung 500 Straßen in einer Gesamtlänge von 370 Kilometer, das entspricht einer Strecke von Wien bis Krakau, elektrisch beleuchtet, außerdem noch 110 Plätze, 22 Brücken, 12 Siedlungen, 40 Wege, 16 Parkanlagen und 28 Höfe.

Gegenwärtig sind etwa 11.300 elektrische Straßenlampen installiert, die jährlich 7·3 Millionen Kilowattstunden verbrauchen. Sie strahlen ungefähr 4·2 Millionen Hefnerkerzen aus. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß vor dem Kriege die Beleuchtung der gesamten Wiener Straßen durch 45.500 Gasflammen mit einer Lichtstärke von zusammen 3·4 Millionen Hefnerkerzen besorgt wurde, so wird die gewaltige Verbesserung der Beleuchtung offenbar, die durch die Elektrifizierung erreicht worden ist.

Technische Entwicklung der kalorischen Werke

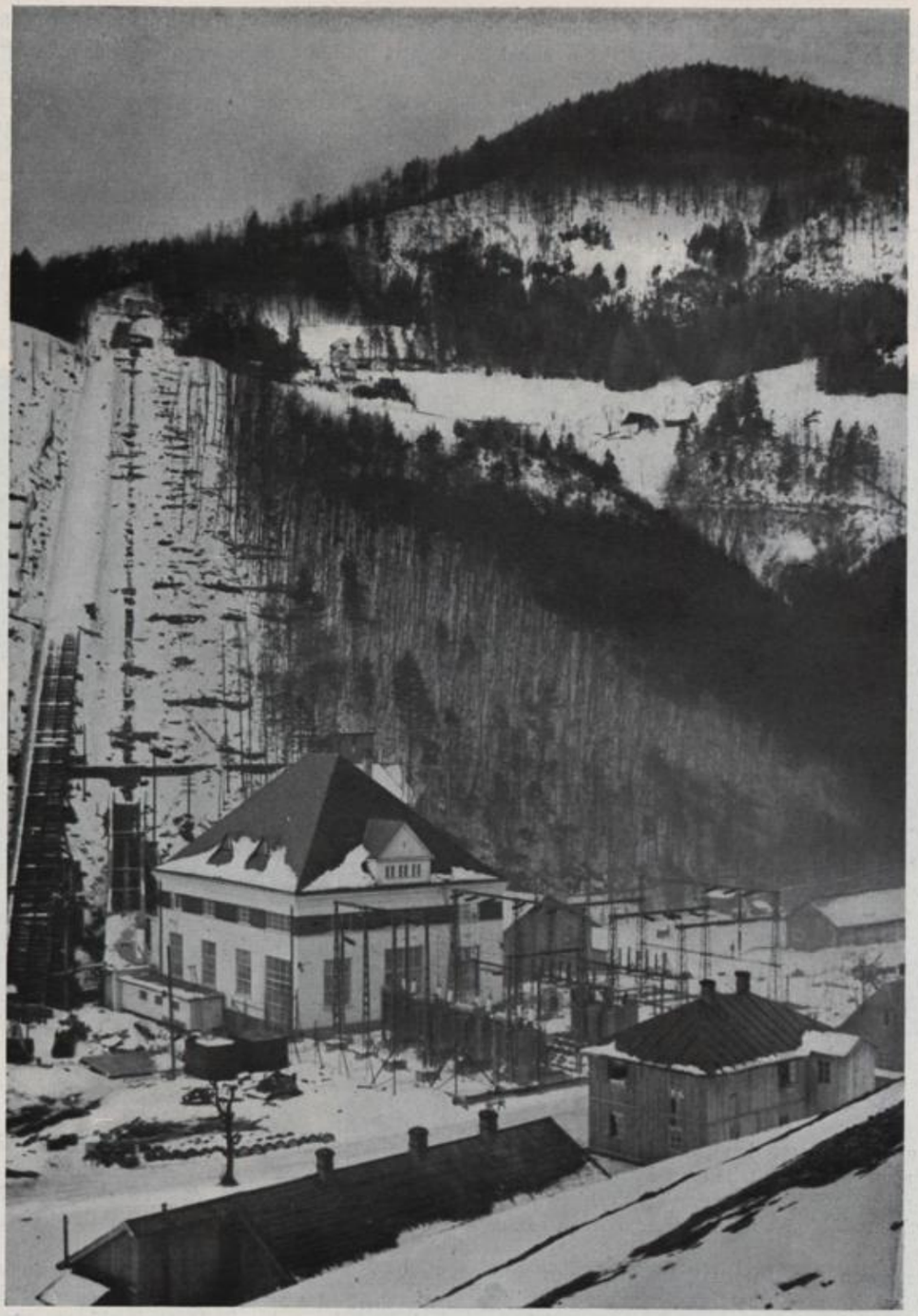
Zu Ende des Krieges betrieben die städtischen Elektrizitätswerke drei Kraftwerke, von denen die beiden größeren, Simmering und Engerthstraße, ausschließlich auf den Betrieb auswärtiger Kohle eingerichtet waren, während das mit werkseigener Kohle arbeitende Kraftwerk Ebenfurth noch nicht ausgebaut war. Überdies war noch ein kleiner Teil der Dampfanlage der im Jahre 1914 übernommenen Zentrale der ehemaligen Allgemeinen Österreichischen Elektrizitätsgesellschaft in Betrieb. Heute, sieben Jahre nach dem Zusammenbruche, arbeiten in die Netze der städtischen Elektrizitätswerke das Simmeringer Kraftwerk, aber nicht mehr zur Gänze mit Auslandkohle, sondern unter Verwendung inländischer Braunkohle zum Zumischen, ferner das nunmehr auf Inlandkohle umgestellte Kraftwerk Engerthstraße und das voll ausgebaute Kraftwerk Ebenfurth, das Zillingdorfer Kohle verheizt; weiters die beiden von der Wasserkraftwerke A. G. erbauten Wasserkraftwerke Opponitz und Gaming und mehr als die Hälfte des von der oberösterreichischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A. G. erbauten Kraftwerkes Partenstein. Da das Netz der OWEAG mit dem Stromversorgungsnetze der Wasserkraftwerke der Stern & Hafferl A. G. zusammenhängt, so kommt auch Strom aus dem Salzburgischen nach Wien.

Mast im Inundationsgebiet der Donau bei Klosterneuburg

Nebst diesen Großkraftwerken beliefern noch sechs kleine, im Stadtgebiete gelegene Wasserkraftanlagen der Wiener Hochquellenleitung und die an das Fernleitungsnetz des Ebenfurther Kraftwerkes angeschlossenen kleinen Wasserkraftanlagen sowie die Niederösterreichische Elektrizitätswirtschafts-A.G. die Stadt Wien.

Dies stellt eine Verbundwirtschaft dar, die sich schon jetzt über die Bundesländer Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg sowie teilweise über das Burgenland erstreckt. Der Anschluß an das steirische Stromversorgungsgebiet ist nur eine Frage der Zeit.

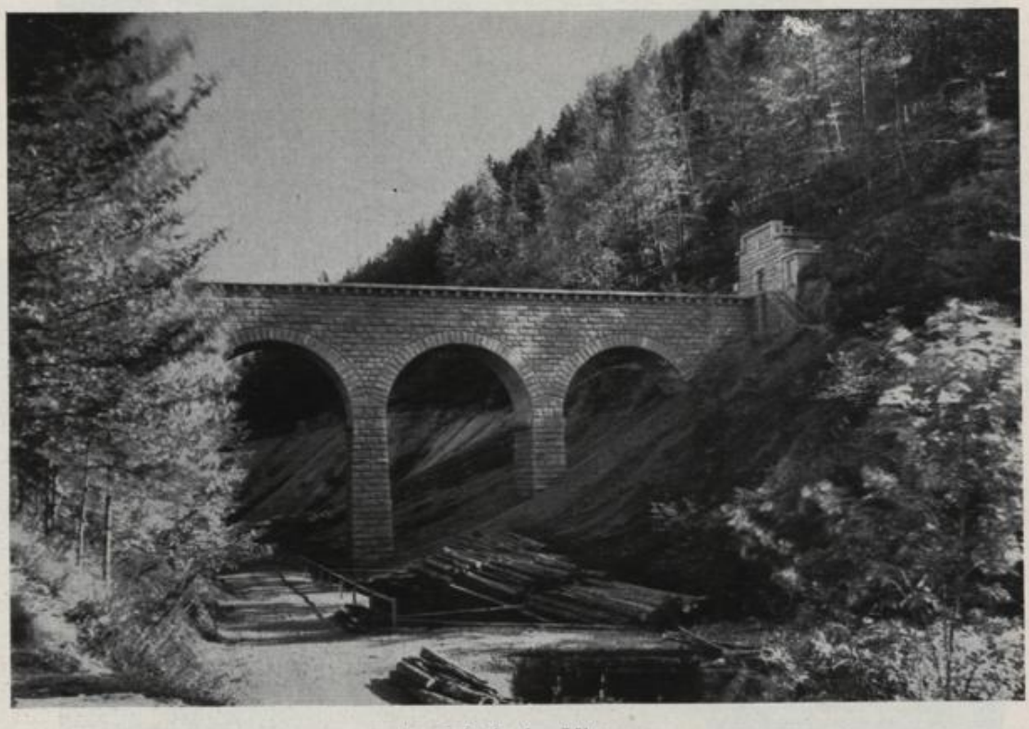
Das Kraftwerk Simmering, auch heute noch die größte Zentrale der städtischen Elektrizitätswerke, leistet effektiv rund 60.000 Kilowatt. Es sind 62 Kessel mit 23.000 Quadratmeter Heizfläche vorhanden, die installierte Maschinenleistung beträgt 110.500 Pferdestärken. Die Anlage arbeitet mit Mitteldruck von 14 Atmosphären in den Kesseln bei einer Temperatur von



Kraftwerk Gaming und Freiluftschaltanlage

300 Grad Celsius. Die Generatoren erzeugen 5500voltigen Drehstrom, der mit dieser Spannung in die Stadt geleitet und dort in Unterwerken, beziehungsweise Transformatorenanlagen in Gleichstrom, beziehungsweise Drehstrom der bezüglichen Verbrauchsspannung umgewandelt wird. Die Zentrale beliefert auch die beiden Lokalbahnen Wien—Preßburg und Wien—Baden mit Strom. Während sie ursprünglich die Grund-

belastung lieferte, besorgt sie seit dem Ausbau der Wasserkraftwerke den größten Teil des Jahres über nur die Spitzendeckung und dient auch als Reserve bei Störungen in der Fernversorgung. Gegenwärtig erfährt sie, wie schon erwähnt, einen Umbau. Zwölf alte Kessel werden durch vier mit Staubfeuerung versehene Steilrohrkessel von je 1150 Quadratmetern wasserbespülter Heizfläche, 700 Quadratmetern Überhitzerfläche und 1000 Quadratmetern Vorwärmerfläche ersetzt, die Dampf von 35 Atmosphärenüberdruck und 400 Grad Celsius Überhitzung liefern werden. Mit diesen werden zwei Dampfturbinenaggregate betrieben werden, und zwar eine dreigehäusige Zweidruck-Anzapfdampfturbine von je 21.500 Pferdestärken normaler und 27.000 Pferdestärken maximaler Dauerleistung und eine dreigehäusige Eindruck-Anzapfdampfturbine von 30.000 Pferdestärken normaler und 37.500 Pferdestärken maximaler Dauerleistung. Beide für eine Umdrehungszahl von 3000 Minutentouren gebaut und mit selbstbelüfteten und eigen erregten Generatoren von 18.700 Kilovolt-Amperen, beziehungsweise 25.000 Kilovolt-Ampereleistung gekuppelt, deren Kühlluft in mit Frischwasser beaufschlagten, glattrohrigen Rückkühlanlagen im Kreislauf gekühlt wird. Die Zweidrucksteuerung der kleineren



Aquedukt in der Mitterau

Turbinen ermöglicht es, den Mitteldruckdampf der alten Anlagen mitzuverwenden und dadurch die große Speicherkapazität der bestehenden Mitteldruckkesselanlage für Stoßbeanspruchungen heranzuziehen. Die Einführung der Staubfeuerung ermöglicht hinwieder, wie schon bemerkt wurde, die Verwendung inländischer minderwertigen Kohlen auch in diesem Kraftwerke. Die neue Anlage wird 1927/28 dem Betrieb übergeben werden.

In dem von der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft übernommenen Kraftwerke Engerthstraße wurde für die Netze dieser Gesellschaft 2000voltiger Wechselstrom erzeugt. Die städtischen Elektrizitätswerke haben die alten Dampfmaschinen schon vor dem Kriege durch Dampfturbinen ersetzt und auch die Erzeugung von Drehstrom in diesem Kraftwerke schon im Jahre 1912 unter Aufstellung von drei neuen Dampfturbinen in Angriff genommen. Nach dem Kriege erfolgte ein weitgehender Umbau der veralteten Kesselanlagen und die Einführung von Pluto-Stocker Rosten, wodurch die Verwendung ausländischer Kohle in diesem Werke schon im Jahre 1923 entfallen konnte. Die grundlegendste Änderung in diesem Kraftwerke war die Auflassung der direkten Erzeugung des Zweiphasen-Wechselstromes. Sie erfolgt heute ausschließlich durch Umwandlung des in allen Kraftwerken nunmehr allein erzeugten 5000voltigen Drehstromes in Zweiphasen-Wechselstrom mittels Transformatoren mit Skottscher Schaltung.

Statt einer demontierten alten 7000-Pferdestärken leistenden Dampfturbine wurde eine moderne, schnellaufende von 7500 Pferdestärken Leistung und im abgelaufenen Jahre noch eine weitere Dampfturbine von 17.000 Pferdestärken Leistung aufgestellt.

Die Kesselanlage wurde durch Aufstellung größerer Kessel auf 6814 Quadratmeter bei 2224 Quadratmeter Überhitzerheizfläche und 3632 Quadratmeter Vorwärmerheizfläche gebracht. Die Leistungsfähigkeit der Maschinenanlage beträgt nunmehr 55.800 Pferdestärken. Überdies wurde ein Werkstättengebäude und ein Wohlfahrtshaus neu erbaut.

Auch das Überlandkraftwerk Ebenfurth wurde seit dem Kriege wesentlich ausgebaut und die Leistung der Zillingdorfer Bergbaue in entsprechender Weise gesteigert. Es wurde ein neues Kesselhaus für acht Hochleistungskessel von je 500 Quadratmetern Heizfläche errichtet, ein Dampfturbinenaggregat von 20.000 Pferdestärken Leistung aufgestellt und so die nach dem Kriege bestandene Kraftwerksleistung von 16.000 Pferdestärken auf 52.000 Pferdestärken erhöht. Die nunmehr zur Verfügung stehende wasserbespülte Kesselheizfläche beträgt 8030 Quadratmeter, die Überhitzerheizfläche 2760 Quadratmeter, die Vorwärmerheizfläche 4688 Quadratmeter.

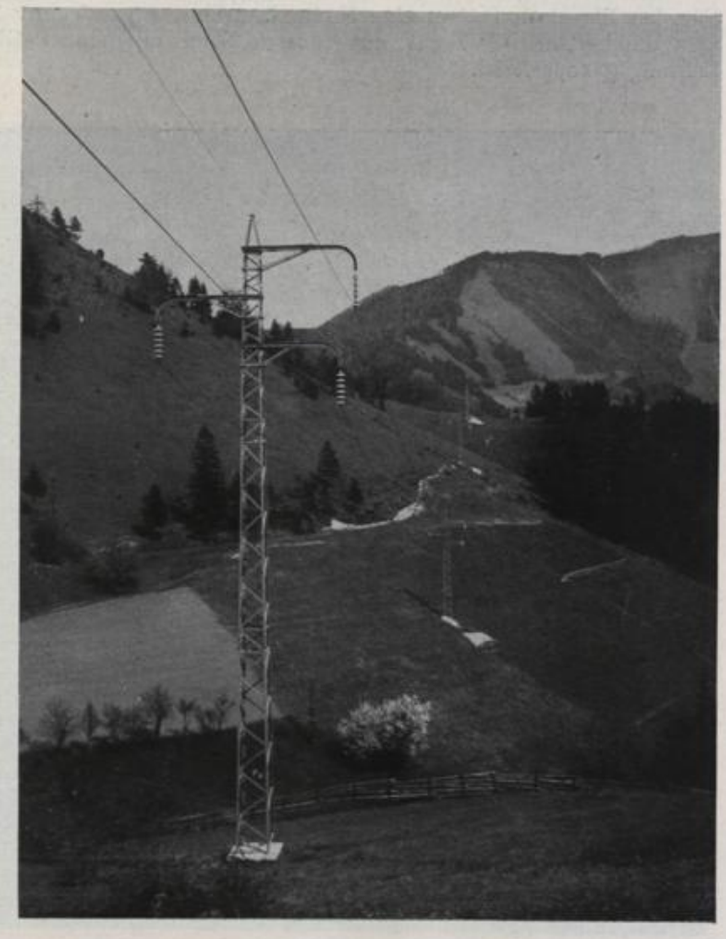
Um die vergrößerte Leistung nach Wien übertragen zu können, wurde die Spannung der 39 Kilometer langen Fernleitung von 35.000 Volt auf 70.000 Volt erhöht. Die Transformatorenleistung in Ebenfurth sowie der Endstation der Fernleitung in Wien, dem Umspannwerk Süd, wurde von 20.000 auf 40.000 Kilovolt-Ampere erhöht.

Das 16.000-Volt-Freileitungsnetz, das zur Versorgung der Ortschaften zwischen Wien und Ebenfurth zum Teil noch während des Weltkrieges erbaut wurde, ist vergrößert und mit einer Anzahl von kleineren privaten Wasserkraftanlagen verbunden worden, die ihren von den Besitzern nicht benötigten Strom in dieses Netz abgeben.

Der technische Aufbau der neuen Wasserkraftwerke

Das Bild auf Seite 61 zeigt den Zusammenhang der nach dem Kriege neu erbauten Großwasserkraftwerke und der zur Stromlieferung nach Wien verpflichteten oberösterreichischen Wasserkräfte mit dem Wiener Netz.

Das Wasserkraftwerk Opponitz begann Ende 1924 mit der Stromlieferung nach Wien. Seine konsentierte Höchstwassermenge beträgt 10 Kubikmeter je Sekunde, woraus sich bei einem Nutzgefälle von 112 Metern eine Höchstleistung von 12.000 Pferdestärken oder 10.500 Kilowatt ergibt. Die mittlere Jahresleistung beträgt ungefähr 9000 Pferdestärken, was einer Lieferung von 50 Millionen Kilowattstunden jährlich entspricht. Zur Gewinnung dieser Energie wird die Ybbs in der zweiten Biegung der S-Schlinge, oberhalb des Ortes Opponitz, gefaßt und in einem 11 Kilometer langen Oberwasserstollen dem Kraftwerke zugeführt. In diesem Kraftwerke sind drei Einfach-Spiral-Francis-Turbinen aufgestellt, die bei voller Beaufschlagung je 5000 Pferdestärken leisten und mit Drehstromgeneratoren von 5000-Kilovolt-Ampere-Leistung gekuppelt sind. Die von den Generatoren mit 5000 Volt gelieferte Strommenge wird zum kleineren Teile zur Versorgung des Ybbs-



Freileitung Gaming-Gresten

tales auf 20.000 Volt und zum überwiegend größeren Teile für die Fortleitung nach Wien auf 110.000 Volt transformiert.

Zwei 20.000-Volt-Transformatoren speisen zwei Freileitungen für das Ybbstal an und haben eine Leistung von je 600 Kilovolt-Ampere. Die Transformierung auf 110.000 Volt besorgen drei Einphasentransformatoren mit einer Leistung von je 4000 Kilovolt-Ampere, die zu einer Drehstromgruppe von 12.000-Kilovolt-Ampere-Leistung vereinigt sind. Für den Eigenbedarf dient ein 85-Kilovolt-Ampere-Transformator. Eine Doppelfreileitung führt über das Schaltwerk Gresten nach Wien, wo sie am linken Donauufer im Schaltwerke „Nord" im XXI. Bezirke endigt.

Im Jahre 1926 übernahmen die städtischen Elektrizitätswerke das zweite Wasserkraftwerk der WAG, das in Kienberg-Gaming liegt, zum Betriebe. Dieses Wasserkraftwerk nützt das Gefälle der zweiten Wiener Hochquellenleitung aus, das auf einer Länge von 8 Kilometer zwischen Lunz und Gaming 211 Meter beträgt. Das effektive Nutzgefälle des Kraftwerkes beträgt 188 Meter und liefert bei einer Wassermenge von 2·315 Kubikmeter/Sekunden und einem Wirkungsgrade der Turbine von 87 Prozent eine Leistung von 5050 Pferdestärken an der Turbinenwelle. Die Leistung der Drehstromgeneratoren beträgt 3500 Kilowatt und die Gesamtleistung des Kraftwerkes 4200 Kilowatt. Da die Wassermenge der Wasserleitung nahezu während des ganzen Jahres konstant ist, beträgt die Jahreserzeugung des Kraftwerkes 30 Millionen Kilowattstunden. Die Wasserführung mußte mit Rücksicht auf die Verwendung des Betriebswassers als Trinkwasser durchwegs in Stollen erfolgen. Der Oberwasserstollen von einer Länge von 7950 Metern endet in einem Wasserschloß, das durch eine Druckrohrleitung mit dem Kraftwerke verbunden ist, die wiederum mit Rücksicht auf die Trinkbarkeit unterirdisch verlegt wurde. Der ebenfalls vollständig gedeckte Unterwasserkanal mündet in den alten Trinkwasserleitungsstollen. Die beiden Francis-Spiralturbinen des Werkes wurden aus der gleichen Rücksicht besonders sorgfältig konstruiert und ausgeführt.

Die Leistung der Generatoren beträgt 6000 Kilovolt-Ampere, sie erzeugen 5000 Volt Drehstrom. Für den Eigenbedarf dient eine Freistrahlturbine, die auf einer Seite mit einem Drehstromgenerator von 37·5 Pferdestärken und auf der anderen Seite mit einem Gleichstromdynamo von 17 Pferdestärken Leistung gekuppelt ist.

Freiluftschaltanlage Gresten

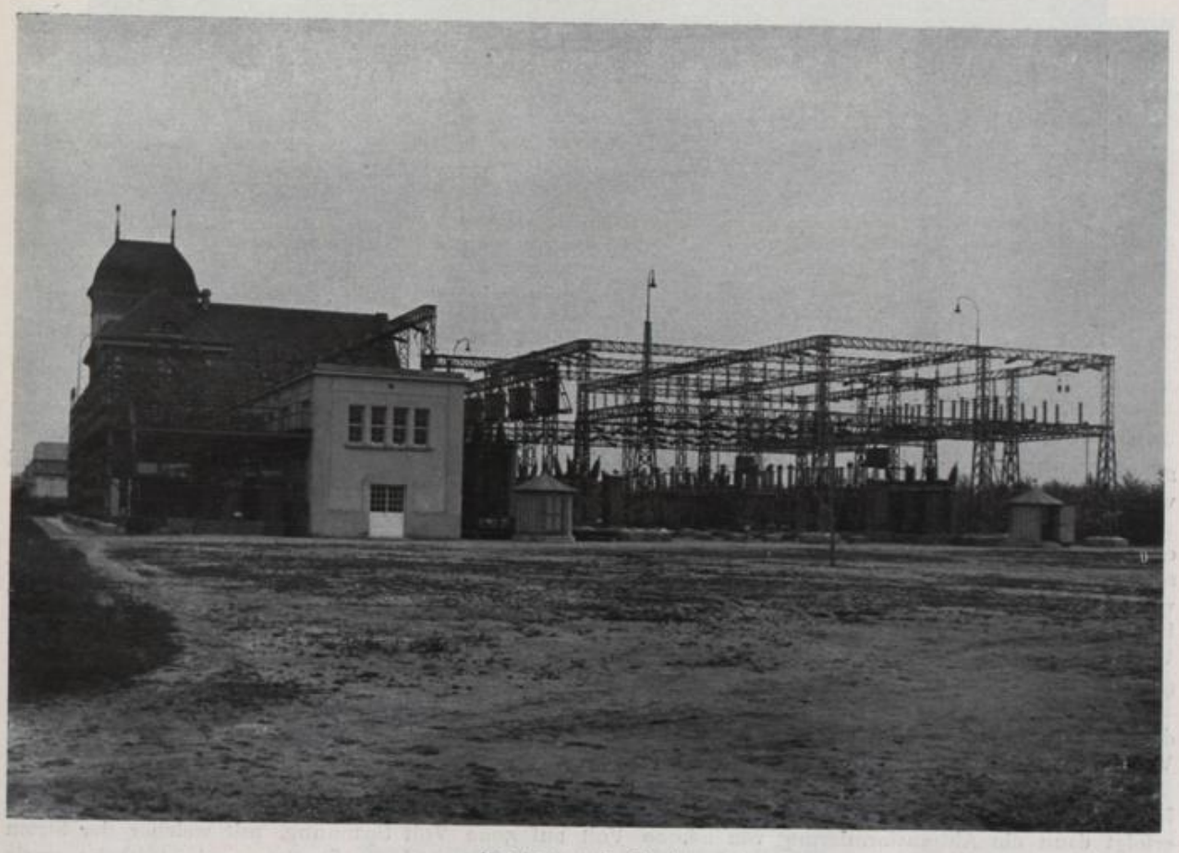
Zur Transformierung des 5000-Volt-Drehstromes auf 110.000 Volt wurden wie im Kraftwerke Opponitz 5000/66.000-Volt-Einphasentransformatoren aufgestellt, von denen jeder eine Leistung von 2000 Kilovolt-Ampere hat, was eine verkettete Leistung von 6000 Kilovolt-Ampere ergibt. Die 5000/66.000-Volt-Transformatoren sowie die 110.000-Volt-Schaltanlage sind im Freien montiert. Vom Kraftwerk zieht eine 9·5 Kilometer lange Einfachfreileitung bis zur Schaltanlage in Gresten, wo sie an die Freileitung Opponitz—Wien angeschlossen ist.

Der Anschluß an das Wasserkraftwerk Partenstein der OWEAG erfolgt in Wegscheid bei Linz. Von Wegscheid führt zur Schaltanlage Gresten eine von den städtischen Elektrizitätswerken errichtete, 72 Kilometer lange Freileitung, die im Teile St. Peter—Gresten unter Berücksichtigung des später noch auszubauenden Ennskraftwerkes als Doppelleitung ausgebaut ist.

Die Schaltanlage Gresten bildet den Knotenpunkt des 110.000-Volt-Freileitungsnetzes und ist, wie aus der Abbildung ersichtlich, als Freiluftstation ausgeführt. Für den Eigenbedarf wurde die Schaltanlage an die 10.000-Volt-Freileitung des Elektrizitätswerkes Ybbsitz angeschlossen. Zur Reserve dient überdies ein Dieselaggregat. Von dieser Schaltanlage führt die schon erwähnte 120 Kilometer lange Doppelfreileitung nach Wien und mündet in der in Floridsdorf errichteten Freiluftstation des Umspannwerkes Nord.

Im Umspannwerke Nord erfolgt die Überleitung des Wasserkraftstromes in das Wiener Netz derzeit durch zwei aus Einphasentransformatoren bestehenden Transformatorengruppen von insgesamt 36.000 Kilovolt-Ampere-Leistung, welche die Betriebsspannung des einlangenden Drehstromes von 110.000 Volt auf 28.000 Volt umwandeln. Mit Rücksicht auf die erhöhte Stromlieferung aus dem Partensteiner Kraftwerke wird diese Transformatorenanlage durch eine dritte im Bau befindliche Gruppe von 18.000 Kilovolt-Ampere-Leistung ergänzt. Die gesamte 110.000-Volt- und 28.000-Volt-Schaltanlage ist im Freien auf Eisengerüst als sogenannte Freiluftanlage ausgeführt. Der Kraftstrom wird vom Umspannwerk teils in das 28·000-Volt-Kabelnetz, teils nach neuerlicher Transformierung, in das 5000-Volt-Kabelnetz geliefert.

Die zur Betriebsführung unbedingt notwendige Verständigung zwischen Wien und dem Kraftwerke wird durch leitungsgerichtete Hochfrequenztelephonie bewirkt, die nach dem Prinzipe der drahtlosen



Umspannwerk „Nord"

Telephonie arbeitet, bei der jedoch die Wellen sich nicht durch die Luft, sondern längs der Hochspannungsleitung fortpflanzen. Außerdem sind noch die Kraftwerke an das staatliche Fernsprechnetz angeschlossen.

Das neue System der Stromerzeugung und -verteilung

Aus den Kraftwerken wurde früher der Drehstrom mit 5000 Volt Spannung und 50 Perioden, der Wechselstrom aus dem I. E. G.-Werke mit 2000 Volt Spannung und 50 Perioden fortgeleitet. Bei der Errichtung des Ebenfurther Kraftwerkes wurde der Endpunkt der bezüglichen Fernleitung in Wien, das Umspannwerk Süd, durch 28.000-Volt-Kabel mit dem Simmeringer Kraftwerke verbunden. Nach Erbauung der Wasserkräfte wurde auch das Umspannwerk Nord, mit dem sie in Wien enden, durch

Umspannwerk „Schmelz"

28.000-Volt-Kabel mit den Kraftwerken Engerthstraße und Simmering sowie dem Umspannwerke Süd verbunden. Dies war der Anfang einer weitgehenden Änderung des gesamten Stromlieferungssystems.

In Wien ist es wie in anderen Großstädten nicht mehr möglich, die großen in den Kraftwerken erzeugten Energien mit 5000-Volt-Spannung in das Konsumgebiet zu bringen. Wirtschaftliche Rücksichten sowie die Bedachtnahme auf die Betriebssicherheit machen es nötig, auch in Wien auf die höhere Spannung von 28.000 Volt überzugehen. Zu diesem Zwecke werden in den Kraftwerken Simmering und Engerthstraße Umspannwerke erbaut, in welchen der Strom von der Erzeugungsspannung von 5500 Volt auf 28.000 Volt auftransformiert und durch Kabel in eine Anzahl von Umspannwerken geleitet wird, die im Stadtgebiete erbaut werden sollen.

Vorläufig sind es fünf solcher Werke, die durch 28.000-Volt-Kabel derart angespeist werden sollen, daß die Stromlieferung immer von mindestens zwei Kraftquellen aus erfolgen wird, derart, daß beim Versagen der einen die andere die gesamte Stromlieferung übernehmen kann.

In den fünf Umspannwerken, von welchen zwei, nämlich das auf der Schmelz und jenes in Michelbeuern schon teilweise fertig und in Betrieb sind, sowie in den Umspannwerken Süd und Nord erfolgt dann die Abtransformierung von 28.000 Volt auf 5000 Volt Spannung, mit welcher der Strom den Umformerwerken für das mit Gleichstrom versorgte Gebiet und die Straßen- und Stadtbahn sowie

in die Transformatorenstationen der mit Drehstrom versorgten Gebiete geleitet werden soll, und zwar derart, daß jedes der Umformerwerke an zwei Umspannwerke angeschlossen wird, um eine größere Betriebssicherheit zu erzielen. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit wird auch der im Zuge befindliche Einbau von Strombegrenzungsreaktanzen, Erdschlußlöschern und Selektivschutzrelais in die Kabelnetze dienen, während zur Verbesserung des Wirkungsgrades im Drehstromgebiete auch eine Anzahl von sogenannten Phasenschiebern aufgestellt wird, von denen zwei in den beiden Umspannwerken Nord und Süd bereits mit bestem Erfolg in Betrieb sind. Der Erhöhung des Konsumes entsprechend, wird auch die Zahl der Umformerwerke und der Transformatorenstationen ständig vermehrt. Eines dieser Umformerwerke, das ist jenes in Sechshaus, ist bereits fertiggestellt, ein zweites in Ottakring im Bau.

Während die städtischen Elektrizitätswerke früher nur Motorgeneratoren für die Umwandlung des Drehstromes in Gleichstrom für Beleuchtung, Kraftübertragung und die Straßenbahnen verwendeten, werden jetzt solche Maschinen nur noch für die Beleuchtung und Kraftübertragung benützt. Die in den Jahren 1924/25 elektrifizierte Stadtbahn erhält ihren Gleichstrom von 700 Volt Spannung aus Quecksilberdampfgleichrichteranlagen, vier an der Zahl, und von einem fahrbaren Einankerumformer von zusammen 10.480 Kilowattleistung. Die Motorgeneratoren für die Belieferung der Straßenbahnen werden allmählich durch Quecksilberdampfgleichrichter ersetzt, womit in dem Umspannwerke Schmelz, in den Umformerwerken Speising, Döbling und Sechshaus bereits begonnen wurde, während in der für Stadtbahnzwecke errichteten Gleichrichteranlage Hauptzollamt auch noch Quecksilberdampfgleichrichter für den Betrieb der Straßenbahnen aufgestellt wurden.

Neuestens verwenden die städtischen Elektrizitätswerke auch Quecksilberdampfglasgleichrichter zur Verbesserung der Spannungsverhältnisse in den Gleichstromnetzen der alten Gemeindebezirke.

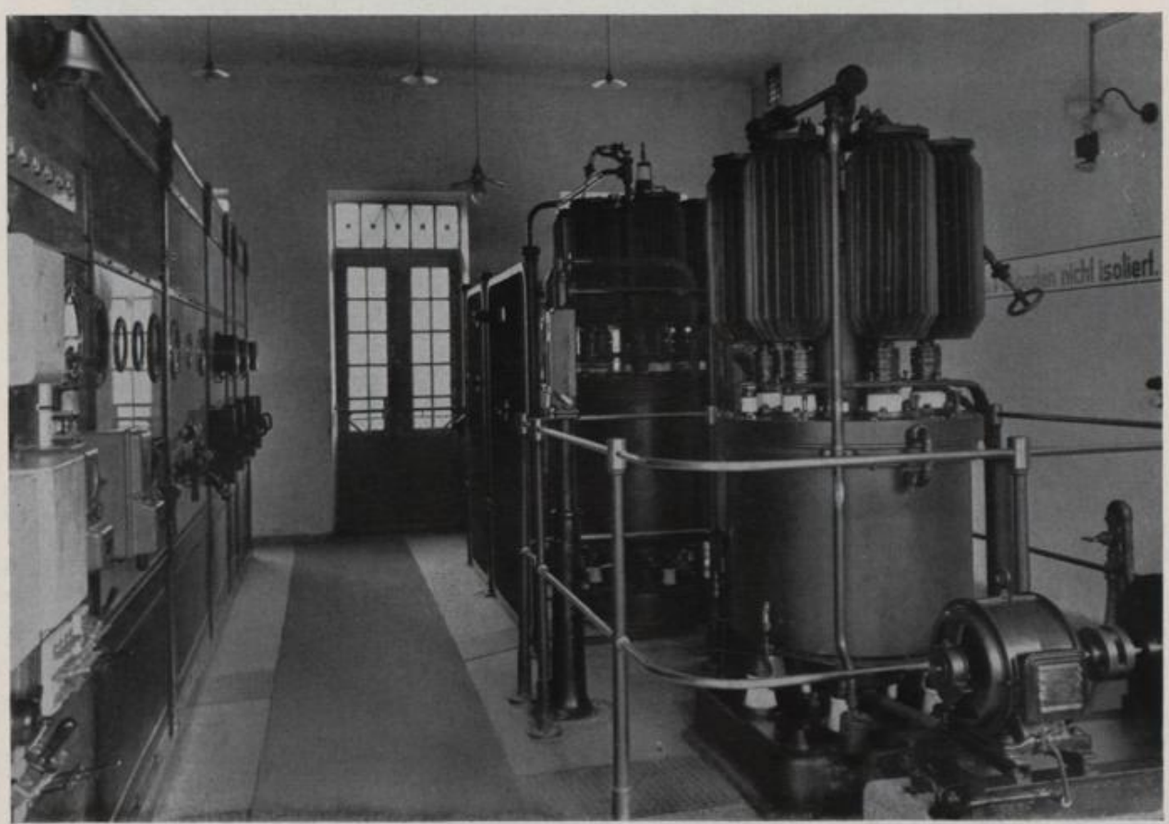
Die im Vorstehenden geschilderten Änderungen und Neuerungen werden noch einige Jahre dauern und erfordern ebenso wie die als erste Etappe des Ausbauprogrammes der städtischen Elektrizitätswerke bereits durchgeführte Vereinheitlichung der primären Stromerzeugung in den verschiedenen von den bestandenen Gesellschaften übernommenen Werken (5000 Volt Drehstrom mit 50 Sekunden-Perioden)

Sammelschienenraum im Umspannwerk Schmelz

ganz ungeheuere Kosten. Sie werden aber die städtischen Elektrizitätswerke in die Lage setzen, die nach Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse Österreichs zu gewärtigenden Stromkonsumerhöhungen bewältigen zu können und im übrigen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes und seine Sicherheit in hohem Maße erhöhen. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß die von der Wiener Elektrizitätsgesellschaft übernommene 2×110-Volt-Gleichstromverteilung vollkommen aufgelassen wird, die von der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitätsgesellschaft herrührende 4×110-Volt-Verteilung aber bis auf weiteres noch bleiben soll, weil die Kosten der Abänderung heute noch unwirtschaftlich wären.

Um das Bild zu vervollständigen, sei erwähnt, daß sich die Zahl der Unterwerke für den Kraft-, Licht- und Bahnbetrieb nach dem Kriege von 12 auf 19 Stationen mit 82 Umformern mit einer Gesamtleistung von 75.600 Kilowatt erhöhte, daß 32 Quecksilberdampfgleichrichter mit einer Leistung von 20.900 Kilowatt neu aufgestellt und die Kapazität der in den Umformerwerken für das Gleichstromnetz eingebauten 29 Akkumulatorenbatterien auf 14.163 Kilowatt erhöht wurde. Die Leistungen der Transformatorenanlagen wurden von 35.154 Kilovolt-Ampere auf 107.730 Kilovolt-Ampere bei einer Vermehrung der Transformatorenzahl von 395 auf 1525 gesteigert. Die Länge des Kabelnetzes vermehrte sich um 540 auf 6055 Kilometer und überdies wurden an der Peripherie der Stadt etwa 55 Kilometer Freileitungsnetze ausgeführt.

Immerzu schreitet der Ausbau der Elektrizitätswerke, die gezwungen sind, sich jetzt schon wieder mit den Projekten für den Ausbau neuer Kraftwerke und mit der Sicherung weiteren Fremdstrombezuges zu beschäftigen. Diese Arbeiten erstrecken sich unter anderem auch auf eine für ein künftiges Wasserkraftwerk oder den neuen Hochdruckblock verwendbare Pumpenakkumulierungsanlage in der Nähe von Wien zur Erzeugung von Spitzenstrom mit überschüssiger, bei Nacht nicht verkäuflicher Energie sowie mit der eventuellen Wiedererrichtung eines Kraftwerkes auf der Area der bestandenen ehemaligen Allgemeinen Österreichischen Elektrizitätsgesellschaft in der Oberen Donaustraße in Verbindung mit einem Fernheizwerk für die inneren Stadtbezirke, durchwegs Studien, die notwendig sind, um alles vorkehren zu können, wenn der in Österreich so sehnlichst erwartete Wiederaufstieg beginnt und der Strombezug stärker anwächst.



Quecksilberdampfgleichrichter-Anlage in Speising

Die städtischen Straßenbahnen

Von Ing. Ludwig Spängler, Direktor der Städtischen Straßenbahnen

Der Werdegang der Wiener Straßenbahnen ist einerseits durch die Umwandlung des Pferde- und Dampfbetriebes in den elektrischen Betrieb, andererseits durch die Verstadtlichung sämtlicher Linien gekennzeichnet.

Die erste Pferdebahnlinie wurde im Jahre 1865 von einer belgischen Firma erbaut und führte vom Schottentor über eine Strecke von dreieinhalb Kilometern nach Hernals. Die Linien dieses Unternehmens gingen im Jahre 1868 in den Besitz der Wiener Tramway-Gesellschaft über, welche ihr Netz ständig erweiterte und am 28. Jänner 1897 die erste elektrische Linie eröffnete. Die Wiener Tramway-Gesellschaft liquidierte ihr Unternehmen im Jahre 1899 und wurde durch die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen ersetzt. Diese Gesellschaft war, nachdem die Gemeinde Wien am 24. März 1899 die Konzession für ein Netz normalspuriger, mit elektrischer Kraft zu betreibender Kleinbahnlinien erhalten hatte, unter denen sich neben den Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft viele neu zu erbauende Linien befanden, von der Firma Siemens & Halske A. G. zum Umbau der Pferdebahnlinien auf den elektrischen Betrieb und zum Bau eines Teiles der neuen Linien ins Leben gerufen worden und hatte in dem hierüber mit der Gemeinde Wien am Ende des Jahres 1899 abgeschlossenen Vertrage diese Aufgaben nebst der Betriebsführung auf allen Linien übernommen.

Da die Gesellschaft den Anforderungen der Gemeinde nicht nachkommen konnte und die Gemeinde überdies im selben Jahre den Entschluß gefaßt hatte, neben einem Werke für Beleuchtungs- und Kraftstrom ein eigenes Bahnwerk zu errichten, zielte die natürliche Entwicklung auf die vollständige Verstadtlichung der Straßenbahnen. Sie wurde noch durch die Erwägung gefördert, daß das Betriebsunternehmen in der Hand der Gemeinde die wichtigen Begünstigungen des Kleinbahngesetzes, nämlich die neunzigjährige Konzessionsdauer, die Steuer- und Gebührenbefreiung und den Verzicht auf das staatliche Einlösungs- und Heimfallsrecht zu gewärtigen hatte und ferner all dem gerecht werden konnte, was die Bevölkerung von einem Hauptverkehrsmittel verlangen muß. Die Gemeinde Wien kaufte daher ab 1. Jänner 1902 die Linien der Bau- und Betriebsgesellschaft samt dem ganzen Wagenpark und betraute die Siemens & Halske A. G. mit dem Ausbau des Netzes und dem Betriebe des ganzen Unternehmens bis längstens 31. Dezember 1903. Gleichzeitig ließ die Gemeinde Wien das Unternehmen im Handelsregister unter der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen" eintragen.

Der nächste Schritt zur Verstadtlichung der Wiener Straßenbahnen war die Erwerbung der nächstgrößten Straßenbahn, nämlich der im Jahre 1873 gegründeten Neuen Wiener Tramway. Am 25. Juli 1902 erwarb die Gemeinde die Konzession für das Netz dieser Gesellschaft und schloß am 5. August desselben Jahres mit der Österreichischen Länderbank einen Vertrag über den Umbau der Linien auf den elektrischen Betrieb und mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft einen Ablösungs- und Betriebsvertrag ab. Den Umbau hatten die Österreichischen Schuckertwerke zu besorgen, der Betrieb sollte durch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft im Vollmachtsnamen und auf Rechnung der Gemeinde Wien, so wie dies auch mit der Siemens & Halske A. G. vereinbart worden war, bis längstens 31. Dezember 1903 geführt werden.

Da sich die betriebsführenden Gesellschaften nicht entschließen konnten, gewisse Reformen auf wirtschaftlichem Gebiete, insbesondere eine Besserstellung ihrer Angestellten, durchzuführen, übernahm die Gemeinde Wien schon vom 1. Juli 1903 an alle Straßenbahnlinien in den Eigenbetrieb, unbeschadet der bestehenden Verträge über den restlichen Ausbau der Linien.

In Weiterverfolgung der Verstadtlichungsbestrebungen kaufte die Gemeinde Wien im Jahre 1904 die von der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Co. im Jahre 1898 gebaute elektrische Bahn nach Kagran und erhielt noch im gleichen Jahre die Konzession für diese Linie.

Im Weichbilde der Stadt standen jetzt nur mehr drei Lokalbahnunternehmungen in privatem Betrieb: die Dampftramway vormals Krauß & Co., die Lokalbahn Wien—Guntramsdorf der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen und die Zahnradbahn auf den Kahlenberg. Für den großstädtischen Verkehr kam nur die erste in Betracht. Sie bestand einerseits aus einer Linie Wien—Augartenbrücke—Floridsdorf—Stammersdorf mit einer Abzweigung von Floridsdorf über Kagran und Aspern nach Groß-Enzersdorf, andererseits aus der Linie von Hietzing über Mauer, Rodaun und Perchtoldsdorf nach Mödling mit dem Flügel Hietzing—Ober-St. Veit. Nach langwierigen Verhandlungen ging im Jahre 1907 dieses Netz der Dampfstraßenbahnen in das Eigentum der Gemeinde Wien über, welche die erforderlichen Konzessionen erwarb und den Betrieb am 1. Jänner 1908 durch die Direktion der städtischen Straßenbahnen aufnahm.

Was die Lokalbahn Wien—Guntramsdorf anbelangt, so benützte die Gemeinde den Anlaß, daß diese Bahn von Wien-Matzleinsdorf nach Guntramsdorf als elektrische Bahn umgestaltet und nach beiden Richtungen, bis zur Inneren Stadt einerseits, nach Baden andererseits verlängert werden sollte, um durch einen Vertrag mit der A. G. der Wiener Lokalbahnen vom 2. Dezember 1905 über die Mitbenützung der Straßenbahngeleise in der Wiedener Hauptstraße durch die neue Bahn der Gemeinde einen Anteil an den Einnahmen, ferner den Absatz des elektrischen Stromes und das Recht zu sichern, Teile der fremden Bahnanlage mit Straßenbahnwagen zu befahren. Durch dieses Übereinkommen, das seither mehrfach erneuert und verbessert worden ist wurde die Annehmlichkeit geschaffen, mit der Lokalbahn ohne Umsteigen bis zur Ringstraße zu gelangen.

Zugleich mit den Dampfstraßenbahnen hatte die Direktion der städtischen Straßenbahnen auch den Betrieb der Niederösterreichischen Landesbahn Stammersdorf—Auersthal übernommen, die im Jahre 1909 bis nach Schweinbarth ausgedehnt wurde. Im Jahre 1911 gab die Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen die Betriebsführung wieder an die Niederösterreichischen Landesbahnen ab, was um so eher geschehen konnte, als die eigene Linie bis Stammersdorf im selben Jahre auf den elektrischen Betrieb umgebaut worden war.

Seit der Vereinigung der Wiener Straßenbahnen in den Händen der Gemeinde ist der Betrieb der Straßenbahnen in ständiger Entwicklung begriffen, die nur durch den Weltkrieg und seine wirtschaftlichen Folgen Hemmungen erlitt, um sodann wieder in den Händen der neuen Gemeindeverwaltung zu höchster Entfaltung emporgeführt zu werden.

Die Umwandlung der Dampfstraßenbahnlinien auf den elektrischen Betrieb, mit der sofort nach Erwerbung der Dampfstraßenbahnen begonnen worden war, wurde streckenweise durchgeführt und in den Jahren 1920 bis 1922 mit der Elektrifizierung der letzten Dampfstraßenbahnstrecken Mauer—Mödling und Kagran—Groß-Enzersdorf abgeschlossen.

Das Netz ist, abgesehen von zweigeleisigen Ausgestaltungen, von Geleiseschleifen und sonstigen Ergänzungen, vor allem durch den Bau neuer Linien, die teils in den vorhandenen Konzessionen vorgesehen waren oder für die teils erst Konzessionen erworben werden mußten, ständig ausgestaltet worden. Außer den noch in der Vorkriegszeit und während des Krieges fertiggestellten Linien verdienen die Linienneubauten der Jahre 1923 und 1924 besondere Erwähnung, von denen insbesondere die Linie nach Strebersdorf, ferner durch die Triesterstraße bis gegen Inzersdorf, durch die Engerthstraße und Wehlistraße bis zur Ostbahn und die Rundlinie vom Neubaugürtel über die Schmelz zum Betriebsbahnhof Währing mit einer Fortsetzung nach Gersthof neue Gebiete dem Verkehre und damit zum Teil auch der Siedlung erschlossen.

Der Bau neuer und die Vergrößerung bestehender Betriebsbahnhöfe und Wagenhallen, die Vervollkommnung der Werkstättenanlagen, insbesondere der Hauptwerkstätte für die regelmäßige Untersuchung der Wagen und für Wagenreparaturen sowie der Oberbauwerkstätte, ferner die Vermehrung des Wagenparkes durch Anschaffung moderner Personenwagen, welche allen Erfordernissen der Betriebssicherheit und der Bequemlichkeit der Fahrgäste in hohem Maße entsprechen, geben ein beredtes Zeugnis von dem Streben der Gemeinde, das Unternehmen einerseits den Fortschritten der Technik auf dem Gebiete des Verkehrswesens, andererseits dem Verkehrsbedürfnisse der Großstadt ständig anzupassen.

Außer den elektrischen Straßenbahnlinien betreibt die Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen seit dem Jahre 1908 auch eine geleislose Bahn mit elektrischer Oberleitung nach dem System Stoll zwischen Pötzleinsdorf und Salmannsdorf und hat seit der Übernahme des Kraftstellwagenbetriebes von der im Jahre 1922 aufgelösten Unternehmung „Gemeinde Wien — städtische Kraftstellwagenunternehmung“ ein Netz von Kraftstellwagenlinien ausgebaut, welche teils als Taglinien dem innerstädtischen Verkehre dienen, teils als Nachtlinien über belebte Straßenzüge äußere Bezirke mit der Inneren Stadt verbinden.

Der Umstand, daß die städtischen Straßenbahnen das einzige Massenverkehrsmittel für die Wiener Bevölkerung bilden, während sich in anderen Großstädten in diese Aufgabe noch Hochbahnen, Untergrundbahnen, Omnibus- und zahlreiche Kraftstellwagenunternehmungen teilen, führte zu einer Beanspruchung der Straßenbahnen bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Da zur Entlastung der Straßenbahnen unbedingt Maßnahmen getroffen werden mußten, an den Bau einer Untergrundbahn, für den die Vorarbeiten vor dem Kriege schon ziemlich weit vorgeschritten waren, jedoch mangels der erforderlichen Geldmittel und mit Rücksicht auf das bei dem hohen Zinsfuß zu erwartende unvermeidliche große Defizit vorläufig nicht gedacht werden konnte, faßte die Gemeinde Wien zunächst die Elektrifizierung der innerstädtischen Linien der seit dem Jahre 1918 eingestellten Wiener Stadtbahn, welche in Friedenszeiten immerhin eine nennenswerte Frequenz aufzuweisen hatten, ins Auge, um durch die Einrichtung eines Schnellbahnbetriebes auf diesen Stadtbahnstrecken unter engem Zusammenschluß mit dem Straßenbahnnetz und unter Verwendung gemeinsamer Fahrbetriebsmittel wenigstens eine teilweise Entlastung der Straßenbahnen zu erzielen.

Nach Abschluß eines bezüglichen Übereinkommens zwischen der Gemeinde und dem Bund führte die Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen die Elektrifizierung der Gürtel-, Wiental- und Donau-

kanallinie einschließlich des Verbindungsbogens Friedensbrücke (Brigittabrücke)—Nußdorferstraße der Wiener Stadtbahn in den Jahren 1924 und 1925 durch und übergab die erste Teilstrecke am 3. Juni 1925, die letzte Teilstrecke am 20. Oktober 1925 dem Betriebe. Mit der Eröffnung des Gesamtbetriebes trat ein Einheitstarif für die Straßenbahnen und für die Wiener elektrische Stadtbahn in Kraft, der eine bedeutende Frequenzsteigerung auf der letzteren zur Folge hatte.

In jüngster Zeit hat sich die Gemeinde entschlossen, den Kraftstellwagenbetrieb großzügig auszugestalten und zu diesem Zwecke 150 Kraftstellwagen modernster Bauart anzuschaffen. Mit dem neuen Wagenpark, zu dessen Unterbringung drei neue Garagen gebaut werden müssen, wird eine Reihe von Taglinien ins Leben gerufen werden, die teils bestehende Straßenbahnlinien entlasten, teils Straßenzüge dem Verkehre erschließen sollen, die keine Straßenbahn besitzen.

Die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn sowie der Ausbau des Kraftstellwagennetzes bedeutet wohl eine wesentliche Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse; eine völlige Gesundung dieser Verkehrsverhältnisse wird jedoch erst die Erbauung neuer, von der Straßenoberfläche unabhängiger Verkehrsmittel durch die Hauptverkehrsadern der Stadt bringen, welcher Aufgabe nunmehr das Augenmerk der Gemeinde Wien zugewendet ist.

Was die für die Betriebsführung sämtlicher städtischen Verkehrsmittel, also der Straßenbahnen, der Wiener elektrischen Stadtbahn und des Kraftstellwagens maßgebenden wirtschaftlichen Gesichtspunkte betrifft, so muß hervorgehoben werden, daß sich die neue Gemeindeverwaltung zum Wohle der Wiener Bevölkerung, die insbesondere durch die Wohnungs- und Erwerbsverhältnisse seit dem Kriege mehr denn je auf die städtischen Verkehrsmittel angewiesen ist, niemals von erwerbswirtschaftlichen Erwägungen, sondern immer nur von dem Grundsatze leiten ließ, die Tarife stets nur so hoch zu erstellen, als es unbedingt notwendig ist, um die Bedürfnisse der einzelnen Betriebe aus deren eigenen Einnahmen zu bestreiten.

Bahnbau und Bahnerhaltung

Gegen Ausgang des Krieges war die Bahnbau- und Bahnerhaltungstätigkeit durch Material- und Personalmangel sehr beeinträchtigt. Obwohl später Arbeitskräfte in genügender Zahl eingestellt werden konnten, blieben die Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung lange Zeit bestehen. Da sich hiezu auch noch die durch die Geldentwertung hervorgerufene sprunghafte Verteuerung aller Verbrauchsstoffe und die Steigerung der Personalauslagen gesellte, mit denen die Einnahmen nicht Schritt zu halten vermochten, konnte in den ersten Nachkriegsjahren eine durchgreifende Verbesserung des Bahnzustandes nicht erzielt und an eine großzügige Ausgestaltung des Netzes nicht gedacht werden.

Erst vom zweiten Halbjahr 1921 angefangen nahm mit der allgemeinen Besserung der Wirtschaftslage des Unternehmens auch die Bautätigkeit allmählich wieder zu, bis sie im Jahre 1923 und 1924 im Rahmen der von der Gemeinde Wien und ihren Unternehmungen ausgeführten Notstandsarbeiten und sodann in den folgenden Jahren in den Arbeiten für die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn ihren Höhepunkt erreichte.

Bis zum Jahre 1923 wurden zwar keine neuen Linien gebaut, dafür aber zahlreiche Umgestaltungen der Geleiseanlagen, wie Geleiseschleifen, Ausweichen, Verbindungslinien, Umlegung von Linien, kleinere zweigeleisige Ausgestaltungen und dergleichen ausgeführt, um die Abwicklung des Verkehres zu erleichtern und zu verbessern, ferner eine Reihe von Geleiseanlagen für die Lastenbeförderung teils für eigene, teils für fremde Zwecke hergestellt. Eine größere Arbeit von allgemeiner Bedeutung war der in den Jahren 1920 und 1921 ausgeführte Umbau der Dampfstraßenbahnlinien Mauer—Mödling und Kagran—Groß-Enzersdorf auf den elektrischen Betrieb.

Eine außerordentliche Bautätigkeit setzte im Jahre 1923 mit dem Bau einer Anzahl von neuen Linien ein, deren Herstellung zum Teil auch noch das Arbeitsprogramm des folgenden Jahres bildete. Diese Neubauten, ferner eine große Reihe anderer Arbeiten und Anschaffungen im Bereiche des Unternehmens sowie schließlich die Elektrifizierung der Stadtbahn sind Notstandsmaßnahmen, welche in erster Linie zu dem Zwecke beschlossen wurden, um Arbeitsgelegenheit zu schaffen und der vor allem durch die Absatzstockung in der Industrie zunehmenden Arbeitslosigkeit nach Möglichkeit zu steuern.

In dem an Fabriken und Arbeitsstätten reichen Bezirksteil der Leopoldstadt längs des rechten Donauufers erstanden von der Innstraße bis zur Ostbahn drei neue Linien, und zwar eine von der Ausstellungsstraße durch die Engerthstraße und Wehlistraße bis zur Ostbahn, eine zweite durch die Engerthstraße vom Volkswehrplatz bis zum Anschluß an die erstgenannte und eine dritte von der Walcherstraße durch die Engerthstraße bis zur Innstraße. Weiters wurde eine neue Linie von der Endstation in der Pragerstraße nach Strebersdorf, eine Rundlinie über die Schmelz, von einer Schleife am Neubaugürtel um das Hesser-Denkmal ausgehend, durch die Felberstraße, Schweglerstraße bis zur Herbststraße, ferner eine Linie vom Betriebsbahnhof Kreuzgasse durch die Simonygasse nach Gersthof,

wo sie in einer Geleiseschleife endet, und eine Linie durch die Triesterstraße bis zur Gemeindegrenze gegen Inzersdorf gebaut.

Außer den neuen Linien sind seit dem Jahre 1923 auch noch zur Verbesserung des Verkehres zahlreiche Schleifen an Stelle von Stockgeleisen bei Endstationen oder Endpunkten der Linienführungen, ferner zweigeleisige Ausbauten, Vergrößerungen oder Verbesserungen der Bahnhofsanlagen und einige Schleppgeleise ausgeführt worden.

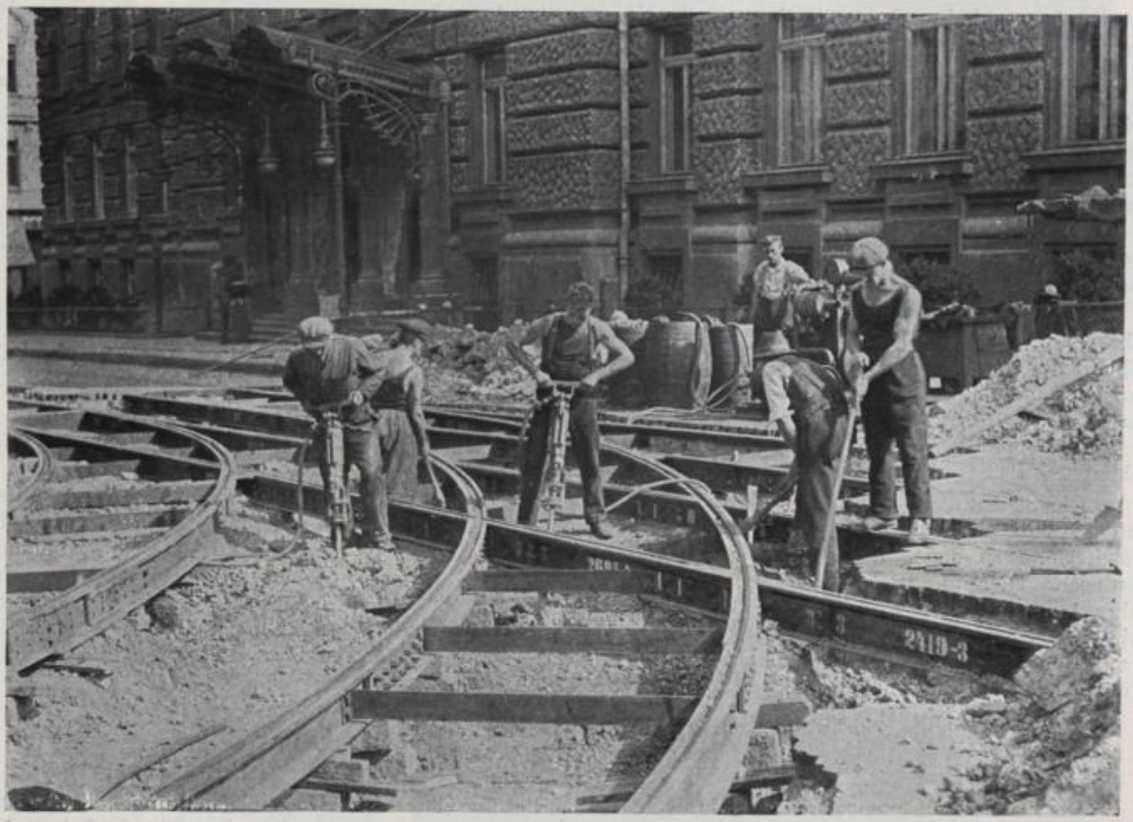
So erhielten die Linien in der Eschenbachgasse und in der Babenbergerstraße eine gemeinsame Geleiseschleife über den Ring und durch die Elisabethstraße, auf der nun die Züge der Linien durch die Gumpendorferstraße und Mariahilferstraße, ähnlich wie dies im Jahre 1922 durch die Schleife bei der

Linie Engerthstraße—Wehlistraße

Bellaria erzielt worden war, ohne Berührung der Geleise auf der Ringstraße umkehren können. Zur Verbesserung des Verkehres zum und vom Gänsehäufel während der Badesaison wurden am Schüttauplatz in Kaisermühlen eine Geleiseschleife gebaut und die Ausweichgeleise auf der Reichsbrücke verlängert. Das Stockgeleise in der Wipplingerstraße, das den Erfordernissen des gesteigerten Verkehres, namentlich bei sportlichen Veranstaltungen auf der Hohen Warte, nicht mehr genügte, wurde durch eine Schleife um die Gartenanlage am Börseplatz ersetzt, ferner die Teilstrecke von der Alserbachstraße bis zur Viriotgasse aus wirtschaftlichen Gründen ganz aufgelassen und für die Züge der Linie D eine Umkehrschleife durch die Newaldgasse und Liechtensteinstraße geschaffen. Im X. Bezirk wurde wegen des gesteigerten Verkehres bei sportlichen Veranstaltungen am Laaerberg ein Schleifengeleise durch die Lehmgasse—Weldengasse—Katharinengasse im Anschluß an die Geleise in der Favoritenstraße errichtet. Einem dringenden Verkehrsbedürfnisse entsprechend, wurde die Linie 2, die bisher in der Schwarzspanierstraße bei der Währingerstraße endete, über die Währingerstraße und über eine neu hergestellte Verbindungslinie durch die Kolingasse zur Peregringasse geführt. Zur Entlastung des Verkehres auf

der Ringstraße und der Schleife Mölkerbastei dient eine neue Geleiseschleife Kolingasse—Wasagasse—Heßgasse—Schottenring, welche die neue Verbindungslinie durch die Kolingasse mitbenützt. Eine großzügige Umgestaltung erfuhr die Linie 2 in der Teilstrecke zwischen Sezession und Akademiestraße. Durch Verlegung dieser Teilstrecke von der linken auf die rechte Seite des eingewölbten Wienflusses sind die bestehenden Streckenteile vor der Sezession und in der Friedrichstraße entlastet und bedeutende Verkehrsverbesserungen erzielt worden, so daß nunmehr die Peagierung der Linie vor der Sezession durch die Züge der Linie 2 entfällt.

Eine Geleiseschleife wurde ferner noch im XI. Bezirk am Gräßlplatz gebaut. An verschiedenen Stellen des Netzes wurden neue Ausweichen angelegt und bestehende entsprechend verlängert.



Betonaufbruch mit pneumatisch angetriebenen Meißeln

Zweigeleisige Ausgestaltungen wurden in größerem Umfange in der Triesterstraße von der Gudrunstraße bis zur Troststraße und in der Strecke Breitenfurterstraße—Hetzendorferstraße durchgeführt. Desgleichen wurde im Zuge der Linie Hietzing—Mödling außer einer Ausweiche in Perchtoldsdorf beim Brunner Felsenkeller auch bei der Speisingerstraße die Zweigeleisigkeit durch Errichtung eines Geleises über die Gallgasse und Fehlingergasse hergestellt, weil die Zulegung eines zweiten Geleises in der Speisingerstraße wegen der dort bestehenden Straßenenge nicht möglich war. Im Jahre 1926 ist die zweigeleisige Ausgestaltung der Linie Mauer—Mödling in der Teilstrecke zwischen Mauer und Rodaun in Angriff genommen und im Jahre 1927 vollendet worden. Im Verlaufe dieser Arbeiten mußten zwei eiserne Bahnbrücken neu gebaut und zwei bestehende eiserne Bahnbrücken ausgewechselt werden, außerdem war die Verbreiterung des im Gemeindegebiete von Mauer und Liesing liegenden Bahneinschnittes und die Regulierung des Liesingbaches im Bereiche des Bahnbaues notwendig, was eine Erdbewegung im Ausmaße von rund 11.000 Kubikmeter erforderte.

Schon im Jahre 1924, noch mehr aber in den beiden folgenden Jahren trat der Ausbau des Netzes der Straßenbahnen gegenüber der Vorbereitung und Durchführung der Elektrifizierung der von den

städtischen Straßenbahnen übernommenen Strecken der Wiener Stadtbahn zurück, weil diese Arbeiten die physischen und wirtschaftlichen Kräfte des Unternehmens voll in Anspruch nahmen. In den Jahren 1925 und 1926 sind daher außer den Geleiseerhaltungs- und Geleiseerneuerungsarbeiten, die nach wie vor einen ansehnlichen Umfang erreichen — die Geleiseauswechslungen betrugen im Jahre 1924 rund 29 Kilometer, im Jahre 1925 rund 27 Kilometer und im Jahre 1926 rund 23 Kilometer — nur mehr geringfügige Geleiseneubauten im Straßenbahnnetz zu verzeichnen.

Bei den Bahnbau- und Bahnerhaltungsarbeiten kamen vielfach moderne Arbeitsgeräte und neue technische Verfahren zur Anwendung, was zur Verbesserung des Geleisezustandes und zur raschen Ausführung der Geleisearbeiten, insbesondere auch auf den Stadtbahnstrecken, wesentlich beitrug.

Das verbesserte alumino-thermische Verfahren zur Schweißung der Schienen an den Stößen an Stelle der Laschenverbindungen fand nicht bloß wie früher bei Schienenstoßreparaturen, sondern allgemein, insbesondere bei Geleiseverlegungen, Verwendung; die Zahl der zu diesem Zwecke im Straßenbahnnetz ausgeführten Thermitschweißungen stieg bis zu 3600 im Jahre. Zur wirtschaftlichen Durchführung dieser Arbeiten wurden vier Schweißwagengarnituren aus je zwei Wagen angeschafft, mit denen alle für die Schweißungen notwendigen Werkzeuge, Geräte und Materialien von einer Baustelle zur anderen geschafft werden können. Auch im Netz der Wiener elektrischen Stadtbahn fand das gegenständliche Verfahren Eingang. Im Jahre 1926 wurden bereits gegen 3000 Schienenstöße an Vignolschienen auf diese Weise geschweißt.

Eine neu angekaufte fahrbahre elektrische Schweißumformeranlage dient dazu, die Knotenpunkte des Straßenbahnnetzes durch Aufschweißen von Stahl auf elektrischem Wege an Ort und Stelle instandzusetzen. Auf diese Weise wurden im Jahre 1926 3668 Knotenpunkte wieder hergestellt.

Zahlreiche Preßluftwerkzeuge, wie Pflasteraufreißer, Bohrhämmer und Geleisestopfer, die durch eine fahrbare Preßluft- und eine leicht transportable Kompressoranlage betrieben werden, ferner eine Betonmischmaschine leisten bei den Geleisearbeiten ausgezeichnete Dienste. Zum Reinigen der alten Schienen von Rost und dergleichen werden in der Oberbauwerkstätte zwei neue mit Preßluft betriebene Anlagen verwendet.

Zur Beseitigung der Riffeln auf den Fahrflächen der Straßenbahnschienen stehen vier Schienenschleifwagen fast das ganze Jahr im Betriebe.

Die Streckenlänge der Straßenbahnlinien ist von 264·911 Kilometer am Ende des Jahres 1913 und von 273·666 Kilometer am 30. Juni 1918 auf 287·828 Kilometer am Ende des Jahres 1926, die Geleiselänge zu den gleichen Zeitpunkten von 541·548 und 585·732 Kilometer auf 599·379 Kilometer gestiegen. Die im Straßenbahnnetz nach dem Kriege ausgeführten Geleiseneubauten erreichten im Jahre 1923 mit 22.793·68 Meter ihren größten Umfang. Durch die Einbeziehung der Stadtbahnlinien mit einer Streckenlänge von 26·262 Kilometer und einer Geleiselänge von 58·636 Kilometer vergrößerte sich das gesamte Netz der Straßenbahnen auf 314·090 Kilometer Streckenlänge und 658·015 Kilometer Geleiselänge am Ende des Jahres 1926.

Elektrische Anlagen

Die Instandhaltung und Überwachung des Oberleitungsnetzes sowie der Beleuchtungs-, Kraft- und Schwachstromanlagen, ferner die Ausführung der Oberleitungsanlagen für die neuen Straßenbahnlinien besorgte das Unternehmen in eigener Regie.

Der während des Krieges in das Oberleitungsnetz eingebaute Eisenfahrdraht wurde allmählich durch Kupferfahrdraht ersetzt. An Stelle des bisher benützten Profildrahtes wird nunmehr vielfach Rundkupferdraht von 9 Millimeter Durchmesser verwendet. Eine Neuerung ist auch die ausgedehnte Verwendung von Fahrdrähten aus Kadmiumkupfer, das infolge seiner größeren Festigkeit und Zähigkeit eine wesentlich längere Lebensdauer des Fahrdrahtes gewährleistet.

Bei den neuerbauten Linien wurden an Stelle von Holzmasten oder gußeisernen Rohrmasten für die Aufhängung der Oberleitung häufig gebrauchte Straßenbahnschienen verwendet, die den Vorteil großer Billigkeit und Dauerhaftigkeit besitzen. Bei der Elektrifizierung der südlichen Dampfstraßenbahnlinie Mauer—Mödling wurden statt isolierter Aufhängungen eiserne Fahrdrahthalter eigener Erzeugung eingebaut und als doppelte Isolation gegen Erde je zwei Porzellannüsse beiderseits des Fahrdrahtes in den Spanndrähten eingebunden. Infolge der großen Entfernung dieses neuen Stromgebietes von der zunächst gelegenen Unterstation der städtischen Elektrizitätswerke erfolgte die Stromversorgung dieser Linie zunächst durch eine in der bestehenden Wagenhalle in der Station Rodaun errichtete provisorische Umformerstation mit einem Umformer von 550 Kilowatt Leistung auf der Gleichstromseite. Nachdem im Jahre 1922 in Rodaun eine neue Gleichrichterstation mit einem Quecksilberdampf-Großgleichrichter für eine Leistung von 270 Kilowatt gebaut worden war und im Jahre 1924 noch einen zweiten Quecksilberdampf-

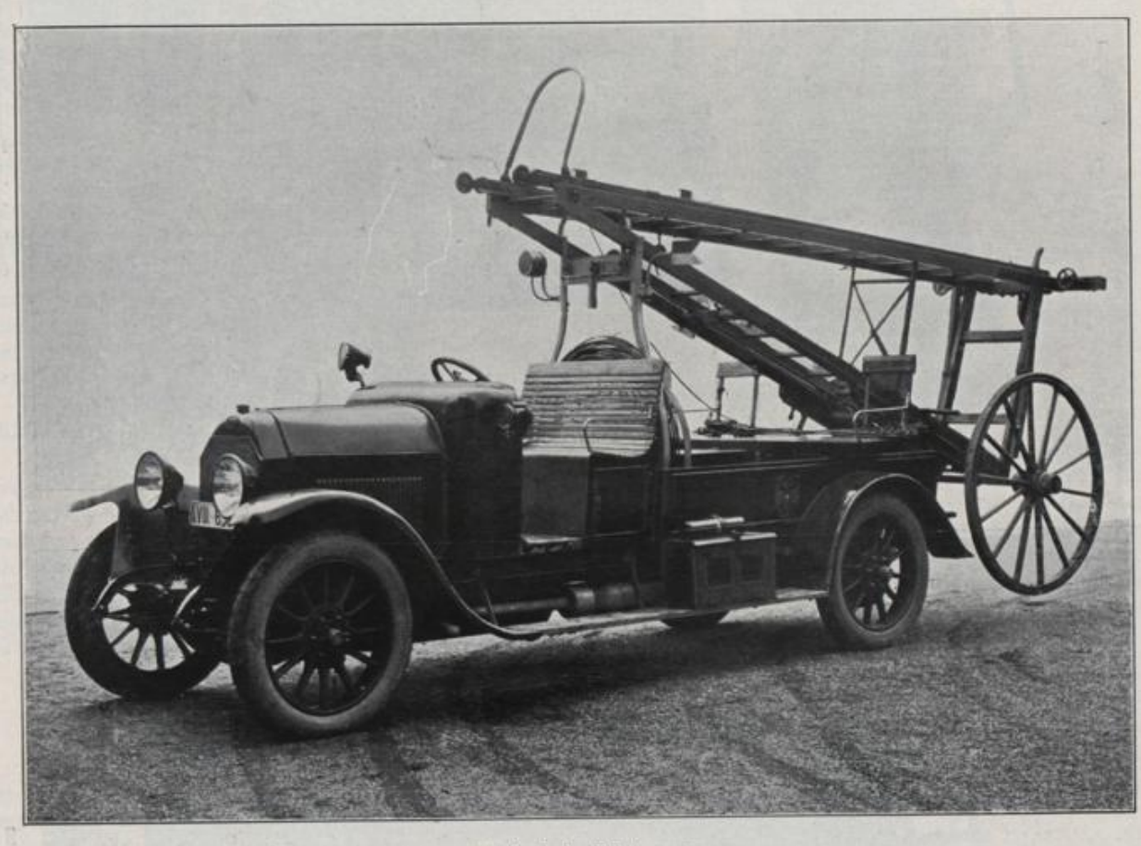
Straßenbahn-Turmwagen

Straßenbahn-Turmwagen neuer Bauart

Gleichrichter für eine Leistung von 570 Kilowatt erhalten hatte, wurde der provisorische Umformer abgetragen.

Im Jahre 1922 begann das Unternehmen mit dem Einbau von Weichen mit elektromagnetischer Zugvorrichtung, welche vom Fahrer des Zuges während der Fahrt dadurch gestellt werden, daß er eine bestimmte Strecke vor der Weiche mit Strom, bei richtiger Weichenstellung dagegen stromlos durchfährt. Am Ende des Jahres 1926 standen bereits 53 solche elektrische Weichenstellvorrichtungen, welche sich bestens bewähren und gleichzeitig Weichenwärter ersparen, im Betriebe.

Ein Teil des Straßenbahnnetzes wurde für den Dreileiterbetrieb umgebaut, bei dem die Schiene den stromlosen Mittelleiter bildet. Der Dreileiterbetrieb ist wirtschaftlicher als das Zweileitersystem, weil



Straßenbahn-Rüstwagen

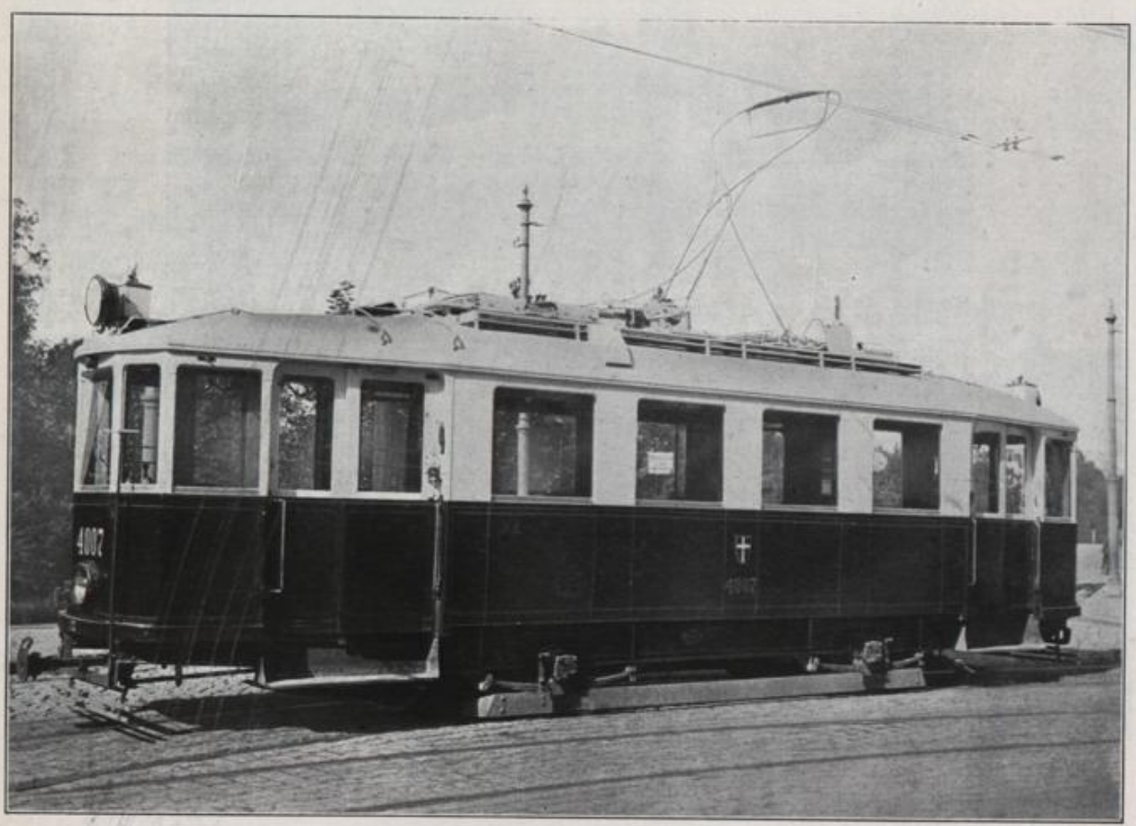
die Energieverluste in den Leitungen geringer sind und dadurch eine bedeutende Stromersparnis erzielt wird. Ebenso hat er den Vorteil, daß die Möglichkeit der Beschädigung unterirdischer leitender Einbauten durch vagabundierende Ströme geringer ist und bei Neuanlagen auch die Kosten für die Kabelleitungen niedriger sind. Der letztere Vorteil wird allerdings dadurch aufgehoben, daß eine größere Maschinenreserve für die Unterstationen notwendig ist.

In dem Bestreben, die stark belasteten Unterstationen der städtischen Elektrizitätswerke von der Lieferung des Straßenbahnstromes zu entlasten, wurden seit dem Ende des Jahres 1925 mehrere bis dahin von den Unterstationen „Rudolfsheim", „Landstraße", „Leopoldstadt" und „Mariahilf" versorgte Straßenbahnstromgebiete an die neu errichteten Gleichrichterstationen „Großmarkthalle", „Sechshaus", „Speising", „Döbling" und „Schmelz" angeschlossen und die Lieferung des Bahnstromes durch die Unterstation „Alsergrund" von den rotierenden Umformern auf zwei daselbst aufgestellte Gleichrichter für eine Leistung von je 900 Kilowatt übertragen.

Die veraltete Fernsprechanlage im Direktionsgebäude IV. Bezirk, Favoritenstraße 9, mit deren 140 Anschlüssen nicht mehr das Auslangen gefunden werden konnte, wurde im Jahre 1920 durch einen modernen Fernsprechumschalter mit Zentralbatteriebetrieb, Glühlampensignalisierung und Multipelschaltung ersetzt und ebenso im Jahre 1923 der gleichfalls veraltete Fernsprechumschalter mit Handbetrieb im Direktionsgebäude VI. Bezirk, Rahlgasse 3, gegen einen neuen freistehenden Zentralumschalter für Zentralbatteriebetrieb und Glühlampensignalisierung ausgetauscht.

Wagenpark im elektrischen Betriebe

Während an Personenwagen Ende 1913 1451 Trieb- und 1550 Anhängewagen mit zusammen 64.115 Sitz- und 56.709 Stehplätzen und am Ende des ersten Halbjahres 1918 1493 Trieb- und 1549 Anhänge-



Straßenbahntriebwagen der Type „M“

wagen mit zusammen 65.466 Sitz- und 58.448 Stehplätzen vorhanden waren, stieg die Wagenzahl durch Neuanschaffungen und Umbauten auf 1662 Trieb- und 2075 Anhängewagen mit zusammen 82.658 Sitz- und 97.202 Stehplätzen gegen Ende des Jahres 1927. Von diesen Wagen sind 1482 Trieb- und 1805 Anhängewagen mit Hand- und elektrischer Bremse, die übrigen 180 Trieb- und 270 Anhängewagen mit Hand- und Druckluftbremse ausgerüstet. Die Wagen mit Hand- und elektrischer Bremse finden ausschließlich im Straßenbahnbetrieb Verwendung.

Die Neuanschaffungen seit dem Kriege setzen sich zusammen aus 90 Straßenbahntriebwagen der Bauart „L“, die schon im Jahre 1916 bestellt worden waren, ferner aus 30 modernen Straßenbahntriebwagen der Bauart „M“, aus 130 modernen Straßenbahnanhängewagen und aus 180 Trieb- und 270 Anhängewagen der Type, die für den Straßenbahn- und Stadtbahnverkehr bestimmt und in dem Abschnitt „Stadtbahn“

beschrieben ist. Schließlich wurden in letzter Zeit auch noch 30 Straßenbahntrieb- und 50 Straßenbahnanhängewagen in Bestellung gegeben. Bei der erwähnten Triebwagentype „L" ist die Verkleinerung des Radstandes in Verbindung mit einem besonders abgefederten eigenen Untergestell, wodurch die Abnützung der Radreifen und Schienen vermindert und ein sanfterer Gang erzielt wird, hervorzuheben; zur Raumersparnis auf den Plattformen ist der Fahrschalter ganz an die Brustwand herangerückt, wozu eine Räderübersetzung für die Schaltkurbel notwendig war. Schließlich sind bei dieser Type durch die Verwendung vierflügeliger Türen für den Abschluß der Ein- und Ausstiegöffnungen der freie Raum und die Bewegungsfreiheit auf den Plattformen vergrößert, durch die Anbringung von Längsbänken im Wageninnern neben den zweiflügeligen Schubtüren dortselbst größere Ansammlungsräume geschaffen und dabei überdies noch

Einhängbarer Schneepflug

zwei Sitzplätze gewonnen worden. Die neue Triebwagentype bietet 24 Sitzplätze und 22 Stehplätze bei einem Eigengewicht von 12·3 Tonnen und einer Länge von 10 Meter zwischen den Brustwänden.

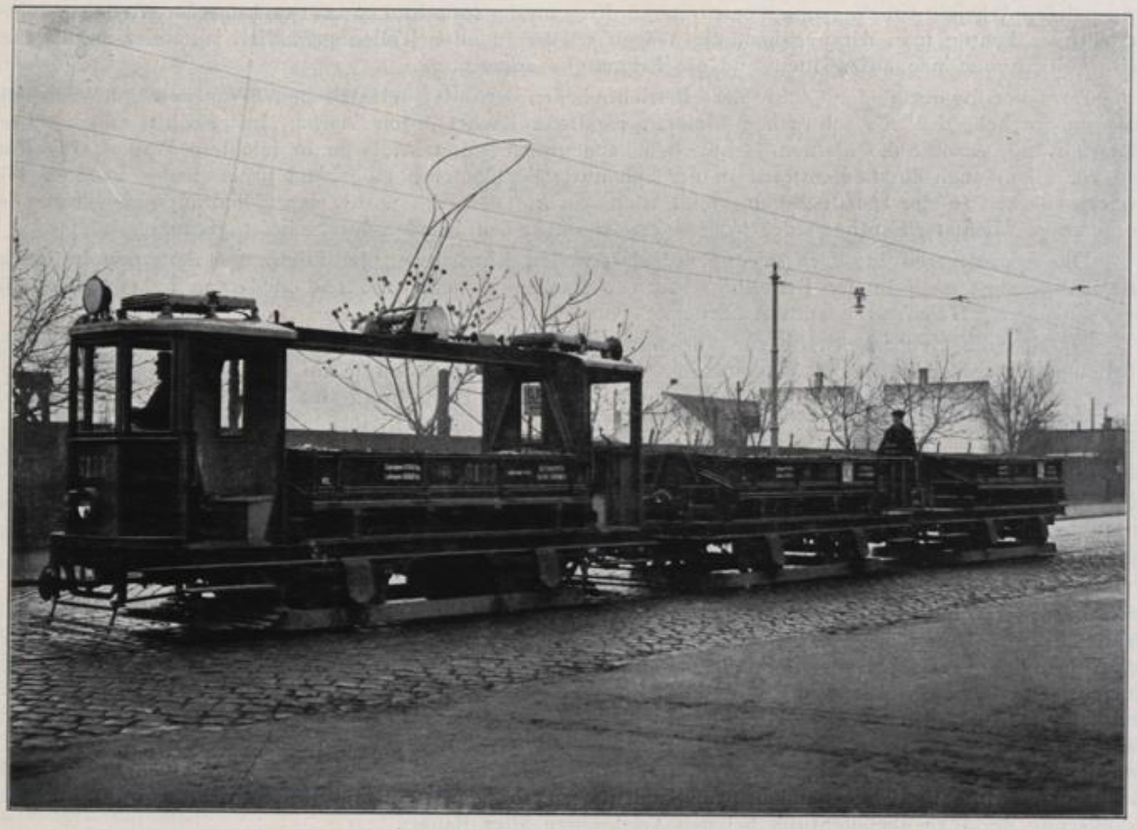
Die neue Type „M" der Straßenbahntriebwagen weist eine Vergrößerung des Fassungsraumes gegenüber den alten Bauarten auf und lehnt sich in der Ausführung eng an die Stadtbahnwagen an. So wurde die Doppelschiebetür in den Seitenwänden übernommen, wodurch breite Ein- und Ausgänge entstehen und beim Umkehren in einem Stockgeleise die Umstellung für die andere Fahrtrichtung in der kürzesten Zeit durchgeführt werden kann. Die Fenstersäulen sind breit und kräftig gehalten und geben dem Wagen im Verein mit der glatten Seitenwand den Ausdruck größerer Widerstandsfähigkeit.

Auch bei der Ausrüstung wurden alle wünschenswerten Neuerungen berücksichtigt. Als Handbremse dient eine auf der Ankerwelle sitzende Trommelbremse, deren Backen eine große Lebensdauer aufweisen und dadurch wenig Instandhaltung erfordern. Da die Backen nicht unmittelbar auf die Räder wirken,

entfällt das lästige Knarren der Bremse. Um einen ruhigen Lauf des Wagens zu erreichen, wurden lange Federn und eine pendelnde Aufhängung des Wagenkastens nach Peckham verwendet. Die Stromabnehmer weisen eine neue Bauart auf, die einen gleichmäßigen Anpreßdruck an die Oberleitung in allen Stellungen ergibt. Die Wagen sind mit elektrischer Widerstandsheizung ausgerüstet.

Die Zahl der Anhängewagen wurde außer durch die erwähnten Neuanschaffungen insbesondere durch den Umbau von 52 Personenwagen des ehemaligen Dampfstraßenbahnbetriebes und durch den Umbau von 128 Straßenbahntriebwagen älterer Bauart auf Anhängewagen vergrößert.

100 Triebwagen älterer Bauart erhielten neue einfache Untergestelle mit einem größeren Achsstande und zum Schutze des Fahrpersonales gegen die Unbilden der Witterung verglaste Plattformen.



Seitenkipper, System Ochsner, während der Fahrt

Die Verglasung der Plattformen wurde auch noch bei 50 anderen Straßenbahntriebwagen durchgeführt. Eine Reihe von Triebwagen wurde in der Weise umgebaut, daß sie nunmehr auf jeder Plattform beiderseits mit Klapptüren verschließbare Doppeleinstiege so wie alle modernen Trieb- und Anhängewagen besitzen.

Eine bemerkenswerte Neuerung für den Schneedienst sind die einhängbaren Schneepflüge, von denen gegen Ende 1927 bereits 93 zur Verfügung standen. Diese Schneepflüge lassen sich bei jedem Triebwagen in kurzer Zeit anbringen, so daß nicht mehr eine größere Zahl von Triebwagen ausschließlich für Schneereinigungszwecke bereitgestellt werden muß, sondern gerade verfügbare Triebwagen fallweise dazu herangezogen werden können.

Eine Anzahl von Trieb- und Anhängewagen mit Seitenkippeinrichtungen, Patent Ochsner, sind neu beschafft und eine Reihe von vorhandenen Fahrbetriebsmitteln mit solchen Seitenkippeinrichtungen ausgerüstet worden. Diese Wagen sind vor allem zur Beförderung von Sand und Schutt für die eigenen

Zwecke des Unternehmens bestimmt, weil das Abladen rasch und ohne Störung des Betriebes an beliebigen Stellen des Netzes vor sich geht und dadurch die teure nächtliche Materialzufuhr erspart wird.

Die Zahl der Trieb-, beziehungsweise Anhängelastwagen beträgt gegenwärtig 60, beziehungsweise 219 gegenüber 57, beziehungsweise 102 am Ende des ersten Halbjahres 1918 und 29, beziehungsweise 25 am Ende des Jahres 1913. Außer den Wagen für die Personen- und Lastenbeförderung besitzt das Unternehmen eine große Anzahl von Hilfsfahrzeugen für die verschiedensten Verwendungszwecke.

Das Augenmerk des Unternehmens war darauf gerichtet, den durch die übermäßige Beanspruchung während und nach dem Kriege und durch die Verwendung unzulänglicher Ersatzstoffe arg mitgenommenen Wagenpark möglichst rasch wieder in die Höhe zu bringen und ihn weiter auszugestalten. In den ersten Nachkriegsjahren mußte man sich allerdings wegen des noch herrschenden Mangels an vollwertigen Materialien und wegen der unerschwinglich hohen Gestehungskosten auf die für die Betriebssicherheit notwendigen Arbeiten am Wagenpark beschränken. Erst mit der fortschreitenden Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse konnte man daran gehen, die Wagen wieder in allen Teilen gründlich instandzusetzen, zum Teile vollkommen neu aufzubauen und die Ersatzstoffe auszumerzen.

Zur Verringerung der Zahl der Betriebsschäden an der elektrischen Wageneinrichtung trug insbesondere bei, daß die schwachen Motoren veralteter Bauart durch starke, luftgekühlte mit höhere Dauerleistung ersetzt, die kleinen, schwachen, aber sonst guten Motoren in leichtere Wagen eingebaut und vor allem auch die Bediensteten in der Schonung der Motoren eingehend unterwiesen wurden. Die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahmen zeigt sich darin, daß die Zahl der Motoranstände trotz der gesteigerten Kilometerleistungen der Wagen bereits unter den Friedensdurchschnitt gesunken ist.

Die Bestrebungen zur Verbesserung der elektrischen Einrichtung der Triebwagen kommen in letzter Zeit insbesondere auch in der Bestellung von 100 starken Motoren und 120 modernen Fahrschaltern für die vorhandenen Triebwagen zum Ausdruck.

Da sich die Hauptwerkstätte zur Vornahme der Generalreparaturen und Erneuerungen neben den jährlichen Hauptrevisionen des Wagenparkes als zu klein erwies, wurde sie erweitert, ihre Einrichtung durch Anschaffung leistungsfähiger Arbeitsmaschinen zur Herstellung und Zurichtung der Wagenbestandteile und durch sonstige moderne Arbeitsbehelfe bereichert, ihre Organisation den geänderten Verhältnissen angepaßt, insbesondere das Bestellwesen und die Kalkulation neu geordnet. Da trotz aller dieser Maßnahmen die Wagenreparaturen und Umbauten nicht zur Gänze in den eigenen Werkstätten vorgenommen werden konnten und schließlich insbesondere seit der Aufnahme des Stadtbahnbetriebes immer mehr Werkstättenpersonal an den Betrieb abgegeben werden mußte, wurde die Privatindustrie in immer größeren Umfange zur Ausführung solcher Arbeiten am Wagenpark herangezogen und dadurch gleichzeitig die produktive Arbeitslosenfürsorge gefördert.

In den letzten Jahren war die Hauptwerkstätte mit zahlreichen Versuchen und Vorarbeiten für die elektrische Ausrüstung der Stadtbahnwagen und nach deren Ablieferung mit der Montage und später mit der Anbringung verschiedener im Betriebe für zweckmäßig erkannter Neuerungen an diesen Wagen beschäftigt. Daneben wurden zahlreiche Verbesserungen an den Straßenbahnwagen ausgeführt, wie zum Beispiel die Ausrüstung der Lichtleitungen mit Kurzschlußsteckern, die es ermöglichen, durchgebrannte Lampen zu überbrücken, während bisher bei Durchbrennen einer Lampe die ganze Lampenreihe erlosch und der Wagen in Dunkel gehüllt war, ferner die Verlegung der Fahrwiderstände auf das Wagendach, die Montage von Spiralwiderständen, von Sandstreuern für die Vor- und Rückwärtsbewegung und die Erneuerung der Wagenbeleuchtung bei den Triebwagen alter Bauart.

Auf Grund längerer, zufriedenstellender Versuche wurden sämtliche Triebwagen der Stadtbahntype sowie eine große Anzahl von Straßenbahntriebwagen mit dem Fischerschen Plattenstromabnehmer aus Blech ausgerüstet. Durch die Verwendung dieser Stromabnehmer ist eine Schonung der Oberleitung und eine Ersparnis an Stromabnehmerlamellen erzielt worden.

An Erprobung technischer Neuerungen sind Versuche mit aufgeschweißten Zahnkränzen, mit gemeinsamer Licht- und Bremsleitung in einem Kabel, mit verschiedenen Kupplungssystemen, mit Stromabnehmern, hölzernen Bremsklötzen, mit Bremsklotznachstellvorrichtungen, mit Zangen- und Getriebebremsen, mit Zahnrad- und Lagerschmierungen, mit Lagern und Zahnrädern hervorzuheben.

Reklamewesen

Eine neue Einnahmsquelle für das Unternehmen bildet die Einführung einer großzügigen Innen- und Außenreklame an den Fahrbetriebsmitteln der Straßenbahnen und des Kraftstellwagens sowie an den sonstigen Bahnanlagen, wie Wartehallen, Vorverkaufs- und Weichenwärterhütten usw. Die Ankündigungen

bestehen im Wageninnern aus Papieranzeigen und Abziehbildern, welche teils auf den Wagenfenstern, teils auf Sperrholztafeln an den Fenstersäulen angebracht sind, und außen auf den Wagen in bemalten hölzernen Dachtafeln; an den übrigen Bahnobjekten werden Ankündigungen verschiedenster Art und Ausführung verwendet. Eine Neuerung in den Reklameeinrichtungen sind seit dem Jahre 1924 Reklameanhängeriemen in den Wagen mit weiß emaillierten blechernen Handgriffen, welche Ankündigungen tragen, und seit dem Jahre 1925 verglaste, mit Ankündigungen versehene Haltestellensäulen der Straßenbahn, die mit Eintritt der Dunkelheit von innen elektrisch beleuchtet werden.

Der gegenständliche Geschäftszweig wurde zuerst von dem Ende 1920 errichteten, dem Unternehmen angegliederten „Reklamebüro der städtischen Verkehrsmittel" betrieben und sodann in den bedeutend erweiterten Geschäftskreis der im Jahre 1921 gegründeten handelsgerichtlich protokollierten Firma „Gemeinde Wien — städtische Ankündigungsunternehmung" einbezogen.

Durch die Übernahme der Strecken der Wiener Stadtbahn zur Elektrifizierung und Betriebführung vermehrten sich die Ankündigungsobjekte der städtischen Straßenbahnen um die Baulichkeiten auf den übernommenen Stadtbahnstrecken, deren Auswertung für Ankündigungszwecke nunmehr ebenfalls der städtischen Ankündigungsunternehmung obliegt.

Hochbauten

Zur Erweiterung der Hauptwerkstätte wurden durch bauliche Umgestaltungen eine Reihe von Werkstätten, ferner ein zweistöckiger Neubau für die Holzbearbeitung, ein Handlager für Tischlereihölzer und ein Holzlagerplatz geschaffen.

Auch in der Ausgestaltung der Oberbauwerkstätte sind Fortschritte zu verzeichnen. Die Schienenmontierungshalle wurde durch Erbauung eines dritten Hallenschiffes und das Kanzleigebäude durch einen Zubau wesentlich erweitert, ein Holzschuppen für die autogene Schweißerei und Schienenputzerei aufgestellt, das alte Gebäude der Schmiede und Werkzeugmacherei abgetragen und dafür an der Längenfeld- und Ostrachgasse ein Neubau mit einer verbauten Fläche von 310 Quadratmeter errichtet, der im Erdgeschoß die zum Teil neu eingerichtete Schmiede und Werkzeugmacherei und im ersten Stock die Garderobe-, Mannschafts-, Wasch- und Aborträume enthält. Der bis dahin von Schrebergärtnern benützte Platz Ecke Aßmayergasse und Flurschützstraße wurde in einen Schienenlagerplatz umgewandelt und mit einer Geleiseanlage, mit einem Bockkran von 43 Meter Spannweite, einer Rollgewichtsbrückenwage, einer Schienenbiegemaschine und den hiezu nötigen Baulichkeiten ausgestattet.

Die Elektrifizierung der südlichen und nördlichen Dampfstraßenbahnlinie erforderte ebenfalls eine Reihe von Bauten und Umänderungen. Vor allem wurden die Werkstätten und Hallen im Bahnhofe Perchtoldsdorf-Brunnergasse geändert und instandgesetzt und im Garten der neu erworbenen Liegenschaft Liesingerstraße 20 ein Gebäude zur Aufnahme einer Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage aufgeführt. Auch die hölzernen Lokomotiv- und Wagenschuppen in Floridsdorf und Groß-Enzersdorf sowie der rückwärtige Teil der Eisenbetonhalle im Bahnhofe Floridsdorf, der als Werkstätte für den Dampfbetrieb diente, wurden für den elektrischen Betrieb umgestaltet. Schließlich wurde zur bestehenden Wagenhalle in diesem Bahnhofe ein 40 Meter langer Zubau errichtet, der auf sechs Geleisen Standplätze für 24 Wagen enthält.

Mit der Verdichtung des Verkehres und der hiezu notwendigen Vergrößerung des Wagenparkes der Straßenbahn mußte auch für die Unterbringung der Fahrbetriebsmittel Vorsorge getroffen und an den Bau neuer Wagenhallen sowie der erforderlichen Bahnhofsanlagen geschritten werden.

Als erste Anlage wurde Ende 1922 eine neue Wagenhalle im Bahnhofe Ottakring in Angriff genommen und im September 1923 der Benützung übergeben. Der Neubau erstreckt sich von der alten Halle I zwischen der Maroltingergasse und Montleartstraße bis zur Geleiseschleife an der Wernhardtstraße und hat auf 14 Geleisen einen Fassungsraum für 100 Wagen. Die verbaute Fläche beträgt 3734 Quadratmeter, wovon 1730 Quadratmeter mit Putzgruben versehen sind. Die vorhandenen Unterschiede in der Höhenlage wurden zur Anlegung eines 3 Meter hohen Untergeschoßes von 800 Quadratmeter Fläche unter dem rückwärtigen Teil der Wagenhalle ausgenützt, das zur Unterbringung von Lagerräumen für die Bahnerhaltung, von Sand und Brennstoffen und von Schneepflügen dient.

In einem Anbau der Halle von 97 Quadratmeter Baufläche sind im Erdgeschoß Diensträume und sanitäre Anlagen, im Untergeschoß Schulzimmer untergebracht.

Die Wagenhalle wird durch eine Reihe von Eisenbetonsäulen in zwei Schiffe von je 24·10 Meter Spannweite geteilt, welche von hölzernen Dachbindern des Systems „Stephan" überdeckt sind.

Anschließend an die neue Wagenhalle wurde ein zweistöckiges Verwaltungsgebäude errichtet, das bei einer verbauten Fläche von 455·4 Quadratmeter im Erdgeschoß Diensträume, im ersten Stock Kassenräume und einige Wohnungen enthält. Im Untergeschoß sind die Hausbesorgerwohnung, die Waschküche, das Kesselhaus der für die Diensträume bestimmten Zentralheizung und die Parteienkeller untergebracht. Ein ebenerdiger Anbau an der Wernhardtstraße umfaßt ein Öl- und Sandlager, eine Fahrscheinverkaufsstelle und einen Warteraum für Fahrgäste.

Ein neuer Betriebsbahnhof, bestehend aus einer Wagenhalle samt Nebenräumen und aus den erforderlichen Geleiseanlagen, wurde in Rudolfsheim auf dem von der Mariahilferstraße, Zollernsperggasse und Avedikstraße begrenzten Platze erbaut. Hiebei mußten das alte Marktamtsgebäude mit der Brückenwage und ein Teil des alten Magazinsgebäudes in der Zollernsperggasse abgetragen und ein neues Marktamtsgebäude samt Brückenwage an der Kreuzung der Linzerstraße mit der Avedikstraße errichtet werden.

Neuer Schienenlagerplatz Aßmayergasse

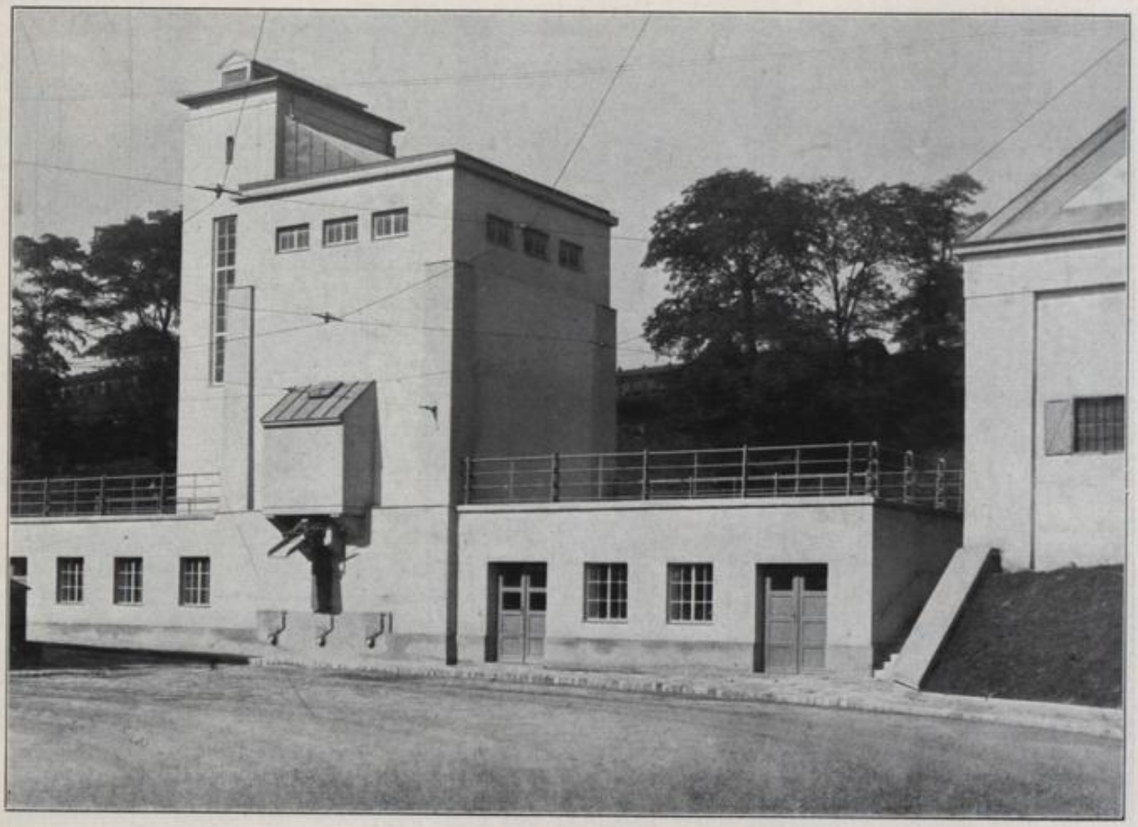
Die neue Wagenhalle besitzt eine verbaute Fläche von 4695 Quadratmeter und einen Fassungsraum für 122 Wagen. Sie wird durch zwei Reihen von Eisenbetonsäulen in drei Schiffe mit zusammen 13 Geleisen unterteilt. Das Mittelschiff wird von einer sieben Geleise überspannenden Holzdachkonstruktion von 23 Meter Spannweite gebildet, während die beiden Seitenschiffe je drei Geleise mit einer Torkret-Betonkonstruktion überdecken. In einem unterkellerten Anbau von 707 Quadratmeter verbauter Fläche sind Kanzleien, Werkstätten, Mannschaftsräume und sanitäre Anlagen untergebracht sowie drei Stiegenhäuser für einen möglichen späteren Aufbau von Stockwerken vorgesehen.

Neben der neuen Wagenhalle wurde ein Sandsilo mit einer Trockenanlage gebaut.

Die Zufuhr des zur Unterstützung der Bremswirkung benötigten Sandes erfolgt von der Avedikstraße aus auf einem erhöht liegenden Geleise, von wo aus der angelieferte Sand unmittelbar in den Vorratsraum abgekippt werden kann. Damit der Sand im Winter in den Behältern der Wagen nicht einfriert, muß er vollkommen trocken sein. Dies wird dadurch erreicht, daß er durch einen geheizten Trockenturm rieselt und dann nach Abscheidung des freien Staubes in einem hochgelegenen Behälter gelagert wird, aus dem er durch die Motorführer leicht entnommen werden kann. Eine Rutsche ermöglicht ferner die

unmittelbare Verladung des trockenen Sandes aus dem Hochbehälter auf Automobile oder Straßenbahnlastwagen zum Zwecke der Zufuhr des Sandes zu den im ganzen Netz verteilten Sandkisten.

Weiters wurde eine neue Wagenhalle im Betriebsbahnhofe Erdberg zwischen der Erdbergstraße und der Lechnerstraße erbaut, die auf einer verbauten Fläche von 2380 Quadratmeter sechs Geleise für 60 Wagen enthält. Hievon sind vier Geleise mit einer Eisenbetonkonstruktion und zwei Geleise provisorisch mit einem Holzdach überdeckt. In einem Anbau der Halle von 208 Quadratmeter sind eine Garage für Rüstwagen samt Nebenräumen, ferner Waschräume, Aborte und ein Salzlager untergebracht. Außerdem erhielt die alte Halle II in Erdberg als Anbau einen Werkstättentrakt, der auf 542 Quadratmeter



Sandsilo und Sandtrocknungsanlage in Rudolfsheim

verbauter Fläche eine Tischlereiwerkstätte, ein Öllager, einen Mannschafts- und Garderoberaum, Brausebäder und Aborte für den Werkstättenbetrieb und eine Schmiede, Bahnmeisterkanzlei, Mannschaftsraum, Aborte und Materialmagazin für die Bahnerhaltung enthält und zum großen Teile unterkellert ist.

Schließlich ist noch im Jahre 1927 im Betriebsbahnhofe Breitensee mit dem Bau einer neuen Wagenhalle für 54 Wagen und im Betriebsbahnhofe Floridsdorf mit dem Bau einer Wagenhalle für 88 Wagen begonnen worden.

Um die Bureaus, Werkstätten, Wagenschuppen und Magazine der Abteilung für Leitungsanlagen zu vereinigen, wurde im XII. Bezirk zwischen der Längenfeldgasse, Flurschützstraße und Böckhgasse eine neue Anlage geschaffen. Das an der Längenfeldgasse liegende Hauptgebäude hat eine verbaute Fläche von 500 Quadratmeter und besteht aus Erdgeschoß, zwei Stockwerken und Unterkellerung; es enthält die Kanzleien der Abteilung und 14 Wohnungen. An der Ecke der Flurschützstraße und Böckhgasse erhebt sich ebenfalls ein zweistöckiges Gebäude von 230 Quadratmeter verbauter Fläche, welches im

Erdgeschoß zwei kleine Wagenhallen für den Schienenstoßmeßwagen und die Benzindraisinen und in den Stockwerken sieben Wohnungen enthält. Zwischen diesen zwei Gebäuden liegen, einen großen Hof umschließend, die ebenerdigen Werkstätten, Magazine und Garagen mit zusammen 1300 Quadratmeter verbauter Fläche.

Für die Zwecke des Kraftstellwagenbetriebes wurden die als solche nicht mehr verwendeten Wagenhallen VI und VII des Bahnhofes Favoriten zu einem Materiallager, zu Werkstätten usw. ausgestaltet und anschließend an die erstgenannte Halle ein Benzinlager nach der Bauart Martini-Hüneke mit einem Fassungsraum von 50.000 Liter errichtet.

Moderne Straßenbahnwartehalle (Bellaria)

Zur Deckung des Bedarfes aller städtischen Dienststellen an Trieb- und Schmierstoffen wurde im II. Bezirk am Dürnkrutplatz ein großes Benzinlager der oben erwähnten Bauart zur feuersicheren Lagerung von 440.000 Liter Benzin und ein Zentralöllager erbaut. Das Gebäude des letzteren besitzt eine verbaute Fläche von 740 Quadratmeter und besteht aus einer Halle von 16·5 Meter Spannweite, das ist der eigentliche Lagerraum, in dem 130.000 Liter Mineralöle zweiter Klasse eingelagert werden können, und aus einem Anbau, in dem außer Werkstätten- und Mannschaftsräumen auch ein chemisches Laboratorium zur Untersuchung der Triebstoffe eingerichtet ist. Für den Umschlag der Ölfässer dienen ein Transportgeleise und ein Handlaufkran von 500 Kilogramm Tragkraft.

Zur Unterbringung des Wagenparkes des Kraftstellwagenbetriebes ist ein Teil der ehemaligen Markthalle in der Zedlitzgasse und Liebenberggasse im I. Bezirk durch Einbau einer feuersicheren Zwischendecke sowie durch Schaffung von Werkstätten, Lagerräumen und einer Einrichtung zur Lagerung von 30.000 Liter Triebstoff in eine Garage verwandelt worden, die 30 Kraftstellwagen Aufnahme bietet.

Eine große Zahl neuerrichteter Wartehallen moderner Bauart an verschiedenen Punkten des Netzes und die Vermehrung der Fahrscheinvorverkaufsstellen dient der Bequemlichkeit der Fahrgäste.

Das im Jahre 1917 zur Vergrößerung des Direktionsgebäudes angekaufte Nachbarhaus IV. Bezirk, Favoritenstraße 11, wurde im Laufe der Jahre für den neuen Zweck entsprechend umgestaltet. An neuen Liegenschaften erwarb das Unternehmen die Gasthausrealität Simader in Rodaun, Liesingerstraße 18, mit einem Gesamtflächenausmaße von 3825 Quadratmeter sowie die anstoßende Liegenschaft Liesingerstraße 20, im Ausmaße von 4057 Quadratmeter zur seinerzeitigen Vergrößerung der Bahnhofs- und Geleiseanlagen und zur Unterbringung von Wohnungen für Bedienstete, ferner die vormals Löffler'sche Gasthausrealität Wien, XIII. Bezirk, Penzingerstraße 72, in der sodann längere Zeit eine Gemeinschaftsküche zur Ausspeisung von 1500 Bediensteten, insbesondere der Hauptwerkstätte und des Betriebsbahnhofes Wienzeile, unterhalten wurde.

Durch Freigabe entbehrlicher Räume in eigenen und fremden Gebäuden sowie durch entsprechende bauliche Umgestaltungen wurden Wohnungen geschaffen und teils wohnungsbedürftigen Angestellten des Unternehmens überlassen, teils dem allgemeinen Wohnungsmarkte zugeführt. Die vom Unternehmen besorgte Verwaltung der aus den Mitteln der „Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen" erbauten Bedienstetenwohnhäuser ging im Zusammenhange mit der Einverleibung dieser Anstalt in die neu gegründete „Pensionskasse für die Bediensteten der Gemeinde Wien und ihrer Unternehmungen" vom 30. Juni 1923 an auf den Verwaltungsausschuß der neuen Pensionskasse über.

Verkehr und Betrieb

Infolge des Sinkens des Standes an betriebsfähigen Wagen und infolge des Kohlenmangels bei den städtischen Elektrizitätswerken, welchen die Lieferung des Bahnstromes obliegt, mußten nach dem Kriege zur Schonung des noch betriebstauglichen Wagenparkes und zur Ersparnis von Bahnstrom wiederholt einschneidende Verkehrseinschränkungen Platz greifen. Diese Maßnahmen bestanden hauptsächlich in der Kürzung der täglichen Betriebsdauer, in der Verlängerung der Zugfolge, in der Auflassung von Haltestellen, in der Kürzung von Linien und in der Einschränkung oder gänzlichen Einstellung des Verkehres an Sonntagen; die Ungunst der Verhältsse ging sogar soweit, daß zeitweise der gesamte Betrieb ruhte.

Die ungünstige Verkehrslage, von der übrigens auch die Vollbahnen infolge der allgemeinen Kohlennot in nicht geringerem Maße betroffen waren, erreichte am Beginne des Jahres 1920 ihren Höhepunkt; sie wurde noch dadurch verschärft, daß bei einem Tiefstand der Fahrleistung und der Zahl der betriebstauglichen Wagen die Frequenz ungleich hoch blieb, was mit einer Überfüllung und Überlastung der Wagen gleichbedeutend war. Erst mit der im Laufe des Jahres 1920 einsetzenden Entspannung in der Kohlenversorgung der städtischen Elektrizitätswerke und mit der fortschreitenden Wiederherstellung und Erneuerung des Wagenparkes konnte ein Teil der aufgelassenen Haltestellen wieder errichtet, die Betriebszeit ausgedehnt, der Verkehr verdichtet und durch ähnliche Maßnahmen schrittweise verbessert und dem Verkehrsbedürfnisse angepaßt werden.

Einige Ziffern werden die Entwicklung des Verkehres seit dem Kriege am besten beleuchten.

Die Fahrleistung im elektrischen Straßenbahnbetrieb und im Dampfstraßenbahnbetrieb (bis zur Elekrifizierung), welche im Jahre 1913 rund 100 Millionen Wagennutzkilometer betrug, sank von rund 108 Millionen Wagennutzkilometer im Jahre 1917/18 auf rund 88 Millionen Wagennutzkilometer im Jahre 1919/20, stieg in den folgenden Jahren allmählich wieder an und erreichte im Jahre 1924 rund 124 Millionen Wagennutzkilometer.

Die Zahl der im elektrischen Straßenbahnbetrieb und im Dampfstraßenbahnbetrieb (bis zur Elektrifizierung) beförderten Fahrgäste, welche im Jahre 1913 rund 525 Millionen betrug und im Jahre 1917/18 rund 562 Millionen erreicht hatte, verminderte sich nach einigen Schwankungen auf 441 Millionen im Jahre 1922, um dann bis auf rund 567 Millionen im Jahre 1924 anzusteigen.

Während im Jahre 1913 im elektrischen Straßenbahnbetrieb durchschnittlich 1014 Trieb- und 1092 Anhängewagen täglich im Verkehr standen, sank dieser Tagesdurchschnitt infolge der Kriegsverhältnisse im Jahre 1917/18 auf 931 Trieb- und 1215 Anhängewagen und im Jahre 1918/19 sogar weiter auf 816, beziehungsweise 1107 Wagen; von da an ist ein ständiges Ansteigen des Tagesdurchschnittes bis auf 1169 Trieb- und 1471 Anhängewagen im Jahre 1924 zu verzeichnen.

In den Jahren 1925 und 1926 schließlich betrug im elektrischen Betriebe die Fahrleistung rund 141 und 153 Millionen Wagenkilometer, die Zahl der beförderten Fahrgäste rund 602 und 615 Millionen und die Zahl der täglich im Betriebe stehenden Wagen durchschnittlich 1248 und 1276 Triebwagen und 1612 und 1676 Anhängewagen. In diesen Ziffern sind die Verkehrsleistungen auf der im Jahre 1925 eröffneten

Wiener elektrischen Stadtbahn und die neu beschafften Fahrbetriebsmittel der Stadtbahntype bereits inbegriffen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahl der auf der elektrischen Straßenbahn und Stadtbahn sowie mittels Kraftstellwagen in den einzelnen Monaten des Jahres 1926 im fahrplanmäßigen Verkehr beförderten Personen im Vergleiche zur Bevölkerungsziffer Wiens:

Monat	Wien (1·87 Millionen Einwohner)	
	Straßenbahn einschließlich elektrischer Stadtbahn	Kraftstellwagen
Jänner	48,983.042	837.388
Februar	45,561.224	830.712
März	51,057.138	958.125
April	52,389.843	890.147
Mai	54,410.803	845.502
Juni	51,735.199	840.796
Juli	50,693.778	801.341
August	45,932.681	617.953
September	51,554.755	806.355
Oktober	55,872 405	942.920
November	52,467.057	886.528
Dezember	54,201.228	1,039.240
Zusammen	614,859.153	10,297.007

In dieser Aufstellung sind auch Fahrten mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen nur einfach gezählt.

Die Frachtenbeförderung für die eigenen Zwecke des Unternehmens und für die Gemeinde Wien erreichte im Jahre 1924 infolge der von der Gemeinde Wien und ihren Unternehmungen entfalteten erhöhten Bautätigkeit einen ansehnlichen Umfang, während die Frachtenbeförderung für fremde Parteien, insbesondere seit dem Wegfall der Frachtenbeförderung für die Heeresanstalten, wohl auch infolge der zunehmenden Konkurrenz des privaten Lastkraftwagenverkehres in stetem Rückgang begriffen ist.

Die ununterbrochen anwachsende Zahl der Fahrgäste erfordert fortwährend Verkehrsverstärkungen, die auf vielen Linien bereits bis zur Grenze des technisch möglichen oder mit Rücksicht auf den Wagenstand erreichbaren Ausmaßes gesteigert worden sind. Der Bäder- und Ausflugsverkehr, der seit dem Jahre 1921 wieder außerordentlich große Allerheiligenverkehr zum Zentralfriedhof und zu den übrigen Friedhöfen, ferner zahlreiche Fußballwettspiele und ähnliche Anlässe stellen den Betrieb noch überdies vor die Aufgabe, in verhältnismäßig kurzer Zeit große Menschenmassen zu bewältigen und störungslos abzubefördern. Verkehrsbelebend wirkt auch die seit dem Herbst des Jahres 1921 im Frühjahr und Herbst eines jeden Jahres stattfindende Wiener Internationale Messe.

Unfälle

Die fortschreitende Automobilisierung des Personen- und Lastenfuhrwerkes, die zunehmende Verdichtung des Straßenbahnverkehres, das starke Anwachsen der Beförderungsziffern ließen eine Vermehrung der Unfälle besorgen. Die Tatsache, daß dennoch ein günstiger Verlauf in der Unfallsentwicklung bei den städtischen Straßenbahnen erreicht wurde, ist nicht nur auf die ständige Vervollkommnung der Sicherheitseinrichtungen und auf die gründliche Unterweisung des Fahrpersonales, sondern auch auf die Aufklärung des Publikums zurückzuführen, das, wie die Erfahrung lehrt, durch unrichtiges, auf seine Sicherheit nicht bedachtes Verhalten die Straßenbahnunfälle zum überwiegenden Teile selbst verschuldet. Wenngleich die absolute Zahl der Unfälle mit der Zunahme der Frequenz gestiegen ist, so zeigen doch die auf eine bestimmte Beförderungszahl bezogenen Vergleichsziffern eine abnehmende Tendenz. Während im Jahre 1913 auf eine Million Fahrgäste 23·61 Unfälle und 1·54 Verletzte und auf eine Million Wagenkilometer 76·8 Unfälle und 5 Verletzte, im Jahre 1918 auf eine Million Fahrgäste noch 15·26 Unfälle und 1·33 Verletzte und auf eine Million Wagenkilometer 88·3 Unfälle und 7·7 Verletzte entfielen, sind diese Ziffern im Jahre 1926 unter Berücksichtigung des elektrischen Stadtbahnbetriebes auf 9·05 Unfälle und 0·74 Verletzte und auf 36·13 Unfälle und 2·97 Verletzte zurückgegangen.

Als im Sommer 1926 die „Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen in Österreich" die Veranstaltung einer Verkehrsschutzausstellung ins Auge faßte, fand dieser Gedanke auch bei den Wiener Straßenbahnen Anklang und führte zur Beteiligung des Unternehmens an der Ausstellung unter Verwendung eines ziemlich reichhaltigen Materiales. Graphische Darstellungen, durch entsprechende Bilder belebt, erweckten die Aufmerksamkeit der Besucher, denen überdies ein neu verfaßter Unfallsfilm vorgeführt wurde. Um das Interesse der Bevölkerung an diesen gemeinnützigen Bestrebungen in erhöhtem Maße zu wecken, führten die Wiener städtischen Straßenbahnen zu Beginn der Ausstellung eine Unfallverhütungswoche durch. Fußgänger, Fahrgäste, Eltern und Fuhrwerkslenker wurden schon einige Zeit vorher durch die Tagespresse, durch Plakate, durch Anzeigen in den Wagen und durch Radiomitteilungen immer wieder auf die Gefahren des Großstadtverkehres aufmerksam gemacht und ermahnt, sich besonders in dieser Woche richtiger Gewohnheiten im Großstadtverkehr zu befleißigen; Verkehrskörperschaften und Behörden wurden um ihre Unterstützung ersucht. An die eigenen Bediensteten erging die dringende Aufforderung, sich in der Unfallsverhütungswoche ganz besonders in den Dienst der Sicherheit zu stellen. Um all diese Mahnungen noch in auffälliger Weise zur Geltung zu bringen, befuhr während der Unfallverhütungswoche ein mit entsprechenden Bildern und Aufschriften geschmückter Sondertriebwagen ganztägig das Netz.

Wenn auch noch abgewartet werden muß, bis die in das Publikum getragenen Belehrungen wirkungsvoll in Erscheinung treten, so ist doch auch jetzt schon eine Wendung zum Bessern eingetreten.

Tarif und Fahrpreisbegünstigungen

Von dem Grundsatze der Selbstkostendeckung ausgehend, war das Unternehmen genötigt, die Einnahmen ständig den infolge der unaufhaltsam fortschreitenden Geldentwertung sprunghaft ansteigenden Ausgaben, welche hauptsächlich durch die Preissteigerung aller Bedarfsgegenstände und durch die in der Verteuerung der Lebenshaltung begründeten wiederholten Lohnforderungen der Angestellten beeinflußt wurden, anzupassen. Zu diesem Zwecke mußten in der Zeit vom Juni 1919 bis Ende 1922 nicht weniger als 18 allgemeine Tarifänderungen vorgenommen werden, von denen fünf Tariferhöhungen auf das Jahr 1921 und nicht weniger als sieben Tariferhöhungen und zwei Tarifermäßigungen auf das wirtschaftliche Krisenjahr 1922 entfallen. Die allmähliche Stabilisierung der Verhältnisse kommt darin zum Ausdruck, daß in den Jahren 1923 und 1924 nur mehr je eine Tariferhöhung notwendig war. Die Tariferhöhungen hatten im großen und ganzen nicht einmal vorübergehend nennenswerte Rückgänge in der Frequenz zur Folge. Anläßlich der Tariferhöhung vom 26. Jänner 1921 wurde die Anrechnung der Zone 5 für die Bemessung des Fahrpreises fallen gelassen und damit zum reinen Einheitstarif übergegangen.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke der in Elektrifizierung begriffenen Wiener Stadtbahn vom Bahnhofe Hütteldorf-Hacking bis zur Haltestelle Alserstraße am 3. Juni 1925 trat ein besonderer Stadtbahntarif in Kraft. Außer Fahrscheinen, die zur Fahrt auf der Stadtbahn allein oder auf dieser und zu einer Weiterfahrt auf einer unmittelbar anschließenden Straßenbahnlinie innerhalb des Tarifgebietes I oder umgekehrt berechtigten, wurden Netzkarten mit einmonatiger und halbjähriger Gültigkeit für die Stadtbahn und das Tarifgebiet I der Straßenbahnen, ferner Streckenkarten mit

einmonatiger Gültigkeit für Fahrten auf der Stadtbahn oder teils auf der Stadtbahn und teils auf den Straßenbahnen ausgegeben. Für den Verkehr zwischen der Stadtbahn und den anschließenden Lokalstrecken der Bundesbahnen wurden im Tagestarif gültige durchgehende Fahrkarten für die einfache Fahrt in der dritten Wagenklasse der Vollbahn eingeführt, welche in der Fahrtrichtung von den Bundesbahnstrecken nach der Stadtbahn auch zur Fortsetzung der Fahrt auf einer unmittelbar anschließenden Straßenbahnlinie berechtigten, dagegen in der Fahrtrichtung von der Stadtbahn nach den Bundesbahnstrecken auf den Straßenbahnlinien keine Gültigkeit hatten.

Durch die Zulassung des einmaligen Umsteigens zwischen einer Straßenbahnlinie und der Stadtbahn war den Straßenbahnfahrgästen die Möglichkeit geboten, gegen Entrichtung eines etwas höheren Fahrpreises das bedeutend schnellere Verkehrsmittel schon vom Tage der Eröffnung der ersten Teilstrecke an zu benützen.

Der gegenständliche Tarif wurde ohne weiteres auf die am 22. Juli und am 7. September 1925 dem Verkehre übergebenen weiteren Teilstrecken der Stadtbahn ausgedehnt und blieb bis zur Eröffnung der letzten Teilstrecke der Stadtbahn unverändert in Geltung. Mit der Eröffnung der letzten Teilstrecke der Stadtbahn am 20. Oktober 1925 wurde das Stadtbahnnetz in das Straßenbahnnetz einbezogen und wurden beide Verkehrsmittel durch Schaffung eines gemeinsamen Tarifes verschmolzen, der dem allgemeinen Wunsche der Bevölkerung entsprechend einen unbeschränkten Umsteigverkehr zwischen Straßenbahn und Stadtbahn, soweit es zur Erreichung des Fahrzieles auf dem kürzesten Wege notwendig ist, zuließ.

Der neue Einheitstarif ermäßigte den bis dahin geltenden Stadtbahnfahrpreis für den an den Stadtbahnkassen gelösten Tagesfahrschein um 20 Prozent, erhöhte dagegen den in Geltung stehenden Straßenbahnfahrpreis für den beim Schaffner gelösten Tagesfahrschein um 20 Prozent. Die mittlere Erhöhung des Straßenbahnfahrpreises betrug 9·6 Prozent. Diese unter dem Drucke der wirtschaftlichen Verhältnisse unbedingt notwendige Erhöhung des Straßenbahnfahrpreises wurde jedoch einerseits durch die Einbeziehung des neuen Verkehrsmittels, andererseits dadurch wettgemacht, daß der Abendtarif aufgehoben, der Nachttarif etwas herabgesetzt und das Tarifgebiet I unter Auflassung der restlichen Sondertarifstrecken — der Sondertarif auf der Linie Flötzersteig war schon im Jahre 1924 aufgehoben worden — bis zur Gemeindegrenze von Wien ausgedehnt wurde.

Schon bei der Einführung dieses Einheitstarifes war man sich bewußt, daß die damit verbundene Fahrpreiserhöhung nicht ausreichen würde, um das finanzielle Gleichgewicht im Haushalte des Unternehmens herzustellen und zu erhalten. Trotzdem wurde erst im Jahre 1927, als die finanzielle Lage des Unternehmens ein längeres Zuwarten nicht mehr gestattete, zu einer neuerlichen Tarifregulierung geschritten, die am 4. Oktober 1927 in Kraft trat und die Fahrpreise durchschnittlich um ein Sechstel erhöhte.

Gleichzeitig mit der Aufnahme des Vollbetriebes auf der Wiener elektrischen Stadtbahn ist die Ausgabe der durchgehenden Fahrkarten im Verkehre zwischen der Stadtbahn und den anschließenden Lokalstrecken der Bundesbahnen vorübergehend eingestellt und erst nach Abschluß der bezüglichen Verhandlungen mit den Bundesbahnen und nach Schaffung neuer, auch dem Umsteigverkehr mit den Straßenbahnen entsprechender durchgehender Fahrscheine mit 1. Juli 1926 wieder aufgenommen worden.

Seit Anfang September 1926 können auf der Wiener elektrischen Stadtbahn unter gewissen Beschränkungen Hunde gegen Entrichtung des Personenfahrpreises mitgenommen werden.

Die Zahl der Fahrpreisbegünstigungen hatte vor allem infolge der Freigebigkeit mit diesen Begünstigungen während des Krieges und in der ersten Nachkriegszeit einen Umfang angenommen, der im Interesse des Unternehmens dringend einen Abbau erheischte. Durch strenge Handhabung der vom Stadtrate im Jahre 1919 festgelegten neuen Richtlinien für die Gewährung von Fahrpreisbegünstigungen gelang es, den Stand an Fahrpreisbegünstigungen von rund 26.000 Freikarten und 50.000 Ermäßigungsanweisungen (einschließlich der Schüleranweisungen) zu Ende des Jahres 1919 auf rund 2000 Legitimationen und Freikarten, 30.000 Ermäßigungsanweisungen und 20.000 Schüleranweisungen im Jahre 1926 zu verringern. In der letztgenannten Zahl der Ermäßigungsanweisungen sind dabei jene der städtischen Angestellten bereits inbegriffen, denen der Gemeinderat im Jahre 1920 eine fünfzigprozentige Fahrpreisermäßigung auf den Straßenbahnen zugestanden hatte. Diese fünfzigprozentige Fahrpreisermäßigung wurde im Jahre 1925 durch den Gemeinderat auch auf den Bezug von Zeitkarten ausgedehnt.

Seit dem Jahre 1921 werden schließlich auf Grund eines Gemeinderatsbeschlusses jährlich ungefähr 50.000 Fahrten für Gruppen von Volks- und Bürgerschulen anläßlich von Lehrausflügen unentgeltlich geleistet.

Im Jahre 1927 hat die Gemeinde den Arbeitslosen die unentgeltliche Beförderung mit der Straßenbahn und Stadtbahn zu den Meldungs- und Zahlstellen, ferner zu den Um- und Nachschulungskursen und zu den Arbeitsstätten im Falle der Arbeitsvermittlung gewährt.

Kraftstellwagenbetrieb

Nachdem der Pferdestellwagenbetrieb im Laufe des Krieges infolge des Pferde- und Futtermangels und infolge seiner Unwirtschaftlichkeit vollkommen eingestellt worden war, gab die im Jahre 1919 besonders dringende Verkehrsnot und der Wunsch, auch die Innere Stadt wieder einem allgemeinen öffentlichen Massenverkehrsmittel zu erschließen, den unmittelbaren Anlaß zur Einrichtung eines Kraftstellwagenverkehres, der als Probebetrieb bereits vor und auch während des Krieges auf einigen Strecken geführt worden war. Mit der Einrichtung und Durchführung des Verkehres betraute der Gemeinderat

Autobus

eine hiezu ins Leben gerufene handelsgerichtlich protokollierte Firma „Gemeinde Wien — städtische Kraftstellwagenunternehmung", welche vom Magistrate am 16. August 1919 die Betriebskonzession erhielt.

Der Betrieb wurde noch im selben Jahre aufgenommen, die Linienführung, die sich nicht bloß auf die Innere Stadt beschränkte, in der Folgezeit versuchsweise wiederholt geändert, um vor allem verläßliche Unterlagen für die Einrichtung der endgültigen Linien zu schaffen, weil sich als Kriegsfolge eine Änderung in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen ergeben hatte. An Fahrbetriebsmitteln standen eine beschränkte Anzahl von Benzinkraftwagen und einige Elektrokraftwagen zur Verfügung.

Der Umstand, daß die Tarife im Tagverkehr mit Rücksicht auf die Abhängigkeit vom Fahrpreise der Straßenbahn nicht so hoch gehalten werden konnten, als es die Betriebskosten erfordert hätten, führte zu einer anfänglichen Einschränkung und schließlich im Jahre 1922 zur gänzlichen Einstellung des Tagverkehres; der elektrische Betrieb war schon früher wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt worden.

Im Zuge der von der Gemeinde Wien eingeleiteten Sparmaßnahmen wurde gegen Ende des Jahres 1922 die Firma „Gemeinde Wien — städtische Kraftstellwagenunternehmung“ aufgelöst und der gesamte Betrieb den städtischen Straßenbahnen übertragen. Nach Bestellung von 30 modernen Kraftstellwagen ist gegen Ende des Jahres 1923 wieder versuchsweise auf einer Linie durch die Innere Stadt ein Tagverkehr mit kurzen Zwischenräumen (1·5 bis 3 Minuten) aufgenommen worden. Da der Probebetrieb die Erwartungen erfüllte, wurde dieser innerstädtische Tagverkehr entsprechend der Lieferung der neuen Kraftstellwagen immer mehr und mehr ausgestaltet, so daß gegenwärtig außer sechs Nachtlinien drei innerstädtische Taglinien im Betriebe stehen. Abgesehen davon wird bei verschiedenen Anlässen,

Niederrahmenautobus

insbesondere in den Sommermonaten an schönen Sonntagen zum städtischen Strandbad Gänsehäufel, ein Sonderwagenverkehr durchgeführt.

Die beabsichtigte Ausgestaltung des Tagverkehres des Kraftstellwagens durch Einstellung von 150 modernen Kraftstellwagen, von denen 100 bereits bestellt wurden und der Rest später bestellt wird, ist bereits in einem anderen Zusammenhange erwähnt worden.

Eine einschneidende Veränderung im Kraftstellwagenbetriebe bedeutete die Einführung des Ein-Mann-Betriebes, zu der aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und nach dem Vorbilde anderer Städte zuerst im Tagverkehr und dann auch im Nachtverkehr geschritten wurde. Diese Betriebsform, bei der der Fahrer auch die Aufgaben des Schaffners erfüllt, machte bei einer Anzahl von Wagen Änderungen an den Wagenkasten notwendig und mußte auch bei der Tariferstellung und Fahrscheinbehandlung berücksichtigt werden.

So wie im Straßenbahnbetrieb hatten auch im Kraftstellwagenbetrieb die unaufhörlich steigenden Preise für Triebstoffe und Verbrauchsmaterialien sowie die wiederholten Zuwendungen an das Personal im Laufe der Jahre zahlreiche Tariferhöhungen im Gefolge. Gemeinsame Fahrtausweise (Fahrscheine und Netzkarten) für die Straßenbahn einschließlich der Stadtbahn und für den Kraftstellwagen erleichtern und fördern den Übergangsverkehr zwischen den beiden Verkehrsmitteln.

Der Wagenpark umfaßte Ende 1926 32 moderne Benzinkraftwagen, von denen im Tagverkehr (7 Uhr 30 Minuten bis 19 Uhr 30 Minuten) in den Frühstunden 27, während der übrigen Zeit 22 und im Nachtverkehr (24 Uhr bis 3 Uhr) 15 bis 21 Wagen in Verwendung standen. Die Netzlänge beträgt 26 Kilometer.

Autobus-Innenansicht (vorderer Wagenteil)

Im Laufe des Jahres 1926 sind alle Wagen mit Luftreifen an Stelle der Luftkammerreifen ausgerüstet worden; sämtliche Wagen erhalten ferner nach und nach Anlaßvorrichtungen eingebaut. Unter den Wagen sind als modernste Type zwei Niederrahmenautobusse mit eingeschoßiger Karosserie, welche den Fahrgästen ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglicht, bemerkenswert. Schließlich ist die versuchsweise Aufstellung von Fahrscheinautomaten für Tagfahrscheine an stark frequentierten Haltestellen zu erwähnen, welche Neuerung einerseits der Bequemlichkeit der Fahrgäste, andererseits der raschen Wagenabfertigung dient und, wenn sie sich bewährt, entsprechend ausgestaltet werden wird.

Im Jahre 1926 betrugen die Verkehrsleistungen im Kraftstellwagenbetriebe im Tagverkehr 657.539 Kilometer, im Nachtverkehr 159.349 Kilometer und mit Sonderwagen 32.016 Kilometer, wobei im Tagverkehr 9,654.497 Personen, im Nachtverkehr 615.406 Personen und mit Sonderwagen 66.174 Personen befördert wurden.

Benzinstelle der Gemeinde Wien

Da sich die im Kriege notgedrungen eingeführte, durch den Magistrat besorgte Bewirtschaftung des Bedarfes der Gemeinde Wien an Trieb- und Schmierstoffen als zweckmäßig erwies, wurde hiefür im Jahre 1919 eine eigene Verwaltungsstelle, nämlich die Benzinstelle der Gemeinde Wien, errichtet, welche nunmehr die gesamte Gebarung mit den Trieb- und Schmierstoffen für alle Ämter, Anstalten, Betriebe und Unternehmungen der Gemeinde Wien zu besorgen hatte. Sie war ursprünglich der städtischen Kraftstellwagenunternehmung angeschlossen, wurde jedoch vom zweiten Halbjahr 1921 an den städtischen Straßenbahnen angegliedert. Zur Lagerung, Verteilung und Zuführung der Trieb- und Schmierstoffe standen ihr die großen Trieb- und Schmierstofflager im II. Bezirk am Dürnkrutplatz, ferner zahlreiche Eisenfässer sowie einige Straßenbahn- und Autotankwagen zur Verfügung.

Im Jahre 1926 wurden unter Beibehaltung des Grundsatzes der einheitlichen Bewirtschaftung der Trieb- und Schmierstoffe für die Gemeinde Wien die Geschäfte der Benzinstelle insoferne geteilt, als nunmehr die Triebstoffbeschaffung und -verteilung wieder der Magistrat übernahm, während diese Aufgaben hinsichtlich der Schmierstoffe weiterhin die städtischen Straßenbahnen besorgen.

Personal

Mit dem Zurückströmen der eingerückten und kriegsgefangenen Angestellten wurde die Außerdienststellung der weiblichen Ersatzkräfte begonnen und derart gefördert, daß Ende 1920 fast alle weiblichen Ersatzkräfte mit Ausnahme berücksichtigungswürdiger Kriegerwitwen ausgeschieden waren; von den männlichen Kriegsaushelfern ist dagegen ein großer Teil als Ersatz für die Abgänge an männlichen Angestellten in den Stand des Unternehmens aufgenommen worden.

Nachdem im Jahre 1921 im Interesse der Wiederherstellung des Wagenparkes vorübergehend Neuaufnahmen von Bediensteten und Arbeitern für die Hauptwerkstätte stattgefunden hatten, wurde in den folgenden Jahren im Zusammenhange mit Verwaltungsreformen und insbesondere seit der Einführung der achten Dienststunde für die der Allgemeinen Dienstordnung unterstehenden Angestellten der seit Kriegsende betriebene Personalabbau sowohl hinsichtlich der Beamten und Beamtinnen als auch hinsichtlich der Bediensteten und Arbeiter wesentlich verschärft. Er vollzog sich teils durch freiwilligen Austritt, der durch Abbaubegünstigungen gefördert wurde, teils durch Versetzungen in den Ruhestand, die durch die Regelung und Verbesserung der Pensionsverhältnisse erleichtert wurden, teils durch Versetzungen zu anderen Verwaltungszweigen der Gemeinde Wien.

Erst seit dem Jahre 1924 setzten wieder Neuaufnahmen bei den Bediensteten und Arbeitern ein, weil außer für die gewöhnliche Ergänzung des Personalstandes insbesondere auch für den Verkehrsdienst Vorsorge getroffen werden mußte, für den sich durch das stete Anwachsen des Verkehres und durch die Aufnahme des Stadtbahnbetriebes ein erhöhter Bedarf geltend machte. Um jedoch mit Vorkenntnissen versehenes Betriebspersonal zu gewinnen, wurden zunächst Werkstättenbedienstete zum Betriebsdienst geschult und durch Neuaufgenommene für den Werkstättendienst ersetzt. Auf diese Weise erfolgte auch eine namhafte Verringerung des Personalstandes der Hauptwerkstätte, wo der Personalabgang aber nicht durch Neuaufnahmen, sondern durch Vergebung von Wagenreparaturen an Privatfirmen wettgemacht wurde. Gemäß dem Übereinkommen über die Elektrifizierung der Stadtbahn mußte auch eine Anzahl von Bundesbahnangestellten in den Dienst des Unternehmens übernommen werden. Der Beamtenstand erfuhr trotz des durch die Wiener elektrische Stadtbahn bedeutend erhöhten Arbeitsgebietes nur durch die Aufnahme einiger Techniker, ferner einiger Beamtinnen für den Streckenkassendienst der Stadtbahn einen unbedeutenden Zuwachs, während die Abgänge durch Reformen in der Geschäftsführung ausgeglichen wurden.

Am Ende des Jahres 1926 waren beim Unternehmen insgesamt 16.372 Personen beschäftigt, von denen 873 Angestellte der Allgemeinen Dienstordnung für die Angestellten der Gemeinde Wien unterstanden, 15.311 Bedienstete und Arbeiter nach dem mit dem „Freien Gewerkschaftsverband in Österreich" abgeschlossenen Arbeitsvertrage, 183 Saisongeleisearbeiter nach dem Arbeitsvertrage der Bauarbeiter Österreichs und 5 Angestellte auf Grund eines gesonderten Vertragsverhältnisses entlohnt wurden.

Hand in Hand mit der fortgesetzten Verteuerung der Lebensführung mußten sowohl den aktiven als auch den pensionierten Angestellten des Unternehmens wiederholt Zuwendungen teils in Form von einmaligen Aushilfen, teils in Gestalt von Erhöhungen der festen und der veränderlichen Bezüge gewährt werden.

Die Schwierigkeiten der Lebensmittelbeschaffung und die Teuerung der Lebensmittel, die auch nach dem Kriege noch lange Zeit andauerten, veranlaßten das Unternehmen, umfassende Maßnahmen für die Lebensmittelversorgung seiner Angestellten vorzukehren. Zu diesem Zwecke wurde eine eigene Verpflegsstelle geschaffen, die gemeinsam mit einem von den Angestellten gewählten Verpflegsbeirat den Einkauf und die Verteilung von Lebensmitteln sowie den Betrieb zahlreicher Gemeinschaftsküchen, Kaffeeküchen, ferner Verkaufsstellen von Lebensmitteln und Haushaltungsgegenständen für das Personal zu besorgen hatte, wobei natürlich der größte Teil der Auslagen, insbesondere die Bezüge des im Verpflegsdienste verwendeten Personales sowie die bauliche Einrichtung, Ausstattung und Erhaltung der Gemeinschaftsküchen und schließlich der bei derartigen Fürsorgeeinrichtungen nicht zu vermeidende Gebarungsabgang dem Unternehmen zur Last fiel.

Mit der Gründung der „Wirtschaftsgenossenschaft für die Bediensteten der Gemeinde Wien" im Jahre 1920 wurden die Lebensmittelverkaufsstellen aufgelassen und der Betrieb auf die Mittags- und Kaffeeküchen beschränkt. Als sodann mit der fortschreitenden Besserung in der allgemeinen Lebensmittelversorgung der Bevölkerung die Notwendigkeit für die umfangreichen und kostspieligen Einrichtungen zur Lebensmittelversorgung der Angestellten immer mehr schwand, wurden diese Fürsorgeeinrichtungen nach und nach abgebaut und schließlich im Jahre 1922 vollständig abgestoßen.

Wohlfahrtseinrichtungen

Da die Gemeinde Wien auf Grund der mit Gemeinderatsbeschluß vom 24. April 1919, Pr. Z. 8798, erlassenen „Allgemeinen Dienstordnung für die Angestellten der Gemeinde Wien" auch den Beamten und Beamtinnen der städtischen Straßenbahnen weit höhere Ruhe- und Versorgungsgenüsse gewährleistet, als das eigene „Pensionsinstitut der Beamten und Beamtinnen der städtischen Straßenbahnen" zu leisten in der Lage war, und damit der wirtschaftliche Zweck dieses Pensionsinstitutes als Verein mit versicherungstechnischer Grundlage aufhörte, beschloß der Verein im Jahre 1919 die Auflösung des Pensionsinstitutes und die Übergabe des Vermögens in das Eigentum der Gemeinde Wien, wobei das Vermögen als besonderer Fonds bis zu seiner Erschöpfung durch die laufenden Pensionen, Erziehungsbeiträge und durch die Anwartschaften auf künftige Ruhegenüsse weiter zu bestehen hatte.

Die „Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen" ist im Jahre 1922 unter Einbringung ihres Vermögens in der von der Gemeinde Wien neu gegründeten „Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der Gemeinde Wien und ihrer Unternehmungen, deren Arbeitsverhältnis durch kollektive Arbeitsverträge geregelt ist", aufgegangen.

Die Betriebskrankenkasse der städtischen Straßenbahnen, deren Verwaltung insoferne eine bemerkenswerte Änderung erfuhr, als seit dem Jahre 1920 der Obmann der Kasse für eine jeweils vierjährige Tätigkeitsdauer abwechselnd von den Versicherten gewählt oder von dem Unternehmen ernannt wird, war von dem Bestreben geleitet, ihre freiwilligen Leistungen zu erhöhen, den Versicherten stets die modernsten Heilbehelfe zu bieten, die Fürsorgeeinrichtungen auszubauen und nach Möglichkeit eigene Heilstätten zu schaffen.

Zu diesem Zwecke wendete die Krankenkasse ihr Augenmerk zunächst der Errichtung spezialärztlicher Ambulatorien zu. Seit dem Jahre 1922 erstanden in rascher Aufeinanderfolge Ambulatorien für Chirurgie nebst einem mit den modernsten Apparaten ausgestatteten Zandersaal, für Röntgenbehandlung, für Lungenleiden, für Kehlkopf-, Nasen- und Ohrenleiden, für zahnärztliche Behandlung, für physikalische Heilmethoden (Hydrotherapie), für Haut- und Geschlechtskrankheiten, für Magen- und Darmleiden, für Sehschärfebestimmung, für Elektrotherapie und für Frauenleiden.

Der lang gehegte Plan der Krankenkasse, ihren Mitgliedern eine Lungenheilstätte zu errichten, wurde durch den Ankauf des Gutes Strengberg bei Puchberg am Schneeberg im Gesamtausmaße von 330 Joch und durch den Bau einer Heilstätte dortselbst, die im Frühjahr 1927 eröffnet worden ist, zur Wirklichkeit. Außerdem erstand die Krankenkasse in Bad Schallerbach in Oberösterreich im Jahre 1925 ein Grundstück im Ausmaße von 3676 Quadratmeter zwecks späterer Erbauung eines Kurhauses und im Jahre 1926 im gleichen Kurorte ein Gebäude samt Einrichtung, das sofort als Kurheim in Benützung genommen werden konnte.

Die Krankenkasse beteiligte sich sowohl im Jahre 1925 an der Hygienischen Ausstellung in Wien als auch im folgenden Jahre an der Ausstellung für Gesundheitswesen, soziale Fürsorge und Leibesübungen (Gesolei) in Düsseldorf.

Die Zahl der versicherungspflichtigen und der freiwilligen Mitglieder der Krankenkasse ist in ständigem Anwachsen begriffen und belief sich am Ende des Jahres 1926 auf rund 17.900 Personen.

Stadtbahn

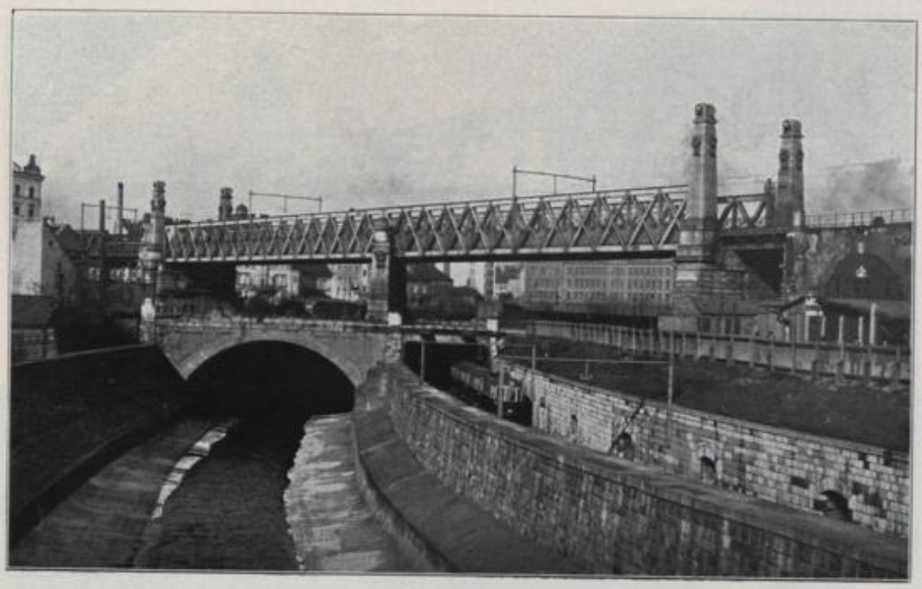
Der Bund konnte dem immer dringenderen Wunsche der Bevölkerung nach Wiedereinführung des Stadtbahnbetriebes, der seit Anfang Dezember 1918 infolge Kohlennot vollständig eingestellt und erst seit dem Jahre 1922 wieder in Gestalt eines für den innerstädtischen Verkehr fast gänzlich wertlosen, nur zur Entlastung des Westbahnhofes dienenden beschränkten Übergangsverkehres von Hütteldorf über Meidling-Hauptstraße und über die Gürtellinie aufgenommen worden war, mangels der für die Wiedereinrichtung des Dampfbetriebes oder aber für die Umwandlung auf einen elektrischen Schnellbahnbetrieb erforderlichen Geldmittel nicht nachkommen. Daher faßte die Gemeinde Wien den Entschluß, die

Stadtbahn auf eigene Kosten zu elektrifizieren und zu betreiben, um auf diese Weise den kaum mehr zu bewältigenden Straßenbahnverkehr zu entlasten und die Wiener Verkehrsverhältnisse zu verbessern.

Zur Verminderung der Anlagekosten mußte sich die Elektrifizierung zunächst auf die wichtigsten innerstädtischen Linien, also auf die Wientallinie, Gürtellinie und Donaukanallinie, mit den Endpunkten in Hütteldorf und Heiligenstadt, beschränken, die übrigens auch schon im Dampfbetriebe für die Wiener Bevölkerung und für die finanzielle Gebarung des Stadtbahnbetriebes von ausschlaggebender Bedeutung waren, weil von den 41·2 Millionen Fahrgästen, die im Jahre 1913 auf diesen innerstädtischen Linien verkehrten, nur 6·25 Millionen auf die anschließenden Lokalstrecken der Westbahn und Franz-Josefs-Bahn übergingen. Die Gemeindeverwaltung gewann ferner auf Grund reiflichen Studiums der Sachlage durch die Straßenbahndirektion die Überzeugung, daß einerseits nur der vollkommene Zusammenschluß der Stadtbahn mit der Straßenbahn in betriebstechnischer und tarifarischer Beziehung und die Schaffung eines gemeinsamen Wagenparkes die Grundbedingungen waren, um mit erschwinglichen Mitteln und Aussicht auf einen wirtschaftlichen Erfolg die Elektrifizierung durchzuführen, andererseits nur ein möglichst dichter und rascher Verkehr auf der elektrischen Stadtbahn den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden konnte. Die Richtigkeit dieser grundlegenden Erwägungen, nach denen die Elektrifizierung

konsequent durchgeführt und der Betrieb eingerichtet wurde, ist durch die Erfahrungen seit der Betriebseröffnung glänzend bestätigt worden.

Nichtsdestoweniger war sich die Gemeindeverwaltung stets darüber im klaren, daß die Elektrifizierung der Stadtbahn mit Straßenbahnbetriebsmitteln keine endgültige dauernde Lösung des Stadtbahnproblems bedeutet, wohl aber unter den gegebenen Verhältnissen die einzige in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht mögliche, um die Stadtbahn rasch zum Leben zu erwecken, ohne einer künftigen Änderung bei einem weiteren Wachstum der Stadt und bei einer dann möglichen großzügigen Entwicklung des Verkehres unüberwindliche Schwierigkeiten zu bereiten. Die Elektrifizierung der Stadtbahn mit Straßenbahnwagen, die jederzeit auf der Straßenbahn wieder verwendet werden können, sowie der Einbau der selbsttätigen, auch für den elektrischen Vollbahnverkehr geeigneten Signalanlage gibt vielmehr alle Zukunftsmöglichkeiten frei, sei es für die Einrichtung eines elektrischen Vollbahnverkehres, sei es für einen engen Zusammenschluß der Stadtbahn mit späteren Untergrundschnellbahnen.



Kreuzung der Unteren Wientallinie und der Gürtellinie

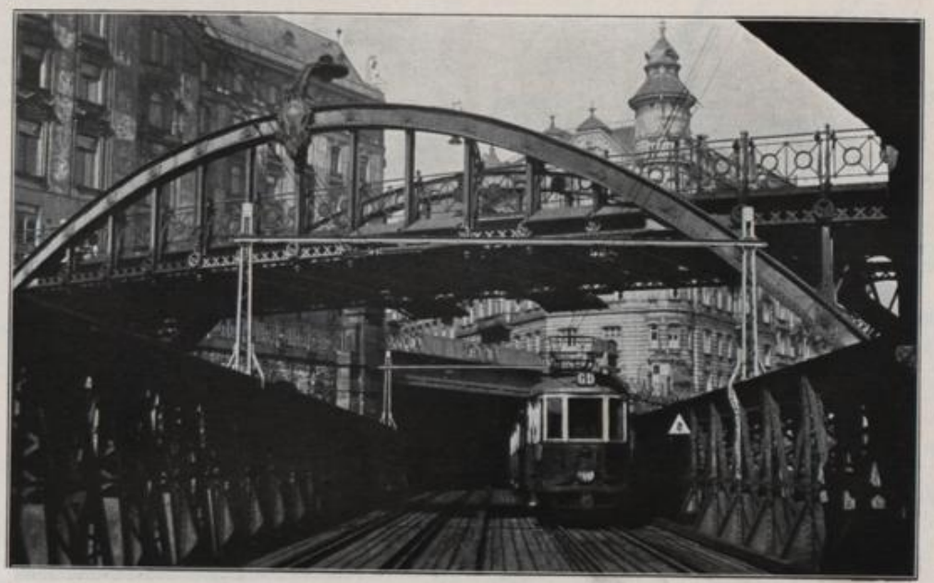
Nachdem die Gemeindeverwaltung das von den städtischen Straßenbahnen ausgearbeitete Projekt gebilligt und die notwendigen Geldmittel im veranschlagten Ausmaße von 18·5 Millionen Schilling im Zuge der Notstandsarbeiten bereitgestellt hatte, unterbreitete sie Ende August 1923 der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, beziehungsweise dem Bunde den Antrag, die Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie sowie die Verbindungslinie Brigittabrücke—Nußdorferstraße der Wiener Stadtbahn auf alleinige Kosten der Gemeinde zu elektrifizieren und zu betreiben. Nach Überprüfung der Vorlage durch die berufenen Fachmänner der Bundesverwaltung entschloß sich die Regierung im Dezember 1923, den Antrag der Gemeinde Wien anzunehmen.

Da die Wiener Stadtbahn Eigentum der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ist, erforderte die Durchführung des Gemeindeprojektes in rechtlicher Beziehung drei inhaltsgleiche Gesetze des Bundes, des Landes Niederösterreich und des Landes Wien, in denen die erwähnten Stadtbahnlinien der Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen zur Elektrifizierung und Betriebsführung überlassen wurden. Diese Gesetze traten am 21. Dezember 1923 in Kraft.

Nach Schaffung dieser Grundlagen konnte an den Abschluß des Vertrages mit dem Bund und der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen geschritten werden, der in Gestalt einer vorläufigen Formulierung der Übergabsbedingungen und eines Schlußprotokolles über die Bedingungen und Modalitäten für die Durchführung des Anbotes der Gemeinde Wien im März 1924 zustande kam. Mit diesem

vorläufigen Übereinkommen wurden der Gemeinde Wien die innerstädtischen Linien der Wiener Stadtbahn, nämlich die Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie einschließlich des Verbindungsbogens Brigittabrücke—Nußdorferstraße auf dreißig Jahre behufs Umwandlung auf den elektrischen Betrieb und zur Betriebsführung durch die Gemeinde auf deren alleinige Kosten überlassen. Die Gemeinde Wien mußte sich hiebei bereit erklären, in eine Kündigung des Vertrages nach zehn Jahren einzuwilligen, soferne der Bund dies zum Zwecke der Einrichtung eines elektrischen Vollbahnbetriebes auf der Stadtbahn verlangen sollte.

Die Übernahme der zu elektrifizierenden Stadtbahnstrecken wurde mit Rücksicht darauf, daß die Bundesbahnen den Dampfbetrieb auf der Strecke Michelbeuern—Hütteldorf bis zum Herbst 1924 aufrecht erhielten, in zwei Abschnitten durchgeführt. Die außer Betrieb stehenden Teile der Gürtellinie von Michelbeuern bis Heiligenstadt, die Donaukanallinie samt dem Verbindungsbogen Friedensbrücke (früher Brigittabrücke)—Nußdorferstraße und die Untere Wientallinie wurden am 18. und 25. April 1924, der



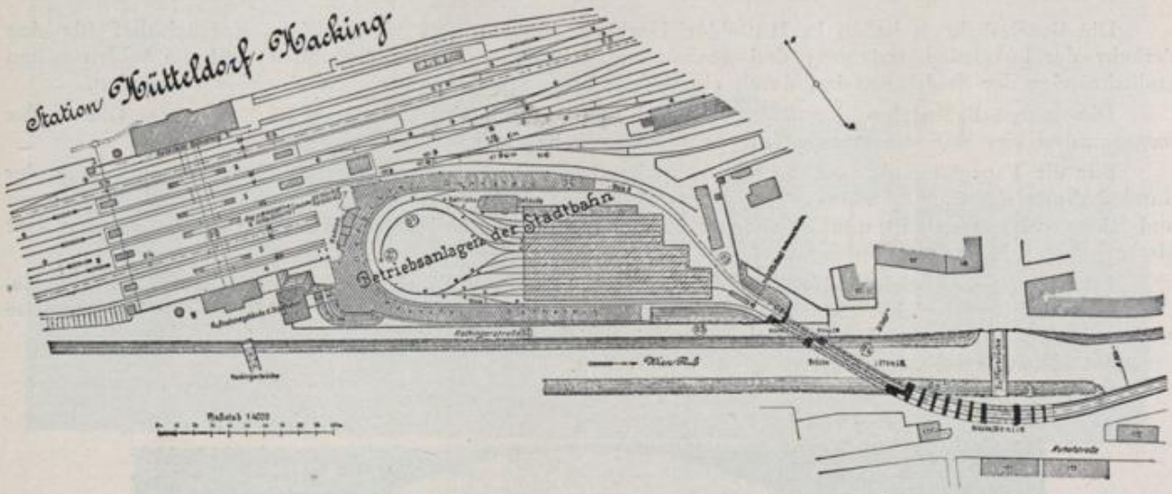
Brücke über den Wienfluß unter der Zollamtsbrücke

restliche Teil, nämlich die Gürtellinie bis Meidling-Hauptstraße und die Obere Wientallinie, dagegen erst nach Einstellung des Dampfbetriebes der Bundesbahnen am 6. und 8. Oktober 1924 an die Straßenbahn übergeben. Da der elektrische Betrieb auf der Strecke Hütteldorf-Hacking—Meidling-Hauptstraße—Michelbeuern auf Grund einer Vereinbarung mit den Bundesbahnen zu Beginn des starken Ausflugsverkehres 1925 eröffnet werden sollte, stand für die Arbeiten auf dieser Strecke nur eine verhältnismäßig kurze Bauzeit zur Verfügung.

Bahnhofsbauten und Geleiseanlagen

Die Endpunkte der Wiener elektrischen Stadtbahn liegen in den Stationen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt der Bundesbahnen.

In Hütteldorf-Hacking wurde der am Südostrand der Wienflußbrücke gelegene Teil dieser Station für die Zwecke des Stadtbahnbetriebes frei gemacht und dortselbst die nachfolgend beschriebene Anlage geschaffen. Sie besteht zunächst aus einer Geleiseschleife, deren Bogen 32 Meter Halbmesser hat. An den beiden Längsseiten der Schleife sind der Ankunfts- und der Abfahrtsbahnsteig angelegt.



Bahnsteig in Hütteldorf: Ankunftseite

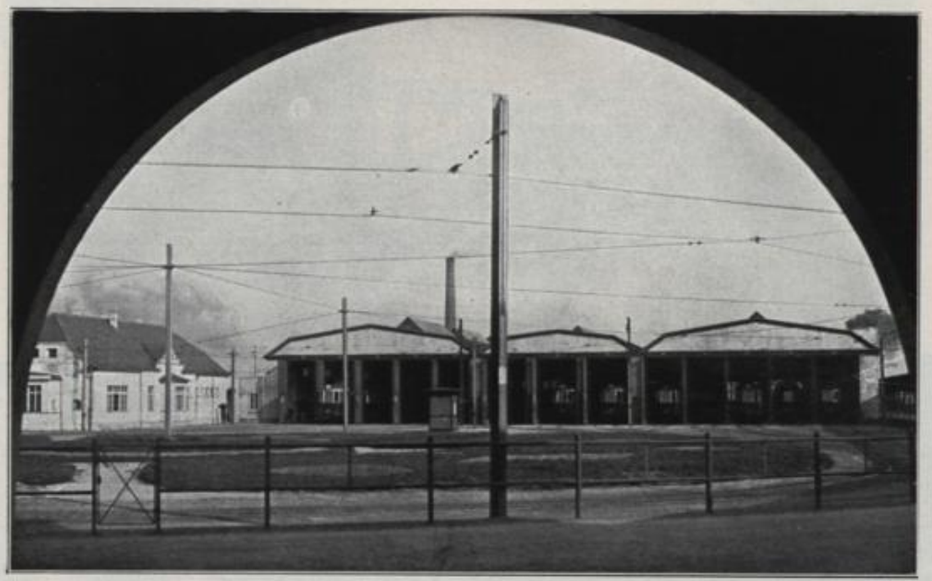
Die Bundesbahnen haben in Hütteldorf-Hacking einen neuen viergeleisigen Kopfbahnhof für den Verkehr der Lokalzüge errichtet; drei vorhandene Bahnsteige der Bundesbahnen und die beiden neuen Endbahnsteige der Stadtbahn sind durch einen sehr breiten Querbahnsteig miteinander verbunden.

Die neuen Bahnsteige der Stadtbahn sind gedeckt und schließen deren Dächer an die Dächer der vorgenannten vier Bundesbahnsteige für den Lokalverkehr an.

Für die Fahrgäste, die nur die Stadtbahn benützen, ist neben dem Hackinger Stationsgebäude der Bundesbahnen ein eigenes kleines Aufnahmsgebäude errichtet worden, welches die Kassen, die Sperren und Klosettanlagen enthält und an welches sich eine Stiege anschließt, zur Verbindung mit den um vier Meter höher gelegenen Bahnsteigen.

Innerhalb der Geleiseschleife steht die Wagenhalle samt Werkstättenanbau und das Betriebsgebäude. Die Halle enthält 13 Geleise, die durch zwei Weichenstraßen mit dem äußeren und inneren Schleifengeleise sowie mit dem im Bogen liegenden Auszugsgeleise verbunden sind.

Sie bietet Raum zur Aufstellung von 99 Wagen.



Wagenhalle und Betriebsgebäude Hütteldorf-Hacking

In Heiligenstadt stand nur der verhältnismäßig schmale Raum zur Verfügung, der zwischen der Vorortelinie und den Geleisen des Frachtenbahnhofes liegt.

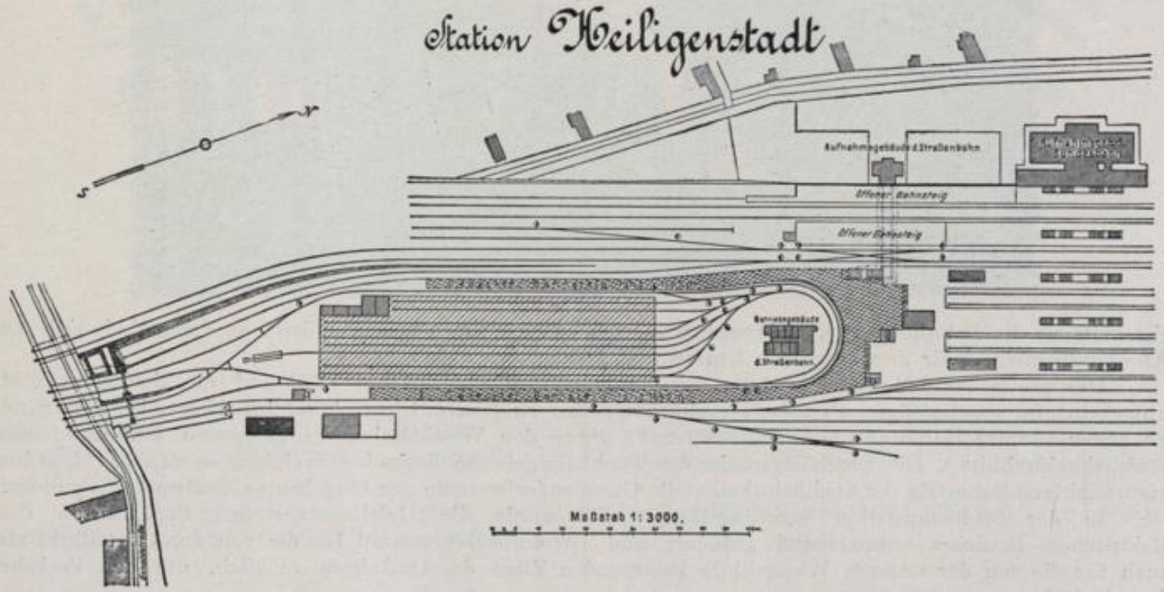
Hier wurde eine Geleiseschleife untergebracht, in welche die Geleise der Gürtel- und Donaukanallinie zusammengeführt sind, wobei sich eine Geleisedurchschneidung ergibt, die durch eine Signalanlage samt Stellwerk und Fahrsperren gesichert ist. Der Halbmesser des Bogens, der die beiden Schleifenhälften verbindet, beträgt 22 Meter.

Innerhalb der Geleiseschleife liegen die zur Wagenhalle führenden Weichenstraßen, das Betriebsgebäude und die Wagenhalle, deren neun Geleise Raum zum Aufstellen von 102 Wagen bieten. Die Halle enthält an einer Längsseite Werkstättenanbauten, Mannschaftsräume und Klosettanlagen.

Außen, an den Längsseiten der Geleiseschleife, sind Bahnsteige angelegt, die, wie in Hütteldorf, in einen Querbahnsteig einmünden, der auch die Verbindung mit den in gleicher Höhe liegenden Bahnsteigen der Bundesbahnen für die Abfahrts- und Ankunftsgeleise der Bundesbahnlokalzüge bildet. Eine eigene Verbindung mit dem Bahnhofsvorplatz gegen die Heiligenstädterstraße zu wurde durch Anlage eines Tunnels geschaffen, der — fünf Meter breit und durchschnittlich drei Meter hoch — unter den Geleisen der Franz-Josefs-Bahn und Vorortelinie durchführt und von dem man mittels einer Stiege auf den Querbahnsteig der Stadtbahn gelangt. Gegen den Bahnhofsvorplatz ist dieser Tunnel durch ein kleines Aufnahmsgebäude abgeschlossen, das die Sperren und Kassen enthält.

Wagenhalle Heiligenstadt: Außenansicht

In der Station Hauptzollamt, welche nunmehr Gemeinschaftsstation mit den Bundesbahnen ist, mußten gleichfalls Einrichtungen geschaffen werden, welche durch die getrennte Betriebsführung bedingt sind. Der Stadtbahn verblieb der stadtseitig gelegene Bahnsteig I ganz und Bahnsteig II in seiner halben Breite, während die übrigen Teile der vorhandenen Bahnsteige von den Bundesbahnen benützt werden.



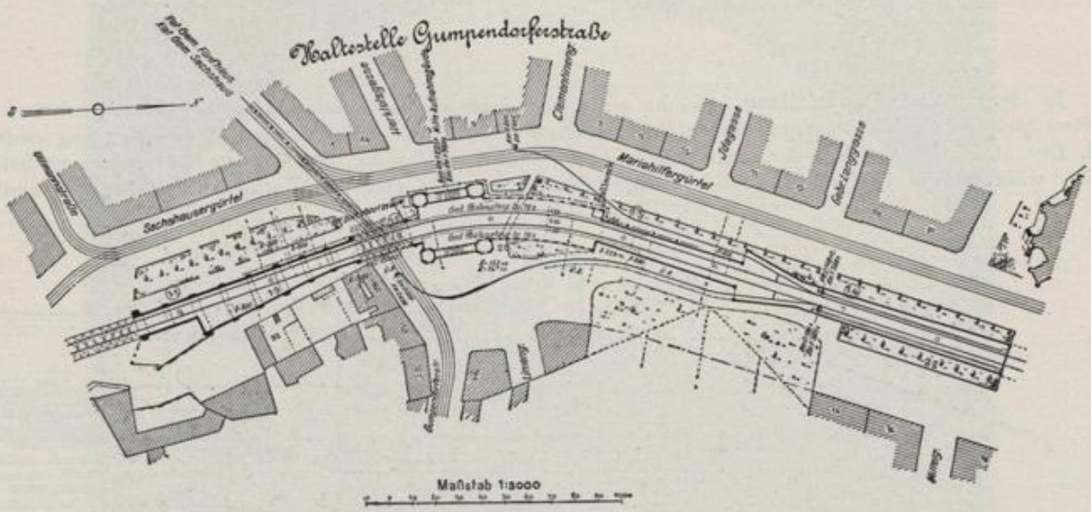
Die obere Wientallinie hat in der Strecke Hietzing—Hütteldorf meistens einen viel schwächeren Verkehr als der stadtwärts gelegene Teil dieser Linie, weshalb die Verkehrsdichte in dem erstgenannten Streckenteil zu diesen Zeiten verringert werden kann. Um den Zugverkehr dementsprechend regeln zu können, wurde am Hietzinger Kai, zwischen der Hietzinger Brücke und dem Dommayersteg, der Stadtbahneinschnitt derart verbreitert, daß Raum für ein drittes Geleise gewonnen und damit die Möglichkeit geschaffen wurde, Züge in Hietzing umkehren zu lassen. Hiebei wurde die straßenseitig vorhandene Stützmauer abgetragen und dahinter eine Stützmauer in Stampfbeton hergestellt.

Da mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr und auf die Wagenbestellungen mit den beiden Betriebsbahnhöfen in Hütteldorf und Heiligenstadt nicht mehr das Auslangen gefunden werden konnte,

wurde auf dem Gebiete des ehemaligen Frachtenbahnhofes Michelbeuern der Stadtbahn ein dritter Betriebsbahnhof gebaut. Der neue Betriebsbahnhof umfaßt eine im Bogen liegende, 200 Meter lange Wagenhalle für 72 Wagen, ferner Werkstättengebäude, ein Betriebsgebäude mit Stellwerksanlage und Aufstellungsgeleise für die Unterbringung von ungefähr 50 Wagen im Freien.

Eine Schleifenanlage, die vom Geleise II der Gürtellinie der Stadtbahn vor dem Betriebsbahnhof Michelbeuern abzweigt, gegenüber der Schumanngasse am äußeren Währingergürtel in das Geleise II der Straßenbahn einmündet, diese bis zur Schopenhauerstraße peagiert, sodann nach Unterfahrung der Stadtbahn über den inneren Währingergürtel zum Betriebsbahnhof Michelbeuern zurückkehrt und dortselbst in das Geleise I der Gürtellinie der Stadtbahn einmündet, stellt eine Verbindung der Stadtbahn mit der Straßenbahn dar und ermöglicht insbesondere das Umkehren der Stadtbahnzüge der Linie 18 G, die bisher bis Heiligenstadt weitergeführt werden mußten.

Weitere Verbindungen zwischen der Stadtbahn und dem Straßenbahnnetz bestehen am Währingergürtel gegenüber der Hofmanngasse und am Mariahilfergürtel bei der Gumpendorferstraße. Die erstere Verbindung, die schon vor der Erbauung des neuen Betriebsbahnhofes Michelbeuern vorhanden war und hauptsächlich zur Ueberstellung von Wagen diente, führt auf das Gebiet des Betriebsbahnhofes Michelbeuern, wo sie



einerseits an die Bahnhofgeleise, andererseits an eine Stockgeleiseanlage anschließt, an deren Ende sich ein Anschlußtürmchen für den fahrbaren Umformer befindet.

Die zweite Verbindung dient dazu, die Straßenbahnzüge der Linie 18 G auf die Stadtbahn und umgekehrt im regelmäßigen Personenverkehr übergehen zu lassen. Dieser Anschluß erfolgte bei dem rund 70 Meter vor der Haltestelle Gumpendorferstraße gegen den Westbahnhof zu gelegenen Nullpunkt des Stadtbahneinschnittes. Die zugehörigen, in den Stadtbahngeleisen liegenden Weichen werden von dem im vororteseitigen Bahnsteig der Stadtbahnhaltestelle Gumpendorferstraße neu eingebauten Stellwerk aus gestellt.

In der Stadtbahnstation Meidling-Hauptstraße wurde die Geleiseanlage den Bedürfnissen des elektrischen Betriebes entsprechend geändert und ist dortselbst sowohl für die von der Gürtellinie als auch für die von der unteren Wientallinie kommenden Züge das Umkehren möglich, um den Verkehr dem Bedarf anzupassen.

In der Stadtbahnstation Friedensbrücke (früher Brigittabrücke) ist für die Züge der Donaukanallinie in der Richtung gegen das Hauptzollamt zu das Umkehren möglich.

Wegen der geringeren Breite, welche die im elektrischen Betrieb zur Verwendung gelangenden Straßenbahnfahrzeuge gegenüber den bisher im Dampfbetrieb benützten Fahrbetriebsmitteln aufweisen — 2·26 Meter gegenüber 3 Meter — und wegen des unmittelbaren Überganges der Wagen von der Straßenbahn auf die Stadtbahn mußte die Lage der Geleise an den Bahnsteigen sämtlicher Stadtbahnstationen entsprechend geändert werden; es bestehen nunmehr ungefähr dieselben Verhältnisse zwischen der untersten Wagentrittstufe und der Bahnsteigkante, wie sie bei den Stadtbahnfahrzeugen im Dampfbetrieb seinerzeit vorhanden waren, mit dem Unterschied, daß man damals über drei Stufen auf die Wagenplattform steigen mußte, jetzt aber nur über eine Stufe.

Es wurden die Geleise in den meisten Stationen näher an den Bahnsteig herangerückt und gleichzeitig etwas gehoben. Die neuen Bahnsteige in den Endstationen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt wurden gleichfalls auf diese Weise angelegt.

Die Schienenstöße sind, soweit sie nicht alumino-thermisch geschweißt wurden, durch Kupferseile von 100 Quadratmillimeter Querschnitt überbrückt, die in Kupferbolzen endigen; sie wurden mit Handpressen in die Kontaktlöcher der Schienenstege sorgfältig eingepreßt, so daß eine gute Schienenrückleitung gewährleistet ist. Außerdem sind in Abständen von rund 200 Metern kupferne Querverbindungen angebracht, die je einen Schienenstrang des Doppelgeleises leitend verbinden.

Die Stationsgebäude, ebenso die Stiegenanlagen und Bahnsteige wurden einer durchgreifenden Instandsetzung unterzogen. An den Kassen- und Sperrenanlagen der voraussichtlich schwächer frequentierten Haltestellen wurden Änderungen vorgenommen, die es ermöglichen, die Stationsbesetzung mit einem geringeren Personalaufwand zu besorgen als bei den früher bestandenen Anlagen.

Bei der Anbringung der Oberleitung waren umfangreiche Verstärkungsarbeiten an dem Mauerwerk der Viaduktstrecken erforderlich, bedingt durch den oft nicht ganz einwandfreien Zustand dieser Objekte.

Stadtbahnhaltestelle Gumpendorferstraße

Dieser äußerte sich auch darin, daß an vielen Stellen Feuchtigkeit durch die Gewölbe drang. Es mußten daher kostspielige Sanierungsarbeiten zur Trockenlegung der Gewölbe im großen Umfang durchgeführt werden.

Ebenso war es notwendig, eine große Anzahl von Schwellen auszuwechseln, die Brückentragwerke zu entrosten und zum Teil neu zu streichen.

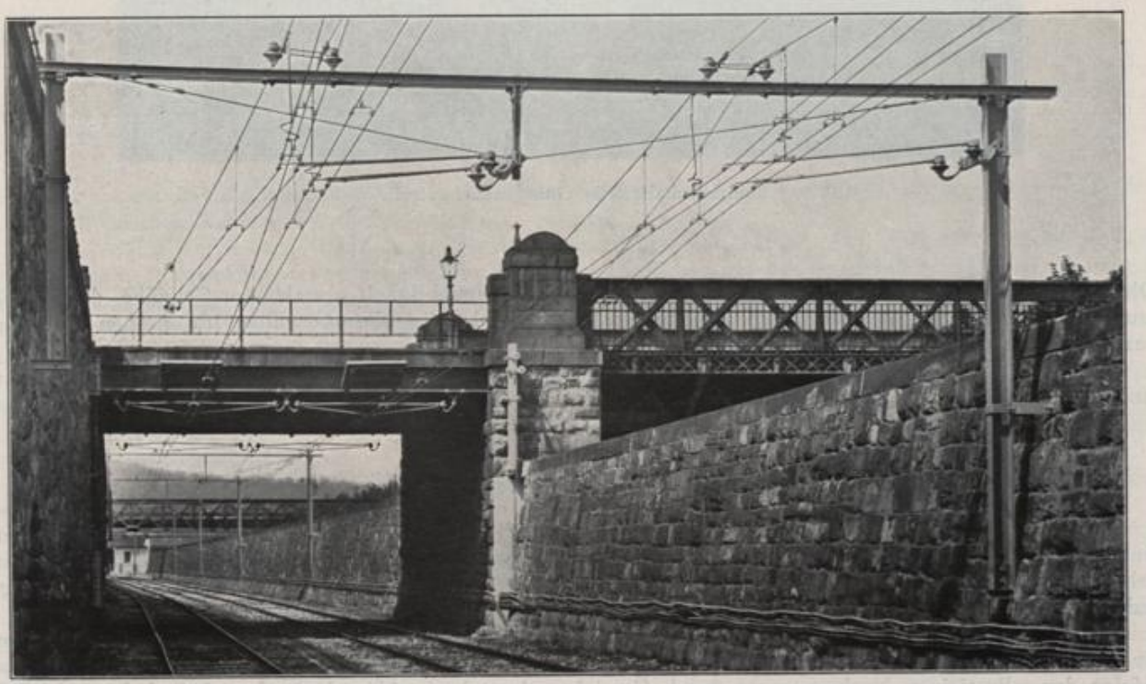
Fahrleitungsanlage

Mit Rücksicht auf die vorgesehene höhere Geschwindigkeit konnten die Fahrleitungen nicht in der einfachen Weise wie jene der Straßenbahnen ausgeführt werden, da eine gleichmäßige Höhenlage des Fahrdrahtes unbedingt erforderlich ist, die aber nur durch die sogenannte Vielfach- oder Kettenaufhängung erzielt werden kann.

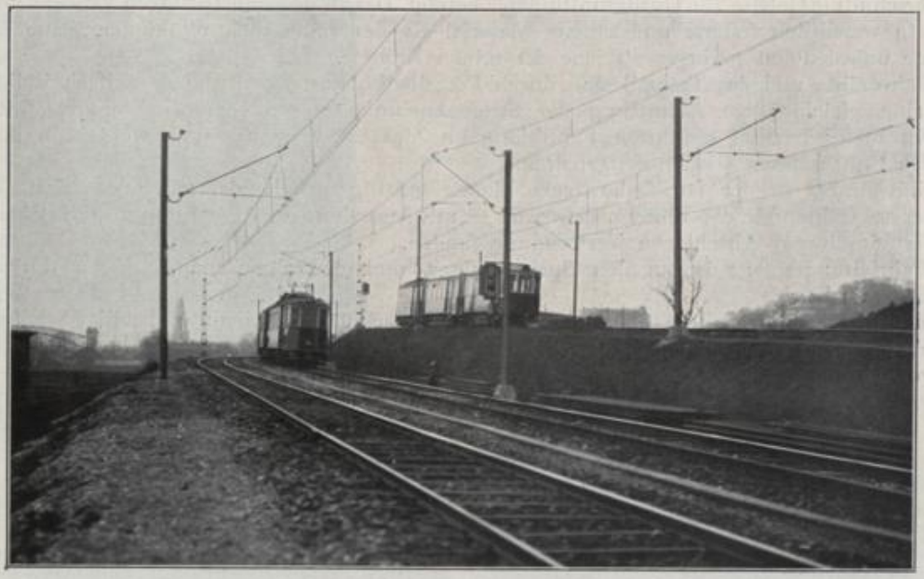
Die Vorzüge dieser Bauart bestehen darin, daß infolge der hiebei möglichen großen Spannweiten die Anzahl der Stützpunkte und Isolatoren eine geringere ist, daß die Fahrdrähte bei allen Temperaturen infolge der selbsttätigen Nachspannung durch Gewichte eine gleichmäßige Höhenlage beibehalten und daß bei Bruch eines Fahrdrahtes das Tragwerk nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Ein weiterer wesentlicher

Kreuzung der Donaukanallinie mit dem Verbindungsbogen Friedensbrücke—Nußdorferstraße

Vorzug dieser Fahrleitungsbauart besteht darin, daß sie eine fast unbedingte Bruchsicherheit gewährleistet, weil das Tragseil keiner Abnützung unterworfen ist und weil der Fahrdraht, in kurzen Abständen mittels Hängedrähten oder Seilen an dem Tragseil aufgehängt, mechanisch gering beansprucht wird. Die Fahrdrahthöhe über Schienenoberkante beträgt mindestens 4·80 Meter in der offenen und mindestens 4·35 Meter in den gedeckten Strecken. Als Fahrdrähte wurden Rillendrähte von 65 Quadratmillimeter

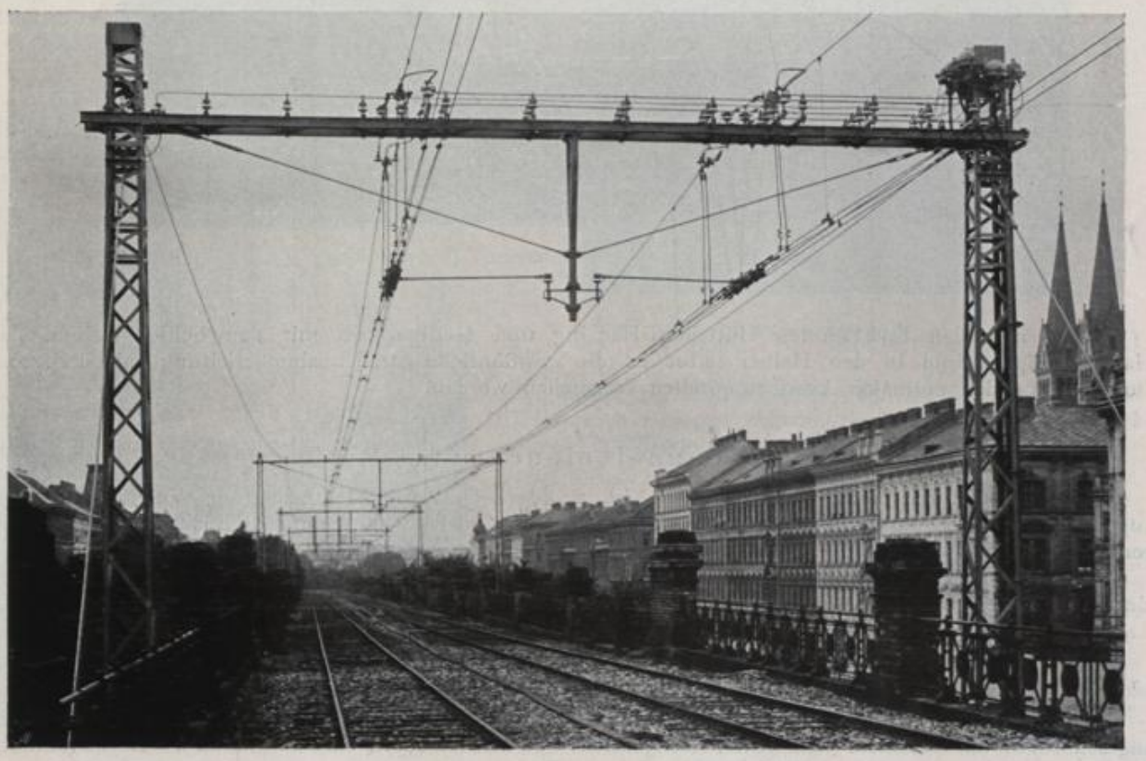


Fahrleitung auf der Strecke nach Hütteldorf



Fahrleitung der Donaukanal- und der Gürtellinie vor Heiligenstadt

Querschnitt aus Kadmiumkupfer verwendet, und zwar durchlaufend zwei Drähte je Geleise, während das Tragseil aus Kadmiumkupfer einen Querschnitt von 70 Quadratmillimeter besitzt, so daß der gesamte



Speisepunkt Währingergürtel

Leitungsquerschnitt je Geleise 200 Quadratmillimeter beträgt. Das zu den Fahrleitungen verwendete Kadmiumkupfer ist ein wesentlich festeres und zäheres Material als das reine Elektrolytkupfer. Seine Leitfähigkeit ist dabei nur unbedeutend geringer als jene des reinen Kupfers.

Die Fahrdrähte und das Tragseil sind durch Porzellanisolatoren gegen Erde einfach isoliert.

Um eine gleichmäßige Abnützung der Stromabnehmer zu erreichen, sind die in einem Abstand von 150 Millimeter parallel geführten Fahrdrähte im Zickzack verspannt und werden in der richtigen Lage bei den Stützpunkten seitlich festgehalten.

Als Stützpunkte in der Hochbahnstrecke dienen gefällig aussehende, möglichst leicht konstruierte Eisengittermaste, während in den Einschnittstrecken — mit Ausnahme der Abspann- und stärker beanspruchten Maste — fast durchwegs Altschienen Verwendung fanden.

Die Fahrleitungsanlage ist an den Speisepunkten und den Streckenausschaltern durch Streckenisolatoren unterbrochen.

Von den Streckenausschaltern können drei durch elektrische Fernschaltung betätigt werden, während die übrigen von Hand zu bedienen sind. Jeder von Streckenisolatoren begrenzte Abschnitt ist durch eine Blitzschutzvorrichtung geschützt.

Tiefbahnstrecke

In den beiden Endstationen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt mit den Schleifgeleisen, den Hallenvorköpfen und in den Hallen selbst ist die gewöhnliche Straßenbahnoberleitung mit dreifacher Isolation und den normalen Ausrüstungsteilen vorgesehen worden.

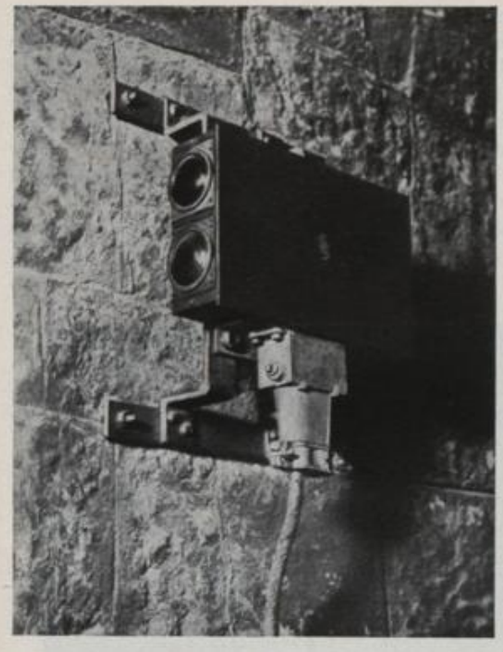
Tunnelbeleuchtung

Die Beleuchtung der Stadtbahntunnels ist an das städtische Lichtnetz (220 Volt Gleichstrom) angeschlossen; sie erfolgt unter Verwendung von wasserdichten Porzellanarmaturen mit Metalldrahtlampen von 32 H. K. Leuchtkraft, die wechselseitig in Entfernungen von je 15 Meter angebracht sind.

Das Einschalten dieser Beleuchtung erfolgt entweder bedarfsweise mit Hilfe der in Abständen von zirka 100 Meter montierten Wechselschalter oder automatisch bei Ausbleiben des Bahnstromes.

Stations- und Haltestellenbeleuchtung

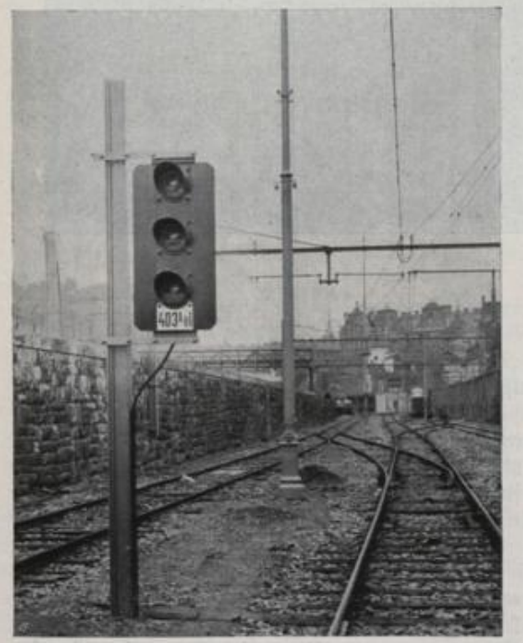
Die gesamte Stations- und Haltestellenbeleuchtung ist an das städtische Lichtnetz (220 Volt) angeschlossen; die Bahnhöfe Hütteldorf, Heiligenstadt und Michelbeuern sind normal an das Drehstromnetz, die übrigen Haltestellen an das Gleichstromnetz angeschlossen.



Tunnellichtsignal

Bei Drehstromstörungen kann ein Teil der Lichtanlage der Bahnhöfe Hütteldorf, Heiligenstadt und Michelbeuern auf das Gleichstromnetz umgeschaltet werden.

Für die Beleuchtung der Bahnsteige werden Lampen mit 40 bis 75 Watt, für die Wagenhallen solche mit 100 Watt verwendet.



Doppelsignal für zwei Richtungen

Telephonanlagen

Unter Benützung der alten Telephon- und Signalkabel und deren Ergänzung sind auf der Stadtbahn eigene Telephonnetze eingerichtet worden, und zwar:

a) Für den telephonischen Verkehr der einzelnen Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen untereinander und mit dem Direktionsgebäude in der Favoritenstraße.

b) Zur Sicherung des Stromversorgungsdienstes zwischen den Gleichrichteranlagen und den Direktionsgebäuden der Elektrizitätswerke und der Straßenbahn.

Eine vom Betriebstelephon vollständig getrennte Blocktelephonanlage vermittelt den telephonischen Verkehr

Tageslichtsignal

der Stellwerke untereinander, ferner mit dem Bahnhof Hütteldorf-Hacking und der Signalwerkstätte nächst der Station Meidling-Hauptstraße.

Die selbsttätige Signalanlage

Die selbsttätige Signalanlage der Wiener elektrischen Stadtbahn ermöglicht es, durch Verminderung der für die Signalgebung nötigen Zeiten auf ein Mindestmaß die Züge bis zu anderthalb Minuten auch bei großer Fahrgeschwindigkeit folgen zu lassen; sie hat gegenüber den von Hand bedienten Blocksignalanlagen den Vorteil, daß das Bedienungspersonal verringert und entlastet wird. Überdies wird durch die Ausschaltung der Handbedienung die Sicherheit erhöht.

Die selbsttätige Signalisierung erfolgt nach dem bekannten Prinzip der Blocksicherungsanlagen in der Weise, daß sich auf einem Geleiseabschnitt immer nur ein Zug befinden darf, wodurch Zusammenstöße verhindert werden. Ein Zug darf nur dann in den Geleiseabschnitt einfahren, wenn das Einfahrtsignal die Strecke als „frei" erkennen läßt; in dem Augenblick, als der Zug auch nur mit einer Achse in dem zum Signal gehörigen Geleiseabschnitt eingefahren ist, geht das Signal selbsttätig auf „Halt" und die Strecke ist für jeden anderen Zug blockiert oder gesperrt.

Hat sich der Zug auf „Sichtstrecke" — rund 150 Meter — einem Signal genähert und zeigt dieses Grünlicht, also „Fahrt frei", dann kann er mit ungeminderter Geschwindigkeit weitergeführt werden. Sobald die erste Zugachse den zum Signal gehörigen Geleiseabschnitt befährt, werden die beiden Schienen

Fahrsperre

des Geleises durch die Wagenachsen kurz geschlossen, der Grünlichtstromkreis wird unterbrochen, das Rotlicht — „Haltsignal" — erscheint und „deckt" den Zug gegen einen Folgezug, der vor dem auf „Halt" stehenden Signal stehenbleiben muß.

Als Signale kommen ausschließlich Lichtsignale in Anwendung, die in den Tunnels als gewöhnliche Lampen, auf den Einschnitt- und Hochbahnstrecken aber als sogenannte Tageslichtsignale an Stelle der früher gebräuchlichen Armsignale ausgebildet sind. Tageslichtsignale haben keine bewegten Teile wie die letzteren und sind daher einfacher und betriebssicherer. Sie sind selbst bei stärkster Sonnenbestrahlung auf mehrere hundert Meter deutlich als Signale sichtbar.

Das Doppelsignal kann nicht selbsttätig, sondern muß durch einen Wächter gestellt werden, weil es an das Vorhandensein einer Weiche gebunden ist, die entweder einzeln oder mit anderen Weichen gemeinschaftlich von einem Stellwerk aus durch eine Aufsichtsperson, also von Hand, betätigt werden muß. Die Doppelsignale, ebenso wie alle von einem Stellwerk aus gestellten Signale, stehen in der Grundstellung auf „Halt". Sie stehen aber insofern in Abhängigkeit von der Geleiseanlage, als der

Wächter einem Zug nur dann die Einfahrt auf ein Geleise erlauben kann, wenn dieses nicht von einem anderen Zug besetzt ist; sie werden durch den Wächter auf „Fahrt frei“ gestellt, während sie vom Zug selbst beim Befahren der betreffenden Strecke wieder auf „Halt“ gebracht werden; diese Signale werden als halbselbsttätige bezeichnet.

Überall dort, wo wegen der Möglichkeit von Geleisekreuzungen oder Flankenfahrten eine besondere Sicherheit gegen das Überfahren von Haltsignalen gewährleistet sein muß, ist eine sogenannte „Fahrsperre“ angebracht. Beim Überfahren des auf „Halt“ stehenden Signales durch den Zug soll dieser selbsttätig zum Stehen gebracht werden; zu diesem Zwecke ist der führende Triebwagen am Untergestell mit einem seitlich herausragenden drehbaren Hebel ausgerüstet, der beim Überfahren der nächst dem Haltsignal liegenden hochgehobenen Fahrsperre an diese anstößt und dadurch gedreht wird; durch diese Drehung wird der Steuerstrom und dadurch der Fahrstrom unterbrochen, gleichzeitig wird aber auch die Druckluftbremse in Tätigkeit gesetzt; der Zug kommt also rasch zum Stillstand.

Im Stellwerksraum hängt die „Fahrschautafel“, die, ein getreues Bild der Geleiseabschnitte und Signale, den Stellwerkswärter durch Aufleuchten oder Verdunkeln der verschiedenen Geleise- und Signalfelder in die Lage versetzt, alle Zugfahrten und jeden Signalwechsel im Stellbezirk von seinem Standort aus bequem zu verfolgen.

Wagenpark

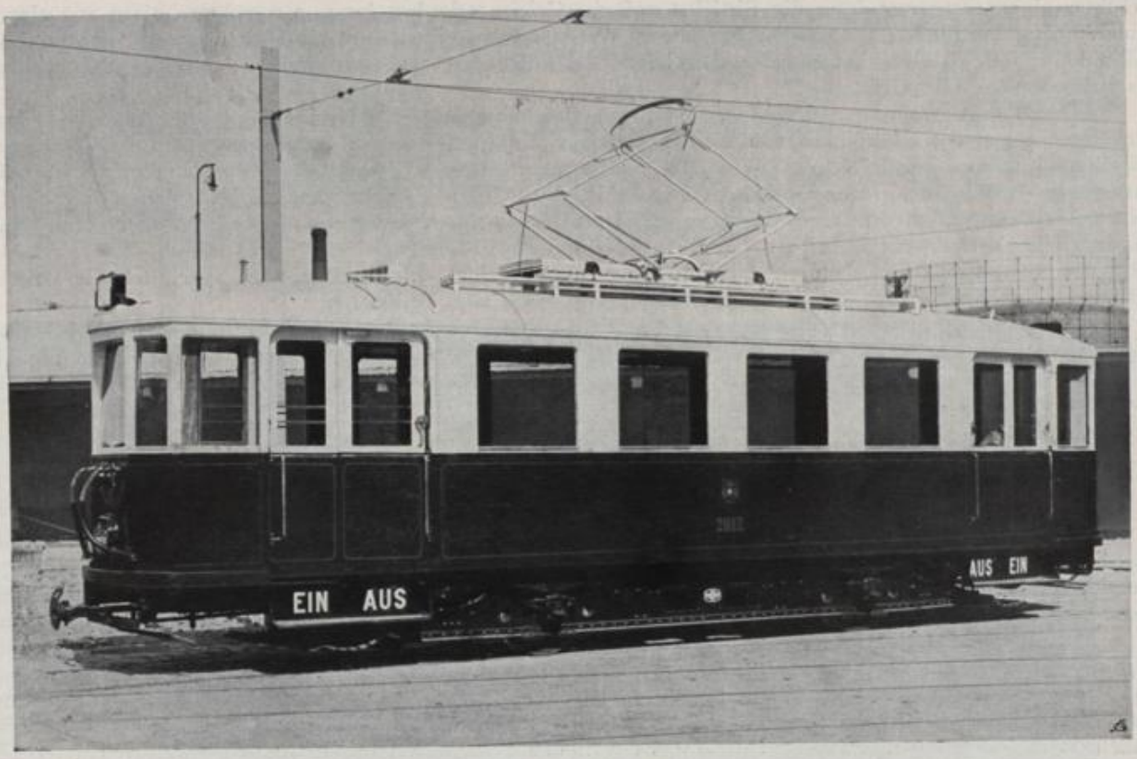
Als Richtlinien bei der Beschaffung des Wagenparkes waren die Verwendbarkeit nicht nur auf der Stadtbahn, sondern auch auf den Straßenbahnstrecken, eine Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometer je Stunde, die Ermöglichung eines raschen und bequemen Ein- und Aussteigens und schließlich die glatte Bewältigung des Anschlußverkehres an die Bundesbahnstrecken in Hütteldorf und Heiligenstadt gegeben.

Durch diese Gesichtspunkte war vor allem die äußere Form des Wagenkastens bestimmt, die im allgemeinen jener der neuesten Straßenbahnwagen angepaßt werden mußte. Die Kasten der Triebwagen und der Anhängewagen sind gleich groß. Die Länge des hölzernen Wagenkastens beträgt 10·7 Meter und die Wagenlänge zwischen den Puffern 11·6 Meter. Die sehr langen Plattformen (2·3 Meter) sind an den Enden stark eingezogen. Das Wageninnere ist von den Plattformen durch breite Doppeltüren getrennt. Es enthält 24 Sitzplätze und mit den Stehplätzen auf den Plattformen zusammen 47, beziehungsweise bei den Anhängewagen 53 Stehplätze. Bei Überfüllung stellt sich der Fassungsraum auf 84, beziehungsweise 99 Personen. Die Zusammenziehung der Fenster auf die halbe Zahl (vier auf jeder Seite) hat es ermöglicht, sehr breite Fenstersäulen anzuordnen. Die Seitenfenster machen einen gefälligen Eindruck und haben eine Entlastungsvorrichtung, die ein leichtes Öffnen und Schließen gewährleistet. Das Wagendach ist ein Tonnendach, welches über den beiden Querwänden je eine Stirnventilation trägt. Im Wageninnern sind mehrere Gepäcksträger angeordnet. Die verglasten Plattformen sind auch zur Wagenlängsachse symmetrisch ausgebildet und vollkommen abschließbar. Der Plattformfußboden liegt 745 Millimeter über Schienenoberkante, so daß auf den Straßenbahnstrecken dieselben Verhältnisse bestehen wie bei allen anderen Wagen. 1·2 Meter breite Türöffnungen führen von den Plattformen ins Freie. Dieser Wagenkasten ruht mittels Blattfedern auf einem zweiachsigen Laufgestell von 3·6 Meter Radstand, dessen Räderpaare 870 Millimeter Laufkreisdurchmesser haben. Sämtliche Wagen sind mit einer achtklötzigen Handbremse ausgerüstet und haben als Betriebsbremse die selbsttätige, vereinfachte Kunze-Knorr-Druckluftbremse eingebaut. Bei Notbremsung erfolgt automatisch die Betätigung des Sandstreuers. In jedem Wagen sind zwei Notbremshandgriffe angebracht, durch deren Betätigung im Falle der Gefahr der Zug zum Stillstand gebracht werden kann.

Die Triebwagen sind mit zwei vierpoligen, gelüfteten Gleichstrom-Hauptschlußmotoren mit Wendepolen für 750 Volt Spannung ausgerüstet. Die Stundenleistung beträgt ungefähr 70 Kilowatt und die Umdrehungszahl in der Minute etwa 680. Bei 550 Volt Spannung beträgt die Stunden- und Dauerleistung ungefähr 73½ Prozent der vorstehend angeführten Leistungen. Die Leistung der Motoren ermöglicht eine Anfahrbeschleunigung von 0·5 Sekunden/Meter; damit und unter Annahme einer Bremsverzögerung von 0·7 Sekunden/Meter kann bei 20 Sekunden Stationsaufenthalt und 38 Kilometer Höchstgeschwindigkeit eine Reisegeschwindigkeit von 24 Kilometer je Stunde erzielt werden.

Die Spiraldrahtwiderstände sind auf dem Wagendach und ein zweiter Satz im Wageninnern unter den Sitzbänken angebracht. Durch Umschaltung wird der letztgenannte im Winter zu Heizzwecken herangezogen. Die Verwendung der Vielfachsteuerung mittels elektro-pneumatischer Betätigung erlaubt es, nach Bedarf Zugeinheiten bis zu neun Wagen herzustellen. Die Fahrschalter sind sehr leicht und gedrungen ausgebildet, weil sie nur den Steuerstrom zu führen haben, dessen Höchstausmaß vier Ampere beträgt.

Sämtliche Triebwagen sind mit einer Fahrsperreneinrichtung ausgerüstet. Durch Vor- oder Rückwärtsbewegen eines seitlich in der Mitte des Laufgestelles angebrachten Hebels wird der Steuerstromkreis



Stadtbahntriebwagen

Stadtbahnzug

unterbrochen und gleichzeitig die Vollbremsung eingeleitet. Die Betätigung dieses Hebels geschieht automatisch durch die Fahrsperren und ist so eingerichtet, daß die Überfahrung gewisser Signale dadurch unmöglich wird.

Das Gewicht der vollständig ausgerüsteten Triebwagen beträgt 16.400 Kilogramm, das der Anhängewagen 9200 Kilogramm, somit wiegt ein Dreiwagenzug 34.800 Kilogramm.

Verkehr und Betrieb

Wie bereits erwähnt, war der Grundgedanke bei der Elektrifizierung der Stadtbahn der vollkommene Zusammenschluß der Stadtbahn mit der Straßenbahn und die Schaffung eines gemeinsamen Wagen-

Stadtbahn-Turmwagen

parkes, um für die auf der Stadtbahn nur an den schönen Sonn- und Feiertagen auftretenden sehr großen Verkehrsspitzen genügende Wagenreserven zur Verfügung zu haben, welche zur Zeit des schwachen Verkehres auf der Stadtbahn im Straßenbahnbetriebe zweckmäßige Verwendung finden können.

Die Verwendung einer einheitlichen Wagentype für beide Verkehrsmittel ermöglicht auch einen unmittelbaren Übergang der Fahrbetriebsmittel von der Stadtbahn auf die Straßenbahn und umgekehrt, wodurch neue, wichtige Verkehrsbeziehungen geschaffen und der Bevölkerung erschlossen werden. Dies ist hinsichtlich einer Linie, nämlich der Linie 18 G, die als Straßenbahnlinie vom Südbahnhof über den Wiedener Gürtel und Margaretengürtel bis zur Stadtbahnhaltestelle Gumpendorferstraße geführt wird, dort auf den Bahnkörper der Stadtbahn übergeht und als Stadtbahnlinie bis nach Heiligenstadt verkehrt, verwirklicht worden.

Die Züge bestehen auf der Stadtbahn aus drei bis neun Wagen, darunter zufolge der Vielfachsteuerung bis zu drei Triebwagen. Die Linie 18 G wird vorläufig nur mit Dreiwagenzügen betrieben.

Die Züge sind auf der Stadtbahn mit einem Wagenführer und einem zweiten Mann, dem Zugführer, besetzt, der seinen Platz auf der vorderen Plattform des führenden Motorwagens neben dem Wagenführer hat und die Zugabfertigung besorgt. Alle übrigen Wagen des Zuges sind nicht mit Bahnpersonal besetzt, so daß die Fahrgäste selbst das Öffnen und Schließen der Wagentüren zu besorgen haben.

Die Überprüfung der Fahrtausweise erfolgt auf der Stadtbahn bei den Bahnsteigsperren der Bahnhöfe und Haltestellen; die Fahrscheinausgabe wird teilweise ebenfalls von diesen Bediensteten, den sogenannten Sperrenschaffnern, besorgt, teilweise sind hiefür besondere Kassen eingeführt.

Bei den Zügen der Einschleifungslinie 18 G ist auf der Straßenbahnstrecke jeder Wagen mit einem Schaffner besetzt. Beim Einfahren auf die Stadtbahnstrecke besteigt der Zugbegleiter den Zug, während die Schaffner die Überprüfung der Fahrtausweise noch bis zur Haltestelle Burggasse fortsetzen und hier erst den Zug verlassen. In der umgekehrten Fahrtrichtung wird der Zug gleichfalls in dieser Haltestelle von den Schaffnern besetzt, während der Zugbegleiter den Zug nach der Ausfahrt aus der Stadtbahnstrecke verläßt.

Der Stadtbahnbetrieb wurde entsprechend dem Fortschritte der Elektrifizierungsarbeiten und auf Grund der mit den österreichischen Bundesbahnen getroffenen Vereinbarungen abschnittsweise aufgenommen,

Zug der Linie 18 G auf der Straßenbahnstrecke

und zwar am 3. Juni 1925 auf der Strecke Hütteldorf-Hacking—Alserstraße, am 22. Juli 1925 auf der Strecke Alserstraße—Heiligenstadt, am 7. September 1925 auf der Strecke Meidling-Hauptstraße—Wien-Hauptzollamt und am 20. Oktober 1925 auf der Strecke Wien-Hauptzollamt—Heiligenstadt einschließlich des Verbindungsbogens Nußdorferstraße—Friedensbrücke (früher Brigittabrücke); am gleichen Tage wurde auch die Einschleifungsstelle 18 G zwischen Heiligenstadt und Ostbahnhof eröffnet.

Betrieben werden die Linien WD „Hütteldorf—Wientallinie—Donaukanallinie—Heiligenstadt“ und zurück, DG „Hietzing—Wientallinie—Donaukanallinie—Gürtellinie—Meidling-Hauptstraße“, GD „Meidling-Hauptstraße—Gürtellinie—Donaukanallinie—Wientallinie—Hietzing“ und die Einschleifungslinie 18 G „Heiligenstadt—Gürtellinie—Ostbahnhof“ und zurück.

In tarifarischer Beziehung wurde, um bei der abschnittsweisen Betriebseröffnung eine Überlastung der jeweils in Betrieb gesetzten Strecken hintanzuhalten und der Bevölkerung Gelegenheit zu geben, sich an das neue, schnelle Verkehrsmittel allmählich zu gewöhnen, das Stadtbahnnetz vorerst vom Straßenbahnnetz getrennt behandelt. Erst nach Aufnahme des vollen Betriebes auf der Stadtbahn am 20. Oktober 1925 wurden Stadtbahn- und Straßenbahnnetz, so wie es schon von allem Anfang an in Aussicht genommen war, vollkommen verschmolzen, ein Einheitstarif geschaffen und damit die bisherige Beschränkung des Umsteigverkehres aufgehoben. Die Möglichkeit, beide Verkehrsmittel zu einem gemeinschaftlichen, wohlfeilen Tarif benützen zu können, mildert die Mängel der ungünstigen Trassenführung der Stadtbahn und hat zu

einer Inanspruchnahme der elektrischen Stadtbahn geführt, die schon im Jahre 1926 eine Jahresfrequenz von 90 Millionen Fahrgästen gegenüber 41 Millionen im früheren Dampfbetrieb ergab.

Infolge der Frequenzsteigerung war ein Umbau der für den elektrischen Betrieb eingerichteten Sperrenanlagen notwendig, der zuerst in den Hochstationen und dann auch in allen Tiefstationen durchgeführt wurde. Um die rasche Abfertigung der Fahrgäste bei den Sperren noch zu beschleunigen, sind in allen Fahrscheinausgabestellen der Stadtbahn Datumstempelpressen in Dienst gestellt worden, die alle für die Weiterfahrt nötigen Angaben, wie Einsteigeort, Datum und Stunde auf den ausgegebenen Fahrschein drucken. Die Vorverkaufs- und Umsteigfahrscheine werden bei der Sperre durch einmalige Lochung mittels einer Zange mit verschieden geformtem Dorn gekennzeichnet. Diese Einrichtungen haben die Fahrscheinbehandlung vereinfacht und die hiefür notwendige Zeit auf ein Mindestmaß herabgedrückt. In den Bahnhöfen Hütteldorf und Heiligenstadt und in der Stadtbahnhaltestelle Meidling-Hauptstraße wurden schließlich Automaten zur Erprobung aufgestellt, von denen die einen Tagesfahrscheine in Päckchen zu fünf Stück, die anderen einzelne Wochenkarten gegen Einwurf des entsprechenden Geldbetrages ausgeben. Für den im Übereinkommen über die Elektrifizierung der Stadtbahn vorgesehenen Übergangsverkehr zwischen der Stadtbahn und den anschließenden Lokalstrecken der Bundesbahnen, welche sich in den Bahnhöfen Hütteldorf-Hacking, Heiligenstadt und Wien-Hauptzollamt, in den beiden ersteren über gemeinsame Sperrenanlagen, vollzieht, werden zur Bequemlichkeit der Fahrgäste im Einvernehmen mit den Bundesbahnen durchgehende Fahrscheine ausgegeben.

Zusammenfassung

Aus der vorstehenden Darstellung möge entnommen werden, daß es der Gemeindeverwaltung innerhalb der Grenzen der durch die wirtschaftlichen Verhältnisse gezogenen finanziellen Tragfähigkeit gelungen ist, die durch den Krieg und die Nachkriegszeit schwer geschädigten Verkehrsanlagen nicht nur auf den Stand der Vorkriegszeit zu bringen, sondern diese auch entsprechend dem gesteigerten Verkehr auszugestalten.

Wenn es auch zufolge der Notwendigkeit, die Weiterentwicklung Wiens abzuwarten, und mit Rücksicht auf die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse bisher unmöglich war, der Ausführung der schon vor dem Krieg geplanten Untergrundbahn näher zu treten, so ist es andererseits doch gelungen, die Wiener Stadtbahn durch die Elektrisierung zu modernisieren und sie durch die Einbeziehung in den Straßenbahnbetrieb der Bevölkerung erfolgreich dienstbar zu machen; das Straßenbahnnetz wurde durch wichtige neue Linien erweitert, der Fahrplan verbessert und vermehrt, die Innere Stadt wurde dem Autobusverkehr erschlossen und dessen Ausdehnung auf das dichter bevölkerte Stadtgebiet in die Wege geleitet. Der niedrige Tarif, welcher insbesondere bei Berücksichtigung seiner Ausdehnung auf die Stadtbahn auch nach der letzten Tariferhöhung vom 4. Oktober 1927 noch weiter unter der Friedensparität verbleibt, ist dem auch aus anderen bekannten Gründen entstandenen, gegenüber der Friedenszeit bedeutend größeren Verkehrsbedürfnisse außerordentlich entgegengekommen; als Ergebnis zeigt sich eine Steigerung des gesamten innerstädtischen Verkehres von rund 380 Millionen Fahrgästen (Straßenbahn, Stadtbahn und Stellwagen) im Jahre 1913 auf 627 Millionen (Straßenbahn, Stadtbahn und Autobus) im Jahre 1926.

Während also im Jahre 1913 bei einer Bevölkerung Wiens von 2·13 Millionen auf jeden Einwohner rund 178 jährliche Fahrten entfallen, kommen im Jahre 1926 bei einer Bevölkerung Wiens von nur rund 1·87 Millionen insgesamt 335 jährliche Fahrten auf jeden Einwohner, eine Ziffer, welche sonst nur in bedeutend größeren Weltstädten erreicht wird. Dieses außerordentlich große Verkehrsbedürfnis ist sicherlich ein gutes Zeichen, ein Beweis für die wirtschaftliche Lebenskraft der Wiener Bevölkerung und gestattet einen erfreulichen Ausblick auf die weitere günstige Entwicklung der Stadt.

Das Brauhaus der Stadt Wien

Von Adolf Stanka, Direktor des Brauhauses der Stadt Wien

Das Brauhaus in Rannersdorf ist in den Jahren 1901 und 1902 von einer hauptsächlich aus Wiener Wirten bestehenden Genossenschaft erbaut worden. Die technische Anlage war für eine Jahresproduktion von ungefähr 100.000 Hektolitern eingerichtet. Aber schon die ersten Betriebsjahre zeigten, daß die Rentabilität erst bei einer Jahresproduktion von mindestens 200.000 Hektolitern eintreten würde. Die Genossenschaft, die die Mittel zum weiteren Ausbau des Unternehmens nicht aufzubringen vermochte, geriet bald in Schwierigkeiten und trat an die Gemeinde Wien wegen Übernahme des Brauhauses heran. Die Verhandlungen führten im März 1905 zu dem Ergebnis, daß sich die Gemeinde Wien bereit erklärte, das Wiener Brauhaus samt dem rund 154 Hektar umfassenden Gut Wallhof zu übernehmen und den Ausbau des Unternehmens für eine Mindesterzeugung von jährlich 250.000 Hektolitern durchzuführen. Die Verstadtlichung wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 27. Juni 1905 genehmigt.

Nahezu ein Jahrzehnt bildete das Stadtbrauhaus ein Sorgenkind der Wiener Gemeindeverwaltung und noch das Jahr 1912 weist einen bilanzmäßigen Verlust von 251.550·14 Goldkronen aus.

Um so erfreulicher ist der Aufstieg, den das Unternehmen seit dem Jahre 1922 genommen hat. In diese Zeit fällt die technische Ausgestaltung des Brauhauses zu einem modernen Großbetriebe.

So wurde die Gerstenputzanlage in der Mälzerei des Brauhauses bedeutend vergrößert und leistungsfähigere Maschinen angeschafft.

Zur restlosen Ausnützung der im Brauereibetriebe vorhandenen Wärmequellen wurde im Sudhaus ein Schwadenkondensator und an Stelle der seit alters her üblichen Kühlschiffe eine Setzbottichanlage mit

Direktionsgebäude und Mälzerei.

Anwendung des Gegenstromprinzipes errichtet und dadurch eine wesentliche Brennstoffersparnis erzielt. Die in fast allen Brauereien in Verwendung stehenden kleinen Holzgärbottiche wurden durch Großgärbottiche aus Eisenbeton und Aluminium ersetzt, wodurch eine bessere Raumausnützung und damit ein verminderter Kälteverbrauch erreicht wurde.

Im Lagerkeller wurden zum größeren Teil die Holzlagerfässer durch Großgefäße, sogenannte Tanks aus Aluminium und emailliertem Stahl, ersetzt.

Die vorhandenen Apparate zum Abfüllen des Bieres in die Transportfässer wurden durch moderne ersetzt und die ganze Anlage vergrößert.

Die angeschafften neuen Bierpumpen, Luftpumpen und Bierfilter vervollständigen das Bild einer zeitgemäßen und zweckentsprechenden Abfüllhalle.

Das zurückkehrende Transportgebinde wird im Waschhaus auf drei großen automatischen Faßwaschmaschinen neuester Konstruktion einer intensiven Innen- und Außenreinigung mit heißem und kaltem Wasser unterzogen.

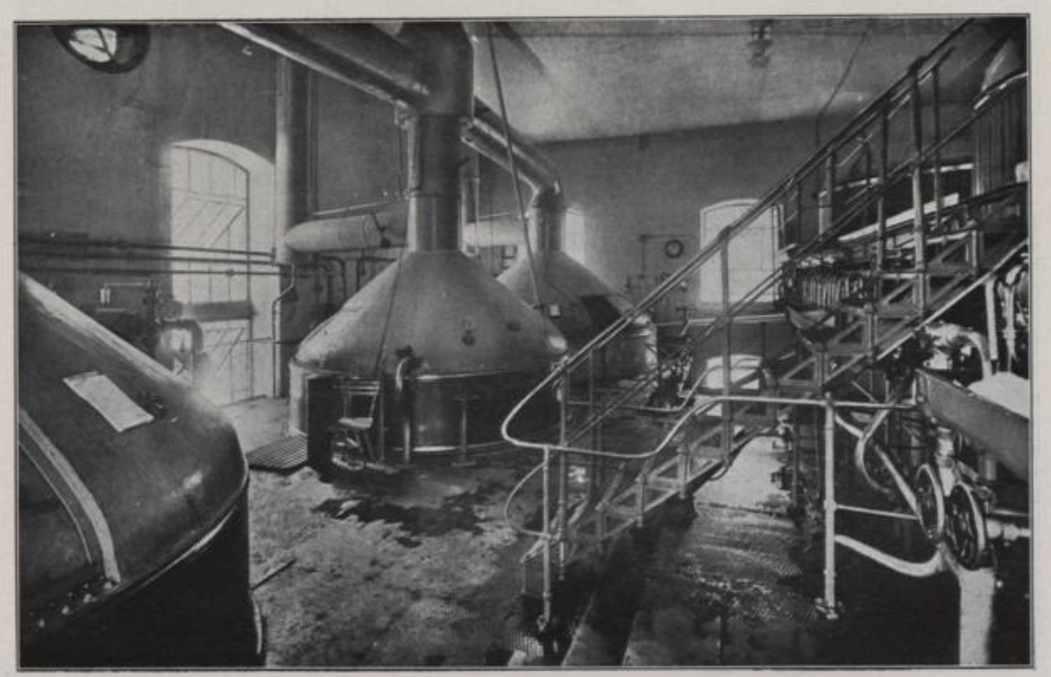
In der Pichhalle wurde eine automatische Pichmaschine zum Pichen des Transportgebindes aufgestellt.

Gleichzeitig wurden die eigenen Reparaturwerkstätten, die durch die Vergrößerung und Ausdehnung des Betriebes eine wesentlich größere Bedeutung erhalten haben, erweitert und durch Aufstellung zweckentsprechender Maschinen rentabler gestaltet.

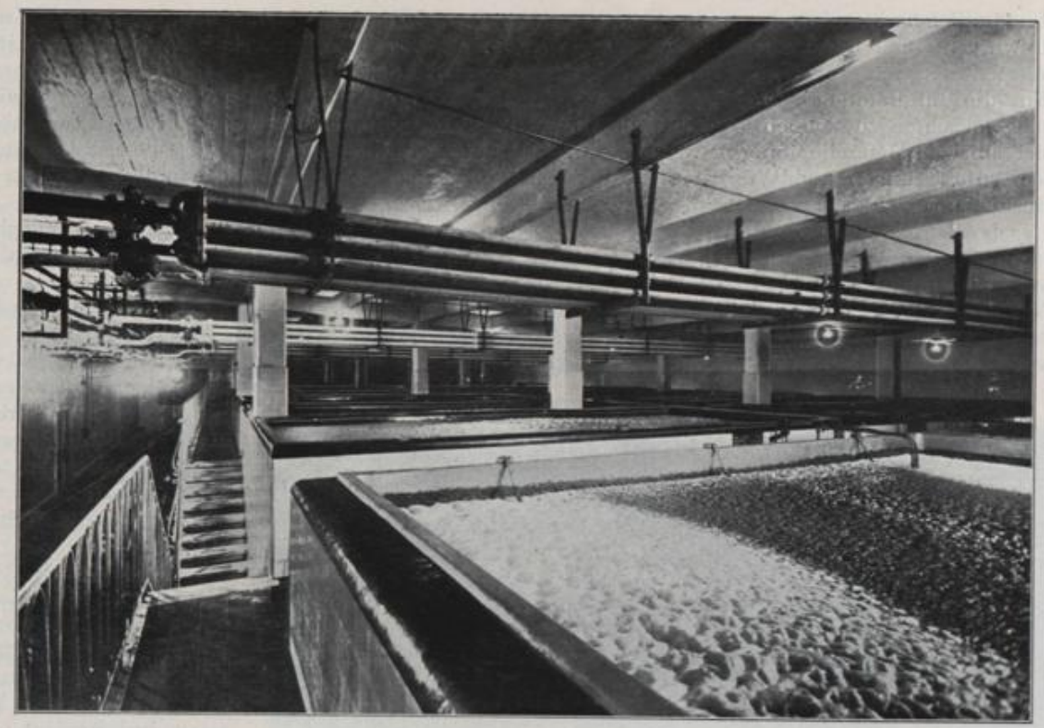
So wurde die Binderei und Tischlerei mit den neuesten Holzbearbeitungsmaschinen, die Schlosserei, Automobilreparaturwerkstätte, Schmiede und Anstreicherei mit Drehbänken, Hobelmaschinen, Schleifmaschinen, automatischen Hämmern, Mühlen usw. ausgestattet.

Das Transportwesen wurde zeitgemäß fast zur Gänze von der Pferdebespannung auf den Automobilbetrieb umgestellt. Der Automobilpark umfaßt gegenwärtig 33 Lastkraftwagen, zu deren Unterbringung im Jahre 1924 eine große, allen Anforderungen entsprechende Garage aus Eisenbeton, in Zellenform unterteilt, erbaut wurde.

Die Automobilisierung des Transportwesens brachte den großen Vorteil, daß das Bier infolge des raschen Transportes, besonders während der heißen Jahreszeit, vor der Erwärmung geschützt wird und in gut gekühltem Zustande vom Brauhause in die Niederlagen und von den Niederlagen zur Kundschaft gebracht werden kann.



Das Sudhaus



Der neue Gärkeller

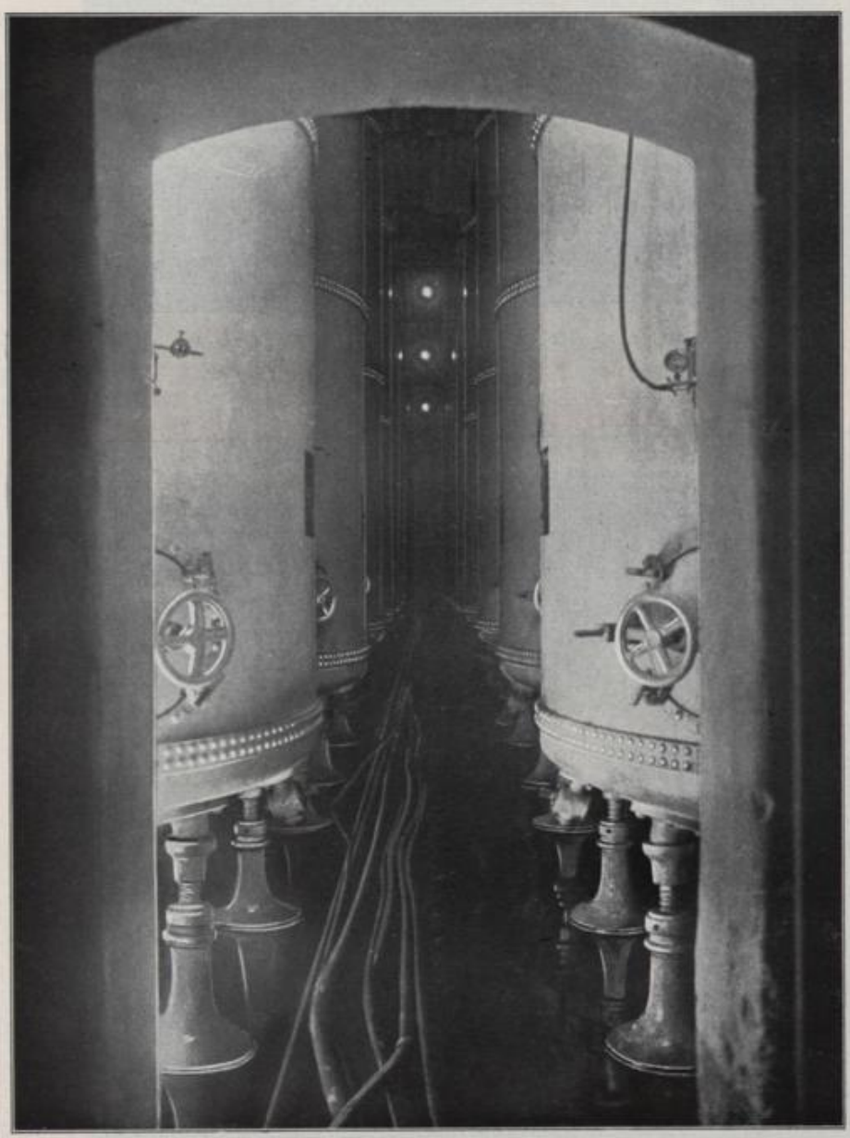
Lagerkellerabteilung

In sämtlichen Bierniederlagen des Brauhauses der Stadt Wien, die bisher mit Natur- und Kunsteis gekühlt wurden, sind Kühlmaschinen eingebaut worden, wodurch die Kundschaft auch in den heißesten Sommertagen stets mit gut gekühlten Bieren beliefert werden kann.

Um die im Brauhause benötigte Hefe möglichst selbst in der für die Gärung des Bieres nötigen Menge heranzüchten zu können, wurde eine Hefereinzuchtanlage eingerichtet. Dadurch ist es möglich, aus einer einzigen Hefezelle unter Anwendung präziser wissenschaftlicher Methoden im Betriebslaboratorium eine den Anforderungen und Wünschen des Betriebes zusagende Heferasse in den großen Apparaten der Hefereinzuchtanlage heranzuzüchten.

Für das Betriebslaboratorium des Brauhauses wurden zur chemischen, technologischen und biologischen Untersuchung der Rohmaterialien und zur biologischen Überwachung des Betriebes neue wissenschaftliche Apparate angekauft.

Um den Kunden mit im Brauhause direkt abgefüllten Flaschenbieren dienen zu können, wurde das Flaschenbiergeschäft des Brauhauses, das früher einige Großabfüller über hatten, in eigene Regie übernommen. Zu diesem Behufe mußte die Flaschenfüllerei ausgebaut und modernisiert werden. Ferner wurde eine eigene Flaschenbierzentrale in Wien errichtet. Das Flaschenbiergeschäft des Brauhauses hat durch diese Maßnahme einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen.



Eine Tankabteilung

Um die als Reserve dienenden, im Betriebe lagernden Transportbierfässer, deren Zahl oft eine sehr bedeutende ist, vor den Unbilden der Witterung, insbesondere vor direkter Sonnenbestrahlung, zu schützen, wurde an der Längsfront des bestehenden Lagerkellers eine aus Holzfachwerk erbaute Gebindehalle mit einer Länge von 56 Metern und einer Breite von 14 Metern errichtet.

Da mit den im Brauhause vorhandenen drei Betriebsbrunnen das Auslangen nicht gefunden werden konnte, mußte ein vierter Betriebsbrunnen gebohrt werden.

Um den gesteigerten Absatzverhältnissen weiterhin Rechnung tragen zu können, ist derzeit die Erweiterung der Sudhausanlage in Durchführung. Bei Ausführung des Hochquellenwasserleitungs-Projektes der Stadtgemeinde Schwechat und der Ortsgemeinde Rannersdorf beteiligte sich das Brauhaus der Stadt Wien mit einer wesentlichen Beitragsleistung zu den Baukosten, so daß das städtische Brauhaus auch mit genügenden

Mengen Hochquellenwasser versorgt wird. Es ist klar, daß durch diese Maßnahmen nicht nur eine erhöhte Leistungsfähigkeit, sondern auch eine bessere Rentabilität bewirkt wurde.

Im Hinblicke auf den Wohnungsmangel, der zur Folge hatte, daß ein großer Teil der Angestellten und Bediensteten zerstreut in den umliegenden Ortschaften zu wohnen gezwungen war, hat sich die Gemeindeverwaltung entschlossen, in Rannersdorf 20 Arbeiterwohnhäuser mit 28 Wohnungen und 4 Beamtenwohnhäuser mit 8 Wohnungen zu erbauen.

Um der Wohnbausiedlung des Brauhauses ein gefälligeres Aussehen zu geben, wurde anschließend an die Beamtenwohnhausgruppe eine auch der Bevölkerung von Rannersdorf frei zugängliche Parkanlage auf Brauhausgrund errichtet.

Zur besonderen Fürsorge für die Angestellten und Bediensteten des Brauhauses der Stadt Wien wurde in jüngster Zeit ein Wohlfahrtsgebäude, in welchem eine Kantine mit Speisesälen sowie eine allen hygienischen Anforderungen entsprechende Badeanlage, bestehend aus zahlreichen Wannen- und Brausebädern, und eine Zentralgarderobe untergebracht sind, erbaut.

Außerdem wurden in mehreren Niederlagen Wohnungen für den Niederlagenleiter und Kutscherzimmer errichtet. Technische Vervollkommnung, sparsamste Gebarung und kaufmännisch kulante Führung haben es bewirkt, daß der Bierausstoß, der im Jahre 1922 noch 184.746 Hektoliter betrug, in den Jahren 1924 und 1925 auf über 281.000 Hektoliter stieg. Das Stadtbrauhaus, das vor dem Kriege an fünfter Stelle unter den Wiener Brauereien rangierte, hat nicht nur das Höchstausmaß der eigenen Friedensjahresproduktion (257.981 Hektoliter) überschritten, sondern ist auch zur zweitgrößten Brauerei Wiens vorgerückt.

Ein nicht minder erfreuliches Bild zeigen die Rechnungsabschlüsse.

Der ausgewiesene Reingewinn betrug:

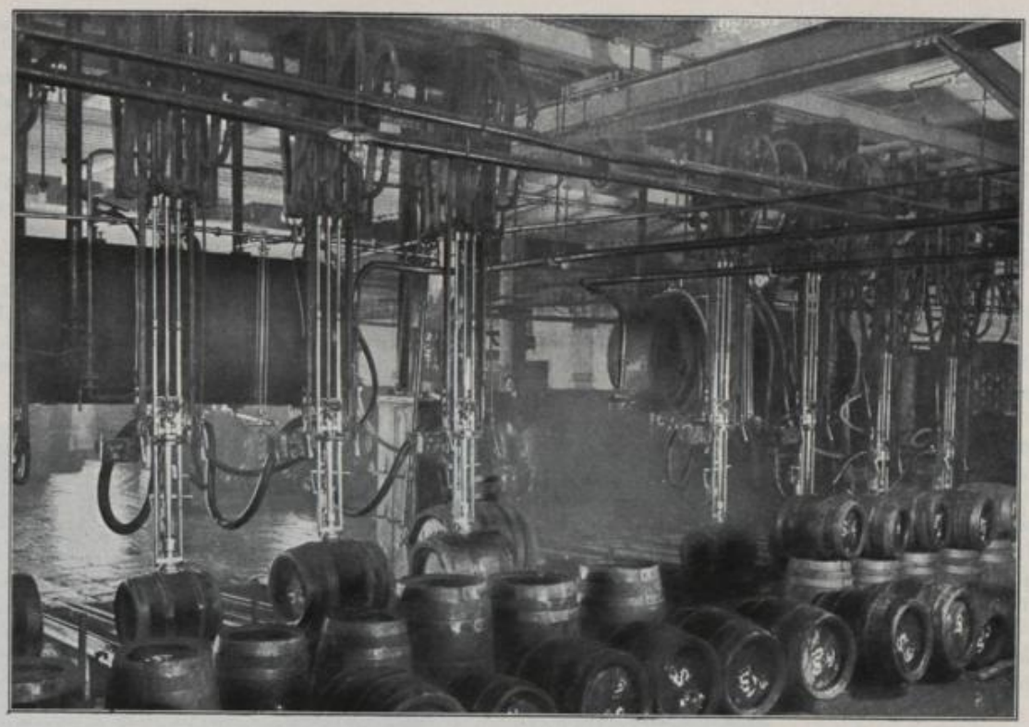
	Goldkronen
1922	34.400
1923	365.000
1924	339.000
1925	115.000

Die offenen Reserven betrugen:

	Goldkronen
1922	144.000
1923	1,030.000
1924	995.000
1925	1,510.000

Dieser Entwicklung des Unternehmens zum Großbrauhause wurde in

Hauptgang des Lagerkellers



Die Abfüllhalle

Das Waschhaus

Die Pichhalle

Schlosser- und Autoreparaturwerkstätte

organisatorischer Hinsicht durch den Ausbau des Wiener Stadtbureaus Rechnung getragen, wodurch eine innigere Fühlungnahme mit der Kundschaft und eine intensivere Pflege des Geschäftes ermöglicht ist.

Dem gleichen Zwecke dient die zum Teil noch im Zuge befindliche Umwandlung der Provinzdepositeure, die den Vertrieb des Bieres bisher ganz selbständig und auf eigene Rechnung besorgten, in Kommissionäre nach dem Handelsgesetze, wodurch auch mit der Provinzkundschaft die unmittelbare Geschäftsverbindung hergestellt und die zentrale Leitung des Provinzgeschäftes ermöglicht wird.

Die weitere Entwicklung vollzieht sich unter den günstigsten Auspizien. Der Bierausstoß betrug im Jahre 1926 380.000 Hektoliter, die Erzeugung 430.000 Hektoliter.

Die günstige Geschäftslage ermöglicht es dem Stadtbrauhause, den seit Jahren in Geltung stehenden Bierpreis von 44 Schilling per Hektoliter Lagerbier beizubehalten, während die kartellierten Wiener und alpenländischen Brauereien im April 1926 sich gezwungen sahen, den Bierpreis um mehr als 10 Prozent zu erhöhen.

Das Unternehmen beschäftigt durchschnittlich 70 Beamte und 370 Arbeiter.

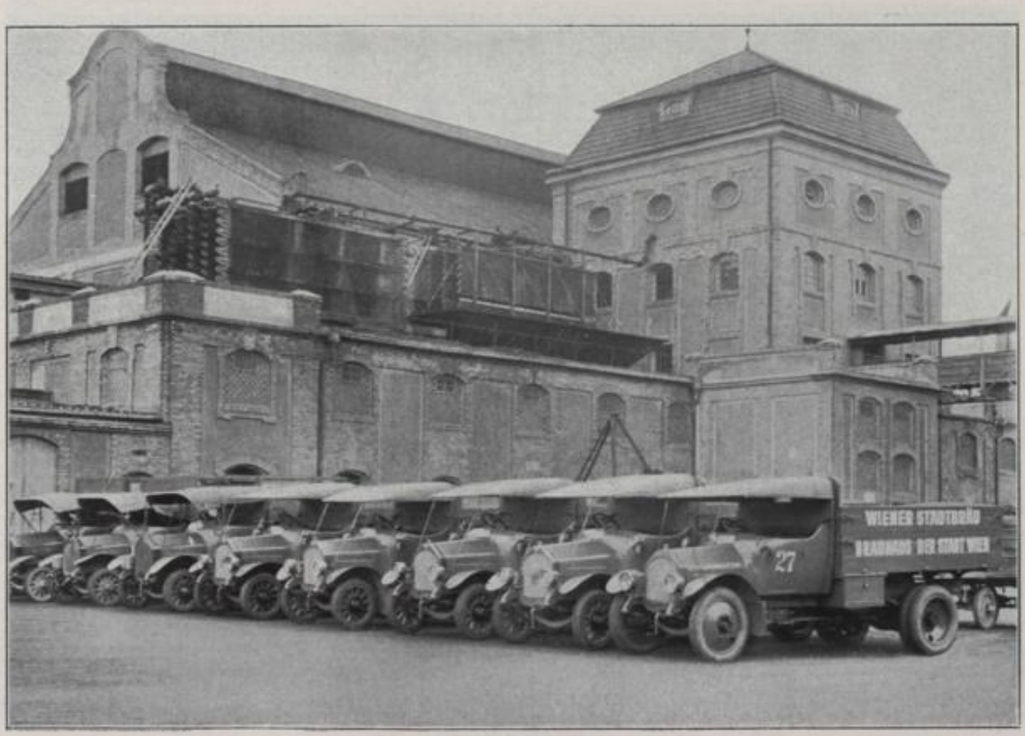
Den Bierausstoß besorgen 28 Bierniederlagen, wovon 10 auf Wien und 18 auf die Provinz entfallen, und zwar: Aspang, Baden, Bruck a. d. Leitha, Dobermannsdorf, Ebenfurth, Gänserndorf, Groß-Siegharts, Klosterneuburg, Maria-Lanzendorf, Mödling, Neulengbach, Oberlaa, Schwadorf, St. Andrä-Wördern, Steyr an der Enns, Waidhofen a. d. Ybbs, Weißenbach a. d. Triesting, Wolkersdorf und Wiener-Neustadt.

Außerdem wird das Wiener Stadtbräu in Linz a. d. Donau und in Berlin in Spezial-Ausschankstellen mit gutem Erfolge zum Ausschanke gebracht.

Das Brauhaus der Stadt Wien erzeugt gegenwärtig drei Biersorten: das Schankbier (ein billiges Abzugbier), das Spezial-Wiener-Stadtbräu (ein lichtes Lagerbier) und das Borromäusbräu (ein dunkles Lagerbier nach Münchner Art).

Der Ausstoß an Spezialbräu beträgt ungefähr 95 Prozent des Gesamtausstoßes. Diese Marke, die dem Wiener Geschmack besonders zusagt, hat sich vielfach auch gegenüber dem Pilsner und anderen böhmischen Bieren erfolgreich durchgesetzt.

Dieser Umstand sowie der um 6 Schilling per Hektoliter billigere Preis erklären die große Nachfrage nach diesem Produkte, die weit über die Erzeugungsmöglichkeit (Kapazität) der Betriebsanlage hinausgeht.



Lastautofahrpark

Automobilgarage

Das Betriebslaboratorium

Beamtenwohnungen

Arbeiterwohnungen

Die städtische Leichenbestattung

Von Ingenieur Eduard Lasch, Leiter der städtischen Leichenbestattung

Mit Beschluß des Gemeinderates vom 12. März 1907 wurden die beiden größten Wiener Privatleichenbestattungen, die „Entreprise des pompes funebres" und die „Concordia", angekauft und in die „Gemeinde Wien — städtische Leichenbestattung" umgewandelt. Am 15. März erteilte die niederösterreichische Statthalterei die Konzession und am 1. Juli desselben Jahres wurde der Betrieb eröffnet.

Der Errichtung dieser Unternehmung ist ein heftiger Feldzug der damals herrschenden Rathauspartei um Änderung der Gewerbeordnung vorangegangen, die der Kommunalisierung des Leichenbestattungsgewerbes und schließlichen Monopolisierung durch die Gemeinde Wien die Wege ebnen sollte. Interessant ist die Rede des seinerzeitigen Magistratsdirektors und Reichsratsabgeordneten im österreichischen Abgeordnetenhause Doktor Richard Weiskirchner vom 27. März 1906, in der alle die Übelstände der Privatwirtschaft und freien Konkurrenz auf dem Gebiete der Leichenbestattung gegeißelt werden: Agenten und Provisionsunwesen, Ausnützung der Zwangslage, Umgehung der behördlich festgesetzten Tarife, Unmöglichkeit einer wirksamen behördlichen Kontrolle usw.; alles Mängel der Privatwirtschaft, die auf dem Gebiet des Begräbniswesens nur besonders kraß in Erscheinung treten. Die besonderen Umstände des Leichenbestattungswesens, die für seine Kommunalisierung ins Treffen geführt wurden, sind keine besonderen dem Wesen, sondern nur dem Grade nach und kehren auf allen Gebieten des freien Handels mehr oder weniger wieder. Gemäß dem Antrage Doktor Weiskirchners wurde der § 21 g der Gewerbeordnung dahin geändert, daß künftighin vor Konzessionsverleihungen darauf Bedacht zu nehmen ist, ob und inwieweit die Gemeinde für die Leichenbestattung Vorsorge getroffen hat; auch wurde ihr das Recht der Beschwerde gegen Konzessionsverleihungen an Private eingeräumt.

Streng genommen bedurfte die Gemeinde zur Ausübung der Bestattung keiner Konzession. Die Verpflichtung zur Vorsorge für die Bestattung ist ihr bereits durch das Reichssanitätsgesetz vom Jahre 1870 auferlegt, sie ist im Rahmen der Hoheitsverwaltung in jedem Umfange denkbar und wurde in beschränktem Umfange auch seit langem geübt. Die Vorsorgen der Gemeinde für die Leichenbestattung, auf die nach § 21 g der Gewerbeordnung Bedacht zu nehmen ist, müssen also keineswegs die Form eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens besitzen; der Motivenbericht zur Gesetzesnovelle läßt eher das Gegenteil als wünschenswert erscheinen. Wenn die Gemeinde Wien seinerzeit trotzdem die Form eines Gewerbebetriebes wählte, so mag der Gedanke maßgebend gewesen sein, auf diese Weise das namhafte Erträgnis dieses Zweiges kommunaler Tätigkeit leichter vertreten zu können. Erst seit dem Jahre 1919 wurde die Absicht der Gewinnerzielung auch bei dieser städtischen Unternehmung grundsätzlich aufgegeben, was natürlich nicht ausschließt, daß auch dieser Betrieb sich selbständig erhalten muß. Gleichzeitig wurde der Tarif behufs Anpassung an die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Bevölkerungsschichten tiefgreifend umgestaltet, was angesichts des Fortbestandes der durch solche Rücksichten nicht beschwerten Privatunternehmungen als besondere Leistung hervorzuheben ist. Die Zahl dieser Unternehmungen ist zwar in den Jahren 1907 bis 1926 von 80 auf 22 zusammengeschrumpft, das bedeutet jedoch für die soziale Staffelung der Tarife nur eine Verminderung, aber keine Aufhebung der Hemmungen.

Der gewöhnliche Vorgang bei einem Todesfalle ist folgender: Der Haushaltungsvorstand meldet den Eintritt des Todes beim magistratischen Bezirksamt, welches die Totenbeschau veranlaßt. In einigen entlegenen Randgebieten erfolgt die Anmeldung direkt beim Totenbeschauer. Tritt der Todesfall in Spitälern oder ähnlichen Anstalten ein, die über einen eigenen Totenbeschauer verfügen, so entfällt die Anzeige beim Bezirksamt. Die Bezirksämter und genannten Anstalten führen Todfallsanmeldeprotokolle. Vielfach übertragen die Parteien bereits die Veranlassung der Totenbeschau der Leichenbestattung. Die Filialen der städtischen Leichenbestattung übernehmen die Anmeldung und vollständige Durchführung auch jener Leichenbegängnisse, die armutshalber auf Gemeindekosten durchgeführt werden.

Wenn die Todesursache nicht einwandfrei feststeht oder der Verdacht einer verbrecherischen Handlung vorliegt, ist die Polizeibehörde vom Todesfall zu verständigen.

Mit dem Totenbeschaubefund begibt sich die Partei oder deren Beauftragter ins Totenbeschreibamt, welches die Bestattungsanweisung ausstellt, auf Grund deren die Bestattung erst vorgenommen werden kann. Bei Bestattung auf einem Gemeindefriedhofe weist das Totenbeschreibamt gleichzeitig die Grabstelle an. Die magistratischen Bezirksämter und die oberwähnten Krankenanstalten übersenden dem Totenbeschreibamt täglich Auszüge aus dem Todfallsanmeldeprotokoll. An Hand dieser Auszüge sowie der einlaufenden Totenbeschaubefunde überprüft das Totenbeschreibamt, ob alle Leichen der ordnungsmäßigen

Bestattung zugeführt werden. Das Totenbeschreibamt führt das Totenprotokoll über alle in Wien verstorbenen Personen und übersendet tägliche Ausweise den Gerichten und sonstigen interessierten Amtsstellen, insbesondere auch den Matrikenstellen zur Veranlassung der ihnen obliegenden Amtshandlungen.

Die geregelte Totenbeschau durch die Stadtverwaltung und das Totenbeschreibamt sind seit Beginn des XVII. Jahrhunderts nachweislich. Der erste namentlich nachweisbare geschworene Totenbeschreiber hieß Wolf Kaltenhauser und amtierte schon im Jahre 1607 auf dem Heiltumstuhl bei St. Stephan. Das älteste erhaltene Totenprotokoll stammt aus dem Jahre 1648.

Die Vornahme der Totenbeschau war anfänglich auf die alte Stadt beschränkt, wurde jedoch seit Beginn des XVIII. Jahrhunderts nach und nach auf sämtliche Vorstädte und Vororte innerhalb der Linien-

Totenbeschreibamt

wälle ausgedehnt. Die Totenprotokolle, die seit 1648 fast lückenlos erhalten sind, befinden sich im Archiv der Stadt Wien. Sie sind ursprünglich chronologisch, später alphabetisch geführt. Das Tagesdatum bezog sich, soweit Ableben und Beschau nicht auf denselben Tag fielen, auf den Tag der Beschau. Nach der Beschreibung des Verstorbenen, die Name, Stand, Alter, Todesursache und Sterbeort ausweist, erhielt das Amt die Bezeichnung „Totenbeschreibamt". Gegenwärtig wird das Totenprotokoll wieder chronologisch geführt; es besteht aber nur mehr aus den gesammelten und nach der Reihenfolge der Ausfertigung der Bestattungsanweisung geordneten Totenbeschaubefunden. Das Totenbeschreibamt ist somit eigentlich keine Evidenzstelle der Todesfälle, sondern eine solche der erfolgten Bestattungen.

Die Zentrale der städtischen Leichenbestattung und deren Betriebsanlagen, das sind Stallungen, Garagen, Remisen und Depots, befinden sich im eigenen Hause IV. Bezirk, Goldeggasse 19, E. Z. 193 des Grundbuches Wieden. Nur für den Zentralfriedhof wird ein Depot am Friedhof selbst, für den XXI. Bezirk werden separate Stallungen und Depots teils in der Filiale XXI. Bezirk, Pragerstraße 1, und teils in jener, XXI. Bezirk, Donaufelderstraße 5, unterhalten. Die Gesamtfläche der E. Z. 193 beträgt

5470 Quadratmeter, wovon 3423 Quadratmeter, und zwar 738 Quadratmeter eingeschoßig, 2098 Quadratmeter zweigeschoßig und 587 Quadratmeter viergeschoßig verbaut sind.

Der Zentrale mit ihren Betriebsmitteln obliegt die Durchführung der Leichenbegängnisse, soweit sie nicht den genannten Subdepots zugewiesen werden. Dort befinden sich die Stallungen, Wagenremisen, Autogaragen, Uniformdepots, Sargmagazine usw. Zweigstellen der städtischen Leichenbestattung bestehen innerhalb des Wiener Gemeindegebietes 35. Davon sind 12 in magistratischen Bezirksämtern untergebracht, und zwar im I., III., IX.. X., XI., XII., XV., XVI., XVII., XVIII., XIX. und XX. Bezirk. An 23 Filialen sind Dienstwohnungen angeschlossen, um den Parteien auch außerhalb der normalen Dienststunden die Anmeldung eines Todesfalles zu ermöglichen. Aufgabe der Filialen ist die Aufnahme des Leichen-

Blick in den Hof

begängnisses, die Besorgung aller Erfordernisse und Leistungen, beziehungsweise die Weiterleitung der Aufträge an die Zentrale zur Durchführung.

Außerdem bestehen 68 Anmeldestellen, welche nur die Anmeldung der Parteien entgegennehmen und an bestimmte Filialen zur weiteren Veranlassung übergeben.

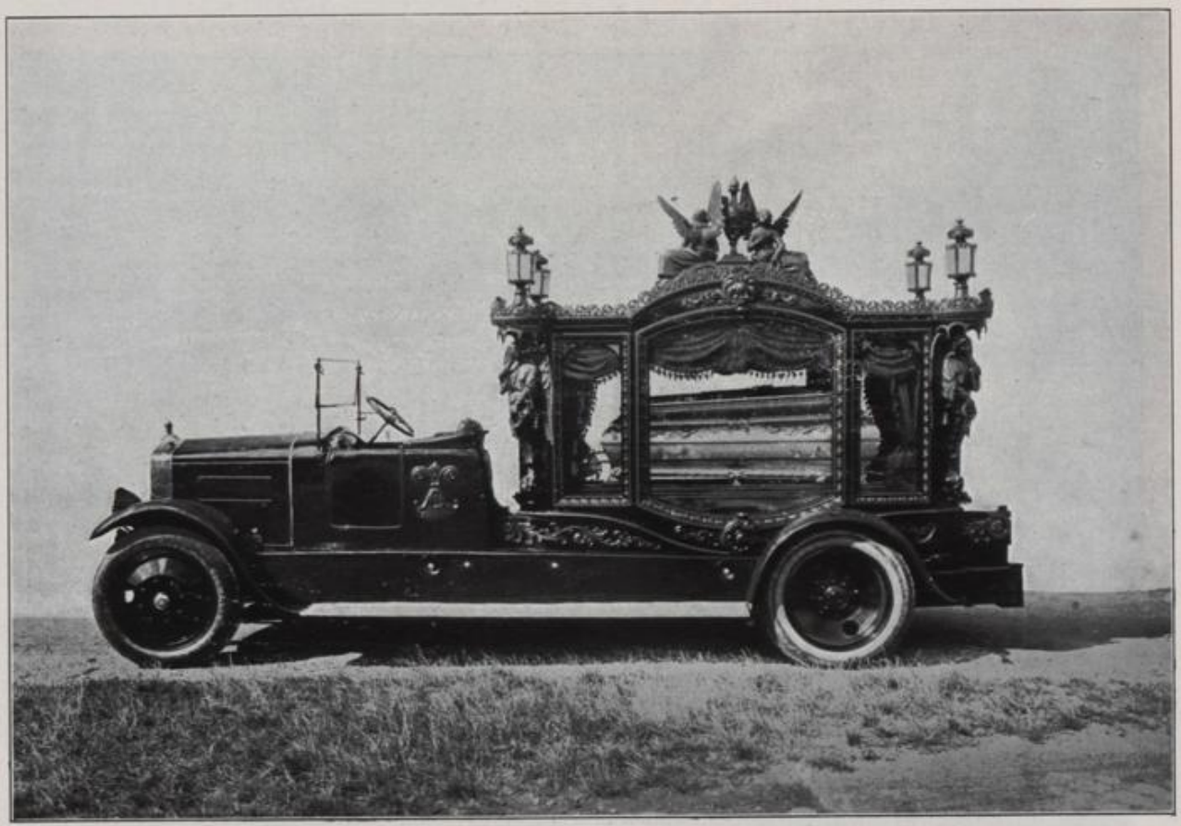
Außerhalb des Wiener Gemeindegebietes befinden sich 3 Filialen, beziehungsweise Anmeldestellen, und zwar in Breitenlee, Lang-Enzersdorf und Liesing. Den zwei letztgenannten sind kleine Depots angegliedert. Der immer engere wirtschaftliche Zusammenhang zwischen Wien und zahlreichen Umgebungsgemeinden macht eine parallele Ausdehnung des Betriebes der städtischen Leichenbestattung auf diese Gemeinden empfehlenswert.

Am 31. Dezember 1926 zählte die Leichenbestattung a) 103 dienstordnungsmäßige Angestellte, b) 10 mit Einzelvertrag Angestellte und c) 159 Bedienstete, deren Anstellungsverhältnis durch Kollektivvertrag geregelt ist. Die Dienstordnung ist die gleiche wie für die Monopolunternehmungen der Gemeinde Wien und bedeutet ebenfalls keine zu unterschätzende Mehrbelastung gegenüber den privaten Leichenbestattungen. Der Kollektivvertrag der unter c) genannten Bediensteten wurde mit dem freien Gewerkschafts-

verband für Österreich geschlossen und sichert ihnen gegenüber privaten Betrieben gleichfalls schwerwiegende Vorteile. Die gesamten Personallasten einschließlich der Pensionen und Beiträge zur Pensionskasse beliefen sich im Jahre 1925 bereits auf 1,544.835 Schilling und bewegen sich noch immer in aufsteigender Linie.

Zu den ständig Bediensteten kommen noch die fallweise Beschäftigten, deren ein Betrieb mit so schwankender Inanspruchnahme nicht vollständig entraten kann. Jedoch ist diese Art des Dienstverhältnisses lediglich auf den Trägerdienst eingeschränkt worden.

Die Betriebsmittel der Leichenbestattung haben sich entsprechend dem Übergang vom Pferde- zum Automobilbetrieb geändert. Der Pferdestand, der einmal bis 80 Pferdepaare betrug, ist auf 15 Pferdepaare gesunken. Im Bedarfsfalle werden fremde Gespanne eingestellt. Auch die Zahl der verfügbaren Pferde-



Glasauto

geschirre wurde dementsprechend auf 130 Paar, der Pferdeleichenwagen für Kondukte auf 44, der Fourgone auf 9, der Transportwagen auf 10 und der Personenfuhrwerke auf 42 vermindert. Dafür wurden 14 Kraftwagen eingestellt, und zwar 2 Glasautos, 2 Säulenautos, 7 Autofourgons, 2 Transportauto und 1 Personenauto. Sogar für Blumen- und Kranzautos ist bereits Vorsorge getroffen. Im Jahre 1926 wurden mit den Leichenautos 175.000 Kilometer geleistet. Die Automobilisierung ermöglichte wesentliche Betriebsersparnisse, zumal wegen der von einem Tage zum anderen innerhalb weiter Grenzen schwankenden Zahl der Transporte.

Weiters verfügt die städtische Leichenbestattung über rund 150 Aufbahrungen samt den erforderlichen Tumben, Leuchtern, Kandelabern, Spaliertüchern, Teppichen, Dekorationen, über rund 1200 Monturen aller Kategorien für Kutscher, Träger, Wächter, über rund 180 Bahrtücher, einfach schwarz bis zur reichsten Gold- und Silberstickerei usw.

Ein großer Teil der Aufbahrungen befindet sich ständig in den Leichenhallen der städtischen Friedhöfe. Um den aus sanitären Gründen sicherlich nicht erhaltungswürdigen Usus der Aufbahrung in

den oft sehr beschränkten Wohnungen zu beseitigen, hat die Gemeinde Wien als Sanitätsbehörde seit dem Jahre 1920 planmäßig auf allen Friedhöfen Beisetz- und Aufbahrungsräume erbaut; die städtische Leichenbestattung hat sie entsprechend den örtlichen Gebräuchen eingerichtet und durch eine angemessene Tarifpolitik die Umstellung von den sogenannten Hausleichen auf Friedhofsleichenbegängnisse, das heißt

Aufbahrungshalle

solche, bei denen die Leiche nach Eintritt des Todes in die Friedhofshalle gebracht und dort aufgebahrt wird, derart gefördert, daß erstere auf weniger als ein Zehntel aller Leichenbegängnisse gesunken sind. Der Zeitpunkt, zu dem solche Hausleichen behördlicherseits überhaupt untersagt werden können, ist nicht mehr fern.

Die Zahl und Größe der Aufbahrungsräume wechselt mit der Bedeutung des Friedhofes. Aber auch auf den kleinsten Friedhöfen übertreffen natürlich die Abmessungen jene von Wohnräumen beträchtlich. Die Katafalkbeleuchtung ist selbstverständlich elektrisch. Das Recht der Aufbahrung in den Friedhofs-

hallen steht der städtischen Leichenbestattung allein zu; doch stellt sie die Aufbahrungen auch Privatbestattern zur Verfügung.

Im Jahre 1918 hat die städtische Leichenbestattung auch eine Sargerzeugung eingerichtet, die ursprünglich in einem Miethause, III. Bezirk, Rennweg 79—81, untergebracht war, und im Jahre 1922 in das jetzige Betriebsgebäude, X. Bezirk, Laimäckergasse 1, übersiedelt ist und dort auf wesentlich verbreiterter Grundlage als Tischlereibetrieb geführt wird. Der Betrieb ist vorwiegend maschinell. Jede Maschine besitzt ihren eigenen elektrischen Antriebsmotor; die Motoren sind in einem durch die Mitte des Maschinensaales laufenden überdeckten Kanal versenkt, die Riemen in Holzkasten angeordnet. Alle Maschinen sind an die mechanische Späneabsaugung angeschlossen. Neben dem Fabriksgebäude befindet

Sargtischlerei

sich der Holzlagerplatz. Die Laden werden von da mittels Rollwagen zur Pendelsäge gebracht, dort auf die erforderliche Länge abgeschnitten, kommen dann zur Abrichtmaschine und darauf in die Leimkammer, wo sie zu Platten zusammengeleimt und nachgetrocknet werden. Dann kommen sie zur Kreissäge, Fräsmaschine usw. und schließlich in die Handtischlerei, wo sie zu Särgen zusammengebaut werden, und in die Anstreicherei und Tapeziererei, wo sie die letzte Ausstattung erhalten. Die Anordnung der Maschinen und Räume ist natürlich eine solche, daß jeder unnütze Handgriff und Weg erspart wird.

Normalerweise werden ein Werkmeister und 25 Arbeiter beschäftigt, die nach dem Kollektivvertrag in der Holzindustrie entlohnt werden; selbstverständlich ebenfalls mit gewissen, darüber hinausgehenden Benefizien. Die Tischlerei erzeugt sämtliche von der Leichenbestattung benötigten Holzsärge, im Jahre 1926 über 10.000 Stück, sowie verschiedene Artikel, wie Schalterbretter, Kisten und ähnliches für andere städtische Unternehmungen.

Der Tischlerei ist eine Spenglerei angefügt, in der die erforderlichen Metallsärge erzeugt werden. Die Selbsterzeugung der Metall- wie der Holzsärge hat sich bisher als rationell erwiesen und es ist kein

Grund anzunehmen, daß sich dies ändern könne, so lange die Arbeitsmethoden und die Arbeitsbedingungen selbst keine wesentliche Änderung erfahren.

Die Tarifpolitik der städtischen Leichenbestattung war seit dem Jahre 1920, wie erwähnt, von zwei Momenten beherrscht: einerseits von der Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung, andererseits von dem Bestreben, die Leichenbegängnisse von der Friedhofshalle aus so billig und würdig als möglich zu gestalten. Vorher war sonderbarerweise hinsichtlich der Friedhofsleichenbegängnisse das Umgekehrte angestrebt. Daß die städtische Leichenbestattung seither auf Vereinbarungen mit den Privatbestattern hinsichtlich der Tarife und Zahlungsbedingungen verzichtete, sei nur deshalb erwähnt, weil sie früher einem Verband der Leichenbestatter angehörte, dessen Ziele solche Kartellbestimmungen waren. Trotz der erhöhten Personallasten und trotz der Übervalorisierung aller Materialpreise, wozu noch die Kosten für die sogenannten Freileichen von mehr als 100.000 Schilling im Jahr kommen, war es möglich, im Jahre 1922 die Kosten eines Leichenbegängnisses durchschnittlich auf 60 Prozent der Vorkriegskosten herabzudrücken und ungeachtet aller seither erwachsenen Mehrlasten auf diesem Niveau zu erhalten. Sie konnten bisher hauptsächlich durch fortwährende Ausdehnung des Geschäftsbetriebes und dadurch bedingte Herabsetzung der relativen Regien paralysiert werden. Die Entwicklung der Leichenbestattung im Verhältnis zur Zahl der Sterbefälle zeigt die nachstehende Tabelle:

Jahr	Gesamtsterbefälle in Wien	Von der städtischen Leichenbestattung ausgeführte				Die städt. Leichenbestattung war durch gewisse Einzelleistungen beteiligt bei Leichenbegängn.						Ausschließlich v. Privatbestattern durchgef. Leichenbeg.	
		Gratisleichen		komplette Zahlleichen		Spitäler		Privatbestattern		Isr. Kult.			
		Anzahl	in % der G.-St.	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1923	32 314	4103	12·7	9.448	29·2	2323	7·3	2902	9·0	—	—	13.538	41·8
1924	25.177	2115	8·4	10.231	40·7	—	—	5034	20·0	2693	10·8	5.104	20·1
1925	24.373	1984	8·1	10·272	42·2	—	—	5812	23·9	2476	10·1	3 829	15·7
1926	25.380	1938	7·6	11·406	45·0	—	—	5608	22·1	2496	9·8	3·932	15·5

Die absolute und relative Inanspruchnahme der städtischen Leichenbestattung durch die Bevölkerung ist in ständiger Zunahme.

Aus der nachstehenden Tabelle ist ersichtlich, wie ungleichmäßig die Zahl der Leichenbegängnisse über das ganze Jahr verteilt ist.

Betriebsjahr 1925:

Leichen	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Summe
Eigene . .	1088	1043	1046	1129	926	909	973	796	931	1012	1077	1326	12.256
Private . .	473	290	444	318	307	252	208	283	312	286	299	357	3.829
Gemisch.	730	680	756	730	687	660	653	565	621	653	730	823	8.288

Die Tagesschwankungen sind natürlich noch viel größer als die Monatsschwankungen. An einzelnen Tagen übersteigt die Inanspruchnahme den Jahresdurchschnitt um das Drei- und Vierfache.

Die städtische Leichenbestattung hat unmittelbar nach dem Umsturze krisenhafte Zeiten durchgemacht. Sie wurden in erster Linie durch innere und äußere Umgestaltung überwunden. Nicht vergessen darf aber werden, daß auch die Herstellung einer Verbindung zwischen Leichenbestattung und Friedhofsbetrieb zum Vorteile beider Betriebe manches beigetragen hat. Einen Markstein auf dem Wege der Entwicklung bildet die im Jahre 1926 erfolgte Übersiedlung des Totenbeschreibamtes in die Zentrale der städtischen Leichenbestattung, IV. Bezirk, Goldeggasse 19, einer Entwicklung, die letzten Endes zu einer Vereinigung des Leichenbestattungs- und Friedhofsbetriebes führen dürfte, wie es eigentlich im Wesen der Sache liegt und in einigen deutschen Großstädten schon lange der Fall ist.

Die Ankündigungsunternehmung

Von Karl Pikolon, Direktor der städtischen Ankündigungsunternehmung

Die Kaufmannschaft hatte seit jeher den Wunsch, die Verkehrsmittel für ihre Propagandazwecke benützen zu können, ein Wunsch, dem die Straßenbahnen in vielen Städten Rechnung getragen hatten. In Wien wurde vor dem Jahre 1920 aus verschiedenen Gründen die Straßenbahn zur Benützung für Reklame im allgemeinen nicht freigegeben. Nur in besonderen Ausnahmsfällen und vereinzelt wurde ein Plakat, das zur Werbung für einen eminent wohltätigen Zwecke diente, zum Anschlag genehmigt. Der Kaufmannschaft aber blieb dieses Objekt verschlossen.

Einer freier denkenden, den Forderungen der Zeit zugänglichen Gemeindeverwaltung blieb es vorbehalten, hier das erlösende Wort zu sprechen und auch dieses Gebiet der Reklame zu erschließen.

Im Herbste 1919 wurde im Wiener Gemeinderat der Antrag auf Ausschreibung eines Anbotes, betreffend Straßenbahnreklame, gestellt und angenommen. Die dann im Jahre 1920 erfolgte öffentliche Offertverhandlung brachte so wenig befriedigende Resultate, daß beschlossen wurde, in eigener Regie an die Ausnützung der Straßenbahn für Ankündigungen zu schreiten.

Zu diesem Zwecke genehmigte der Gemeinderatsausschuß für die städtischen Unternehmungen im November 1920 die Errichtung einer eigenen Dienststelle bei der städtischen Straßenbahn zur Besorgung des Ankündigungsgeschäftes mit der Bezeichnung „Reklamebüro der städtischen Verkehrsmittel" und mit der Aufgabe, die Objekte der Straßenbahn (Wagen innen und außen, Wartehallen, Weichenwärterhütten, Vorverkaufshütten) der Reklameverwertung zuzuführen. Das Reklamebüro nahm seine Tätigkeit am 1. Dezember 1920 auf. In erster Linie wurde an die Ausnützung der Fenster in der Straßenbahn und in

Straßenbahnwagen, innen

Straßenbahnwagen mit Dachtafel

Wartehalle

Gaskandelaber mit unbeleuchteter Reklame

den Kraftstellwagen als Reklameträger gedacht, weil hiezu keine weiteren Einrichtungen notwendig waren, die den Beginn der Arbeit verzögert hätten.

Mitte Jänner 1921 hatte sich die Reklame an den Fensterscheiben bereits so weit durchgesetzt, daß die Geschäftswelt an dieser Art der Reklame Interesse gewonnen hatte. Zur Plakatierung übernommen wurden auf Plakatpapier in Buch- oder Steindruck hergestellte Plakate im Formate 17/37 cm (Querformat) und auch Abziehbilder in diesem Format. Diese zwar einfache, aber reklametechnisch gut wirkende Plakatierungsart hatte den Nachteil, daß die Sichtbarkeit der Plakate während der Sommermonate durch das Herablassen der Fenster stark litt. Es mußte daher versucht werden, die Innenreklame von dem Herablassen der Fenster unabhängig zu machen. Die Lösung wurde in Ankündigungstafeln aus Sperrholz, an den Fenstersäulen angebracht, gefunden. Die Fenster selbst sollten nur kurzfristigen Ankündigungen während der Wintermonate und der Abziehbilderreklame vorbehalten bleiben. Die Holztafeln gaben die Möglichkeit, ein und dasselbe Format für Holz oder Fenster zu verwenden und, da sie im Format 34/37 cm angefertigt sind, durch Verwendung der ganzen Holztafel Plakate vom doppelten Formate zu bringen.

Weiters wurde die Außenreklame an den Straßenbahn- und an den Kraftstellwagen sowie die Verwertung der Wartehallen, Vorverkaufshütten usw. in das Arbeitsfeld einbezogen.

Gute Erfolge bei der Kaufmannschaft ließen es wünschenswert erscheinen, auch andere, außerhalb der Verkehrsmittel gelegene, der Gemeinde gehörige Objekte in eigener Regie für Reklamezwecke auszuwerten (Laternen, Bogenlampenmaste, städtische Bäder, Feuermauern usw.). Einer Dienststelle der Straßenbahn war es aus formalen Gründen unmöglich, ihr Arbeitsfeld über den Rahmen der Verkehrsmittel hinaus auszudehnen. Von dieser Erwägung ausgehend, faßte der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 30. September 1921 folgenden Beschluß:

„Der Gemeinderat beschließt die Errichtung einer ‚Städtischen Ankündigungsunternehmung' und erkennt ihr die Eigenschaft einer Unternehmung der Gemeinde gemäß § 77 der Verfassung der Bundeshauptstadt Wien zu. Zweck der Unternehmung ist der Betrieb des Ankündigungsgeschäftes und aller dazu notwendigen Einrichtungen unter Verwendung der hiezu geeigneten Objekte der Gemeinde, ihrer Unternehmungen, Anstalten und Betriebe, insbesondere auch des öffentlichen Gutes, die Wahrung und Auswertung der privatrechtlichen und finanziellen Interessen der Gemeinde hinsichtlich der Ankündigungsflächen auf Holzschalung an Hausmauern und Einfriedungen, auf Bauplanken und Gerüsten, auf Verkaufshütten, Kiosken und dergleichen, die Abgabe von Gutachten an die zuständigen magistratischen Dienststellen hinsichtlich platzzinspflichtiger Objekte aller Art, sowie die Beteiligung an Ankündigungsgeschäften privater Unternehmer und die Erwerbung solcher Unternehmungen. Der Betrieb der Unternehmung erfolgt unter der Firma ‚Gemeinde Wien, städtische Ankündigungsunternehmung' (Gewista)".

Mit diesem Beschluß wurde dem neugegründeten Unternehmen nicht nur die Auswertung der städtischen Objekte für Reklame übertragen. sondern auch die Verpflichtung auferlegt, die Interessen der Gemeinde hinsichtlich der Ankündigungsflächen auf Holzschalung an Häusermauern und Einfriedungen (ein Gebiet, auf dem sich bis zu diesem Zeitpunkte nur private Gesellschaften betätigten) zu wahren.

Zur Erledigung dieser Aufgaben nahm die „Gewista" die Verwertung der Gaskandelaber, Bogenlampenmaste usw. auf und begann gleichzeitig Verhandlungen mit den das öffentliche Ankündigungsgeschäft (Plakatierung) betreibenden Privatfirmen. Es wurden mit den Inhabern dieser Firmen Verhandlungen eingeleitet, deren Ziel es war, neben der bereits bestehenden „Gewista" eine Gesellschaft zu bilden, in der die Gemeinde die Sicherung des Übergewichtes für sich beanspruchte. Das gesteckte Ziel wurde erreicht und eine neue Gesellschaft gegründet, die unter den Namen „Wipag" (Wiener Plakatierungs- und Anzeigengesellschaft) im März 1923 registriert wurde. Als besonders bemerkenswerter Punkt des Gesellschaftsvertrages sei die Bestimmung, daß nach einer Reihe von Jahren die Gemeinde kostenlos Alleininhaberin des Unternehmens wird, hervorgehoben.

Kraftstellwagen mit Dachtafelkranz

Gaskandelaber mit Reklamelaterne, Dreieckform

Gaskandelaber mit Reklamelaterne, Pfeilform

Die wichtigsten Reklameobjekte der „Gewista“ sind: Auf den Dächern der Motorwagen bieten Schilder aus Holz eine gute Reklamemöglichkeit für Markenartikel.

Tafeln an Wartehallen, Vorverkaufshütten sind namentlich in den äußeren Bezirken Wiens eine willkommene Reklamemöglichkeit für den Kaufmann.

Bogenlampe mit Transparent

In ähnlicher Weise wie die Straßenbahnwagen werden die Kraftstellwagen innen und außen zu Reklamezwecken herangezogen. Die bei dem Bau der Karosserie mitkonstruierten Dachaufsätze sind keine dem Objekte aufgezwungenen Reklameflächen, sondern bilden mit den Wagen ein einheitliches Ganzes.

Der im Jahre 1924 wieder einsetzende Bedarf nach Lichtreklame, deren Entwicklung der Ausbruch des Krieges ein jähes Ende bereitet hatte, brachte die Idee, auch diesem Zweck städtisches Gut dienstbar zu machen. Die beginnende Elektrifizierung der Straßenbeleuchtung machte die Gaskandelaber überflüssig. Die zwecklos auf den Straßen stehenden Stangen boten ohnehin keinen ästhetischen Anblick, waren aber

als sofort für Lichtreklame verwendbare Reklameträger willkommen. Alle Voraussetzungen waren gegeben, es mußte nur die geeignete Form für die Laterne gefunden werden. Nach verschiedenen Versuchen wurde die Dreieck- und Pfeilform gewählt.

Haltestellesäule bei Tag

Die Dreieckform bietet drei gleichgroße Reklameflächen und kann alle Schaurichtungen gleichwertig bestreuen. Zwei Seiten stehen im schiefen Winkel zur Hausfront und wirken auf die Passanten in der Gehrichtung, die dritte Seite, der Straße zugewendet, ist auf Fernwirkung berechnet. Die Pfeilform, eine typische Wegweiserform, eignet sich zur Aufstellung hauptsächlich an Straßenecken und auf freien Plätzen. In beiden Fällen steht die Reklame gleichzeitig im Dienste der Öffentlichkeit, indem sie zur Aufhellung der Straße beiträgt.

Doppelseitige Ovalscheiben an Gaskandelabern dienen für unbeleuchtete Reklame. Eine weitere Möglichkeit zur Entfaltung von Lichtreklame an städtischen Objekten boten die Bogenlampenmaste. Auch hier trägt die Reklame in ästhetisch einwandfreier Form zur Belebung des Straßenbildes namentlich in den Abendstunden bei.

Haltestellesäule bei Nacht

Die Eröffnung der Stadtbahn bot der „Gewista" ein neues Betätigungsfeld. Die Waggons sind im Innern mit Holztafeln ausgerüstet und bieten die gleiche Plakatierungsmöglichkeit wie die Straßenbahnwagen. Von der bisherigen Art, an den Wänden der Perrons Papierplakate zu affichieren, wurde Abstand genommen. Dort vorhandenen Rahmen sollen Gemälde von ersten Künstlern eingefügt werden und dem beigefügten Reklametexte als Blickfang dienen. Aus der Abbildung ist zu ersehen, wie Kunst und Reklame in Verbindung gebracht werden können, ohne daß eine die andere stört.

Ein lang erwogener Plan kam Ende 1925 durch die Aufstellung von beleuchteten Haltestellensäulen zur Ausführung. Abends und des nachts zeigen die Lichtsäulen weithin die Haltestellen der Straßenbahn an und geben dem Fahrgast durch einen Linienplan und ein Haltestellenverzeichnis die Möglichkeit, sich leicht zu orientieren. Die Wirkung ist, wie die Abbildungen zeigen, bei Tag und Nacht ausgezeichnet.

Stadtbahnperron mit Bild

Dies ist in großen Zügen der derzeitige Wirkungskreis der „Gewista", so manche Idee wird in kommenden Jahren seine Verwirklichung noch finden.

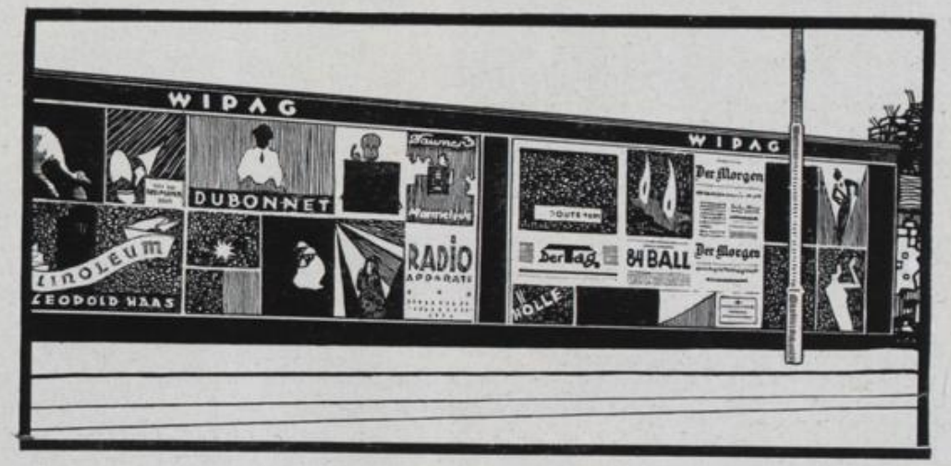
Die „Wipag" besorgt die Plakatierung auf den Plakatwänden und Litfaßsäulen. Hier hat moderner Geist und sorgsamer Geschmack gegenüber der Vorkriegszeit erfreulichen Wandel geschaffen.

Heute beschäftigt sich ein Architekt mit der Einordnung der Plakattafeln in die Umgebung und bringt durch Gesimse. Sockelleisten und Trennungsflächen die angeschlagenen Plakate zur größtmöglichsten

Wirkung. Die Zeit der alten Bauplanken mit ihren zahl- und regellosen Schildern ist durch die Hilfe der Gemeinde nun so gut wie vorbei. Die Gegenüberstellung von „Einst" und „Jetzt" zeigt am besten die Bedachtnahme, die bei der Aufstellung von Plakattafeln auf das Stadtbild genommen wird.

(Einst)

(Jetzt)



Auch die Litfaßsäulen gewinnen durch geschmackvolle Anordnung der Plakate bedeutend an Reklamewert und verletzen das ästhetische Gefühl nicht mehr.

Abschließend kann nach den bisherigen Erfahrungen ruhig behauptet werden, daß die Gemeinde durch die Errichtung einer e i g e n e n Ankündigungsunternehmung den richtigen Weg eingeschlagen hat.

Litfaß-Säule

Die städtische Versicherungsanstalt

Von Norbert Liebermann, Direktor der städtischen Versicherungsanstalt.

Zu den von der Stadtverwaltung des neuen Wien übernommenen selbständigen kommunalen Betrieben gehört auch die „Städtische Versicherungsanstalt", welche als Rechtsnachfolgerin der im Jahre 1898 gegründeten „Städtischen Kaiser Franz Joseph-Jubiläums-Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt" tätig ist. Es mag vielleicht heute noch bei einzelnen die Frage oder das Bedenken auftauchen, ob es notwendig, zweckmäßig und im Interesse der Bevölkerung gelegen ist, daß ein Gemeindebetrieb Versicherungsgeschäften nachgeht und als Unternehmung öffentlich-rechtlichen Charakters im Wettbewerb mit Assekuranz-Aktiengesellschaften Versicherungsverträge abschließt. Zur entschieden bejahenden Beantwortung dieser grundlegenden Frage führt die geschichtliche Entwicklung jener engen Beziehungen, die von altersher zwischen deutschen Gemeinden und dem Versicherungswesen bestanden. Über die nachweisbar zuerst in Deutschland beobachtete, Jahrhunderte alte Wechselbeziehung zwischen Versicherungseinrichtungen und Gemeinden konnte der Verfasser dieser Ausführungen schon in den Nummern 20 und 23 des Jahrganges 1925 der „Österreichischen Gemeindezeitung" beiläufig folgendes anführen:

Während die Uranfänge von Einrichtungen versicherungsähnlicher Art im Altertum und frühesten Mittelalter stets der Tätigkeit einzelner oder vereinigter Privatpersonen entsprangen, läßt sich — in Deutschland wenigstens — das Wirken öffentlich-rechtlicher Körperschaften auf dem Gebiete des Versicherungswesens erst im späteren Mittelalter wahrnehmen. In Deutschland traten nämlich im fünfzehnten Jahrhundert zum erstenmal einzelne Gemeinden gewissermaßen als Feuerversicherer auf, soweit sie mit den für einzelne Städte geschaffenen sogenannten Brandgilden identisch waren. Eine Versicherungstätigkeit ganz im Sinne gegenwärtiger Normen der Assekuranz zeigten diese Körperschaften wohl noch nicht; die Brandgilden der einzelnen Gemeinden konnten aber immerhin niedrig gestellten Forderungen zur Not — in jedem Sinne dieses Wortes — halbwegs entsprechen. Mit der Zeit hatten sie es ja gelernt, nach den Feuerschadenerfahrungen des jeweils abgelaufenen Jahres — also statistisch — Umlagen einzuführen, um Brandgeschädigten Darlehen, Nachlässe bei den Gemeindesteuern oder wenigstens kleine Unterstützungszahlungen, im schlimmsten Falle „Brandbriefe" zu gewähren. Diese Gemeindebrandbriefe geben den besten Aufschluß über die damals noch primitive Art der Hilfe bei Feuersnot; die Briefe enthielten bekanntlich nichts anderes als die von der Gemeindeobrigkeit erteilte Ermächtigung des Abgebrannten, — zu betteln! Aber auch die Sekurität der erwähnten Schadenreserven der Gilden und Gemeinden ist nach und nach sehr fragwürdig geworden, da später die Landesfürsten die zu Schadenszahlungen angesammelten Feuerumlagen für — andere Zwecke beschlagnahmten. Der Dreißigjährige Krieg machte schließlich diesen schüchternen Anfängen einer gutgemeinten Versicherungstätigkeit der Gemeinden ein Ende und es folgte dann — zunächst in Preußen — die Errichtung öffentlicher Feuerversicherungsanstalten, der sogenannten Feuersozietäten, die über das Territorium einer Gemeinde hinaus entwickelt wurden.

Schon während des Dreißigjährigen Krieges war in den durch ihn verschonten Hafenstädten, insbesondere in Hamburg, die Seeversicherung, einer der ältesten Zweige des kontinentalen Versicherungswesens, von Privatunternehmern zum Aufschwung gebracht worden, und 1634 erteilte der Kaiser dem Rate der Stadt Hamburg hinsichtlich aller Versicherungsfragen und -prozesse das „privilegium de non appellando". Der Stadtrat von Hamburg war also damals der höchste Appellationshof in Versicherungssachen und hatte dadurch — zumal die Seeräuberei überhandnahm — ein sehr schweres Amt, das sachlich erst entlastet wurde, als im Jahre 1663 die staatliche Zwangsversicherung der Seeschiffe (allerdings nur für kurze Zeit) aufkam. — Englische Kaffeehausbesitzer, allen voran der berühmt gewordene Edward Lloyd in der Towerstreet zu London, haben von der Stadt Hamburg die Einrichtung der Seeversicherung übernommen. London fand also an einer deutschen Gemeinde den Lehrmeister in Versicherungssachen! Die Stadt Hamburg war es übrigens auch, die im Jahre 1676 eine Generalfeuerkasse zum Zwecke der Versicherung von Häusern gründete, als Vorläufer der oben erwähnten, in Preußen gegründeten lokalen Feuersozietäten, die entweder Zwangs-, Monopol- oder Wettbewerbsanstalten wurden und später neben der Feuer- auch Lebens-, Hagel- und Viehversicherung gewährten.

Die Hamburger Feuerkasse konnte also Anfang Juni 1926 das schöne Fest des 250jährigen Bestehens der Anstalt feiern! Dieser öffentliche Feuerversicherungsbetrieb der Stadt Hamburg ist das älteste Versicherungsinstitut nicht nur Deutschlands und Europas, sondern überhaupt der ganzen Welt. Die Stadt Hamburg hat also schon vor Jahrhunderten in Fragen der Feuerversicherung vorbildlich gewirkt, ihr Stadtrat war damals auf Grund eines kaiserlichen Patentes Oberster Gerichtshof in Versicherungs-

angelegenheiten und hatte eine Feuerordnung erlassen, welche folgenden — heute noch gültigen — Grundsätzen zum Durchbruch verhalf:

Der Beitritt zu einer Versicherungsgemeinschaft ist nicht an die Person des Besitzers, sondern an das Grundstück gebunden;

die Gegenseitigkeit in der Versicherung muß gewahrt werden;

die Entschädigung darf nur zur Wiederherstellung des abgebrannten Gebäudes benutzt werden;

den Hypothekengläubigern wird ein Anspruch auf die Wiederherstellung zugesichert.

Das Wirken einer deutschen Gemeinde hat sich also schon im XVII. Jahrhundert als segensreich für das Gebiet der Versicherung erwiesen. Die Hamburger Feuerkasse hat schon vor 1700 Grundsätze für das Versicherungswesen aufgestellt, denen auch die Wiener städtische Anstalt, als einziger Gemeindeversicherungsbetrieb des neuen Österreich, folgen konnte und folgt. In Hamburg wurde allerdings damals nur die Feuerversicherung eingeführt, zumal die Lebensversicherung noch sehr primitiv und ohne mathematische Grundlage war; es gab Sterbekassen, die den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder aus den Einzahlungen der jeweils Überlebenden kleine Unterstützungsbeiträge boten, und Rentenkassen, die meist durch Stadtgemeinden gegründet und gefördert wurden; die Gemeinden bedienten sich nämlich dieser Einrichtungen zur Beschaffung von Geldmitteln in der Weise, daß sie bei wohlhabenden Bürgern Anleihen aufnahmen und diese durch Auszahlung von Leibrenten tilgten!

Es zeigt sich somit, daß die Verbindung der Gemeinden mit dem Versicherungswesen — wenngleich anfangs nur in primitiven Formen — jedenfalls schon seit Jahrhunderten besteht. Wenn somit ein Versicherungsbetrieb öffentlich-rechtlichen und kommunalen Charakter zeigt, ist dies schon durch die geschichtliche Entwicklung begründet; die Versicherungseinrichtungen deutscher Gemeinden zeigten meistens sogar monopolartige Formen oder Merkmale einer Zwangsversicherung, eines Versicherungszwanges.

Anders liegen die Verhältnisse in Österreich; hier sind die von öffentlichen Körperschaften errichteten Versicherungsbetriebe weder Zwangs- noch Monopol-, sondern Wettbewerbsanstalten. Lediglich diese Betriebsform öffentlicher Anstalten besteht hier, da in Österreich noch in den Zeiten der Monarchie einzelne Kronländer, aber nur zwei Gemeinden (Wien und Prag) Versicherungsanstalten errichtet und diese zu Wettbewerbsanstalten nach privatrechtlichen Bestimmungen ausgestaltet haben. Im Bundesstaat Österreich ist also nur mehr bei der Städtischen Versicherungsanstalt Wien die Gemeinde oder richtiger ein von ihr geschaffener und verwalteter Betrieb als Versicherer anzusehen. Dieser Versicherer und die ihn führende Gemeinde verfügen weder über gesetzlichen Versicherungszwang noch über ein Monopol und haben bisher über alle Schwierigkeiten des freien Wettbewerbes mit alten, durchwegs von Auslandskapitalien gestützten Aktiengesellschaften hinweg ihren Wirkungskreis über das Territorium der großen Gemeinde hinaus auf alle Bundesländer Österreichs erstreckt. Die große Gemeinde als Versicherer, die Rechts- und Schutzsicherheit, die das Wirken öffentlicher Gemeindefunktionäre als Kontroll- und Aufsichtsorgane des Betriebes mit sich bringt, verkörpern also sieghaft jenen Gedanken, der im dunklen Mittelalter bei den Gemeindebrandgilden nur als kümmerlicher Funke aufgeflammt und rasch erloschen war.

All diese Erwägungen und namentlich die hier besonders ausführlich dargelegten Züge der allgemeinen Geschichte des Gemeindeversicherungswesens führen zu dem eingangs angedeuteten Urteile, daß die Übernahme der Städtischen Versicherungsanstalt in das neue Wien nicht nur zweckmäßig, sondern notwendig, weil im Interesse der Bevölkerung gelegen war.

Reumann-Büste

Mit der speziellen Geschichte des Städtischen Versicherungsbetriebes in der Zeit vor und unmittelbar nach dem Kriege befassen sich die Ausführungen an dieser Stelle nicht ausführlich, da hier ein kurzer Überblick genügt. Die Städtische Versicherungsanstalt hatte bis zum Jahre 1922 nur einen einzigen Betriebszweig, die Lebens- und Rentenversicherung, stand demnach damals noch nicht im Wettstreit mit den vielen großen Schadensversicherungsbetrieben, welche in Österreich tätig waren und heute noch tätig sind.

Durch den Friedensvertrag von St. Germain änderte sich die Situation auch für die Städtische

Versicherungsanstalt vollständig. Die Abtrennung großer Gebiete des Territoriums der früheren Monarchie schuf unter den Versicherungsbetrieben auf dem übriggebliebenen stark verkleinerten Arbeitsgebiete einen beispiellos scharfen Wettbewerb. Die Zahl der Versicherer wurde in dem eng gewordenen Arbeitsfelde durchaus nicht geringer; eine Änderung des österreichischen Assekuranzregulativs, welches fortan den Betrieb von Elementarversicherungen neben der Lebensversicherung zuließ, verdichtete die Konkurrenz im Versicherungsfache noch mehr und alle Betriebe wendeten sich nach dem Verluste ihres Geschäftes im neuen Ausland naturgemäß dem Wettbewerb in der einzigen Großstadt Österreichs, in Wien, zu.

Zum leichteren Verständnis der allgemeinen Situation und der Resultate des städtischen Versicherungsbetriebes seit dem Jahre 1919 muß hier noch folgendes erwähnt werden:

Wie alle österreichischen Versicherer, hat auch die Städtische Versicherungsanstalt ihre Gelder in Staats- oder Kriegsanleihen anlegen müssen, welche nicht valorisiert wurden; ebenso wurden ihr Hypothekardarlehen in nicht valorisierten Kronen zurückgezahlt; trotzdem kann sie ihr österreichisches Geschäft im Wettbewerb mit Besitzern ausländischer Geldmittel erfolgreich entwickeln.

Der jetzige Verwaltungsausschuß der Städtischen Versicherungsanstalt wurde aus Funktionären des Wiener Gemeinderates zusammengesetzt und konnte durch zähe Energie auch diesem Betriebe der Stadt Wien jene Entwicklung geben, die dem Werke eine sichere Grundlage für die Zukunft bietet. An der Spitze des Verwaltungsausschusses steht der jeweilige Bürgermeister der Stadt Wien; der erste Vorsitzende des erweiterten Betriebes in der Nachkriegszeit war Jakob Reumann, ihm folgte der jetzige Bürgermeister Karl Seitz in der obersten Leitung der Anstalt.

Zur bleibenden Erinnerung an den am 29. Juli 1925 im Alter von 72 Jahren verstorbenen ersten Vorsitzenden ihres Verwaltungsausschusses, Bürgermeister Jakob Reumann, hat die Anstalt die hier abgebildete Bronzebüste von Künstlerhand anfertigen und im Sitzungssaale (Wien, I., Tuchlauben 8) aufstellen lassen.

Die Geschäftsleitung der Firma „Gemeinde Wien — Städtische Versicherungsanstalt" befindet sich im ersten Bezirke Wiens, Tuchlauben Nr. 8, im eigenen Gebäude. Das Haus steht auf demselben Grundstück, auf welchem sich vorher das im alten Wien als „Schönbrunnen-Haus" bekannte Gebäude (so benannt nach einen schönen Brunnen vor dem Hause) befand. Im Jahre 1675 wurde das Alt-Wiener Objekt in einem Stiche dargestellt, der hier wiedergegeben sei:

Altes Haus

Neues Haus

Das jetzige Anstaltsgebäude war bis vor kurzem zum größeren Teile vermietet, während nur zwei Stockwerke dem Betriebe der Versicherungsanstalt dienten.

Die Anstalt betreibt auf Grund behördlicher Konzession im Sinne ihres der Aufsichtsbehörde vorgelegten Versicherungsplanes auf Grundlage ihrer Satzungen und amtlich genehmigter Musterbedingungen die folgenden Versicherungszweige:

I. Lebens- und Rentenversicherung, seit 1898.

II. Schadensversicherung, und zwar:

a) Feuerversicherung . . . . . seit 1922
b) Einbruchversicherung . . . . . „ 1922
c) Unfallversicherung . . . . . „ 1923
d) Haftpflichtversicherung . . . . . „ 1923
e) Kraftfahrzeugversicherung . . . . . „ 1923
f) Glasversicherung . . . . . „ 1922
g) Kleinere Versicherungszweige, wie Zeitkarten-, Steuertafelversicherung und dergleichen.

III. Rückversicherung

und ist überdies bemüht, ihren Klienten auch in jenen Assekuranzzweigen vermittelnd zu dienen, welche sie selbst — wie zum Beispiel die Transportversicherung — nach ihren Statuten noch nicht betreiben kann.

Der Wirkungskreis des Betriebes erstreckt sich derzeit auf das gesamte Gebiet der Republik Österreich, da die Anstalt in den Hauptstädten der einzelnen Bundesländer Bureaux ihrer Landesstellen und in den meisten Orten Österreichs Geschäftsstellen und Ortsvertretungen errichtet hat.

Wie die Verwaltung des neuen Wien in ihrer Funktion als „Versicherer" wirkt, wie weit ihr Einfluß auf den Versicherungsbetrieb reicht, wie sie die Überschüsse verwendet, den Betrieb kontrolliert, all das ist am klarsten aus den Satzungen der Wiener Städtischen Versicherungsanstalt ersichtlich.

Der § 1 dieser Satzungen bestimmt: „Die Anstalt beruht auf dem Grundsatze der Gegenseitigkeit." Nach § 16 fungieren als leitende Organe der Anstalt:

a) der Gemeinderat der Stadt Wien;
b) der Verwaltungsausschuß der Anstalt;
c) die Anstaltsleitung;
d) der Überwachungsausschuß.

Der Verwaltungsausschuß besteht nach § 18 aus dem jeweiligen Bürgermeister der Stadt Wien und sechs vom Gemeinderat aus seiner Mitte gewählten Mitgliedern, während der Überwachungsausschuß laut § 21 aus drei vom Gemeinderat aus seiner Mitte gewählten Mitgliedern gebildet wird.

Der Betriebsüberschuß wird laut § 13 der Satzungen verwendet: für die allgemeine Sicherheitsreserve, für die Kursdifferenzen-, Kriegsreserve- und Pensionsfonds sowie zur Verteilung an die gewinnberechtigten Versicherten.

Die Anstalt unterliegt der Kontrolle der Mitglieder des Gemeinderates, und zwar aller politischen Parteien desselben, und überdies nach § 23 der staatlichen Aufsicht im Sinne des Gesetzes.

Die Ergebnisse des städtischen Versicherungsbetriebes werden alljährlich im Vewaltungsbericht über das jeweils abgelaufene Kalenderjahr zusammengefaßt und dem Wiener Gemeinderate zur Kenntnis gebracht. An dieser Stelle möge folgende Tabelle einen Gesamtüberblick jener Endresultate bieten, welche in den Jahren 1923, also seit Einführung der Schadenversicherungszweige, bis 1927 erzielt wurden:

	1923	1924	1925	1926	1927 I. Semester
	Schilling				
1. Prämieneinnahmen	1,101.913	2,459.201	4,386.200	5,902.000	4.255.197
2. Stand der Lebensversicherung .	5,272.900	14,126.000	23,984.000	42,000.000	54,000.000

Sitzungssaal

Die Höhe der in den einzelnen Versicherungszweigen in den Jahren 1922 bis 1926 ausbezahlten Gesamtentschädigungen konnte im Heft 30 der monatlichen „Mitteilungen" der Anstalt durch folgende Tabelle angegeben werden:

Auszahlungen seit 1922

I. Lebensversicherung . .	Schilling	606.359·—
II. Schadensversicherung:		
1. Feuerversicherung	Schilling	2,702.931·—
2. Einbruchversicherung	„	135.448·—
3. Glasversicherung	„	23.601·—
4. Unfallversicherung	„	121.132·—
5. Fahrzeugversicherung	„	556.771·—
6. Haftpflichtversicherung . . .	„	365.226·—
7. Sonstige Versicherungen . . .	„	7.370·—
	Summe: Schilling	4,518.838·—

Bis zum Augenblick, da diese Zeilen in Druck gehen, hat die Städtische Versicherungsanstalt seit 1922 über 5 Millionen Schilling an Entschädigungen für ihre Versicherten ausbezahlt, wenn man die

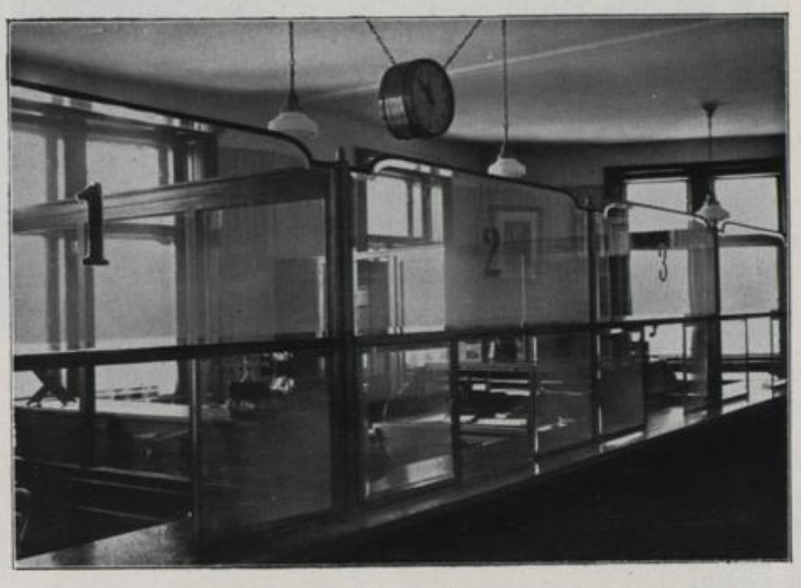
Auszahlungen vor dem 1. Jänner 1922 nicht berücksichtigt; diese vorher geleisteten Schadenzahlungen waren nämlich größtenteils in Kronen berechnet und betreffen nicht das neue Wien.

Die Versicherten der städtischen Anstalt.

Die stetig wachsende Zahl der Versicherungsnehmer, welche sich vertrauensvoll der von der Gemeinde Wien geführten Versicherungsanstalt zuwenden, umfaßt Einzel-Personen, Vereine, Körperschaften, Unternehmungen jeder Art, aus allen Bundesländern der Republik, aus allen Schichten der Bevölkerung. Als Resultat wiederholter Befragung von Versicherungsnehmern und, um ihren Mitarbeitern genaue Weisung dafür zu geben, was sie den Parteien zu sagen haben, hat die Anstalt das folgende Flugblatt herausgegeben:

Die Städtische Versicherungsanstalt ist ein heimisches, im Jahre 1898 gegründetes Unternehmen.

Die Anstalt ist ein wechselseitiges Institut, das nicht auf Gewinn gerichtet ist. Sie ist ein gemeinnütziges Unternehmen, das alle etwaigen Gebarungsüberschüsse satzungsgemäß zur Gänze den Versicherten gutbringt. Weder die Gemeinde Wien noch irgendwelche Aktionäre nehmen an allfälligen Gewinnen teil.



Kassensaal

Die Anstalt steht in ihrer Gebarung unter der steten und strengen Kontrolle öffentlicher Gemeindefunktionäre aller politischen Parteien. Sie bietet daher höchste Sicherheit.

Sie ist nach streng kaufmännischen Grundsätzen geleitet und arbeitet darum mit geringstem Kostenaufwand.

Sie bietet Versicherungsschutz in allen gesetzlich gestatteten Versicherungszweigen, weshalb die Parteien ihre sämtlichen Versicherungen der „Städtischen" übertragen können, um nur mit einem Unternehmen zu verkehren.

Bei der Erledigung von Schadensfällen wird ausschließlich das Interesse der Versicherten berücksichtigt. Weder die Gemeinde Wien noch irgendwelche Aktionäre haben ein Interesse daran, daß bei den Schadenserledigungen Geld erspart werde.

Die Gemeinde Wien-Städtische Versicherungsanstalt berechnet in der Regel die billigsten Prämiensätze.

Wie aus dem folgenden Kapitel hervorgehen wird, zählen zu den bei der kommunalen Versicherungsanstalt Verträge abschließenden Versicherungsnehmern auch viele Gemeinden, eine Erscheinung, welche in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert ist. Die Gemeinde Wien selbst ist ein Versicherter der städtischen Anstalt.

Das Problem, wie sich Gemeinden zur Frage der Versicherungsnahme überhaupt zu stellen haben, ist oft erörtert und noch nicht einheitlich gelöst worden; im Deutschen Reiche, das im Gegensatz zu uns über eine beträchtliche Anzahl sehr großer Gemeinden verfügt, wurde dieses Thema besonders viel besprochen. In „Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie" (Jena 1922), in der „Kommunalen Praxis" (Berlin 1912), in der „Zeitschrift für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik" (Berlin), in den „Mitteilungen für öffentliche Feuerversicherungs-Anstalten" (Kiel 1914, Nr. 1) und an anderen Orten

wurde sehr oft die Frage gestellt, ob eine Gemeinde ihr Eigentum und das von ihr verwaltete bewegliche oder unbewegliche Gut versichern soll und wie dies zu geschehen habe; die meisten Autoren kommen zu dem Schlusse, daß für die einzelne Gemeinde kein Grund vorliege, die durch unglückliche Zufälle entstehenden Schäden und Verluste selbst zu tragen, es demnach zweckmäßig sei, wo ein geeigneter Versicherer vorhanden ist, bei ihm Schadensversicherungen jeder Art aus den Mitteln der Gemeinde zu bestellen.

Die Mittel, verhältnismäßig geringe Jahreszahlungen an eine verläßliche Versicherungsanstalt zu leisten, bringt jede Gemeinde leicht auf; diese Beträge sind ja alljährlich fast gleichbleibend und verhältnismäßig gering im Verhältnis zu einem Geldverluste, den die Gemeinde erleiden muß, wenn ein nicht versicherter Schaden, sei es ein Gebäudebrand, ein Unfall der Angestellten, ein Einbruch, ein haftpflichtiger Vorfall eintritt. Die jährlich zu zahlende Prämie läßt sich leicht im Gemeindebudget unterbringen, für die unerwartet eintretenden und nicht versicherten Schäden dagegen fehlt eine normale budgetäre Bedeckung; die jährlichen Prämienzahlungen an eine Versicherungsanstalt sind von vornherein leicht festzustellen und übersichtlich, während ein unübersehbarer Schaden jedes Gemeindebudget dauernd aus dem Gleichgewicht bringen kann. Auch die sehr häufigen kleinen Schäden, wie Dippelbaum- und

Parteien-Empfangsraum

Dachbrände an Gemeindehäusern, Bruch von Maschinen in Elektrizitätswerken, hauptsächlich aber die kleinen Haftpflichtfälle, sind für jede Gemeinde eine Quelle steter Nachtragskredite, deren Anforderung bei den verschiedenen Verwaltungskörpern den normalen Gang des Betriebes überaus hemmt. Von einer Selbstversicherung auch nur dieser kleinen Schäden muß entschieden abgeraten werden; denn eine solche Selbstversicherung erfordert unbedingt die Anlage von Reservesummen, die weit höher sind als die für eine Abwälzung des Risikos auf einen Versicherer notwendigen Prämienzahlungen. Und wie schwer ist es, im vorhinein auch nur annähernd den Umfang eines Schadens zu bemessen, der beispielsweise in einem Haftpflichtfalle entstehen kann. Ob nun auf einer Straße oder Brücke, deren Instandhaltung der Gemeinde obliegt, oder in einem Elektrizitäts- oder Gaswerke der Gemeinde, in einem Kranken- oder Versorgungshaus, bei einem landwirtschaftlichen Betrieb, auf einem Bade- oder Sportplatz der Gemeinde irgendein Unfall vorkommt, es dauert oft jahrelang, ehe die Frage der Haftungspflicht dem Grunde oder dem Umfange nach gerichtlich festgestellt, der Schaden auf die mitbeteiligten Faktoren aufgeteilt ist; schon der Umstand allein, daß die Haftpflichtversicherung der Gemeinde auch die Kosten des Gerichtsverfahrens (zum Beispiel auch bei Armenrechtsklagen) ersetzt, macht es notwendig und vorteilhaft, daß die Gemeinde eine Versicherung gegen solche Schäden abschließe. Schon deshalb folgen die meisten Gemeinden dem Beispiele der Stadt Wien, die regelmäßig alle Schadengefahren durch Versicherung bei der Städtischen Versicherungsanstalt zweckmäßig so aufteilt, daß an jedem Schadenereignis die Anstalt und

deren Rückversicherer beteiligt sind und die Gemeinde kaum einen geringfügigen Verlust erleiden kann. Der von der Gemeinde Wien errichtete Versicherungsbetrieb dürfte demnach auch für alle anderen Gemeinden Österreichs der denkbar beste Vesicherungsträger sein, zumal er in Österreich der einzige nach gemeinnützigen Grundsätzen tätige Versicherungsbetrieb ist, der unter der Kontrolle von Gemeindefunktionären steht. Daß der Wiener städtische Versicherungsbetrieb von österreichischen Gemeinden, Vereinen und Unternehmungen wegen der besonders raschen und kulanten Schadensregulierung gern anerkannt wird, soll durch einige Auszüge aus den Schadensakten hier nur angedeutet werden:

Ein Brief der Gemeinde Salzburg:

An die Landesstelle Salzburg der Gemeinde Wien — Städtische Versicherungsanstalt, Salzburg.

Sie haben den am 22. September 1924 am städtischen Kurhaus durch Blitzschlag verursachten Schaden in derart kulanter Weise erledigt, daß wir uns veranlaßt sehen, Ihnen den besten Dank auszusprechen und Ihre Anstalt wärmstens zu empfehlen.

Stadtmagistrat Salzburg, der Bürgermeisterstellvertreter:
Dobler

Bild der äußeren Brandschäden an einem Gebäude der Gemeinde Wien

Von der Gemeinde Knittelfeld:

An die Landesstelle Steiermark in Graz.

Anläßlich des Brandschadens, von welchem eine der städtischen Liegenschaften am 15. Juni betroffen wurde, haben Sie die Liquidierung des Schadensbetrages derart kulant und raschest durchgeführt, daß wir uns veranlaßt sehen, Ihnen hiefür unseren verbindlichsten Dank zum Ausdruck zu bringen. Wir werden jede Gelegenheit wahrnehmen, Ihre Anstalt nicht nur den Gemeinden, sondern auch Privatparteien für den Abschluß von Versicherungen zu empfehlen.

Knittelfeld, am 28. Juni 1926.

Stadtgemeinde Knittelfeld:
Der Bürgermeister Regner

Von der Gemeinde Zeltweg:

An die Landesstelle Steiermark der Städtischen Versicherungsanstalt, Graz.

Anläßlich der kulanten und raschen Liquidierung unseres Gebäudeschadens, der sich im Februar l. J. ereignet hat, sprechen wir Ihnen unseren Dank aus und werden wir uns bei Bedarf stets Ihrer Anstalt erinnern.

Gemeindeamt Zeltweg, der Bürgermeister

Von der Gemeinde Mürzzuschlag:

An die Landesstelle Graz der Städtischen Versicherungsanstalt, Graz.

Die gefertigte Stadtgemeinde erklärt sich mit der Vergütung des gehabten Brandschadens einverstanden und anerkennt die rasche und zufriedenstellende Ordnung dieser Angelegenheit durch die dortige Anstalt.

Stadtgemeinde Mürzzuschlag:
Der Bürgermeister Preprost

Aus den Kreisen der Mietervereinigungen:

Wir erlauben uns, dem Leiter der Versicherungsstelle der Mietervereinigung Österreichs für sein korrektes, fachmännisches Gutachten über den Brandschaden, den wir am 29. September erlitten, den besten Dank auszusprechen. Durch die rasche Intervention der Schutzstelle sind wir schon heute in der angenehmen Lage, über den Entschädigungsbetrag zu verfügen, welcher uns von der Städtischen Versicherungsanstalt übermittelt wurde. Allen Mieterorganisationen empfehlen wir, von der überaus billigen Versicherung Gebrauch zu machen, damit jeder sein Heim gegen etwaige Unglücksfälle sichern könne.

Familie Julius Sklenar, Wien, XII.

Aus Lehrerkreisen:

Brief an unsere Haftpflichtversicherungsabteilung:

In Erwiderung Ihres geschätzten Schreibens vom 12. d. M. anerkenne ich, daß das Entgegenkommen der Anstalt ein geradezu unglaublich weitgehendes ist, woraus ich für mich die Verpflichtung ableite, den Interessen der Anstalt zu dienen, soweit es in meinen Kräften steht. Zunächst meinen verbindlichsten Dank für die tatkräftige Unterstützung.

Bürgerschuldirektor Sladek, Stein a. d. Donau.

Aus Industriekreisen:

Mit Gegenwärtigem möchte ich mir erlauben, der Gemeinde Wien — Städtische Versicherungsanstalt sowohl in meinem als auch im Namen der Firma Josef Nindl, Scharlinz, den verbindlichsten Dank auszusprechen für das Entgegenkommen und für die Kulanz, die Sie mir bewiesen haben durch die prompte Auszahlung des anläßlich meines Fabriksbrandes entstandenen Schadens . . . Ich werde bestimmt nicht verfehlen, Ihr Unternehmen in jenen in Betracht kommenden Kreisen wärmstens zu empfehlen, mit denen ich in Berührung komme.

Dr. Oskar Lipburger,
Fabrikation chemischer Produkte

Kleinmünchen bei Linz, 5. August 1925.

Brandschäden im Kloster Jacquingasse, Wien, III.

Aus Sportkreisen:

Der Sportverein Kufstein spricht hiemit anläßlich der äußerst kulanten und raschen Liquidierung der Unfallschäden unserer Mitglieder der Städtischen Versicherungsanstalt der Gemeinde Wien, Landesstelle für Tirol in Innsbruck, Bürgerstraße 5, den besten Dank aus. Speziell heben wir hervor, daß die genannte Anstalt in einem Falle trotz verspäteter Anmeldung des Schadens die Vergütung in entgegenkommendster Weise leistete.

Sportverein Kufstein

Der Schrebergarten- und Kleintierzuchtverein „Sandleiten" schrieb:

An die Städtische Versicherungsanstalt, Wien.

Anläßlich des am 1. März ausgebrochenen Brandes, dem das Vereinsheim obigen Vereines vollständig zum Opfer fiel, erlaubt sich die gefertigte Leitung für die rasche und glatte Erledigung der Verhandlungen betreffs Bezahlung der Versicherungssumme Ihnen für das außerordentliche Entgegenkommen bestens zu danken und zeichnet usw.

Der Schriftführer Kollmann — Der Obmann Franz Gretz

Aus den Kreisen der Wiener Versicherten:

Von der „Kongregation der Töchter der göttlichen Liebe" in Wien, III., Jacquingasse:

Mit Dank bestätige ich den Empfang von 42.562 S, welche ich am heutigen Tage als Brandschadenersatz erhalten habe.

Es ist mir Bedürfnis, Euer Hochwohlgeboren gleichzeitig meinen aufrichtigsten Dank auszusprechen für das große Entgegenkommen, mit dem Sie bei Erfüllung Ihrer Pflicht unserer schweren Lage Rechnung getragen haben.

Mit dem Ausdrucke vorzüglichster Hochachtung und tiefer Dankbarkeit

Sr. M. Kostka Bauer, Generaloberin

Nicht nur in allen Zweigen der Schadens- und Lebensversicherung konnte die Städtische Anstalt des neuen Wien die Zufriedenheit ihrer Versicherten erzielen. Selbst bei den aus der Vorkriegszeit stammenden kleinen Leibrenten-Versicherungen war es ihr schon vor Inkrafttreten des Aufwertungsgesetzes möglich, Hilfsbereitschaft und Entgegenkommen zu zeigen: in der Gemeinderatssitzung vom 30. Oktober 1925 konnte der Berichterstatter erklären:

„Obwohl bisher in dieser Richtung von keinem anderen Institut in dieser Weise und in diesem Umfang etwas unternommen wurde, hat der Verwaltungsausschuß der Städtischen Versicherungsanstalt in seiner letzten Sitzung den Beschluß gefaßt, neuerdings 500 Millionen Kronen für die ältesten Leibrentenversicherten der Anstalt auszuwerfen, welcher Betrag auf Grund der Berichte der Fürsorgeinstitute an die einzelnen Leibrentenversicherten ausgefolgt werden wird. Die Städtische Versicherungsanstalt hat zweifellos ein bedeutendes Opfer gebracht, das weit über das der anderen öffentlichen Körperschaften hinausgeht."

Urteile der Fachpresse über die Anstalt.

In der Vorkriegszeit, solange die städtische Anstalt sich lediglich auf einen einzigen Betriebszweig — die Lebens- und Rentenversicherung — beschränkte und keinerlei umfassende Propaganda durchführen mußte, hat sich die öffentliche Meinung verhältnismäßig wenig mit dem Betrieb beschäftigt. Seitdem sie so ziemlich sämtliche Schadensversicherungszweige führt und dem Anstaltsbetrieb einen früher nicht

Bild der inneren Verwüstungen
nach dem Brande in einem Fabriksmietgebäude der Gemeinde Wien

geahnten Wirkungskreis in allen Bundesländern Österreichs verschaffen konnte, befaßt man sich immer mehr mit ihren Arbeiten, zumal sie als reine Wettbewerbsanstalt, vom Grundsatz der Gegenseitigkeit nicht abweichend, den Wettbewerb mit den Versicherungsaktiengesellschaften nicht scheut und nicht zu scheuen hat. Namentlich, so oft ein Jahresbericht der Anstalt veröffentlicht wird, äußert auch die Presse des volkswirtschaftlichen Gebietes offen ihre Meinung und so wollen wir hier einige kurze Zitate aus den Besprechungen wiedergeben:

Das Fachblatt „Die Versicherung" sagt unter anderem:

„Außer dem beneidenswerten Ergebnis des Feuergeschäftes fallen die guten Erfolge der Einbruch- und der Glasversicherung sowie der diversen kleinen Sparten ins Auge. Auch Unfall schneidet nicht übel ab, außergewöhnlich günstig aber die Haftpflichtbranche, die übrigens zugleich als Beispiel für den Vorteil der öffentlich-rechtlichen Stellung der ‚Städtischen' dienen kann. Die Außenstände bei den Agenturen und Filialen, die fast doppelt so hoch sind wie die diversen Kreditoren oder zwei Drittel der verfügbaren Gelder, weisen auf eine rege Neuproduktion hin, desgleichen die ungemeine Liquidität der Anstalt, die 40 Prozent der Bilanzsumme nahekommt."

Ein anderes Blatt, und zwar der „Österreichische Volkswirt", meint hingegen, „bloß die relativ sehr hohen Außenstände bei Agenturen und Filialen wären als ein Schönheitsfehler anzumerken"; das Blatt berücksichtigt hiebei eben nicht die aus dem Bericht allerdings nicht ersichtliche, zufällig eingetretene und ständig wiederkehrende Erscheinung, daß ein sehr großer Teil der Prämienfälligkeiten bei der Anstalt auf den letzten Teil des Jahres entfällt und am 31. Dezember eben nur als Außenstand ausgewiesen werden kann. Dann fährt der „Volkswirt" fort:

„Die Städtische ist eine öffentlich-rechtliche Versicherungsanstalt ohne die Privilegien der meisten deutschen öffentlich-rechtlichen Anstalten. Sie ist eine reine Wettbewerbsanstalt inmitten der Privatwirtschaft, und die Unterstützung, die sie seitens der Gemeinde genießt, ist nicht gesetzlicher, sondern tatsächlicher Natur. Worin liegt nun die Existenzberechtigung solcher öffentlichen Anstalten, wie es eigentlich alle unsere Landesanstalten sind? Grundsätzlich wohl darin, daß sie ein Gegengewicht gegen kartellmäßige Verabredungen der Privatanstalten bilden und sozial gemeinnützig wirken."

Ein Linzer Blatt äußerte sich erst vor kurzem anläßlich der großen Ausstellung in Linz wie folgt:

„Die Versicherungsanstalt hat ebenso wie die Zentralsparkasse Wiens in den letzten Jahren einen beispiellosen Aufschwung genommen. Man versteht ja den Grund. Inmitten der schmutzigen Flut von Korruption die reellen Geschäftsinstitute einer großen Gemeinde als einzig ruhender Pol! Sie haben sich rein erhalten in den wüsten Zeiten der Spekulation und des Schiebertums, sie haben sich des Vertrauens der Bevölkerung für würdig erwiesen und haben nun dieses Vertrauen!"

Eine Zeitung in Steyr schrieb anläßlich der Errichtung einer Filiale in diesem Orte:

„Bisher war es auf dem Gebiete der Assekuranz in unserem Bezirke tatsächlich schlecht bestellt. Unsere heimische Bevölkerung ist meist von Reiseagenten aufgesucht worden, die sich oft als nicht recht verläßlich erwiesen haben und

Dachstuhlbrand im Hotel „Hietzinger Hof"

für die verschiedensten, meist ausländischen Aktionären gehörenden Gesellschaften tätig waren. Eine Verantwortung für das, was die hier unbekannten Assekuranzreisenden versprochen haben, konnte niemand übernehmen. Man mußte sich ohne Kontrolle darauf verlassen, was sie einem über die Qualität und die Leistungen ihrer Gesellschaft erzählten, und wurde meist erst im Schadenfall, also durch Schaden, klüger. Die Wiener Städtische Versicherungsanstalt dagegen will den Versicherungsbetrieb für Steyr und Umgebung durch hier heimische Mitarbeiter führen. Da ferner der Verwaltungsausschuß der „Städtischen Versicherungsanstalt" aus dem Gemeinderat der Stadt Wien durch öffentliche Funktionäre gebildet wird, da die Wiener Gemeinde die Leitung der Anstalt und einen eigenen Überwachungsausschuß beistellt, die gesamte Geschäftsgebarung prüft und anordnet, konnte tatsächlich keine bessere Wahl der für Steyr und Umgebung fortan allein in Betracht kommenden Versicherungsanstalt getroffen werden."

Die „Spar- und Renten-Zeitung" schließt ihren Bericht mit den Worten:

„Im übrigen sind die Garantiemittel der Anstalt eine Grundlage, auf der sie nicht bloß das Schadengeschäft im gesamten Bundesgebiet mit Erfolg vergrößern, sondern auch die Lebensversicherung, in der sie durch eine kluge Haltung gegenüber notleidenden Rentnern und durch originelle Werbung auch im Kleingeschäft Sympathien zu gewinnen verstanden hat, nach Maßgabe der allgemeinen wirtschaftlichen Besserung ausgestalten kann."

Die „Neue Wirtschaft" anerkennt in ähnlichem Sinne die Leistungen der Anstalt; ebenso das in englischer Sprache erschienene Sonderblatt „Made in Austria".

Im großen und ganzen können wir also feststellen, daß die Presse über den Betrieb objektiv und mehr oder weniger anerkennend urteilt — wie schon die wenigen hier zitierten Beispiele zeigen — ein Fortschritt, den man mit Genugtuung verzeichnen kann.

Die Anstalt im geschäftlichen Wettbewerb.

Die Anstalt hat für den Wettbewerb im Versicherungsgeschäfte einen Stab von Mitarbeitern herangezogen, welche den an sie gestellten Forderungen in der Regel durchaus gerecht werden. In immer wiederholten Instruktionskursen werden Mitarbeiter fachlich ausgebildet, durch die monatlich erscheinenden „Mitteilungen" werden sie von allen Neueinführungen verständigt, durch sachliche Führung in ihrer Arbeit unterstützt, durch Preisausschreiben zu besonderem Eifer angeregt und stets zu durchaus einwandfreiem Verhalten gegen die Parteien und gegen die Anstalt verhalten. Ein kurzes Zitat aus der Nr. 6 der „Mitteilungen" (November 1925) möge jenen Geist andeuten, in welchem die Heranbildung der Versicherungsvertreter bei der Anstalt erfolgt; es heißt dort unter anderem:

Nach einem Brande im Lainzer Tiergarten

„Äußerste Zuverlässigkeit ist unbedingtes Gebot.

Nichts ist unzweckmäßiger und so verfehlt wie die Absicht, durch irgendwelche unhaltbare Versprechungen, durch nachlässige, verschleierte Angaben, durch Verschweigen wichtiger Umstände oder durch ähnliche unwürdige Mittel Parteien zur Unterschrift von Anträgen veranlassen zu wollen. Nicht nur, daß solche „Abschlüsse" bei der Präsentierung der Polizze scheitern müssen, ist auch zu bedenken, daß die betroffene Partei für lange Zeit dem Versicherungsgedanken verfeindet wird; anstatt einen ihn weiter empfehlenden Freund zu finden, hat der Vertreter, der unklug handelte, sich und der Sache mehr als einen Gegner geschaffen! Zuverlässigkeit und Rechtlichkeit sind dagegen die besten Hilfskräfte des Versicherungsvertreters."

Im Gegensatz zu ihren eigenen Tendenzen hat die Anstalt jedoch sehr oft ernsten Grund, darüber zu klagen, daß nicht auch die Vertreter und leitenden Funktionäre der mit ihr konkurrierenden Aktiengesellschaften und wechselseitigen Anstalten den Wettbewerb zu läutern trachten. Wie eigenartig sich die Konkurrenzverhältnisse manchmal gestalten, möge ein einziges Beispiel von vielen, die wörtliche Wiedergabe des Urteils eines Tiroler Gerichtes, zeigen:

Das Bezirksgericht R. hat in der Rechtssache der „Städtischen Versicherungsanstalt" gegen Herrn J. F. in E. den Standpunkt der „Städtischen" richtig befunden und dem zu deren Gunsten erflossenen Urteil Entscheidungsgründe beigefügt, welche wir wörtlich wiedergeben.

Entscheidungsgründe:

„Die Klägerin verlangte vom Beklagten Zahlung der rückständigen Feuerversicherungsprämie. Der Beklagte beantragt kostenpflichtige Klageabweisung und behauptet, der Versicherungsvertrag sei nicht verbindlich, da bei der Antragstellung dem Beklagten die Versicherungsbedingungen nicht übergeben

worden seien. Der ganze Vertrag sei übrigens deshalb ungültig, weil der Versicherungsagent sich den Anschein gab, er sei Vertreter der „Tiroler Landesbrandschadenversicherungsanstalt" und habe Beklagter bloß mit dieser einen Versicherungsvertrag abschließen wollen.

Auf Grund der Verhandlungsergebnisse ist das Gericht zur Überzeugung gelangt, daß der zwischen den Parteien abgeschlossene Versicherungsvertrag rechtsgültig sei. Um den Fall richtig beurteilen zu können, muß vor allem darauf verwiesen werden, daß es dem Beklagten nie eingefallen wäre, den Vertrag anzufechten. Dies beweist auch der Umstand, daß er die erste Versicherungsprämie anstandslos bezahlte; erst durch den Agenten der Tiroler Landesbrandschadenversicherungsanstalt ist der Beklagte veranlaßt worden, die weiteren Prämien nicht mehr zu bezahlen und es auf den Prozeß ankommen zu lassen; wie auch aus anderen derartigen Prozessen bekannt ist, trifft den Beklagten keinerlei Risiko, da die Prozeßkosten stets die Tiroler Landesbrandschadenversicherungsanstalt auf sich nimmt; es handelt sich daher letzten Endes um einen Konkurrenzstreit zwischen der letztgenannten Anstalt und der Klägerin.

Beim Abschluß des Versicherungsvertrages war außer dem Agenten Zeugen Franz G. niemand zugegen; daß sich derselbe dem Beklagten gegenüber als Agent und Vertreter der Tiroler Landesbrandschadenversicherungsanstalt ausgegeben hätte, konnte nicht bewiesen werden. G. bezeichnete sich als Vertreter der „Landesstelle Innsbruck", da die Klägerin eine Filiale in Innsbruck hat, die Landesstelle Innsbruck heißt.

Der Beklagte hat den Versicherungsantrag eigenhändig unterschrieben und trägt derselbe auf der ersten Seite oben den mit großen Buchstaben deutlich gedruckten Aufdruck: „Gemeinde Wien — Städtische Versicherungsanstalt"; der Antrag wurde am 17. September 1923 unterfertigt und bereits am 6. Oktober 1923 erhielt der Beklagte vom Zeugen G. die Polizze überreicht; bei diesem Anlaß zahlte Beklagter anstandslos und ohne irgendwelche Einwendungen zu machen die erste Versicherungsprämie aus. Auch die Polizze trägt mit großen Buchstaben die Aufschrift: „Gemeinde Wien — Städtische Versicherungsanstalt" und noch an mehreren Stellen die genaue Bezeichnung der Klägerin!

Nach diesen Beweisergebnissen kann nicht davon gesprochen werden, daß der Agent G. den Beklagten durch falsche Angaben über wesentliche Umstände zur Eingehung des Versicherungsvertrages verleitet hätte; alle für den Vertrag wesentlichen Umstände kannte und mußte der Beklagte aus dem Versicherungsvertrag und aus der Polizze ersehen; es hieße alle Grundsätze des redlichen Verkehrs ausschalten oder es wäre ganz gegen Treu und Glauben im Verkehr, wollte man bei dieser Sachlage von einer Ungültigkeit des Versicherungsvertrages sprechen.

Wenn der Beklagte die ihm vorgelegte Urkunde angeblich nicht gelesen hat, so ist dies seine Schuld und er kann sich daher nach anderthalb Jahren nicht mehr darauf berufen, er sei über die Versicherungsanstalt im unklaren, beziehungsweise im Irrtum gewesen. Wenn die Beklagtenseite weiter behauptet, daß dem Beklagten bei der Antragstellung die Versicherungsbedingungen nicht übergeben worden seien, so kann dieser Einwendung keine rechtliche Bedeutung mehr zukommen; unverbindlich wäre diesfalls bloß der Antrag. Durch die unbeanstandete Übernahme der Polizze seitens des Beklagten ist aber der Versicherungsvertrag trotzdem zustande gekommen. Es war daher dem Klagebegehren Folge zu geben." — — —

Modell des Brunnens

Um den Mitarbeitern die Werbetätigkeit in allen Kreisen der Bevölkerung zu erleichtern und die Anstalt überall bekannt zu machen, wo immer eines ihrer Organe Versicherungsabschlüsse empfehlen will, betreibt sie systematisch eine umfassende, zeitgemäße Reklame und Propaganda. Neben ausführlichen illustrierten Prospektbüchern, neben der in diesen Zeilen wiederholt erwähnten Monats-Zeitschrift, erscheinen regelmäßige Ankündigungen der Anstalt, und zwar in den gelesensten Zeitschriften, in

Kalendern, Programmen und ähnlichen Druckschriften, Plakate in Straßenbahnen usw. Die Anstalt widmet ihren Parteien alljährlich wertvolles Kalendermaterial, führt — mit gutem Uhrwerk versehene — Heimsparkassen ein, hat für die Perrons der Wiener Stadtbahn künstlerisch ausgeführte Kolossalgemälde bestellt, widmet zur Verschönerung und Belebung des Stadtbildes einen vor dem Anstaltsgebäude aufgestellten Brunnen und trägt durch all diese Maßnahmen zur Popularität des Betriebes, zur Hebung des Umsatzes, zur Beschäftigung österreichischer Künstler, österreichischer Gewerbetreibenden bei.

Die vorstehenden Ausführungen beanspruchen lediglich, als Bericht über einzelne Streifzüge auf dem immer größer werdenden Tätigkeitsgebiete der Städtischen Versicherungsanstalt gewertet zu werden. Eine genauere Kenntnis aller Einzelheiten des Betriebes kann nur aus dem Studium der Satzungen und Polizzen-Bedingungen, aus der Prüfung der Verwaltungsberichte, aus der Durchsicht der wichtigsten Bücher und Schriftstücke, Drucksorten und Tarife der Anstalt, aus aktenmäßigen Erhebungen gewonnen werden. Jedenfalls berechtigen die Ergebnisse der Anstalt zu der Feststellung, daß die Entwicklung, welche dem städtischen Versicherungsbetrieb durch dessen oberste Leitung im neuen Wien ermöglicht wurde, durchaus günstig und allgemein anerkannt ist.

Zentralsparkasse der Gemeinde Wien

Dr. Anton Schwarz, Direktor der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien

Bis zum Jahre 1907 bestanden in Wien neben der im Jahre 1819 als Vereinssparkasse gegründeten Ersten Österreichischen Sparkasse und der Neuen Wiener Sparkasse, einem Tochterinstitut der Boden-Credit-Anstalt, als einzige Gemeindesparkassen die fünf Wiener Kommunalsparkassen in den Bezirken Rudolfsheim (1881), Hernals (1890), Währing (1884), Döbling (1884) und Floridsdorf (1881). Diese Anstalten waren von den ehemaligen Vorortegemeinden Sechshaus, Hernals, Währing, Döbling und Floridsdorf in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gegründet und nach der Einverleibung der Vororte in den Wiener Gemeindeverband als selbständige Sparkassen mit autonomer Verwaltung weitergeführt worden, deren Verbindung mit der Gemeinde Wien lediglich darin bestand, daß dem Bürgermeister der Stadt Wien alle Rechte der seinerzeitigen Vorortebürgermeister, so insbesondere der Vorsitz in den Sparkassendirektions- und Ausschußsitzungen und gewisse Aufsichts- und Kontrollbefugnisse statutenmäßig eingeräumt wurden, wofür die Stadt Wien die volle Haftung für die Einlagen der fünf Kommunalsparkassen übernahm. Eine weitere Eingliederung in den Verwaltungsorganismus der Stadt Wien, vor allem die Behandlung als Gemeindeanstalten, wurde von den Sparkassendirektionen aus lokalpatriotischen Gründen abgelehnt.

Die Kommunalsparkassen blieben daher vollkommen autonome Gebilde, die untereinander nur in loser Verbindung standen und nicht einmal einen Giro- und Überweisungsverkehr mit ihren Schwesterinstituten unterhielten. Sogar die Festsetzung der Konditionen im Einlagen- und Hypothekargeschäft erfolgte nicht einheitlich, sondern blieb vollständig den einzelnen Direktionen überlassen, so daß es zuweilen geschehen konnte, daß sich die städtischen Sparkassen untereinander konkurrenzierten.

Die damalige Gemeindeverwaltung, die zur Zeit der Einverleibung der Vororte im Wiener Stadtparlament regierte, vermochte diese Widerstände nicht zu überwinden. So wurde einem Vizebürgermeister der Stadt Wien, als er sich in die Kommunalsparkasse Rudolfsheim begeben hatte, um dort die Übernahme der Anstalt in den Gemeindebesitz durchzuführen, der Zutritt zu den Kassen verweigert, der Gemeinde Wien jede Berechtigung zu einer Verfügung über die Sparkasse abgesprochen und für den Fall weiterer Zentralisierungsmaßnahmen mit der Auflösung der Sparkasse gedroht. Aber auch als sich in den neunziger Jahren eine durchgreifende Änderung in der Zusammensetzung der Wiener Gemeindeverwaltung vollzog, konnte der neue Gemeinderat, der den Sparkassendirektionen politisch sehr nahe stand, nicht an eine Zusammenfassung der städtischen Sparkassen schreiten, da die lokalpatriotischen Bedenken der Sparkassendirektionen mit der steigenden Entwicklung ihrer Anstalten noch zunahmen. Bürgermeister Dr. Karl Lueger faßte daher die Idee, als vorbereitenden Schritt zur Zentralisierung der städtischen Sparkassen als künftigen Kristallisationspunkt ein zentral gelegenes städtisches Sparinstitut zu schaffen: die Zentralsparkasse der Gemeinde Wien. Nach Überwindung zahlreicher interner Widerstände gelang es, diese Idee des Bürgermeisters Ende 1905 durchzusetzen. Der Gemeinderat beschloß die Gründung der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien.

Im November 1906 wurden die Vorarbeiten begonnen, um die Anstalt im ehemaligen Magistratssitzungssaale des Alten Rathauses, I., Wipplingerstraße 8, eröffnen zu können. Am 2. Jänner 1907 fand die feierliche Eröffnung in Anwesenheit der Spitzen der Wiener Gemeindeverwaltung statt. Die Stadt Wien hatte zur Bestreitung der Gründungsauslagen einen Gründungsfonds von 200.000 Kronen beigestellt. Bei Eröffnung der Anstalt wurden die Einlagen mit $3^1/_2$ Prozent, bloß die in der Einlagenhöhe mit 200 Kronen pro Jahr limitierten Heimsparkasseneinlagen mit 4 Prozent verzinst, der Einlagenzinsfuß mußte jedoch infolge schwachen Einlagenzuflusses ab 1. Juli 1907 auf $3^3/_4$ Prozent und ab 1. Oktober 1907 auf 4 Prozent erhöht werden. Vom 2. Jänner bis 30. September 1907 betrug der Einlagenzuwachs 7,283.516 Kronen; der Einlagenstand stieg in den letzten drei Monaten des Jahres 1907 auf 14,713.791 Kronen. Der durchschnittliche Einlagenzuwachs sämtlicher Wiener Sparkassen (Erste österreichische Sparkasse, Neue Wiener Sparkasse und fünf Kommunalsparkassen) hatte in den Jahren 1904 bis 1906 zirka 19 Millionen Kronen jährlich betragen. Während des Jahres 1907 erreichten die anderen Wiener Sparkassen, zweifellos infolge der Konkurrenz der Zentralsparkasse, insgesamt nur 1·6 Millionen Kronen Einlagenzuwachs. Der Hauptgrund für die rasche Entwicklung war die Einführung und Festhaltung der vierprozentigen Einlagenverzinsung, die bis zum 1. Jänner 1917 unverändert beibehalten wurde, die lebhafte Propaganda durch Einführung der Heimsparkassen (fast 19.000 Heimsparkassen wurden im Eröffnungsjahre

allein ausgegeben) sowie die rasche Ausbreitung des Filialnetzes. Im Herbst 1907 wurden bereits die ersten Zweiganstalten in den Bezirken Ottakring und Brigittenau eröffnet, im Herbst 1908 folgte die Zweiganstalt Leopoldstadt, 1910 Landstraße und Favoriten, 1911 Wieden, 1912 Josefstadt, 1913 Margareten und Meidling, so daß die Zentralsparkasse bei Kriegsausbruch neun Zweiganstalten besaß.

Die Veranlagung der eingelegten Gelder erfolgte vorwiegend in Hypothekardarlehen und eigenen Wertpapieren (mündelsicheren Effekten). Ende 1913 waren von dem Einlagenstande per 167,718.216 Kronen 92,550.730 Kronen (= 55·2 Prozent) in langfristigen Hypothekardarlehen, 54.075.818 Kronen (32·2 Prozent) in eigenen Effekten, 14,816.606 Kronen (8·8 Prozent) in Darlehen an öffentliche Körperschaften (Gemeinden, Bezirksstraßenausschüsse und dergleichen) veranlagt; der Rest der Einlagengelder war wie folgt veranlagt: Vorschüsse auf Wertpapiere (Lombarddarlehen) 2,520.812 Kronen, Bankakzepte 2,520.240 Kronen, Banken und Postsparkasse 3,819.652 Kronen und Bargeld 1,039.323 Kronen.

Die Kreditkonditionen der Zentralsparkasse waren ganz außerordentlich niedrig; der Zinsfuß für Hypothekardarlehen betrug bei Eröffnung der Anstalt $4^1/_4$ Prozent, erst Mitte 1912 wurde der Zinsfuß für neue Hypothekardarlehen mit $4^1/_2$ Prozent festgesetzt, während die bis dahin bereits bestehenden 80 Millionen Darlehen auch weiterhin (bis gegen Kriegsende) bei $4^1/_4$ Prozent Zinsen belassen wurden. Die außerordentlich niedrige Spannung zwischen Debet- und Kreditzinsfuß war infolge der Einhebung von Zuzählungsprovisionen (einmaligen Regiebeiträgen) für alle neu zugezählten Darlehen möglich; die Höhe dieser Provisionsbeträge war nach Lage des Geldmarktes $^1/_2$ bis $1^1/_2$ Prozent, zeitweilig sogar 2 Prozent. Der Umstand, daß die neu gegründete Anstalt über lauter junge Angestellte der unteren Gehaltsstufen verfügte und noch gar keine Pensionslasten zu tragen hatte, ermöglichte die niedrige Haltung der Regiequote; die Verwaltungsauslagen betrugen in Prozenten des Einlagenstandes im Jahre 1907 0·34 Prozent, 1908 0·25 Prozent, 1909 0·19 Prozent, 1910 0·17 Prozent, 1911 0·19 Prozent, 1912 0·22 Prozent, 1913 0·25 Prozent. Dieser niedrige Regiefaktor gab die Möglichkeit, in den ersten Jahren bedeutende Reserven anzusammeln. Nachstehende Tabelle zeigt die Debet- und Kreditzinsen und den jeweiligen Stand der Reserven:

Erträgnisse aus

Jahr	Einlagen-zinsen	Eigenen Wert-papieren	Guthaben bei Banken	Hypo-thekar-Darlehen	Darlehen an öffent-liche Körper-schaften	Effekten-vor-schüssen	Wechseln	Regie-beiträgen	Pensions-reserve	Reserve-fonds
1907	222.997	6.973	69.719	70.697	—	147.052	2.767	72.794	—	67.878
1908	1,125.257	389.951	42.742	448.072	—	358.561	25.902	143.308	—	155.477
1909	2,541.418	1,367.853	67.459	1,151.691	144.264	114.274	25.183	189.360	—	462.473
1910	3,848.172	1,537.216	40.499	1,932.668	733.966	120.732	1.712	249.888	60.000	645.666
1911	5,213.462	1,598.288	110.709	2,850.222	948.457	408.688	3.008	397.619	121.106	904.468
1912	6,320.847	1,739.998	163.137	3,565.840	644.771	713.971	277.189	349.139	121.925	—
1913	6,776.788	2,309.398	227.499	3,814.244	790.421	441.587	340.480	384.933	122.905	—

Infolge der Balkanwirren und der heraufziehenden Kriegsgefahr ergaben sich in den Jahren 1912 und 1913 bei den eigenen Wertpapieren der Anstalt derartige buchmäßige Wertminderungen, daß nicht nur die bis Ende 1911 angesammelten Reserven von 904.468 Kronen, sondern auch die ansehnlichen Gebarungsüberschüsse hievon vollständig aufgezehrt wurden und außerdem die Gemeinde Wien eine buchmäßige Haftung für Kursausfall im Gesamtausmaße von 417.192 Kronen übernehmen mußte.

In den ersten Tagen nach Ablauf des Ultimatums an Serbien und während der Mobilisierungstage hatte die Anstalt eine große Kraftprobe zu bestehen:

In der Zeit vom 25. Juli bis 3. August 1914 wurden an 15.861 Parteien Einlagen im Gesamtbetrage von 6,455.566 Kronen ausbezahlt; da die Kontizahl damals zirka 150.000 betrug, ergibt sich,

daß immerhin fast 90 Prozent aller Einleger ihre Einlagen unberührt ließen, im Verhältnis zum Einlagenstande betrugen diese Angstabhebungen bloß zirka 3·7 Prozent. Viel stärkeren Kraftproben war die Zentralsparkasse durch die Halbjahr auf Halbjahr einanderfolgenden Emissionen der Kriegsanleihen ausgesetzt. Gleich die erste österreichische Kriegsanleihe brachte im Oktober 1914 der Anstalt binnen acht Tagen einen Abfall von 40,226.154 Kronen, das ist $25^1/_3$ Prozent des damaligen Einlagenstandes. Es zeichneten bei der Zentralsparkasse 14.116 Parteien im Gesamtbetrage von Nominale 27,135.200 Kronen, der Rest wurde für Zeichnungen bei anderen Instituten abgehoben. Für eigene Rechnung subskribierte die Anstalt damals 11,200.000 Kronen. Die Entwicklung der Anstalt während des Krieges war nur mehr eine scheinbare, in Papierkronen gerechnet, zeigten sich freilich noch immer sehr ansehnliche Einlagenzunahmen; Ende 1916 war die Geldflüssigkeit sogar so groß, daß der Einlagenzinsfuß auf $3^3/_4$ Prozent herabgesetzt werden mußte, — jedoch ergibt sich aus den am Fuße angeführten Tabellen, daß der Einlagenstand in Goldkronen umgerechnet unaufhaltsam zurückging. Die Veranlagung im Hypothekargeschäft stagnierte infolge des Aufhörens jeder Bautätigkeit, nur die Emission der Kriegsanleihen blieb als einziges größeres Betätigungsgebiet. Die Scheinblüte der Anstalt während dieser Zeit zeigt folgende Tabelle:

Erträgnisse aus:

Jahr	Einlagen-zinsen	Hyp.-Darlehen	Öff. Körper-schaften	Eig. Wert-papieren	Guth. bei Banken	Effekten-Vorschüssen	Wechsel-Zinsen	Allg. und Spezialres.	Pensions-reserve
1914	7,035.995	4,086.708	759.679	2,870.021	279.120	203.359	110.064	—	123.267
1915	6,696.611	4,167.823	619.064	3,816.992	536.791	159.679	85.015	—	194.472
1916	7,775.808	4,158.086	588.106	4,314.269	825.804	408.033	84.250	845.811	407.276
1917	8,714.414	4,217.224	581.496	4,823.571	1,556.270	1,198.699	38.301	2,651.130	638.938
1918	10.814.230	4,227.349	574.439	5,593.446	1,928.235	2,843.528	—	4,757.500	1,019.942

Die Schwierigkeiten der Geschäftsabwicklung wurden durch den Mangel an Personal noch vermehrt. Bei Kriegsbeginn rückten fast 50 Prozent aller Angestellten zur Kriegsdienstleistung ein; der Ersatz bestand in ungeschulten Hilfsbeamten (Diurnisten) und Beamtinnen. Da das Personal der Anstalt durchwegs aus 20- bis 30jährigen Angestellten zusammengesetzt war, wurden im Laufe der Kriegsjahre im Wege der Musterung jahraus, jahrein eingearbeitete Beamte abgezogen, so daß gegen Kriegsende die Abteilungen und Zweiganstalten durchschnittlich 60 Prozent, ja manche sogar über 80 Prozent ihres Personales in Hilfskräften zugeteilt hatten.

Von Ende 1918 an vollzog sich der Rückgang im Goldkronen-Einlagenstande ganz außerordentlich rasch. Aus der Tabelle auf Seite 165 geht hervor, daß sich der Einlagenstand vom 31. Dezember 1918 bis zum 31. Dezember 1919 auf weniger als $^1/_{16}$ reduzierte; das Jahr 1920 brachte eine leichte Steigerung, dagegen sanken die Einlagen im Jahre 1921 auf nahezu $^1/_{10}$ des Vorjahres und blieben im Jahre 1922 fast unverändert. Den tiefsten Stand zeigt der 31. Dezember 1921 mit 630.034 Goldkronen, den kleinsten Einlagenstand seit Entstehen der Anstalt. Dabei war die Geldflüssigkeit in Papierkronen sehr groß, so daß der Einlagenzinsfuß vorübergehend sogar auf $3^1/_4$ Prozent herabgesetzt werden mußte. Der Stand der Hypothekardarlehen, der schon während des Krieges von Jahr zu Jahr gesunken war, verringerte sich jetzt sprunghaft; von 1918 auf 1919 auf $^1/_{15}$, von 1920 auf 1921 auf $^1/_{25}$ des Vorjahrstandes. Ende 1922 war mit 9304 Goldkronen der tiefste Stand erreicht. Der Regiefaktor, der sich schon während des Krieges infolge des riesigen Anwachsens der Personallasten sehr ungünstig gestaltet hatte, wuchs in katastrophaler Weise an und zwang die Anstalt, durch Verlängerung der Arbeitszeit und Transferierung der überschüssig gewordenen Angestellten zum Wiener Magistrate eine Erleichterung der Personalregien herbeizuführen.

Mit Beendigung der Inflation setzte die Aufwärtsbewegung im Einlagenstande sofort ein. Seit Ende 1922 hat der Einlagenstand Monat für Monat zugenommen und zeigt sogar eine noch raschere Entwicklung als in den ersten Jahren nach Errichtung der Anstalt.

Diese Beschleunigung rührt zum Teil von der in den Jahren 1923 und 1925 durchgeführten Fusionierung der fünf Kommunalsparkassen mit der Zentralsparkasse her. In den Jahren 1921 und 1922 wurde über die Vereinigung mit den neu zusammengesetzten Direktionen der Kommunalsparkassen verhandelt und am 12. Jänner 1923 faßte der Wiener Gemeinderat den Beschluß, sämtliche Wiener Kommunalsparkassen, deren Ausschüsse sich hiemit einverstanden erklärten, mit der Zentralsparkasse der

Gemeinde Wien zu fusionieren. Die Fusionierung wurde im Februar und März 1923 hinsichtlich der Kommunalsparkassen Floridsdorf, Hernals, Döbling und Rudolfsheim durchgeführt. Die Kommunalsparkasse Währing konnte infolge Widerstandes der dortigen Körperschaften erst im April 1925 (Gemeinderatsbeschluß vom 20. März 1925, Pr.-Z. 911) nach Neuwahl der Verwaltungskörperschaften mit der Zentralsparkasse vereinigt werden.

Durch die Fusionierung wurde eine umfassende Reorganisation und Vereinheitlichung des städtischen Sparkassenbetriebes ermöglicht und bedeutende Personal- und Sachregieersparnis erzielt. Die überschüssig gewordenen Angestellten wurden zum Teile pensioniert, zum Teile dem Wiener Magistrate zugeteilt, jedoch im Laufe der Jahre 1924 und 1925, infolge ständigen Anwachsens der Geschäfte wieder von der Zentralsparkasse rückübernommen. Infolge der Fusionierung wurde die Zentralsparkasse zur größten Sparkasse Österreichs, deren Einlagenzuwachs durchschnittlich so groß ist als der sämtlicher anderer Wiener Einlageninstitute zusammen. Der gewaltige Einlagenzuwachs ist zum großen Teile auf die Ausgestaltung des Filialnetzes zurückzuführen, das derzeit 16 Zweiganstalten in den Bezirken Leopoldstadt, Landstraße, Wieden, Margareten, Neubau, Josefstadt, Alsergrund, Favoriten, Simmering, Rudolfsheim, Ottakring, Hernals, Währing, Döbling, Brigittenau und Floridsdorf umfaßt. Die letzten Zweiganstalten wurden am 10. Jänner d. J. auf der Mariahilferstraße, der Hauptgeschäftsstraße von Wien, am 20. Jänner d. J. in der Nußdorferstraße und am 23. Juni d. J. in der Simmeringer Hauptstraße eröffnet. Im Jänner nächsten Jahres wird die Eröffnung einer Zweiganstalt Ecke Schottenring und Schottengasse, einem Verkehrszentrum von Wien, erfolgen. Die Errichtung weiterer Zweiganstalten steht in Aussicht.

Die Verwaltung der Anstalt ist vorbehaltlich der dem Wiener Gemeinderat übertragenen Angelegenheiten einem Sparkasseausschusse übertragen, der aus dem Bürgermeister als Vorsitzenden, je einem von den Bezirksvertretungen jener Bezirke, in denen sich Geschäftsstellen der Zentralsparkasse befinden, gewählten Vertreter und aus ebenso vielen vom Gemeinderate gewählten Mitgliedern besteht. In den Wirkungskreis des Sparkasseausschusses gehört die Festsetzung der Geschäftsordnung für die Sparkasseverwaltung, die Wahl der Wechselzensoren, die generelle Regelung der das Dienstverhältnis und die Besoldung des Personales betreffenden Angelegenheiten, die Festsetzung des Einlagenzinsfußes und der Kreditkonditionen, die Bestimmung des Mindest- und des Höchstbetrages der einzelnen Spareinlage und der Aufkündigungsfristen, die Vornahme unvermuteter Kassenskontrierungen sowie sonstiger Revisionen und die Prüfung des Rechnungsabschlusses durch ein aus der Mitte des Ausschusses gewähltes Revisionskomitee, die Beschlußfassung über Errichtung und Auflösung von Zweiganstalten und Sammelstellen und die Vorberatung und Antragstellung in allen dem Gemeinderate vorbehaltenen Angelegenheiten der Sparkasse (das sind die Genehmigung der Bilanz, die Beschlußfassung über die Verwendung des Verwaltungsgewinnes, Statutenänderungen und Auflösung der Sparkasse).

Der Sparkasseausschuß wählt aus seiner Mitte einen sechsgliederigen Vollzugsausschuß, der unter Vorsitz des Bürgermeisters seine Sitzungen abhält und mit Hilfe des angestellten und besoldeten Personales die Geschäfte der Anstalt führt; dem Vollzugsausschusse obliegt insbesondere die Beschlußfassung über die ordnungsmäßige Veranlagung der eingelegten Gelder (Bewilligung der einzelnen Kreditfälle) und die Erledigung aller individuellen Personalangelegenheiten (Aufnahmen, Beförderungen, Pensionierungen und dergleichen), sowie die Besorgung aller Geschäfte, die nicht ausdrücklich dem Sparkasseausschuß oder dem Gemeinderate vorbehalten sind oder instruktionsgemäß von den Beamten durchgeführt werden.

Zur Wahrung der besonderen Interessen jedes Gemeindebezirkes, in dem sich eine Zweiganstalt der Sparkasse befindet, sind außerdem aus je sechs Mitgliedern bestehende Beiräte bestellt; drei der Mitglieder werden vom Gemeinderate, die anderen drei von der betreffenden Bezirksvertretung gewählt. Die Prüfung der zum Eskont eingereichten Wechsel erfolgt durch Zensorenkomitees, die aus mindestens drei Mitgliedern bestehen müssen und aus der Zensorenliste, die die hervorragendsten branchekundigen Persönlichkeiten aus Industrie, Handel und Gewerbe enthält, entnommen werden.

Die Anstalt ist in 12 Abteilungen und 16 Zweiganstalten gegliedert. Die Abteilungen sind: Personal- und Organisationsbureau, Sekretariat, Hauptkasse, Hauptbuchhaltung, Hypothekarabteilung (zur Behandlung der Hypothekardarlehensgesuche von der Einreichung bis zur Zuzählung), Hypothekarrechnungs- und Wechselabteilung (Führung der Hypothekarkonti, Behandlung der Wechselkredite), Effekten- und Depotabteilung, Kreditvereinsabteilung, Kontrollabteilung (zur Kontrolle über sämtliche Zweige des Kreditgeschäftes), Ökonomat (Materialbeschaffung und -Verwaltung, Verwaltung der Sparkassenrealitäten), Spareinlagen- und Scheckabteilung, Revisionsbureau (Vornahme von Revisionen in der Einlagen- und Scheckabteilung und sämtlichen Zweiganstalten).

Die 16 Zweiganstalten betreiben das Spareinlagen- und Scheckgeschäft, die Auskunftserteilung und Entgegennahme von Ansuchen in Hypothekar-, Wechseleskont- und Kreditvereinsangelegenheiten, die Kontoführung im Effekten- und Kreditvereinsgeschäft, acht der größten Zweiganstalten betätigen auch das Safesgeschäft. Die Beschlußfassung über Hypothekar- und Wechselkredite aller Art ist zentralisiert und

obliegt dem Vollzugsausschusse, doch sind die Beiräte ermächtigt, Darlehen für Hausrenovierungen auf in ihrem Bezirke gelegene Realitäten auf Grund von zentralisiert durchgeführten Schätzungen zu bewilligen. Sämtliche Kreditvereinskredite werden zentral durch den Kreditvereinsausschuß beschlossen.

Das Einlagengeschäft wurde bei Gründung der Anstalt in der damals bei den österreichischen Sparkassen üblichen Form geführt. Die Parteienkonti waren in Folianten, den Interessenten-Kapitalienbüchern, gebunden und jede Einlage oder Rückzahlung wurde außer in der Liquidatur noch in einer zweiten Abteilung, der Einlagenkontrolle, auf einem Doppelkonto gebucht. Ende 1910 wurde zwecks Arbeitsersparnis und Beschleunigung der Parteienabfertigung in der Einlagenliquidatur das „Lose Kontensystem" eingeführt, Ende 1923 auch in der Einlagenkontrolle. Im November 1925 wurde nach eingehenden Untersuchungen und Besichtigung deutscher Schwesterinstitute die Einführung des Einkontensystems im Einlagengeschäfte durchgeführt; das Doppelkonto wurde aufgelassen und die Kontrollkontierung durch Saldenkontrolle und summarische Zinsenprobe ersetzt. An Stelle der Einlagenkontrolle trat das Revisionsbureau, das durch fliegende Revisionen aller kontoführenden Stellen und stichprobenweise Überprüfung des Einlagenzinsendienstes als „Betriebsunruhe" fungiert. Im Juni 1926 wurde probeweise in der Zweiganstalt Landstraße eine elektrisch betriebene Saldiermaschine aufgestellt, die gleichzeitig die Buchung in Sparbuch und Kontokarte vornimmt, den Kapitalsaldo auswirft und die Eintragung in das Kassenjournal besorgt. Der gesamte Arbeitsvorgang nimmt pro Buchung 20 bis 30 Sekunden in Anspruch. Der Kassaschluß dauert nur einige Minuten, da alle 20 Zählwerke (20 Journalkolonnen entsprechend) in 50 bis 60 Sekunden entleert und die Schlußsummen ausgeworfen werden. Die hiedurch eingetretene bedeutende Beschleunigung des Parteienverkehres, die erzielte Arbeitsersparnis und nicht zuletzt der erhöhte Schutz gegenüber unabsichtlichen und absichtlichen Fehlern aller Art bewogen die Anstaltsleitung, die neu errichteten Zweiganstalten Mariahilf-Neubau und Alsergrund von vornherein mit Saldiermaschinen auszustatten und im Februar 1927 die Einlagen- und Scheckabteilung der Hauptanstalt sowie die Zweiganstalt Favoriten auf maschinellen Betrieb umzustellen. Im Herbst d. J. wurden die Zweiganstalten Leopoldstadt, Margareten, Rudolfsheim, Hernals und Währing mechanisiert, so daß nunmehr 80 Prozent aller Einlagenkonti maschinell geführt werden. Die maschinelle Ausgestaltung der Anstalt wird in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Sämtliche Kontrollarbeiten (Saldenkontrolle und Tausenderkontrolle) werden auf 33 elektrisch betriebenen siebzehnstelligen Additionsmaschinen (Burroughs) durchgeführt, außerdem sind zwei Multiplikationsmaschinen mit elektrischem Antrieb zur Errechnung und Zerlegung der Pauschalraten im Hypothekargeschäft, eine Adressiermaschine zum Adressenschreiben und einige kleinere Rechenmaschinen in Verwendung.

Das Hypothekargeschäft wurde durch Zentralisierung der Schätzungen und Umwandlung der hypothekarisch sichergestellten Kontokorrentkredite in langfristige amortisable Hypothekardarlehen vereinfacht. Dabei muß darauf hingewiesen werden, daß das Hypothekargeschäft gegenüber der Vorkriegszeit eine ungeheure Steigerung hinsichtlich der Zahl der Darlehensfälle aufweist, was aus folgenden Daten hervorgeht:

Zahl der aushaftenden Darlehen am 1. Jänner 1914	1.651
„ „ „ „ beziehungsweise Kontokorrente am 31. August 1927 .	11.043
„ „ Hypothekarzuzählungen im Jahre 1913	197
„ „ „ „ „ 1926	2.963

Der Personalstand umfaßt derzeit 1 Direktor, 1 Direktorstellvertreter, 1 Direktionsrat, 25 Oberbeamte, 118 Beamte, 33 Beamtinnen, 26 Vertragsbeamte, 57 definitive Skontisten und Kassengehilfen, 5 Nacht- und Feuerwächter, 7 Vertragskassengehilfen, 2 Heizer, 1 Chauffeur und 2 Laufburschen.

Die Geschäftszweige der Anstalt

Derzeit werden folgende Geschäftszweige betrieben:

Spareinlagengeschäft: Einlagen auf Sparbücher. a) Täglich abhebbare Gelder $4^1/_4$ Prozent, Abhebungen bis S 10.000 täglich ohne Kündigung eskontfrei, höhere Abhebungen gegen 1 Promille Eskont oder dreitägige Kündigung; b) Einlagen von S 3000 aufwärts mit zweimonatiger Bindung $5^1/_4$ Prozent.

Scheckgeschäft: Einlagen auf Scheckkonti $4^1/_4$ Prozent, Abhebungsprovision von sämtlichen Abhebungen $^1/_2$ Promille.

Hypothekargeschäft: 1. Langfristige amortisable Darlehen mit einer Laufzeit von 10, 20 oder 40 Jahren; der Zinsfuß beträgt für Wiener Objekte $7^1/_4$ Prozent, für Realitäten in der Provinz $7^3/_4$ bis $8^1/_2$ Prozent. Die Pauschalrate der $7^1/_4$prozentigen Darlehen ist derzeit pro Semester 6·95 Prozent, beziehungsweise 4·70 Prozent und 3·85 Prozent.

2. Amortisable Darlehen zur Instandsetzung von Wiener Häusern (Renovierungsdarlehen) mit einer Laufzeit von 5 Jahren und einer Gesamtverzinsung von $7^1/_4$ Prozent p. a. ($6^1/_4$ Prozent Zinsen und 1 Prozent Regiebeitrag).

3. Kontokorrentkredite mit hypothekarischer Sicherstellung: Zinsfuß für Belehnungsobjekte in Wien $7^3/_4$ Prozent, außerhalb Wiens $8^1/_4$ bis 9 Prozent.

Darlehen an umlagenberechtigte öffentliche Körperschaften (Gemeinden usw.) zu einem Zinssatze von derzeit zirka $7^3/_4$ Prozent.

Wechselgeschäft: Eskont von Warenrimessen mit höchstens dreimonatiger Laufzeit mit mindestens zwei Unterschriften. Eskontzinsen je nach Lage des Geldmarktes und Bonität zirka $6^1/_2$ bis 8 Prozent.

Der Eskont von Warenrimessen hat sich in den letzten drei Jahren wie folgt entwickelt:

	Stückzahl	Gesamtbetrag
Gesamtumsatz im Jahre 1924	1.595	2,935.099·05
„ „ „ 1925	5.713	23,882.784·32
„ „ „ 1926	19.527	84,231.254·78

Die Anstalt hat durch ständige Herabsetzung des Eskontsatzes verbilligend gewirkt und der Industrie dadurch namhafte Ersparnisse an Kreditzinsen erwirkt.

Effektengeschäft: 1. Ankauf von mündelsicheren Anlagewerten für eigene Rechnung (Nostroeffekten).

2. Kommissionsweiser An- und Verkauf von Effekten aller Art im Auftrage und für Rechnung von Parteien.

3. Gewährung von Kontokorrentkrediten gegen Effektendeckung zu einem Zinssatze von zirka $8^3/_4$ Prozent.

4. Verwahrung und Verwaltung von Wertpapieren gegen Depotbuch.

Safesgeschäft: Vermietung von Stahlkammerfächern in der Hauptanstalt und den Zweiganstalten Leopoldstadt, Margareten, Mariahilf-Neubau, Josefstadt, Alsergrund, Rudolfsheim, Hernals und Währing.

Die einzelnen Geschäftszweige zeigten am 31. Oktober 1927 folgenden Stand der Veranlagung:

	Anzahl	Geldstand
Spareinlagen	257.408	274,753.626·88
Scheckeinlagen	1.727	15,768.679·33
Langfristige amortisable Hypothekardarlehen	2.087	37,574.684·52
Renovierungsdarlehen	6.248	24,331.790·40
Hypothekarkontokorrent	2.757	27,689.037·94
Hypothekardarlehen (alt)	53	1,046.758·86
Öffentliche Darlehen	172	67,272.576·09
Wechseleskont	3.034	15,338.928·51
Effekten-Kontokorrent	257	569.045·79

Die Entwicklung des Einlagen- und Hypothekengeschäftes zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Parteienanzahl im Einlagengeschäfte	Einlagen-Konti	Einlagenstand in Goldkronen	Hypotheken-Konti	Aushaftende Hypothekarkredite in Goldkronen
1907	103.641	30.368	14,713.791·69	80	5,526.157·77
1908	171.045	48.128	41,924.567·63	316	17,281.989·30
1909	240.500	66.709	80,249.362·54	650	48,133.490·34
1910	299.596	84.424	112,359.588·65	1106	72,631.187·66
1911	364.792	101.913	142,217.310·21	1322	90,848.789·40
1912	420.720	122.745	157,056.430·38	1506	102,479.490·90
1913	448.094	138.872	167,718 216·02	1521	107,367.336·55
1914	454.770	153.517	136,999.056·45	1651	94,647.869·03
1915	436.671	166.888	115,537.631·62	1656	71,441.108·50
1916	477.967	178.011	117,151.818·06	1665	59,868.461·13
1917	487.924	192.016	116,397.105·80	1741	50,945.840·77
1918	527.499	207.247	88,254.014·06	1735	30,878.145·06
1919	443.065	222.898	5,405.395·81	1727	2,023.388·48
1920	311.094	229.838	5,965.890·85	1784	1,616.272·50
1921	233.231	228.669	630.034·10	1350	69.009·67
1922	168.265	68.271	670.245·28	143	9.304·78
1923	165.724	140.948	7,561.650·02	567	2,893.898·26
1924	265.371	162.476	36,132.788·23	3131	15,740.097·13
1925	579.821	226.657	89,763.915·43	6871	41,166.211·19
1926	841.657	214.605	148,115.620·65	9784	66,728.745·29

Kreditverein der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien

Der Kreditverein wurde mit Beschluß des Wiener Gemeinderates vom 1. Juli 1910 gegründet, beruht auf wechselseitiger Haftung seiner Teilnehmer und hat den Zweck, durch Gewährung von Krediten den Wiener Handels- und Gewerbestand, vorzüglich aber das Kleingewerbe, wirtschaftlich zu fördern.

Als Teilnehmer des Kreditvereines können nur Wiener Handels- und Gewerbetreibende aufgenommen werden, welchen bei der Aufnahme ein Kredit eröffnet wird. Der niedrigste Kredit beträgt Schilling 500, der höchste Schilling 40.000. Von dem eröffneten Kredit hat jeder Teilnehmer 5 Prozent als Kautionseinlage in den Sicherstellungsfonds und 1 Prozent als einmaligen Beitrag zum Reservefonds einzuzahlen. Jedes Mitglied haftet für alle uneinbringlichen Forderungen des Kreditvereines, insoferne die vorhandenen Reserven hiezu nicht ausreichen sollten, nicht nur mit seiner Sicherstellungsfondseinlage, sondern auch mit einem weiteren Betrag in gleicher Höhe.

Der Kreditverein ist nur berechtigt seinen Teilnehmern Kredite zu gewähren, und zwar in der Weise, daß er denselben

a) Kredite gegen grundbücherliche Sicherstellung an erster Stelle oder unmittelbar nach einem von der Zentralsparkasse gewährten Darlehen zu einem Zinssatze von derzeit 6 Prozent p. a. antizipativ,

b) Kredite gegen Erlag von mindestens zweischriftigen Depotwechseln gegen 6 Prozent p. a. antizipativ Debetzinsen gewährt und

c) Warenrimessen eskontiert und das Wechselinkasso besorgt.

Die Repräsentation und Verwaltung des Kreditvereines erfolgt durch die Vollversammlung der Teilnehmer und durch den Kreditvereinsausschuß. Ersterer obliegt die Beschlußfassung über den Rechnungsabschluß, über die Verwendung des Reinerträgnisses, über Satzungsänderungen und ferner über die Wahl der Hälfte der Mitglieder des Ausschusses und deren Ersatzmänner, sowie der Rechnungsrevisoren. Der Kreditvereinsausschuß besteht aus 20 Mitgliedern und 10 Ersatzmännern, die zur Hälfte vom Vollzugsausschusse der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien ernannt werden, welcher auch den Obmann und dessen Stellvertreter bestellt. Der Kreditvereinsausschuß vertritt den Kreditverein nach außen und führt die laufenden Geschäfte, insbesondere aber steht ihm zu: die Aufnahme und Ausschließung der Mitglieder, die Festsetzung der einzuräumenden Kredite und der Kreditbedingungen, die Aufstellung des Rechnungsabschlusses und die Einberufung der Vollversammlung.

Die ersten Anregungen zur Errichtung des Kreditvereines erfolgten bereits kurz nach Gründung der Zentralsparkasse, da seitens der Gewerbetreibenden in den Bezirksvertretungen und im Gemeinderate der Wunsch ausgesprochen wurde, einen Teil der einlaufenden Gelder dem Wiener Gewerbe wieder zur Verfügung zu stellen. Diesen Anträgen wurde Folge gegeben und die Zentralsparkasse beauftragt, die notwendigen Vorarbeiten zur Errichtung des Kreditvereines in die Wege zu leiten. Nach längeren Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden konnten die wiederholt revidierten Satzungen zum eingangs erwähnten Termine vom Gemeinderate beschlossen werden, bei welcher Gelegenheit der ursprünglich mit Kronen 100.000 dotierte Gründungsfonds auf Kronen 150.000 erhöht wurde. Die rasche Entwicklung des Kreditvereines brachte es mit sich, daß dieser Fonds 1912 auf Kronen 200.000 und 1913 auf Kronen 250.000 erhöht wurde.

Die eigentlichen Einrichtungsarbeiten wurden nach definitiver behördlicher Genehmigung der Satzungen rasch in Angriff genommen und am 16. Oktober 1911 konnte die konstituierende Vollversammlung der Mitglieder des Kreditvereines bei Anwesenheit von 43 Mitgliedern abgehalten werden. Nach dieser Vollversammlung fand sofort die erste Sitzung des Kreditvereinsausschusses statt, welche die notwendigen Beschlüsse für die unmittelbare Aufnahme der Geschäftstätigkeit des Kreditvereines faßte.

Der erste Geschäftsbericht, welcher die Zeit bis 31. Dezember 1912 umfaßt, berichtet, daß in diesem Zeitraum insgesamt 356 Kreditgesuche mit einer angesprochenen Kreditsumme von Kronen 1,288.250 eingereicht wurden; hievon wurden 217 Gesuche im Betrage von Kronen 651.350 bewilligt. Am Ende des ersten Geschäftsjahres zählte der Kreditverein 189 Mitglieder.

Schon während des ersten Geschäftsjahres machte sich das Bedürfnis geltend, die ursprünglich mit Kronen 10.000 festgesetzte Höchstsumme der den einzelnen Mitgliedern zu gewährenden Kreditsumme zu erhöhen und es beschloß daher die am 17. März 1913 abgehaltene erste Vollversammlung die Erhöhung der Maximalkreditsumme auf Kronen 30.000·—.

Die beiden folgenden Jahre zeigten eine normale Entwicklung, da

1913	insgesamt	**296**	Gesuche mit Kronen	**1,970.750**	Kreditsumme und
1914	„	**268**	„ „ „	**2,372.400**	„

eingereicht wurden, von welchen 173 Gesuche per Kronen 951.650, beziehungsweise 151 Gesuche per Kronen 1,121.700 bewilligt wurden. Die Resultate für 1914 wären bessere gewesen, wenn nicht der Weltkrieg die weitere Entwicklung des Kreditvereines unterbunden hätte. Am Schlusse des Jahres 1914 zählte der Kreditverein 418 Mitglieder, welchen eine Gesamtkreditsumme von Kronen 2,691.700 zur Verfügung stand. Es entfiel daher damals durchschnittlich ein Kreditbetrag von Kronen 6400 auf ein Mitglied.

Die Berichte des Kreditvereines während der folgenden Jahre zeigen den verheerenden Einfluß des Krieges. Die Mehrzahl unserer heimischen Handels- und Gewerbetreibenden stand im Felde und die Zurückgebliebenen konnten infolge des immer intensiver einsetzenden Warenmangels nur unter den schwierigsten Verhältnissen ihre Betriebe aufrechterhalten. Es war naturgemäß, daß das Kreditbedürfnis nur ein minimales war. Die Zahl der Kreditgesuche sank unter 100 und erreichte 1917 mit 51 Gesuchen den Tiefststand. Der Mitgliederstand hat sich infolgedessen bis Ende 1918 nur wenig verändert und betrug 479 mit einer eingeräumten Kreditsumme von Kronen 3,891.000.

Der Kreditverein entfaltete jedoch auch in diesen Jahren eine für die Gemeinde Wien ersprießliche Tätigkeit, da er die Funktionen einer Zahlstelle für die seitens der Gemeinde Wien zur Ausgabe gelangenden Konsumartikel kostenlos übernahm und diese Tätigkeit bis zur Aufhebung der Zwangswirtschaft ausübte.

Nach Abschluß des Weltkrieges hatte der Wiener Handels- und Gewerbestand die Folgen desselben auf das Schwerste zu tragen. Der wirtschaftliche Abschluß der Nationalstaaten, Verkehrsschwierigkeiten und vor allem der Zusammenbruch der Währung behinderten die Beschaffung der notwendigen Rohstoffe und damit die Wiederbelebung unserer Betriebe. Der Kreditverein war bemüht, helfend einzugreifen; die Zahl der Kreditwerber schwankte in diesen Jahren zwischen 291 und 592 und betrug 1923 523. Zunächst machte sich das Bedürfnis nach einer Erhöhung der Höchstkreditsumme, welche bereits im Dezember 1916 mit Kronen 60.000 festgesetzt worden war, geltend. Ab 1919 mußten unter dem Einfluß der Geldentwertung alljährlich die Maximalkreditsummen erhöht werden, und zwar:

1919	auf	Kronen	100.000	
1920	„	„	200.000	
1921	„	„	500.000	
1922	„	„	5,000.000	
1923	„	„	15,000.000	
1924	„	„	50,000.000	
1926	„	Schilling	20.000	und schließlich
1927	„	„	40.000	

Im Zusammenhange damit erfolgte auch die Erhöhung der seitens der Zentralsparkasse dem Kreditvereine zur Verfügung gestellten Mittel, und zwar wurden 1919 diese Kredite vom Vierfachen auf das Sechsfache und 1922 auf das Zwölffache der eigenen Mittel des Kreditvereines beschlossen. Ende 1923 zählte der Kreditverein 916 Mitglieder, welchen eine Gesamtkreditsumme von Kronen 3.168,216.000 zur Verfügung stand.

Von diesem Zeitpunkte an berichten die Ausweise des Kreditvereines über einen bedeutenden Aufschwung der Geschäfte. Mit der sukzessive eintretenden Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse entwickelte sich neuerlich der Unternehmungsgeist des Wiener Handels- und Gewerbestandes und der Kreditverein war in der Lage, den gesteigerten Kreditbedarf dieser Kreise zu befriedigen, da die Zentralsparkasse infolge der außerordentlichen Entwicklung ihres Spareinlagenstandes die erforderlichen Summen zu einem billigen Zinsfuße zur Verfügung stellen konnte. Der Kreditvereinsausschuß war zunächst bestrebt, die in den ersten Vorkriegsjahren allgemein geltenden hohen Kreditbedingungen abzubauen. 1924 erfolgte zunächst in Abstufungen eine Ermäßigung der Kreditsätze um durchschnittlich 12 Prozent p. a. 1925 wurden die Zinssätze um 4 Prozent reduziert und 1926 weitere 3 Prozent abgebaut. Hiemit wurde ein Debetzinssatz von 10, beziehungsweise $10^1/_2$ Prozent p. a. netto erreicht.

Eine weitere Ausdehnung der Geschäfte ergab sich im Zuge der Vereinigung der ehemaligen Kommunalsparkassen der Vorortebezirke mit der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien. Die Mitglieder der bei diesen Instituten bis dahin geführten Kreditvereine wurden mit den Beständen dieser Anstalten in den Bezirken Hernals und Floridsdorf mit 1. Jänner 1924 und jene der Sparkasse Währing mit 1. Jänner 1925 übernommen.

Das Ergebnis dieser Maßnahme war eine Steigerung der Geschäfte des Kreditvereines um nahezu das Zehnfache. Es wurden

1924	2093	Gesuche	mit	einer	Kreditsumme	von	Schilling	7,533.000
1925	3208	„	„	„	„	„	„	18,626.000
1926	2402	„	„	„	„	„	„	12,692.000

eingereicht. Von diesen wurden

1924	1087	Gesuche	mit	einer	Kreditsumme	von	Schilling	2,430.000
1925	1816	„	„	„	„	„	„	7,955.000
1926	1275	„	„	„	„	„	„	5,278.000

bewilligt und durchgeführt. Ende 1926 zählte der Kreditverein bereits 3622 Mitglieder, welchen ein Gesamtkredit von Schilling 15,318.000 zur Verfügung stand. Da auf ein Mitglied ein Kreditbetrag von nur rund Schilling 4200 entfällt, ergibt sich, daß der Kreditverein in erster Linie die Kreditbedürfnisse des Wiener Kleingewerbes befriedigt.

Unbeschadet der in erster Linie befolgten Zinsfußpolitik war der Kreditvereinsausschuß stets darauf bedacht, den Kreditverein in seinen eigenen Mitteln zu stärken und verwendete den größten Teil seines Reingewinnes zur Erhöhung seiner Reserven. Bereits Ende 1914 konnte der Kreditverein über eigene Mittel von Kronen 448.546 verfügen. Ende 1926 wurden einschließlich der Reingewinnzuweisung des letzten Geschäftsjahres bereits Schilling 1,422.875 eigene Mittel ausgewiesen, von welchen Schilling 624.276 auf die Reserven entfallen. Im Verhältnis zu den Ende 1926 tatsächlich ausstehenden Krediten von Schilling 11,609.286 ergibt sich eine Deckung von über 12 Prozent, beziehungsweise 5·4 Prozent, womit die Gefahr der eingangs erwähnten Haftung der Mitglieder außerordentlich eingeschränkt ist. Im laufenden Geschäftsjahr 1927 wurde ab 1. März 1927 der Zinssatz um 2 Prozent und ab 1. April 1927 um weitere 2 bis $2^1/_2$ Prozent bei gleichzeitiger Festlegung des einheitlichen Nettozinsfußes von 6 Prozent p. a. antizipativ bis Ende 1929 ermäßigt. Dieser außerordentliche Satz wurde durch einen Beschluß des Wiener Gemeinderates ermöglicht, laut welchem die Gemeinde Wien die Haftung bis Ende 1929 für einen eventuellen Zinsverlust für zu bewilligende Kredite bis zum Höchstbetrage von Schilling 50,000.000 übernahm. Diese den Wiener Handels- und Gewerbestand außerordentlich fördernde Tat hatte eine bedeutende Vermehrung der Einreichungen zur Folge. Es wurden bis 24. September 1927 3463 Gesuche mit einer angesprochenen Kreditsumme von Schilling 22,415.000 eingereicht und damit die Maximalanzahl und -summe aller bisherigen jährlichen Einreichungen weit überschritten. Von vorstehenden Gesuchen wurden bis 24. September 1927 1504 Gesuche mit einer Kreditsumme von Schilling 7,444.000 bewilligt und durchgeführt und der Kreditverein zählte zum letztgenannten Zeitpunkte bereits 5106 Mitglieder, welchen eine Gesamtkreditsumme von Schilling 22,752.000 zur Verfügung stand.

Übersicht

der Geschäftsgebarung des Kreditvereines der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien vom 18. Oktober 1911 bis 31. Dezember 1926.

Geschäftsjahr	Im Geschäftsjahr eingereichte Ansuchen		Im Geschäftsjahr bewilligte Ansuchen		Mitgliederstand		Ausgenützte Kredite		Guthaben der Mitglieder	Guthaben der Zentralsparkasse
	Anzahl	Kreditbetrag	Anzahl	Kreditbetrag	Anzahl	Kreditsumme	im Eskompte	im Konto-Korrente		
	in Kronen									
1911/12	356	1,288.250	217	651.350	189	651.350	222.919	253.015	17.641	200.981
1913	296	1,970.850	173	951.650	316	1,603.000	499.549	786.153	65.854	786.157
1914	268	2,372.400	151	1,121.700	418	2,691.700	483.217	1,310.258	156.417	1,148.659
1915	108	859.500	51	391.000	452	3,053.550	444.985	1,361.020	479.983	772 333
1916	95	450.500	72	242.600	493	3,132.400	368.675	1,433.210	2,091.020	*— 930.743*
1917	51	436.400	32	252.700	483	3,186.500	322.185	975.493	3,738.007	*—3,167.088*
1918	74	1,205.700	55	868.700	479	3,891.000	177.625	1,387.336	11.424.368	*—10,470.488*
1919	592	3,171.400	493	2,290.400	954	6.085.700	660.465	1,969.308	15,297.684	*— 13,846.960*
1920	410	17,336.800	280	10,239.800	1072	16,237.500	1,522.460	7,878.217	68.779.094	*—61,419.700*
1921	428	82,122.400	297	44,475.900	1209	60,487.400	16,692.100	25,344.443	195.311.413	*—163,059.000*
1922	291	340,152.300	228	123,487.800	1220	182,383.100	75,388.000	48,100.030	108,780.137	*—40,180.000*
1923	527	5.130,943.700	358	2.901,395.200	916	3.168,216.180	921,935.000	1.635,024.185	750,327.719	1.383,810.000
1924	2093	75.330,923.000	1087	24.303,259.000	1595	27.421,910.000	8.600,545.000	14.074,721.100	1,422.239.300	18.633,800.000
					in Schilling					
1925	3208	18,626.059	1816	7,955.033	2812	10,693.800	2,057.400	6,733.486	281.882	7,490.830
1926	2402	12,692.085	1275	5,277.690	3622	15,308.230	2,626.360	8,982.927	179.413	9,548.705

Geschäftsjahr	Gründungsfonds	Sicherstellungsfonds	Spezial- und allgemeiner Reservefonds	Summe der eigenen Mittel	Reingewinn	Umsatz
	in Kronen					
1911/12	200.000	32.567	8 044	240.612	12.187	3,376.961
1913	200.000	80.150	31.522	311.672	17 804	10,893.335
1914	250.000	136.235	62.310	448.546	39.937	21,033.943
1915	250.000	154.135	94.559	498.694	58 415	110,437.149
1916	250.000	164.807	162.730	577.538	61.631	258,319.409
1917	250.000	169.255	229.268	648.523	53.246	306,000.606
1918	250.000	202.760	307.614	760.374	55.337	492,842.457
1919	250.000	309.070	468.740	1,027.810	149.015	2.009,086.435
1920	250.000	816.275	1,015.207	2,081.482	398.522	6.143,800.074
1921	250.000	3,035.020	3,715.439	7,000.459	1,840.757	29.278,668.579
1922	250.000	9,198.760	23,853 866	33,302.626	4,210.239	15.572,911.874
1923	250.000	158,871.524	146,902.308	306,023.832	45,095.250	93.711,011.344
1924	250.000	1.373,573.700	849,685.800	2.223,509.500	120,783.800	270.775,922.350
			in Schilling			
1925	25	540.249	358.327	898.601	85.918	73,078.554
1926	25	798.574	505.886	1,304.485	146.141	69,453.038

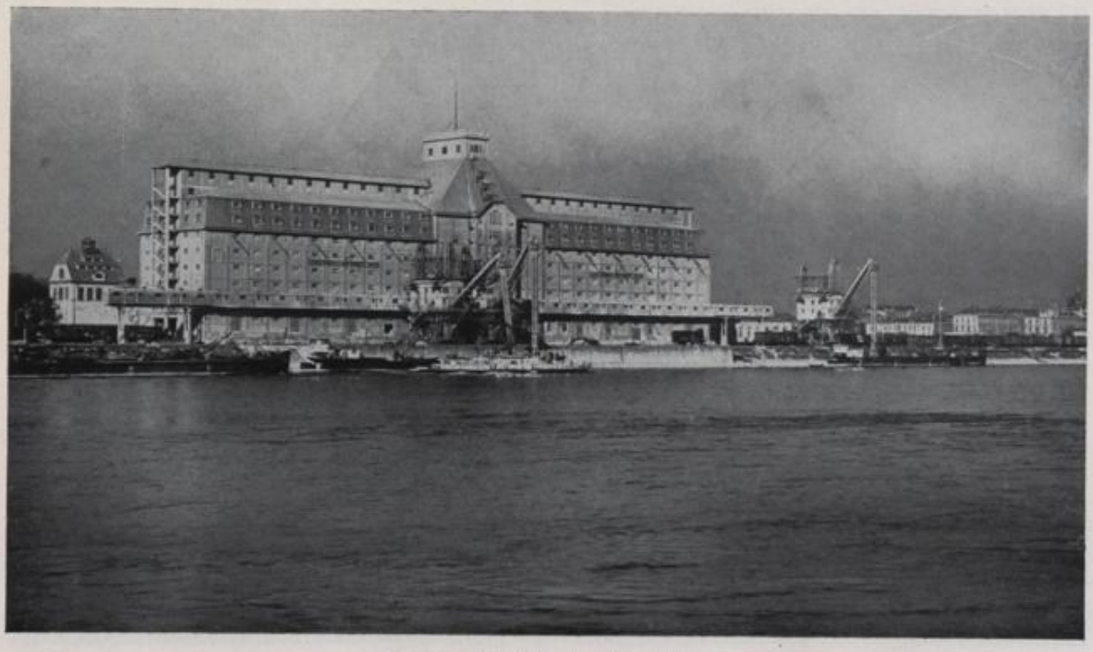
Die Städtischen Lagerhäuser

Von Dr. Erwin Hammer, Direktionsrat der städtischen Lagerhäuser

Die Lagerhäuser der Stadt Wien, das älteste städtische Unternehmen, wurden im Jahre 1876 unter Verwendung der im Prater nächst der Rotunde gelegenen Maschinenhalle der Wiener Weltausstellung gegründet. Der raschen Entwicklung der Großstadt und den gesteigerten Interessen des Handels- und Approvisionierungsverkehres entsprechend wurden sie wiederholt, zuletzt in der Nachkriegszeit von der Gemeindeverwaltung erweitert und technisch ausgestaltet, so daß sie heute nicht nur als größtes Lagerhaus Österreichs, sondern als wichtiges Hilfsmittel des zwischenstaatlichen Handels Mitteleuropas geschätzt werden.

Die städtischen Lagerhäuser besitzen Lagerraum für zirka 10.000 Waggons und befassen sich mit der Aufbewahrung von Waren aller Art für fremde Rechnung. Sie besorgen alle mit der Aufbewahrung, Ausfolgung und Versendung der Waren im Zusammenhang stehenden Arbeiten, wie Versicherung, Verzollung, Werteinhebung usw., und haben in den letzten Jahren auch die Trocknung und Veredelung von Früchten in ihre Geschäftstätigkeit einbezogen.

Organisatorisch zählten die städtischen Lagerhäuser bis zum 31. Jänner 1925 zu den städtischen Unternehmungen. Ihrer Eigenart entsprechend erhielten sie jedoch zu Beginn des Jahres 1925 ein besonderes Organisationsstatut, mit welchem sie unter die städtischen Betriebe eingereiht wurden. Sie werden unter der handelsgerichtlich registrierten Firma „Lagerhäuser der Stadt Wien" betrieben, deren Zeichnung durch den Bürgermeister oder den amtsführenden Stadtrat der Verwaltungsgruppe VI erfolgt. An der Spitze des Betriebes steht ein vom Stadtsenate ernannter Betriebsvorstand (Leiter), dem die Befugnisse eines Handlungsbevollmächtigten zukommen. Die übrigen Bestimmungen des Organisationsstatutes regeln die Stellung des Betriebes zu den übrigen Organen der Gemeinde, den Wirkungsbereich des amtsführenden Stadtrates und des Betriebsvorstandes und beinhalten im wesentlichen eine gegenüber den anderen Stellen des Magistrates erhöhte wirtschaftliche Selbständigkeit. Administrativ und technisch ist der Betrieb zentral geleitet, kaufmännisch ist eine Dezentralisierung nur insoweit durchgeführt, als die räumliche Entfernung der einzelnen Anlagen und Magazine dies im Interesse des Parteienverkehres zweckmäßig und erwünscht erscheinen ließ. So ist der Magazinsdienst und der unmittelbare Verkehr mit den Kommittenten eigenen Verwaltungen übertragen. Überdies ist, um dem Produktenhandel den



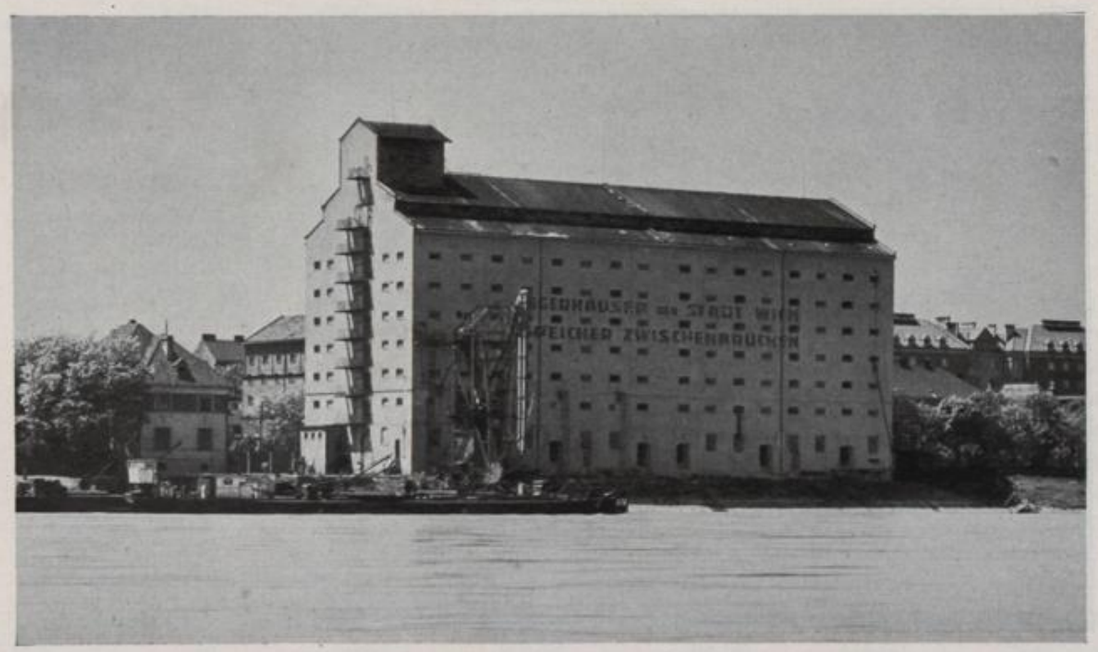
Kaianlage Speicher X, Handelskai

Kontakt mit dem Unternehmen zu erleichtern, an der Börse für landwirtschaftliche Produkte eine Expositur der städtischen Lagerhäuser eingerichtet.

Die für die Benützung der Lagerhäuser und ihrer Einrichtungen zu entrichtenden Gebühren sind in einem vom Gemeinderate genehmigten, auf einem gemischten (Wertklassen- und Raum-) System aufgebauten Tarif zusammengefaßt, während die Bedingungen für die Inanspruchnahme des Unternehmens in einem gleichfalls vom Gemeinderate genehmigten Reglement festgesetzt sind. Als Rechtsgrundlagen kommen das Gesetz vom 28. April 1889, R. G. B. 64, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser und die handelsgesetzlichen Bestimmungen in Betracht. Die Lagerhäuser der Stadt Wien stellen als öffentliche Lagerhäuser im Sinne des vorerwähnten Gesetzes ihre Leistungen jedermann gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühren zur Verfügung und sind zur Ausgabe indossabler Lagerscheine (Warrants) über die zur Aufbewahrung übernommenen Waren berechtigt. Sie sind auch ein mit weitgehenden Zollverkehrserleichterungen ausgestattetes öffentliches Zollfreilager, in dem aus dem Auslande stammende Waren unter Wahrung ihrer Nationalität beliebig lange gelagert werden können.

Räumlich und zum Teil auch nach der Art der zu behandelnden Waren gliedern sich die städtischen Lagerhäuser in sechs verschiedene Teilbetriebe: Die Kaianlage, den Speicher Zwischenbrücken, den Freudenauer Winterhafen, das Kühllagerhaus, die Prateranlage und die Frucht-, Trocknungs- und Veredelungsanlage. Die erstgenannten drei Teilbetriebe, die an der Donau liegen, dienen zum überwiegenden Teile dem Donauumschlagsverkehr und dem Transitgeschäfte, während Prateranlage und Kühllagerhaus weit mehr für Zwecke des Wiener Approvisionierungsverkehres in Anspruch genommen werden.

Die Kaianlage, im zweiten Bezirke zwischen Donaustrom und Handelskai auf einer Fläche von 70.000 Quadratmetern errichtet, ist Landungsplatz der Lagerhäuser der Stadt Wien und Bahnhof der Station Wien Lagerhaus und bietet in dem modernen Boden- und Silospeicher, dem größten Getreidespeicher an der Donau, Platz für 3000 Waggons Getreide. Das imposante Speichergebäude ist in Eisenbeton ausgeführt, 140 Meter lang, 23 Meter breit und 46 Meter (elf Stockwerke) hoch und enthält maschinelle Förderungsmittel, wie Innenelevatoren, Transportbänder, Fallrohre und Verteilungsapparate, ferner fahrbare automatische Wagen, Getreideputzungs- und Entstaubungsanlagen. Zur Löschung der Getreideladungen stehen drei fahrbare Schiffselevatoren mit einer Stundenleistung von je 50 Tonnen zur Verfügung. Neben diesem wuchtigen, im Stadtbilde weithin sichtbaren Bau geben noch zwei zweigeschoßige Magazine Raum für je 400 Waggons und sind nicht nur für Getreide, sondern auch für Stückgutlagerung in Verwendung. Der Stückgutumschlag wird hier mit einem fahrbaren Portaldrehkran von 2·5 Tonnen, beziehungsweise fünf Tonnen Tragkraft besorgt.



Speicher Zwischenbrücken, Handelskai

Der Speicher Zwischenbrücken, im XX. Bezirk gleichfalls zwischen Handelskai und Donaustrom gelegen, ist ein sechsstöckiger Ziegelbau, der eine Fläche von 1434 Quadratmeter in Anspruch nimmt und einen Fassungsraum von 1000 Waggons Getreide besitzt. Auch dieser Speicher ist mit mechanischen Fördereinrichtungen, mit einer Getreideputzungsanlage und einem Schiffselevator versehen und bietet durch seine Lage zwischen Donaustrom und Donauuferbahn dieselben günstigen Verkehrsmöglichkeiten, wie sie in der Kaianlage zu finden sind.

Die Lagerhäuser im Freudenauer Winterhafen bestehen aus vier Magazinen, deren jedes 240 Waggons Ware aufnehmen kann. Diese Anlage, die mit einem eigenen Bahnhof und mit einem Halbportaldrehkran von fünf Tonnen Tragkraft ausgestattet ist, hat manchen Winter, wenn die Eisverhältnisse der Donau Schiffsumschlagarbeiten in der Kaianlage und in Zwischenbrücken nicht mehr zulassen, einen sehr starken Verkehr zu bewältigen. Auch den übrigen Teil des Jahres hindurch wird dieser Teilbetrieb insbesondere von der Motorschiffahrt aufgesucht, mit deren Entwicklung sich von Jahr zu Jahr eine Steigerung seines Verkehres bemerkbar macht.

Für die Aufnahme von Kühl- und Gefriergütern steht das mit den modernsten technischen Einrichtungen versehene Kühllagerhaus in der Engerthstraße zur Verfügung, das durch Bahngeleise mit der Kai- und Prateranlage verbunden ist. Die Waren, die als Lagergüter hauptsächlich in Betracht kommen, sind Fleisch, Wild, Geflügel, Fische, Eier, Butter, Obst und sonstige raschem Verderben unterliegende Waren. Das Kühllagerhaus enthält drei Geschoße mit einem Gesamtbelagraum von 6640 Quadratmetern und ermöglicht die Einlagerung von 4,000.000 bis 5,000.000 Kilogramm Ware. Die Temperaturen in den Räumen des Kühllagerhauses sind je nach der Verwendung verschieden. Die Einfrierräume weisen Temperaturen von Minus 12^0 Celsius, die Stapelräume von Minus 8^0 Celsius, die Kühlräume Plus 2^0 bis Plus 4^0 Celsius auf. Auch besonders eingerichtete Kühlräume für die Lagerung von Eiern sind vorhanden, in denen in den letzten Jahren jeden Sommer über zirka 100 Waggons Eier konserviert wurden. — Das zum Kühlhaus gehörige Maschinenhaus enthält drei Zwillingskompressoren mit einer Gesamtleistung von stündlich 900.000 Kalorien. Der Antrieb erfolgt durch drei Motore von je 125 Pferdestärke.

Die Prateranlage der Lagerhäuser der Stadt Wien, II., Ausstellungsstraße nimmt mit ihren neunzehn der Warenlagerung dienenden Magazinen eine Fläche von zirka 200.000 Quadratmetern ein. Das Hauptobjekt, eine zirka 800 Meter lange und 48 Meter breite, im Mittelschiff zirka 20 Meter hohe Halle ermöglicht die Lagerung einer Warenmenge von 2500 Waggons. Im Mitteltrakt dieser Halle bietet eine maschinelle Getreideputzerei und eine Misch- und Siebanlage für Mehl günstige Gelegenheit zur

Winterhafen, Freudenau

Kühllagerhaus, Engerthstraße

Veredlung und Konservierung dieser Produkte. Auch die Bureauräume des Betriebes, das Bahnamt der Österreichischen Bundesbahnen und die Zollzweigstelle sind hier untergebracht. Der Prateranlage ist seit den letzten Jahren die Fruchttrocknungs- und Veredelungsanlage angegliedert, in der die Etuvierung von Pflaumen, aber auch die Dörrung und Trocknung anderer Obstgattungen sowie das

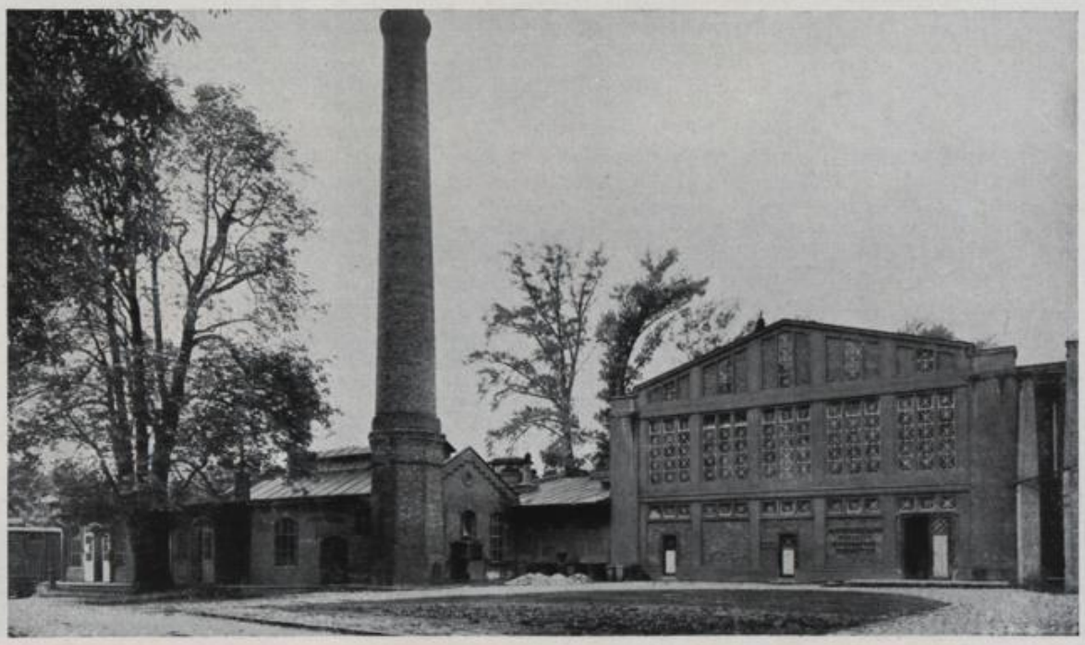
Magazin der Prateranlage

Schälen, Polieren und Halbieren von Erbsen vorgenommen wird. Dieser Betriebszweig stellt eine überaus günstige Ergänzung des Lagergeschäftes dar und erfreut sich eines immer stärkeren Zuspruches einheimischer und ausländischer Handelskreise. Diese Art der Warenveredelung, die ausschließlich als Lohnarbeit durchgeführt wird, verdient auch deshalb besondere Beachtung, weil sie bisher fast zur Gänze im Auslande besorgt werden mußte. Nun ist es möglich, in Wien täglich vier Waggons Pflaumen zu etuvieren und einen Waggon Erbsen zu schälen und damit nicht nur die Veredelungsarbeit für den gesamten Inlandskonsum an Dörrpflaumen und Schälerbsen zu besorgen, sondern auch zum Teil noch für den Transithandel und Export zu arbeiten.

Die Abwicklung des Verkehres erfolgt an drei Landungsplätzen mit einer Uferlänge von insgesamt 2200 Metern und in drei eigenen Bahnstationen: Wien Lagerhaus, Wien Speicher Zwischenbrücken und Wien Winterhafen, die auch Tarifstationen der Österreichischen Bundesbahnen sind und deren Geleise eine Gesamtlänge von 23 Kilometer aufweisen. Im maschinellen Betriebe stehen insgesamt 94 Motoren mit 1250 Pferdestärke in Verwendung.

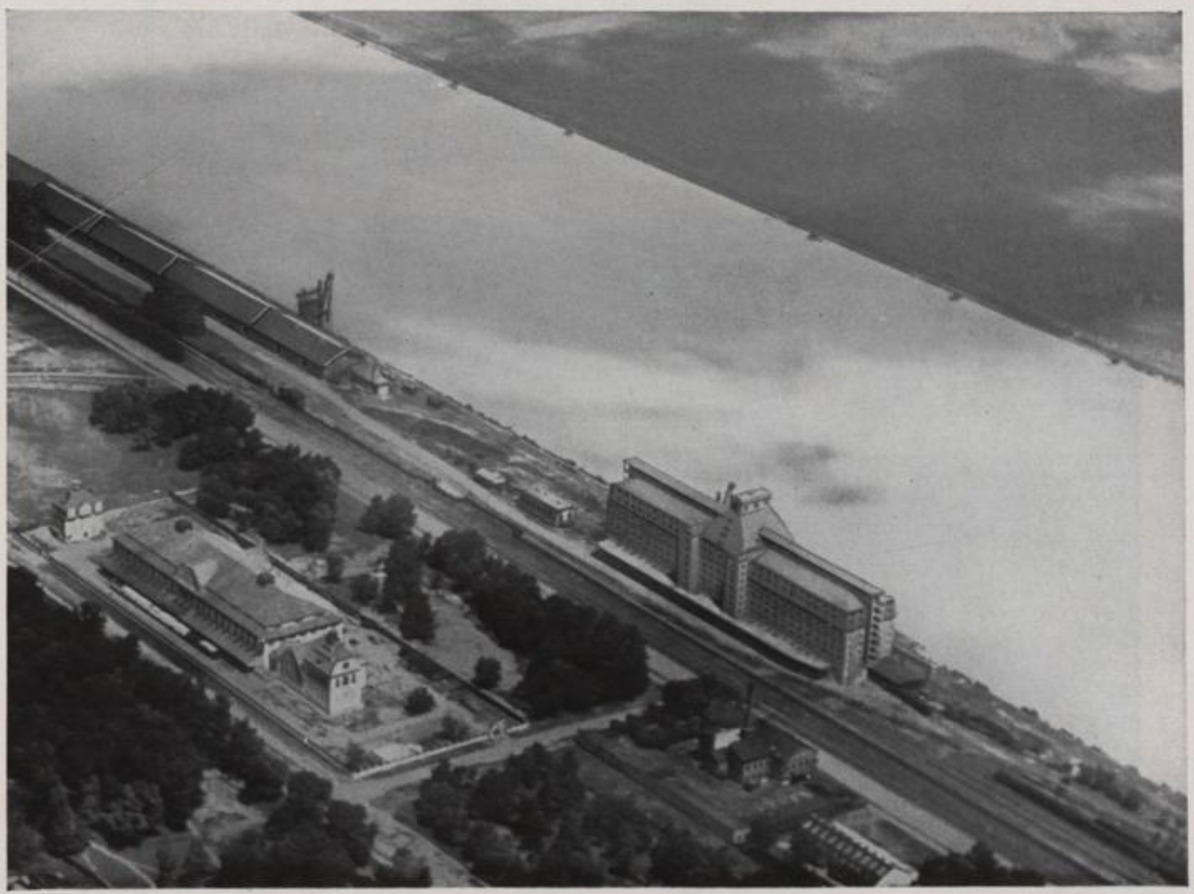
Mit der gewaltigen Ausgestaltung, die der Betrieb auf technischem Gebiete gegenüber dem Jahre 1913 erfahren hat, als er nur Kai- und Prateranlage umfaßte, geht auch eine sehr beträchtliche Verkehrssteigerung Hand in Hand. In der folgenden Übersicht sind die Verkehrsziffern des Jahres 1913 den Ergebnissen des wirtschaftlich gewiß sehr ungünstigen Jahres 1925 gegenübergestellt.

Verkehrsmittel	1913 Meterzentner	1925 Meterzentner
Bahnverkehr	1,345.393	2,524.569
Schiffsverkehr	562.248	1,013.874
Fuhrwerksverkehr	662.805	666.067
Gesamtverkehr	2,570.446	4,204.510



Veredlungsanlage, Ausstellungsstraße

Aus diesen Ziffern ergibt sich, daß der Fuhrwerksverkehr, der ausschließlich dem Wiener Konsum Waren zuführt, fast gleich geblieben ist, während der Schiffsverkehr gegenüber der Vorkriegszeit um rund 80 Prozent, der Bahnverkehr um zirka 87 Prozent zugenommen hat. Dieser Vergleich fällt noch wesentlich günstiger aus, wenn die Jahre 1914 bis 1924 dazu herangezogen werden. Allerdings entfällt der größte Teil des Verkehrszuwachses auf den Warendurchzug ohne Lagerbildung, eine Tatsache, die in den ungünstigen Wirtschaftsverhältnissen ihre Begründung findet, leider aber auch eine wesentliche Einnahmsquelle des Betriebes zum Versiegen gebracht hat. So ist es erklärlich, daß auch die städtischen Lagerhäuser, die keine Monopolstellung einnehmen, sondern neben anderen öffentlichen und privaten Lagerhäusern bestehen müssen, von der Wirtschaftskrise stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. — Von den im Jahre 1925 in den städtischen Lagerhäusern eingelangten Transporten waren 30 Prozent für die Versorgung Wiens bestimmt, 45 Prozent entfielen auf Weitersendungen nach den österreichischen Bundesländern, 25 Prozent auf den zwischenstaatlichen Handelsverkehr. Die Lagerhäuser der Stadt Wien, die ursprünglich nur Zwecken der Wiener Approvisionierung dienten, haben also heute eine Bedeutung erlangt, die weit über die Grenzen Wiens hinausreicht. Schreitet diese Entwicklung des Verkehres in der gleichen Richtung wie bisher fort, so erscheint der Betrieb dazu berufen, bei der Festigung und Erstarkung des neuen Wien im internationalen Handelsverkehr eine nicht unwesentliche Rolle zu spielen.



Kaianlage und Kühllagerhaus (Fliegeraufnahme)

Das Kontrollamt der Bundeshauptstadt Wien

Von Franz Rudolf Müllner, Kontrollamtsdirektor der Bundeshauptstadt Wien

Anläßlich der Verfassungsänderung der Bundeshauptstadt Wien und der dadurch hervorgerufenen Verwaltungsreform des Gemeindehaushaltes im Jahre 1920 ist dem allgemeinen Verwaltungsgrundsatz einer eigenen, unabhängigen Kontrolle durch die Schaffung des Kontrollamtes, d. i. eines Stadtrechnungshofes, Rechnung getragen worden (Gemeinderatsbeschluß vom 30. Juni 1920, Pr. Zl. 12.220). Das neu geschaffene Kontrollamt wurde mit einem neuartigen Wirkungskreis ausgestattet. Während bisher den Kontrollstellen öffentlicher Gebietskörperschaften hauptsächlich nur die Rechnungskontrolle oblag, wurden nunmehr in der öffentlichen Wirtschaft bisher unerforschte Kontrollgebiete insoferne erschlossen, als in den Wirkungskreis des Kontrollamtes außer der Rechnungskontrolle auch die Wirtschafts- und Organisationskontrolle einbezogen wurde.

Vor dem Jahre 1920 bestand bei der Gemeinde Wien die Stadtbuchhaltung, die die Gemeindebuchhaltung im eigentlichen Sinne besorgte und außerdem die Rechnungs- und Kompetenzkontrolle auszuüben hatte. Daneben sollte sie noch in Fragen von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung gutächtliche Äußerungen abgeben. Die Durchführung dieser Aufgaben hat sich jedoch nicht in der beabsichtigten Weise entwickelt, da die Tätigkeitsgebiete, von denen zwei (Liquidierungsdienst und Rechnungshilfsdienst) grundsätzlich dem dritten (Rechnungskontrolldienst) unterstellt sein sollten, nicht scharf voneinander abgegrenzt waren und im Laufe der Jahre immer mehr auf Kosten des Rechnungskontrolldienstes, und zwar ineinander verschmolzen.

Die Stellung und der Aufgabenkreis des Kontrollamtes sind in den §§ 13 und 76 der Verfassung der Bundeshauptstadt Wien und in der Geschäftsordnung für das Kontrollamt festgelegt.

Das Kontrollamt untersteht unmittelbar dem Bürgermeister und dem Gemeinderat und ist vom Magistrat unabhängig. Es hat die Gebarung der gesamten Gemeindewirtschaft — der Ämter, Anstalten, Betriebe und Unternehmungen der Gemeinde Wien — in formeller, sachlicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu prüfen. Sein Aufgabenkreis umfaßt daher folgende sachlich zwar zusammenhängende, begrifflich jedoch vollkommen getrennte Tätigkeitsgebiete:

1. die Gebarungskontrolle,
2. die Rechnungskontrolle und
3. die Organisationskontrolle.

Die Gebarungskontrolle als wichtigstes Tätigkeitsgebiet beinhaltet die Überprüfung der Gebarung der Gemeindewirtschaft in bezug auf die Wirtschaftlichkeit. Das Kontrollamt übt diese Kontrolle als unmittelbares Hilfsorgan des Gemeinderates aus. Die Gebarungskontrolle darf und kann aber weder in die verfassungsmäßigen Rechte und Befugnisse der Gemeindeverwaltung eingreifen, noch der Verantwortlichkeit der Gemeindeverwaltung vorgreifen. Die Kontrolle ist grundsätzlich „im nachhinein" auszuüben. Die Gebarung der anweisenden Dienststellen, Betriebe und Unternehmungen werden im Laufe des Verwaltungsjahres nach Entstehen der Geschäftsfälle überprüft. Ein Einspruchsrecht gegen Verwaltungsakte steht dem Kontrollamte demnach nicht zu, der Kontrollamtsdirektor ist daher für solche Verwaltungsakte auch nicht mitverantwortlich. Er allein trägt aber für die Ausübung der Kontrolle als solcher die volle Verantwortung. Diese Verantwortlichkeit bedingt, um jederzeit alle Schlußfolgerungen aus der Kontrolle ziehen zu können, das verfassungsmäßig gewährleistete Recht der unmittelbaren Berichterstattung an den Bürgermeister und an den Gemeinderat.

Die Notwendigkeit der Wirtschaftskontrolle und ihrer intensivsten Ausgestaltung ist im Wesen der öffentlichen Wirtschaft, die aus den Mitteln der Allgemeinheit bestritten wird, zwingend begründet. Gestützt auf die Autorität eines klar gefaßten Gesetzes und zielbewußt geführt, kann das Kontrollamt wesentlich dazu beitragen, die für eine straffe Führung des Gemeindehaushaltes unerläßliche formelle Ordnung der Gemeindewirtschaft aufrechtzuerhalten. Die oberste Pflicht des Kontrollamtes besteht darin, die Gemeindeverwaltung von seinen Feststellungen fortgesetzt in rückhaltloser Offenheit zu unterrichten und alle wirtschaftlichen Mängel aufzudecken. Die Kontrolle steht also nicht, wie häufig mißverständlich angenommen wird, im Gegensatze zur Verwaltung, sondern arbeitet in ihrem Interesse.

Das wichtigste Mittel zur wirksamen Gebarungskontrolle liegt darin, daß die Kontrollamtsbeamten die wirtschaftliche Kontrolle ständig an Ort und Stelle ausüben. Diesen Kontrollamtshandlungen kommt auch deshalb eine große Bedeutung zu, weil sie den lebendigen Kontakt zwischen dem Kontrollamt und dem Organismus der Gemeindeverwaltung herzustellen und ständig zu erhalten geeignet sind.

Das zweite Tätigkeitsgebiet betrifft die Rechnungskontrolle. Die Kontrolle der Rechnungsrichtigkeit bildet eine wertvolle Ergänzung und einen notwendigen Behelf für die Kontrolle der Wirtschaftlichkeit

der Gebarungen der gesamten Gemeindewirtschaft. Sie wird insbesondere dadurch wirksam gemacht und unterstützt, daß im Wege von Organisationsmaßnahmen Einrichtungen getroffen werden, durch die den einzelnen Ämtern und Betrieben eine zwangsläufige interne Gegenkontrolle ermöglicht wird.

Das dritte Tätigkeitsgebiet des Kontrollamtes umfaßt die Organisationskontrolle. Diese bildet das unentbehrliche Bindeglied zwischen der Gebarungskontrolle und der Rechnungskontrolle. Das Kontrollamt muß von jeder geplanten Änderung in der Organisation rechtzeitig vorher verständigt werden, um Gelegenheit zur Prüfung des Umstandes zu besitzen, ob und wie sich eine solche Organisationsänderung in die bestehende Betriebsorganisation einfügt und wirtschaftlich zu rechtfertigen ist. Das Kontrollamt hat die Pflicht, Organisationsänderungen nicht etwa nur abzuwarten und zu begutachten, sondern auch selbständig anzuregen. Das Kontrollamt ist dazu durch seine Stellung als zentrale Kontrollstelle nicht nur der Hoheitsverwaltung, sondern auch aller städtischer Unternehmungen und finanzieller Beteiligungen der Gemeinde Wien besonders befähigt, weil es in der Lage ist, bei seiner täglich sich erneuernden Kontrolle die reichsten praktischen Erfahrungen zu sammeln und sie hinsichtlich beobachteter Mängel oder Vorzüge der Organisation für alle Gemeindestellen nutzbar zu machen.

Dem Kontrollamt obliegt auch die Prüfung des Hauptrechnungsabschlusses der Stadt Wien und der Bilanzen der städtischen Unternehmungen. Diese Prüfung, bei der besonders auf die Kontrolle der Kredite Bedacht zu nehmen ist, stellt das Endglied der laufend ausgeübten Kontrolle in formeller, sachlicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Hinsicht dar.

Ein weiteres Tätigkeitsgebiet des Kontrollamtes liegt in der Kontrolle der privaten Unternehmungen, an denen die Gemeinde Wien finanziell in erheblicherem Umfang beteiligt und für deren Gebarung sie durch die Entsendung von Gemeindevertretern in die Verwaltung mitverantwortlich ist. Die Überprüfung der Gebarung solcher Unternehmungen beschränkt sich hauptsächlich auf die Wahrung der finanziellen Interessen der Gemeinde Wien.

Um nun diesem Aufgabenkreis entsprechen zu können, ist das Kontrollamt berechtigt, mit allen Dienststellen der städtischen Verwaltung, Betriebsverwaltung und Unternehmungsverwaltung unmittelbar zu verkehren und die Einsendung von Rechnungsbelegen und Schriftstücken usw. zu verlangen.

Die Kontrollamtsbeamten sind berechtigt, sich an Ort und Stelle ohne vorherige Anmeldung zu überzeugen, ob die in den Rechnungsunterlagen und Belegen enthaltenen Angaben mit den Tatsachen übereinstimmen. Hiebei haben sie ständig zu überprüfen, ob die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit eingehalten werden. Wenn der Kontrollamtsbeamte bei einer Überprüfung die Überzeugung gewinnt, daß die überprüfte Geschäftsgebarung in formeller, sachlicher, wirtschaftlicher oder organisatorischer Beziehung abänderungsbedürftig ist, darf er keine unmittelbaren Weisungen erteilen, sondern muß entsprechend begründete Berichte an den Kontrollamtsdirektor erstatten. Falls es sich nur um Mängel in formeller Beziehung handelt, wird die Behebung auf kurzem Wege und womöglich ohne Schriftenwechsel herbeigeführt. Beanständungen in sachlicher, organisatorischer oder wirtschaftlicher Hinsicht müssen den betreffenden Dienststellen schriftlich übermittelt werden. Solche Beanstandungen müssen in kürzester Frist, längstens innerhalb 4 Wochen von der betreffenden Dienststelle beantwortet werden. Wenn das Kontrollamt die Beantwortung für nicht entsprechend erachtet oder wenn die Beantwortung trotz Betreibung unterbleiben sollte, so wird der betreffende Fall, mit bestimmten Anträgen begleitet, dem Bürgermeister vorgelegt. Über diese Berichte entscheidet, falls die vom Kontrollamt vorgeschlagenen Maßnahmen in den Wirkungskreis des Bürgermeisters fallen, dieser selbst, sonst leitet er die Berichte an den Finanzausschuß oder an den Gemeinderat.

Die Geschäfte des Kontrollamtes werden vom Kontrollamtsdirektor, von den Kontrollamtsbeamten, den Kontrollamtsanwärtern und dem Hilfspersonal besorgt. Der Kontrollamtsdirektor wird über Vorschlag des Bürgermeisters vom Gemeinderat auf fünf Jahre bestellt. Er kann nur durch Beschluß des Gemeinderates abberufen werden. Das übrige Personal des Kontrollamtes ist nach Vorschlag des Kontrollamtsdirektors aus den städtischen Angestellten zuzuteilen. Dem Kontrollamt können dauernd oder vorübergehend auch Personen angehören, die vertragsmäßig angestellt sind. Der Kontrollamtsdirektor ist der Vorstand des zugeteilten Personals.

Die Kontrollamtsbeamten sind in einer eigenen Standesgruppe vereinigt. Für ihre Ergänzung gelten folgende Erfordernisse: Die Zuweisung zum Kontrollamt als Kontrollamtsanwärter ist an die Erfüllung der im § 13, Punkt 10, der allgemeinen Dienstordnung für die Angestellten der Gemeinde Wien vorgeschriebenen Erfordernisse und die Zurücklegung einer mindestens zehnjährigen zufriedenstellenden Dienstleistung bei der Gemeinde Wien gebunden. Für die Überreihung in die Standesgruppe der Kontrollamtsbeamten ist weiters eine mindestens zweijährige, höchstens aber dreijährige zufriedenstellende praktische Verwendung im Kontrollamtsdienst und die Ablegung einer Fachprüfung für den Kontrollamtsdienst erforderlich.

Die Geschäftseinteilung des Kontrollamtes ist derart getroffen, daß sie eine zwangsläufige Kontrolle auf sämtlichen Gebieten der Gemeindewirtschaft gewährleistet und dabei dennoch die notwendige Bewegungsfreiheit besitzt, um die Kontrolltätigkeit den jeweiligen Bedürfnissen anpassen zu können,

auszubauen und zu vertiefen. In den ersten drei Jahren seines Bestandes mußte das Kontrollamt infolge der Durchführung der Verwaltungsreform in erster Linie auf die Organisationskontrolle eingestellt sein.

Das Kontrollamt erblickte zunächst seine Hauptaufgabe darin, eine Reform des Rechnungswesens der Gemeinde Wien sowohl hinsichtlich der Art der Verrechnung als auch hinsichtlich der Durchführung des Rechnungs- und Kassendienstes anzuregen und durchzuführen.

Der Übergang von der kameralistischen zur kaufmännischen Verrechnung wurde durch die Neugruppierung der Verwaltungszweige im Jahre 1920 begünstigt und in der Folge noch weiter ausgebaut. Gemäß § 111 der Gemeindeverfassung wurden nämlich solche Verwaltungszweige, die sich ihrer Natur nach dazu eignen, wie z. B. Baustoffbeschaffung, Gemeindefriedhöfe, Bäder, Wasserversorgung, Marktwesen, Lagerhäuser, Wirtschaftsamt, durch Gemeinderatsbeschluß als „Betriebe" organisiert. Für jene Verwaltungszweige, die infolge ihrer Wesensart nicht ausdrücklich als Betriebe erklärt werden konnten, wie z. B. Wohlfahrtsanstalten, Schulwesen, Feuerwehr, Kanalisationswesen, Amts-, Schul- und Wohnhäuserverwaltung, wurde späterhin die Einrichtung getroffen, diese Verwaltungszweige nach Art der Betriebe zu führen und zu verrechnen. Die Schaffung von städtischen Betrieben und betriebsmäßig geführten Verwaltungszweigen machte aber mit der kaufmännischen Führung dieser Agenden naturgemäß auch die Einführung der doppelten Buchhaltung erforderlich.

Da nun die zwangsläufige Verrechnung der doppelten Buchhaltung jederzeit ein klares Bild und eine zuverlässige Übersicht über den jeweiligen Vermögensstand und jede Vermögensbewegung bietet, wurde nach Tunlichkeit in allen Zweigen der einzelnen Verwaltungsgruppen an Stelle der kameralistischen Verrechnung die kaufmännische Buchführung eingeführt, so daß gegenwärtig in der Hauptsache nur mehr der Personalaufwand, soweit er nicht bereits betriebsmäßig erfaßt erscheint, ferner die Finanz-, Steuer- und Abgabengebarung und einzelne Agenden des Fürsorgewesens und der allgemeinen Verwaltung kameral verrechnet werden.

Das an Stelle der ehemaligen Stadtbuchhaltung errichtete städtische Rechnungsamt wurde in Fachrechnungsabteilungen, Rechnungsabteilungen und Betriebsbuchhaltungen gegliedert. Der Rechnungsdienst der kameralistisch verrechneten Aufwandswirtschaft obliegt den Fachrechnungsabteilungen, die den administrativen Rechnungshilfsdienst versehen, und den Rechnungsabteilungen, die die Liquidierung und Buchführung besorgen. Für die kaufmännisch geführten Verwaltungszweige wurden Betriebsbuchhaltungen eingerichtet, die in sich die Agenden der Fachrechnungsabteilung und der Rechnungsabteilung vereinigen und den Betrieben angegliedert sind.

Der Kassendienst wurde auf den Vollzug der Kassengeschäfte, die Verwahrung der Geld- und Wertbestände und die Führung der kassenmäßigen Nachweisungen beschränkt und von der Buchführung und Rechnungslegung vollständig getrennt. Ferner wurde durch die Einführung des Kontokorrentverkehrs innerhalb sämtlicher städtischer Kassen eine Vereinfachung der Kassengebarung erzielt, die im Verein mit dem Ausbau der Bankgebarung durch die Errichtung einer eigenen Girostelle im Rahmen der Zentralrechnungsabteilung auch eine weitgehende Ausgestaltung und Belebung des bargeldlosen Zahlungsverkehres nach sich zog. Durch die Schaffung von Fachrechnungs-, Rechnungs- und Kassenabteilungen in den magistratischen Bezirksämtern wurde weiters eine wesentliche Entlastung der zentralen Verrechnung und eine raschere Geschäftsabwicklung ermöglicht.

Zur strafferen Überwachung der Budgetkreditgebarung und zur Feststellung der zeitgerechten Erwirkung von Zuschuß-, Sach- und Nachtragskrediten wurden geeignete Kredit- und Bestellscheinevidenzen geschaffen.

Die Neueinteilung des Rechnungs- und Kassendienstes, für dessen Ausübung in einer eigenen Rechnungs- und Kassenordnung genaue Bestimmungen festgelegt wurden, ermöglichte die tägliche Aufbuchung der Geschäftsfälle und die tägliche Kontrolle der gesamten Gebarung.

In Ausübung der Organisationskontrolle arbeitet das Kontrollamt in erster Linie auf die Vereinfachung der Geschäftsgebarung und die Mechanisierung des Verrechnungsgeschäftes hin. So wurden bereits neben modernen Bureaumaschinen in der Steuerverrechnung das Karteisystem und in fast sämtlichen Betrieben und Unternehmungen der Gemeinde Wien die Durchschreibebuchhaltung eingeführt. Ferner wurde das Lochkartensystem (System Hollerith), das auf der maschinellen Verarbeitung der Geschäftsfälle, die auf Karten gelocht werden, beruht, bei einer Unternehmung der Gemeinde Wien bereits in Verwendung genommen. Versuche mit dem verbesserten Lochkartensystem Tauschek wurden in die Wege geleitet.

Die Ergebnisse der auf Vereinfachung und Vereinheitlichung der Arbeitsweise abzielenden Organisationskontrolle wirkten sich naturgemäß als wirtschaftliche Sparmaßnahmen aus. In den Jahren 1923 und 1924 waren die Organisationsänderungen bereits größtenteils durchgeführt, so daß die Kontrolle von nun an ihr Schwergewicht auf die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der Gebarungen verlegen konnte.

Die Wirtschaftskontrolle ist die wichtigste, aber auch schwierigste Aufgabe des Kontrollamtes und zugleich das Endziel jeder Kontrolltätigkeit überhaupt. Ihre wirksame Ausübung erfordert eine fortgesetzte Spezialisierung und Verfeinerung der Kontrollmethoden. Um eine sichere Grundlage für die Ausübung

der Wirtschaftskontrolle zu gewinnen, die wirtschaftlichen Vorgänge rasch und verläßlich verfolgen zu können und die Wirtschaftskörper auf die größtmöglichste Ökonomie zu bringen, hat das Kontrollamt stets großen Wert auf den Ausbau von Wirtschaftsstatistiken gelegt. Eine Erweiterung der Wirtschaftskontrolle trat im Jahre 1923 durch die Errichtung einer eigenen Abteilung für Bauwirtschaftskontrolle ein. Die Spezialisierung der Kontrolle wird auch durch die Bildung von Abteilungen, z. B. für die Kontrolle der privaten Unternehmungen, an denen die Gemeinde Wien finanziell beteiligt ist, wesentlich gefördert. Ferner wurde eine Fachgruppe für Organisationswesen eingerichtet, um eine einheitliche Durchführung von Organisationsmaßnahmen zu gewährleisten und die Abteilungen für Hoheits-, Betriebs- und Unternehmungsverwaltungskontrolle auf dem kürzesten Wege in die Lage zu versetzen, sich mit allen Neuerungen auf dem Gebiete der Betriebswissenschaften, der Rationalisierungsmethoden, der Normungsvorschriften, der Bureautechnik usw. vertraut zu machen.

Das Kontrollamt hat mit Rücksicht auf seinen Wirkungskreis und Aufbau verschiedenen Rechnungshöfen, neugeschaffenen Kontrollämtern österreichischer Bundesländer und Städten des In- und Auslandes als Vorbild gedient.

Aus dieser Darstellung ist zu ersehen, welche wirtschaftliche Bedeutung einer Kontrollstelle im Rahmen der Wirtschaftsführung von Gebietskörperschaften zukommt. Aus diesem Grunde wird auch in Hinkunft jede Verwaltungsreform diese Art der Lösung der Kontrollfrage anstreben müssen.