



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Geschichte der Wiener Verkehrsbetriebe von 1903
– 1938“

Verfasser

Markus Kaiser

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im Dezember 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Geschichte

Betreuerin:

a.o. Univ. Prof. Dr. Birgit Bolognese-Leuchtenmüller

meinem Großvater DDr. Ernst Kaiser gewidmet
(1922 – 1992)

Danksagung

Auf diesem Wege möchte ich mich bei allen bedanken, die mich während der Erstellung meiner Diplomarbeit unterstützt haben.

Der größte Dank gilt meinen Eltern, Brigitte und Johannes Kaiser, die mich während meines Studiums, vor allem persönlich unterstützt haben. Sie ermöglichten nicht nur das Zustandekommen dieser Arbeit. Meinem Vater gilt der Dank dafür, dass er mich seit frühesten Kindheit mit Informationen zur Straßenbahn und Eisenbahn versorgt hat. Er ist sozusagen Schuld daran, dass sich meine Diplomarbeit mit der Geschichte der Wiener Straßenbahn befasst.

Meiner Freundin Marion möchte ich für ihr Verständnis, das sie während des Entstehens dieser Arbeit hatte, danken. Auch möchte ich mich persönlich bei meiner besten Freundin Mag. Irmgard Herzog bedanken, die diese Diplomarbeit Korrektur gelesen hat. Meinem besten Freund Sebastian möchte ich Danke dafür sagen, dass wir uns seit der Volksschule mit dem öffentlichen Nahverkehr Wiens auseinander gesetzt haben. Abschließend seien noch meine Großtante Helene Rest, meine Tante Elisabeth Frener und mein Onkel Dr. Gerhard Frener, denen ich zu Dank verpflichtet bin, erwähnt.

Zu allerletzt möchte ich mich bei Frau a.o. Univ. Prof. Dr. Birgit Bolognese-Leuchtenmüller, der Betreuerin meiner Diplomarbeit bedanken, die mir größtmögliche Freiheit bei der Erstellung dieser Arbeit zukommen ließ. Ihr gebührt meine größte Wertschätzung. Viele Semester hat sie mich durch mein Studium begleitet. Ihre Lehrveranstaltungen waren auch der Grund, dass ich die Betreuung meiner Diplomarbeit in ihre Hände legte.

0. Vorwort	11
1. Die Anfänge der Wiener Straßenbahn	13
1.1. Das erste Pferdebahnnetz entsteht	13
2. Wiener Tramwaygesellschaft (WT, 1868 – 1898)	14
2.1. Dampfstraßenbahnen	16
2.2. Elektrifizierung	16
2.3. Akkubetrieb, Unterleitungssystem	17
3. Neue Wiener Tramwaygesellschaft (NWT)	17
3.1. Dampfbetrieb der NWT	18
3.2. Elektrobetrieb	18
4. Dampftramway Krauss & Comp. (DT K&C)	18
5. Wien – Kagranner Bahn (WKB)	19
6. Bau und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien (BBG)	19
7. Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (GWStStB)	21
7.1. Ludwig Spängler – der erste Direktor der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	21
7.2. Das Betriebsnetz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	23
7.3. Soziale Fragen innerhalb des Unternehmens	23
7.4. Neuananschaffungen und Bautätigkeiten in den ersten Jahren unter städtischer Führung	25
7.5. Neuorganisation der Linienbezeichnungen	25
7.6. Allerheiligen-Verkehr zum Zentralfriedhof	26
7.7. Die Entwicklung der Dampftramway unter der Betriebsführung der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	26
7.8. RUND UM WIEN	28
7.9. Das 60-jährige Regierungsjubiläum von Kaiser Franz Josef	29
8. Bediensteten-Wohnhäuser der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	31
9. Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmungen (1908 – 1922)	33
9.1. Gleislose Bahn Pötzleinsdorf – Salmannsdorf (1908-1938)	34
10. Der Erste Weltkrieg	34
10.1. Personalsituation während des Krieges	35
10.2. Mitarbeiter als Opfer des ersten Weltkrieges	36
10.3. Personalpolitik der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen während des Ersten Weltkrieges	37

10.5. Erwerbsarbeit von Frauen während des Ersten Weltkrieges bei den Wiener Straßenbahnen	40
10.6. Güterverkehr der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen.....	41
10.7. Beförderung von Soldaten und Verwundeten	45
10.8. Betriebseinschränkungen und Mangel an Rohstoffen aufgrund des Krieges	47
10.9. Resümee zum Ersten Weltkrieg	49
11. Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung	50
11.1. Leistungen des Unternehmens für die Kriegsfürsorge	50
11.2. Dank des Bürgermeisters an alle Beamten und Beamtinnen der Gemeinde Wien	52
11.3. Kriegsfürsorge – städtische Beratungsstelle	53
11.4. Persönliche Anfragen zur Enthebung vom Militärdienst.....	53
11.5. Mitgliedschaft beim Roten Kreuz	54
11.6. Verwundetentransport bei der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung	55
11.7. Desinfektion der Wagen.....	56
11.8. Anbauflächen für die Mitarbeiter	56
11.9. Futterrationierungen für Pferde städtischen Stellwagenunternehmung	56
11.10. Zeichnung von Kriegsanleihen.....	57
11.11. Landsturm-Musterung	59
11.12. Gesundheitsvorsorge der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung	59
11.13. Weihnachtsfeier für Kinder der Angestellten.....	60
11.14. Weihnachtsgabe und Neujahrgelder für eingerückte Mitarbeiter.....	61
11.15. Staatlich geschütztes Unternehmen.....	61
11.16. Nachrichten über gefallene, verwundete und kranke Soldaten	62
11.17. Kriegszulagen für Angestellte und Pensionisten.....	63
11.18. Staatliche Unterstützung für eingerückte Soldaten und deren Angehörigen	66
11.19. Frauen im Fahrdienst der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung..	66
11.20. Papiermangel während des Krieges	67
11.21. Fundgegenstände für invalide Soldaten	67
11.22. Schuhe und Schuhreparaturen für Mitarbeiter der Stellwagenunternehmung	68
11.23. Kartoffelfuhrwerke der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung.....	69
11.24. Abschließende Bemerkungen zu den Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung	71

12. Die Jahre nach dem ersten Weltkrieg bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	71
12.1. Lebensmittelversorgung der eigenen Angestellten	75
12.2. Reklamewesen als zusätzliche Einnahmequelle für das Unternehmen.....	76
13. Die Jahre 1924 – 1925 unter besonderer Berücksichtigung der Wiener Stadtbahn.....	77
13.1. Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn unter der Betriebsführung der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn im Jahr 1925	78
13.2. Einführung des Schilling 1925	78
13.3. Bautätigkeiten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen im Jahr 1925	79
13.4. Güterbeförderung des Jahres 1925	80
13.5. Fahrpreisbegünstigungen	81
13.6. Personalsituation aufgrund der Einführung der Wiener Stadtbahn im 1925	81
13.7. Beförderungsleistung des Jahres 1925	81
14. Die Jahre 1926 – 1928.....	82
15. Die Jahre 1929 – 1932.....	86
16. 1933 – 30 Jahre Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen.....	91
17. 1934 – Bürgerkrieg und Ausrufung des Ständestaates.....	93
17.1. Direktor Ing. Heinrich Werner	93
17.2. Das Jahr 1934 und seine Auswirkungen auf die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	94
18. Die Jahre 1935 – 1937.....	100
18.1. 1935 – leichte Besserung der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens.....	100
18.2. Der Heimatschutz-Straszenbahner – Zeitschrift des Heimatschutzes.....	103
18.3. 1936 – 1937 die Situation innerhalb des Unternehmens bzw. der Weg zur Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich	106
19. 1938 – Veränderungen bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen und die Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich	109
19.1. Verfolgung jüdischer Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen	114
20. Schlusswort	116
21. Literaturverzeichnis.....	118
22. Internetquellen.....	122
23. Abstract (deutsch/englisch)	124
24. Lebenslauf.....	126

0. Vorwort

Das Thema meiner Diplomarbeit hat sich im Laufe meines Studiums ergeben. Da die Geschichte der Straßenbahn Wiens und die der Eisenbahn im Allgemeinen zu meinen Hobbys zählt, bot sich die wissenschaftliche Bearbeitung eines Teils der Geschichte der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen oder wie das Unternehmen heute heißt, der Wiener Linien an. Warum wurde die Periode zwischen 1903 und 1938 gewählt? 1903 wurden durch die Kommunalisierungs-Politik des damaligen Bürgermeisters Karl Lueger verschiedenste private Tramwaygesellschaften „verstadtlicht“ und die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen gegründet.

In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg wurden zahlreiche Ausbauarbeiten, unter anderem die des Betriebsnetzes, in Angriff genommen. Im Jahr 1908 wurde die Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung gegründet, die bis 1922 direkt der Direktion der Straßenbahn unterstellt war und danach vollständig in das Unternehmen integriert wurde. Die Jahre 1914 – 1918 standen unter dem Zeichen des Ersten Weltkrieges. Dieser bedeutete Entbehrungen für die gesamte Bevölkerung, so auch für die Bediensteten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus den Jahren 1914 – 1917 sollen die schlechte wirtschaftliche Lage beleuchten und aufzeigen, wie schwierig es wurde, das alltägliche Leben in Wien gestalten zu können.

Nach dem Ersten Weltkrieg konsolidierte sich das Unternehmen und so konnte 1925 die Wiener Stadtbahn unter der Betriebsführung der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Zuvor war diese der Staatsbahn unterstellt. Die Jahre bis zur Weltwirtschaftskrise 1929 bedeuteten einen rasanten Anstieg der Fahrgastzahlen. Ab den 1930 er Jahre begann die schwierigste Zeit der Unternehmensgeschichte. 1934 kam es in Österreich zu einem Bürgerkrieg, der politische und gesellschaftliche Veränderungen mit sich brachte. Es mussten viele Mitarbeiter, die vom christlich-sozialen Regime des Ständestaates als politische Gegner gesehen wurden die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen verlassen. Erst 1938 nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich wurden ehemalige 1934 entlassene Sozialdemokraten bzw. Mitglieder des republikanischen Schutzbundes von den neuen Machthabern wiedereingestellt. Im Gegenzug dazu hatten die jüdischen Mitarbeiter ab dieser Zeit entweder unter Entlassungen oder Pensionierungen zu leiden. Die Zeitspanne der Arbeit umfasst also die letzten Jahre der Monarchie in Österreich, die der ersten Republik, des Ständestaates und der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich.

Die Basis der Arbeit bilden die Verwaltungsberichte bzw. Bilanzen der Jahre 1903 – 1938. Zusätzlich dazu wurden mir dankenswerterweise von der Wienbibliothek im Rathaus Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung der Jahre 1914 – 1917 zu Verfügung gestellt. Diese, wissenschaftlich noch nicht bearbeiteten Fakten flossen in das nachstehende Werk ein. Die Sekundärliteratur zum Thema der Arbeit ist relativ dürftig, auch wenn es viele Werke gibt, die sich mit der Geschichte der Wiener Straßenbahn auseinandersetzen. Diese behandeln aber meist die Geschichte der Fahrbetriebsmittel, die für den Gegenstand der Arbeit relativ sind.

Wenn im Text männliche Begriffe verwendet werden, so ist die weibliche Form darin inkludiert. Zugunsten der Lesbarkeit des Textes wurde eine durchgehend geschlechtsneutrale Schreibweise verwendet.

1. Die Anfänge der Wiener Straßenbahn

Bereits vor über 170 Jahren gab es das erste Schienen-Verkehrsmittel in Wien. Es „war etwa 1,5 Kilometer lang und verkehrte ab 3. Mai 1840 zwischen dem Augarten und dem „Colosseum“, einer Vergnügungsstätte im Bereich des später erbauten Nordwestbahnhofes, allerdings hatte es [...] nur Volksbelustigungscharakter.“¹ Bereits am 29. Juni 1842 kam das Ende dieser Pferdebahn, da kurz darauf das Colosseum geschlossen wurde.

Nachdem im Jahr 1865 die Stadtmauern Wiens der Ringstraße gewichen waren, „konnte sich der Verkehr (von nun an) ungehindert vom alten Stadtkern in die umliegenden Vorstädte und Vororte entfalten.“²

1.1. Das erste Pferdebahnnetz entsteht

Die Genfer Baufirma „Schaeck, Jaquet & Comp.“ suchte im Jahr 1863 „um eine Konzession für ein Pferdebahnnetz in Wien“³ an. Das Ansuchen beinhaltete zwei Probelinien: Eine vom Franz-Josefs-Kai zum Nordbahnhof, die andere vom Schottenring „in die damals noch selbstständige Gemeinde Hernalts.“⁴ 1864 wurde auf Betreiben der Hernalser Gemeindeverwaltung der Bau der Probelinie nach Hernalts, mit der Verlängerungsmöglichkeit nach Dornbach genehmigt und somit konnte am 28. Juni 1865 der Spatenstich erfolgen.

„Die Strecke hatte eine Länge von ca. 3,5km und führte vom Schottentor über die Alser Straße bis zum Linienwall, einer alten Befestigungsanlage an der Stelle der heutigen Gürtelstraße und weiter über Ottakringer Straße – Taubergasse und Hernalser Hauptstraße bis nach Hernalts, wo im Bereich unmittelbar vor der heutigen Wattgasse eine Wagen- und Pferderemise errichtet wurde.“⁵

Bereits 1866 konnte die erste „Pferdetramwaylinie“ bis nach Dornbach verlängert werden. Diese Konzession galt „für eine oder mehrere Probestrecken auf fünf Jahre.“⁶ Die Pferdetramway war auf Normalspur ausgelegt (Anm.: es gibt unterschiedliche Angaben zur Normalspur von Eisenbahnen in dieser Zeit, diese belaufen sich aber meist zwischen 1.435-1.440mm), „weil man auch Güterwagen von den Wiener Fernbahnhöfen zu übernehmen beabsichtigte“⁷, doch dieser Plan wurde nie verwirklicht.

Der Erfolg dieses ersten Schienenverkehrsmittels führte dazu, dass weitere Firmen versuchten eine Konzession für den Betrieb einer Straßenbahnlinie zu erhalten.

¹ Harald Marincig, Die Wiener Linien, 140 Jahre ÖPNV (Anm.: Öffentlicher Personennahverkehr) in Wien (Wien 2005), S. 6.

² Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.6.

³ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.6.

⁴ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.6.

⁵ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.6.

⁶ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien – vorgestern und übermorgen (Wien 1983), S.19.

⁷ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 20.

2. Wiener Tramwaygesellschaft (WT, 1868 – 1898)

Es gab weitere zwei Bewerber für eine Konzession für Pferdebahnlinien in Wien, doch „als der Gemeinderat die Konzessionsbedingungen verschärfte, fusionierten sich am 13.11.1867 sämtliche Antragsteller zwecks Gründung einer Tramway-Aktiengesellschaft, um ihre Interessen gegenüber der Gemeinde kräftiger vertreten zu können.“⁸ Am 7.3.1868 kam es zu einem Vertrag zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramwaygesellschaft,

„wobei grundsätzlich Doppelgleisigkeit, Normalspur, 10 Kreuzer Maximalfahrpreis, beliebige Ein- und Aussteigmöglichkeiten (Anm. erst später wurden Haltestellen eingeführt), Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr, Wagenkapazität nur nach Sitzplatzzahl (erst von 1884 an sind Stehplätze zugelassen) und Abgaben von 5% der Bruttoeinnahmen an die Gemeinde bzw. für den Armenfonds 1 Gulden pro Sitzplatz jährlich festgelegt waren.“⁹

Ab dem 8.5.1868 befand sich die Linie Schottentor – Dornbach im Eigentum der Wiener Tramwaygesellschaft. Bereits im August desselben Jahres ging man „auf das Haltestellenprinzip über“¹⁰ Die Herstellungskosten von neuen Linien waren bedeutend höher als die Einnahmen und so beschloss man bis 1872 keine neuen Linien mehr zu bauen. 1873 fand die Weltausstellung in Wien statt und der Gemeinderat bestand auf den „Bau von Linien von den Bahnhöfen zum Ausstellungsgelände im Prater, die tatsächlich im Mai 1873 den Betrieb aufnehmen.“¹¹ 1874 wurde der Wiener Zentralfriedhof¹² eröffnet.

„Obwohl sich die folgende Wirtschaftskrise auf Einnahmen der WT (Anm.: Wiener Tramwaygesellschaft) auswirkte, konnte die Gesellschaft doch am 1.11.1873 die Linie zum (gleichzeitig) eröffneten Zentralfriedhof dem Verkehrs übergeben und in der Folge noch Landstraßer Hauptstraße, Rosensteingasse die neuen Bäder an der 1870 – 1875 regulierten Donau und Margareten ins Netz einbeziehen, das damit Ende 1877 auf 45,2km anwuchs.“¹³

Die Pferde-Straßenbahn hatte im Volksmund den Namen Glöckerlbahn, da die Pferde Glocken umgehängt hatten. Bis 1896 verfügte die Wiener Tramwaygesellschaft über ein Streckennetz von 80,7 km Länge und hatte 710 Wagen in Betrieb.

Die Arbeitsbedingungen der Arbeiter der Straßenbahn waren hart, sodass der Klosterneuburger Chorherr und Pfarrer von Floridsdorf, Rudolf Eichhorn (1853 – 1925) in der *Monatsschrift für christliche Sozialreform* über diese schrieb:

„Die weißen Sklaven der Wiener Tramway-Gesellschaft. An diesen wackeren Mann, der ebenso tapfer für die Matrosen der Donauschiffe eintrat, erinnert ein Fenster im Querschiff der Votivkirche. [...] Die Tramwaykutscher mit ihren weißen Mützen hatten täglich bis zu 19 Stunden Dienst, dazwischen nur mittags eine halbe Stunde frei. Für alle Schäden, die an den altersschwachen Vehikeln auftraten, wurden die Kutscher haftbar gemacht und wegen geringfügiger Verfehlungen, wie etwa eine Verspätung von einer Minute, erhielten sie Straftouren am dienstfreien Tag aufgebremmt. Den

⁸ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 20.

⁹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 21.

¹⁰ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 23.

¹¹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 23.

¹² http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Zentralfriedhof (zuletzt aufgerufen am 11.11.2012).

¹³ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 23.

Stallburschen blieb bei der schlechten Bezahlung und langen Arbeitszeit nichts anderes übrig, als in den Pferdeställen zu nächtigen und nur den dienstfreien Tag zu Hause zu verbringen.¹⁴

Ende März 1889 traten die Mitarbeiter der Wiener Tramwaygesellschaft wegen weiterer Schikanen in Streik. Der Höhepunkt war am 21. April 1889 erreicht. Es kam „zu Solidaritätsaktionen in den Arbeiterbezirken Favoriten und Hernals. Aber auch das fahrende Publikum, das eigentlich vom Streik betroffen war, solidarisierte sich mit den streikenden Tramwaybediensteten.“¹⁵ Die Polizei, welche auf der Seite des Unternehmens stand, wurde zu den Betriebsbahnhöfen bzw. Remisen abkommandiert. Weiters kam es zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen der Bevölkerung Wiens und dem Militär. „In sogenannten „Verlustlisten“ wurde die Anzahl der verhafteten und verletzten Personen in den Zeitungen angegeben. Verhaftet wurden 460 Personen, verwundet 106 Personen.“¹⁶

Der Gemeinderat beschloss der Wiener Tramwaygesellschaft eine Strafe von 50.000 Gulden aufzuerlegen. Für jeden weiteren Tag, an dem es zu Betriebsstörungen kommen sollte, waren 10.000 Gulden veranschlagt. Die Strafe musste allerdings nicht bezahlt werden, da das Unternehmen Berufung einlegte. Das Gericht entschied zugunsten der WT, „da ein Streik als „höhere Gewalt“ anerkannt wurde.“¹⁷

Die nach dem Streik entlassenen Arbeiter baten um Wiederaufnahme und konnten am 27. April 1889 ihren Dienst wieder antreten. Der Streik von 1889 war ein erster Anfangserfolg, um die Arbeitsbedingungen der Wiener Straßenbahner zu verbessern. Einen wirklichen Fortschritt in dieser Richtung gab es erst unter der christlich-sozialen Gemeinderatsära, die untrennbar mit dem damaligen Bürgermeister Dr. Karl Lueger verbunden war.

Das ausgedehnte Liniennetz erforderte eine Kennzeichnung, um die Fahrgäste über das Fahrziel zu informieren. „Die von den Wagen angefahrenen Endstationen wurden ab 1874 in Form von geometrischen Figuren (Sterne, Karos, Kreise, Streifen...) in verschiedenen Farben angezeigt, sodaß die damaligen Fahrgäste sehr gefordert waren, um sich auszukennen.“¹⁸ An den Seiten der Wägen wurde die Linienführung angezeigt, da die geometrischen Figuren und Farben nur die Endstationen anzeigten. Diese unübersichtliche Linienbeschilderung wurde erst 1907 durch die heute noch auf den Straßenbahn-Typen älterer Bauart üblichen Blechschilder geändert.

¹⁴ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 25.

¹⁵ Adelheid Penz, Arbeitsbedingungen und soziale Absicherung von Wiener Straßenbahnern und Straßenbahnerinnen von 1903 bis nach dem Ersten Weltkrieg (Diplomarbeit geisteswissenschaftliche Fakultät Wien 1999), S.16.

¹⁶ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.16.

¹⁷ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.17.

¹⁸ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.8.

2.1. Dampfstraßenbahnen

Erste Probefahrten wurden 1876 auf der Strecke zum Zentralfriedhof durchgeführt. Erst 1895 gab die WT ihre Bemühungen um den Dampfbetrieb auf ihren Linien auf. Näheres zur Dampftramway siehe weiter unten.

2.2. Elektrifizierung

Im Jahr 1866 hatte Werner von Siemens das elektrodynamische Prinzip¹⁹ entdeckt. 1879 stellte er seinen Elektromotor der Öffentlichkeit vor und somit „war ein zweckmäßiger Antrieb für städtische Verkehrsmittel gefunden.“²⁰ Im Rahmen der Niederösterreichischen Gewerbeausstellung konnte man im Jahr 1880 auf einem 300m langen Gleis bei der Rotunde²¹ eine elektrische Eisenbahn fahren sehen.

Im Jahr 1883

„hatte Siemens & Halske anlässlich der Wiener Internationalen Elektrischen Ausstellung eine 1,5 Kilometer lange meterspurige Bahn im Prater von der Schwimmschulallee bei Kuffners Eiskeller über die Feuerwerkswiese in leichter Krümmung bis zum Nordportal der Rotunde nahe der Tramwayendstation errichtet, die als Muster einer zu Demonstrationszwecken auf Erdniveau verlegten elektrischen Hoch- oder Tunnelbahn dienen sollte, wobei jede Schiene des Gleises einen Pol führte.“²²

Damit war der Siegeszug der Elektrifizierung gekommen. Das Kraftwerk Obere Donaustraße wurde bereits 1889 zu Lieferung von Bahnstrom in Betracht gezogen. Zwischen Mai und Juli 1896 wurde von der WT eine Versuchslinie zwischen Burggasse und Bellaria mit einem Akkumulatorenwagen geführt. Ab 28.1.1897 verkehrte dann die erste „Wiener Elektrische“ auf einer Strecke von 9,7 km im planmäßigen Verkehr. „Die beiden Endstationen bildeten die neue Remise in der Vorgartenstraße, [...] und die große Gleisanlage beim 1893 eröffneten Raimundtheater.“²³ Die Strecke dieser „Nördlichen Transversallinie“²⁴ hatte folgenden Verlauf:

„Von der Vorgartenstraße über die Kronprinz-Rudolf-Straße (heute Lassallestraße) – Praterstern – Nordbahnstraße – Am Tabor – Trunnerstraße – Nordwestbahnstraße – Rauscherstraße – Wallensteinstraße – Brigittabrücke (heute Friedensbrücke) – Alserbachstraße – Nußdorfer Straße – Spitalgasse – Alser Straße – Skodagasse – Florianigasse – Josefstädter Straße – Blindengasse – Kaiserstraße – Mariahilfer Straße – Wallgasse bis Liniengasse.“²⁵

¹⁹ http://de.wikipedia.org/wiki/Dynamoelektrisches_Prinzip (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

²⁰ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 25.

²¹ [http://de.wikipedia.org/wiki/Rotunde_\(Wien\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rotunde_(Wien)) Die Rotunde wurde 1873 anlässlich der Weltausstellung in Wien im Prater errichtet. (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

²² Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 26.

²³ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S. 26.

²⁴ [http://xover.htu.tuwien.ac.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_5_\(Wien\)](http://xover.htu.tuwien.ac.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_5_(Wien)) aus der Nördlichen Transversallinie entwickelte sich die heute noch im Betrieb befindliche Line 5 der Wiener Straßenbahn. (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

²⁵ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.12.

Der Strom kam vom Kraftwerk Leopoldstadt. Die Oberleitung, welche einpolig ausgeführt wurde, war ursprünglich für Rollenstromabnehmer²⁶ ausgelegt. Erst 1899 wurde der Betrieb auf Schleifbügel nach dem System Siemens & Halske (Anm.: Lyrabügel) umgebaut.

2.3. Akkubetrieb, Unterleitungssystem

Ein Hindernis gab es bei der Elektrifizierung der Straßenbahn allerdings. „Kaiser Franz Josef wollte auf seinen Fahrten von der Hofburg über die Ringstraße und die Mariahilfer Straße nach Schönbrunn keine „Verschandelung“ dieser beiden Prachtstraßen durch Straßenbahn-Oberleitungen sehen.“²⁷ Diese speziell beschaffenen Triebwagen luden während Ihrer Fahrt im Oberleitungsnetz Strom über den Stromabnehmer auf, um am Ring mit heruntergelassenem Bügel fahren zu können. Später wurde am Ring eine Unterleitung installiert, da sich die Fahrgäste wegen Säuredämpfen durch die Akkumulatoren beschwerten. Beim Unterleitungssystem, welches 1901 auf den Gleisen des Ringes und der inneren Mariahilfer Straße installiert wurde,

„wurde ein zwischen den Rädern befindlicher Stromabnehmer in einen Schlitzkanal der jeweils linken Schiene hinabgelassen. In diesem Kanal befand sich eine stromführende Leitung, von der dieser Stromabnehmer die elektrische Energie bezog. Der Dachstromabnehmer war während der Fahrt auf einer solchen Strecke abgezogen. Das System war aber sehr störungsanfällig und wartungsintensiv. Trotzdem wurde dieses System bis 20. Dezember 1915 beibehalten.“²⁸

Noch zu Lebzeiten von Kaiser Franz Josef wurden auf der Ringstraße und Mariahilfer Straße Oberleitungen montiert.

3. Neue Wiener Tramwaygesellschaft (NWT)

1871 kam es im Unternehmen der Wiener Tramwaygesellschaft innerhalb der Chefetage zu Zerwürfnissen. „Ingenieur Gustav von Dreyhausen [...] verließ (die WT) und (gründete) mit einigen Interessenten ein neues Konsortium.“²⁹ Am 27.9.1871 suchte sie um eine Konzession für ein Tramway-Liniennetz in den Vororten Wiens angesucht. Der NWT wurden allerdings nur einige Strecken außerhalb des Linienwalls, heute Gürtelstraße (Anm.: Gürtel nicht inbegriffen) bewilligt. „Die erste ausgeführte Strecke führte von der „Lerchenfelder Linie“ nach Ottakring, sie wurde am 25. Juni 1873 eröffnet. Einen Monat später wurde die Linie nach Breitensee in Betrieb genommen und im Jahr 1874 auch schon ein Teil der Gürtelstrecke, nämlich von Mariahilf nach Neulerchenfeld.“³⁰ Ein weiterer Ausbau war durch

²⁶ <http://de.wikipedia.org/wiki/Stromabnehmer> (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

²⁷ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.17.

²⁸ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.21.

²⁹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.25.

³⁰ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.25.

die schlechte wirtschaftliche Lage nicht möglich. Erst 1882 konnte der Ausbau weitergeführt werden.

3.1. Dampfbetrieb der NWT

Die Gürtel-, Breitenseer- und Nußdorfer- Strecke wurden für den Dampfbetrieb umgebaut. Einzig die Neudorfer Strecke, welche eine Sonderstellung innerhalb der NWT einnahm wurde „von Anfang an für ausschließlichen Dampfbetrieb eingerichtet [...]“.³¹ Der Betrieb, der hauptsächlich für den Transport von Ziegeln für angesiedelte Ziegeleien dieser Strecke gedacht war, konnte am 19.9.1886 aufgenommen werden. Diese Linie wurde allerdings 1888 der damals neugegründeten „Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen“ (WLB) übergeben. Heute betreibt die WLB noch Teile dieser Strecke, welche bis nach Baden führt.

„Die Linie begann am Margaretengürtel bei der Emil-Kralik-Gasse und verlief durch die Steinbauergasse – Abmayergasse – Eichenstraße – Brücke über die Südbahn – entlang der Pottendorfer Bahn – Neu Steinhof – Inzersdorf – entlang der Triester Straße – Neu Erlaa – Vösendorf - Siebenhirten – Krottenbach bis Wiener Neudorf.“³²

3.2. Elektrobetrieb

Die Strecken der NWT wurden zwischen 1902 und 1903 - also in den Jahren, an denen fast alle Straßenbahngesellschaften kommunalisiert wurden - durch die Firma Siemens & Schuckert elektrifiziert. „Nach dem Elektrifizierungsvertrag mit der Gemeinde Wien mußte die NWT auch elektrische Triebwagen für die neuen Strecken besorgen.“³³

4. Dampftramway Krauss & Comp. (DT K&C)

Die DT K&C war das einzige Verkehrsunternehmen Wiens, das sich ausschließlich auf den Betrieb mit Dampflokomotiven konzentrierte.

„Nachdem das Lokalbahngesetz von 1880 in Kraft getreten war, erhielt der Chef der Lokomotivfabrik, Krauss und Comp. in München und Linz, Kommerzienrat Georg Krauss (1826 – 1906), 1881 die erbetene Bewilligung zu Vorarbeiten für eine Dampftramway Wien – Hietzing – Perchtoldsdorf – Mödling – Hinterbrühl mit Zweigen nach Hacking und Kaltenleutgeben.“³⁴

Die Konzession wurde am 30.7.1882 für die Strecke Hietzing – Perchtoldsdorf (10,3km) erteilt. Der Betrieb konnte am 30.7.1883 aufgenommen werden. Die DT K&C betrieb neben dieser als südliche Linie bekannte Strecke auch noch eine nördliche. Hier wurde die Konzession am 3 April 1884 für 90 Jahre erteilt.

„Die Strecke hatte folgenden Verlauf: Die Endstelle in Wien befand sich am linken Donaukanalufer bei der Stefaniebrücke (heute Salztorbrücke), es ging über den Mathildenplatz (heute Gaußplatz durch die Leopoldstadt. Über die Kaiser-Franz-Josefs-Brücke (heute Floridsdorfer Brücke) wurde dann Floridsdorf (Am Spitz) erreicht. Dort teilte sich die Strecke: Ein Streckenast führte über Groß-

³¹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.31.

³² Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.31.

³³ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.32.

³⁴ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.42.

Jedlersdorf nach Stammersdorf, über den anderen Ast gelangte man über Donaufeld – Kagan – Hirschstetten – Aspern und Ebling nach Groß-Enzersdorf.³⁵

Die Gesamtlänge dieser Strecke betrug 26 Kilometer. Erst 1907 (rückwirkend mit 1. Jänner) erwarb die Gemeinde Wien die DT K&C. „Die Betriebsführung für alle Linien einschließlich der Lokalbahn Stammersdorf – Auersthal stand ab 1. Jänner 1908 unter der Leitung der Gemeinde Wien.“³⁶ Bis zum 1. Mai 1913 führte die „Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen“ die Lokalbahn Stammersdorf – Auersthal. Diese wurde an die Niederösterreichischen Landesbahnen abgegeben.

5. Wien – Kagranner Bahn (WKB)

Der erste Betriebstag der WKB war der 26. Juni 1898. Diese private Straßenbahnlinie, deren voller Name „Wien – Kagranner Bahn. Ritschl & Co.“ lautete, war die erste, nur für den elektrischen Betrieb ausgelegte Straßenbahngesellschaft Wiens.

„Da die Kagranner Bahn ein sehr bescheidenes Dasein führte, machte diese Bahngesellschaft der Gemeinde Wien sehr bald ein Verkaufsangebot, das auch angenommen wurde. Per 1. Juli 1904 wurde diese kleine Straßenbahn vorerst auf Rechnung der Gemeinde Wien von der „Kagranner Bahn“ weiterbetrieben, die eigene Betriebsführung übernahm die Gemeinde erst am 28. Dezember 1904.“³⁷

6. Bau und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien (BBG)

Mit 1.1.1892 wurde das Gemeindegebiet von Wien durch Eingemeindung der Vororte bis an den Wienerwald ausgedehnt. Bis 1910 wurden die Gebiete jenseits der Donau eingemeindet. „Die Bevölkerungszahl wuchs in diesem Zeitraum von 1,4 Millionen auf über 2,2 Millionen und machte damit die Donaumetropole zur fünftgrößten Stadt.“³⁸ Im Gemeinderat hatte die christlich-soziale Partei unter Dr. Karl Lueger eine Zweidrittelmehrheit erhalten.

In einer Gemeinderatssitzung vom 28.10.1898, die erst um 1.15Uhr endete, „referierte Bürgermeister Karl Lueger, der früher als Oppositionsführer zu den heftigsten WT-Gegner (Anm.: Wiener Tramwaygesellschaft) gezählt hatte, über seine Pläne zur Behebung der Wiener Tramway-misere nach 30jähriger „Leidensgeschichte“.“³⁹ Für die Großstadt Wien stand fest, dass es nur eine elektrische Straßenbahn geben sollte. Offerte lagen von der WT (gemeinsam mit den Wiener Bankverein), der NWT (mit der Anglobank, nach System Siemens & Halske), und der Ritsch & Comp. (mit der Berliner Union) vor. Diese waren

³⁵ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.36.

³⁶ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.38.

³⁷ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.40.

³⁸ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.30.

³⁹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.30.

allerdings überholt, und „nach einem Angebot aus den Jahre 1898 wollten die Österreichischen Schuckertwerke, Wien, ein 105km-Konkurrenznetz zur WT schaffen.“⁴⁰

Die WT hatte allerdings das Monopol auf die wichtigen Hauptverkehrsstrecken der Stadt. Das Konsortium rund um die Schuckertwerke hätte nur die Genehmigung für Nebenstrecken erhalten.

Ein viertes Offert lag von Siemens & Halske vor, die im Besitz der meisten WT Aktien waren.

„Siemens hatte der Gemeinde schon im August 1897 angeboten, den bestehenden Tramway-Vertrag zu lösen und die WT zu liquidieren, falls die Stadt eine neue, von Siemens & Halske zu bildenden Gesellschaft mit der Elektrifizierung des Straßenbahnnetzes und dessen Verdichtung durch weitere Linien betrauen würde.“⁴¹

Am 28.11.1898 wurde ein Übereinkommen zwischen der Gemeinde Wien und Siemens & Halske getroffen. „Eine außerordentliche Generalversammlung der WT verfügte darauf hin am 1.12.1898 die Liquidation und Übertragung sämtlicher Konzessionen an die Gemeinde zur Einbeziehung dieser Linien in die von der Stadtverwaltung zu erwerbende Konzession für ein einheitliches Netz elektrischer Straßenbahnen.“⁴²

Das Eisenbahnministerium konzessionierte diesen Vertrag am 24.3.1899 (R. G. Bl. Nr. 58).

„Die mit Vertrag vom 28.10.1899 [...] in der konstituierenden Generalversammlung am 5.9.1899 gegründete *Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien*, mit dem Betrieb der WT-Linien – rückwirkend vom 1.1.1899 ab für eigene Rechnung – und dem weiteren Ausbau betraute. Das Kapital der neuen Aktiengesellschaft betrug 50 Millionen Kronen.“⁴³

Wie bereits weiter oben erwähnt, wurde der Bereich des Rings und der Mariahilfer Straße mit Unterleitungssystem ausgestattet, alle anderen Elektrifizierungen wurden nach dem System Siemens & Halske durchgeführt. Bis zum Jahresende 1901 war das Betriebsnetz auf 104 km angewachsen. Die Gemeinde bot „der BBG an, unter Lösung des Vertrags vom 28.10.1899 den Ausbau und Betrieb des gesamten der Gemeinde Wien konzessionierten Netzes ab 1.1.1902 auf eigene Rechnung zu übernehmen.“⁴⁴ Die BBG beschloss somit bei einer außerordentlichen Generalversammlung am 28.1.1902 die Auflösung der Gesellschaft.

„Nach staatlicher Genehmigung vom 9.4.1902 ging dieses Netz mit Vertrag vom 14.4.1902 [...] in den Besitz der Gemeinde über. Den Betrieb dieses – wie man damals sagte – *verstadtlichten* Netzes führte allerdings (rechnerisch rückwirkend per 1.1.1902) Siemens & Halske noch bis zum 30.6.1903 und baute entsprechend dem seinerzeit im Vertrag mit der BBG festgesetzte und nur wenig geänderten Programm aus.“⁴⁵

⁴⁰ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.30.

⁴¹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.30.

⁴² Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.31.

⁴³ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.31.

⁴⁴ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.32.

⁴⁵ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.32.

Mit 1.7.1903 übernahm somit die Gemeinde Wien 132 km Strecke, 825 Triebwagen und 664 Beiwagen von der BBG.⁴⁶

7. Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (GWStStB)

„Mit der Errichtung eines städtischen Straßenbahnunternehmens hatte Luegers Kommunalisierungsprogramm nach den großen städtischen Versorgungsunternehmen Gaswerk (1897) und Elektrizitätswerk (1900) auch den von der Bevölkerung so beklagten öffentlichen Straßenbahnverkehr erfasst.“⁴⁷

Gemäß dem Gemeinderatsbeschluss vom 31.1.1902 belegte das Handelsgericht Wien die Gründung der Firma *Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen* mit der Anschrift Favoritenstraße 9, in der sich auch das Verwaltungsgebäude und die Direktion befand. Ziel der Firma war es, „planmäßig den Betrieb zu modernisieren, das Netz aus(zu)bauen, bessere Querverbindungen (zu) schaffen und bisher vernachlässigte Stadtteile (zu) erschließen.“⁴⁸ Mit 1. Juli 1903 übernahm die Gemeinde Wien die Betriebsführung der zwei größten Tramwayunternehmen. Es handelte sich hierbei um die BBG (Bau und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien), zuvor WT (Wiener Tramwaygesellschaft) und die NWT (Neue Wiener Tramwaygesellschaft). „Das nunmehrige städtische Gleisnetz hatte eine Gesamtlänge von ca. 170 Kilometern, auf dem 945 elektrische Triebwagen und 888 Beiwagen für den Betrieb zur Verfügung standen.“⁴⁹ Die ursprünglichen Pferdetramwaywagen wurden für den elektrischen Betrieb umgebaut und als Beiwagen in den Stand der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen überführt.

Der erste Direktor des neu gegründeten Unternehmens wurde Ing. Ludwig Spängler, der Prokurist bei der Siemens & Halske AG war. „Er war außerdem der bis heute am längsten dienende Direktor der Wiener Straßenbahn – nämlich bis zum 28. Februar 1930.“⁵⁰ Näheres zur Person Ludwig Spängler siehe im Kapitel zum ersten Direktor der städtischen Straßenbahnen.

7.1. Ludwig Spängler – der erste Direktor der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

Ludwig Spängler leitete das Unternehmen von der Kommunalisierung 1903 bis zum 28. Februar 1930.

„Direktor [...] Spängler ist eine einzigartige Persönlichkeit in der Geschichte der Wiener Verkehrsbetriebe. Als erster Direktor der städtischen Unternehmung [...] schuf er nicht nur ein

⁴⁶ Vgl. siehe: Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.22.

⁴⁷ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.46.

⁴⁸ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.46.

⁴⁹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.46.

⁵⁰ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.45.

einheitliches Wiener Verkehrssystem, er brachte es mit annähernd 27 Jahren auch zur weitaus längsten Funktionsperiode eines Direktors der Wiener Verkehrsbetriebe.“⁵¹

Er wurde am 10. Oktober 1865 in Riedau, Oberösterreich geboren, studierte ab 1882 Maschinenbau und trat nach 1892 in den Dienst von Siemens & Halske, der Firma, die maßgeblichen Anteil an der Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn hatte. Am 1. Juni 1903 begann er seinen Dienst bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Er war dafür verantwortlich, dass die einzelnen privaten Tramwaygesellschaften und 1908, rückwirkend mit 1907, die städtische Stellwagenunternehmung in das Unternehmen integriert wurden. Unter Direktor Spängler konnten die Fahrgastzahlen von 171,9 Millionen im Jahr 1904 auf über 600 Millionen im Jahr 1929 gesteigert werden. Unter seiner Führung wurde unter anderem auch die Stadtbahn 1925 elektrifiziert und von der Gemeinde Wien übernommen.⁵² Ludwig Spängler ist weiter eine Verringerung der Dienstzeit, die Anhebung der Gehälter und Zulagen, soziale Unterstützungen, wie Gemeinschaftsküchen und günstiger Zugang zu Lebensmitteln während des ersten Weltkrieges anzurechnen. Auch in der Gesundheitserhaltung gehen viele Maßnahmen auf ihn zurück. So wurden Ambulatorien der Betriebskrankenkasse für Mitarbeiter ausgebaut und die Errichtung der Lungenheilstätte Strengberg bzw. der Ankauf eines Kurheimes in Bad Schallerbach gehen auf ihn zurück.

„Daneben werden auch eher profane, für den einzelnen Mitarbeiter aber sehr bedeutsame Verbesserungen, wie die Verglasung der offenen Plattformen der Straßenbahn, die Errichtung von Hütten für Weichenwärter, die Ausstattung der Mitarbeiter mit saisonentsprechenden Bekleidungsstücken, der Ausbau der Aufenthalts- und Sanitärräume bzw. die Verbesserung der Arbeitsplatzsituation erwähnt.“⁵³

Um der steigenden Geldentwertung entgegensteuern zu können, mussten zwischen 1919 und 1922 18 Tarifierhöhungen vorgenommen werden, um die Selbstkostendeckung des Unternehmens gewährleisten zu können. In den Krisenjahren des Ersten Weltkrieges und auch danach gab es zum Beispiel Prämien für stromsparendes Fahren. Auch wurde die Möglichkeit, Triebwagen als Reklameflächen zu nutzen, von Direktor Spängler angeregt und durchgesetzt. Nicht zu vergessen, ist eine bedeutende Einnahmequelle durch den Gütertransport für Dritte, vor allem während des Ersten Weltkrieges. 1923 wurde die Position des Vizedirektors geschaffen, welche durch Ing. Heinrich Werner, er wurde später selber Direktor, besetzt wurde. In der Pension lebte Ludwig Spängler bis zu seinem Tod im Jahr 1938 in Wien.⁵⁴

⁵¹ Walter Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (1903 – 1999) (Wien 2006), S.47.

⁵² Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.47.

⁵³ Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.49.

⁵⁴ Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.49.

In der Wiener Zeitung vom 30. Jänner 1930 wird vom „Rücktritt des Straßenbahndirektors Spängler“ berichtet.

„In der Dienstagssitzung des Stadtsenates brachte der Personalreferent Stadtrat Speiser das Pensionsansuchen des Straßenbahndirektors Ingenieurs Ludwig Spängler zur Kenntnis. Der Stadtsenat genehmigte das Ansuchen mit Wirksamkeit vom 28. Februar 1930 und beschloß, dem Gemeinderat den Antrag zu unterbreiten, Direktor Spängler für seine langjährige und vorbildliche Tätigkeit Dank und volle Anerkennung auszusprechen. Direktor Spängler wird der Gemeindeverwaltung auch in Hinkunft als Berater ind Verkehrsangelegenheiten, insbesondere in Fragen der Untergrundbahn, zur Verfügung stehen. Mit der Weiterführung der Straßenbahnbetriebe werden die Vizedirektoren Muhr und Ingenieur Werner sowie Oberamtsrat Resch betraut werden; letzterer wird gleichzeitig Titel und Funktion des Vizedirektors der Straßenbahn erhalten.“⁵⁵

Interessant ist erstens, dass kein neuer Direktor bestellt wurde, sondern drei Vizedirektoren und zweitens, dass bereits 1930 eine Untergrundbahn im Gespräch war, die aufgrund des zweiten Weltkrieges und anderer Umstände erst in den späten 1970er Jahren in Wien verwirklicht wurde.

7.2. Das Betriebsnetz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

Das Betriebsnetz wuchs in den folgenden Jahren durch die Übernahme der Kagranner Bahn 1904, welche über 5 Kilometer Streckenlänge verfügte und der DTKC (45 Kilometer Streckenlänge), bis 1913 auf, auch aufgrund von Neubauten über 262 Kilometer (davon 20 Kilometer im Dampfbetrieb) an.⁵⁶

„Dabei wurde nicht nur an den Alltag (Kaiser Ebersdorf) und an den Vergnügungsverkehr (Freudenau) gedacht, sondern an die Besucher der am Stadtrand neuerbauten Sozialanlagen, wie Steinhof (heute Psychiatrisches Krankenhaus) oder Versorgungsheim (heute Altersheim) Lainz, weswegen heute *die hohe sozial-humanitäre Einstellung der damaligen Zeit* gerühmt wird.“⁵⁷

Für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen bot sich allerdings ein anderes Bild.

7.3. Soziale Fragen innerhalb des Unternehmens

Die kommerzielle Auslegung der Vorgängerunternehmen war weiterhin bei den Bediensteten der Straßenbahn zu spüren. „Das Personal wieder, das seine Erfolge in den Streiks von 1889 und 1897 zum Großteil der massiven Unterstützung durch Gemeindefunktionäre zu danken hatte, fühlte sich nun, da die Gemeinde zu seinem Brotherrn aufgestiegen war, von Lueger verraten.“⁵⁸ Bereits im Herbst 1905 nahm der Unmut unter den Bediensteten zu. Es wurden unter anderem eine Dienstverkürzung „von 12 auf 10 Stunden, Lohnzulagen (statt Trinkgeld) von 1 Krone täglich rascherem Definitivum und 100% Pension nach 25 Dienstjahren“⁵⁹ gefordert. Die Stadtverwaltung wurde allmählich nervös, weil ein Generalstreik von Gas-, E-Werk und Straßenbahn am 1. November 1905 drohte. Der damalige Magistratsdirektor und

⁵⁵ Wiener Zeitung vom Donnerstag den 30. Jänner 1930, S.3.

⁵⁶ Vgl. siehe: Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.46.

⁵⁷ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.46.

⁵⁸ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.46.

⁵⁹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

spätere Bürgermeister Dr. Richard Weisskirchner hielt die Polizei und die drei Direktoren der städtischen Unternehmungen zu strengem Durchgreifen an. Die meisten Straßenbahner waren zu dieser Zeit politisch christlich-sozial eingestellt, sympathisierten aber mit einem Beitritt zur sozialdemokratischen Organisation der Handels- und Transportarbeiter.⁶⁰

„Bei ihren nun zahlreichen Versammlungen, die bald beim Wimberger, bald in Favoriten stattfanden und „nur in Uniform“ besucht werden durften, sprach(en) Kunschak⁶¹ (Anm.: Leopold Kunschak) wie Reumann⁶² (Anm.: Jakob Reumann), wobei ersterer von den Demonstranten selbst kritisiert wurde. Einig war man sich bei der Empörung gegen Direktor Spängler, der den Schaffnern den Kupplungsdienst⁶³ aufbürdete, sie dafür mit Handsäckchen (Kosten: 300K), später mit Lederfäustlingen (2000K) ausstattete und der Gemeinde so 30.000 Kronen Kupplerlöhne jährlich ersparte.“⁶⁴

Neben der Polizei, die diesen Versammlungen bewohnte, schickte auch Direktor Spängler Spitzel, „deren Mitteilungen bald den Bahnhof Vorgartenstraße als Mittelpunkt der gefährlichen Bewegung und von dort den Kondukteur Heinrich Stifft 305⁶⁵ sowie Zinner vom Bahnhof Favoriten als Rädelsführer erschienen ließen.“⁶⁶ Diese Bespitzelungen der zwei Kondukteure gelangten zu Magistratsdirektor Weisskirchner, der beide aus dem Straßenbahndienst zu entlassen vorschlug, womit Bürgermeister Lueger am 21.10.1905 einverstanden war. „Zu einem Streik konnten sich die eingeschüchterten Straßenbahner nun nicht mehr entschließen, doch mündete ihr sozialer Kampf Ende November in die großen Wahlrechtsdemonstrationen, die ein Jahr danach Österreichs erstes demokratisches Wahlgesetz (vorerst noch nicht für Frauen) zur Folge hatten.“⁶⁷

Am 16.2.1906 wurde eine Neuregelung der Dienst- Lohn- und Pensionsverhältnisse eingeführt. Somit hatte die Stadtregierung die Zeichen der Zeit erkannt. „Im Fahrdienst reduzierte man [...] die täglichen 12 Stunden (einschließlich Mittagspause) auf 9,5 Stunden (ohne 1 bis 1,5 Stunden Mittagspause), den Unterbeamten wurde statt des halben nach je sechs Arbeitstagen ein ganzer bezahlter Ruhetag gewährt usw.“⁶⁸ Die Jahreslohnkosten stiegen von 9 Millionen Kronen im Jahr 1903 auf 22,3 Millionen Kronen im Jahr 1912.

⁶⁰ Vgl. siehe: Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

⁶¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Leopold_Kunschak (zuletzt aufgerufen am 31.10.2012).

⁶² http://de.wikipedia.org/wiki/Jakob_Reumann (zuletzt aufgerufen am 31.10.2012).

⁶³ Hiermit ist das Kuppeln von Triebwagen mit Beiwägen und der gleichen in Betriebsbahnhöfen oder Endstationen der Straßenbahn gemeint, das nun nicht mehr von eigenen Kupplern, sondern von den Schaffner durchgeführt werden soll.

⁶⁴ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

⁶⁵ Als Nummern wurden die Bediensteten schon bei der Wiener Tramwaygesellschaft bezeichnet (in der Pensionsliste sind nur Nummern, keine Namen zu finden, obwohl 1899 Neunummerierung nach Geburtsjahr eingeführt wurden); Nummern sind für das Straßenbahnpersonal in Wien bis heute üblich. Bei der Bahn oder der Post wird stets der Name angegeben. (Vgl. siehe: Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.).

⁶⁶ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

⁶⁷ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

⁶⁸ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

7.4. Neuananschaffungen und Bautätigkeiten in den ersten Jahren unter städtischer Führung

„Auf den Erwerb und Ausbau der Straßenbahnen waren wohl beträchtliche Mittel aufzuwenden, bis 1913 rund 180 Millionen Kronen.“⁶⁹ Ebenso wurde der Oberbau verbessert. Bereits 1913 wurde die erste elektrische Weiche in Betrieb genommen, die vom Fahrer gestellt werden konnte.

„Im Prinzip funktionieren die E-Weichen“ derart, daß sie sich dann umstellen, wenn beim Befahren des Oberleitungsschleifstückes der Fahrschalter auf Fahrstufen geschaltet war, der Triebwagen also Strom verbrauchte. Ab 1969 bekamen viele Triebwagen noch zusätzlich einen Weichenstellschalter, durch den der Stromverbrauch beim Befahren des Schleifstückes unabhängig von der Fahrschalterstellung möglich war. [...] Die letzte „E-Weiche“ herkömmlicher Bauart wurde im November 1999 außer Betrieb genommen.“⁷⁰

7.5. Neuorganisation der Linienbezeichnungen

Ab dem Jahr 1907 wurden neue Liniensignale eingeführt. Wie bereits weiter oben erwähnt, wurden bis dahin geometrische Figuren zur Kennzeichnung verwendet, die für die Fahrgäste irreführend waren. „Der Gemeinderat beschloß [...] am 6. Juli 1906 die Einführung eines Liniensignalsystems, das 1907 in die Tat umgesetzt wurde und zum Großteil noch heute gültig ist.“⁷¹ Zur Einteilung der Linien wurden folgende Nummerierungen eingeführt. Den sogenannten „Rundlinien“, „welche die Stadt in verschiedenen Radien abschnittsweise kreisförmig umfuhren, wurde die Nummerngruppe 1 – 20 zugeteilt.“⁷² Als „Radiallinien“ wurden solche bezeichnet, die stadtein- bzw. stadtauswärts fuhren. Diese erhielten die Nummergruppe 21 – 82. Weiters gab es die „Durchgangslinien“, die eine Kombination aus Rund – und Radiallinie waren. Ihnen wurden Buchstaben als Linienbezeichnung zugeordnet. „Normalerweise befuhren Durchgangslinien einen Teil der Ringstraße. Die Durchgangslinien, die nicht die Ringstraße, sondern die „2er-Linie“ (Lastenstraße) benutzten, bekamen als Index die Ziffer „2“ zugesetzt (z.B. E₂, G₂, H₂, J₂).“⁷³ Verlängerungen von Linien wurden durch eine zusätzliche Hunderterstelle gekennzeichnet. Als Beispiel seien hier die Linien 132, 260 und 360 genannt. „Wenn ein Zug einer Linie nicht das normale Fahrziel erreichte, sondern schon vorher gekürzt wurde, bekam das Liniensignal einen schrägen Balken als Kennzeichnung.“⁷⁴ Diese wurden im Volksmund als „gestrichen“ (Anm.: z.B.: „D gestrichen“) bezeichnet. Eine weitere Besonderheit waren Linien, die nicht nur auf einer sondern auch auf einer anderen Strecke verkehrten. Diese bekamen einen Bruchstrich und hießen zum Beispiel $31\frac{1}{5}$. Dies bedeutet, dass diese Linie auf der Strecke der Linie 31 und 5

⁶⁹ Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn (Wien 1983), S.47.

⁷⁰ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.70.

⁷¹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S. 55.

⁷² Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.56.

⁷³ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.56.

⁷⁴ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.56.

fuhr. „Zusätzlich gab es noch verschiedene Sonderlinien (Zentralfriedhofsverkehr, Silvesternacht...), die eigene Linienbezeichnungen hatten.“⁷⁵ Auf diese wird in anderen Kapiteln näher eingegangen.

7.6. Allerheiligen-Verkehr zum Zentralfriedhof

Eine wichtige Einnahmequelle seit Bestehen der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen war der Allerheiligen-Verkehr zum Zentralfriedhof in Simmering. Es wurde allen Bewohnern der Stadt ermöglicht, durch eine große Anzahl von Sonderzügen, mit der Straßenbahn von ihrem Wohnort zum Friedhof zu gelangen, um am 1. November ihrer Toten gedenken zu können. Bereits im ersten Verwaltungsbericht des zweiten Halbjahres 1903 – dieser sei auch als Beispiel genannt – fand der Allerheiligen-Verkehr einen Eintrag, und wird bis 1938 jedes Jahr erwähnt werden.

„Die größte Fahrtleistung fand auch am Allerheiligentag mit 183.523 Wagenkilometer statt, [...]. Der Verkehr am 1. November 1903 muß als eine besonders bemerkenswerte Leistung der städtischen Straßenbahnen hervorgehoben werden.

Nach und von dem Zentral-Friedhofe wurden am 1. November 1903 insgesamt 224.400 Fahrgäste befördert; [...]. Die rasche Abfertigung der Züge ist hauptsächlich durch eine Schleifenanlage beim dritten Tore des Zentral-Friedhofes und durch die Aufstapelung von Zügen für den Einschub, sowie dadurch ermöglicht worden, daß eine vollständige Trennung des Straßenbahn- vom Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr beim zweiten Tore des Zentral-Friedhofes durchgeführt wurde.

Zu diesem Zwecke sind daselbst 2 unterirdische Personendurchlässe erbaut worden, deren einer für die mit der Straßenbahn ankommenden Fahrgäste, deren anderer für die Fußgänger und für die mit Pferdefuhrwerken ankommenden Friedhofsbesucher dient. Diese Durchlässe führen unter den Gleisen beziehungsweise auch unter der Straße bis zum Friedhofs-Vorplatze. Die Anlage hat sich durchaus bewährt, doch ist eine bedeutende Vergrößerung derselben für das Jahr 1904 in Aussicht genommen, denn der Personenandrang erreichte schon im Berichtsjahre eine solch überraschende Höhe, daß die Anlagen, deren Dimensionen alle mit dem Allerheiligenverkehr vertrauten Faktoren für mehr als ausreichend gehalten hatten, nur gerade genügten. Für eine weitere Steigerung des Friedhofsbesuches ist die geplante Vergrößerung der Anlage unentbehrlich.“⁷⁶

Anhand dieses Eintrages sollte erwähnt werden, wie wichtig der 1. November für die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen war. Der Friedhofs-Verkehr nahm in den folgenden Jahren und Jahrzehnten immer weiter zu. Erst durch den steigenden KFZ-Verkehr der 1960 er und 1970 er Jahre nahm die Bedeutung des Friedhofs-Verkehrs am 1. November ab.

7.7. Die Entwicklung der Dampftramway unter der Betriebsführung der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

1907 übernahm die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen das letzte private Straßenbahnunternehmen. „Die Erwerbung derselben erfolgte nach langen schwierigen Verhandlungen durch den Vertrag vom 31. Dezember 1907, und zwar rückwirkend vom 1.

⁷⁵ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.56.

⁷⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das zweite Halbjahr 1903 (Wien 1904), S.6.

Jänner 1907.⁷⁷ Wie bereits weiter oben erwähnt, wurden zwei von einander unabhängige Strecken erworben.

„Bei der „südlichen Linie“ setzten schon bald Elektrifizierungsarbeiten ein: Ab 13. Oktober 1908 konnte man die Zweigstrecke Hietzing – Ober St. Veit mit elektrischen Wagen befahren, wobei das Teilstück bis Unter St. Veit als Linie 58 und der Rest als Linie 158 bezeichnet wurde.“⁷⁸

Ab 26. Oktober fuhren bereits elektrische Straßenbahngarnituren von Hietzing bis Lainz. Die Elektrifizierung der Strecke Lainz - Mauer konnte erst im Jahre 1912, die von Mauer bis Mödling (Anm.: Liniensignal 360) erst 1921 vollendet werden.

Die Strecke der „nördlichen Linie“, die bis auf einige Abänderungen die heutige Line 31 nach Stammersdorf bildet, wurde sukzessive ab 1910 elektrifiziert. Am 18. Jänner dieses Jahres wurde die Teilstrecke von der Augartenbrücke bis nach Floridsdorf in Betrieb genommen. Auf die Erweiterung bis Großjedlersdorf musste man bis zum 17. Oktober 1911 warten und das Reststück bis Stammersdorf war dann am 30. Dezember 1911 elektrifiziert. Die Umbauarbeiten der Zweigstrecke bis nach Groß-Enzersdorf wurden erst danach in Angriff genommen. So wurde am 23. Jänner 1912 das Teilstück bis Kagran in Betrieb genommen, die Gesamtlinie bis nach Groß-Enzersdorf konnte aber erst zehn Jahre später vollständig elektrifiziert werden. „Der letzte Wiener Dampftramwayzug hatte seine Abschiedsfahrt am 22. Jänner 1922. [...] Den Verkehr nach Groß-Enzersdorf übernahm ab diesem Datum die seit 30. August 1910 aufgelassene Linie 317 (217).“⁷⁹

Wie bereits beim Kapitel zur Dampftramway Krauss und Comp. erwähnt wurde, führte die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen den Betrieb der Lokalbahn Stammersdorf – Auerthal, die 1909 sogar bis Groß-Schweinbarth verlängert wurde, bis zum 1. Mai 1913 und übergab sie mit diesem Datum an die „Niederösterreichische Landesbahn“. „Hier leisteten Wiener Straßenbahner – Lokführer, Heizer und Schaffner – auf [...] Lokalbahnzügen Dienst.“⁸⁰

Die ausgeschiedenen Dampflokomotiven dienten teilweise als Bauzuglokomotiven bei der Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn oder wurden an Betriebe verkauft, bei denen sie als Werkslokomotiven zum Einsatz kamen. Viele der ehemaligen Dampftramwaywaggons wurden bis 1959 als Beiwagen im elektrischen Betrieb eingesetzt, „wobei einige Wagen noch bis 1953 ihren graugrünen Dampftramway-Anstrich“⁸¹ behielten.

⁷⁷ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1907 (Wien 1908), S.1.

⁷⁸ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.57.

⁷⁹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.58.

⁸⁰ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.60.

⁸¹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.60.

7.8. RUND UM WIEN

„Eine beachtenswerte Neuerung im Straßenbahnbetriebe erfolgte durch Einführung von Rundfahrten mit eigens hiezu gebauten, gut ausgestatteten Salonwagen. Diese den Interessen des Fremdenverkehrs dienende Einführung bezweckt, die Sehenswürdigkeiten der Kaiserstadt nach einem festen Programme dem reisenden Publikum vorzuführen; schön ausgestattete Führer geben den Teilnehmern der Rundfahrt durch Text und Bilder die nötigen Aufklärungen. Diese Fahrten wurden im Berichtsjahr (Anm.: 1907) vom 26. August bis 15. Oktober vorgenommen und fanden allgemeinen Beifall. In der Folge werden die Fahrten schon im Frühjahr aufgenommen werden.“⁸²

Dies ist dem Verwaltungsbericht des Jahres 1907 zu entnehmen und soll auf die ab dem Berichtsjahr eingeführten Rundfahrten in Salonwagen hinweisen. Insgesamt wurden vier „besonders gestaltete und eingerichtete Aussichtswagen (2001 – 2004) auf der Basis der Triebwagenserie G₂ in Betrieb genommen.“⁸³ Diese Fahrzeuge wurden braun-rot lackiert und hoben sich auch durch ihre vier großen Bogenfenster an jeder Wagenseite vom üblichen Wagenpark ab. Statt den üblichen Schiebetüren zwischen den Plattformen waren Klapptüren eingebaut. „Man konnte die Fahrt auf transportablen Lehnstühlen mit Korbgeflecht genießen.“⁸⁴ Die Innenwände waren aus Mahagoni und der Wagenboden war mit einem teppichartigen Belag versehen. „Für die Fahrgäste gab es ein kleines Buffet und in jedem [...] Abteil stand ein großer Stadtplan zur Verfügung.“⁸⁵ Da es für diese Salon- oder Exkursionswagen keine offizielle Typenbezeichnung gab, wurden diese inoffiziell auch als „AW“ (Aussichtswagen) bezeichnet. Einen noch eleganteren und exquisiteren Wagen gab es mit der Nummer 2001, dieser wurde auch „Galawagen“ genannt. Die Ausstattung unterschied sich folgendermaßen von den anderen drei Exkursionswagen: „Gepolsterte Lehnstühle, getrieben, vergoldete Luster, vier Aquarellbilder von Professor Kopallik⁸⁶ im Barockstil ließen ihn zum Galawagen werden.“⁸⁷ Dieser Wagen wurde allerdings meist nur für Streckeneröffnungen und Empfänge durch den Bürgermeister verwendet. Die erste Fahrt eines Salonwagens am 26. August 1907 führte vom Neuen Markt weg.

1909 wurden aufgrund des großen Interesses drei weitere Triebwagen mit den Nummern 2101, 2281 und 2282 gebaut. Zwischen 1909 und 1910 lieferte die Grazer Waggonfabrik „fünf gleichaussehende Beiwagen (3198 – 3200, 3405, und 3406), zusätzlich wurde im Jahr 1910 noch vorübergehend der Innenraum des „normalen“ G₂ –Triebwagens 2075 und des Mitteleinstiegsbeiwagens h 3001 zum Aussichtswagen umgestaltet.“⁸⁸

⁸² Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1907 (Wien 1908), S.4.

⁸³ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.50.

⁸⁴ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.51.

⁸⁵ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.51.

⁸⁶ http://www.galeriaseidler.at/kopallik_franz_cv.htm (zuletzt aufgerufen am 13.11.2012).

⁸⁷ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.51.

⁸⁸ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.52.

Ab dem Jahr 1911 erfolgten die Abfahrten der Rundfahrten auch vom Liebenbergdenkmal bei der Mölker Bastei. 1914 mussten die Fahrten aufgrund des Ausbruchs des ersten Weltkrieges eingestellt werden.

„Als das Interesse an Stadtrundfahrten nach Kriegsende wieder erwacht war, hatte bereits der Autobus diese Domäne für sich gewonnen, denn als man anlässlich der Frühjahrsmesse im März 1922 die Stadtrundfahrten mit den Exkursionswagen wieder aufleben lassen wollte, war diesen Fahrten kein Erfolg mehr beschieden.“⁸⁹

Alle Exkursionswagen wurden daraufhin für den normalen Personenverkehr adaptiert und standen zum Teil noch bis 1966 im Dienst.

7.9. Das 60-jährige Regierungsjubiläum von Kaiser Franz Josef

1908 feierte Kaiser Franz Josef sein 60-jähriges Regierungsjubiläum. Zu diesem Anlass war auch das Unternehmen mit seinen zahlreichen Mitarbeitern gefordert, denn es gab einige außerplanmäßige Ereignisse. Unter *Besondere Betriebsänderungen* findet sich ein Eintrag im Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen des Jahres 1908.

„Besondere Anlässe, die eine Änderung in der Betriebsführung mit sich brachten, waren im vergangenen Jahre ziemlich zahlreich. Hauptsächlich waren es die Kaiserjubiläums-Festlichkeiten, von denen die Kinderhuldigung in Schönbrunn, der Festzug und die Illumination eigene Vorkehrungen seitens der Straßenbahn in größerem Maße erforderten.“⁹⁰

Das gemeinde-rätliche Jubiläums-Komitee hatte die Durchführung des Transports für die Kinderhuldigung in Schönbrunn der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn übertragen. Die Feier fand am 21. Mai 1908 statt. Es nahmen rund 80.000 Kinder und 5.000 Aufsichtspersonen teil. Es mussten alle Kinder aus den Wiener Volks- und Bürgerschulen teilnehmen. War der Weg von der Schule länger als 2,5 Kilometer, wurden diese mit der Straßenbahn zum Schloss transportiert, die anderen mussten den Weg zu Fuß zurücklegen, wovon ungefähr 19.000 Kinder betroffen waren.⁹¹ „Ebensoviel Kinder wurden mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (von Floridsdorf) und mit der Wiener Stadtbahn⁹² befördert, während mit Sonderzügen der Straßenbahnen 42.300 Kinder hin- und zurückbefördert worden sind.“⁹³ Die Zufahrt nach Schönbrunn war so geregelt, dass die Teilnehmer kurze Wege zurückzulegen hatten und durch mehrere Tore zum Schloss gelangen konnten. Für die Rückfahrt wurden Sonderzüge der Straßenbahnen beim Meidlinger Tor, der Winckelmannstraße und Hietzing, beziehungsweise beim Meidlinger Bahnhof aufgestellt. „Die einzelnen Schulen erhielten Pläne, auf denen der Aufstellungsplatz der für sie

⁸⁹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.53.

⁹⁰ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909), S.6.

⁹¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909), S.6.

⁹² Der Betrieb der Wiener Stadtbahn wurde erst 1925 von der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen übernommen. Damals war die Wiener Stadtbahn der Staatsbahn unterstellt.

⁹³ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.6.

bestimmten Sonderzüge ersichtlich war;⁹⁴ Die Sonderzüge wurden durch Tafeln, auf denen der Name der Schule stand, kenntlich gemacht. Durch diese Kennzeichnung konnte der Rücktransport rasch und ohne Probleme erfolgen. „Zur Abwicklung dieses Verkehrs waren 412 Aufsichtspersonen, 492 Wagenführer und 950 Kondukteure mit 492 Sonderzügen (492 Motor- und 475 Beiwagen) im Dienst.“⁹⁵ Es ist zu erwähnen, dass im Jahr 1908 1056 Motor- und 998 Beiwagen für den elektrischen Betrieb zur Verfügung standen.⁹⁶ Fast die Hälfte der für den elektrischen Betrieb ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel waren an diesem Tag für die Kinderhuldigung in Schönbrunn abgestellt worden.

„Die Leistungen der Straßenbahner und aller ihrer Organe an diesem Tage wurden sowohl von seiner Majestät als auch von dem Herrn Bürgermeister, dem gesamten Gemeinderate und von der ganzen Bevölkerung Wiens lobend anerkannt.“⁹⁷

Auf die Feier an sich wird hier nicht eingegangen, sondern es soll gezeigt werden, zu welcher Leistung die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen fähig war, wenn auch der Gemeinderat diesen Sonderverkehr verordnet hatte.

Am 12. Juni 1908 fand der Kaiserhuldigungs-Festzug statt. „Es mußte der Verkehr auf fünf Linien ganz eingestellt, und auf 25 Linien eine Änderung in der Linienführung vorgenommen werden.“⁹⁸ Nach der Beendigung des Festzuges konnte der Verkehr wieder vollständig aufgenommen werden.

Am 1. Dezember 1908 fand eine Jubiläums-Illumination statt, an der sich auch die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn beteiligte. Es war der Vorabend des 60-jährigen Regierungsjubiläums von Kaiser Franz Josef.

„Abgesehen von einer Illumination der Fassaden der beiden Direktionsgebäuden, wurde nächst dem Schönbrunner Lustschlosse gelegene Bahnhof Wienzeile mit einer Konturenbeleuchtung versehen, die großen Beifall fand, weil sich gerade die einfachen Formen der Wagenhalle hierfür sehr gut eigneten.“⁹⁹

Auch Wartehallen und ein Zug wurden festlich beleuchtet. Dieser bestand aus einem Motor- und zwei Beiwagen, „die am Ausgang des Schottenringes in den Franz Josefs-Kai auf einem in der Regel nicht genutzten Gleis mit oberirdischer Stromführung aufgestellt waren.“¹⁰⁰

Wie bereits weiter oben erwähnt, wollte Kaiser Franz Josef am Ring keine Oberleitung sehen, so wurde am Ring und in der Mariahilfer Straße erst ab 1915 - also noch zu Lebzeiten des Monarchen - nicht mehr auf das Unterleitungssystem zurückgegriffen. „Vor und nach der

⁹⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.6.

⁹⁵ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.6.

⁹⁶ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.56.

⁹⁷ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.6.

⁹⁸ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.7.

⁹⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.7.

¹⁰⁰ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.7.

Beleuchtung verkehrte dieser Zug in beleuchtetem Zustande über die Mariahilferstraße und die Ringstraße auf den Linien mit unterirdischer Stromzuführung.¹⁰¹

8. Bediensteten-Wohnhäuser der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

Im Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen des Jahres 1913 findet man am Ende eine Beilage zu den Bautätigkeiten des Betriebes Wohnhäuser mit günstigen Wohnungen für Bedienstete zu schaffen. Darin ist Folgendes zu lesen:

„In den letzten Jahren hat sich in Wien ein Mangel an Wohnungen für kinderreiche Familien kleiner Angestellter und Arbeiter geltend gemacht, der die Gemeinde Wien als Verwaltungskörper im allgemeinen, aber auch als Inhaber großer Unternehmungen mit ihren vielen Tausenden von Arbeitern und Bediensteten nicht unberührt lassen konnte. So haben sich denn auch schon frühzeitig im Schoße des Gemeinderates Stimmen dafür erhoben, daß der Wohnungsnot zunächst unter den eigenen Angestellten durch Herstellung von Arbeiterhäusern begegnet werde.“¹⁰²

Es wurden bereits früher in den Verwaltungsgebäuden der Betriebsbahnhöfe Sorge getragen, dass Wohneinheiten für Bedienstete zur Verfügung gestellt werden, doch war die Anzahl derer sehr beschränkt. Auch wurde es von einem Verkehrsunternehmen nicht als wichtigste Aufgabe erachtet, sich um Wohnungen für Bedienstete zu kümmern.

„Erst als nach der durchgreifenden Regelung der Versorgungsbezüge der Straßenbahner zu Anfang des Jahres 1906 der Gemeinde das in Wertpapieren bestehende Stammvermögen der Pensionskasse von damals rund sieben Millionen Kronen – mittlerweile ist es namentlich durch die bedeutenden Zuschüsse der Gemeinde auf über 18 Millionen angewachsen – zur Verfügung stand, konnte man ausgreifende Pläne für die Verbauung größerer Grundflächen mit Arbeiterhäusern reifen lassen.“¹⁰³

Unter dem damals schon verstorbenen Bürgermeister Dr. Karl Lueger (+ 1910) wurde angeregt, aus dem Geld der Pensionskasse Häuser für Bedienstete der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen zu schaffen. Bereits 1906 wurde im Gemeinderat beschlossen, dass eine Wohnhausgruppe beim damals neu errichteten Betriebsbahnhof Brigittenau gebaut werden soll. Mit dem Bau wurde aber erst im April 1910 begonnen und er konnte im Oktober des selben Jahres fertiggestellt werden.

„Auf einer Fläche von 900m² erheben sich nebeneinander drei Häuser. [...] Im Mittelgebäude sind 27 Wohnungen mit Zimmer und Küche und zwei Wohnungen nebstem noch mit einer Kammer, in den Seitengebäuden je 13 Wohnungen mit Zimmer und Küche und je sechs Wohnungen, aus Zimmer, Kammer und Küche bestehend, untergebracht. [...] Das Flächenmaß der kleinen Wohnungen bewegt sich zwischen 31,4 und 34,9 m², das der größeren zwischen 42,7 und 47m². Zu jeder Wohnung ohne Ausnahme gehört ein eigener Abort¹⁰⁴ mit Wasserspülung, eine Keller- und eine Bodenabteilung.“¹⁰⁵

¹⁰¹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909), S.7.

¹⁰² Bedienstetenwohnhäuser der Wiener städtischen Straßenbahn, In: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1913 (Wien 1914), S.1.

¹⁰³ Bedienstetenwohnhäuser (Wien 1914), S.1.

¹⁰⁴ Hierbei handelt es sich um einen älteren Begriff für Toilette. <http://de.wikipedia.org/wiki/Toilette> (zuletzt aufgerufen am 31.10.2012).

¹⁰⁵ Bedienstetenwohnhäuser (Wien 1914), S.2.

Weiters wurden auch Waschküchen und Spielplätze für Kinder im Hof eingerichtet. Die Verwaltung der Gebäude war der Abteilung Hochbau und Gebäudeverwaltung zugeteilt. Diese entschied auch über etwaige Kündigungen bzw. Stundungen von Mietzinsen. Die Direktion hatte über Instandhaltungsarbeiten zu entscheiden. Weiters gab es eine allgemeine verbindliche Hausordnung, die von den Behörden genehmigt wurde. „Grundsätzlich erfolgt die Vermietung in der Reihenfolge der Anmeldungen. In erster Linie sind die Bediensteten der Straßenbahnen, vornehmlich die des benachbarten Bahnhofes, dann die sonstigen städtischen Bediensteten zu berücksichtigen.“¹⁰⁶ Werden solche Wohnungen nicht von eigenen Bediensteten genützt, können sie auch an andere Arbeiter vermietet werden.

Bei der Erweiterung des Bahnhofes Hernals wurde ebenfalls ein Wohnhaus errichtet, welches sich Ecke Wattgasse - Richthausenstraße befindet und noch heute im Anschluss an die Wagenhalle existiert.

Die meisten Häuser, die in dieser Zeit errichtet wurden, gibt es heute noch. Darunter befinden sich die Bauten im II. Wiener Gemeindebezirk in der Wehlstraße 136-148, im XII. Bezirk in der Wittmayergasse 10 und auf dem Johann-Hoffmannplatz 10-15, im XV. Bezirk in der Fenzlgasse 65-67 und beim Betriebsbahnhof Speising in der Hetzendorfergasse Ecke Wattmannasse, im XVI. Bezirk in der Rankgasse 34 und der Montleartstraße 56-60, in der Nähe des Bahnhofes Ottakring, im XIX. Bezirk, am Döblinger Gürtel 9-19 und der Sommergasse 8, welche sich in der Nähe des Betriebsbahnhofes Währinger-Gürtel befindet und im XX. Bezirk in der Adalbert Stifter Straße 14-18, direkt hinter dem Bahnhof Brigittenau. In den Jahren 1909 bis 1913 konnte somit der Wohnungsnot der Bediensteten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen Abhilfe geschaffen werden.

„So hat die Gemeinde Wien im Rahmen des Straßenbahnunternehmens allein in vier Jahren bei neun Bahnhöfen eine große Anzahl Bedienstetenhäuser errichtet und der Einwohnerschaft damit fast 1600 Kleinwohnungen zur Verfügung gestellt. Aber nicht nur, daß sie damit der Wohnungsnot in ansehnlichem Maß unmittelbar begegnet, so wurde gerade zu Zeiten des Darniederliegens der Bautätigkeit dem Baugewerbe und den darin beschäftigten Personen eine Summe von rund neun Millionen Kronen zugeführt.“¹⁰⁷

Die Errichtung von Wohnhäusern für Bedienstete war eine weitreichende Maßnahme für das Unternehmen. Erstens konnte es vielen Mitarbeitern ermöglicht werden, günstig zu einer Wohnung zu kommen und zweitens hatten diese keine weite Anfahrt von zu Hause zu ihrer Dienststelle, was für die Bediensteten, genauso wie für den Dienstgeber von Vorteil war. Am Ende der Beilage zum Verwaltungsbericht des Jahres 1913 ist zu lesen: „[...] so ist die

¹⁰⁶ Bedienstetenwohnhäuser (Wien 1914), S.3.

¹⁰⁷ Bedienstetenwohnhäuser (Wien 1914), S.11.

Behauptung gerechtfertigt, daß dieses Unternehmen seinen Anteil an den Aufgaben der heimischen Wohnungs- und Arbeiterfürsorge redlich geleistet hat.“¹⁰⁸

9. Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmungen (1908 – 1922)

1908 wurde der Stellwagenverkehr kommunalisiert und bis 1922 war die Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen direkt unterstellt. Als Stellwagen sind alle schienenungebundenen öffentlichen Verkehrsmittel zu verstehen. Dies schließt den Pferdestellwagenverkehrs genauso ein, wie den Betrieb mit Autobussen, die entweder durch Akkumulatoren oder Benzin- bzw. Dieselmotoren angetrieben werden.

„Aus Anlaß der Verstädtlichung des Stellwagenbetriebes der Vienna General Omnibus Co. Ltd. fiel unserem Unternehmen eine wichtige Rolle zu, indem drei Beamte ausersehen worden waren, die Gebarung der Konkursmasseverwaltung zu überwachen, das Wagen- und Stallressort zu verbessern und die Buchführung zu prüfen. Von diesen war insbesondere der gegenwärtige Direktor, dieser jüngsten Unternehmung der Gemeinde, Herr Ober-Inspektor V. (Anm.: Viktor) Liffka, zum verantwortlichen Geschäftsführer bestellt worden.“¹⁰⁹

In der Literatur sind unterschiedliche Namensgebungen dieses Stellwagenunternehmens zu finden. So schreibt zum Beispiel Walter Farthofer in seiner Chronologie *die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (1903 – 1999)* von „einer eigens handelsgerichtlich protokollierten Firma „Gemeinde Wien – städtische Automobil-Stellwagen Unternehmung...“¹¹⁰ Dies muss zurückgewiesen werden, denn, in auf Betriebsakten gefundenen Namensgebungen wird entweder vom Stellwagen- oder Kraftstellwagenbetrieb gesprochen. Der Unterscheid ist dahingehend erklärt, dass der Stellwagenbetrieb durch Pferde, der Kraftstellwagenbetrieb durch Automobile verrichtet wurde. In der Wienbibliothek im Rathaus finden sich unter der Signatur C-67052 3 (1.888-2.198)¹¹¹ Akten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Zeit des Ersten Weltkrieges. Hier befindet sich ein Akt vom 1. September 1914 mit der Zahl 1952¹¹², der am Briefkopf die Direktion und Anschrift des Unternehmens ausweist. Es ist von der Direktion der städtischen Stellwagenunternehmung Wien I., Jasomirgottstraße 2. die Rede. Auch dem Stempel dieses Aktes ist zu entnehmen, dass die offizielle Nomenklatur dieser der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen unterstellten Firma städtische Stellwagenunternehmung lautet. Auch wenn in den Akten von einem Kraftstellwagenbetrieb

¹⁰⁸ Bedienstetenwohnhäuser (Wien 1914), S.11.

¹⁰⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.1.

¹¹⁰ Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006), S.15.

¹¹¹ jeder einzelne Akt ist mit einer Zahl von der Wienbibliothek vermerkt und geordnet worden. Sie beginnt bei 1.888 und endet bei 2.198.

¹¹² Dem Akt zugeordnete Zahl der Wienbibliothek.

die Rede ist, muss die von Walter Farthofer genannte und nach eingehendem Aktenstudium für unrichtig befunden Namensgebung des Unternehmens richtig gestellt werden.

9.1. Gleislose Bahn Pötzleinsdorf – Salmansdorf (1908-1938)

Weder Stell- noch Kraftstellwagen sind die Lösung des schienenungebundenen Verkehrs zwischen Pötzleinsdorf und Salmansdorf gewesen, die von 1908 bis 1938 - bis kurz nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten, in Österreich - bestand hatte. Beim Eröffnungstag dieser Linie gibt es zwei Daten. Prof. Harald Marincig schreibt in seinem Buch *Die Wiener Linien 140 Jahre ÖPNV* vom 14. Oktober 1908¹¹³, der Verwaltungsbericht des Jahres 1908 der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn wiederum datiert den Tag der Eröffnung auf den 16. Oktober 1908¹¹⁴. Das Besondere an diesem Stellwagenbetrieb war, dass es sich um einen Oberleitungsbetrieb handelte. „Dabei wurden auf der 2,2 Kilometer langen Strecke elektrisch angetriebene Busse verwendet, die ihren Fahrstrom aus einer zweidräftigen Oberleitung erhielten,...“¹¹⁵

Aufgrund des Alters des Systems, der Fahrbetriebsmittel und der Unwirtschaftlichkeit, die Autobusse für den Rechtsverkehr umzubauen, wurde der Betrieb am 30. Oktober 1938 eingestellt und die Strecke ab dem folgenden Tag „mit Benzin- und Dieselausbussen betrieben.“¹¹⁶

10. Der Erste Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg führte zwar zu keinen Kampfhandlungen und Zerstörungen auf Wiener Boden, doch wurde die Straßenbahn aufgrund dieser Notzeit auch für andere Dienste, als zur reinen Personenbeförderung, in Anspruch genommen.

„Teile der Straßenbahnremisen Grinzing, Hernalts und Brigittenau mußten zu Depots für Kriegsmaterial und Militärverpflegung umfunktioniert werden, Lastzüge der Straßenbahn führten die Versorgungsfahrten zwischen den Kasernen und den Verpflegungsdepots durch. Die Einberufung der Fahrer und Schaffner zum Militärdienst erforderte auch Maßnahmen in personeller Hinsicht. Ab 1914 wurden erstmals Frauen als Schaffnerinnen im Fahrdienst verwendet. Ab 1916 gab es bis Kriegsende auch Straßenbahn – Fahrerinnen.“¹¹⁷

Mit Lazarettzügen wurden Verwundete von den Fernbahnhöfen zu den Spitälern befördert. Dafür wurden Beiwägen für die Aufnahme von Tragen umgebaut. Zur effektiveren

¹¹³ Vgl. siehe: Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.170.

¹¹⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909). S.9.

¹¹⁵ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.170.

¹¹⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939), S.14.

¹¹⁷ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.72.

Durchführung wurde genehmigt, dass drei Beiwägen¹¹⁸ von einem Triebwagen gezogen wurden. „Auch Totentransporte wurden in dieser Zeit mit der Straßenbahn durchgeführt. Ab 1. März 1918 wurde ein aus einem NWT-Dampftramwaywaggon umgebauter „Leichentransportwagen“ [...] für diese Tätigkeit eingesetzt.“¹¹⁹ Es wurden Verstorbene aus dem Allgemeinen Krankenhaus, dem Krankenhaus Lainz, dem anatomischen Institut und der Pflgeanstalt Steinhof zum Zentralfriedhof transportiert. Erst 1923 wurde der Transport von Leichen vom Allgemeinen Krankenhaus und dem anatomischen Institut eingestellt, und endgültig gegen Ende der 1920er Jahre.¹²⁰

10.1. Personalsituation während des Krieges

Der Personalstand hat sich im Unternehmen seit der Kommunalisierung im Jahr 1903 deutlich erhöht. Waren 1903 noch 6.275 Personen beschäftigt, so waren es 1908 bereits 8.758, und 1913, also ein Jahr vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges 12.082.¹²¹ Die Erhöhung des Personalstandes ist auf die Verstädtlichung der Dampftramway bzw. der Gründung der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmungen, die direkt der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen unterstellt war, und die Vergrößerung des Liniennetzes, sowie der dadurch bedingten Erhöhung der Anzahl von Mitarbeitern in den Bereichen Triebwagenführer, Schaffner, Oberbau¹²² und Hauptwerkstätten zurückzuführen. Waren vor dem Krieg hauptsächlich männliche Mitarbeiter bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen angestellt, so änderte sich dies während des Krieges. Im Verwaltungsbericht des Geschäftsjahres 1915/16 wird von einem Gesamtstand des Personales von 11.963 Personen gesprochen, derer waren 6.782 männliche und 5.181 weibliche Mitarbeiter. Im Laufe des Krieges entwickelte sich die Situation dahingehend, dass 1917/18 bereits mehr Frauen (7.490) im Dienst des Unternehmens als Männer (6.356) standen. Dies ist hauptsächlich auf das Einrücken der Männer zum Kriegsdienst zurückzuführen. Frauen wurden aber nicht nur als Schaffnerinnen, sondern auch als Fahrerinnen oder Gleisbauarbeiterinnen herangezogen.

Bis zum ersten Halbjahr des Jahres 1918 war der Personalstand bei 13.846 Mitarbeitern. Dieser stieg im zweiten Halbjahr 1918 bzw. im Ersten des Jahres 1919 aufgrund der

¹¹⁸ Anm.: im „Normalbetrieb“ (planmäßiger Personenverkehr) durften niemals mehr als zwei Beiwagen an einen Triebwagen gekuppelt werden.

¹¹⁹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.73.

¹²⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.12.

¹²¹ Diese Zahlen sind den Verwaltungsberichten der jeweilig genannten Jahre, bzw. dem Buch von Walter Farthofer, Die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (1903-1999) zu entnehmen.

¹²² Mit Oberbau sind alle Bereiche der Schienen bei der Straßenbahn gemeint; weiteres ist hier zu finden: <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Oberbau+der+Straßenbahnen> (zuletzt aufgerufen am 14.11.2012).

zahlreichen Kriegsheimkehrer, auf 18.364 an. Waren 1917/18 noch 7.490 Frauen im Dienst der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn, so reduzierte sich die Zahl innerhalb eines Jahres auf 3.180 und im Jahr 1919/20 auf 1.081. Der Anteil an männlichen Mitarbeiter stieg in diesem Zeitraum von 6.356 (1917/18) im Geschäftsjahr darauf (1918/19) - bedingt durch viele Kriegsheimkehrer - auf 15.184 Mitarbeiter an. Der Gesamtstand konnte bis 1919/20 von 18.364 auf 16.675 Mitarbeiter reduziert werden.¹²³

Der Anteil an weiblichen Mitarbeitern nahm bis 1938 kontinuierlich ab. Waren es 1925 noch 528, so arbeiteten 1935 nur mehr 367 Frauen für die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen.¹²⁴

10.2. Mitarbeiter als Opfer des ersten Weltkrieges

In den Jahren des Krieges hatte das Unternehmen zahlreiche Opfer zu verzeichnen. In den Verwaltungsberichten ab 1914/15 bis einschließlich 1918/19 sind jeweils in den ersten Seiten Opfer, Vermisste und ausgezeichnete Bedienstete zu finden. Als erstes waren die Opfer angeführt. „Dem Andenken der Angestellten der Wiener städtischen Straßenbahnen im Kampfe für das Vaterland den Heldentod gefunden haben [...]“¹²⁵ Zuerst sind immer die jeweilige Dienstbezeichnung, dann der Name und zum Schluss der Dienstgrad beim Militär angeführt. Als Beispiel sei hier erwähnt: „Schaffner – Artner Josef – Landsmann-Korporal“¹²⁶. Weiters wurden die Vermissten im selben Schema angegeben und danach die Mitarbeiter, die militärische Ehren erhalten hatten.

„Von dem im Felde gestandenen Beamten und Bediensteten der Wiener städtischen Straßenbahn haben militärische Auszeichnungen erhalten. Das Militärverdienstkreuz 3. Klasse mit der Kriegsdekoration und den Schwertern. Revident – Hübl Franz – Hauptmann i. d. Res. (Anm.: Hauptmann in der Reserve),“¹²⁷

Dieser Jahresbericht soll nur als Beispiel für die während des ersten Weltkrieges verfassten stehen. So wird auf mehr als drei Seiten an die Verstorbenen gedacht, auf einer halben an die Vermissten und auf mehr als neun Seiten werden Bedienstete aufgelistet, die mit militärischen Ehren ausgezeichnet wurden.

¹²³ Vgl. siehe Verwaltungsberichte der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für die Jahre 1913/14; 1914/15; 1915/16; 1916/17; 1917/18; 1918/19; 1919/20.

¹²⁴ Diese Zahlen sind des Verwaltungsberichten der Jahre 1925 und 1935 zu entnehmen.

¹²⁵ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.1.

¹²⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.1.

¹²⁷ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.5.

10.3. Personalpolitik der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen während des Ersten Weltkrieges

„Für die städtischen Straßenbahnen war in den Kriegsjahren der Personalmangel beziehungsweise das schlecht ausgebildete Personal eine große Belastung. [...] (Dies) betraf vor allem den Werkstättenbereich aber auch den Bahnbau [...], wo man Facharbeiter benötigte.“¹²⁸

Durch einen, sich aufgrund laufender Einberufungen zum Militärdienst ergebenden Personalwechsel war die Situation angespannt. Auch neu eingestellte Mitarbeiter wurden oftmals nach kurzer Zeit zum Militär eingezogen und so musste für diese Bediensteten Ersatz gefunden werden. Trotz Interventionen des Unternehmens, vor allem am Ende des Krieges, die beim Kriegsministeriums gegen die Einberufung von Fachkräften eingingen, waren die Erfolge eher bescheiden. Soldaten wurden erst in den späteren Kriegsjahren meist für den Bahnbau zur Verfügung gestellt. Auch wurde dem Wunsch der Direktion bezüglich Rückbeurlaubung von Facharbeitern erst gegen Ende des Krieges entsprochen.¹²⁹ „Vor dem Krieg waren 12.182 Personen beschäftigt. Gleich zu Kriegsbeginn wurden ca. 5.700 Angestellte, also ungefähr die Hälfte des damaligen Personalstandes, zum Kriegsdienst einberufen.“¹³⁰

Im darauffolgenden Jahr (1914/15) wurden insgesamt 7.008 Mitarbeiter zum Militärdienst eingezogen. Diese Anzahl an Personen musste ergänzt bzw. ersetzt werden, was nur teilweise gelang. Nach Abschluss des Geschäftsjahres 1917/15 waren nur mehr 10.083 Personen, also um 2.099 weniger als im Jahr davor beim Unternehmen beschäftigt.¹³¹

Vor allem kämpfte das Unternehmen mit einem großen Mangel an Triebwagenführern und Schaffnern, das heißt Fahrbediensteten. „Dem versuchte die Direktion der städtischen Straßenbahnen zu begegnen, indem sie zuerst Pensionisten wieder in den Dienst stellte und männliche Kriegsaushelfer anstellte.“¹³² Neben einer Erhöhung der Arbeitszeit der im Unternehmen verbliebenen Mitarbeiter wurden Beamte und Unterbeamte zum Fahrdienst herangezogen. Auch die Betriebsdauer in den Nachtstunden wurde gekürzt und es wurde mit groß angelegten Aufnahmen und Schulungen begonnen, was zu einer Explosion der Kosten führte. Laut dem Verwaltungsbericht von 1914/15 befanden sich ständig rund 700 Personen in den Schaffnerschulen und um die 100 Personen in den Fahrschulen.¹³³

¹²⁸ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.52.

¹²⁹ Vgl. siehe: Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.52.

¹³⁰ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.53.

¹³¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.18-19.

¹³² Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.53.

¹³³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S. 18.

Eine Umstrukturierung des Personals war die Folge des Mangels an Fahrpersonal. Die nicht zum Militärdienst einberufenen Schaffner wurden zu Fahrern ausgebildet. Ab dem Geschäftsjahr 1915/16 wurden Frauen für die Dauer des Krieges als Schaffnerinnen angestellt bzw. ausgebildet. In den späteren Kriegsjahren wurde dieser Dienst fast ausschließlich von weiblichen Mitarbeiterinnen durchgeführt.¹³⁴

„Die Anzahl der Bewerbungen während des Krieges war sehr hoch, besonders die des Jahres 1914/15. Von den 34.000 Personen, die sich beworben hatten, wurden nur 19.185 den Bahnärzten vorgestellt. Schließlich machten 10.536 Personen die Aufnahms-Prüfung.“¹³⁵ Vorgeladen wurden dann meist nur Personen, die Referenzen vorweisen konnten. Vorschriften der Behörden bezüglich der körperlichen Eignung für den Dienst bei der Straßenbahn ließ die Aufnahmewerber auf rund ein Drittel zurückgehen. Der große Andrang an Aufnahmewilligen ist dadurch zu erklären, dass gerade am Anfang des Krieges eine hohe Arbeitslosigkeit herrschte. Anreiz für den Dienst bei der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn war „die gute rechtliche Absicherung der angestellten Bediensteten im Kriegsfall.“¹³⁶ Das Unternehmen galt als Arbeitgeber mit einer sicheren Arbeitsstelle. Mit Juni 1915 wurden erstmals Frauen für den Fahrdienst aufgenommen.¹³⁷

Aufgrund des Krieges gab es verschiedenste Verkehrseinschränkungen, die oft zu einem Personalüberstand führten. Dem wurde damit entgegnet, dass auf stark frequentierten Linien zwei Schaffnerinnen in einem Waggon Dienst leisteten. Somit konnten mehr Fahrscheine verkauft werden und dem Problem des „Schwarzfahrens“ entgegengetreten werden.¹³⁸

Es gab zahlreiche Erleichterungen seitens der Gemeinde Wien und des Unternehmens für Mitarbeiter, die zum Kriegsdienst eingezogen wurden, um ihre Familien und Angehörige besser versorgen zu können.

„Im Gegensatz zur Privatwirtschaft, wo Arbeitnehmer ab der Einrückung zur militärischen Dienstpflicht – außer abweichenden Vorschriften – keinen Anspruch auf den Fortbezug des Arbeitslohnes hatten, wurde bei den städtischen Straßenbahnen nach dem Stadtratsbeschluß vom 29. Juli 1914 allen Angestellten, die über ein Jahr beschäftigt waren, ein Teil des Lohnes weiterbezahlt.“¹³⁹

Bei der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn blieb das Dienstverhältnis auch während der Kriegsdienstleistung aufrecht, was 1918, wie schon weiter oben erwähnt, zu einem extrem

¹³⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.21.

¹³⁵ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.53.

¹³⁶ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.53.

¹³⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.18.

¹³⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.19.

¹³⁹ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.54.

hohen Personalüberstand führte. „Männliche Kriegsaushelfer, die einrücken mußten, hatten jedoch keinen Anspruch auf Verbleib im Betrieb.“¹⁴⁰

Mitarbeiter, die Kriegsdienst zu leisten hatten und Familien-Erhalter waren, erhielten weiterhin das Wohnungsgeld und je nachdem, wie lange sie im Betrieb angestellt waren, ihre Aushilfen weiter. Auch den als Gagisten¹⁴¹ Kriegsdienst leistenden Beamten wurde mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 17. Oktober 1916, Pr. Z. 9673, eine Fortzahlung der Hälfte, und nicht wie üblich ein Drittel ihrer Bezüge gewährt.¹⁴²

Angehörigen der zum Militärdienst eingezogenen Mitarbeiter, wurde von Kriegsbeginn an eine eigene Fürsorgestelle eingerichtet, „die vor allem Auskünfte in Einberufungsangelegenheiten und Versorgungsansprüche erteilte und in einzelnen Fällen monetäre Unterstützung leistete.“¹⁴³

Auch wurde ab Oktober 1914 das Sterbequartal, das bedeutet der dreimonatige Gehalt bzw. Lohn, an die Hinterbliebenen ausbezahlt. Mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 19. November 1914 wurde eine Sicherstellung für Kriegsverletzte und für Familien von Kriegsoptionen beschlossen. Angestellte, die mindestens drei Jahre im Unternehmen angestellt waren, erhielten die vollen Ruhebezüge, Witwen- und Waisenrenten zugesprochen. Normalerweise waren diese Zuwendungen erst nach zehnjähriger Dienstzeit möglich.¹⁴⁴

„Diese traurige Absicherung war wichtig, denn der Verlust an Menschenleben durch den Ersten Weltkrieg bei den Straßenbahnern war sehr hoch. [...] (Sie) beklagten im Verwaltungsbericht 1920/21 den Tod von 852 Angestellten seit Kriegsbeginn, 58 galten zu Ende des Berichtsjahres als noch vermißt.“¹⁴⁵

Viele Mitarbeiter waren nach dem Krieg Invalide. Diese erhielten neue Aufgaben innerhalb des Unternehmens und fanden zum Beispiel als Büro- oder Schreibkräfte bzw. Kartenverkäufer eine neue Aufgabe. Wenn es ihnen allerdings möglich war, konnten die heimgekehrten Mitarbeiter an ihren ehemaligen Arbeitsplatz zurückkehren.¹⁴⁶

Mitte 1915 wurden Kriegszulagen auch auf weitere Angestellte ausgedehnt und ab April 1916 wurden diese erhöht.¹⁴⁷

¹⁴⁰ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.54.

¹⁴¹ als Gagisten wurden Längerdienende- oder Berufssoldaten in der Monarchie bezeichnet. Mehr dazu: <http://de.wikipedia.org/wiki/Gagist> (zuletzt aufgerufen am 14.11.2012).

¹⁴² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.25.

¹⁴³ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.54.

¹⁴⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.19.

¹⁴⁵ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.55.

¹⁴⁶ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.25.

10.5. Erwerbsarbeit von Frauen während des Ersten Weltkrieges bei den Wiener Straßenbahnen

„Ab Juni 1915 wurden die ersten Frauen für den Fahrdienst eingestellt. Außer den Beamtinnen, Hilfsbeamtinnen unter anderen Streckenkassierinnen, wobei letzterer Beruf bereits bei der privaten „Wiener Tramway-Gesellschaft“ entstand und den Wasch- und Reinigungsfrauen, war dies ein Novum bei den städtischen Straßenbahnen.“¹⁴⁸

Während des Krieges nahm die Anzahl an Frauen innerhalb des Unternehmens beständig zu. Ende Juni 1914, waren 218 Beamtinnen und 69 Bedienerinnen und Waschfrauen, somit insgesamt 287 Frauen bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen angestellt.¹⁴⁹ Bereits Ende Juni 1915 waren es 724 und Ende Juni 1918 7.490 Frauen. „Das waren [...] ca. 54 Prozent am aktiven Personalstand (ohne eingerückte Männer).“¹⁵⁰ Der Anteil der Schaffnerinnen nahm bis 30. Juni 1918 auf 5.606 zudem, gegenüber gab es 1.514 männlichen Kollegen. Dies ist ein Anteil von 79% weiblicher Mitarbeiter in dieser Berufsgruppe.

Mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 3. November 1916 durften Frauen auch als Wagenführerinnen angestellt werden. Adelheid Penz meint dazu: „Der Krieg machte es möglich, dass Frauen diese äußerst verantwortungsreiche Tätigkeit zugewiesen bekamen.“¹⁵¹ Bis Ende Juni 1918 stieg die Zahl der Triebwagenführerinnen auf 107 an. Doch dürfte die Zahl ein wenig höher anzusiedeln sein. Im Verwaltungsbericht des Jahres 1917/18 wird von 149 Fahrerinnen gesprochen, die sich in Schulung befanden.¹⁵²

Auch arbeiteten Frauen während des Krieges als Weichenwärterinnen. „Laut Personalstandliste vom Juni 1917 wurden 61 Frauen zu dieser Beschäftigung herangezogen.“¹⁵³

Nicht nur im Fahrdienst wurden Frauen eingesetzt, sondern auch als Bau- bzw., Hilfsarbeiterinnen in den Zentralwerkstätten oder als Näherinnen im Dienstkleiderhauptlager. Auch die Zahl der Bedienerinnen und Wagenreinigerinnen stieg stark an. Dies hat laut der Einschätzung von Adelheid Penz, mit der vermehrten Verschmutzung, durch Verwundeten- bzw. Lebensmitteltransporte, die von der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn durchgeführt wurden, zu tun.¹⁵⁴

Schon kurz nach dem Krieg änderte sich die Situation. Den heimkehrenden Mitarbeitern musste wieder eine Aufgabe im Unternehmen zugeteilt werden und somit verloren viele

¹⁴⁸ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.64.

¹⁴⁹ Vgl. siehe: Personalstand: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916)

¹⁵⁰ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.65.

¹⁵¹ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.65.

¹⁵² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.24-25.

¹⁵³ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.65.

¹⁵⁴ Vgl. siehe: Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.66.

Frauen ihren Arbeitsplatz. Ab dem Jahr 1919 wurden Frauen bei der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn als Verpflegshelfinnen angestellt. „Sie hatten die Aufgabe, in den noch immer bestehenden ehemaligen Kriegsküchen zu kochen, da die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung noch immer äußerst schlecht war.“¹⁵⁵ Der Erste Weltkrieg ermöglichte es vielen Frauen, zu verantwortungsvollen Positionen innerhalb des Unternehmens zu gelangen. Wie bereits im Kapitel zur Personalsituation während des Krieges erwähnt, wurden die meisten Frauen nach Beendigung der Kampfhandlungen wieder an den Herd oder ihren - für damalige Zeit - üblichen Aufgaben zurückgedrängt.

10.6. Güterverkehr der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

„Aber auch die Beförderung von Gütern und Lasten mittelst der Straßenbahn hat durch den Krieg eine ungeahnte Ausdehnung erfahren. Wenn vorher in diesem Belang an das Unternehmen keinerlei wesentliche Anforderungen gestellt worden sind, so lag der Grund hauptsächlich darin, daß wegen der hohen Anlagekosten die Lade- und Abstellgleise, wegen des verhältnismäßig geringen Ladegewichts seiner Wagen und der ziemlich hohen Personalkosten den Wettbewerb mit dem Lohnfuhrwerk zu gewöhnlichen Zeiten nicht aufnehmen kann. Der Krieg hat auch diese Verhältnisse vollkommen verändert.“¹⁵⁶

Diese Worte sind dem Verwaltungsbericht des Jahres 1914/15 zu entnehmen, welche auf den Güter- bzw. Lastenverkehrs durch die Straßenbahn eingehen. Die eigentliche Aufgabe der Straßenbahn war und ist es Personen zu befördern, doch dies änderte sich durch den Ersten Weltkrieg. Weiters werden Gründe angegeben, warum die Straßenbahn zu diesen Tätigkeiten herangezogen wurde. In erster Linie lag dies am Pferdemangel und der Knappheit an Futtermittel, welche die Kosten für den Transport von Gütern mit Pferdefuhrwerken empfindlich verteuerten. Auch war es nicht möglich, den Lastenverkehr durch Kraftwagen durchzuführen, da diese für den Kriegsdienst eingezogen worden waren. Die Straßenbahn hingegen hatte kaum Wagen, die eine hohe Tragkraft hatten und musste diese vorerst entleihen.¹⁵⁷

„So konnte dann für den ersten Bedarf schon anfangs August 1914 ein regelmäßiger Verkehr im Anschluß an die n.-ö. Landesbahnen (Anm.: niederösterreichischen Landesbahnen) in Stammersdorf zu den Märkten am Hof und beim Kärntnertor (Raschmarkt) zur teilweisen Versorgung der Stadt mit Lebensmitteln eingerichtet werden. Mit dem Aufhören der Nachfrage zu Ende November wurde dieser Verkehrs wieder eingestellt.“¹⁵⁸

In dieser Zeit beförderte die Straßenbahn 300 Tonnen Marktgüter. Damit war der Güterverkehr während des Krieges nicht erledigt. Auch schon in den Jahren davor wurde Milch aus dem Marchfeld von der n.-ö. Landesbahn bis Stammersdorf gebracht und von der Straßenbahn bis zum Augarten befördert. Dieser Lastentransport erfuhr in den Zeiten des

¹⁵⁵ Penz, Arbeitsbedingungen (Wien 1999), S.66.

¹⁵⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.14.

¹⁵⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.14.

¹⁵⁸ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.14.

Krieges eine stetige Steigerung. Auch wurden in kleinerem Umfang Bier und Kartoffeln zur Großmarkthalle oder zur Haltestelle Augartenbrücke befördert.

„Als im vergangenen Winter der Mangel an Pferdefuhrwerken sich namentlich in der Versorgung mit Kohle fühlbar machte, erweiterte sich abermals der Kreis der Aufgaben für das Unternehmen.“¹⁵⁹ Hier wurden vor allem die städtisch Wohlfahrtsanstalt Lainz mit Brennstoffen angefahren. Mit Pferden waren lange Strecken nicht wirtschaftlich und es konnten keine großen Mengen befördert werden. Es gab weder geeignete Umladestellen noch auf Schienen laufende Wagen. So wurden die beladenen Kohlewagen „bloß auf den kurzen Strecken zwischen Ladestelle oder dem Verbrauchsort und den nächsten Straßenbahngleisen mit Pferden, dazwischen aber mit Triebwagen [...] (gezogen).“¹⁶⁰ Um den Straßenbahnbetrieb nicht zu stören, wurden diese Transporte meist nachts durchgeführt.

Eine weitere Aufgabe war die Verfrachtung von Gütern für die Heeresverwaltung. Für das Militär wurden vor allem Verpflegungsgüter transportiert. Es mussten eigene Gleisanlagen gebaut werden, um die Güterbeförderung rascher abwickeln zu können. Hierfür wurden monatlich rund 2.000 Wagenkilometer mit täglich rund sieben Dreiwagenzügen benötigt. Weiters wurden noch Baustoffe für Militärbauten von der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen befördert. Für die Stadtverwaltung wurden Pflastersteine transportiert und auch die Materialbeförderung auf eigene Kosten stieg stetig an.¹⁶¹

Im Berichtsjahr 1915/16 setzten sich nicht nur die Steigerung der Güterbeförderung sondern auch die Soldaten- und Verwundetentransporte fort. Auf diese wichtige Aufgabe des Betriebs wird im nächsten Kapitel näher eingegangen. Ab diesem Jahr wurden im Auftrag des Kriegsministeriums nicht nur Verpflegungsgüter für das Militär, sondern auch Rohstoffe und Schießbedarf transportiert. Die monatliche Leistung für die Heeresverwaltung ist in diesem Jahr auf über 8.900 Tonnen pro Monat gestiegen. Dies entspricht einer Leistung von rund 30 Wagen täglich. Auch die Versorgung der Bevölkerung wurde durch die Straßenbahn erledigt. Es wurden Gleisanlagen für die Abfuhr von Kartoffeln beim Ostbahnhof, bei der Großmarkthalle, der Markthalle bei der Zedlitzgasse und am Bahnhof Simmering errichtet. Ab Herbst 1915 ist wieder ein regelmäßiger Verkehr von Obst und Gemüse von Stammerdorf zum Naschmarkt eingerichtet worden. Auch die Milchversorgung der Stadt wurde abermals

¹⁵⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.14.

¹⁶⁰ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.14.

¹⁶¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S.14

gesteigert, und so wurden 41.000 Kannen pro Monat mehr - als ins Friedenszeiten - mit der Straßenbahn befördert.¹⁶²

„Für die Versorgung der Stadt mit Kohle hat die Gemeindeverwaltung besondere Vorkehrungen getroffen und dabei der Straßenbahn die so wichtige Rolle des Verfrächters zugewiesen. Längs der neuen, durch die Gemeinde gepachteten Rutschen auf dem Nordwestbahnhof ist eine umfangreiche Verladestelle mit Straßenbahngleisen und einer Brückenwage angelegt worden. Die Zufuhr von Brennstoffen für Großabnehmer und die eigenen Großbetriebe der Gemeinde, wie die Wohlfahrtsanstalten Lainz, war als Hauptzweck in Aussicht genommen, um das Pferdefuhrwerk für den Kleinverkehr verfügbar zu halten, fand aber damals noch nicht die rechte Aufnahme bei den öffentlichen staatlichen Anstalten und Spitälern.“¹⁶³

Dies hat sich allerdings geändert, denn verschiedenste andere Leistungen, wie die Beförderung von Pflastersteinen und Baustoffen, wurden von der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für die Stadt übernommen. Somit wurden im Berichtsjahr bei 37.685 Nutzwagenfahrten rund 163.800 Tonnen an Gütern verfrachtet.¹⁶⁴

Im Verwaltungsbericht des Jahres 1916/17 wird der Kohlemangel als immer schlimmer werdend beschrieben. Dies führte zu einer generellen Drosselung des Verkehrs und zur Auflösung von Haltestellen. So wurde im Gemeinderat überlegt, den Straßenbahnverkehr zwischen 8.30Uhr und 18.00Uhr einzustellen. Im Februar 1917 kam es zu heftigen Schneefällen, sodass viele Triebwagen beschädigt und nicht mehr eingesetzt werden konnten. Erstmals kamen, aufgrund eines Personalüberschusses auf stark frequentierten Linien zwei Schaffner pro Wagen, zum Einsatz. Die Frachtenbeförderung für das Heer weist auch im Berichtsjahr 1916/17 eine Steigerung auf. So wurden für das Militär um 21.777 Tonnen mehr, also 99.808 Tonnen an Gütern befördert.¹⁶⁵

„Von der Gemeinde Wien wurde im Berichtsjahr zur Beförderung von Verpflegungsgütern die Straßenbahn in weit höherem Maße als im Vorjahre herangezogen. Es wurden zu diesem Zwecke noch Gleisanlagen bei den Kartoffelmieten in Schwechat und Stadlau und eine solche in die von der Gemeinde errichtete Kartoffeltrocknungsanlage in Breitensee hergestellt. Befördert wurden für die Gemeinde Wien 105.136 Tonnen, das sind um 51.027 Tonnen mehr als im Vorjahre.“¹⁶⁶

Ebenfalls wurden für die Gemeinde in diesem Jahr 80.000 Kohle- und Approvisationsarbeiter (Anm.: Versorgungsarbeiter) befördert. Für Dritte, im Bericht werden diese als Parteien ausgewiesen, wurden 16.991 Tonnen befördert. Hierbei handelte es sich meist um Frachten für die Heeresverwaltung oder Gemeinde Wien. Neu wurde in diesem Jahr die Beförderung von Postgütern eingeführt. Es wurden Autoanhängewagen so adaptiert, dass sie an die Triebwagen der Straßenbahn angehängt werden konnten und mit ihren Reifen auf den

¹⁶² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.16.

¹⁶³ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.16.

¹⁶⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.17.

¹⁶⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.20.

¹⁶⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.20.

Schienenköpfen führen. Diese Züge bestanden aus einem Treibwagen und höchstens zwei Anhängewagen. Es wurden daher Gleisanlagen bei den Postpaketbestellämtern in der Vorderen Zollamtsstraße und bei den Postämtern des Nord-, Nordwest-, Franz Josefs-, Süd- und Ostbahnhof hergestellt. Hierfür wurden von der Heeresverwaltung der Post 30 Autoanhängewagen überlassen. Es wurden täglich rund 122 Fahrten geleistet. Der Postgüterverkehr auf der Straßenbahn wurde am 14. Dezember 1916 im kleinen Maße, wie dem Verwaltungsbericht zu entnehmen ist, und im Vollbetrieb per 16. März 1917 aufgenommen. Bis 30. Juni 1917 konnten somit 39.837 Tonnen an Postgütern transportiert werden. Diese Betriebsart schadete dem Oberbau und insbesondere der Pflasterung, was zu kostspieligen und umfangreichen Instandhaltungsarbeiten führte.¹⁶⁷

„In den drei Kriegsjahren wurden von der Straßenbahn im elektrischen Betrieb insgesamt mit 13.415 Nutzwagenfahrten bei einer Fahrleistung von 1,866.003 Wagenkilometern 564.794 Tonnen befördert.“¹⁶⁸ Diese Zahlen sollen zeigen, zu welcher Leistung die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen neben dem Personenverkehr, obwohl Krieg herrschte und es zahlreiche Einschränkungen gab, fähig war. Bis zum Ende des Krieges sollten die Frachtbeförderungen nicht zurückgehen.

Im Jahre 1917/18 nahm der Güterverkehr für die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen weiter zu. Insbesondere wurden mehr Brennstoffe „mit der Benützung der neuen Gleisanlagen zum Nordbahnhofe in der Vorgartenstraße, zum Gaswerk in Leopoldau und zu den Kohlenverkaufsplätzen Kardinal Nagl-Platz (III. Bezirk), Grinzinger Allee (XIX. Bezirk) und Behringgasse (XVII. Bezirk)“¹⁶⁹ befördert. Für die Stadtverwaltung wurden um 26.653 Tonnen mehr, also 131.789 Tonnen befördert. Für Dritte wurden verschiedene Güter, die im Verwaltungsbericht nicht näher erläutert worden sind, transportiert. Es handelte sich hierbei um 13.151 Tonnen. Es wurden in Kaiser-Ebersdorf, Kagran, Hetzendorferstraße und der Dopplergasse Gemüsesammelplätze eingerichtet. Dies steigerte die Beförderung von Gemüse um 7.665, was 7.309 Tonnen mehr als im Vorjahr bedeutete. Postgüter wurden um 68.503 Tonnen mehr, das heißt 108.340 als im vorigen Berichtsjahr mit der Straßenbahn durch Wien transportiert.¹⁷⁰

¹⁶⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.20.

¹⁶⁸ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.20.

¹⁶⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.20.

¹⁷⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.20.

„Vom 8. November 1917 bis 9. Jänner 1918 wurden auch Zeitungen und zwar 43 Tonnen mit 142 Wagen befördert. [...] Durch Schwierigkeiten in der rechtzeitigen Fertigstellung der verschiedenen Zeitungen wurde dieser Betrieb nach kurzer Zeit eingestellt.“¹⁷¹

Am 1. März 1918 wurde mit der Beförderung von Leichen in einem eigens dafür angefertigten Wagen begonnen. Es wurden vom Versorgungsheim in Lainz, den Humanitätsanstalten am Steinhof und vom Allgemeinen Krankenhaus zum Zentralfriedhof Verstorbene überführt. Bis Ende Juni 1918 waren dies 1.874 Leichen.¹⁷²

Für eigene Zwecke wurden im Berichtsjahr 37.547 Tonnen an Gütern transportiert. Insgesamt wurden 1917/18 345.433 Tonnen an Gütern befördert. Rechnet man die vier Kriegsjahre zusammen, so ergibt sich eine Summe von 910.227 Tonnen, die durch die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen befördert wurden.¹⁷³

Dies ist immer von dem Blickwinkel zu sehen, dass die Hauptaufgabe des Unternehmens die Personen- und nicht die Frachtenbeförderung war. An diesen Aspekten ist zu sehen, wie wichtig die Straßenbahn für die Versorgung der Wiener mit Lebensmitteln, Brennstoffen usw. während des Ersten Weltkrieges war. Es könnten noch viele Punkte zu diesem Thema in die Arbeit einfließen, doch würde dies den Rahmen sprengen. Abschließend zu diesem Kapitel ist zu sagen, dass der Güterverkehr mit Ende des Krieges rasch abnahm. Als Einziges blieb noch für längere Zeit die Leichenbeförderung erhalten.

10.7. Beförderung von Soldaten und Verwundeten

Die Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen waren ab 1914 – mit Beginn des ersten Weltkrieges –, für die Beförderung von Soldaten und Verwundeten, diese musste aufgrund eines Erlasses der Heeresverwaltung kostenlos durchgeführt werden, innerhalb von Wien zuständig. Dabei wurden verletzte Soldaten von den Vollbahnhöfen in Spitäler oder Lazarette gebracht.

„Unser Unternehmen besorgt unentgeltlich die Beförderung solcher Militärpersonen zwischen den Bahnhöfen und Spitälern. Wo bereits geeignete Gleisanlagen in der Nähe bestanden, wie bei den Bahnhöfen der Nordbahn und Ostbahn, konnte die Straßenbahn ohne Störung des allgemeinen Verkehrs die Verwundetenzüge, regelmäßig bestehend aus einem Treibwagen und drei Anhängewagen, einleiten. Sonst war es nötig, eigene Stockgleise anzulegen und mit dem Straßenbahnnetz zu verbinden.“¹⁷⁴

Weitere Gleisanlagen wurden im Laufe des Berichtsjahres beim Frachtenbahnhof der Nordwestbahn und später neben der Ankunftshalle der Westbahn errichtet. Leichtverletzte Soldaten, bei denen keine Ansteckungsgefahr drohte, wurden in Gruppen zu je zehn Personen

¹⁷¹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.20.

¹⁷² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.20.

¹⁷³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.21.

¹⁷⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S. 13.

in den fahrplanmäßigen Zügen der Straßenbahn kostenlos befördert. Somit konnte ein übermäßiger Einsatz von Sonderzügen verhindert werden. Trotz alledem sind im Jahr 1914/15 2.766 Sonderzüge für Verwundete zur Verfügung gestellt worden, mit denen rund 144.000 Soldaten transportiert wurden. Weiters wurden rund 130.000 Militärpersonen aus den Spitälern zu Genesungs- und Erholungsheimen unentgeltlich befördert.¹⁷⁵

„Überdies stellte unser Unternehmen dem Landesverband für Fremdenverkehr nahezu täglich einen Dreiwagenzug für die von ihm veranstalteten Rundfahrten genesener Soldaten unentgeltlich zur Verfügung.“¹⁷⁶ Ob diese Soldaten in den Salon- bzw. Galawagen oder „normalen“ Trieb- bzw. Beiwagen transportiert wurden, lässt sich leider nicht eruieren.

Im Jahr 1915/16 stieg die Anzahl an Transporten von Militärpersonen enorm an.

„Für den Abschub Kranker und Verwundeter – rund 125.000 Mann – von den Vollbahnhöfen waren allein 1865 Züge mit 6.602 Wagen erforderlich. Außerdem sind über 900.000 solcher Soldaten in den fahrplanmäßigen Wagen auf Gruppen- und Einzelfahrscheinen, die wir den k. u. k. Bahnhofskommanden kostenlos beistellen, befördert worden.“¹⁷⁷

Rund 185.000 Mann sind von den Spitälern in Genesungsheime transportiert worden. Für in ärztlicher Behandlung stehende Soldaten wurden den Militärbehörden neben rund 16.000 Freikarten noch 1,620.000 Fahrscheine zur Verfügung gestellt. Die Rundfahrten für Soldaten sind im Berichtsjahr fortgesetzt worden. Für Truppenübungen wurden 8.472 Zugsfahrten gegen ein geringes Entgelt geleistet.¹⁷⁸

Ein Jahr später, also 1916/17, wurden bereits 334.000 verwundete Soldaten, über 200.000 mehr als ein Jahr zuvor, von den Bahnhöfen in Spitäler befördert. „Außerdem sind über 2,500.000 Soldaten in den fahrplanmäßigen Wagen auf Gruppen- und Einzelfahrscheine befördert worden,“¹⁷⁹ Es darf nicht vergessen werden, dass die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen durch den unentgeltlichen Transport von verwundeten bzw. gesunden Soldaten enorme Einnahmeneinbußen zu verzeichnen hatte. Die Rundfahrten für Soldaten wurden weiterhin durchgeführt, doch kam es zu Einschränkungen. Gruppenbeförderungen wurden gegen ein geringes Entgelt geleistet. Es wurden 360.000 Mann befördert.¹⁸⁰

¹⁷⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S. 13.

¹⁷⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S. 13.

¹⁷⁷ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.16.

¹⁷⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.13.

¹⁷⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.19.

¹⁸⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.20.

1917/18 ging der Transport verwundeter Soldaten auf rund 205.000 zurück. Auch wurden, mit 2,167.000 Soldaten weniger als im Vorjahr in fahrplanmäßigen Zügen transportiert.¹⁸¹ Mehr ist dazu in diesem Verwaltungsbericht nicht mehr zu finden.

Neben dem Frachten- bzw. Güterverkehr, den die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn zu leisten hatte, waren auch die meist unentgeltlichen Transporte von Soldaten eine wichtige Aufgabe des Unternehmens während des ersten Weltkrieges. Es darf allerdings nicht vergessen werden, dass der fahrplanmäßige Betrieb, der Einschränkungen erfuhr, trotzdem aufrecht erhalten werden konnte.

10.8. Betriebseinschränkungen und Mangel an Rohstoffen aufgrund des Krieges

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurde es immer schwieriger, dringend benötigte Rohstoffe für den Betrieb anzuschaffen. „Die Beschaffung der Roh- und Betriebsstoffe, [...] war in diesem Jahre natürlich schwieriger als sonst,“¹⁸² Dies ist dem Verwaltungsbericht des Jahres 1914/15 zu entnehmen.

Ein Jahr später konnte kaum noch geeigneten Bahndraht für die Oberleitung zu beschafft werden. Auch musste die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen der Heeresverwaltung Rohstoffe, wie zum Beispiel Kupferdraht, zur Verfügung stellen.

„Für Kriegszwecke wurden 31.122 m Oberleitungs-Kupferdraht und zwar vorzugsweise der Fahrdrat in den Wagenhallen abgenommen und durch Eisendraht ersetzt. 26.359 m abgenützter Fahrdrat wurde erneuert und für Neuanlagen 16.525 m Eisendraht verbraucht.“¹⁸³

Der Mangel an Rohstoffen setzte sich auch im Einsatz der Fahrbetriebsmittel fort. So wurden gewisse Teile nicht erneuert, sondern nur ausgebessert. „Der notwendige Ersatz der Aluminium-Schleifstücke der Bügelstromabnehmer wurde durch Neuaufarbeitung der abgenützten Schleifstücke bewerkstelligt.“¹⁸⁴ Auch konnten Versuche, mit neuen Wageneinrichtungen wie Bremsen, Lagern usw. nicht durchgeführt werden. In den Hauptwerkstätten mussten für die Heeresverwaltung Rohstoffe, die in den Trieb- bzw. Beiwagen eingebaut worden waren, rückgewonnen und durch Ersatzstoffe ergänzt werden. Hierzu sind vor allem die Gewinnung von Kupfer zu erwähnen, wie bereits bei der Oberleitung angesprochen wurde. Sogar Beschläge aus Messing mussten ans Militär abgetreten werden.

„Es verblieben außer jenen Beschlägen aus Weißmetall, für welche die Heeresverwaltung keine Verwendung hat, nur diejenigen metallenen Teile an den Wagen, deren Wert infolge ihres geringen Gewichtes in keinem Verhältnis zu den Kosten des Austausches sowie des Ersatzteiles steht.“¹⁸⁵

¹⁸¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.20.

¹⁸² Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916), S. 11.

¹⁸³ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.14.

¹⁸⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.14.

¹⁸⁵ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917), S.49.

Im dritten Kriegsjahr 1916/17 kam es zu weiteren Problemen in der Betriebsführung des Unternehmens, da das Kriegsministerium immer mehr Rohstoffe forderte.

„Während wir aber der Heeresverwaltung nicht nur unsere besten Arbeitskräfte, sondern auch reichlich Kupfer und Kupferlegierungen aus unseren Wagen und Anlagen zur Verfügung stellen mußten, war es uns nur durch wiederholtes eindringliches Ansuchen möglich, die für den Betrieb unentbehrlichen Rohstoffe, die ja zumeist vom Staate in Anspruch genommen sind, frei zu bekommen, und wir waren den Militärbehörden schon dafür dankbar, daß sie uns das nötige Aushilfspersonal für die Hauptwerkstätten und die Bahnerhaltung überließen.“¹⁸⁶

Es soll gezeigt werden, wie sehr die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen zu kämpfen hatte, um den Betrieb aufrechterhalten zu können. Auch ist aus den Worten von Direktor Spängler eine gewisse Verzweiflung herauszulesen.

Die Abgabe an Kupferdraht erhöhte sich im Berichtsjahr drastisch. So mussten 62.465 m als Kriegsmetall abgegeben und durch Eisendraht ersetzt werden. Dieser Eisendraht wurde allerdings meist auf nicht stark befahrenen Gleisen, wie Verschub-Anlagen, Schleifen und Gleisköpfen der Wagenhallen, angebracht.¹⁸⁷ Weiters wird von einem immer höheren Preis für Schmiermittel berichtet, dessen schlechte Qualität die Lebensdauer der Motoren verkürzte. Dies veranlasste das Unternehmen von einer Fettschmierung zu einer Öldochtschmierung überzugehen. „Hiezu wurden in die für die Fettschmierung vorgesehenen Schmierkasten kleine Ölgefäße eingesetzt.“¹⁸⁸ Aluminiumschleifstücke für die Stromabnehmer konnten in diesem Jahr allerdings in ausreichender Menge beschafft werden.

Im Jahr 1917/18 entspannte sich die Situation allmählich und es mussten nur mehr 17.354 m Kupferdraht an die Heeresverwaltung abgegeben werden. Es konnten auch erstmals wieder 35.254 m alter, aufgearbeiteter Kupferdraht dem Oberleitungsnetz zugänglich gemacht werden.¹⁸⁹

„Unsere Erfahrungen mit dem Eisendraht bestätigen die allgemeine Ansicht, daß durch Eisendraht, insbesondere den gewalzten mit rauher Oberfläche, infolge rascher Anrostung die Stromabnehmerbügel aus Aluminium viel stärker abgenützt werden als bei Verwendung von Kupferdraht.“¹⁹⁰

An verrostetem Stahl-Spanndraht mussten in diesem Jahr 13.140 m ausgewechselt werden. Der Fahrbetrieb konnte aufgrund des Mangels an Rohstoffen für die Triebwägen kaum aufrechterhalten werden, da es bei den Lieferanten erstens zu Verzögerungen kam, bzw. zweitens diese meist nur minderwertige Ware liefern konnten. Auch war das Fehlen von Isolationsmaterialien wie Gummi, Baumwolle, Glimmer, Schellack usw. ein großes

¹⁸⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.15.

¹⁸⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.16.

¹⁸⁸ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918), S.17.

¹⁸⁹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.18.

¹⁹⁰ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.18.

Problem.¹⁹¹ Die Folge war, dass „meist mehr Wagen (insbesondere Motorwagen) im Betriebe zusammen(brachen), als in den Werkstätten wieder instandgesetzt werden konnten.“¹⁹²

In den Hauptwerkstätten konnten, ebenfalls aufgrund eines Materialmangels an Lacken, die Fahrbetriebsmittel nur mehr notdürftig ausgebessert werden.¹⁹³

Dem Verwaltungsbericht des Jahres 1918/19 ist zu entnehmen, dass sich die Situation nicht entspannte.

„Die Betriebsführung der Straßenbahn war im abgelaufenen Geschäftsjahr eine außerordentlich schwierige, umso mehr als neben den Sorgen um die Beschaffung der in viel zu geringen Mengen verfügbaren Betriebs- und Ersatzmaterialien noch der Umstand zu berücksichtigen ist, daß sich die Arbeiterschaft zufolge der schlechten Ernährungsverhältnisse und der zunehmenden Teuerung in dauernder Unruhe befand und nicht jene Leistungsfähigkeit aufbringen konnte, mit der wir in früheren Zeiten gerechnet haben.“¹⁹⁴

Es musste in Bezug auf die Oberleitung weiterhin auf Ersatzmaterialien zurückgegriffen werden. An die Heeresverwaltung wurden in diesem Jahr nur mehr 43 m Kupferdraht zur Verfügung gestellt. Die Fahrleitung aus Eisendraht hatte eine Länge von 137 km. Erst Anfang der 1920er Jahre wurde damit begonnen, den Eisendraht zu entfernen, um wieder nur Kupferdraht für die Oberleitung zu verwenden. So wurden 1923 zum Beispiel 9.827 m Eisendraht aus dem Netz entfernt.¹⁹⁵

10.9. Resümee zum Ersten Weltkrieg

Der Mangel an Rohstoffen und geeigneten Arbeitskräften während des Krieges machte es schwierig, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Neben der Personenbeförderung hatte die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen Aufgaben zu erfüllen, die nicht zum „Kerngeschäft“ eines öffentlichen Massenverkehrsmittels gehören. So war die Beförderung von verwundeten Soldaten, sowie die Güter-, Post- und Leichenbeförderung, ja sogar für kurze Zeit der Transport von Zeitungen, eine wichtige Aufgabe, die das Unternehmen während des Krieges zu leisten hatte, ohne den Personenverkehrs gänzlich einstellen zu müssen. Auch war der Straßenbahn die Aufgabe des Nahversorgers zugekommen. Es wurden Lebensmittel von den umliegenden Gemeinden und Großbahnhöfen in der Stadt ausgeliefert und auf Märkte gebracht. Es kann daher gesagt werden, dass der Straßenbahn eine wichtige Rolle zur Aufrechterhaltung des „Lebens“ in der Stadt zukam und das Unternehmen leistete dies, trotz großer Einschränkungen, mit Bravour. Auch die Verluste an Mitarbeitern während

¹⁹¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.18.

¹⁹² Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.18.

¹⁹³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919), S.57.

¹⁹⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1918/19 (Wien 1920), S.9.

¹⁹⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1923 unter Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.6.

dieser vier Jahre waren enorm. Das Unternehmen musste in all diesen Jahren auf zum Teil schlecht ausgebildete Hilfskräfte, pensionierte Mitarbeiter oder Frauen, die ohne die Kriegsereignisse wohl zur damaligen Zeit nie zum Fahrdienst oder anderen wichtigen Aufgaben innerhalb des Unternehmens herangezogen worden wären, zurückgreifen. Der Heeresverwaltung mussten eine sehr große Menge an Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden, was eine Lücke im Betrieb hinterließ. Es kann aufgrund der Fülle an Ereignissen während der Kriegszeit nicht auf alle Punkte eingegangen werden, doch sollte hier im Überblick gezeigt werden, welche Aufgaben die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen während des ersten Weltkrieges zu leisten hatte.

11. Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung

Wie bereits weiter oben zu lesen ist, sind Akten, die während des Krieges von der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung, die direkt der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen unterstellt war, in der Wienbibliothek im Rathaus der Öffentlichkeit zugänglich. Es soll versucht werden, die Einschränkungen, die während des ersten Weltkrieges herrschten, anhand dieser Akten darzustellen. Der Direktor dieses Unternehmens war Viktor Liffka, der direkt der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn, und somit Direktor Ludwig Spängler unterstellt war. Die Akten, die im weiteren erläutert werden, betreffen die Jahre 1914 bis 1917.

11.1. Leistungen des Unternehmens für die Kriegsfürsorge

Es wurden im Unternehmen für Kriegsfürsorgezwecke Spenden gesammelt. Neben diesen Spenden wurde am 7. September 1914 ein Tagesgehalt oder Lohn aller Angestellten für den Kriegsfürsorgefond im Rathaus (1.325,14 Kronen) und das Rote Kreuz (135,10 Kronen), also insgesamt 1.460,24 Kronen abgeliefert. Auch wurden freiwillige Leistungen von den Mitarbeitern von einem Prozent des Einkommens geleistet, was einer monatlichen Leistung von 560 – 600 Kronen gleichkommt. Die Mitarbeiter wurden aufgefordert, Mitglieder beim Roten Kreuz zu werden. Bis zum 2. Oktober 1914 hatten sich dazu 346 Personen angemeldet. Bei einem Mitgliedsbeitrag von 4 Kronen ergibt sich eine Summe von 1.384 Kronen. Da es leider keine genaue Auflistung über den Personalstand des der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen unterstellten Unternehmen gibt, kann keine weitere Angabe dazu gemacht werden, wie viel Prozent der Mitarbeiter eine Mitgliedschaft beim Roten Kreuz hatten. Aus dem Verwaltungsbericht der Straßenbahn geht dies nicht hervor. Es wurde auch zu

Sachspenden aufgerufen. Bei diesen handelte es sich vor allem um Bücher, Zeitschriften, Zigaretten, und Kleidungsstücke aller Art.¹⁹⁶ Folgendes ist am Ende dieses Aktes zu lesen:

„Nach wie vor wird gebeten in den Sammlungen von Liebesgaben für unsere Krieger und deren Angehörige nicht zu erlahmen, vielmehr damit und insolange der Krieg andauert, fortzufahren.

Bedenket, daß der Winter vor der Türe ist, daher, um unsere Soldaten vor Witterungsunbilden, namentlich Krankheiten zu schützen, warme Unterwäsche, als Hemden, Hosen, Bauchbinden, Schneehauben, Stützerl etc. notwendig sind.

Also nochmals! Jeder erfülle seine Pflicht und gebe, was ihm entbehrlich scheint, eventuell selbst mit Opfern, getreu dem Spruche „wer schnell gibt, gibt doppelt.“! Gilt es doch jenen Männern, denen die Verteidigung unseres Vaterlandes und deren Bewohnern anvertraut ist und welche durch ihren Kampf und Sieg die Grundlage eines schönen herrlichen Oesterreich's, eine bessere volkswirtschaftliche Lebenslage für uns und unsere Kinder schaffen werden, beizustehen, mitzuwirken und gleichzeitig einen kleinen Teil unserer Dankesschuld schon jetzt abzutragen. Liffka m.p.¹⁹⁷

Dieser Akt soll als Beispiel von vielen herausgenommen werden und zeigen, welche Spendenleistung in einem Unternehmen möglich war, bzw. welche Sprache verwendet wurde, um die Mitarbeiter zu motivieren, für die Kriegsfürsorge zu spenden. Mit dem Direktions-Erlass Nr. 16 wurden die Dienstnehmer für die oben erwähnten Leistungen nochmals am 12. September 1914 aufgefordert.

„Es ist unser aller hehrste Pflicht und Schuldigkeit, getreu dem Wahlspruch unseres Allerhöchsten Kaiserhauses „Mit vereinten Kräften“ das Los der im Felde stehenden Soldaten, welche die Ehre Oesterreichs, unsere Kultur und Sitte sowie unserer Familien Existenz verteidigen, zu erleichtern und ebenso für deren zurückgebliebene Frauen und Kinder zu sorgen. Diese Pflicht obliegt uns umso mehr, als wir in der glücklichen Lage sind, sowohl in materieller wie auch finanzieller Hinsicht durch unseren Brotgeber, der Gemeinde Wien, im weitesten Maße sichergestellt zu sein. [...] 3. Die Angestellten und auch ihre Frauen bemühen sich zur Herbeischaffung von gereinigter Wäsche, namentlich solcher, welche im eigenen Haushalte unverwendbar oder entbehrlich ist. Ebenso ist es wünschenswert, Socken Handstützerl, warme Hemden und Unterhosen etc. zu erhalten. [...] Alle diese Liebesgaben sollen in der Zentrale, Depotskanzleien, Werkstätte etc. abgegeben werden; es wird sodann die Abgabe an die einzelnen Fürsorge-Vereine durch die Direktion veranlasst. Liffka m.p.¹⁹⁸

Bereits am 29. August 1914 wurde mit dem Direktionserlass Nr. 15 die Beamtenschaft aufgefordert, Bücher für die Beamtenschaft zu sammeln.¹⁹⁹

Am 14. Oktober 1914 wurde der Direktions-Erlass Nr. 20 ausgestellt, der sich der Kenntnisnahme und des Dankes des Bürgermeisters über die Leistungen der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung bezüglich der Kriegsfürsorge, widmet. „Die Direktion kommt diesem Auftrage freudig nach und ist überzeugt, daß diese Anerkennung des Herrn Bürgermeisters die Sammeltätigkeit gewiß anspornen wird. Gez. Liffka²⁰⁰

¹⁹⁶ Vgl. siehe: Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1890.

¹⁹⁷ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3; Aktenzahl 1.890.

¹⁹⁸ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1895.

¹⁹⁹ Vgl. siehe: Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1894.

²⁰⁰ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.931.

Mit dem Direktions-Erlass Nr. vom 8. Mai 1916, der an alle Mitarbeiter des Unternehmens gerichtet war, wird von der Kriegsfürsorge für die eingerückten Stellwagenbediensteten berichtet.

„Die Zentralstelle der Fürsorge für die Eingerückten und deren Angehörigen, an welche die von unseren Angestellten bisher geleisteten 1 %igen freiwilligen Kriegsfürsorgebeiträgen abgeliefert worden sind, hat erklärt, daß sie nicht in der Lage ist, an in Not geratene städtische Angestellte Unterstützung zu gewähren, weil dies gegen die Vorschrift über die Verteilung der dort eingelangten Geldspenden verstoßen würde.

Die Direktion hat nun mit der bezeichneten Fürsorgezentralstelle vereinbart, daß ab 1. Mai d. J. von den 1 %igen Beiträgen der Stellwagenangestellten nur mehr die Hälfte an die Zentralstelle zur Abfuhr kommt, während die andere Hälfte zur Schaffung eines Kriegsfürsorgefonds für die eingerückten Stellwagenbediensteten und deren Angehörigen verwendet wird, um so den eigenen Angestellten hilfreich an die Hand zu gehen.

Die Direktion setzt voraus, daß die Angestellten der Unternehmung hiemit einverstanden sind und auch damit, daß die Unterstützungsgesuche dem Vorstände der Betriebskrankenkassa zur Behandlung und Erledigung übermittelt werden.

Als Einverständnis wird die weitere freiwillige Zahlung des Betrages angesehen, beziehungsweise werden diejenigen, die mit dem Abzuge nicht einverstanden sind, aufgefordert, dies bis längstens 20. d. M. schriftlich anzuzeigen. Gez. Liffka²⁰¹

Diese organisatorische Änderung der Kriegsfürsorge hatte keine unmittelbaren Konsequenzen für die Mitarbeiter selbst, doch scheint es so gewesen zu sein, dass Mitte 1916 nicht alle Angestellten des Unternehmens zu einer ein-prozentigen Zahlung ihres Gehaltes für die Kriegsfürsorge entweder im Stande waren oder aber diese nicht leisten wollten.

Am 5. September 1916 wurde der Direktions-Erlass Nr. 10 bezüglich der Kriegsfürsorge-Abzüge öffentlich gemacht. Darin ist Folgendes zu lesen.

„Die Direktion sieht sich mit Rücksicht auf die immer fortschreitende Verteuerung aller Lebens- und Haushaltungsmittel veranlasst, den Abzug der 1 %igen Kriegsfürsorgebeiträge mit 3. September d.J. einzustellen und überläßt es jedem einzelnen Angestellten, je nach Kräften die Kriegsfürsorge zu fördern.

Bisher wurden im Wege des Abzuges (ein ganzer Tageslohn und die 1 %igen Beiträge) insgesamt K 13.975,13 gesammelt, von denen dem Roten Kreuz K 135,10 , der Zentralstelle für Kriegsfürsorge K 12.554,97, dem Kriegsfürsorgefond der eigenen Angestellten K 1.285,06 zugeführt wurden. Gez. Liffka²⁰²

Die Verschlechterung der Situation des alltäglichen Lebens zwang die Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung zu dieser Maßnahme. Auch wenn der Beitrag der Mitarbeiter bis dahin ein namhafter war, konnten sich viele diesen ein-prozentigen Abzug des Lohnes für wohltätige Zwecke wohl nicht mehr leisten.

11.2. Dank des Bürgermeisters an alle Beamten und Beamtinnen der Gemeinde Wien

Am 14. August 1915 wurde der Direktions-Erlass Nr. 12, der an alle Beamten und Beamtinnen der Gemeinde Wien gerichtet war, veröffentlicht. Interessant ist, dass die übrigen Angestellten nicht bedacht wurden.

²⁰¹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.104.

²⁰² Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.155.

„An alle Beamten & Beamtinnen!

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 5. August 1915 sich bestimmt gefunden, der gesamten städtischen Beamtenschaft am Schluß des ersten Kriegsjahres für die hingebungsvolle Tätigkeit, mit der sie den gesteigerten Anforderungen dieser arbeitsreichen Zeit voll und ganz gerecht wurde, den Dank auszusprechen.

Es gereicht mir zur besonderen Freude, diesen Erlaß des Herrn Bürgermeisters vom 5. D. M. Pr. Z. 8470 zur allgemeinen Verlautbarung bringen zu können. gez. Liffka²⁰³

11.3. Kriegsfürsorge – städtische Beratungsstelle

Im Jahr 1915 wurde eine Beratungsstelle der Kriegsfürsorge im Rathaus eingerichtet. Dies geht aus dem Direktions-Erlass Nr. 15, vom 27. Oktober 1915 hervor, der an alle Mitarbeiter gerichtet war.

„Kriegsfürsorge; städt. Beratungsstelle.

Im neuen Rathause, Eingang Lichtenfelsgasse, Parterre wurde die Beratungs- und Fürsorgestelle der Gemeinde Wien für Kriegsinvalide und deren Angehörige sowie für die Hinterbliebenen verstorbener Krieger errichtet. Sie hat die Aufgabe, die Kriegsinvaliden und ihre Angehörigen sowie die Hinterbliebenen nach verstorbenen Kriegern über ihre Rechtsansprüche zu beraten, ihnen bei der Durchsetzung ihrer Anwartschaften behilflich zu sein und den Hilfsbedürftigen die Wege zu den Fürsorgeeinrichtungen zu weisen.

Amtszeit: An allen Wochentagen und Sonntagen von 10 bis 12 Uhr Vormittag, ferner Montag, Mittwoch, Freitag auch von 5 bis 7 Uhr abends.

Alle Angestellten, welche vom Felde zurückkehren als Kriegsinvalide, sowie Hinterbliebene Gefallener wollen sich im gegebenen Falle unverzüglich an die städtische Beratungsstelle für Kriegsfürsorge wenden. gez. Liffka²⁰⁴

Ob diese Beratungsstelle für alle Invaliden bzw. für Hinterbliebene von Gefallenen nur für Mitarbeiter der Gemeinde Wien zuständig war, geht aus diesem Erlass nicht hervor.

11.4. Persönliche Anfragen zur Enthebung vom Militärdienst

Im Direktions-Erlass Nr. 13 vom 3. Oktober, der an alle Angestellte gerichtet war, wurde Folgendes berichtet:

„Zufolge Magistrats-Direktions-Erlasses vom 29. September d.J. M.D. 6858/16 ist es den städtischen Angestellten verboten, Anfragen über den Stand von Ansuchen um Enthebung von der Militärdienstleistung persönlich bei der Magistratsabteilung XVI vorzubringen. Gez. Liffka²⁰⁵

Es ist anzunehmen, dass viele Gemeindebedienstete, darunter nicht nur die der städtischen Straßenbahnen und Stellwagenunternehmung bei der besagten Magistratsabteilung persönlich, bezüglich einer Enthebung vom Militärdienst vorsprachen. Um dies zu unterbinden – davon kann ausgegangen werden – wurde dieser Direktions-Erlass verfasst.

²⁰³ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.169.

²⁰⁴ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.122.

²⁰⁵ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.158.

11.5. Mitgliedschaft beim Roten Kreuz

Am 13. August 1914 wurde der Direktions-Erlass Nr. 11, der an alle Mitarbeiter gerichtet war, mit dem Betreff: Beitritt zur Gesellschaft vom Roten Kreuz veröffentlicht. Darin ist Folgendes zu lesen:

„Laut Magistrats-Direktions-Erlasses vom 4. August d. J. Z 3678/1914 hat die k. k. n. ö. (Anm.: kaiserlich, königliche niederösterreichische) Statthalterei einen Erlass des Herrn Landesverteidigungsministers verlautbart, in dem zu kräftigster Unterstützung der Bestrebungen des „Roten Kreuzes“ aufgefordert wird. Das rote Kreuz kann seiner hohen Aufgabe, die in der Pflege der auf dem Felde der Ehre verwundeten oder von Krankheit befallenen Krieger besteht, nur dann nachkommen, wenn ihr die nötigen Mittel reichlich zufließen und wäre daher außer den zeitweiligen Spenden der Beitritt zum Vereine als ständiges Mitglied äußerst wünschenswert. Der Jahresbeitrag beträgt nur 4 Kronen; diese Summe kann von jedermann leicht entbehrt werden. Anmeldungen zum Beitritt können in den Depots abgegeben werden. Gez. Liffka²⁰⁶

Warum bemühte sich der Staat bzw. ein öffentliches Unternehmen um Mitgliedschaften zum roten Kreuz? In erster Linie um den sich im Krieg befindlichen Soldaten Pflege zukommen zu lassen und zweitens um der Bevölkerung zu zeigen, dass die Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung durch die Mitgliedschaft beim Roten Kreuz mit gutem Beispiel vorangingen. Es wurde hier die Vorbildwirkung eines öffentlichen oder staatlichen Betriebes hervorgehoben.

Der Direktions-Erlass Nr. 13 vom 20. August 1914 sollte alle Angestellte des Unternehmens über die Ernennung des k. k. Kommissärs für das österreichische Hilfsvereinswesen informieren.

„Zufolge Erlasses der Magistrats-Direktion z. 4187/14 vom 13. August 1914 hat das k.k.n.ö. Statthalterei-Präsidium mit dem Erlasse vom 10. August 1914 Pr.Z.2157/I nachfolgendes veröffentlicht: „Sr. k.& k. Apostolischen Majestät haben mit allerhöchster Entschliessung vom 31. Juli 1914, den Grafen Rudolf Abendsberg und Traun Mitglied des Herrenhauses etc.etc. zum k.k.Kommissär für das österreichische Hilfsvereinswesen zu ernennen geruht. Dem Herrn k.k.Kommissär für das österreichische Hilfsvereinswesen unterstehen nicht nur sämtliche Organisationen des roten Kreuzes und die von ihm auf den Kriegsschauplatz entsendeten Formationen, sondern auch alle anderen Vereine und Verbände, die sich mit der freiwilligen Krankenpflege befassen. (Mit Ausnahme des souveränen Malteser-Ritter-Ordens und des hochwürdigen Deutschen Ritter-Ordens.) Insbesondere fallen die freiwilligen Rettungsgesellschaften, Samariterverbände, Rettungsabteilungen der Feuerwehren, ferner die Vereine für freiwillige Unterbringung und Pflege von Verwundeten, sowie die von solchen Vereinen oder von Privaten zur Verfügung gestellten Heilstätten jedweder Grösse in das Aufsichtsgebiet des k.k. Kommissärs.

Hievon ergeht die Verständigung mit dem Ersuchen, für die weitgehendste Unterstützung dieses Hilfsvereinswesens seitens der unterstehenden Behörden, bezw. Anstalten und Organe vorzusorgen.

Dies wird zur Kenntnisnahme und Darnachachtung verlautbart. Liffka m.p.²⁰⁷

Auch wenn diesem Erlass nicht direkt zu entnehmen ist, dass der Kommissär für die Organisation der Verwundetentransporte bei der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung zuständig war, kann dennoch davon ausgegangen werden.

²⁰⁶ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.017

²⁰⁷ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.019.

Am 28. Juni 1915 wurde in Form des Direktions-Erlasses Nr. 9, mit dem Betreff: Einladung zur Unterstützung des roten Kreuzes durch Erwerbung der Mitgliedschaft, abermals auf die Wichtigkeit dessen hingewiesen.

„[...] Der größte Teil unserer Angestellten ist bereits Mitglied der Oesterr. Gesellschaft vom Roten Kreuze und wird es daher jedem Einzelnen freigestellt, den Jahresbetrag dortselbst zu erlegen und das Mitgliederabzeichen zu erwerben-

Jenen Angestellten, die der Gesellschaft vom Roten Kreuze auch weiterhin als Mitglieder angehören wollen, jedoch nicht in der Lage sind, den Beitrag auf einmal zu leisten, wird die Möglichkeit geboten, den Betrag in Wochenraten zu erlegen. Das diesbezügliche Ansuchen hat durch die Depotleitung zu erfolgen.

Als Grundsatz ist aber festzuhalten, daß, so wünschenswert der Beitritt zum Roten Kreuze ist, kein wie immer gearteter Zwang ausgeübt werden darf, vielmehr der Beitritt jedem Einzelnen überlassen bleiben muß.

gez. Liffka²⁰⁸

Dieser weitere Aufruf zur Mitgliedschaft zeigt, wie wichtig es war, Geld für das Rote Kreuz zu sammeln, um den Verwundeten und Kranken im Feld und zuhause eine geeignete Pflege zukommen lassen zu können.

11.6. Verwundetentransport bei der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung

Auch die städtische Stellwagenunternehmung – wie bereits oben erwähnt – war aufgefordert der Heeresverwaltung Stellwagen für den Transport von verwundeten Soldaten zur Verfügung zu stellen. Ein Akt vom 4. September 1914 berichtet Folgendes:

„Zunächst werden für diese Zwecke 30 Stellwagen, welche gleichzeitig in das Eigentum der k. & k. Heeresverwaltung übergehen, verwendbar für den Transport von Verwundeten auf Tragbahnen als auch für Leichtverwundete (sitzend) hergerichtet und nach Maßgabe der Fertigstellung den einzelnen Depots überwiesen. [...] Bis auf weiteres sind die angeforderten Wagen von uns zu bespannen. Es ist Wert darauf zu legen, daß diese Bespannung sich in vollkommen tadellosen Zustande befindet und namentlich nur Pferde verwendet werden, welche eine schnelle Gangart besitzen. Die Bestellung erfolgt durch die Betriebsinspektion im telephonischen Wege [...]. Bezüglich der Inbetriebsetzung dieser Wagen ist Vorsorge zu treffen, daß bei telephonischer Weitergabe der Bestellung seitens der Betriebsinspektion die Beistellung innerhalb einer Stunde erfolgen kann. Die Angestellten sind aufmerksam zu machen, daß allen Anordnungen der die Aufsicht führenden Organe der Wiener freiwilligen Rettungsgesellschaft sowie der Heeresverwaltung ohne Widerrede Folge zu leisten ist. Liffka m.p.²⁰⁹

Dieser wurde als Betriebsdienst-Auftrag Nr. 46 ausgestellt und war an alle Mitarbeiter gerichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Anweisung in den Depots und Werkstätten zur allgemeinen Ansicht ausgehängt war.

²⁰⁸ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.172.

²⁰⁹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3; Aktenzahl 1.892.

11.7. Desinfektion der Wagen

Wie schon bei der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen mussten die Wagen aufgrund der Gefahr von Übertragung von Krankheiten desinfiziert werden. Dass dies auch bei der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung so war, geht aus dem Betriebsdienst-Auftrag Nr. 20 vom 20. Mai 1915 hervor. Dieser Auftrag erging an alle Dienststellen.

„Die bestehende Gefahr der Uebertragung von Krankheiten durch Ungeziefer, Staub und Schmutz, erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit der Reinigung der Stellwagen und sonstiger Fahrbetriebsmittel. Es wird angeordnet, daß die Wagenpolster alle 8 Tage geklopft und gebürstet und innerhalb 14 Tage dieselben mit 3%iger Lysollösung²¹⁰ bespritzt werden müssen. Die Fußböden, Sitzbänke und Wände der Wagen sind alle 8 Tage mit 3%iger Lysollösung zu waschen. Das gründliche Ausklopfen der Sitzpölster, Bespritzen mit Lysollösung wird für alle Depots vom Depotwagner Slowacek vorgenommen. Das Waschen der Fußböden, Sitzbänke und Wände haben die Wagenputzerinnen zu besorgen. [...] Die Sanitäts- und Gefangenenwagen müssen nach jedesmaliger Verwendung mit 3%iger Lysollösung ausgewaschen werden. [...] Der aus den Wagen gekehrte Staub sowie sonstiger Kehricht hat sofort auf Mistwagen gesammelt zu werden und darf im Hofe nicht mehr frei liegen bleiben. [...] Das Desinfektionsmittel ist von der Werkstätte beizustellen. Liffka m.p.“²¹¹

Es ist die Rede von Gefangenenwagen. Dazu ist in der Literatur nichts zu finden. Vielleicht wurden Sanitätswagen auch zum Transport von Inhaftierten verwendet. Dies kann aber nicht bestätigt werden, sondern wird als Vermutung aufgestellt.

11.8. Anbauflächen für die Mitarbeiter

Der Direktionserlass Nr. 4 vom 18. März 1915, mit dem Betreff: Gemüseanbau stellt Familien von Mitarbeitern unter anderem Grünflächen zum Eigenbedarf zur Verfügung.

„Der Stadtrat hat mit den Beschlüssen²¹² vom 25. Februar und 4. März d. J. (Anm.: des Jahres) genehmigt, daß vorhandene, zum Gemüseanbau geeignete Grundflächen auf kleine Lose verteilt, an Familien und zwar nach deren Kopfbzahl, gegen einen kleinen Zins zum Selbstanbau überlassen werden. Weiters kann hiezu Dünger und erforderlichen Falles auch Saatkartoffel zu mäßigem Preise abgegeben werden. Wenn die örtlichen Verhältnisse es ohne große Kosten gestatten, können auf oder in der Nähe dieser Gemüseanlagen auch Wasserauslaufbrunnen aufgestellt werden. Gesuche um Ueberlassung solcher Gründe sind an die Magistratsabteilung III im Neuen Rathause zu richten. Gez. Liffka“²¹³

Wo sich diese Anbauflächen befunden haben, kann leider nicht eruiert werden, da es dazu keine näheren Aufzeichnungen in den Akten gibt. Doch ist es interessant zu sehen, dass die Gemeinde Wien ihren Mitarbeitern Anbauflächen zur Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln überlassen und für diese nur einen kleinen Zins eingehoben hat.

11.9. Futterrationierungen für Pferde städtischen Stellwagenunternehmung

Mit dem Direktions-Erlass Nr. 2 vom 12. Februar 1915 wurde erstmals Futter für die, sich im Dienst der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung stehenden Pferde,

²¹⁰ bei Lysol handelt es sich um ein Desinfektionsmittel; mehr dazu: <http://de.wikipedia.org/wiki/Lysol> (zuletzt aufgerufen am 16.11.2012).

²¹¹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3; Aktenzahl 1.919.

²¹² es sollte eigentlich Beschlüssen heißen.

²¹³ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.900.

rationiert worden. Dieser ging an die Tierärzte Inspektoren, Depotleiter, Funktionäre und Kontrolloren des Unternehmens.

„Gemäß einem Beschlusse der gemeinderätlichen Futter-Einkaufskommission vom 11. Februar d.J. ist infolge Mangel an Hartfutter die tägliche Haferration für Pferde um 2 kg zu ermäßigen und zwar derart, daß jene Pferde, welche bisher 9kg bekommen haben 7 kg und jene welche bisher 10 [...] 8 erhalten. [...] Mit dem Tage der Verringerung der Hartfutterationen erhalten die Pferde 5 kg Heu und das bisherige Quantum an Häcksel und Melasse; letztere kann über Anordnung der Herren Tierärzte bis zu 2 kg pro Pferd und Tag erhöht werden. [...] Die Herren Tierärzte werden gebeten, die Tiere vom Tage der restringierten Futterzuteilung genauest zu beobachten; bei Eintritt etwaiger ungünstiger Verhältnisse sofort der Direktion sowohl im telephonischen, wie auch im schriftlichen Wege Anzeige zu erstatten und gleichzeitig die entsprechenden Anträge zu stellen, welche geeignet erscheinen, eine Besserung des Nährzustandes der Pferde im Gefolge zu haben. Hiebei ist aber selbstverständlich mit dem Mangel an Hartfutter in Wien zu rechnen. [...] Die neue Fütterung von 6 kg Hafer und 2 kg Krafton²¹⁴ pro Tag ist bei den Versuchspferden anzuwenden, ferner sind weitere 5 Murinsulaner²¹⁵ ebenfalls mit 6 kg Hafer und 2 kg Krafton als Versuch einzustellen. Ueber alle diese Fütterungsarten haben die Herren Tierärzte bis Ende Februar zu berichten. Liffka m.p.²¹⁶

Der am 17. Mai 1915 ausgestellte Betriebsdienst-Auftrages Nr.17, der allen Angestellten zugänglich gemacht wurde, betraf wiederum die Futtermittelrationierung für Pferde des Unternehmens. Es kam zu einer weiteren drastischen Verringerung des Futters für Pferde. Dem Bericht ist Folgendes zu entnehmen:

„Entsprechend der staatlichen Anordnung erhalten die Pferde, von heute angefangen, nur mehr 1 kg Hafer und eine Ergänzung aus sogenannten Futtersurrogaten sowie Rauhfutter. Infolge dieser Fütterung kann in nächster Zeit eine Herabminderung der Kondition der Pferde eintreten. Um nunmehr halbwegs eine solche hintanzuhalten, wird es notwendig sein, zunächst den Pferden ausserordentliche Leistungen nicht mehr aufzubürden und unter keinen Umständen eine Ueberfüllung der Stellwagen zu dulden. Es wird daher dringendst angeordnet, Ueberfüllungen zu vermeiden, da bei Feststellung einer solchen die betreffenden Angestellten nicht nur seitens der k.k. Polizei-Behörde, sondern auch seitens der Gefertigten die strengsten Ordnungsstrafen zu gewärtigen haben. Die Kontroll- Aufsichtsorgane erhalten die Weisung, die Durchführung dieses Auftrages seitens der Fahrbediensteten strenge zu überwachen und jede Ausserachtlassung ungesäumt der Direktion zur Anzeige zu bringen. Liffka m.p.²¹⁷

Es ist zu sehen, dass im zweiten Kriegsjahr kaum mehr geeignetes Futter für die Pferde des Unternehmens zur Verfügung stand. Unter der Futterrationsierung hatten in erster Linie die Tiere selbst, und in der Folge die gesamte Betriebsführung zu leiden.

11.10. Zeichnung von Kriegsanleihen

Am 31. Mai 1915 wurde die Verwaltungs- & Kaufmännische Dienst-Nachricht Nr. 2 verfasst, die sich mit der Zeichnung auf Kriegsanleihen befasst. „Über mehrfach geäußerten Wunsch wird bekanntgegeben, daß der Grund der seinerzeitigen Anmeldung für nachbenannte

²¹⁴ Bei Krafton dürfte es sich um ein Futterersatzmittel gehandelt haben. Näheres ist hierzu leider nicht zu finden.

²¹⁵ Der Murinsulaner ist eine Pferderasse; mehr dazu siehe: <http://www.welt-der-pferde.de/rassen/murin/> (zuletzt aufgerufen am 17.11.2012).

²¹⁶ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.948.

²¹⁷ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.914.

Angestellte Kriegsanleihe 1914 gezeichnet wurde.²¹⁸ Auf fast zwei Seiten werden danach die Mitarbeiter und die eingezahlten Beträge aufgelistet. Diese belaufen sich von 50 – 200 Kronen. Die Beträge zu 50 Kronen wurden in Rentensparbüchern bei der Postsparkasse angelegt und den betreffenden Personen ausgefolgt, diese zu 100 – 200 Kronen sind ganze Wertpapiere mit Koupons, welche halbjährlich eingelöst werden. Der Erlös wird auf ein Sparbuch eingezahlt.²¹⁹

Am 30. März 1916 wurde im Direktions-Erlass Nr. 3 von einer weiteren Kriegsanleihe berichtet: Diesem ist Folgendes zu entnehmen:

„In der nächsten Zeit wird die IV. Österr. Kriegsanleihe zur Zeichnung aufgelegt werden und erscheint es im Interesse des Vaterlandes notwendig, daß auch keiner zurückbleibe, sondern sich nach besten Kräften hieran beteilige.

Die nachbenannten Angestellten wären in der Lage, sich mit ihren bei der Unternehmung erliegenden Spareinlagen an der Kriegsanleihe-Zeichnung zu beteiligen, so wie es der Großteil der Angestellten bereits bei der I. Anleihe getan hat.

Anmeldungen sind seitens der beiden Kontrolloren im Zentralbureau, seitens der Uebrigen in den zuständigen Depots abzugeben.

Die Depotleitungen haben eine Liste anzulegen, in welche sich die Zeichner eintragen können. Die Anmeldung bei der Zentralsparkasse erfolgt seitens der Direktion. [...] gez. Liffka.²²⁰

In diesem Direktions-Erlass wurden Mitarbeiter der Dienststellen Donaustadt, Hernals und Meidling bzw. Kontrolloren genannt. Interessant ist, dass die Direktion Namen von Angestellten nannte, da diese – wie im Bericht erwähnt – Spareinlagen beim Unternehmen hatten. Über die Form des Sparens kann leider keine nähere Aussage getätigt werden. Es handelte sich zwar um keinen Zwang des Zeichnens einer Kriegsanleihe, doch wollte sich sicher kein Mitarbeiter, der sich auf dieser Liste befand, eine Blöße vor den Kollegen und Vorgesetzten geben, wenn er diese Anleihe nicht zeichnete.

Am 6. Mai 1916 wurde die Verwaltungs- & kaufmännische Dienstschrift Nr. 1 verfasst, die sich mit der Kriegsanleihezeichnung befasst.

„Auf Grund der zufolge Direktions-Erlasses Nr. 3 vom 30. März d.J. eingelangten Anmeldungen wurde für die nachbenannten Angestellten mit Hilfe ihrer hier erliegenden Unterstützungsvereinsbeträge

4. Oesterr. Kriegsanleihe in 40 jähriger Staatsanleihe

wie folgt gezeichnet:

Stilm. (Anm.: Stallmeister) Quetscher Johann K 200.-

Ktl. (Anm.: Kontrollor) Offner Salomon (K) 200.-

[...]

Zeichnungssumme K 3.000

Gez. Liffka²²¹

²¹⁸ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.915.

²¹⁹ Vgl. siehe: Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.915.

²²⁰ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.058.

²²¹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.066.

In dieser Liste der Anleihe-Zeichner stehen noch mehrere Personen, doch scheint es wichtiger zu zeigen, dass insgesamt 3.000 Kronen für die vierte Kriegsanleihe von den Mitarbeitern bereitgestellt wurden.

11.11. Landsturm-Musterung

Ein Akt vom 12. November 1914 befasst sich mit der Landsturm-Musterung der Jahrgänge 1878 – 1890. Dieser Direktions-Erlass Nr. 23 soll zeigen, dass es für die Heeresverwaltung immer wichtiger wurde junge, waffenfähige Männer für den Krieg zu finden.

„Gemäß dem Erlasse des k.k. Ministeriums für Landesverteidigung vom 14. Oktober 1914, Pr. Z. 8177 – XIV findet in der Zeit vom 18. November bis 31. Dezember 1914 die Musterung der in den Jahren 1878 bis einschließlich 1890 geborenen Landsturmpflichtigen, die bis einschließlich 1913 bei der Stellung der Ueberprüfung „waffenunfähig“ befunden wurden oder im Wege der Superarbitrierung²²² aus dem gemeinsamen Heere, der Landwehr oder der Gendarmarie ausgeschieden worden sind, statt. Alle Angestellten und Bediensteten, die durch eine amtliche Vorladung zu dieser Musterung herangezogen werden, haben im Dienstwege der Direktion hievon Meldung zu erstatten. gez. Liffka“²²³

Hervorzuheben ist, dass in diesem Akt vom Ministerium für Landesverteidigung gesprochen wird. In den Geschäftsberichten der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn wird meist von der Heeresverwaltung oder dem Kriegsministerium berichtet.

11.12. Gesundheitsvorsorge der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung

Dem Direktions-Erlass Nr. 19, vom 26. September 1914 ist folgendes zu entnehmen:

„An alle Angestellten! Zufolge Kundmachung des Magistrates erscheint es dringend wünschenswert, daß alle bisher ungeimpften Personen und solche, deren Impfung vor mehr als sechs Jahren erfolgt ist, sich in der jetzigen Zeit der Impfung unterziehen lassen. Insbesondere wird die Impfung notwendig erachtet bei Personen, die infolge ihres Berufes ständig mit dem Publikum in Berührung kommen, zum Beispiel Angestellte einer Verkehrsunternehmung. Die Direktion macht hiedurch alle Angestellten aufmerksam mit dem Beifügen, daß die Impfungen an allen Wochentagen nachmittags um 3 Uhr, unentgeltlich in den Amtsräumen der städtischen Bezirksärzte vorgenommen werden. Liffka m.p.“²²⁴

Es ist nicht möglich diesem Akt zu entnehmen um welche Impfung es sich handelt, trotzdem ist zu sagen, dass es nicht selbstverständlich war, dass die Gemeinde kostenlos Impfungen für ihre Mitarbeiter durchführen ließ.

Ein weiterer Akt vom 16. Jänner 1916, der als Direktions-Erlass Nr. 1 mit dem Betreff: „Impfung der Angestellten“ veröffentlicht wurde, beschreibt nun, wofür die Bediensteten – diesmal bestand auch die Möglichkeit für die Angehörigen der Mitarbeiter – sich impfen zu lassen hatten.

²²² hierbei handelt es sich um den militärischen Fachbegriff der k. und k. Armee über eine vorläufige Beurlaubung vom Militärdienst.

²²³ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.935.

²²⁴ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.930.

„Der Magistrat hat angeordnet, daß sich alle Angestellten der Unternehmung der Impfung als Schutzmittel gegen Blattern- Gefahr zu unterziehen haben.

Für die Angestellten der Unternehmung wird diese Impfung durch die Krankenkassenärzte in den jeweiligen Ordinationsorten- und Stunden kostenlos vollzogen.

Es erhalten sonach die Herren Abteilungs- Vorstände und Depotleiter den Auftrag, Verfügung zu treffen, damit alle Angestellten sich gruppenweise dieser Impfung unterziehen können.

Zu diesem Behufe wird den Vorständen und Depotleitern ein Verzeichnis ausgefolgt, aus welchem die Adresse der Krankenkassenärzte sowie Ordinationsort- und Stunde zu entnehmen ist.

Die Herren Aerzte erhalten unter einem ein Verzeichnis der in ihrem Bezirke wohnhaften Bediensteten. Gleichzeitig werden die Angestellten aufgefordert, aus sanitär hygienischen Gründen auch ihre Familienmitglieder impfen zu lassen. Diese Impfung wird ebenfalls kostenlos in allen magistratischen Bezirksämtern und zwar um 3 Uhr nachmittags und 6 Uhr abends vorgenommen.

Liffka m.p.²²⁵

11.13. Weihnachtsfeier für Kinder der Angestellten

Die Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung hat mit dem Direktions-Erlass Nr. 22 vom 4. November 1914 Kinder von aktiven Mitarbeitern zu einer Weihnachtsfeier eingeladen.

„Die Anmeldung ist dringend, weil das Maßnehmen schon für den Dienstag kommender Woche festgesetzt ist. Zur Beteiligung können nur Kinder im schulpflichtigen Alter von aktiv dienenden Angestellten (auch Eingerückten) zugelassen werden. Kinder, deren Vater einberufen wurde, haben bei sonst gleicher Bedürftigkeit gegenüber jenen Kindern, deren Vater vom Kriegsdienste verschont blieb, den Vorzug. Die Anmeldebogen sind am Samstag den 7. November d.J. ausgefüllt abzugeben. Liffka m.p.²²⁶

Bezüglich des im Akt erwähnten „Maßnehmen“, kann gesagt werden, dass den Kindern eine maßgefertigte Garnitur an Kleidung zum Weihnachtsfest vom Unternehmen zur Verfügung gestellt wurde, was auch im Direktions-Erlass Nr. 27 vom 24. November ausführlich beschrieben wird. Auch die oben angeführte Bevorzugung von Kindern, deren Väter Kriegsdienst zu leisten hatten, ist erwähnenswert. Anscheinend konnte es sich das Unternehmen aufgrund des Krieges nicht leisten, alle schulpflichtigen Kinder von Mitarbeitern zu dieser Weihnachtsfeier einzuladen.

Der bereits angeführte Direktions-Erlass Nr. 27 bezieht sich auf die Weihnachtsfeier, die im Rathaus stattfand.

„Die Christbaumfeier für die beteiligten Kinder der städtischen Straßenbahnen und der städtischen Stellwagenunternehmung findet Donnerstag den 17. Dezember d.J. um 5 Uhr abends statt. Im Gegensatz zu den früheren Jahren haben zu dieser Feier die Kinder bereits mit den Kleidern angezogen im Rathause zu erscheinen. Um dies zu ermöglichen, hat am 16. Dezember d.J. 8Uhr früh das Depot Meidling einen Stellwagen mit einem Begleitschaffner stellig zu machen, welcher die Kleider für 80 Kinder aus der Lagerverwaltung der städtischen Straßenbahnen XIII./2 Siebeneichengasse Nr. 12 abzuholen hat. Die Kleider sind in den einzelnen Depots der städtischen Stellwagenunternehmung bis Mittag 12Uhr dem diensthabenden Beamten zu übergeben. [...] Im Laufe des Nachmittages hat entweder der Vater oder Mutter der beteiligten Kinder die entsprechenden Kleider abzuholen und den Empfang auf einer Liste zu bestätigen. Sollte ein Anzug nicht passen, so hat das Kind am 17. Dezember vormittags 8 Uhr Früh mit den Kleidern in der Lagerverwaltung der städtischen Straßenbahnen, XIII.

²²⁵ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.194.

²²⁶ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.933.

Siebeneichengasse 12 zum Umtausche zu erscheinen. Nochmals ist festzuhalten, daß die Kinder zur Weihnachtsfeier am 17. Dezember angekleidet im Rathause zu erscheinen haben. gez. Liffka²²⁷

Diesem Erlass ist zu entnehmen, dass die Feier gemeinsam mit Kindern von Mitarbeitern der städtischen Straßenbahn stattfand. Hier ist deutlich zu erkennen, wie bereits in der Einleitung zur Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung vermerkt, dass das Unternehmen direkt der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen unterstellt war. Sonst wäre diese Weihnachtsfeier wohl nicht von beiden Unternehmen gemeinsam veranstaltet worden. Auch 1915 und 1916 wurden Kinder zu Weihnachtsfeiern eingeladen.

11.14. Weihnachtsgabe und Neujahrgelder für eingerückte Mitarbeiter

Der Direktions-Erlass Nr. 16 vom 14. Dezember 1915 der an alle Angestellte gerichtet war, berichtet Folgendes:

„Betreff: Weihnachtsgabe & Neujahrgelder für eingerückte²²⁸ Angestellte.

Der Stadtrat hat den eingerückten Angestellten das bisher übliche Neujahrgeld und außerdem jenen eingerückten Angestellten, welche im Sinne der für sie geltenden normativen Bestimmungen Familienerhalter sind, eine Weihnachtsgabe im Ausmaße der Ergänzung des Mobilisierungsbezuges auf einen Monatsgehalt oder 30 fachen Lohn bewilligt.

Die Auszahlung derselben findet im Laufe dieser Woche statt. gez. Liffka²²⁹

Diese Zahlungen sollten vor allem eine Erleichterung für die Familien eingerückter Soldaten bringen.

11.15. Staatlich geschütztes Unternehmen

Mit dem Direktions-Erlass Nr. 9 vom 11. August 1914 wurde allen Mitarbeitern erklärt, dass städtische Unternehmungen staatlich geschützt wurden. Hier ist Folgendes zu lesen:

„Zufolge Erlasses der Magistrats-Direktion Nr. 4053814 vom 8. August 1914 hat die k. k. n. ö. (Anm.: kaiserlich königliche niederösterreichische) Statthalterei mit dem Erlass vom 6. August 1914 Pr. Z. 13381 M Nachfolgendes eröffnet:

„Das Ministerium des Inneren hat mit Erlass vom 6. August 1914 Z 90868MI auf Grund der Bestimmung des §1 der kaiserlichen Verordnung vom 25. Juli 1914 R. G. Bl. (Anm.: Reichsgesetzblatt) Nr. 155 verschiedene Unternehmungen der Gemeinde Wien, darunter auch die städtische Stellwagenunternehmung als staatlich geschützte Unternehmung erklärt. Hievon geschieht die Verständigung mit dem Auftrage, diese Verfügung durch Anschlag in den bezüglichen Betriebsstätten kundzumachen. Nachstehend wird der Wortlaut der §§ 1. 2. 3. und der 1. Absatz des § 5 und der 2. Absatz des § 8 des Reichsgesetzblattes Nr. 155 vom 26. Juli 1914 verlautbart.

§ 1 Das Ministerium des Inneren kann Unternehmungen, die für die Zwecke des Staates oder des öffentlichen Wohles besonders wichtig sind, für staatlich geschützte Unternehmungen erklären.

§ 2 Der öffentliche Beamte, der Bedienstete eines Staatsbetriebes, der Bedienstete einer Eisenbahn, eines Schiffahrtsunternehmens, oder einer staatlich geschützten Unternehmung, der im Vereine mit anderen in der Absicht, dem Dienst oder Betrieb zu stören, die Erfüllung seiner Pflichten ganz oder zum Teile verweigert oder unterlässt, oder seine Arbeit in einer Weise verrichtet, die geeignet ist, den Dienst oder Betrieb zu erschweren, wird wegen Vergehens mit strengem Arreste von sechs Wochen bis zu einem Jahre bestraft.

²²⁷ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 1.939.

²²⁸ warum hier „eingerückte“ nicht zusammen geschrieben wurde kann nicht erklärt werden.

²²⁹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.123.

§ 3 1.) Wer gegen einen anderen ein Mittel der Einschüchterung oder Gewalt anwendet, um eine Verabredung zustande zu bringen, zu verbreiten oder zwangsweise durchzuführen, die darauf gerichtet ist, durch ein pflichtwidriges Verhalten der in § 2 angeführten Art den öffentlichen Dienst, den Dienst, in einem staatlichen Betriebe oder den Betrieb einer Eisenbahn, eines Schiffsunternehmens oder einer staatlich geschützten Unternehmung zu stören.

2.) wer in der Absicht, einen solchen Dienst oder Betrieb zu stören, Betriebsmittel oder Betriebseinrichtungen beschädigt oder der Benützung entzieht, wird wegen Vergehens mit strengen Arrest von sechs Wochen bis zu einem Jahre bestraft.

§ 5 Absatz 1.) Sind durch eine der in dem § § 2 und 3 angeführten Handlungen die militärischen Interessen der Monarchie oder eines Bundesgenossen gefährdet worden, so ist auf strengen Arrest von drei Monaten bis zu drei Jahren zu erkennen.

§ 8 Absatz 2.) Alle in einem Betriebe oder Unternehmen dauernd oder vorübergehend beschäftigten Personen sind als Bedienstete anzusehen.

Die Kenntnis dieses Erlasses haben alle Angestellten durch Unterfertigung zu bestätigen. Gez. Liffka²³⁰

Der Erlass, der von allen Bediensteten zu unterschreiben war, zeigt deutlich, wie wichtig ein Betrieb wie die städtische Stellwagenunternehmung war. Das Interesse des Staates war es, den Betrieb aufrechtzuerhalten und keine Störung desselben durch Mitarbeiter zu dulden. Das Unternehmen, wie oben angeführt, war für den Transport von verwundeten und kranken Soldaten innerhalb Wiens zuständig und wurde daher zu einem staatlich geschützten Betrieb.

11.16. Nachrichten über gefallene, verwundete und kranke Soldaten

Bei der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung wurde ab dem 17. August 1914 – anhand von amtlichen Listen – über gefallene Soldaten berichtet. Dem Direktions-Erlass Nr. 12 ist Folgendes zu entnehmen:

„Betreff: Auflegung von Verlustlisten.

Es wird in den Depots Donaustadt, Hernals und Meidling, ferner in der Expedition Volksoper und in der Werkstätte Speising je ein Exemplar der amtlichen Verlustliste zur allgemeinen Einsicht aufgelegt werden.

Die Depotbeamten, die Werkstättenleitung sowie der jeweilige Expedito bei der Volksoper werden hiedurch angewiesen, anfragenden Angestellten sowie den Angehörigen der Eingerückten bei der Durchsicht der Listen unter besonderer Beachtung der Rubriken-Ueberschriften an die Hand zu gehen, damit nicht falsche Nachrichten in Umlauf gesetzt werden. Die Angestellten werden beauftragt, von den auf diese Weise zu ihrer Kenntnis gelangten Nachrichten über die eingerückten Kollegen den Familienangehörigen der Eingerückten Mitteilung zu machen. gez. Liffka²³¹

Im Direktions-Erlass Nr. 14 vom 29. August der ebenfalls an alle Angestellten gerichtet war, wurde der Erlass Nr. 12 ergänzt und auch verwundete und kranke Soldaten miteinbezogen.

„Betreff: Auflegung von Nachrichten über Verwundete und Kranke.

Im Nachhange zum Direktionserlass Nr. 12 vom 17. d. M. wird bekannt gegeben, daß außer den amtlichen Verlustlisten auch Nachrichten über Verwundete und Kranke ausgegeben werden. Die Depots sowie Werkstättenleitung erhalten gleichfalls je ein Exemplar dieser Nachrichten zur allgemeinen Einsicht und werden die Depotbeamten und Werkstättenleitung angewiesen, in derselben Weise, wie in Direktionserlass Nr. 12 angeordnet wurde, vorzugehen. Liffka m.p.²³²

²³⁰ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.015.

²³¹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.018.

²³² Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.020.

Näheres kann zu diesen amtlichen Nachrichten über Gefallene, Verwundete oder Kranke nicht gesagt werden, doch ist es wichtig zeigen, dass Listen dieser Art in den Betrieben ausgehängt waren, um so den Angehörigen und Kollegen zur Verfügung gestellt zu werden.

11.17. Kriegszulagen für Angestellte und Pensionisten

Den Mitarbeitern wurden infolge des Krieges Kriegszulagen gewährt. Im Direktions-Erlass Nr. 7 vom 23. Mai 1915, der an alle Angestellte erging, wurde Folgendes berichtet:

„Betreff: Kriegszulage.

Der Stadtrat hat am 12. Mai 1915 zur Pr. Z. 5275 beschlossen:

„Mit Rücksicht auf die durch den Krieg verursachte Teuerung wird den nicht zum Militärdienste eingerückten oder zu persönlicher Kriegsleistung herangezogenen aktiven Angestellten der Gemeinde Wien und ihrer Unternehmungen einschließlich der aus Gemeindemitteln besoldeten Lehrpersonen bis auf weiteres ab dem 1. Mai 1915 eine Kriegszulage als Aushilfe nach Maßgabe folgender Bestimmungen gewährt:

1.) Die Kriegszulage erhalten Angestellte, die für ihre Gattin oder ihre Kinder unter 16 Jahren im Haushalte zu sorgen haben, bei einem Jahresbezug unter 3.000 K, die übrigen Angestellten bei einem Jahresbezuge unter 1800 K.

Keine Kriegszulage erhalten verheiratete weibliche Angestellte und verwitwete weibliche Angestellte, die Versorgungsgenüsse beziehen.

Als Jahresbezug gilt der für das Jahr berechnete Gesamtbezug an Gehalt oder Lohn, Quartiergeld oder Mietzinsbeitrag und an ständigen, nicht für besondere Zwecke bestimmten Zulagen. Naturalbezüge werden hiebei nach den für die Altersversorgung geltenden Vorschriften bewertet.

2.) Die Kriegszulage beträgt für jeden Angestellten monatlich 9 K und erhöht sich für männliche und für verwitwete weibliche Angestellte, die nicht Versorgungsgenüsse beziehen, um monatlich 3 K für jedes im Haushalte zu versorgende Kind unter 16 Jahren, doch darf durch die Kriegszulage der Jahresbezug des Angestellten nicht über die angegebene Grenze von 1.800 K und 3.000 K gesteigert werden.

3.) Die Kriegszulage wird von der den Dienstbezug anweisenden Dienststelle bemessen und monatlich im nachhinein ausbezahlt; für den Bruchteil einen Monats gebührt der entsprechende Teilbetrag.“

Zur Durchführung dieses Beschlusses wird angeordnet:

1.) Alle Dienststellen, welche zur Auszahlung der Dienstbezüge Gehalts-oder Lohnlisten verfassen, haben unverzüglich mit jedem ihrer kriegszulageberechtigten Angestellten eine Anmeldung nach den beigedruckten Muster A aufzunehmen. Hiebei ist zu beachten, daß unter Kindern, die einen erhöhten Zulageanspruch begründen, auch uneheliche Kinder des Angestellten, wenn sie in seinem Haushalte versorgt werden, zu verstehen sind.

Die Anmeldeformulare Muster A folgen mit.

Die Verrechnungsstellen (Depots, Volksoper, Praterstern, Materialverwaltung und Werkstätte) haben diese Formulare in den oberen 11 Zeilen auf Grund der mündlichen Einvernahme jedes einzelnen Bediensteten genau und gewissenhaft auszufüllen. Die Anmeldung ist vom Bediensteten und vom Einvernehmenden zu unterschreiben.

Die Geburtsdaten der Kinder sind auf Grund der Tauf-(Geburtsscheine) einzusetzen.

Genau zu beachten ist, daß der gemeinsame Haushalt mit den Kindern die Hauptbedingung für die erhöhte Kriegszulage ist.

Die Angaben der Angestellten werden im Verlaufe der nächsten Zeit überprüft werden und haben wissentlich falsche Angaben nicht allein die sofortige Einstellung der Zulage, sondern auch die Verfolgung des Betreffenden wegen Vergehen gegen die Dienstvorschriften zur Folge.

Die Ausfüllung der Anmeldungen ist raschestens durchzuführen.

gez, Liffka²³³

Bereits am 26. Juli 1915 wurde die Kriegszulage ergänzt. Dies geht aus dem Direktions-Erlass Nr. 11 mit dem Betreff: „Kriegszulage“ hervor.

„Der Stadtrat hat am 22. Juli 1915 zur Pr. Z. 7935 beschlossen:

²³³ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.174.

In Ergänzung des Stadtratbeschlusses vom 15. Mai 1915 Pr. Z. 5275 wird auch den verheirateten weiblichen Angestellten und den verwitweten weiblichen Angestellten, die Versorgungsgenüsse beziehen, die Kriegszulage von monatlich 9 K bewilligt,

- a) wenn sie für Kinder unter 16 Jahren im Haushalte zu sorgen haben und ihr Dienstbezug einschließlich sonstiger fortlaufender Bezüge, sowie des Einkommens der Gatten 3.000 K jährlich nicht erreicht,
- b) wenn sie nicht für solche Kinder zu sorgen haben und ihr Dienstbezug einschließlich sonstiger fortlaufender Bezüge sowie des Einkommens des Gatten 1.800 K jährlich nicht erreicht.

Durch die Kriegszulage darf das Gesamteinkommen nicht über die vorbezeichneten Grenzen erhöht werden.

Dieser Beschluß tritt mit 1. Juli 1915 in Wirksamkeit.

Die Anweisung der Kriegszulage ist unter sinngemäßer Anwendung des h. ä. Erlasses vom 18. Mai 1915, M. D. 4594 (Normalien-Blatt Nr. 11 ex 1915) sofort zu veranlassen.

gez. Liffka²³⁴

Ein Jahr später bereits wurde die Regelung für die Kriegszulagen grundlegend verändert. Diese beinhaltete nicht mehr nur aktive Mitarbeiter sondern auch Pensionisten. Im Direktions-Erlass Nr. 7 vom 22. Mai 1916, der an alle Angestellten gerichtet war, wurden diese folgendermaßen angeführt:

„Kriegszulagen für die Angestellten und Pensionisten der städtischen Stellwagenunternehmung zufolge G. R. B. (Anm.: es scheint sich hier um einen Tippfehler zu handeln, denn eigentlich sollte R. G. B. für Reichsgesetzblatt stehen) vom 16. Mai 1915, Pr.Z.4400.

I.) Die bisherigen Kriegszulagen (St. R. B. vom 12./5. 22./7. Und 9./12 1915 Pr. Z. 5275, 7935, 12660) wird mit 1. April 1916 eingestellt.

II.) Vom 1. April 1916 bis 30. Juni 1917 wird eine Kriegszulage wie folgt gewährt:

A) Aktive Angestellte mit Ausnahme der Militär- oder Kriegsdienstleistenden.

1.) Klasse: Männliche Angestellte, ledig oder verwitwet, wenn sie gesetzlich nicht für Kinder zu sorgen haben. Geschiedene, welche für die Gattin oder für Kinder nicht zu sorgen haben.

Alle weiblichen Angestellten, welche ledig oder verheiratet sind; ferner Witwen ohne Versorgungsgenuß, wenn sie gesetzlich nicht für Kinder zu sorgen haben.

2.) Klasse: Männliche Angestellte. Verheiratete ohne Kinder, Verheiratete und Verwitwete, wenn sie gesetzlich für 1 oder 2 Kinder zu sorgen haben. Geschiedene, wenn sie für Gattin oder für 1 bis 2 Kinder zu sorgen verpflichtet sind.

Weibliche Angestellte, nur Witwen ohne Versorgungsgenuß, wenn sie gesetzlich für 1 oder 2 Kinder zu sorgen haben.

3.) Klasse: Männliche Angestellte. Verheiratete und Verwitwete, wenn sie gesetzlich für mehr als 2 Kinder zu sorgen haben, Geschiedene, wenn sie für mehr als 2 Kinder zu sorgen verpflichtet sind.

Weibliche Angestellte, nur Witwen ohne Versorgungsgenuß, wenn sie gesetzlich für mehr als 2 Kinder zu sorgen haben.

2.) Anwendung auf Kinder. Von den Kindern kommen nur jene in Betracht, denen nach den Pensionsnormen ein Versorgungsanspruch zusteht, also unversorgt sind und das 20. Lebensjahr nicht überschritten haben.

2.) Schema [...] (Anm.: hier sollen nur zwei Beispiele herausgenommen werden, diese werden nach dem Zitat ausgeführt.)

4.) Alte Kriegszulage

Wer von der alten Kriegszulage einen höheren Bezug hatte, als nach der neuen, behält den alten, höheren Bezug so lange, bis nach den alten Bestimmungen etwa eine Verminderung eintritt. Sinkt der verminderte Bezug unter die Grenze der neuen Zulage, so ist letztere anzuweisen.

5.) Auszahlung

Die Beamten, Beamtinnen, Unterbeamten und Diener erhalten die Zulage monatlich im Vorhinein, alle anderen Angestellten monatlich im Nachhinein ausgezahlt. Die neue Kriegszulage wird ab 1. April 1916 bemessen und die hierauf gezahlte alte Kriegszulage abgezogen

B) Pensionisten. [...] Die Auszahlung erfolgt in Monatsraten im Vorhinein.

Für die Beurteilung, ob ein Angestellter als eingerückt oder als pensioniert zu behandeln ist, hat der 16. Mai 1916, an dem der Gemeinderat die Kriegszulagen bewilligte, als Stichtag zu gelten.

²³⁴ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.170.

Um die erstmalige Auszahlung der Kriegszulage zu beschleunigen, wird sie vorläufig auf Grund der Anmeldungen für die alte Kriegszulage berechnet werden. Etwa hiedurch entstehende Irrtümer werden dann gelegentlich (Anm.: durch) Fertigstellung der neuen Anmeldungen zum Ausgleich gebracht. Zwecks Ausfertigung der neuen Anmeldebogen haben sich sämtliche Bedienstete (Verheiratete, Geschiedene, Verwitwete mit Dokumenten ihrer Person und der Kinder) in den Dienststellen persönlich einzufinden.

Die Dokumente sind seitens der Depotleitung zu übernehmen und für jeden Angestellten separat unter Kuvert (Stückzahl angeben) der Abt. IV (Anm.: Abteilung vier) einzusenden. Gez. Liffka²³⁵

Der Verteilungsschlüssel soll nach diesem Akt erklärt werden. Die Kriegszulage wurde auf den Gesamt-Jahresbezug gerechnet. Hiermit eingeschlossen sind auch das Quartiergeld und der Lohn, samt Wohnungsgeld. Es gab acht Gehaltstufen bei der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung. Diese begannen bei 0 – 2.799 Kronen (Gehaltstufe 1) und endeten bei 10.500 – 20.000 Kronen (Gehaltstufe 8), pro Jahr. Verdiente ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin nach der 4. Stufe (4.000 – 4.899 Kronen pro Jahr), so stand ihnen, nach den im Bericht erwähnten I., II., oder III. Klassen (Anm.: nicht zu verwechseln mit der Gehaltstufen) entweder 320 K (Anm.: K= Kronen) in der I. Klasse, 440 K in der II. oder 500 K in der III., pro Jahr zu.

Befand sich ein Arbeitnehmer oder eine Arbeitnehmerin in der Gehaltstufe 7, was einem Jahresgehalt zwischen 8.880 K und 10.499 K gleichkam, standen diesen nach den oben erwähnten drei Klassen der Kriegszulage folgende Summen pro Jahr zu: I. Klasse 500 K, II. Klasse 700 K und III. Klasse 800 K. Ähnlich erfolgte die Auszahlung an die Pensionisten, diese waren in 5 Lohnstufen eingeteilt.²³⁶

Bereits am 25. Juli 1916 gab es eine Abänderung der Kriegszulage von der der Direktions-Erlass Nr. 8, der an alle Angestellte gerichtet war, berichtet.

„Im Nachhange zum Direktions-Erlass Nr. 7 vom 20. V. (Anm.: dieser Akt wurde am 22. Mai, und nicht am 20 des Monats ausgestellt) wird verlautbart:

Der Gemeinderat hat am 11. Juli 1916 zu Pr.Z. 7018 folgendes beschlossen:

Der Gemeinderatsbeschluß vom 16. Mai 1916 Pr.Z. 4400, über die Bewilligung von Kriegszulagen an die Angestellten der Gemeinde wird rückwirkend vom 1. April 1916 dahin abgeändert, daß den Angestellten der dritten Klasse, welche für mehr als drei Kinder zu sorgen haben, für jedes weitere Kind eine Erhöhung der Kriegszulage von jährlich 60 K bewilligt wird.

Die Anweisung der höheren Kriegszulage erfolgt das erstemal mit der nächsten Zulage. gez. Liffka²³⁷

Dies bedeutet, dass ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin, die sich – wie weiter oben bereits erklärt – in Gehaltstufe 7 befanden, in der dritten Klasse der Kriegszulage statt 800 K pro Jahr, 60 K zusätzlich, wenn mehr als 3 Kinder zu versorgen waren, bekamen. So standen zum

²³⁵ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.062.

²³⁶ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.062.

²³⁷ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.063.

Beispiel einem Mitarbeiter der 4 Kinder zu versorgen hatte nun 860 K pro Jahr und einem der 6 Kinder hatte 980 K pro Jahr zu.

11.18. Staatliche Unterstützung für eingerückte Soldaten und deren Angehörigen

Es gab nicht nur die Kriegszulage von der Gemeinde für deren Bedienstete, sondern auch eine staatliche Unterstützung. Diese wurde mit dem Direktion-Erlass Nr. 8 vom 18. Juni 1915 an alle Angestellte kundgemacht:

„Auf Grund der kais. Verordnung vom 12. Juni 1915 R. G. B. 161 hat das Landesverteidigungs-Ministerium mit Verordnung vom 12. Juni 1915 R. G. B. 162

1.) verfügt, daß in Fällen, in denen die nach dem Gesetze vom 26. Dezember 1912, R. G. Bl. 237, gebührenden Unterhaltsbeiträge wegen Rückversetzung des Einberufenen in das nichtaktive Verhältnis oder wegen Ablauf der im § 6 des zitierten Gesetzes erwähnten Frist einzustellen wären – bei Fortdauer der übrigen gesetzlichen Voraussetzungen – die Fortzahlung dieser Beiträge im vollen oder auch im geminderten Ausmaße zu erfolgen hat;

2.) staatliche Unterstützungen für Invalide, Angehörige von Invaliden sowie für Hinterbliebene von Gefallenen oder Gestorbenen, die unbeschadet entfallender gesetzlicher Versorgungsgebühren in monatlich vorhinein fälligen Raten flüssig zu machen sind, festgesetzt.

Diese Unterstützungen werden nur auf Ansuchen und bei nachgewiesener Bedürftigkeit zuerkannt.

Die Ansuchen sind bei der Gemeindevorsteherung des Aufenthaltsortes (in Wien beim Magistratischen Bezirksamte des Wohnortes) mündlich oder schriftlich einzubringen.

Auf diese Gesetzbestimmungen wird aufmerksam gemacht und werden die Angestellten aufgefordert, die Familien der Eingerückten hievon zu verständigen.

gez. Liffka²³⁸

Interessant ist, dass den Familien der Eingerückten nicht selbst ein Brief zugesandt wurde, sondern, dass die Angestellten der jeweiligen Betriebe, diese darauf aufmerksam machen mussten.

11.19. Frauen im Fahrdienst der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung

Mit der Betriebsdienst-Nachricht Nr. 1 vom 11. März 1916, die an alle Angestellte gerichtet war, wurden auch bei der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung Frauen im Fahrdienst eingesetzt.

„Betreff: Verwendung weiblicher Angestellter im Schaffnerdienste.

Vom 12. März d. J. werden bei der städtischen Stellwagenunternehmung weibliche Angestellte im Schaffnerdienst verwendet.

Die zur Verwendung kommenden Schaffnerinnen sind Frauen der bei der Unternehmung gewesenen, gefallenen und kriegsgefangenen Angestellten; sie werden in den Dienststellen Hernals und Meidling Verwendung finden.

Die Angestellten werden angewiesen, so weit als tunlich, dieselben in Ausübung des Dienstes zu unterstützen, ihnen beim Auf- und Abladen von Gepäckstücken behilflich zu sein und den Dienst gemeinschaftlich so zu verrichten, daß das Ansehen der Gemeinde Wien gewahrt bleibt. gez. Liffka²³⁹

²³⁸ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.173.

²³⁹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.090.

Der Nachricht ist zu entnehmen, dass Frauen von Gefallenen und Kriegsgefangenen als Schaffnerinnen verwendet wurden. Ob dies anfänglich bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen auch der Fall war, kann leider nicht gesagt werden.

Mit dem Betriebsdienst-Auftrag Nr. 20 vom 18. August 1916 änderte sich die Situation der weiblichen Arbeitskräfte dahingehend, dass nun auch Frauen ehemaliger Betriebsangehöriger – unabhängig davon, ob diese eingerückt oder verwundet war – aufgenommen wurden.

„[...] Die Direktion ist durch die Kriegslage und die zahlreichen Einrückungen von jüngeren Angestellten bemüht, die entstandenen Lücken im Kutscherstande durch Einteilung von Schaffnern zum Kutscherdienste auszufüllen und an Stelle von Schaffnern weibliche Kräfte aufzunehmen. [...]”²⁴⁰

11.20. Papiermangel während des Krieges

Der Direktions-Erlass Nr. 4 vom 4. April 1916 informiert über einen in der nächsten Zeit herrschenden Papiermangel.

„Es wird in der nächsten Zeit ein fühlbarer Papiermangel eintreten. Es ist demzufolge mit Papier zu sparen.

Zunächst ist die Verwendung von Packpapier überhaupt einzustellen.

Briefe sind soweit als tunlich auf Oktav-Papier²⁴¹ zu schreiben. Für alle anderen Nachrichten sind ganze Bogen nicht zu verwenden, sondern nur halbe.

Für alle Zettel, gleichviel ob Dienstzettel oder anderer Art ist das Format so weit als tunlich zu verkleinern.

Ferner wird angeordnet, daß auch in allen Schreib- und Büro- Utensilien Ersparungen einzutreten haben. Unter allen Umständen wird die Anschaffung von Linealen, Scheeren²⁴², Radiermesser etc. einzustellen sein.

Die Materialverwaltung erhält gleichzeitig den Auftrag, die größtmögliche Sparsamkeit in der Ausgabe obwalten zu lassen und über etwaige Uebelstände, die sich ereignen sollten, sofort Bericht zu erstatten. Liffka m.p.”²⁴³

Bei der Durchsicht der Akten fiel auf, dass die Qualität des Papierses von Jahr zu Jahr schlechter wurde. So sind viele Akten aus dem Jahr 1914, die mit Schreibmaschinen verfasst wurden, heute noch sehr gut lesbar. Spätere, auf schlechtem Papier Geschriebene, sind teilweise so ausgebleicht, dass es schwierig war, den Inhalt vollständig entziffern zu können.

11.21. Fundgegenstände für invalide Soldaten

Am 9. September 1915 wurde der Direktions-Erlass Nr. 13 verfasst, der an alle Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung gerichtet war und sich mit Gegenständen, die in den Stellwagen gefunden wurden, befasste.

„Betreff: Ueberlassung von Fundgegenständen für invalide Soldaten.

Das k. & k. Reservespital Nr. 11 (Invalidenschule) hat das Ersuchen gestellt um Ueberlassung von nicht behobenen Fundgegenständen (insbesondere Handschuhen) für die invaliden Soldaten des Spitals.

²⁴⁰ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.147.

²⁴¹ hierbei handelt es sich um das Format des Papierses. Näheres ist hier zu finden: <http://de.wikipedia.org/wiki/Oktavformat> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2012).

²⁴² Anm.: Scheren wurden hier falsch mit zwei e geschrieben

²⁴³ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.102.

Die Direktion ist der Anschauung, daß die nichtbebobenen und daher den Findern zukommenden Fundgegenstände mit Ausnahme von Geld, Schmuckgegenständen und Lebensmitteln für die Finder keinen so großen Wert besitzen und diese daher zu Gunsten der Invaliden hierauf verzichten werden. Die Schaffner und Expeditoren erhalten daher den Auftrag, bei der Ausfertigung des Fundzettels gleich die Erklärung abzugeben, ob auf den Fundgegenstand zu Gunsten der Fürsorge verzichtet wird oder nicht. Die Anzahl der auf diese Art der Fürsorge zugeführten Gegenstände wird jeweils verlautbart werden. gez. Liffka²⁴⁴

Es ist von Gegenständen wie Geld, Schmuck und Lebensmitteln zu lesen, die für die Finder einen großen Wert besaßen. Heute würden wohl Lebensmittel in dieser Auflistung keinen Platz mehr finden. Hier ist zu sehen welchen hohen Stellenwert die Lebensmittel hatten.

11.22. Schuhe und Schuhreparaturen für Mitarbeiter der Stellwagenunternehmung

Ab dem 13. September 1915 konnten Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung Schuhe aus den Vorräten der Gemeinde Wien beziehen. Dies geht aus dem Direktions-Erlass Nr. 12, der an alle Angestellte gerichtet war, hervor.

„Schuhe gegen Teilzahlungen.

Mit Genehmigung des Stadtrates vom 14. September l.J.²⁴⁵ Pr.Z. 8955 können die männlichen und weiblichen Angestellten der Unternehmung mit Dienstzeit über ein Jahr (mit Ausschluß der Angehörigen, also nur für ihre Person) Schuhe aus den Vorräten der Gemeinde beziehen.

Die Direktion ist ermächtigt, Teilzahlungen zu bewilligen.

Die Preise stellen sich je nach Größe und Ledergattung auf ca K 37.50 bis ca K 45.- pro Paar. Der Kaufpreis wird durch die Direktion erlegt und ist von den Angestellten mit Tag-oder Wochenlohn in Wochenraten von K 2.-, von jenen mit Monatsgehalt in Monatsraten von K 8.- rückzuerstatten.

Jene Angestellten, die hievon Gebrauch machen, haben in ihrer Dienststelle ein Katasterblatt mit Tinte genau auszufüllen und dasselbe vom Vorstande oder Depotleiter unterfertigen zu lassen.

Mit diesem Katasterblatt können an jedem Montag, Mittwoch und Freitag von 10 bis 1 Uhr nachmittags in der Volkshalle des neuen Rathauses (Eingang Lichtenfelsgasse, parterre rechts, Durchgang bei Magistratsabteilung XXII) bei Herrn Adjunkt Samhober die Schuhe ausgewählt, anprobiert und abgeholt werden.

Das mit der Uebernahmebestätigung versehene Katasterblatt ist bei Empfang der Schuhe abzugeben.

Das empfangene Katasterblatt ist bis dahin gut zu verwahren, weil für Verluste kein Ersatz gegeben werden kann(.)

Die an die Abt. II und IV, die Werkstätte und Materialverwaltung, die Depots Donaustadt, Meidling und Hernals hinausgegebenen Katasterblätter sind nummeriert; sie sind als streng verrechenbare Drucksorte in Verwahrung zu nehmen und es ist über ihre Verwendung eine Vormerkung anzulegen. Verdorbene oder ausgefüllte, aber nicht benützte Blätter sind einzuverlangen und an die Abt. IV abzuführen. Gez. Liffka²⁴⁶

Der Krieg und die schlechte Versorgung Wiens mit guten Handwerkern forderte das Unternehmen wohl auf, ein Übereinkommen mit der österreichischen Eisenbahn einzugehen, Schuhe – es handelt sich, davon ist auszugehen um diese Schuhe, die aus den Vorräten der Gemeinde stammten – von Bediensteten zu günstigen Preisen reparieren zu lassen. Im Direktions-Erlass Nr. 11 vom 23. September 1916, der an alle Bediensteten gerichtet war, ist Folgendes zu lesen:

²⁴⁴ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.120.

²⁴⁵ hier sollte eher d.J. für „des Jahres“ stehen.

²⁴⁶ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.157.

„Die Direktion hat mit der Uniformierungs- und Bekleidungsanstalt für die Beamten der österreichischen Eisenbahn G.m.b.H. Wien, ein Uebereinkommen getroffen, wonach diese Anstalt auch Schuhe der Stellwagenbediensteten zur Instandsetzung in ihrer Schuhreparaturwerkstätte übernimmt. Es dürfen nur Schuhe, die für den eigenen Gebrauch der Bediensteten bestimmt sind, nicht auch Schuhe von Familienmitgliedern oder fremden Personen zur Reparatur gebracht werden.

Die Preise betragen vorerst

für das Besohlen (Doppeln) K 8.-

für das Vorschuhen K 15.50 pro Paar

Die zur Reparatur bestimmten Schuhe sind mit Namenszettelt²⁴⁷ und Angabe der gewünschten Reparatur versehen, im Depot (Werkstätte) zu übergeben, von wo sie mit einem Verzeichnisse, enthaltend Name, Nummer und gewünschte Reparatur an die Materialverwaltung abzuliefern sind. [...]

Die Reparaturkosten sind bei Empfangnahme der Schuhe von den Bediensteten²⁴⁸ bar zu erlegen. Die Depots haben die eingehobenen Beträge außerhalb des Kassazettels der Hauptkassa einzusenden. Gez. Liffka²⁴⁹

Im Bericht wird von Schuhen für den eigenen Gebrauch gesprochen. Ob Mitarbeiter auch Schuhe, welche sie privat angeschafft hatten und nicht im Dienst trugen, zur Reparatur bringen durften geht aus dem Bericht nicht hervor.

11.23. Kartoffelfuhrwerke der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung

Mit dem Betriebsdienst-Auftrag Nr. 24 vom 2. Oktober 1916 wurden nicht nur Stellwagen des Unternehmens zum Transport von Kartoffeln herangezogen, sondern es mussten auch einige Stellwagenlinien – je nach Bedarf – aufgrund der Beförderung dieser Lebensmittel eingestellt werden.

„Betrifft: Kartoffelfuhrwerk.

Im Laufe der nächsten Tage wird mit der Beistellung der Bespannung für Zwecke des Kartoffelfuhrwerks begonnen und nach Maßgabe des Bedarfes solcher Fuhrwerke der Betrieb auf mehreren Stellwagenlinien eingestellt.

In erster Linie wird die Linie Hernalsergürtel-Stefansplatz aufgelassen. Von diesem Tage angefangen, wird Depot Hernals vom Stellwagenbetriebe gänzlich ausgeschaltet, beziehungsweise wird der Betrieb der Linie ab Volksoper-Währingerstraße von der Dienststelle Donaustadt besorgt.

Bei einem weiteren Bedarfe gelangt die Linie Margareten-Stefansplatz-Landstrasse ebenfalls zur Auflassen und haben von diesem Tage angefangen die Dienststellen Hernals und Meidling nur mehr den Kartoffelfuhrwerksdienst zu besorgen.

In weiterer Folge kommen nach Bedarf die Linien

Stefansplatz-Favoritenstrasse-Ostbahn und

sodann

Stefansplatz-Währingerstrasse-Volksoper

Zur Einstellung.

Für Zwecke des Kartoffelfuhrwerks werden vorläufig

In Hernals 40 Wagen und

In Meidling 30 Wagen eingestellt

Die in beiden Dienststellen zu diesem Dienste zunächst notwendigen Kutscher sind aus dem vorhandenen Personale, wie Kutscher, Schaffner, Vor- und Zuspanner sowie Pferdewärter zu entnehmen der verbleibende Rest an Personal sowie die zu diesem Fuhrwerke nicht eingeteilten Pferde werden nach Donaustadt überstellt.

Es wird aufmerksam gemacht, daß das Kartoffelfuhrwerk für die Sicherung von Lebensmitteln für die gesamte Wiener Bevölkerung zur Verwendung gelangt, daher als Kriegsdienstleistung anzusehen ist und erwartet werden muß, daß alle zu diesem Betriebe eingeteilten Bediensteten unweigerlich und willig die ihnen übertragenen Arbeiten durchführen.

²⁴⁷ Das t am Ende des Wortes dürfte ein Tippfehler sein.

²⁴⁸ Es sind wohl Bedienstete gemeint.

²⁴⁹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.156.

Bezüglich der jeweiligen Beistellung von Wagen für das Kartoffelfuhrwerk werden die Anordnungen, Fahrordnungen etc. rechtzeitig durch die Zentrale erfolgen.

Die Lohnverrechnung der zum Kartoffelfuhrwerk verwendeten Angestellten erfolgt in der jeweiligen Dienststelle und hat die Direktion hierfür entsprechend der Leistung bereits Vorschläge betreffend der Löhne, welche nach Dienstjahren festgestellt wurden Anträge gestellt, die nach erfolgter Genehmigung bekannt gegeben werden.

Mit der Einstellung des Stellwagenbetriebes in den Dienststellen Hernals und Meidling werden die weiteren im Betrieb verbleibenden Linien, sowohl im Tag- wie im Nachtverkehre sowie die Sonderfahren für den Verwundeten- und Gefangenentransport ausschließlich von Donaustadt durchgeführt, für welche die neuen Fahrpläne sowie Diensterteilungen zur Ausgabe gelangen. Liffka m.p.²⁵⁰

Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung ab diesem Tag ihren eigentlichen Aufgaben – der Personenbeförderung – nur mehr in eingeschränktem Maße nachkommen konnte. Die Versorgung der Bevölkerung Wiens mit Lebensmitteln – hier im Speziellen mit Kartoffeln – durch öffentliche Verkehrsmittel war ein wichtiger Bestandteil beider Firmen während des Krieges.

Aufgrund der Auflassung der Depots Hernals und Meidling und der damit bedingten Einstellung des Stellwagenverkehrs, kam es zu Personalveränderungen innerhalb des Unternehmens, um den Kartoffeltransport durchführen zu können. Im Verwaltungs-& kaufmännischen Dienstauftrag Nr. 4 vom 7. Oktober 1916 wird Folgendes berichtet:

„Betreff: Personalveränderungen.

Durch Auflassung der Dienststellen Hernals und Meidling und Heranziehung derselben zum Kartoffelfuhrwerk ergibt sich die Notwendigkeit, nachstehende Transferierung durchzuführen.

In Meidling verbleiben ab 9. Oktober zum Kartoffelfuhrwerk:

Kutscher Andricek, Kutscher Behounek, [...]

Von Meidling werden nach Donaustadt für den Stellwagenverkehr Nachstehende transferiert:

Kutscher Geron, [...]

In Hernals verbleiben ab 9. Oktober 1916 zum Kartoffelfuhrwerk:

Kutscher Bambushek, [...]

Von Donaustadt zur Dienstleistung für das Kartoffelfuhrwerk zugewiesen:

Schaffner Braun, Schaffner Sonn, [...]

Von Hernals werden nach Donaustadt für den Stellwagenbetrieb Nachstehende versetzt:

Kutscher Annau, Kutscher Eckhardt, [...]

Gez. Liffka²⁵¹

Diese Versetzung betraf sehr viele Mitarbeiter, was zu einer enormen Veränderung innerhalb des Betriebes führte. Im Zitat wurden nicht alle Namen aufgelistet. Doch handelte es sich um über 40 Personen des Unternehmens, die aufgrund des Transportes von Kartoffeln und der Auflassung der Dienststellen Hernals und Meidling versetzt wurden.

²⁵⁰ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.152.

²⁵¹ Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.164.

Am 7. Oktober 1916 also am selben Tag der Veröffentlichung des Verwaltungs- & kaufmännischen Dienstauftrages Nr. 4, wurde der Betriebsdienst-Auftrag Nr. 25, der an alle Angestellte gerichtet war, kundgemacht.

„Betreff: Teilweise Einstellung des Stellwagenbetriebes im Tagesverkehrs, (Kartoffelfuhrwerk.)
[...] Die Einteilung für das Kartoffelfuhrwerk erfolgt täglich durch die Zentrale abends für den kommenden Tag.
Die zu diesem Dienste eingeteilten Kutscher sind mit einem Stundenpaß zu betheilen, worin die Abfahrt sowie Rückkunft genau einzutragen ist.
Im Stundenpasse selbst ist die Anzahl der geleisteten Fahren einzutragen und haben die Angestellten die Verpflichtung, den selben sowohl den diensthabenden Herren Beamten des Wiener Magistrates wie auch unseren Kontrollorganen zur Einsichtnahme vorzuzeigen.
Die täglichen Leistungen sind im Extra- und Regiefahren-Ausweis einzutragen und die Stundenpässe beizuschließen.
Die Lohnverrechnung erfolgt unter namentlicher Angabe in der Lohnliste.
Gez. Liffka.²⁵²

11.24. Abschließende Bemerkungen zu den Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung

Die Akten, die im Rathaus durchgesehen wurden, zeigen, dass das Unternehmen, wie die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen, einen wichtigen Teil zur Versorgung Wiens beizutragen hatten. So wurden verwundete, kranke Soldaten und Gefangene für die Heeresverwaltung, sowie auch Kartoffel befördert.

Den Mitarbeitern wurden allerdings auch zahlreiche finanzielle Erleichterungen zu teil. Von den Zuschüssen des Staates bis hin zu Kriegszulagen für Bedienstete und Pensionisten. Auch leisteten die Bediensteten der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung ihren Teil – hier ist die Kriegsfürsorge zu nennen – dass es verwundeten oder invaliden Kollegen bzw. Soldaten besser ging.

Einige Akten, die sich hauptsächlich auf den Betrieb und dergleichen bezogen, wurden gezielt weggelassen, da sie für die Arbeit als nicht relevant schienen. Es wurde das Hauptaugenmerk auf solche Akten, die sich mit Ereignissen des Ersten Weltkrieges beschäftigen, gelegt.

12. Die Jahre nach dem ersten Weltkrieg bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg trat erst allmählich eine Besserung der wirtschaftlichen bzw. sozialen Lage der Mitarbeiter und der Betriebsbedingungen der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen ein. Im Geschäftsjahr 1919/20 war dies allerdings noch nicht der Fall.

²⁵² Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus Signatur: C-670520 3 Aktenzahl 2.193.

„Im abgelaufenen Geschäftsjahr (1. Juli 1919 bis 30. Juni 1920) ist eine nennenswerte Besserung der wirtschaftlichen Lage nicht eingetreten; das Unternehmen hatte auch weiterhin mit der ungeheuren Preissteigerung aller Betriebsstoffe und infolge unausgesetzter Verteuerung aller Lebensmittel mit bedeutenden Lohn- und Gehaltserhöhungen zu rechnen.

Die Kohlennot machte sich in der schärfsten Weise bemerkbar und führte wiederholt zu den empfindlichsten Verkehrseinschränkungen, ja zu lange dauernden vollständigen Verkehrseinstellungen, die der Bevölkerung schwere Opfer auferlegten, dem Unternehmen aber einen großen finanziellen Schaden brachten.“²⁵³

Dies ist dem Bericht des Geschäftsjahres 1919/20 zu entnehmen und soll zeigen, wie schwierig die Situation nach Ende des Ersten Weltkrieges für das Unternehmen war.

Die Güterbeförderung ging bereits im Berichtsjahr – aber nicht in allen Bereichen – stark zurück und somit konnte sich das Unternehmen langsam wieder seinen eigentlichen Aufgaben – der Personenbeförderung – widmen.

„Die Frachtenbeförderung für die Heeresanstalten weist den abgebauten Heereseinrichtungen entsprechend einen noch stärkeren Rückgang als im vorigen Berichtsjahre auf. Es wurden 5.214 Tonnen gegen 29.792 im Vorjahre, d. i. (Anm.: das ist) um 24.578 weniger, mit 824 Wagen befördert und hiebei 12.157 Wagenkilometer geleistet.“²⁵⁴

Für die Gemeinde Wien wurden 60.922 Tonnen, somit um 5.998 weniger als im Vorjahr und für andere Parteien wurden 8.740 Tonnen an Gütern verschiedenster Art transportiert. Die Gemüsebeförderung wies eine starke Steigerung auf. Es wurden um 14.578 Tonnen mehr, das heißt 29.866 Tonnen Gemüse mit der Straßenbahn geführt. Der Transport von Leichen ging im Berichtsjahr auf 6.458 zurück, was einen Rückgang um 1.199 Personen zum Vorjahr bedeutete. Seit der Einführung des Güterverkehrs 1914 wurden insgesamt 1,398.586 Tonnen an Frachten von der Straßenbahn befördert.²⁵⁵

Ein weiterer Punkt, der im Geschäftsbericht des Jahres 1919/20 unter der Rubrik Frachtenbeförderung angeführt wurde, ist der Transport von Gütern für die „Amerikanische Kinderhilfsaktion“, mit der im Berichtsjahr gestartet wurde.

„Am 21. August 1919 wurde mit der Beförderung der Speisen für die „Amerikanische Kinderhilfsaktion“ begonnen; bis Ende des Berichtsjahres wurden 7.886 volle und 7.584 leere Kochlisten, insgesamt 511 Tonnen, in 483 Wagen befördert und 7.456 Wagenkilometer geleistet.“²⁵⁶

Näheres ist dem Bericht zu dieser Hilfsaktion nicht zu entnehmen. Auch kann nicht geklärt werden, worum es sich bei den Kochlisten handelte.

Von teilweisen Besserungen in betrieblicher Hinsicht wurde erst im Verwaltungsbericht des Geschäftsjahres 1920/21 berichtet. Dieser beginnt mit folgenden Worten:

„Im allgemeinen läßt sich für das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1920 bis 30. Juni 1921 eine Besserung gegenüber den Vorjahren in manchen Beziehungen feststellen.

²⁵³ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1919/20 (Wien 1921), S.1.

²⁵⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1919/20 (Wien 1921), S.6.

²⁵⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1919/20 (Wien 1921), S.6.

²⁵⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1919/20 (Wien 1921), S.6.

Insbesondere die Betriebsleistung konnte annähernd wieder auf die Höhe, wie vor den Kriegsjahren, gebracht werden; die Beschaffung der Betriebsstoffe war eine erleichterte und die Leistungen des eigenen Arbeitspersonals zeigten das Bestreben, mit den vorhandenen Kräften das Auslangen zu finden und sogar einen Personalabbau in entsprechenden Grenzen einzuleiten.

Allerdings verursachte die stets fortschreitende Teuerung und Geldentwertung sehr große Zugeständnisse an die Angestellten, die in Verbindung mit der Teuerung der Betriebsstoffe wiederholte Fahrpreiserhöhungen zu Folge hatten.²⁵⁷

Die Frachtenbeförderung für die Heeresanstalten und die Gemeinde Wien nahm ab, die für andere Parteien konnte allerdings um 16.767 Tonnen an Gütern gesteigert werden, das bedeutet, dass 25.507 Tonnen für Dritte befördert wurden. Für die „Amerikanische Kinderhilfsaktion“, die im Berichtsjahr fortgesetzt wurde, konnten 6.948 volle und 6.812 leere Kochlisten transportiert werden. Für eigene Zwecke, darunter finden sich vor allem die Beförderung von Betriebs- und Brennstoffen, sowie Lebensmittel für die eigenen Angestellten, wurden 58.424 Tonnen, das heißt um 1.418 weniger als im Vorjahr befördert.²⁵⁸

„Die Beförderung von Gemüse [...] weist gegenüber dem letzten Berichtsjahre einen starken Rückgang auf, und zwar wurden 6.510 Tonnen in 3.845 Wagen gegen 5.160 im Vorjahre befördert... [...]. Die Leichenbeförderung weist gegenüber dem Vorjahre ebenfalls einen Rückgang auf; es wurden 4.721 Leichen, um 1.737 weniger als im Vorjahre, in 382 Wagen befördert [...].“²⁵⁹

Ein neuer Betriebszweig der Frachtenbeförderung eröffnete sich 1920 für die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn.

„Für die Holzzerkleinerungsanstalt in Schwechat des Bezirkswirtschaftsamtes Wiens (Holzstelle) wurde eine Schleppgleisanlage ausgebaut und am 22. Oktober 1920 in Betrieb gesetzt; es wurden mit den Lastwagen der städtischen Straßenbahnen von Schwechat zu den verschiedenen bezirkswesisen Verkaufstellen 4.174 Tonnen Brennholz in 876 Wagen bei einer Gesamtleistung von 32.597 Wagenkilometern verführt, was einer durchschnittlichen Tagesleistung von 30 Tonnen und 237 Wagenkilometern entspricht.“²⁶⁰

Diese Güterbeförderung war wohl für die Versorgung der Bevölkerung Wiens mit Brennholz gedacht.

Für das zweite Halbjahr 1921, das Jahr 1922 und 1923 gab es einen gemeinsamen Verwaltungsbericht. Warum es für die eineinhalb Jahre nur Bilanzen und keinen Verwaltungsbericht gab, kann nicht gesagt werden. Auch wurde ab dem Jahr 1923 der Bericht wieder für das jeweilige Kalenderjahr (1. Jänner bis 31. Dezember) verfasst. Die Erklärung dazu wurde im Verwaltungsbericht des Jahres 1923 gegeben.

„Für den Zusammenhang mit den Verwaltungsberichten der früheren Jahre ist bemerkenswert, daß infolge der Rückverlegung des Wirtschaftsjahres der Gemeinde Wien auf das Kalenderjahr nach dem Geschäftsjahre 1920/21 ein Berichtshalbjahr eingeschoben werden mußte, das den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 1921 umfaßt. Seitdem fällt das Berichtsjahr des Unternehmens wieder mit dem Kalenderjahr zusammen.“²⁶¹

²⁵⁷ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1920/21 (Wien 1922), S.1.

²⁵⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1920/21 (Wien 1922), S.6.

²⁵⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1920/21 (Wien 1922), S.6.

²⁶⁰ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1920/21 (Wien 1922), S.7.

²⁶¹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.4.

Es kann leider keine Aussage getätigt werden, warum die Gemeinde Wien den Umstieg von Geschäftsjahren auf Kalenderjahre vollzog. Der Verwaltungsbericht des Jahres 1923 unter der Berücksichtigung des zweiten Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 beginnt mit folgenden Worten:

„Ungefähr zwei Jahre sind seit dem Erscheinen des letzten ausführlichen Verwaltungsberichtes über das Geschäftsjahr 1920/21 verstrichen. Eine kurze Spanne Zeit und doch reich an Geschehnissen, die für den Bestand und die Entwicklung des Unternehmens von ausschlaggebender Bedeutung waren.“²⁶²

In diesem Bericht wird bereits von der Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn gesprochen, die von der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen durchgeführt wurde und 1925 abgeschlossen werden konnte.

„[...] so eröffnete sich [...] für die Zukunft ein weites Betätigungsfeld durch ein Projekt, dessen Verwirklichung am Ende des Jahres 1923 gesichert war, nämlich die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn und deren Betriebsführung durch die städtischen Straßenbahnen. Im Sommer 1923 legte die Gemeinde Wien der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, bezw. dem Bund ein Anbot auf Uebernahme der Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie sowie der Verbindungslinie Brigittabrücke – Nußdorferstraße der Wiener Stadtbahn und auf Umgestaltung für den elektrischen Betrieb vor. Die darüber eingeleiteten Verhandlungen führten zu einer vorläufigen Formulierung der Uebergabebedingungen und zu den Gemeinderatsbeschlüssen vom 19. Und 21. Dezember 1923, Pr. Z. 11.298, die das von den städtischen Straßenbahnen vorgelegte Projekt für die Umgestaltung der erwähnten Linien auf einen straßenbahnmäßigen elektrischen Betrieb genehmigten, hiefür einen Investitionsvoranschlag der städtischen Straßenbahnen für 1924 bedeckten Sachkredit von 185 Milliarden Kronen bewilligten und außerdem dem Abschluß des Uebergabevertrages auf Grundlage der vorläufigen Formulierung der Uebergabebedingungen zustimmten. Da die Wiener Stadtbahn Eigentum der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ist, mußte die rechtliche Grundlage für die Ueberlassung mehrerer Linien an die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen zur Elektrifizierung und Betriebsführung erst durch drei inhaltsgleiche Gesetze des Bundes, des Landes Niederösterreich und des Landes Wien geschaffen werden, von denen das Landesgesetz für Wien noch am 20. Dezember 1923 (L. G. Bl. (Anm.: Landesgesetzblatt) für Wien Nr. 2 aus 1924), die beiden anderen Gesetze aber erst im Jahre 1924 beschlossen wurden. Alle drei Gesetze traten am 21. Dezember 1923 in Kraft.“²⁶³

Die Vorbereitungsarbeiten stellten große Herausforderungen an das Unternehmen. Trotz eines Personalabbaus konnte im Berichtsjahr mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen werden.

Auf die Vereinigung der Gemeinde Wien – städtischen Stellwagenunternehmung – diese bestand von 1908 – 1922 – mit der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen wird im Verwaltungsbericht kurz eingegangen. „Der Stand an Kraftwagen erhöhte sich im Berichtsjahre durch Ankauf eines Schnellastwagens und durch das Hinzukommen der Kraftwagen der mit den städtischen Straßenbahnen vereinigten Kraftstellwagen Unternehmung auf 84 [...] Wagen.“²⁶⁴

²⁶² Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.1.

²⁶³ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.4.

²⁶⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.8.

Die Frachtenbeförderung für eigene Zwecke und diese für die Gemeinde Wien zeigen eine stetige Steigerung seit dem 2. Halbjahr 1921. Dies ist vor allem auf die gesteigerte Bautätigkeit der Gemeinde Wien und ihre Unternehmen zurückzuführen. Der Gütertransport für fremde Parteien hingegen verzeichnete einen deutlichen Rückgang. Erstmals wurde in einem Bericht vom Bundesheer gesprochen, nicht mehr von Heeresverwaltung oder dem Militär. „Die Güterbeförderung für das Bundesheer wurde nach einer vorübergehenden Steigerung im II. Halbjahre 1921, die auf die Besetzung des Burgenlandes zurückzuführen war, am 12. April 1922 gänzlich eingestellt.“²⁶⁵

Es wurden im Jahr 1923 nur mehr 330 Tonnen Gemüse befördert. Die Postbeförderung wurde nur mehr auf der Linie 317 (Groß-Enzersdorf – Kagran) durchgeführt. Hier wurden in 361 Personenzügen, auf der vorderen Plattform des ersten Beiwagen, Postgüter transportiert.²⁶⁶

„An Leichen wurden im Berichtsjahre, nachdem zu Jahresbeginn die Abbeförderung mittels der Straßenbahn vom Allgemeinen Krankenhaus und vom Anatomischen Institut eingestellt worden war, nur mehr 1.890 [...] befördert [...].“²⁶⁷

Kurz nach dem ersten Weltkrieg beschäftigte das Unternehmen über 18.000 Mitarbeiter. Bis 1923 konnte dieser Stand auf 15.119 gesenkt werden. Davon waren 1923, 14.563 männliche und 556 weibliche Angestellte, Dienstnehmer der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen.²⁶⁸

12.1. Lebensmittelversorgung der eigenen Angestellten

Nach dem Krieg wurden Küchen und Ausspeisstellen für die Mitarbeiter des Unternehmens eingerichtet. Diese wurden Ende 1922 in die Eigenverwaltung der Dienstnehmer übergeleitet.

„Am Ende des Jahres 1921 standen noch 20 Küchen und Ausspeisstellen im Betriebe, in denen während des II. Halbjahres 1921 Speisen um rund 71 Millionen Kronen abgegeben wurden. Die Lebensmittelversorgung konnte in diesem Halbjahre ihre sämtlichen Ausgaben einschließlich der Verwaltungskosten, Beleuchtung, Beheizung, baulichen Aenderungen, Löhne und Lebensmittel bis auf rund 3,4 Millionen Kronen aus den eigenen Einnahmen bestreiten.

Als im folgenden Jahre mit der fortschreitenden Besserung in der allgemeinen Lebensmittelversorgung der Bevölkerung Wien die Voraussetzung, die das Unternehmen veranlaßt hatte, die umfangreichen und kostspieligen Einrichtungen für die Lebensmittelversorgung seiner Angestellten zu schaffen und ständig auszugestalten, immer mehr schwanden, setzte naturgemäß das Bestreben ein, diese Fürsorgeeinrichtungen allmählich abzubauen [...]; dies geschah mit 31. Dezember 1922 durch Gründung des Vereines „Gemeinschaftsküchen der Straßenbahner in Wien“, der die sachlichen Erfordernisse, insbesondere das Lebensmittellager, die Räume und Einrichtungsgegenstände teils käuflich erwarb, teils in Bestand nahm (Stadtsenatsbeschluß vom 10. April 1923, Pr. Z. 3748). In

²⁶⁵ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.12.

²⁶⁶ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.12

²⁶⁷ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.12.

²⁶⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.17.

diesem letzten Jahre des Eigenbetriebes betrug der Umsatz in den 20 Küchen 2.445 Millionen Kronen, der Gebarungsabgang rund 314 Millionen Kronen.²⁶⁹

Anhand dieses Zitates aus dem Verwaltungsbericht ist zu erkennen, dass sich die Lebenssituation in Wien allmählich besserte, und sich die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen vom Betriebszweig der Ausspeisung der eigenen Mitarbeiter trennte, und diesen an die Angestellten selbst übergeben konnte.

12.2. Reklamewesen als zusätzliche Einnahmequelle für das Unternehmen

Im Verwaltungsbericht des Geschäftsjahres 1920/21 wird von einem neuen Verwaltungszweig gesprochen, der sich mit der Werbung an und in Fahrbetriebsmitteln auseinandersetzt. Dieser Geschäftszweig, der bis zum heutigen Tage von Bedeutung ist, wurde später ausgegliedert und trägt den Namen GEWISTA, was so viel wie Gemeinde Wien – städtische Ankündigungsunternehmung bedeutet.

„Ein neuer Verwaltungszweig mit namhaftem Erfolge eröffnete sich durch die Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und sonstiger Bahnanlagen für Ankündigungszwecke.

Für diese Zwecke wurde ein eigenes „Reklamebüro für die städtischen Verkehrsmittel“ errichtet, welches seine Tätigkeit mit 1. Dezember 1920 aufgenommen hat.

In erster Linie wurde an die Ausnützung der Fenster in den Straßenbahn- und Kraftstellwagen als Reklameträger gedacht, weil hiezu keine weiteren Einrichtungen notwendig waren.

Mitte Jänner 1921 hatte sich die Reklame an den Fensterscheiben, d. s. (Anm.: das sind) an die Fenster geklebte Papieranzeigen, bereits soweit durchgesetzt, daß die Geschäftswelt an dieser Art der Reklame Interesse gewonnen hatte. An solchen sogenannten Fensterklebern wurden in den Monaten Dezember bis Ende Juni 174.631 angebracht.²⁷⁰

In den Sommermonaten, an denen die Fenster der Straßenbahnen meist geöffnet waren, wurde vom Reklamebüro an Außenreklame gedacht. So wurden an den Straßenbahn- bzw. Kraftstellwagen mehr als 2.000 Tafeln angebracht, wobei bis Ende Juni bereits 500 solcher vermietet waren. Um die Reklame im Inneren der Straßenbahnen unabhängig vom Fensteröffnen zu machen, wurden Ankündigungstafeln aus Sperrholz an den Fenstersäulen angebracht. Ein weiteres Betätigungsfeld für das Reklamebüro sollte in der Zukunft das der Wartehallen, Vorverkaufshütten und Weichenwärterhütten sein.

„Mit Rücksicht auf die bisherigen Erfolge hat die Gemeindevertretung sich im Herbst 1921 entschlossen, das bisher an die städtischen Straßenbahnen angegliederte Reklamebüro zu einer eigenen „städtischen Ankündigungsunternehmung“ auszugestalten, deren Tätigkeit sich auf die Ausnützung aller der Gemeinde zur Verfügung stehenden Ankündigungsflächen (wie Mauern, Einfriedungen, Gerüste, Verkaufshütten, Kioske u.dgl.) erstrecken soll.

Die Durchführung der damit bedingten Abtrennung des Reklamebüros von den städtischen Straßenbahnen war zur Zeit dieser Berichterstattung noch im Zuge.²⁷¹

Eine Neuerung beim Reklamewesen gab es 1924. Es handelte sich hierbei um Reklameanhängerriemen mit weiß emailierten blechernen Handgriffen, welche in den Wagen

²⁶⁹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter der Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924), S.19.

²⁷⁰ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1920/21 (Wien 1922), S.4.

²⁷¹ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1920/21 (Wien 1922), S.5.

angebracht wurden. Ab 1925 gab es Haltestellensäulen der Straßenbahn, die bei Eintritt der Dunkelheit elektrisch beleuchtet wurden.²⁷²

„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 Firma „Gemeinde Wien- städtische Ankündigungsunternehmung“ [Gewista] einbezogen.

Durch die Übernahme der Strecken der Wiener Stadtbahn zur Elektrifizierung und Betriebsführung vermehrten sich die Ankündigungsobjekte der städtischen Straßenbahnen um die Baulichkeiten auf den übernommenen Stadtbahnstrecken, deren Auswertung für Ankündigungszwecke nunmehr ebenfalls der städtischen Ankündigungsunternehmung obliegt.“²⁷³

13. Die Jahre 1924 – 1925 unter besonderer Berücksichtigung der Wiener Stadtbahn

1924 wurden die umfangreichen Elektrifizierungs- und Umbauarbeiten der Wiener Stadtbahn weitergeführt. So wurden „[...] neben einer regen Erhaltungs- und Erneuerungstätigkeit im Straßenbahnbetriebe auch noch die Arbeiten für die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn mit allen Kräften in Angriff genommen und soweit als möglich gefördert.“²⁷⁴

Auch konnte eine Erhöhung der Zahl des gesamten Wagenparkes erzielt werden, der auch eine der Fahrgastzahlen bedingten Steigerung mit sich brachte. Die fortschreitende Teuerung hatte das Unternehmen zu Zugeständnissen an die Mitarbeiter bzw. zu Fahrpreiserhöhungen gezwungen.²⁷⁵

Das erste Mal – seit Beginn des ersten Weltkrieges – konnten wieder neue Trieb- und Beiwagen bestellt werden. „Im Berichtsjahr wurden je 150 Trieb- und Beiwagen der für die Stadtbahn bestimmten Ausführungsart bestellt, die sowohl auf der Stadtbahn als auch auf der Straßenbahn verwendet werden können, [...]“²⁷⁶

Im Jahr 1924 wurden auch zahlreiche Linien neu eröffnet. Die Frachtenbeförderung steigerte sich, vor allem durch die rege Bautätigkeit der Gemeinde Wien, ging jedoch für andere Parteien zurück. Die Beförderung von Gemüse wurde am 30. Juli 1924 eingestellt. Die Postbeförderung wurde wie in den Jahren davor auf der Linie 317 betrieben. Der Milchtransport wurde am 10. Mai 1924 eingestellt. Auch die Leichenbeförderung wies einen Rückgang auf. So wurden im Berichtsjahr 1.319 Leichen transportiert.²⁷⁷

²⁷² Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.59.

²⁷³ Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.59.

²⁷⁴ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1924 (Wien 1925), S.1.

²⁷⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1924 (Wien 1925), S.1.

²⁷⁶ Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1924 (Wien 1925), S.5.

²⁷⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1924 (Wien 1925), S.8.

13.1. Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn unter der Betriebsführung der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahn im Jahr 1925

1918 wurde der Betrieb der Stadtbahn – damals noch unter Führung der Staatseisenbahn – infolge der herrschenden Kohlennot eingestellt und konnte erst 1922, hier allerdings nur der Verkehr zwischen Hütteldorf – Meidling-Hauptstraße und über die Gürtellinie wieder aufgenommen werden. Elektrifiziert wurde die Strecke erst durch die Übernahme der Betriebsführung der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Die Eröffnung wurde 1925 feierlich begangen.²⁷⁸

Die ersten Worte des Verwaltungsberichts 1925 der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen deuten auf die Wichtigkeit dieses Ereignisses hin.

„Das Berichtsjahr eröffnet einen neuen Abschnitt in der Geschichte des Unternehmens durch die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den im Vorjahre zur Elektrifizierung übernommenen Strecken der Wiener Stadtbahn.

Dank der Initiative der Gemeindeverwaltung ist es in kaum einjähriger angestrebter Arbeit gelungen, ein totes Verkehrsmittel in modernerer Gestalt zu neuem Leben zu erwecken und eine Schnellbahn zum Verkehr zu übergeben, welche durch vollkommene Verschmelzung mit dem Verkehrsnetz der elektrischen Straßenbahnen in tarifarischer Beziehung geeignet ist, zur Milderung der Wiener Verkehrsnot, die wohl erst durch den Bau einer Untergrundbahn und durch eine großzügige Ausgestaltung des Kraftstellwagenbetriebes gänzlich behoben werden kann, wesentlich beizutragen.“²⁷⁹

Mit der Aufnahme des Vollbetriebs der Wiener Stadtbahn wurde ein Einheitstarif für diese und die Straßenbahn eingeführt. Damit wurde ein uneingeschränkter Umsteigeverkehr für die Bevölkerung Wiens geschaffen. Die erste Teilstrecke wurde am 3. Juni 1925 eröffnet und der Vollbetrieb konnte am 20. Oktober 1925 in Anwesenheit des Bürgermeisters von Wien Karl Seitz eröffnet werden.²⁸⁰

Im Vollbetrieb hatte die Stadtbahn eine Streckenlänge von 26,262 Kilometern, die allerdings nie zur Gleislänge der Straßenbahn dazu gerechnet wurde. Diese betrug im Jahr 1925 287,888 Kilometer.

13.2. Einführung des Schilling 1925

Ein weiteres wichtiges Ereignis des Jahres war die Einführung des Schilling als Währung. Am 20. Dezember 1924 wurde ein Währungsumstellungsgesetz beschlossen, welches mit 1. März 1925 in Kraft trat. Ein Schilling waren 100 Groschen.²⁸¹

„Wichtiges wirtschafts- und finanzpolitisches Ereignis [...] war die „Golderöffnungsbilanz“ (gemäß dem Goldbilanzgesetz 1925) sowie die „Schilling-Eröffnungsbilanz“ per März 1925 (gemäß Währungsumstellungsgesetz, des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1924, BGBl. Nr. 461) und die

²⁷⁸ Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.71.

²⁷⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.3.

²⁸⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr (Wien 1928), S.3.

²⁸¹ Vgl. siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Währungsreformen_in_Österreich (zuletzt aufgerufen am 22.11.2012).

Einführung der Schillingrechnung (Schillingrechnungsgesetz). Die Umrechnung von Kronen in Schilling erfolgte im Verhältnis 14.000 Kronen = 1 Schilling/100 Groschen.²⁸²

Auch im Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen ist von der Währungsumstellung die Rede.

„In kaufmännischer Hinsicht brachte das Berichtsjahr insofern eine Umwälzung, als auf Grund der erflossenen gesetzlichen Bestimmungen mit 1. Jänner 1925 für das Unternehmen eine Golderöffnungsbilanz, in Schillingrechnung unter Neubewertung der Aktiven und Passiven aufgestellt wurde, welche nunmehr die Grundlage für alle künftigen Bilanzen bildet. Durch die Neubewertung in Schilling verschwinden alle in den bisherigen Bilanzen enthaltenen, durch den Währungsverfall der Kriegs- und Nachkriegszeit höchst verschiedenwertigen Kronenposten aus dem Rechnungsabschluß und werden durch ein richtiges Wertbild der Wirtschaft und des Gebarungsergebnisses des Geschäftsjahres ersetzt.“²⁸³

13.3. Bautätigkeiten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen im Jahr 1925

Nicht nur durch die Übernahme der Wiener Stadtbahn durch das Unternehmen konnten nach dem ersten Weltkrieg zahlreiche Bautätigkeiten in Angriff genommen werden. So wurde im September 1925 im 12. Bezirk zwischen der Längenfeldgasse und Flurschützstraße ein Büro- und Werkstätten-Gebäude für die Abteilung Leitungsanlagen fertiggestellt werden. Besser bekannt ist dieses Gebäude unter dem Namen „Kabelbüro“. Es konnten auch 14 Wohnungen für Angestellte in diesem Bau integriert werden. Ebenfalls konnte eine neue Wagenhalle des Betriebsbahnhofes Rudolfsheim eröffnet werden. Neue Wartehallen wurden am Schottenring, in der Heßgasse, der Schottengasse und in der Universitätsstraße errichtet.²⁸⁴

Für die Stadtbahn mussten zahlreiche Bautätigkeiten von der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen in Angriff genommen werden. So wurden 2,3 Kilometer Gleise und 18 Weichen für eine doppelgleisige Schleife in Hütteldorf-Hacking und einer dreizehngleisigen Wagenhalle verlegt. Im Bahnhof Michelbeuern mussten Verschub-Gleise und Weichen abgetragen werden. Weiters wurden Teile des Oberbaus auf der gesamten Strecke erneuert. Auch eine neue Signalanlage musste installiert werden.²⁸⁵

„Die im Vorjahre begonnenen Neubauten im Bahnhof Heiligenstadt, nämlich Wagenhalle, Betriebsgebäude, Aufnahmsgebäude und Personentunnel, wurden fertiggestellt und durch die Bahnsteiganlage ergänzt.“²⁸⁶ Die Wagenhalle in Hütteldorf-Hacking, die Platz für 99 Wagen

²⁸² Alfred Baier, „Single Factory Town“ Berndorf/NÖ 1843-1938, Eine Industriegemeinde im Spannungsfeld zwischen Unternehmenspolitik, regionaler Sozioökonomie, industriespezifischer Bank- sowie staatlicher Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik (Diplomarbeit geisteswissenschaftliche Fakultät Wien 2011), S. 106.

²⁸³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.3.

²⁸⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.8.

²⁸⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.15.

²⁸⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.15.

bot, konnte ebenfalls fertiggestellt werden. Die Stadtbahn verfügte über 25 Bahnhofs- und Haltestellengebäude, welche bis zur Eröffnung instand gesetzt wurden.

„Die Oberleitung der Stadtbahn wurde mit Ausnahme der Endstationen in Hütteldorf und Heiligenstadt, die mit gewöhnlicher Straßenbahnoberleitung ausgerüstet sind, als Fahrleitungsanlage mit Vielfachaufhängung gebaut. [...] Insgesamt wurden für die Oberleitung 120.400 Meter Fahrdraht, 2.000 Meter Verstärkungsleitung, 37.400 Meter Tragseil, 900 Maste, 530 Joche, 300 Ausleger und 100 Gewichtsnachspannvorrichtungen eingebaut. [...] Die Bahnhöfe und Haltestellen erhielten elektrische Beleuchtungsanlagen, die Tunnelstrecken eine elektrische Notbeleuchtung.“²⁸⁷

Die Begründung, warum man einen einheitlichen Wagenpark zwischen Straßenbahn und Stadtbahn anstrebte, waren ökonomische. Die Linie 18G wurde eingeführt, die eine „Stadtbahn-/Straßenbahn-Übergangslinie [...] von Heiligenstadt zum Ost- und Südbahnhof“²⁸⁸ war und ebenfalls ihren Betrieb am 20. Oktober 1925 aufnahm. Von Heiligenstadt fuhr diese Linie auf der Gürtelstrecke bis vor der Station Gumpendorferstraße auf der Strecke der Stadtbahn und setzte seine Fahrt über die Linie 118 bis zum Südbahnhof fort. Diese Linie verkehrte bis 18. Februar 1945.²⁸⁹

Als Anmerkung sei hier erwähnt, dass sich die Station Gumpendorferstraße heute auf der U-Bahn Linie U6 befindet. Fährt man vom Westbahnhof kommend Richtung Gumpendorferstraße sind die Abfahrtsgleise der Linie 18G zwar heute nicht mehr zu sehen, doch könnte man, da es seither kaum baulichen Veränderungen gab, diese wieder herstellen.

13.4. Güterbeförderung des Jahres 1925

Die Post nützte auf der Linie 317 weiterhin den Transport von Paketen bzw. Briefen. Für eigene betriebliche Zwecke wurden 58.570 Tonnen an Bau- Betriebs- und Brennstoffen befördert.

„Außerdem wurden bis 9. Oktober 1925 im Dampfbetriebe mit eigenen Verkehrsmitteln auf der Wiener Stadtbahn anlässlich deren Elektrifizierung 14.415 Tonnen Bau- und Brennstoffe in 2108 Wagen befördert und hiebei 46.395 Wagenkilometer geleistet. Für Parteien wurden Bau- und Brennstoffe, Wohnungseinrichtungen, Monturstoffe, ein Umformer und eine Dampflokomotive im Gesamtgewicht von 1.100 Tonnen in 200 Wagen verfrachtet, welche 7.914 Wagenkilometer leisteten. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.320 Leichen in 105 Wagen befördert und hiebei 7.276 Wagenkilometer geleistet.“²⁹⁰

Es kann leider nicht gesagt werden, was Monturstoffe sind. Interessant ist, dass Wohnungseinrichtungen transportiert wurden. Ob diese für eigene Angestellte oder andere getätigt wurden, kann nicht festgestellt werden. Bei der Dampflokomotive könnte es sich allerdings um eine im Stand der ehemaligen Dampftramway gestandenen gehandelt haben. Einige dieser Art wurden an Firmen verkauft und dort als Werkslokomotiven eingesetzt.

²⁸⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.16.

²⁸⁸ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.85.

²⁸⁹ Marincig, Die Wiener Linien (Wien 2005), S.87.

²⁹⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.9.

13.5. Fahrpreisbegünstigungen

Aufgrund der Stadtsenatsbeschlüsse vom 21. Juli 1925, Pr. Z. 2160, und vom 15. September 1925, Pr. T. 2513,

„[...] womit den Gemeindeangestellten auch die 50 prozentige Ermäßigung beim Bezug von Zeitkarten eingeräumt wurde, (hat) eine nicht unwesentliche Steigerung (erfahren). An Begünstigungsanweisungen waren am Ende des Berichtsjahres rund 2.000 Legitimationen und Freifarten²⁹¹, 30.000 Ermäßigungsanweisungen und 20.000 Schüleranweisungen im Umlauf. Außerdem wurden auf Grund von Freifahrtanweisungen ungefähr 50.000 Fahrten für Schüler kostenlos geleistet.“²⁹²

Diese Zahlen stiegen im Laufe der Wirtschaftskrise wegen der stetig höheren Anzahl an Arbeitslosen gegen Ende der 1920er und Beginn der 1930 er Jahre sprunghaft an. Dazu mehr in den folgenden Kapiteln.

13.6. Personalsituation aufgrund der Einführung der Wiener Stadtbahn im 1925

„Die Neuaufnahmen bei den Bediensteten und Arbeitern wurden im Berichtsjahre fortgesetzt, weil einerseits der Stand an Fahrbediensteten dem stetig wachsenden Verkehr entsprechend erhöht und andererseits ein Ersatz für die zum Stadtbahnbetriebe benötigten Verkehrs- und Werkstättenbediensteten geschaffen werden mußte.“²⁹³

Neu in Dienst gestellt wurden insgesamt 1.401 Personen. Am Ende des Jahres 1925 standen 16.306 Arbeitnehmer, davon 15.778 Männer und 528 Frauen, im Dienst der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Dies bedeutete einen Personalanstieg von 1924 (Gesamtstand: 15.483) auf 1925 um 823 Dienstnehmer.²⁹⁴

13.7. Beförderungsleistung des Jahres 1925

Im Berichtsjahr wurden 610,514.000 Fahrgäste von der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen befördert. Darin inkludiert sind die Zahlen der Straßenbahn-, Stadtbahn- und Kraftstellwagenbeförderung. Im Jahr 1924 konnten – in diesem ist der Stadtbahnbetrieb noch nicht unter Führung der Straßenbahn – 571.558.000 Fahrgäste transportiert werden. Diese Zahlen bedeuten einen Anstieg seit 1920. Im Jahr 1924 wurde erstmals das Niveau des Jahres 1919 überschritten. In diesem wurden 560,990.000 Fahrgäste vom Unternehmen befördert. Bis zum Jahr 1928 sollten die Fahrgastzahlen steigen. Danach nahmen sie, vor allem zu Beginn der 1930 er Jahre, aufgrund der Wirtschaftskrise, dramatisch ab.²⁹⁵ Für die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen begannen somit eine der schwierigsten Zeiten seit der Gründung des Unternehmens.

²⁹¹ Anm.: hier fehlt das „h“ bei Freifahrten.

²⁹² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.13.

²⁹³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928), S.18.

²⁹⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1925 (Wien 1928), S.18.

²⁹⁵ Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.322.

14. Die Jahre 1926 – 1928

Auf die großen Aufgaben, die die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen zu leisten hatte, ging der Anfang des Berichtsjahres 1926 ein:

„Die Wiener städtischen Straßenbahnen haben mit ihren Straßenbahn-, Stadtbahn- und Kraftstellwagenlinien beinahe den gesamten großstädtischen Verkehrs zu bewältigen; sie erfreuten sich auch im Berichtsjahre 1926 einer derart regen Inanspruchnahme durch die Bevölkerung, daß eine namhafte Steigerung der Beförderungsleistung gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen ist.“²⁹⁶

Allein auf der Stadtbahn wurden über 90 Millionen Fahrgäste befördert. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn betrug 13 Kilometer pro Stunde, die der Stadtbahn 23. Die Tarife mussten in diesem Jahr nicht erhöht werden, was einen mittleren Fahrpreis von 18,2 Groschen bedeutete. Die parallel zur Stadtbahn laufenden Straßenbahnlinien wurden entlastet. Die Wiener Stadtbahn entwickelte sich somit in ihrem ersten Betriebsjahr bereits zu einem Massenverkehrsmittel. Die Organisation des Verkehrs auf der Stadtbahn hatte sich bewährt.²⁹⁷ „Wie der Bau des neuen Betriebsbahnhofes Michelbeuern, die Anschaffung neuer Stadtbahnwagen und der Ausbau der Signalanlage auf der Gürtellinie für einen 1¹/₂-Minuten-Verkehr im Berichtsjahre beweist, [...]“²⁹⁸

Im Berichtsjahr mussten weiter Fahrbetriebsmittel bestellt, auch konnten einige bereits geliefert werden.

„Von den in den beiden Vorjahren bestellten Trieb- und Anhängewagen der Stadtbahnart wurden die restlichen 22 Triebwagen und 81 Anhängewagen ausgeliefert. [...]. Neu bestellt wurden im Berichtsjahre 30 Trieb- und 40 Anhängewagen der Stadtbahnart und 30 Straßenbahntriebwagen, [...]“²⁹⁹

Anhand der Bestellung neuer Trieb- und Beiwagen ist zu erkennen, dass die Nachfrage des Massenverkehrsmittels groß gewesen sein muss und dass es dem Unternehmen nach dem Krieg deutlich besser ging. Dies zeigt auch die rege Bautätigkeit der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen.

„In den Betriebsbahnhöfen wurden zahlreiche bauliche Umgestaltungen und Verbesserungen, wie Vergrößerung der Mannschafts- und Werkstättenräume, Einbau von Putzgruben in den Wagenhallen, Einrichtungen von Zentralheizungen usw., ferner Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten ausgeführt.“³⁰⁰

Weiters wurden neue Wartehallen – einige auch mit einem Fahrschein-Vorverkaufsraum und einer Fernsprechstelle – errichtet. Auch wurden durch die Entlastung der Wiener Stadtbahn,

²⁹⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.3.

²⁹⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.3.

²⁹⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.3.

²⁹⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.5.

³⁰⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.7.

die Linienführung einiger Straßenbahnlinien verändert. Am 21. September 1926 konnte die Friedensbrücke für den Straßenbahnverkehrs eröffnet werden.

Der Güterverkehr ging im Laufe des Jahres weiter zurück. So wurde die Postbeförderung auf der Linie 317 eingestellt. Für eigene Zwecke wurden auf der Straßenbahn 52.741 Tonnen und auf der Wiener elektrischen Stadtbahn 8.136 Tonnen an Frachten befördert.³⁰¹ „Schließlich sind auf der Straßenbahn 1.530 Leichen in 112 Wagen befördert worden, die hiebei 7.975 Wagenkilometer leisteten.“³⁰²

Ein wichtiger Betriebszweig, der seit Beginn der Straßenbahnen auf der ganzen Welt von Bedeutung war, wurde im Jahr 1926 eingestellt. „Die Stallwirtschaft wurde im Berichtsjahre vollständig aufgelassen, weil das Pferdefuhrwerk im Großstadtverkehr nicht mehr leistungsfähig genug war.“³⁰³ Obwohl das Betriebsnetz der Straßenbahn in Wien bereits seit 1897 elektrifiziert worden war, waren bis zum Berichtsjahr immer Pferde bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen im Stand der Betriebsmittel. In den letzten Jahren, in denen Pferde bei der Straßenbahn benötigt wurden, vollzogen sie vor allem Schneepflüge-Arbeiten und dergleichen. Damit war ein Kapitel in der Geschichte der Straßenbahn Wiens beendet, ohne das der Aufstieg zu einem Massenverkehrsmittel nicht hätte stattfinden können.

Bei den Fahrpreisvergünstigungen gab es keine nennenswerten Änderungen im Vergleich zum Jahr 1925. Der Gesamtstand aller Mitarbeiter betrug am Ende des Jahres 1926 16.372 Personen, davon 15.844 Männer und 528 Frauen. Dies bedeutete – im Vergleich zum Vorjahr – , dass 66 Personen mehr bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen angestellt waren.³⁰⁴ Auch die Beförderungszahlen konnten im Vergleich zum Jahr 1925 gesteigert werden. So wurden 1926 laut Walter Farthofer 626,712.000 Personen befördert.³⁰⁵ Dies kann allerdings nicht stimmen, denn es ist dem Verwaltungsbericht von 1927 zu entnehmen, dass im Berichtsjahr – es wird von einer 3,9 prozentigen Steigerung der Fahrgastzahlen gesprochen – 640 Millionen Fahrgäste befördert wurden. Tatsächlich wurden 1926 615,065.030 Fahrgäste transportiert. So wurden 1927 laut der Beilage zu den Betriebsergebnissen, welche auf Seite 31 zu finden ist, 638,833.990 Fahrgäste befördert.³⁰⁶

³⁰¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.8.

³⁰² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.8.

³⁰³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.6.

³⁰⁴ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928), S.14.

³⁰⁵ Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.322.

³⁰⁶ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.31.

Dies entspricht einer 3,9 prozentigen Steigerung zu der Zahl des Jahres 1926, welche 615,065.030 betrug.

Im Jahr 1927 änderte sich die Situation des Unternehmens nicht. Der stetige Aufstieg und Fortschritt sollte kein Ende nehmen.

„Das Jahr 1927 steht im Zeichen einer gleichmäßig fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs, die sich in den aufsteigenden Ziffern der Betriebsleistung spiegelt. Die Anzahl der beförderten Fahrgäste – rund 640 Millionen – ist um 3,9 Prozent gestiegen, die beigestellte Fahrleistung – über 160 Millionen Wagenkilometer auf der Straßenbahn und Stadtbahn – ist um 4 Prozent höher, während die Einnahmen nur um 2,9 Prozent größer geworden sind.“³⁰⁷

Dies hing mit den günstigeren Vorverkaufs- im Vergleich zu den teureren Schaffnerfahrtscheinen zusammen. Der Wagenpark konnte im Berichtsjahr um 100 vermehrt werden. So wurden 30 Triebwagen für die Straßenbahn und 70 für die Stadtbahn geliefert. Der außerordentlich angewachsene Verkehr führte zu Überfüllungen der Fahrbetriebsmittel, was bewirkte, dass Verdichtungen zu Verkehrsspitzenzeiten kaum mehr eine Erleichterung brachten. Zu diesem Zweck wurde der Kraftstellwagenbetrieb ausgebaut und im Jahr 1927 100 neue Busse bestellt.³⁰⁸

Bis auf 22 Triebwagen wurde in den vergangenen Jahren alle Plattformen der Triebwagen verglast, um den Mitarbeitern besser Arbeitsbedingungen zukommen zu lassen. Die Bautätigkeiten der letzten Jahre konnte fortgesetzt werden. So wurde unter anderem mit dem Bau einer dritten Wagenhalle im Bahnhof Breitensee begonnen und im Betriebsbahnhof Meidling wurde ein Anbau an die Wagenhalle – zumindest im Rohbau – fertiggestellt, der Mannschaftsräume, WC- und Waschanlagen beinhaltete.³⁰⁹

Einen Sonderverkehr erwähnt der Verwaltungsbericht, der am 12. und 19. Juni, bzw. 3. Juli 1927 stattfand. „Der Verkehr am Flugfeld anlässlich der Ankunft der amerikanischen Flieger Chamberlin und Levine entsprach nicht den für den 12. und 19. Juni getroffenen Vorbereitungen. Dagegen hatten die am 3. Juli in Mauer abgehaltenen Schauflüge einen guten Besuch aufzuweisen.“³¹⁰

Der Frachtenverkehr für eigene Zwecke wurde fortgesetzt, doch ging dieser für andere Parteien zurück. Es wurden 2.097 Tonnen an Gütern befördert. Im Jahr 1927 wurden 1.601

³⁰⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.3.

³⁰⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.3.

³⁰⁹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.7.

³¹⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.7.

Leichen mit der Straßenbahn befördert. Bezüglich der Fahrpreisbegünstigungen wurden zwei Abteilungen zusammengelegt.³¹¹

„Im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen wurde im April des Berichtsjahres das Fahrbegünstigungsbüro mit der Dienststelle für die Ausgabe der Zeitkarte vereinigt, wodurch trotz Steigerung des Geschäftsumfanges mit einer geringeren Anzahl von Arbeitskräften das Auslangen gefunden werden konnte.“³¹²

Neben diesen Neuerungen beschloss die Gemeinde, dass Arbeitslose unentgeltlich mit der Straßenbahn und Stadtbahn zu befördern sind, wenn sich diese auf dem Weg zu den Meldestellen oder zu Um- bzw. Nachschulungskursen befanden, oder zu einem Vorstellungsgespräch führen. Nach Beschluss dieser Maßnahme musste die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen fast 15 Millionen Fahrten kostenlos leisten. Bei den anderen Freifahrten und Vergünstigungen änderte sich kaum etwas.³¹³

Im Jahre 1927 kam es auch zu einer Tarifierhöhung die am 4. Oktober in Kraft trat. Es handelte sich um eine Erhöhung des Fahrpreises um durchschnittlich ein Sechstel.

„Der beim Schaffner gelöste Tagesfahrchein, der bis dahin 24 Groschen kostete, stellte sich nach dem neuen Tarif auf 28 Groschen. Die Einnahmen sind jedoch in einem weitaus geringeren Verhältnis als die durchschnittliche Erhöhung der Fahrpreise gestiegen, weil nach der Tarifierhöhung eine Überwanderung von den teureren zu den billigeren Fahrausweisen, also von den Schaffnerfahrcheinen zu den Vorverkaufsfahrcheinen und Zeitkarten stattgefunden hat.“³¹⁴

Der Gesamtstand des Personales belief sich am Ende des Jahres 1927 auf 16.767 Personen, davon waren 16.245 männliche und 522 weibliche Mitarbeiter. Somit wurde die Zahl der Mitarbeiter um 395 gegenüber dem Vorjahr erhöht.³¹⁵

Auf den Verwaltungsbericht 1928 konnte nicht zurückgegriffen werden, da dieser im Rathaus und bei den Wiener Linien nicht auffindbar war. Einige Angaben können aber aufgrund des Berichts von 1929 gemacht werden. So wurden 1928 insgesamt 650,327.483 Fahrgäste befördert.³¹⁶ Dies war die höchste Beförderungszahl, die das Unternehmen seit seiner Gründung vorzuweisen hatte. Ein Jahr später, durch den Ausbruch der Wirtschaftskrise war nicht nur ein Einbruch der Fahrgastzahlen zu verzeichnen, es verschlechterte sich auch die wirtschaftliche Lage des Unternehmens.

³¹¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.7-10.

³¹² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.10.

³¹³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.10.

³¹⁴ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S.10.

³¹⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928), S. 13.

³¹⁶ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.29.

15. Die Jahre 1929 – 1932

„Die Fahrgastbeförderung der Wiener Straßenbahn und elektrischen Stadtbahn dürfte mit der im Vorjahre erreichten Beförderungsziffer von rund 650 Millionen Fahrgästen ihren Höhepunkt überschritten haben. Im Berichtsjahre trat eine rückläufige Bewegung ein, von der inzwischen auch die großen deutschen Verkehrsunternehmen ergriffen worden sind und die daher als eine allgemeine Erscheinung angesehen werden muß. [...]. Seine Ursachen liegen hauptsächlich in der allgemeinen wirtschaftlichen Stagnation, die sich einerseits in einem Ansteigen der Arbeitslosigkeit um zweiten Halbjahre und damit in dem Ausfall von schätzungsweise 500 bezahlten Fahrten für jeden Arbeitslosen (für ein Jahr gerechnet) ausdrückte und andererseits auch alle noch Beschäftigten zu einem sparsameren Gebrauche der Verkehrsmittel gezwungen hat.“³¹⁷

Weitere Gründe waren die Ausdehnung des Autobusverkehrs, sowie die Auswirkungen des Wohnbaus der Stadt Wien, die es vielen Arbeitern ermöglichte, die Wohnstätte in die Nähe des Arbeitsortes zu verlegen. Auch das Sinken der Bevölkerungszahl Wiens trug seinen Teil dazu bei. Im Berichtsjahr konnten zwei neue Großgaragen für den Autobusverkehr in Betrieb genommen werden. Durch die Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel konnten eine Reihe von neuen Autobuslinien eröffnet werden. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Lage wurden die Ausgaben der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn nach Möglichkeiten gedrosselt.³¹⁸

„Die restlichen 75 Trieb- und 210 Beiwagen der im Vorjahre bestellten 100 Straßenbahntrieb- und 200 Straßenbahnbeiwagen wurden im Betriebsjahre ausgeliefert und in Dienst gestellt. Außerdem wurden die bestellten 10 Triebwagen mit eisernen Kasten, [...], geliefert.“³¹⁹ Obwohl die Anzahl der Lieferung an neuen Fahrbetriebsmittel nicht gerade nach einer Krise klingt, ist zu sagen, dass diese bereits ein Jahr vorher – in dem Jahr mit der höchsten Auslastung des Unternehmens seit dessen Gründung – bestellt worden waren..

Ein Sonderverkehr, der alljährlich in der Silvesternacht betrieben wurde, fand das erste Mal einen Eintrag im Verwaltungsbericht des Jahres 1929. „Wie alljährlich, wurde auch das Berichtsjahre in der Silvesternacht mit einem Nachtbetrieb auf der Straßenbahn eingeleitet; es wurden hiebei 27 Linien befahren und 82.058 Fahrgäste befördert.“³²⁰ Über Frachten- bzw. Leichenbeförderung wurde im diesem Jahr nicht mehr berichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Betrieb im Jahr 1928 eingestellt wurde.

Am 2. Juli 1929 musste einer Tarifierhöhung eingeführt werden. Der Fahrpreis der Einzelfahrscheine erhöhte sich durchschnittlich um ein Siebentel, Fahrausweise zu wiederholten Fahrten um ein Fünftel. Der Preis eines Tagesfahrscheins beim Schaffner stieg

³¹⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.3.

³¹⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.3.

³¹⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.7.

³²⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.8.

von 28 auf 32 Groschen. Die Fahrpreisvergünstigungen wurden im gleichen Maße wie in den vergangenen Jahren gehalten.³²¹

„Ferner sind von den Arbeitslosen rund 16 Millionen Fahrten mit Arbeitslosen-Fürsorgefahrtscheinen und von Schülergruppen rund 50.000 Fahrten auf Grund von Anweisungen zur freien Fahrt kostenlos zurückgelegt worden.“³²²

Die Anzahl der Beschäftigten des Unternehmens betrug am Ende des Jahres 1929 17.001 Personen, davon waren 16.505 männliche und 496 weibliche Mitarbeiter.³²³

Das Jahr 1930 stand unter dem Zeichen eines weiteren Rückgangs der Fahrgastzahlen.

„Die Fahrgastbeförderung der Wiener Straßenbahnen und der elektrischen Stadtbahn ist im Berichtsjahre gegenüber 1929 um 4,1 Prozent gesunken. [...] Die Ursache dieser Erscheinung ist in Wien wie auf Deutschland vor allem auf die schwere Wirtschaftskrise, die auf Österreich wie auf Deutschland lastet und die leider auch noch im Zeitpunkte der Berichterstattung auf absehbare Zeit kaum eine Besserung erwarten läßt. Diese Wirtschaftskrise hat im Berichtsjahr eine weitere Erhöhung der Arbeitslosenziffer mit sich gebracht und damit eine weitere Verminderung der zahlenden Fahrgäste.“³²⁴

Infolge der gesunkenen Fahrgastzahlen sind auch die Einnahmen der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen den Erwartungen nicht gerecht geworden. Es wurden beim Personalaufwand und bei allen Sachausgaben Einsparungen erzielt. Der Personalabbau konnte zum größten Teil durch natürlichen Abgang, das heißt Pensionierungen, erzielt werden.³²⁵

Ein Ausblick auf das Jahr 1931, in dem der Bericht verfasst wurde, konnte bereits eine Aussicht auf weitere Verschlechterungen geben.

„Soweit Erfolgsziffern des Jahres 1931 im Zeitpunkte der Berichterstattung schon vorliegen, ist die Fahrgastbeförderung gegenüber dem Jahre 1930 um weitere 5,4 Prozent zurückgegangen. Es ist fraglich, ob die Ausgaben auch weiterhin in dem Maße gesenkt werden können, wie die Einnahmen zurückgehen, da zum Beispiel die Ersparung beim Sachaufwande zum Teil nur durch das Hinausschieben notwendiger Erhaltungsarbeiten in den kommenden Jahren noch vergrößert werden. Der Sachaufwand wird also, falls die Betriebsleitung nicht weiter wesentlich sinkt, eher Mehrausgaben als Ersparungen verursachen.“³²⁶

Diesen nicht gerade erbaulichen Ausblick gab der Verfasser des Verwaltungsberichts des Jahres 1930 und er sollte leider Recht behalten.

Erstmals musste auch ein Bediensteten-Wohnhaus abgerissen werden. Die sogenannten „Schwedenhäuser“ in Kagran waren abbruchreif. Bei der Stadtbahn wurden nur

³²¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.10.

³²² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.10.

³²³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930), S.14.

³²⁴ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.3.

³²⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.3.

³²⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.4.

Instandhaltungsarbeiten, die unbedingt notwendig waren, durchgeführt. Ebenfalls wurde im Berichtsjahr ein Silvesterverkehr durchgeführt, der aber um 9.643 weniger Fahrgäste als im Vorjahr, das heißt 72.415 Fahrgäste, anlockte.³²⁷

„Da der Rückgang an Fahrten auch weiterhin anhielt, mußte vom 15. Juli an, nach dem Eintritt der Schulferien, auch an Werktagen eine Anzahl von Linien eingeschränkt werden.“³²⁸

Der Umfang an Fahrpreisvergünstigungen blieb gleich, allerdings stieg die Zahl der Fahrten mit Arbeitslosenfürsorgefahrtscheine auf rund 22. Millionen.

„Für die Fahrten der Arbeitslosen sowie für die Freifahrten der Gemeindefunktionäre hat die Gemeinde Wien aus Mitteln der Hoheitsverwaltung dem Unternehmen im Berichtsjahre zum ersten Male eine pauschalmäßige Vergütung von zusammen 100.000 S (Anm.: Schilling) geleistet.“³²⁹

Der Gesamtstand des Personals war am Ende des Jahres bei 16.217 Personen, davon waren 15.737 männliche und 480 weibliche Angestellte. Dies bedeutete eine Verminderung des Personalstandes um 784 Personen im Vergleich zum Jahr 1929.³³⁰

Warum die Pensionierung des fast 27 Jahre an der Spitze des Unternehmens stehenden Direktors Ing. Ludwig Spängler nicht mit einem Wort erwähnt wurde, kann leider nicht geklärt werden, doch ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass dieses Ereignis keinen Eintrag in den Verwaltungsbericht des Jahres 1930 gefunden hatte. Von 1930 bis 1934 gab es keinen Direktor der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen, denn die Kompetenzen wurden auf drei Vizedirektoren, wie bereits im Kapitel zur Person Ludwig Spänglers erwähnt, aufgeteilt. Im Jahr 1931 setzte sich die schlechte wirtschaftliche Lage des Unternehmens und des ganzen Landes fort. Der Ausblick für das Berichtsjahr, der bereits im Verwaltungsbericht des Jahres 1930 für das kommende Jahr gegeben wurde, bestätigte sich. So ist dem Bericht Folgendes zu entnehmen:

„Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Geschäftsjahres 1931 sind – ebenso wie die der Vorjahre – infolge des Andauerns der schweren Wirtschaftskrise ungünstig. Der Abfall in der Personenbeförderung gegenüber dem Vorjahre beträgt, wie den Nachweisungen dieses Berichtes zu entnehmen ist, 4,6 Prozent (im Vorjahre 4,1 Prozent). Der Fahrgästeausfall ist größer als erwartet wurde, [...]. Die Verhältnisse nötigten zu neuerlichen Sparmaßnahmen, die einerseits in einer weiteren Drosselung des Sachaufwandes, andererseits in einer Herabminderung des Personalaufwandes im Wege der Aufrechterhaltung der Aufnahmesperre sowie in der Streichung eines halben Monatsbezuges des Personals (13¹/₂ statt, wie bisher, 14 Monatsbezüge) ihren Ausdruck finden.“³³¹

³²⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.6-8.

³²⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.8.

³²⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.10.

³³⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931), S.13.

³³¹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.3.

Anzumerken ist, dass wohl ein Fehler, der beim Druck des Verwaltungsberichtes zum Jahre 1931, passiert ist. So steht im Titel Folgendes: „Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien“. Der sonst übliche Zusatz „städtische Straßenbahnen“, wie auch das Geschäftsjahr fehlen. Da aber der Bericht im Jahr 1932 im „Verlag der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen“ erschien und der Inhalt sich mit dem Unternehmen befasst, kann von einem ordnungsgemäßen Verwaltungsbericht ausgegangen werden.

Die Bautätigkeiten wurden durch die schlechte wirtschaftliche Lage auf ein Minimum gedrosselt. Einige Gleisverbindungen und Instandhaltungsarbeiten an den Hochbauten wurden allerdings durchgeführt. Aufgrund der geringeren Auslastung und des veralteten Wagenparks wurden 9 Trieb- und 44 Beiwagen ausgeschieden. In der Silvesternacht wurden – wie in den Vorjahren – auf 27 Linien 61.760 Personen befördert, was einen weiteren Rückgang um 10.655 bedeutete.³³²

Es soll nun erstmals auf den immer bedeutender werdenden Umsteigeverkehr näher eingegangen werden.

„Bei den für das Jahr 1931 ermittelten 574,42 Millionen Beförderungsfällen (ohne Freifahrten, aber einschließlich der Arbeitslosenfahrten) wurden die verschiedenen Verkehrsmittel von den Fahrgästen, wie folgt, benützt:

Die Straßenbahn allein in 477,57 Millionen Fällen

Die Stadtbahn allein in 12,00 Millionen Fällen

Die Straßenbahn und Stadtbahn in 83,00 Millionen Fällen

Der Autobus und die Straßenbahn in 1,78 Millionen Fällen

Der Autobus und die Stadtbahn in 0,07 Millionen Fällen.

Die Beförderungsfälle, bei denen im Umsteigeverkehr sowohl Autobus und Straßenbahn als auch Stadtbahnbenützt wurden, bleiben wegen ihrer geringen Anzahl unberücksichtigt.“³³³

Diese Statistiken des Umsteigeverkehrs wurden bereits in den Jahren davor im Verwaltungsbericht abgedruckt. Dieser sollte aber nur ein Beispiel sein, um die Verteilung der Beförderungen der Straßenbahn, Stadtbahn bzw. des Autobussen zu zeigen.

Weiters wurde im Bericht über Verkehr und Betrieb auf außergewöhnliche Ereignisse des Jahres hingewiesen. Hier war vor allem der Monat Juli von großer Bedeutung.

„Ein ungewöhnlich starker Massenverkehr war am 12. Juli anlässlich der Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ in Aspern zu bewältigen. Anlässlich der am 5. Juli erfolgten Eröffnung des neuerbauten Stadions (Anm.: Praterstadion, heute Happel-Stadion), das einen Fassungsraum von beinahe 60.000 Menschen hat, mußten schon umfangreiche Verkehrsvorsorgen getroffen werden. Während der II: Internationalen Arbeiter-Olympiade, die vom 19. bis 26. Juli dauerte, erreichte der Verkehr zum Stadion seinen Höhepunkt. Diese Veranstaltung hat auch sonst eine bedeutende Belebung des Straßenbahnverkehrs mit sich gebracht.“³³⁴

Es ist interessant zu sehen, dass im Verwaltungsbericht von diesen Ereignissen gesprochen wurde. Dem Verfasser ging es wohl weniger darum, einen Hinweis auf historisch wichtige

³³² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.4-6.

³³³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.6.

³³⁴ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.7.

Ereignisse, die in Wien stattfanden, zu geben, sondern das gesteigerte Fahrgastaufkommen zu dokumentieren.

Trotz eines starken Einnahmerückganges für die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen blieb der Tarif unverändert. Dies sollte sich in den nächsten Jahren allerdings ändern. Erstmals wurde im Jahr 1931 erlaubt, Hunde nicht nur in der Stadtbahn, sondern auch in der Straßenbahn mitzuführen. Der Umfang an Fahrpreisbegünstigungen blieb unverändert. Auch die Zahl der Freifahrten für Arbeitslose im Rahmen der Arbeitslosenfürsorgefahrtscheine blieb mit 21,783.046 Beförderungsfällen ungefähr gleich.³³⁵ Zur Ermittlung dieser Zahl wurde Folgendes als Fußnote im Bericht erwähnt: „Die Ziffer wurde erstmalig so ermittelt, daß von der den Arbeitslosenämtern zur Verfügung gestellten Gesamtzahl der Arbeitslosenfürsorgefahrtscheine die Zahl jener Fahrtscheine abgezogen wurde, die am Jahresschluß noch nicht an Arbeitslose abgegeben waren.“³³⁶ In den Jahren davor wurden bezüglich der Arbeitslosenfahrten keine genauen Zahlen angeführt.

Der Personalstand konnte im Jahr 1931 um 757 Personen – im Vergleich zum Jahr 1930 – auf insgesamt 15.460 Mitarbeiter, davon 15.044 männliche und 416 weibliche, verringert werden.³³⁷

Der Verwaltungsbericht bzw. die Bilanz 1932 erhielt wieder seinen vollständigen Titel wie in den Jahren davor. Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens verschlechterte sich weiter, was auch zu Beginn des Berichts zu lesen ist.

„Entsprechend der ständigen Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage ist auch die Inanspruchnahme der städtischen Verkehrsmittel durch die Bevölkerung im Berichtsjahre weiter zurückgegangen, und zwar in noch stärkerem Ausmaße als im Vorjahre. Die damit verbundene Senkung der Einnahmen konnte durch Ersparung am Sach- und Personalaufwand nur zum Teile wettgemacht werden – die Gehalte und Löhne des Personals haben im Berichtsjahre keine Senkung erfahren – , so daß auch das Geschäftsjahr 1932 wieder mit einem namhaften Gebarungsabgang abschließt.

Gegenüber dem Vorjahre ist die Personenbeförderung auf der Straßenbahn und Stadtbahn um 8,8 Prozent (im Vorjahre um 4,6 Prozent), [...] gesunken.

Von Versuchen, durch tarifische Maßnahmen, wie zum Beispiel der Herabsetzung der Fahrpreise, Einführung eines Zonentarifes, eine Hebung der Einnahmen herbeizuführen, wurde mit Rücksicht auf die ungünstigen Erfahrungen, die andere großstädtische Verkehrsunternehmungen auf diesem Gebiete in den letzten Krisenjahren machen mußten, vorläufig Abstand genommen.“³³⁸

Im Jahr 1932 wurden nicht mehr verwendete Schlepplgleisanlagen aus der Zeit des ersten Weltkrieges abgetragen, was einen Wegfall von 9,563 Kilometern an Gleisen bedeutete. Auf Grund der wirtschaftlichen Lage konnten weiterhin nur Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Der Silvesterverkehr brachte eine Stagnation an Beförderungsfällen. Dieser wurde

³³⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.7.

³³⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.7.

³³⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932), S.10.

³³⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über der Geschäftsjahr 1932 (Wien 1933), S.3.

mit der Zahl 62.000 angegeben. Erstmals musste sogar ein Betriebsbahnhof aufgelassen werden. Der Bahnhof Meidling in der Aßmayergasse war davon am 20. Oktober 1932 betroffen. Die Linie 18G wurde ab diesem Tag dem Bahnhof Michelbeuern zugewiesen. Der Umfang an Fahrpreisvergünstigungen hat sich kaum verändert, doch stieg die Zahl der Arbeitslosenfahrten auf 27,833.708 Beförderungsfälle an.³³⁹

Der Gesamtstand des Personals verringerte sich auf 15.052 Personen, davon waren 14.648 männliche und 404 weibliche Bedienstete, was einen Rückgang im Vergleich zum Jahr davor von 408 Mitarbeitern ergab.³⁴⁰

Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens sollte sich auch 1933 zum 30-jährigen Bestehen des Unternehmens nicht verändern.

16. 1933 – 30 Jahre Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

Das dritte Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts stand nicht nur in Österreich für politische Umwälzungen. Die Machtübernahme der christlich-sozialen Partei unter Bundeskanzler Dollfuß führte Österreich zu einer faschistischen Diktatur, dem so genannten Ständestaat.

„In einer Debatte im Parlament am 4. März 1933 musste die Abstimmung wiederholt werden, da es zu einem Streit um die Gültigkeit einer Stimme gekommen war. [...]. Durch den formalen Fehler konnte man das Parlament ausschalten (in Terminologie der Christlichsozialen sprach man von „Selbstausschaltung“) und damit Neuwahlen verhindern.[...] Immer deutlicher wurde der Weg in die Diktatur. Bei den Feierlichkeiten zum Jahrestag der „Türkenbefreiung“ 1683 im September 1933 und dem gleichzeitig stattfindenden Katholikentag erklärte Dollfuß klar, dass die Errichtung eines Ständestaates mit starker autoritärer Führung sein Ziel sei.“³⁴¹

Der Aufstieg des Ständestaates und die schlechte wirtschaftliche Lage des Unternehmens machten sich auch im Verwaltungsbericht des Jahres 1933, bemerkbar. Die Feierlichkeiten zum 30-jährigen Bestehen der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen waren daher sehr eingeschränkt.

„Am 1. Juli 1933 standen die Straßenbahnen durch volle drei Jahrzehnte im Eigenbetriebe der Gemeinde Wien. Außerdem waren im Berichtsjahre fünfundzwanzig Jahre seit der Verstädtlichung des Stellwagenbetriebes der Vienna General Omnibus Co. Ltd. und seit der Eröffnung der Elektrobuslinie Pötzleinsdorf-Salmansdorf verflossen. Letztere Linie ist im Verein mit zwei noch im Jahre 1907 in Betrieb gesetzten Benzinautobuslinien als Anfang des Kraftstellwagenbetriebes der Gemeinde Wien zu betrachten.

Da die erste Zeit und die Sorge um die Zukunft des Unternehmens nicht darnach angetan war, diese bemerkenswerten Abschnitte in der Entwicklung des Wiener Verkehrswesens in der bei dergleichen Anlässe sonst üblichen Weise festlich zu begehen und in Wort und Schrift zu feiern, hat sich die Direktion darauf beschränkt, im Anhang zu dem vorliegenden Berichte den Aufschwung, den die Wiener Straßenbahnen und der Wiener Omnibus- bzw. Autobusbetrieb in den Händen der Gemeindeverwaltung bis zum Ende des Berichtsjahres genommen haben, in den wichtigsten (Anm.: Wort leider nicht lesbar) (Ausdehnung des Netzes, Fahrgastbeförderung, Wagennutzleistung,

³³⁹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über der Geschäftsjahr 1932 (Wien 1933), S.3-8.

³⁴⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über der Geschäftsjahr 1932 (Wien 1933), S.10.

³⁴¹ Karl Vocelka, Geschichte Österreichs, Kultur – Gesellschaft – Politik (Wien 2000), S.290-292.

Entwicklung der Fahrpreise) in Schaubildern darzustellen und der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen.“³⁴²

Seit 1928, dem Jahr der höchsten Beförderungsleistung des Unternehmens, ist diese von 650 Millionen Fahrgästen um 27,8 Prozent, in Zahlen um mehr als 180,8 Millionen, Beförderungsfälle zurückgegangen. Trotz der sinkenden Fahrgast-Zahlen konnte im Jahr 1933 durch eine Tarifierhöhung, die am 1. März in Kraft trat, ein Einnahmeplus von 2,3 Prozent gegenüber dem Jahr 1932 erzielt werden. Am 1. Dezember 1933 wurde ein Kurzstreckentarif eingeführt. In den Jahresberichten davor wurden bereits Überlegungen dazu angestellt, die bis zu diesem Jahre immer wieder verworfen wurden.³⁴³

Die Erneuerung des Betriebsnetzes musste sich auf Erhaltungsarbeiten beschränken. Auch die Zahl der Fahrbetriebsmittel zur Personenbeförderung blieb im Berichtsjahr unverändert. Der Silvesterverkehr wurde wie in den Jahren davor durchgeführt. Auch 1933 sanken die Zahlen, so wurden nur mehr 59.000 Beförderungsfälle verzeichnet. Erst der September 1933 brachte eine, wenn auch von besonderen Ereignissen geprägte, kurzzeitige Steigerung der Fahrgastzahlen mit sich.

„Die Herbstmesse und die Veranstaltungen des Katholikentages in der Zeit vom 8. bis 12. September brachten eine vorübergehende kräftige Belebung des Verkehrs. Die Einführung des Teilstreckentarifs (Anm: Kurzzonenfahrchein) zu 20 Groschen am 1. Dezember [...] wirkte auf den Verkehr günstig ein, doch war die Vermehrung des Platzangebotes nicht notwendig, weil sich die Kurzfahrer ziemlich gleichmäßig auf die Betriebsstunden verteilten.“³⁴⁴

Bei den Fahrpreisvergünstigungen gab es keine nennenswerten Änderungen, bis auf, dass im Berichtsjahr 1933 immer mehr Arbeitslose mit Arbeitslosen-Fürsorgefahrcheinen befördert wurden. Die Zahl der kostenlosen Fahrten stieg auf 31,717.601 Beförderungsfälle.³⁴⁵

Der Gesamtstand des Personals betrug Ende 1933 14.675 Bedienstete, davon waren 14.301 männlich und 374 weiblich. Damit konnten 377 Angestellte, entweder durch natürlichen Abgang oder durch eine einmalige Abfertigung abgebaut werden.³⁴⁶

Wie bereits erwähnt, beging die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen ihr 30-jähriges Firmenjubiläum, das aufgrund der schlechten Lage nicht gefeiert werden konnte. Am Ende des Berichts finden sich einige Schaubilder und Grafiken zu den Leistungen des

³⁴² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934), S.3.

³⁴³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934), S.3-4.

³⁴⁴ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934), S.6.

³⁴⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934), S.9.

³⁴⁶ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934), S.12-13.

Unternehmens. Darunter auch Bilder vom „Massenverkehr am Sonntag, den 10. September 1933, Allgemeiner Deutscher Katholikentag.“³⁴⁷

Die politische Situation änderte sich im Jahr 1934 dahingehend, dass auch die Straßenbahner davon massiv betroffen waren. Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit den wohl grauenhaftesten Ereignissen, die bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen, auf die Mitarbeiter, deren Familien und die Verkehrsbetriebe selbst zukamen. Die Februarkämpfe des Jahres 1934 machten den Anfang und sollen bis zur Machtübernahme der Nationalsozialisten im Jahr 1938 vom Verfasser erklärt und veranschaulicht werden.

17. 1934 – Bürgerkrieg und Ausrufung des Ständestaates

Das Jahr 1934 war schicksalhaft für Österreich und auch für die Bediensteten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen: Es reichte von den Februarkämpfen, der Ermordung Bundeskanzler Dollfuß am 25. Juli des Jahres bis zum Verbot der SDAP (Anm.: Sozialdemokratische Arbeiterpartei). Alle Parteien wurden aufgelöst und es gab nur mehr die „Vaterländische Front“. Nach der Ermordung des Bundeskanzlers übernahm Kurt Schuschnigg die Macht. Am 1. Mai 1934 wurde eine neue Verfassung „im Namen Gottes“

„verkündet, die auf dem Prinzip der autoritären Führung aufgebaut war. Die Berufsstände sollten Körperschaften wie den Staatsrat, dem Bundeskulturrat, den Bundeswirtschaftsrat und den Länderrat bilden, in denen ernannte Mitglieder saßen. Diese Räte hatten keine legislative Gewalt, diese ging ausschließlich von der Regierung aus.“³⁴⁸

Bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen wurde das erste Mal seit der Pensionierung Ludwig Spänglers ein neuer Direktor vorgestellt. Dieser war der vormalige Vizedirektor Ing. Heinrich Werner. Er sollte seinen Posten bis zum 30. September 1939, also bis nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich behalten.³⁴⁹

17.1. Direktor Ing. Heinrich Werner

Heinrich Werner wurde am 15.12.1881 in Wien geboren und studierte an der k.k. Technischen Hochschule Wien Maschinenbau. Im Jahre 1905 beendete er sein Studium und begann bei der Staatseisenbahn zu arbeiten. 1907 trat er seinen Dienst bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen an. Nachdem er Vorstand der Betriebsbahnhöfe Hernals und Brigittenau geworden war, bestellte ihn der damalige Direktor Ludwig Spängler zum Leiter

³⁴⁷ Beilage zum Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934), Tafel 8.

³⁴⁸ Vocelka, Geschichte Österreichs (Wien 200), S.293.

³⁴⁹ Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.322.

des „Büros für Verkehrsstudien und Projekte“. In den Jahren 1919 bis 1921 fungierte er auch als Personalvertreter. Ab 1923 wurde er Direktionsrat und Stellvertreter des Betriebsleiters.³⁵⁰

„Am 27. 11. 1928 wird er unter Direktor Spängler und neben Vizedirektor Ing. Muhr zu einem weiteren Vizedirektor der städtischen Straßenbahnen bestellt. [...] Nach Pensionierung von Vizedirektor Muhr (28. 3. 1933) bzw. letztlich nach den Februarereignissen (Außerdienststellung Vizedirektor Resch) endet die Funktionsperiode des Triumvirats. Ing. Werner wird sodann zum Direktor bestellt und sollte diese Funktion bis zum 30. 9. 1939 bekleiden.“³⁵¹

Am 1. September 1940 wurde er mit noch nicht einmal 60 Jahren in den Ruhestand versetzt. Die Gründe dafür dürfte seine politische Haltung gewesen sein. Nach Meinung der Gauleitung Wien sollte ein Unternehmen wie die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen eine Nationalsozialistische Führung haben.³⁵²

„Seine Funktionsperiode als leitender Angestellter war von der latenten Finanznot der Gebietskörperschaft, extrem hoher Arbeitslosigkeit und vor allem von den politischen Spannungen und der Entladung unversöhnlicher gesellschaftlicher Gruppen, im letzten Jahr seiner Direktorenfunktion insbesondere von der alle Lebensbereiche sukzessive okkupierten Nazi-Herrschaft geprägt.“³⁵³

Direktor Werner interessierte sich auch nach seiner Pensionierung für das Unternehmen. Er war verheiratete und hatte einen Sohn. Seinen Lebensabend verbrachte er im fünften Wiener Gemeindebezirk, wo er auch am 20. Juli 1962 verstarb.³⁵⁴

17.2. Das Jahr 1934 und seine Auswirkungen auf die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

„Wie in etlichen Biografien nachzulesen, waren viele Straßenbahner nicht nur Mitglieder der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei, sondern auch Mitglieder des Republikanischen Schutzbundes, der Wehrorganisation der SDAP; in den Februartagen Träger der Kampfhandlungen. [...] Sie waren nach 1927 in der Nebenorganisation des Republikanischen Schutzbundes, den sogenannten Straßenbahnordnern, organisiert. Ihre Vorzüge waren zweifellos die ständige Verfügbarkeit und die damit verbundene rasche Einsatzbereitschaft, [...]“³⁵⁵

Einige Betriebsbahnhöfe der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen waren Zentren für „Schutzbündler“. Vor allem in den Tagen des Bürgerkrieges waren sie wichtige Sammelstellen. Als Beispiele sollen hier die Situation der Bahnhöfe Währing und Kagran genannt werden. In Währing waren etwa 600 Mitarbeiter beschäftigt, davon waren 500 Mitglied der SDAP und etwa 140-160 Mitglied des Republikanischen Schutzbundes. Im Bahnhof Kagran waren 370 Personen angestellt, davon war fast ein Drittel der Mitarbeiter – ungefähr 120 – aktive Mitglieder des Schutzbundes.³⁵⁶

³⁵⁰ Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.96.

³⁵¹ Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.96.

³⁵² Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.96.

³⁵³ Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.96

³⁵⁴ Vgl. siehe: Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 2006) S.97.

³⁵⁵ Walter Farthofer, Tramway Geschichte(n), Wiener Straßenbahner im Kampf gegen den grünen und braunen Faschismus (Wien 2012), S.41.

³⁵⁶ Vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.42.

„In den Kampftagen ergab sich die ungewöhnliche Situation, dass sich auf den Dienststellen neben den Schutzbündlern, die entweder in Bereitschaft standen oder in Kampfhandlungen verwickelt waren, eine ansehnliche Gruppe von Straßenbahnern aufhielt, die sich bewusst von jeder Konfrontation fernhielt.“³⁵⁷

Darunter waren Sozialdemokraten, wie politische Gegner zu finden. Angestellte der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn wurden aber nicht nur an ihrem Dienort, sondern auch in deren Wohngebieten aktiv. Die Geschehnisse der Februartage für die Straßenbahner können im Großen und Ganzen nur anhand von Gerichtsakten nachvollzogen werden. Die schwerwiegendsten Kampfhandlungen fanden beim Karl-Marx-Hof, dem Reumann-, Goethe- und Schlingerhof sowie im Arbeiterheim Ottakring statt. Je nach Lage der Remise bzw. Dienststelle wurden Straßenbahner in die Kampfhandlungen mit der Polizei, dem Bundesheer oder der Heimwehr involviert. Der Beginn und das Ende der Kampfhandlungen waren uneinheitlich.³⁵⁸

„Fielen in Simmering schon am 12. Februar 1934 zu Mittag die ersten Schüsse und war der Kampf um den Straßenbahnhof bereits am späten Abend dieses Tages beendet, begann man in Floridsdorf zu dieser Zeit erst mit der Mobilisierung des Schutzbundes. Die heftigsten Kämpfe um den Bahnhof Floridsdorf fanden am 13. Februar statt; erst am Vormittag des Folgetages konnte er von der Exekutive besetzt werden.“³⁵⁹

In anderen Betriebsbahnhöfen blieb es relativ ruhig und es kam nur zu kleineren Auseinandersetzungen. Die Kämpfe in Wien sollten noch bis zum 14. Februar dauern.

Nach den Tagen des Bürgerkrieges wurden viele Bedienstete der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen durch Gerichte und von der Polizei bestraft. Als Beispiel seien hier zwei Straßenbahner aus Floridsdorf, die wegen des Verbrechens der Aufruhr angeklagt wurden, erwähnt. „Zwei Schaffner, Johann Giller und Bruno Sokoll, wurden von diesem Gericht (Anm.: es handelte sich um das Standgericht) zum Tode durch den Strang verurteilt.“³⁶⁰ Später wurden die Strafen im Gnadenweg in lebenslange Haft bzw. in 15 Jahre schweren Kerker umgewandelt. Eine genaue Anzahl von Mitarbeitern, die durch ordentliche Gerichte verurteilt wurden, kann nicht festgestellt werden.³⁶¹

„Bei den bekannt gewordenen Fällen bewegte sich das Haftausmaß der Kerkerstrafen in einer Bandbreite von einigen Monaten bis zu zwei Jahren, [...]. Deutlich mehr als ein Drittel der Angeklagten dieser Verfahren wurden freigesprochen.

Ebenfalls nicht mehr feststellbar ist die Zahl der Bestrafung seitens der Polizei, die angesichts der ihr damals zukommenden Befugnisse oft sehr saftig ausfielen. Darüber hinaus bestand nach Verbüßung der Haftstrafe noch die Möglichkeit der Einweisung in das Anhaltelager Wöllersdorf.“³⁶²

³⁵⁷ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.42.

³⁵⁸ Vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.43.

³⁵⁹ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.44.

³⁶⁰ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.96.

³⁶¹ Vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.96

³⁶² Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.97.

Nach den Februartagen des Jahres 1934 gab es auch zahlreiche dienstrechtliche Maßnahmen. Walter Farthofer erwähnt dazu in seinem Werk eine politisch motivierten Säuberungswelle, die durch eine Verordnung der Bundesregierung auch die Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen betraf. So wurde Vizedirektor Johann Resch, der Sympathisant der SDAP war, am 13. Februar 1934 vom Dienst suspendiert und am 31. März des Jahres pensioniert.³⁶³

„Gleich ihm wurde eine Reihe von Mitarbeitern – aus „politischen Gründen“, wie man den Personalkarteien entnehmen kann – pensioniert bzw. entlassen. Vorzugsweise Personalvertreter bzw. Gewerkschaftsfunktionäre. [...]. Manche wurden auch „nur“ ihrer Posten enthoben, [...]. Ein Großteil der Entlassungen bzw. Pensionierungen erfolgte auf Grund von gerichtlichen Verurteilungen bzw. polizeilichen Bestrafungen. Die genaue Anzahl kann mangels entsprechender Unterlagen nicht mehr festgestellt werden.“³⁶⁴

Walter Farthofer berichtet aber aufgrund der erfassten Biografien und Statistiken seiner Untersuchung von etwa 40 Mitarbeitern, die pensioniert und weiteren 120, die entlassen wurden. Die Pensionierungen und Entlassungen wirkten sich auf die Lebenssituationen der einzelnen Angestellten dramatisch aus.

„Abgesehen vom teilweisen Verlust des Lebensinhaltes hatte die Kündigung einen völligen Wegfall, die Pensionierung eine deutliche Reduktion des verfügbaren Einkommens zur Folge. Nachdem sich die Höhe der Pension an der Dauer der Dienstzeit orientierte, war sie angesichts der im Regelfall relativ kurzen Dienstzeit sehr bescheiden. Beispielsweise betrug die Bruttopension bei Isidor Bettstein lediglich 167,45 Schilling monatlich. (Zum Vergleich: Im Jahr 1934 bewegte sich das Monatsgehalt von Fahrbediensteten in einer Bandbreite von 250 bis 350 Schilling).“³⁶⁵

Spontane Hilfsaktionen innerhalb der Kollegenschaft versuchten die erste Not zu lindern. Weitere Solidarisierungsaktionen, wie die Sozialistische Arbeiterhilfe oder die Rote Hilfe versuchten die Lebenssituationen der entlassenen bzw. „Zwangs“-pensionierten Mitarbeiter zu verbessern.³⁶⁶

Die von der Bundesregierung eingeführte Einheitsgewerkschaft hatte eine schwache Position bei der Verteidigung ihrer Interessen. Die Vaterländische Front hingegen übte Druck auf die Mitarbeiter des Unternehmens aus. Walter Farthofer weist auf einen Schaffner, der als „konfessionslos“ beschrieben wurde und „radikal marxistisch“ eingestellt war, hin. Die Vaterländische Front des Bezirks Alsergrund hatte ein Schreiben ans Magistrat bezüglich seines Lebenswandels verfasst.³⁶⁷

Nur wenige Mitarbeiter dürften Sympathisanten der Vaterländischen Front gewesen sein, doch gab es trotzdem einige in den Reihen der Gemeinde Wien – städtischen Straßenbahnen.

„Im Unternehmen dürfte Vizeinspektor Karl Fritz ein maßgebender Funktionär der VF (Anm.: Vaterländische Front) gewesen sein. Er wurde im Rahmen der mit 30. 4. 1938 „aus politischen

³⁶³ vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.99.

³⁶⁴ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.100.

³⁶⁵ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.101.

³⁶⁶ Vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.101.

³⁶⁷ Vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.104.

Gründen“ erfolgten Pensionierung als „D.O.-Leiter der Vaterländischen Front“ bezeichnet. Nach vorgefundenen Informationen haben auch der Schaffner Oskar Schlosser („Dienststellenleiter der VF“) und der Bahnarbeiter Rudolf Heumann („Amtswalter der VF“) Funktionen in der Vaterländischen Front bekleidet.“³⁶⁸

Etwa ein Fünftel der verfolgten Mitarbeiter, die im Werk von Walter Farthofer erfasst wurden, hatten keine Strafen bezüglich der Februarkämpfe zu erleiden, sondern wurden in den Jahren danach aufgrund von Widerstandstätigkeiten verfolgt. Diese Aktionen sahen so aus, dass entweder mittels Flugblätter, durch Briefe an Minister oder hohe Verwaltungsbeamte, versucht wurde, Druck auszuüben.³⁶⁹

„Die spricht dafür, dass trotz Repressionen im Unternehmen und der geänderten politischen Lage viele Straßenbahner ihrer politischen Überzeugung treu blieben, sie sich mit verfolgten Kollegen solidarisierten und bei Widerstandsaktivitäten mitwirkten. Ehemalige Funktionäre setzten ihre gewerkschaftliche Arbeit, nunmehr in der Illegalität, weiter fort.“³⁷⁰

Bemerkenswert ist, dass im Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen des Jahres 1934 kein Wort, weder über die Kampfhandlungen der Februartage, noch über die Entlassung bzw. Pensionierung von Mitarbeitern aufgrund der Februarkämpfe, hingewiesen wurde. Es wurde nur lapidar über Februarunruhen berichtet. Es gab zwar eine lange Erklärung, auf die im Laufe des Kapitels noch näher eingegangen werden soll, dass es in den Februartagen zu Betriebseinschränkungen kam, doch näher wurden diese nicht beschrieben. Einzig der Putschversuch der Nationalsozialisten im Juli 1934 fand einen Eintrag. In aller erster Linie wurde auf die schlechte wirtschaftliche Lage der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen hingewiesen.

„Verkehr und Einnahmen des Unternehmens haben seit Jahren schwer unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise und der Arbeitslosigkeit zu leiden. In diesem Zusammenhange gewinnt der Umstand entscheidende Bedeutung, daß die Arbeitslosigkeit nach einem ungemein raschen Anstieg in den vorausgegangenen vier Jahren im Berichtsjahre endlich keine weiteren Fortschritte machte und die Zahl der zur Arbeitsvermittlung vorgemerkten Arbeitslosen gegenüber dem Vorjahre keine wesentliche Veränderung zeigte.

Trotzdem ging der Verkehr um 4 Prozent gegen das Vorjahr zurück; es gewinnt jedoch der Anschein, daß die rückläufige Bewegung des Verkehrs endlich ihren Abschlusse nahegekommen ist. Die Zahl der Fahrgäste fiel seit dem Jahre 1928 von 650,3 auf 450,8 Millionen oder, bei Ausschaltung der mit Arbeitslosenfahrscheinen beteiligten Fahrgäste, von 634 auf 420 Millionen zahlende Fahrgäste, also um ungefähr ein Drittel.

In diesen Verkehrsziffern sind allerdings schon die Kurzfahrten im Berichtsjahre enthalten, und zwar 39,8 Millionen mit 20-Groschen-Zonenfahrscheinen, die zu Fahrten mit einer durchschnittlichen Fahrlänge von 2 Kilometern berechtigen und 15,2 Millionen Kleinzonenfahrgäste, die die Straßenbahn um 10 Groschen zu Fahrten von durchschnittlich 1,2 Kilometern Länge benützten.“³⁷¹

³⁶⁸ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.106.

³⁶⁹ Vgl. siehe: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.106-111.

³⁷⁰ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.107.

³⁷¹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.3.

Trotz der Einführung des Kurzzonen- und Kleinzonenfahrtschein gingen die Einnahmen um 5,2 Prozent gegenüber 1933 zurück. Diese neuen Tarife wurden am 16. April, 15. Oktober bzw. 16. Dezember 1934 eingeführt.³⁷²

„Eine empfindliche Einbuße an Einnahmen verursachten die Februarunruhen, durch die der Straßenbahnbetrieb zeitlich eingeschränkt beziehungsweise auf einzelnen Linien noch vorübergehend gänzlich eingestellt werden mußte. Der Putschversuch der Nationalsozialisten im Juli hatte ebenfalls auf die Dauer einer Woche einen früheren Betriebsschluß und die Einstellung des Nachtverkehrs zur Folge.“³⁷³

Im Berichtsjahr wurden hauptsächlich Instandhaltungsarbeiten durchgeführt. Geld für Streckenerweiterungen oder neue Betriebsgebäude fehlten auf Grund der schlechten wirtschaftlichen Lage der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Die ersten Monaten des Berichtsjahres begannen mit einer günstigen Entwicklung der Einnahmen und des Verkehrs. In der Silvesternacht konnten auf 29 Linien 58.000 Personen befördert werden. Diese Zahl veränderte sich kaum zum Vorjahr.³⁷⁴

„Leider erfuhr diese Entwicklung durch die Februarereignisse eine jähe Unterbrechung. In der Woche des Aufbruches stand der gesamte Betrieb am Montag, den 12. Februar, von der Mittagstunde an und am folgenden Dienstag während des ganzen Tages still. Am Montag mußten alle Züge wegen Ausbleibens des Fahrstromes mit Kraftwagen in die Wagenhallen eingeschleppt werden.

Am Mittwoch, den 14. Februar, wurde der Betrieb der Stadtbahn wie gewöhnlich aufgenommen, nur die Haltestelle Heiligenstadt war zeitweise ausgeschaltet.³⁷⁵ Auch die Straßenbahnlinien rechts der Donau wurden vom Betriebsbeginn an befahren, doch blieben der Ring, Kai und die Lastenstraße ausgeschaltet. Die Linien 61³⁷⁶ und 62 konnten erst am Nachmittage zur Stadt geführt werden und die Linie 36 wurde einige Male unterbrochen. Der Betriebsschluß der Straßenbahn und Stadtbahn war um 20 Uhr; [...].

Am Donnerstag, den 15. Februar, wurde der Betrieb auf dem Ring und Kai und der Lastenstraße sowie auf den Linien links der Donau, mit Ausnahme der Linien 16³⁷⁷ und 24, aufgenommen. Am Freitag, den 16. Februar, war am Vormittag auch die Linie 16 und am Nachmittage die Linie 24 im Betrieb. Sonst wickelte sich der Betrieb wie am Vortag ab. Auch an diesen beiden Tagen war der Betriebsschluß der Straßenbahn und Stadtbahn um 20 Uhr [...].

Am Samstag, den 17., und Sonntag, den 18. Februar, wurde der Betrieb bis 23 Uhr ausgedehnt und am Montag, den 19. Februar, wieder der normale Betriebsschluß eingehalten, [...].“³⁷⁸

Dies waren die einzigen Worte, die zu den Ereignissen des Februars 1934 im Bericht zu finden waren. Von einem weiteren Ereignis, das am 1. Mai stattfand, wurde das erste Mal in einem Verwaltungsbericht hingewiesen. Dieses sollte in den Berichten bis einschließlich des Jahres 1937 zu finden sein. „Es waren nämlich zur Kinderhuldigung im Stadion rund 42.000

³⁷² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.3.

³⁷³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.3.

³⁷⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.4-6.

³⁷⁵ Anm.: Direkt hinter der Station Heiligenstadt befindet sich der Karl-Marx-Hof, bei dem es in den Februartagen zu heftigen Kämpfen kam.

³⁷⁶ Nähere Informationen zur Linie 61 siehe hier: [http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_61_\(Wien,_1907-1960\)](http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_61_(Wien,_1907-1960)) (zuletzt aufgerufen am 28.11.2012).

³⁷⁷ Nähere Informationen zur Linie 16 siehe hier: [http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_16_\(Wien,_1911-1971\)](http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_16_(Wien,_1911-1971)) (zuletzt aufgerufen am 28.11.2012).

³⁷⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.6.

Schüler, Schülerinnen und Begleitpersonen aus allen Schulen Wiens binnen eineinhalb Stunden zum Stadion zu befördern.³⁷⁹ Weiters wurde im Bericht über einen Festzug am Nachmittag des 1. Mai 1934, der sich vom Dollfußplatz zur Prater-Hauptallee bewegte, berichtet. Ab dem 26. Juli 1934 kam es zu weiteren, wenn auch zeitlich begrenzten, Einschränkungen im Betrieb der Straßenbahn.³⁸⁰

„Am 26. Und 27. Juli wurde der Betrieb der Straßenbahn und der Stadtbahn wegen des Standrechtes, das nach dem Putsch der Nationalsozialisten am 25. Juli verhängt worden war, um 22 Uhr ab Ring geschlossen. Der Straßenbahn-Nachtbetrieb unterblieb bis einschließlich 2. August. Am 28. Und 29. Juli wurde der Betriebsschluß auf 23 Uhr, vom 30. Juli bis 2. August auf 24 Uhr verlegt. Vom 3. August an wurde der Betrieb einschließlich des Nachtbetriebes wieder in normalem Umfange geführt. An diesen Tagen war ein stärkerer Ausfall an Fahrgästen zu verzeichnen.“³⁸¹

Bemerkenswert ist, dass mit keinem Wort erwähnt wurde, dass Bundeskanzler Dollfuß am 25. Juli 1934 von den Nationalsozialisten ermordet wurde.

Wie bereits weiter oben berichtet, kam es im Jahr 1934 zu einigen tariflichen Änderungen. Die Einführung des 20-Groschen-Fahrscheins im Dezember 1933, genauso wie die des Kleinzonentarifes um 10 Groschen, wirkten sich positiv aus.

„Für die Kleinzonenfahrgäste ist die vordere Plattform der Triebwagen und im Bedarfsfalle der unmittelbar daran anschließende, durch eine Kette abgrenzbare Teil des Wageninneren bestimmt. [...]. Der Kleinzonenfahrgast hat den Fahrpreis von 10 Groschen beim Besteigen der vorderen Plattform durch Einwurf einer Zehngroschenmünze in die neben dem Einstieg angebrachte Sammelbüchse zu entrichten [...].“³⁸²

Diese Geldsammelbüchsen wurden bei der Ausweitung des Kleinzonentarifs im Herbst 1934 verbessert und es wurde ein Zählwerk eingebaut. Neu am 16. Dezember 1934 eingeführt wurde ein, um den Ausflugsverkehr zu fördern, verbilligtes Ticket, das an Sonn- und Feiertagen Gültigkeit hatte. Es „erfolgte (die) Einführung von kombinierten Sonn- und Feiertags-Rückfahrscheinen, die einerseits auf der Straßenbahn im Tarifgebiet I und auf der Stadtbahn, andererseits auf den Bundesbahnen im Lokalbahnverkehrs Gültigkeit haben.“³⁸³

Bei den Fahrpreisvergünstigungen gab es keine nennenswerten Änderungen. Die Zahl der Arbeitslosen, welche mit Arbeitslosen-Fürsorgefahrscheinen befördert wurden, sank im Berichtsjahr auf 30,669.474 Fahrten.³⁸⁴

³⁷⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.7.

³⁸⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.7

³⁸¹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.7.

³⁸² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.9.

³⁸³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.10.

³⁸⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Strassenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.10.

Am Ende des Berichtsjahres gehörten dem Unternehmen 14.099 Beschäftigte, davon 13.730 männliche und 369 weibliche, an. Der Personalstand konnte um 576 Arbeitnehmer vermindert werden. Anhand der stark ansteigenden Pensionierungen – im Berichtsjahr betraf dies 425 Personen – kann angenommen werden, dass sich darunter auch Mitarbeiter befanden, die nach den Februarkämpfen eine Strafe antreten mussten. Auch war die Zahl der Mitarbeiter, die das Unternehmen im Jahr 1934 verlassen mussten die durch Nichteignung oder eigenes Verschulden, wie dem Bericht zu entnehmen ist, hoch. Dies betraf 187 dauerhaft beschäftigte Bedienstete.³⁸⁵ Anhand dieser Zahl kann ebenfalls davon ausgegangen werden, dass es sich teilweise um verurteilte oder inhaftierte Sozialdemokraten handelte, die an den Februarkämpfen teilgenommen hatten.

Das Jahr 1934 war geprägt von politischen und gesellschaftlichen Unruhen bzw. Umwälzungen, diese führten soweit, dass es einen Bürgerkrieg in Österreich gab. Die Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen hatte mit der schlechten wirtschaftlichen Lage zu kämpfen und in den Jahren 1935 bis 1937 – den letzten drei Jahren des Ständestaates und der ersten Republik Österreich – sollte sich diese auch nicht ändern.

18. Die Jahre 1935 – 1937

18.1. 1935 – leichte Besserung der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens

Im Jahr 1935 stieg das erste Mal seit 1928 die Zahl der Fahrgäste.

„Bei einer Gesamtzahl von 479,2 Millionen Fahrgästen betrug der Zuwachs 6,3 Prozent und entfiel in der Hauptsache auf die Kurzfahrer, die sich nach der allgemeinen Einführung des Kleinzonenstarifes eingestellt hatten. [...]. Neben andern Ursachen war der Abfall einer beträchtlichen Menge von Fahrgästen hauptsächlich der von Jahr zu Jahr sehr rasch ansteigenden Verwendung des Fahrrades als Verkehrsmittel zuzuschreiben. Wenn man die Fahrten der Arbeitslosen, die in der Gesamtzahl der Fahrten enthalten sind, ausscheidet – sie waren im Jahre 1935 um rund 2 Millionen Fahrten gegen das Vorjahr zurückgegangen – und zwei Kleinzonenfahrten als eine Normalfahrt wertet, so kommt man auf ein Verkehrsausmaß, das nur um wenig kleiner ist als im Jahre 1934.

Daß sich trotzdem die Einnahmen um 2,55 Prozent vermindert hatten, war auf die Absenkung des Durchschnittsfahrpreises infolge vermehrter Ausnützung der billigeren und billigsten Fahrpreise – insbesondere des Zehngroschentarifses – zurückzuführen. Immerhin war dieser Ausfall an Einnahmen nur noch halb so groß wie im Vorjahre.“³⁸⁶

Bemerkenswert ist, dass nicht mehr von einer Wirtschaftskrise als Ursache des Rückgangs an Fahrgästen, sondern von einer steigenden Benützung des Fahrrades gesprochen wurde. Während des Berichtsjahres wurden die Abteilungen der Materialverwaltung und der des

³⁸⁵ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935), S.3.

³⁸⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.3.

Bestellwesens zusammengelegt, um eine Rationalisierung innerhalb des Unternehmens bei der Beschaffung von Ersatzteilen und dergleichen erzielen zu können.

„Im Zuge dieser Bestrebungen waren in ungefähr achtmonatiger Arbeit alle beim Unternehmen verwendeten Materialien einheitlich benannt, ziffernmäßig gekennzeichnet und in einem „Warenbuch“ zusammengefaßt worden. Gleichzeitig wurde die Materialgebarung (Materialverrechnung) zur Gänze auf das Lochkartenverfahren (Hollerithsystem) umgestellt. Das Warenbuch, das nach technologischen Grundsätzen aufgebaut ist, enthält rund 35.000 Posten, das ist die Anzahl der im Zeitpunkte seiner Anlegung beim Unternehmen verwendeten Materialien (Waren), bietet aber die Möglichkeit, bis zu einer Million Posten unterzubringen.“³⁸⁷

Das erste Mal seit Jahren konnte bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen wieder in neue Anlagen investiert werden, auch wenn von dieser Maßnahme die Fahrgäste nichts mitbekamen. An den Gleisen bzw. Hochbauten wurden, wie in den vergangenen Jahren nur Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Der Silvesterbetrieb, welcher 54.000 Fahrgäste anlockte, wurde auf 29 Linien betrieben. Damit wurden um 4.000 Personen weniger als im Vorjahr in dieser Nacht befördert.³⁸⁸

„Anlässlich der am 1. Mai im Stadion veranstalteten Jugendfeier wurden mit der Straßenbahn und der Stadtbahn über 50.000 Schüler und Schülerinnen aus allen Bezirken Wiens innerhalb von eineinhalb Stunden zum und innerhalb von einer Stunde vom Stadion befördert.“³⁸⁹ Im Jahr 1934 wurde noch von einer Kinderhuldigung im Stadion gesprochen. Dem Bericht 1935 ist der Begriff „Jugendfeier“ zu entnehmen. Es ist anzunehmen, dass sich die Veranstaltungen der Jahre 1934 und 1935 sehr ähnlich waren.

Dem Bericht ist ein Spätverkehr zu entnehmen, der im Juli und August 1935 stattfand.

„Anlässlich der Operaufführungen der italienischen Stagione auf der Hohen Warte in der Zeit vom 9. Juli bis 28. August wurde nach Schluß der Vorstellungen ein Spätverkehr mit Einlagezügen eingerichtet, die von der Hohen Warte über die wichtigsten Radialstrecken des Netzes zum Teil im Tagestarif, zum Teil im Nachttarif geführt wurden.“³⁹⁰

Das erste Mal wurde 1935 in einem Bericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen von Luftschutzübungen gesprochen. Diese fanden im September des Jahres statt.

„Am 24. September fand im Bereiche des 2., 20. und 21. Gemeindebezirkes eine Luftschutzübung statt. Der Verkehr wurde im Übungsgebiet auf die Dauer von ungefähr zwei Stunden eingestellt. Fahrgäste mußten aussteigen und in den Häusern Schutz suchen. Bei der Übung selbst standen zwei Rüstwagen für Wagengebrechen und ein Rüstwagen für Oberleitungsgebrechen in Verwendung. Das Personal dieser Rüstwagen war mit Lostanzügen³⁹¹ ausgerüstet. Es wurde auch die Wirkung einer Brandbombe an einem Straßenbahnzug gezeigt.“³⁹²

³⁸⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.3.

³⁸⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.4-6.

³⁸⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.6.

³⁹⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.8.

³⁹¹ Hierbei dürfte es sich um Schutzanzüge gehandelt haben.

Interessant ist, obwohl Wien noch lange kein Kriegsschauplatz war, dass bereits begonnen wurde, die Bevölkerung und das Personal der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen durch solche Übungen darauf vorzubereiten. Ob dies mit der drohenden Angst vor einer Nationalsozialisten Machtübernahme, wie dem Putschversuch des Jahres 1934, zutun hatte, kann leider nicht gesagt werden.

Der Stand an Fahrpreisbegünstigungen blieb ungefähr gleich, doch ging die Zahl der Fahrten von Arbeitslosen mit Arbeitslosen-Fürsorgefahrtscheinen um 2,019.744, auf 28,649.730 zurück. Die durchschnittliche Zahl der Kleinzonenfahrgäste betrug 315.280 pro Tag. Um den Wünschen der Fahrgäste entgegenzukommen, wurden einige Zonengrenzen verschoben, um die neuen Tarife noch attraktiver zu machen.³⁹³ „Zur Vereinfachung der Geldgebarung wurden bis Ende des Jahres allgemein Geldsammelbüchsen mit Zählwerk eingeführt, die sich schon während des Probetriebes gut bewährt hatten. Insgesamt wurden 1.405 solche Geldsammelbüchsen angeschafft.“³⁹⁴

Erstmals wurde in einem Verwaltungsbericht – nicht zu verwechseln mit den Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung – von einer Weihnachtsfeier, die am 21. Dezember und der Verleihung von Gedenkmünzen für verdiente Mitarbeiter des Unternehmens im Oktober 1935, berichtet.

„Im Festsale des Wiener Rathauses fand am 29. Oktober in Anwesenheit des Bürgermeisters der Stadt Wien (Anm.: Richard Schmitz³⁹⁵) die feierliche Überreichung von künstlerisch ausgeführten Gedenkmünzen und Diplomen an 567 Bedienstete (d.s. nach Arbeitsverträgen entlohnte Dienstnehmer) des Unternehmens statt, die im Laufe des Berichtsjahres das 25. Dienstjahr vollendeten.“³⁹⁶

Ob sich unter den Anwesenden auch Sozialdemokraten befanden, die unter anderem an Kampfhandlungen des Jahres 1934 teilgenommen hatten, kann leider nicht festgestellt werden.

„Am 21. Dezember wurden im gleichen Saale zum Weihnachtsfest 104 Kinder im Alter von 5 bis 13 Jahren aus kinderreichen Familien von Bediensteten des Unternehmens mit Anzügen, Überkleidern, Schuhen, Kopfbedeckungen und Eßwarenpaketen beschenkt.“³⁹⁷ Ob es nach dem Ersten Weltkrieg, in der Zeit des „Roten Wien“ auch Weihnachtsfeiern für Kinder von

³⁹² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.8.

³⁹³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.8-9.

³⁹⁴ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.9.

³⁹⁵ näheres zu dieser Person siehe hier: [http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Schmitz_\(CS\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Schmitz_(CS)) (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

³⁹⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.12.

³⁹⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.12.

Bediensteten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen gab, konnte leider nicht in Erfahrung gebracht werden.

Der Personalgesamtstand betrug am Ende des Jahres 13.875 Mitarbeiter, davon waren 13.508 männlich und 367 weiblich. Somit waren 224 Bedienstete weniger als im Jahr 1934 beim Unternehmen angestellt.³⁹⁸

18.2. Der Heimatschutz-Straszenbahner – Zeitschrift des Heimatschutzes

Die Nachfolgeorganisation der christlich-sozialen Heimwehr war der Heimatschutz. Führer des Wiener Heimatschutzes wurde Emil Fey.³⁹⁹ Der Wiener Heimatschutz veröffentlichte ab Februar 1935 eine eigene Zeitschrift für Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Diese nannte sich *Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz*. Es konnten Zeitschriften zwischen Februar 1935 und Oktober 1936 gefunden werden. Otto Gabriel, Kommandant der Wiener Straßenbahnwehr führte seine Ziele in der ersten Ausgabe aus.

„Was wir wollen!

Heute, da mir zum erstenmal Gelegenheit gegeben ist, mit unserer eigenen Zeitung vor das Forum der breiten Oeffentlichkeit zu treten, halte ich es für meine erste und oberste Pflicht, tiefergriffen in Andacht jener Helden zu gedenken, die als brave Heimatschützer oder als Angehörige der Exekutive in den schweren Kampftagen des Februar und Juli 1934 als Helden ihrer Ueberzeugung in Erfüllung ihrer beschworenen Pflicht für den Staat auf dem Felde der Ehre das Höchste opfernd gaben, was Menschen geben können – ihr Leben. Gebe der Allmächtige, daß die hohen Opfer nicht umsonst gebracht wurden, daß die Ideen, für die sie den Heldentod starben, in uns erhalten bleiben, sich auf unsere Nachkommen fortpflanzen und verankern, zum Heile unseres geliebten Vaterlandes Oesterreich! Ehre ihrem Andenken!

Was wir Heimatschützer wollen ist im Korneuburger Programm⁴⁰⁰ festgelegt und allen Kameraden hinlänglich bekannt. Um aber Mißdeutungen Außenstehender zu vermeiden und Wankelmütige aufzuklären, wiederhole ich im Nachstehenden unser Programm, so wie es an jenem denkwürdigen 18. Mai 1930 am Korneuburger Heimatschutztag proklamiert wurde. [...]. „Heil Starhemberg!“ Otto Gabriel, Kommandant der Wiener Straßenbahnwehr.“⁴⁰¹

Dieses Organ zeigte die Sichtweise der Vaterländischen Front zu den Kämpfen der Februartage. Weiters wurde in der ersten Ausgabe dieser Zeitschrift von Personalvertretern und Vertrauensmännern der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen berichtet, an die sich die Mitarbeiter wenden konnten.

Andreas Jakesch, Franz Krenn und Franz Friedrich, es ist davon auszugehen, dass es sich um Funktionäre der Vaterländischen Front bzw. des Heimatschutzes handelte, schrieben an die Kameraden, Funktionäre und Anwarter des Unternehmens Folgendes:

„Schon im Jahre 1929 haben sich auch bei der Wiener Straßenbahn eine Anzahl mutiger und energischer Kameraden zusammengefunden, um im Rahmen der (Anm. eigentlich müsste es „des“

³⁹⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936), S.14.

³⁹⁹ http://de.wikipedia.org/wiki/Emil_Fey (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

⁴⁰⁰ <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.k/k679644.htm> (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

⁴⁰¹ Otto Gabriel, In: *Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz, Was wir wollen!*; 1. Jahrgang, 1. Nummer Februar 1935 (Wien 1935). S. 3.

heißen) Heimatschutzes für die berufsständische Idee zu werben. Nach den schweren Kämpfen im Februar und Juli des vergangenen Jahres entstand – noch im Angesicht der offenen Gräber der Heldenopfer – dann jene mächtige Straßenbahnergruppe, die sich unter der Führung des Kameraden Gabriel und seiner treuen Mitarbeiter zu jenem Machtfaktor herangewachsen ist, den sie heute unbestreitbar darstellt und die dazu berufen erscheint, an dem großen Aufbau unseres Vaterlandes mitzuwirken.

Wir Kameraden des Heimatschutzes in der Straßenbahnerwehr wollen uns die denkwürdigen Worte unseres hochverehrten Herrn Bürgermeisters Richard Schmitz zu eigen machen und „dort anknüpfen, wo im Jahre 1918 abgebrochen wurde“. Wir wollen aus der marxistischen Gleichmacherei heraus und streben die Pragmatisierung an. Unser Stand soll, so wie in der Vorkriegszeit, durch Beförderung von Substituten (Funktionärsanwärter) ergänzt werden.

In der Personalvertretung soll jeder Standesgruppe die volle Handlungsfähigkeit gewahrt bleiben, so, daß es auch den Vertretern der Funktionäre möglich ist, die Interessen ihrer Gruppen selbständig und ohne jeden Einfluß zu wahren.

Dies –, in groben Umrissen wiedergegeben –, sollen unsere nächsten Ziele sein. Kameraden! Wenn ihr uns dadurch unterstützt, daß ihr euch als festgefügte, willensstarke Masse geschlossen hinter uns stellt und uns als euren derzeitigen Vertretern das volle Vertrauen schenkt, dann versprechen die Unterzeichneten, daß sie alle Kameraden und Kollegen nach bestem Wissen und Gewissen vertreten werden. An Idealismus und ehrlichem Willen soll es gewiß nicht fehlen.

Mit einem „Heil Starhemberg!“ grüßen alle Kameraden Andreas Jakesch, Franz Krenn, Franz Friedrich.⁴⁰²

Die Sichtweisen der Vertreter der Vaterländischen Front bzw. des Heimatschutzes waren klarerweise andere als die der Vertreter des Sozialdemokraten. Interessant ist, dass auf 1918 und die Vorkriegszeit hingewiesen wurde. In dieser Zeit wurde die Stadt Wien von christlich-sozialen Bürgermeistern regiert. In der Zwischenkriegszeit, diese Periode ist auch als die des „Roten Wien“ bekannt, wurde Wien von den Sozialdemokraten verwaltet.

Neben der im Verwaltungsbericht 1935 erwähnten Jubiläumsfeier für Mitarbeiter, die ihr 25-jähriges Dienstjubiläum begingen, wurde in der ersten Ausgabe des Heimatschutz-Straszenbahners von einer „Gegenveranstaltung“, die bereits am 17. November 1934 stattfand, berichtet.

„Bericht über die Jubiläumsfeier des Wiener Heimatschutzes-Straßenbahnerwehr.

Die Straßenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz veranstaltete am Samstag, den 17. November 1934 in Stalehners Saallokaltäten, 17., Jörgerstraße 22, eine 25-jährige Dienstjubiläumsfeier von 48 Kameraden aus dem Kreise der Beamtenschaft, Unterbeamten und Bediensteten. Diese Veranstaltung, die unter dem Ehrenschatze des Herrn Bundesminister, Generalstaatskommissärs, Theresienritter, Major a. D., Emil Fey stand, zeigte deutlich, wie außerordentlich stark der Heimatschutzgedanke bei den städtischen Straßenbahnen, dem größten Unternehmen der Gemeinde Wien, durchgegriffen hatte. Vor Beginn des Festes war der Saal schon derart überfüllt, daß die nebenliegenden Räumlichkeiten geöffnet werden mußten, um dem Andrang einigermaßen gerecht zu werden. Der Festsaal wies eine von Kameraden Glaß künstlerisch ausgeführte prächtige Dekoration im Zeichen des Heimatschutzes auf und gab die über dem Orchester angebrachte Dekoration, das überaus groß dimensionierte neue österreichische Bundeswappen, der Doppeladler, der Veranstaltung ein besonders ernstes und festliches Gepräge. [...]. Kam. (Anm.: Kamerad) Gabriel konnte unter anderem begrüßen: Kam. Baron Haymerle in Vertretung der Bundesführung, Hauptmann Bürgmann in Vertretung der Landesführung, Rat der Stadt Wiem, Kam. Oblt. (Anm.: Oberstleutnant) Engelbrecht in Vertretung des Herrn Bürgermeistes, den Direktor der städtischen Straßenbahnen Ing. Heinrich Werner, mit der Beamtenschaft der städtischen Straßenbahnen, Baron Stürkh aus Baden, Frau Oberst Franz, Hptm. (Anm.: Hauptmann) Zischer, den Stadthauptmann des Bundespolizeikommissariates Hernals mit den Konzeptbeamten usw.

⁴⁰² Andreas Jakesch, Franz Krenn, Franz Friedrich, In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz, Kameraden Funktionäre und Anwärter.; 1. Jahrgang, 1. Nummer Februar 1935 (Wien 1935). S.5.

Kam. Otto Gabriel führte weiter aus: Das heutige Fest des⁴⁰³ Heimatschutz-Straszenbahnerwehr weicht von den allgemeinen Veranstaltungen besonders ab und hat ein besonderes und erstes Gepräge, heißt es doch, 48 Kameraden zu ehren, die durch 25 Jahre einem öffentlichen Verkehrsunternehmen dienten. Diese Dienstzeit, ein Vierteljahrhundert, während welchem Zeitraum der überwiegende Teil der Jubilare in dem keineswegs leichten und mit großer Verantwortung verbundenen Exekutivdienst standen, [...].
Sämtliche Jubilare wurden mit goldenen Ringen, die das Kampfabzeichen des Heimatschutzes trage, beteiligt. [...].⁴⁰⁴

Zu bemerken ist, dass im Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen zu der Jubiläumsfeier im Rathaus keine Festgäste, außer dem Bürgermeister erwähnt wurden. Die im Organ der Straßenbahnerwehr erwähnten Jubilare, es kann davon ausgegangen werden, dass es sich nur um solche, dem Heimatschutz bzw. der Vaterländischen Front nahestehenden Bediensteten handelte, wurden mit einem goldenen Ring ausgezeichnet. Auf die Anwesenheit des damaligen Direktors Ing. Heinrich Werner soll hingewiesen werden. Dieser war einer der Ehrengäste der vom Heimatschutz organisierten Veranstaltung. Ob er der Vaterländischen Front bzw. dem Heimatschutz nahestand, kann nicht gesagt werden, doch wäre er nicht im Jahr 1934 Direktor geworden, wenn er Sympathisant der politischen Gegner des Austrofaschismus gewesen wäre.

Die erste Ausgabe der Zeitschrift soll nur als Beispiel genannt werden. In den darauffolgenden Zeitschriften wurde aufmerksam gemacht, dass die Beamtenschaft, die unter „roter Herrschaft“ nicht ausgebaut worden war, zu stärken sei. Weiters wurde in allen Ausgaben über die Arbeit der Personalvertretung berichtet.

Auf eine Einladung aus der Nummer 10 des Heimatschutz-Straszenbahners vom 1. Oktober 1936 soll noch näher eingegangen werden. Diese berichtete von einer weiteren Dienstjubiläumsfeier von „Heimatschutzkameraden“. Die Feiern im Rathaus sollten in den nächsten Jahren ebenfalls fortgesetzt werden wie den Verwaltungsberichten zu entnehmen ist.

„Einladung zu der am Samstag, den 17. Oktober 1936, im Etablissement Thomas Domansky „Zum stillen Zecher“, II., Prater 48, stattfindende 25 jährigen Dienstjubiläumsfeier von 120 Heimatschutzkameraden der Beamtenschaft, Funktionäre und Bediensteten der städtischen Straßenbahnen

Festrede, gehalten von Herrn 1. Vizebürgermeister Maior a. D. Fritz Lahr; Ansprache des Regimentskommandanten der Straßenbahnerwehr Kam. Otto Gabriel; Mitwirkung prominenter Kunstkräfte sowie der eigenen Regiments- und Jazzmusik unter Leitung des Kapellmeisters Kam. Insp. (Anm.: Inspektor) Sepp Brauchart. Conference Hieronymus Langh

kein Juxbazar, keine Tombola, keine Blumen

Beginn 19 Uhr, ab 23 Uhr Tanz Eintritt S1.-

Eintrittskarten sind beim Regimentskommando der Straßenbahnerwehr, Wien IV., Favoritenstraße 9, in der Regimentskanzlei, Wien V. Margaretenstraße 166 (Eisenbahnerheim), ferner bei den Bahnhofführern und Kassieren aller Straßenbahndienststellen und am Festtag an der Abendkasse erhältlich.

Das Regimentskommando der Straßenbahnerwehr.⁴⁰⁵

⁴⁰³ es müsste eigentlich „der“ Heimatschutz-Straszenbahnerwehr heißen.

⁴⁰⁴ Bericht über die Jubiläumsfeier des Wiener Heimatschutzes-Straszenbahnerwehr., In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz.; 1. Jahrgang, 1. Nummer Februar 1935 (Wien 1935). S.7.

18.3. 1936 – 1937 die Situation innerhalb des Unternehmens bzw. der Weg zur Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich

Im Verwaltungsbericht des Jahres 1936 wurde von einem 0,1 prozentigem Rückgang der Fahrgastzahlen berichtet.

„Wenn man aber die Fahrten der Arbeitslosen ausscheidet, so zeigt sich, daß in jedem der beiden Jahre (Anm.: 1935 und 1936) 450,6 Millionen, also gleichviel zahlende Fahrgäste befördert wurden, dabei aber um 31 Prozent mehr Kleinzonenfahrgäste als im Vorjahre die Straßenbahn benützten. Diese Steigerung ist deshalb so beträchtlich, weil der Kleinzonentarif erst am 15. April 1935 allgemein eingeführt wurde. In der Zeit vom 15. April bis zum Ende des Berichtsjahres betrug der Zuwachs an Kleinzonenfahrgästen gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ungefähr 7,5 Prozent. [...].

Es wäre verfehlt, anzunehmen, daß Verkehr und Einnahme ohne Kleinzonentarif größer geworden wäre. [...].

Außerordentlich ungünstig wurden die Einnahmen des Berichtsjahres durch das schlechte Wetter beeinflusst, das sich regelmäßig an Sonn- und Feiertagen des zweiten und dritten Jahresviertels einstellte. [...].

Die Verbreitung des Fahrrades als Beförderungsmittel nahm auch weiterhin zu und Zählungen ergaben, daß die Zahl der Radfahrer, die eine der am stärksten belasteten Kreuzungen an einem Werktag während einer fünfzehnstündigen Beobachtungsdauer befuhren, in den letzten drei Jahren eine Steigerung von 3.458 auf 8.081 aufwies.“⁴⁰⁶

Wie schon im Bericht des Jahres 1935 wurde im Jahr 1936 auf die steigende Zahl der Benützung von Fahrrädern hingewiesen. Diesmal wurde allerdings versucht, eine Erklärung mittels einer Beobachtung abzugeben.

Die Bautätigkeiten des Unternehmens beschränkten sich wie in den Jahren zuvor auf Sanierungs- bzw. Instandhaltungsarbeiten. Im Bahnhof Grinzing wurde allerdings mit dem Teilumbau des Betriebsbahnhofes zu einer Autobusgarage begonnen, um die Linien auf den Kahlenberg und nach Salmansdorf von dort aus bestellen zu können. Der Silvesterverkehr ging um 1.400 zahlende Fahrgäste auf 56.600 – im Vergleich zum Vorjahr – zurück. Zur Maifeier der Wiener Schuljugend im Stadion wurden 42.500 Schüler mit der Straßenbahn und Stadtbahn befördert.⁴⁰⁷

„Besondere Verkehrsmaßnahmen waren am 18. Oktober anlässlich des großen „Frontappelles der Vaterländischen Front für Wien und Niederösterreich“ notwendig, zu dem sich über 350.000 Personen einfanden. Für die Beförderung der Teilnehmer nach Schluß des Appells standen auf den Linien 2 (Bahnhof Breitensee – Mariahilfer Straße – Praterstern), 8, 9, 18 (Bahnhof Breitensee – Ostbahnhof), 46, 48, 49 und 118 insgesamt 294 Züge mit zusammen 808 Wagen je Stunde zur Verfügung, die etwa 50.000 Personen in einer Stunde abbeförderten.“⁴⁰⁸

⁴⁰⁵ Einladung, In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz., 2. Jahrgang, 10. Nummer 1. Oktober 1936 (Wien 1936). S.5.

⁴⁰⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937), S.3.

⁴⁰⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937), S.4-8.

⁴⁰⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937), S.8.

Bemerkenswert ist die Beförderungsleistung der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Der Frontappell fand auf der Schmelz statt, wie dem Verwaltungsbericht zu entnehmen ist.⁴⁰⁹ Zu einer weiteren Luftschutzübung wie schon im Jahr 1935 kam es ebenfalls im Oktober 1936.

„Am 2. Oktober fand im Raume des Wiener Beckens eine Verdunkelungsübung für Luftschutzzwecke statt. An diesem Tage trat um 23 Uhr ohne weitere Verständigung der „angeordnete Luftschutz“ in Kraft, der eine Vorstufe zu dem Fliegeralarm darstellt. Während des angeordneten Luftschutzes wurde auch bei allen städtischen Verkehrsmitteln die Beleuchtung durch lichtdämpfende Ablendung der Innenlichter und Scheinwerfer eingeschränkt. Auch die Nachrangsignale und sonstige Lichtsignale der Straßenbahn wurden abgeblendet, ebenso wurde die Beleuchtung der Bahnsteige der Stadtbahn und der Betriebsbahnhöfe und Garagen entsprechend verdunkelt. Die getroffenen Maßnahmen, die Ausrüstung des Wagenparkes sowie die in den Bahnhöfen veranlaßten Vorsorgen gelegentlich der Verdunkelungsübung haben ihre vollkommene Zweckmäßigkeit erwiesen.“⁴¹⁰

Die Bevölkerung Wiens wurde bereits zu Zeiten des Austrofaschismus auf das Eintreten von Kriegsereignissen vorbereitet.

Wie im Jahr davor fand am 20. Oktober 1936 im Rathaus eine Dienstjubiläumsfeier für Mitarbeiter des Unternehmens statt. Die des Heimatschutzes fand bereits am 17. Oktober statt, wie im vorigen Kapitel zu lesen war. Die Weihnachtsfeier für Kinder von Bediensteten des Unternehmens wurde am 21. Dezember feierlich begangen. Dabei wurden 179 Kinder mit Kleidern und Backwerk beschenkt. Die Anzahl an Fahrpreisbegünstigungen blieb ungefähr gleich. Die Zahl der Fahrten mit Arbeitslosen-Fürsorgefahrtscheinen ging im Vergleich zum Jahr 1935 um 523.742 Beförderungsfälle, auf 28,125.988 Fahrten zurück. Der Gesamtstand aller beim Unternehmen beschäftigten Personen betrug am Ende des Jahres 1936 13.122 Personen, davon waren 12.749 männlich und 373 weiblich. Dies bedeutete einen Abgang von 753 Mitarbeitern im Vergleich zum Jahr davor.⁴¹¹

Der Verwaltungsbericht des Jahres 1938 wurde erst nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich, im März 1938 verfasst. Die ersten Worte weisen bereits auf dieses Ereignis hin:

„Bei der Abfassung dieses Berichtes war die heißersehnte Vereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reiche – diese wundervolle, weltgeschichtliche Tat des Führers – bereits vollzogen. Damit ist der wirtschaftliche Wiederaufstieg Wiens gesichert, und die freudige Zuversicht erfüllt alle Herzen, daß das Jahr 1937 das letzte in einer langen Reihe von Jahren war, die den städtischen Straßenbahnen eine starke Schrumpfung des Verkehrs, ununterbrochenen Rückgang der Einnahmen, Sorge und Not brachten. Die Erwartungen, daß sich der Verkehr und die Einnahmen im Jahre 1937 günstiger entwickeln werden als im Vorjahre, ging nicht in Erfüllung. Die Zahl der Fahrgäste, die bei

⁴⁰⁹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937), S.8.

⁴¹⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937), S.8.

⁴¹¹ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937), S.8-12.

Ausschaltung der Arbeitslosen in den beiden vorangegangenen Jahren unverändert geblieben war, sank wieder um 1,1 Prozent.⁴¹²

Erst im Jahr 1938 sollten die Zahlen leicht steigen. Die Bautätigkeiten beschränkten sich wie schon die letzten Jahre nur auf Instandhaltungsarbeiten. Es mussten 30 Trieb- und 34 Beiwagen aufgrund ihres Alters ausgeschieden werden. In der Silvesternacht wurden auf 27 Linien rund 48.000 Fahrgäste befördert, was einen Rückgang von 8.600 zahlenden Fahrgästen gegenüber dem Jahr 1936 bedeutete. Die neue Stadionbrücke wurde am 3. Oktober dem allgemeinen Verkehr übergeben, und am 10. Oktober feierlich eröffnet. An diesem Tag wurden Schüler in Sonderzügen zur Eröffnung der Brücke befördert. Die alljährlich im Ständestaat stattfindende Maifeier wurde, wie in den letzten Jahren im Stadion, diesmal am 2. Mai begangen. Es wurden 40.000 Schüler mittels der Straßenbahn bzw. Stadtbahn transportiert.⁴¹³

Im September 1937 wurde ein Flugtag in Aspern veranstaltet, der einen Eintrag im Bericht fand.

„Eine besondere Verkehrsaufgabe erwuchs der Straßenbahn am Sonntag, den 19. September, anlässlich des vom Kommando der Luftstreitkräfte veranstalteten Flugtages in Aspern⁴¹⁴, zu dem sich innerhalb weniger Stunden 55.000 Zuschauer in Aspern einfanden. Zu gleicher Zeit besuchten 33.000 Personen den Fußball Länderkampf „Österreich – Schweiz“⁴¹⁵, der im Stadion ausgetragen wurde. Außerdem stellte sich an diesem Tage vormittags und nachmittags ein starker Zuspruch auf den zum Prater führenden Linien ein, weil auf dem Trabrennplatz der „Tag des Pferdes“ abgehalten wurde und weil auch die Brandstätte der Rotunde⁴¹⁶ viele Neugierige anlockte. Es wurden auf der Straßenbahn allein mit 896 Trieb- und 1.180 Beiwagen rund 340.000 Wagenkilometer geleistet.“⁴¹⁷

In tariflicher Hinsicht gab es keine Änderungen. Es wurden allerdings einige Tarifzonen, unter anderem durch die Eröffnung der neuen Reichsbrücke, verändert. Der Stand der Fahrpreisbegünstigungen blieb ungefähr der gleiche. Im Berichtsjahr ging die Zahl der Fahrten von Arbeitslosen mit Arbeitslosen-Fürsorgefahrtscheinen um 1,504.544 Fahrten auf 26,621.444 Beförderungsfälle zurück.⁴¹⁸

⁴¹² Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1937 (Wien 1938), S.3.

⁴¹³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1937 (Wien 1938), S.4-8.

⁴¹⁴ An diesem Tag zeigten die österreichischen Luftstreitkräfte und ihre Piloten erstmals ihr Können; näheres ist hier zu lesen: <http://pfarre.aspern.at/Chronik/Geschichte/flugplatz.php> (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

⁴¹⁵ Zwischen 1936 und 1938 wurde ein Europapokal der Fußball-Nationalmannschaften ausgetragen. Das, im Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen erwähnte Spiel konnte Österreich mit 4:3 gegen die Schweiz gewinnen; Näheres ist hier zu lesen: http://de.wikipedia.org/wiki/Europapokal_der_Fußball-Nationalmannschaften_1936_bis_1938 (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

⁴¹⁶ Die Rotunde wurde zur Weltausstellung 1873 im Prater gebaut und brannte am 17. September 1937 aus. Näheres zur Rotunde und ihrer Geschichte ist hier zu lesen: [http://de.wikipedia.org/wiki/Rotunde_\(Wien\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rotunde_(Wien)) (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

⁴¹⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1937 (Wien 1938), S.8.

⁴¹⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1937 (Wien 1938), S.9-12.

Das erste Mal wurde in einem Verwaltungsbericht nicht mehr von Personal, sondern von Gefolgschaftsmitgliedern gesprochen. Dieser Nationalsozialistische Terminus für Personal oder Belegschaft wurde auch in den weiteren Verwaltungsberichten verwendet.

„Der Stand der Gefolgschaft des Unternehmens am Ende des Berichtsjahres weist gegenüber dem Stande am Ende des Vorjahres nur eine unwesentliche Änderung (Abnahme um 18 Personen) auf, obwohl die Personalbewegung im Laufe des Berichtsjahres ziemlich umfangreich war. [...]. Der Gesamtstand aller beim Unternehmen (Straßenbahn, Stadtbahn, Autobus und Elektrobuss) beschäftigten Gefolgschaftsmitglieder betrug am Ende des Berichtsjahres 13.104 Personen, davon 12.728 männliche und 376 weibliche.“⁴¹⁹

Anhand des Verwaltungsberichts von 1937 merkte man bereits, wie sich einerseits die Sprache und andererseits, dass sich die politische Lage in Österreich geändert hat. Dass es die Republik 1938 formell nicht mehr gab, zeigte der Verwaltungsbericht 1938, denn hier wurde bereits von der „Ostmark“, dem Nationalsozialistischen Begriff für Österreich, gesprochen.

19. 1938 – Veränderungen bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen und die Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich

„Mit dem Anschluss am 12. März 1938 verschwand Österreich als eigenständiger Staat für einige Jahre von der politischen Landkarte Europas. [...]. Einerseits spielte der Druck des übermächtigen Nachbarn sicherlich eine Rolle, andererseits war die nationalsozialistische Bewegung in Österreich selbst stark, und ein Großteil der Bevölkerung wollte den Zusammenschluss.“⁴²⁰

Zu den ersten Maßnahmen – bezogen auf die Straßenbahner – kam es bereits kurz nach dem Anschluss Österreichs an Deutschland. Für die NS- Machthaber war ungewiss, wie sich die Arbeiterschaft, welche vom „Roten Wien“ geprägt war, gegenüber dem neuen Regime verhalten würde.

„Eine wesentliche Maßnahme war die sogenannte „Neubacher-Aktion“, wo Bürgermeister Hermann Neubacher in einer öffentlichkeitswirksam inszeniert(en)⁴²¹ Kampagne viele der unter dem Austrofaschismus entlassenen Mitarbeiter der städtischen Betriebe wieder in den Dienst aufnahm. In einer dieser Aktionen wurden entlassene Straßenbahner – wohl nicht zufällig vorwiegend aus dem im Februar 1934 heftig umkämpften Floridsdorf [...] – in einer theatralisch aufgezogenen Veranstaltung in der Hauptwerkstätte wieder in den Dienst der Straßenbahn aufgenommen.“⁴²²

Das Kleine Blatt vom 29. März 1938 berichtete Folgendes über die Veranstaltung:

„Wiedereinstellung ehemaliger Schutzbündler in den Betrieb der städtischen Straßenbahnen. [...] Zum zweitenmal sammeln sich Arbeiter eines städtischen Unternehmens zu einem Fest der Freude. Zum zweitenmal innerhalb Wochenfrist ehrt deutscher Sozialismus die Tapferkeit von Arbeitern, die vor Jahren für eine andere politische Gesinnung ihr Leben einsetzten. Zum zweitenmal innerhalb Wochenfrist wurden gestern Februaropfer, die mitunter jahrelang in den Kerkern schmachteten,

⁴¹⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1937 (Wien 1938), S.13.

⁴²⁰ Vocelka, Geschichte Österreichs (Wien 200), S.297.

⁴²¹ Es müsste hier eigentlich „öffentlichkeitswirksam inszenierten Kampagne“ heißen. Daher steht das „en“ in Klammer.

⁴²² Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.119.

ehrentvoll zu neuer Mitarbeit berufen. Im Rahmen eines Generalappells in der Straßenbahn-Hauptwerkstätte wurden gestern dreißig ehemalige Straßenbahner-Schutzbündler, in der Mehrzahl Floridsdorfer, in feierlicher Form wieder in den Dienst gestellt. Weitere Wiedereinstellungen erfolgen noch in den nächsten Tagen. [...]. Dann trat der Bürgermeister [Hermann Neubacher] zu den vom früheren Regime gemäßregelten Arbeitern, die, in drei Reihen ausgerichtet, vor ihm standen und sagte zu ihnen: „Wir Nationalsozialisten bewerten ehemalige politische Gegner anders, wie das in anderen politischen Bereichen üblich ist. Ihr habt damals für ein Ideal, an das ihr geglaubt habt, gekämpft. Ihr habt das geleistet, was wir Nationalsozialisten den letzten Einsatz nennen. Das respektieren wir. Aus diesem Grunde habe ich auch angeordnet, daß mir von allen städtischen Betrieben die Fälle, die denen eurer gleich sind, gemeldet werden und daß jene von euch, die der kameradschaftlichen Beurteilung durch die Betriebszelle und der fachlichen Beurteilung durch die Betriebsführung stand halten, wieder ehrenvoll in die Arbeitsfront unserer schönen Stadt Wien eingereiht werden.“⁴²³

Die Wiedereinstellungsfeiern hatten auch ihren Niederschlag im Verwaltungsbericht des Jahres 1938. So wurden 222 Personen wiedereingestellt.⁴²⁴ In den Jahren davor war die Zahl bedeutend geringer gewesen. Interessant ist, dass man ehemaligen politischen Gegnern ihren Arbeitsplatz zurückgab. Das Kalkül dahinter könnte gewesen sein, dass man versuchte die Arbeiterschaft in erster Linie für sich und die Ideale des Nationalsozialismus zu gewinnen, und in zweiter Linie die Arbeiter „ruhigstellen“ zu können.

Dem Verwaltungsbericht des Jahres 1938 waren, wie im Jahr davor Worte des Jubels über den Anschluss zu entnehmen.

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

Der wirtschaftliche Aufschwung, der mit der Heimkehr der Ostmark einsetzte und sich stetig bis zum Jahresende steigerte, brachte nach den langen bangen Jahren des unaufhaltsamen Niederganges endlich die Gewißheit, daß die rückläufige Bewegung in der Beförderungszahl, unter der das Unternehmen viele Jahre schwer gelitten hatte, abgeschlossen ist und daß damit alle Sorgen und Nöte endgültig überwunden sind. In den Krisenjahren des wirtschaftlichen Tiefstandes seit 1939 hatten die städtischen Verkehrsbetriebe mehr als ein Drittel der Fahrgäste eingebüßt und schwere Betriebsverluste zu tragen. Schon wenige Wochen nach der Heimholung der Ostmark wirkten sich die Maßnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit im Verkehr soweit aus, daß Verkehrsverstärkungen besonders in der Zeit des Arbeiterverkehrs notwendig wurden. Zum erstenmal nach vielen Jahren war ein Verkehrsanstieg zu verzeichnen, der als Ausdruck der wirtschaftlichen Gesundung in Erscheinung trat.“⁴²⁵

Es ist zu bemerken, dass der wirtschaftliche Aufstieg des Unternehmens – im Bericht – mit dem Anschluss Österreichs verbunden wurde. Neben der Konsolidierung der Lage der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen mussten einige Veränderungen, die die Eingliederung Österreichs ins „Deutsche Reich“ mit sich brachten, umgesetzt werden. So war dies die Währungsumstellung von Schilling auf Reichsmark und die Umsetzung der

⁴²³ Das Kleine Blatt, 29.3.1938 S.4.; In: Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.120.

⁴²⁴ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.15.

⁴²⁵ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.3.

Rechtsfahrordnung. Der Umrechnungskurs von Schilling auf Reichsmark sah wie folgt aus. 1,50 Schilling waren eine Reichsmark.⁴²⁶

„Mit der Eingliederung der Ostmark in das Großdeutsche Reich war auch die Einführung der Rechtsfahrordnung zur zwingenden Notwendigkeit geworden. Diese Frage wurde im Bundesstaat Österreich seit 1925 wiederholt behandelt, der hohen Kosten wegen aber immer wieder zurückgestellt; zuletzt war beabsichtigt, das Rechtsfahren Ende November 1939 einzuführen. Die Notwendigkeit einer raschen Angleichung der Ostmark an die Verhältnisse im Altreich zwang dazu, die Einführung schon am 3. Oktober 1938 in Aussicht zu nehmen und schließlich diese Umstellung sogar schon am 19. September zu verwirklichen.“⁴²⁷

Diese Umstellung erforderte umfangreiche Arbeiten. Vor allem mussten Gleis-, Weichen und Haltestellenanlagen, aber auch der Autobusverkehr an das Rechtsfahren angepasst werden. In den Betriebsbahnhöfen konnten diese Arbeiten bereits vor der Umstellung am 19. September 1938 durchgeführt werden. Auch mussten die Einstiege der Trieb- und Beiwagen umgebaut werden. Bei den ab 1926 in Dienst gestellten Fahrbetriebsmitteln wurde bereits auf einen möglichen Umstieg auf eine neue Fahrordnung Rücksicht genommen, sodass im Berichtsjahr nur mehr 99 Triebwagen umgebaut werden mussten, da bereits in den Jahren zuvor, Triebwagen älterer Bauart für einen Umstieg umgestellt wurden. Anzumerken ist, dass die Rechtsfahrordnung auf der Stadtbahn nicht umgesetzt wurde.⁴²⁸ Diese wurde erst mit Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie U6, Ende der 1980er Jahre vollzogen.

Im Oktober 1938 wurde Groß-Wien, und die damit verbundene Vergrößerung der Stadt geschaffen.

„[...] gemäß dem Gesetz vom 1. Oktober 1938 RGBI. I, Z.1333, wurden neue Gebiete der Verwaltung der Stadt einverleibt. Dieser Erweiterung des Stadtgebietes wurde am 24. Oktober dadurch Rechnung getragen, daß eine Verbilligung der Fahrten außerhalb der alten Stadtgrenze eingeführt und der Verkehr nach diesen Außengebieten (insbesondere Mödling) durch die zeitlichere Betriebsaufnahme und einen späteren Betriebsschluß sowie auf der Linie nach Groß-Enzersdorf durch die Kürzung der Zugfolgen wesentlich verbessert wurde.“⁴²⁹

Die Gleisbautätigkeiten beschränkten sich im Jahr 1938 auf den Umbau der Gleisanlagen für den Rechtsverkehr. Es mussten insgesamt 56 neue Straßenbahn-Haltestelleninseln gebaut, 45 abgetragen und 17 verlängert werden. Weiters wurden rund 8.900 Meter Gleise, 137 Weichen und 49 Kreuzungen neu in das Betriebsnetz integriert.⁴³⁰

In der Silvesternacht wurden auf 26 Linien gleichviele Personen wie im Vorjahr befördert. In den ersten Monaten des Jahres 1938 war die Verkehrsleistung des Unternehmens noch

⁴²⁶ <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.s/s222149.htm> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

⁴²⁷ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.4.

⁴²⁸ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.4.

⁴²⁹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.4.

⁴³⁰ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.4-6.

rückläufig. Dies änderte sich allerdings nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich. Im Verwaltungsbericht wurde eine chronologische Abfolge, unter dem Kapitel Betrieb, der Geschehnisse des März 1938 aufgelistet.

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

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

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

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

23. März: Aufmarsch und Defilierung der SA.(Anm.: Sturm-Abteilung) auf dem Ring.

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

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

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

2. April. Tag der österreichischen Legion.

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

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

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

Der Betrieb der Stadtbahn wurde um eine halbe Stunde verlängert.

10. April: Volksabstimmung.⁴³¹

Bis auf einige dieser Ereignisse wurden die Verkehrsausdehnungen bzw. Einschränkungen nicht erwähnt. Diese Geschehnisse waren Propagandaveranstaltungen der Nationalsozialisten. Warum von Seiten der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen keine näheren Erklärungen zum Betrieb gegeben wurden, kann leider nicht festgestellt werden.

Weiters wurde im Verwaltungsbericht des Jahres 1938 von bald nach dem Anschluss stattfindenden Maßnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit berichtet, die das Unternehmen veranlasste, zahlreiche Linien ab April verstärkt zu führen. Auch war der Fahrtenausfall, der sich in den letzten Jahren vor allem im Hochsommer bemerkbar gemacht hatte, weitaus geringer als in den Jahren zuvor. Die „Freizeitorganisation“ der Nationalsozialisten „KdF“⁴³², was soviel wie „Kraft durch Freude“ bedeutete, organisierte ab November 1938 Theatervorstellungen in Wien. „Seit der Einführung der KdF.-Vorstellungen in den Theatern zeigte sich ein erhöhtes Bedürfnis nach späten Fahrten auf den Außenlinien für die in den Außengebieten wohnhaften Volksgenossen.“⁴³³

Ein Fußballspiel, das am 3. April 1938 stattfand und einen Eintrag im Verwaltungsbericht gefunden hat, war das sogenannte „Anschlusspiel“. Es spielte eine Auswahl der „Ostmark“ gegen Deutschland. Dieses konnte von den Spielern des ehemaligen Österreichs 2:0

⁴³¹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.9.

⁴³² http://de.wikipedia.org/wiki/Kraft_durch_Freude (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

⁴³³ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.9.

gewonnen werden.⁴³⁴ „Die Linien 16 und 25 wurden anlässlich eines stark besuchten Fußballspieles im Stadion am Sonntag, den 3. April, erstmals wieder zur Reichsbrücke gekürzt, um dadurch die notwendige Entlastung des Pratersterns herbeizuführen.“⁴³⁵ Interessant ist, dass auf das Spiel selbst nicht näher eingegangen wurde. Im Jahr davor wurde zumindest von einem Länderkampf „Österreich – Schweiz“ berichtet. Es war den nationalsozialistischen Machthabern wohl nicht recht, dass die deutsche Auswahl das Spiel verloren hatte.

„Auf der Straßenbahn und Stadtbahn wurden im Berichtsjahre insgesamt 493,69 Millionen Fahrgäste (ohne Freifahrer, aber einschließlich 27,40 Millionen Arbeitslosen befördert. Von diesen Fahrgästen haben 97,88 Millionen den Kleinzonentarif benützt, 30,39 Millionen entfallen auf die Fahrten zu 14 Reichspfennig (Anm: ehemaliger 20-Groschentarif) von rund 2 Kilometern Länge und 11,88 Millionen Fahrten zu 20 Reichspfennig von rund 3 Kilometer Länge.“⁴³⁶

Durch die Einführung der Reichsmark am 28. März 1938 wurden die Fahrpreise von Groschen auf Reichspfennig im Verhältnis 3:2 umgerechnet. Es konnte ein Teil des Fahrgeldes in Groschen und der andere in Pfennig entrichtet werden. Beim ehemaligen Zehn-Groschenfahrtschein, dem Kleinzonentarif gab es die größten Veränderungen aufgrund der Währungsumstellung.⁴³⁷

„Eine Neuerung mußte beim Kleinzonentarif Platz greifen. Da an Stelle des Zehngroschenstückes keine diesem Werte entsprechende Münze vorhanden war, wurden 4 Millionen Stück eines eigenen Straßenbahngeldes durch das Wiener Hauptmünzamt ausgeprägt. Dieses Straßenbahngeld ist in allen Tabakverschleißstellen des Wiener Stadtgebietes zum Preis von 7 Reichspfennig für ein Stück erhältlich. Die 1.250 Geldsammelbüchsen wurden für den Einwurf dieses Straßenbahngeldes eingestellt, ohne den Kleinzonentarif auch nur für kurze Zeit außer Kraft zu setzen. Vom 7. Juni an konnte der Fahrpreis für die Kleinzone nur mehr mit Straßenbahngeld entrichtet werden.“⁴³⁸

Ab 1937 wurde im Deutschen Reich eine Wanderausstellung unter dem Namen „der ewige Jude“⁴³⁹ von den Nationalsozialisten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Diese war auch ab August 1938 in Wien zu sehen.

„Anlässlich der Ausstellung „Der ewige Jude“ wurde mit Gültigkeit vom 2. August ein kombinierter Fahrschein zu 75 Reichspfennig, gültig zur Hin- und Rückfahrt und zum Besuche der Ausstellung, ausgegeben. Ferner wurde mit Gültigkeit vom 11. September ein Fahrschein zu 40 Reichspfennig für 2 Fahrten geschaffen, der beim Schaffner nur gegen Vorweisung einer Vorverkaufskarte für den Eintritt in die Ausstellung „der ewige Jude“ oder eines Anrechtsscheines der KdF.-Theaterringe erhältlich war.“⁴⁴⁰

⁴³⁴ Vgl. siehe: <http://www.dhm.de/lemo/html/nazi/aussenpolitik/oesterreich/index.html> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

⁴³⁵ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.9.

⁴³⁶ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.11.

⁴³⁷ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.11.

⁴³⁸ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.11.

⁴³⁹ [http://de.wikipedia.org/wiki/Der_ewige_Jude_\(Ausstellung\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Der_ewige_Jude_(Ausstellung)) (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

⁴⁴⁰ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.12.

Dies soll zeigen, dass Propaganda ein wichtiges Thema der Nationalsozialisten war. Für den Besuch der Ausstellung bzw. des Theaters bekamen die „Volksgenossen“, wie die NS-Diktion für Bürger oder Einwohner war, eine verbilligte Fahrkarte.

Der Stand an Fahrpreisbegünstigungen blieb im Jahr 1938 ungefähr gleich. Die Zahl der Fahrten von Arbeitslosen mit Arbeitslosenfürsorge-Fahrscheinen stieg um 777.442, auf 27,398.886, im Vergleich zum Jahr 1937. „Die Ursache der Steigerung liegt aber nicht in einer Zunahme der Arbeitslosen, sondern vielmehr in der vom Mai an vorgenommenen neuerlichen Befürsorgung aller bis dahin von der Regierung Schuschnigg ausgesteuerten Arbeitslosen.“⁴⁴¹ Diese Rechtfertigung, warum die Zahlen stiegen und dass das ehemalige Regime erwähnt wurde, ist interessant.

Auch im Berichtsjahr gab es wieder eine Verdunkelungsübung. Diese wurde im September durchgeführt. Erstmals mussten auch die Autobusse der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen daran teilnehmen. Wie bereits im Kapitel zum Elektrobuss Pötzleinsdorf – Salmansdorf berichtet, wurde die Linie, aufgrund der zu hohen Kosten eines Umbaus der Fahrzeuge für die Rechtsfahrordnung, und der Veralterung dieser Fahrbetriebsmittel ab dem 31. Oktober 1938 als Linie 23 mit Benzin und Dieselautobussen geführt.⁴⁴²

Ab dem 1. Oktober wurden die Mitarbeiter, die ein definitives Arbeitsverhältnis bei der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen hatten, dem Deutschen Beamtengesetz unterstellt und in die Reichsbesoldung übergeleitet. Auf die Neueinstellungen wurde bereits bei den Wiedereinstellungsfeiern eingegangen. Insgesamt wurden allerdings 1.609 Personen neu in Dienst gestellt, das Unternehmen mussten 870 Mitarbeiter verlassen. Hierbei sind vor allem die Zahlen der Pensionierungen, die 518 Personen betraf, und die der dauernd Beschäftigten, die Zahl betrug 87, interessant. Der Gesamtstand aller Mitarbeiter stieg im Jahr 1938 auf 13.843, davon waren 13.451 männliche und 392 weibliche Personen. Im Vergleich zum Jahr 1937 stieg die Zahl der Angestellten um 739 Personen an.⁴⁴³

19.1. Verfolgung jüdischer Mitarbeiter der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen

„Der Leidensweg der Juden begann unmittelbar nach dem „Anschluss“. Beginnend mit den persönlichen Bedrohungen und der brutalen Beraubung in den ersten Tagen traten bald die ersten Bestimmungen zur Diskriminierung und letztlich Ausschaltung der Juden aus dem täglichen Leben in Kraft.“⁴⁴⁴

⁴⁴¹ Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.12.

⁴⁴² Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.14.

⁴⁴³ Vgl. siehe: Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939). S.15.

⁴⁴⁴ Farthofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.211.

Walter Farhofer hat in seinem erst kürzlich erschienen Werk 95 Straßenbahner ermittelt, die wegen der Nürnberger Rassegesetze mit dienstlichen Maßregelungen wie Entlassungen und Versetzungen in den Ruhestand zu kämpfen hatten. Allein im Jahr 1938 wurden 42 jüdische Mitarbeiter entlassen und vier weitere pensioniert.⁴⁴⁵

Die Verordnung der „Neuordnung des österreichischen Beamtentums“ waren die Grundlage Juden und politische Gegner aus dem öffentlichen Dienst entfernen zu können. „In Bezug auf Juden hieß es darin, dass jüdische Beamte, Beamte, die jüdische Mischlinge sind, und Beamte, die mit einer Jüdin (einem Juden) verheiratet waren, in den Ruhestand zu versetzen oder zu entlassen sind.“⁴⁴⁶

Dies betraf im Jahr 1938 insgesamt 46 Angestellte der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen. Die größte Entlassung-Welle war die des 1. Mai. An diesem Tag mussten 41 Bedienstete das Unternehmen verlassen, 39 davon wurden gekündigt und 2 pensioniert.⁴⁴⁷

„Dazu ist festzuhalten, dass viele davon die Voraussetzungen für eine Pensionierung, die an sich in der gegenständlichen Verordnung vorgesehen war, erfüllt hätten, ihre Entlassung daher dienstrechtlich unzulässig war. Der überwiegende Teil der in den ersten Monaten nach dem „Anschluss“ gekündigten waren Mitarbeiter mosaischen Glaubens. Das Glaubens Bekenntnis für sich dürfte aber nicht der alleinige Grund für die Entlassung gewesen sein, wo doch auch Mitarbeiter christlichen Glaubensbekenntnisses davon betroffen waren.“⁴⁴⁸

Die Entlassungen und Pensionierungen der weiteren Jahre unter Nationalsozialistischer Herrschaft sollen nicht mehr erfasst werden, da das Ende des Werkes bewusst auf das Jahr 1938 gelegt wurde.

⁴⁴⁵ Vgl. siehe: Farhofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.215.

⁴⁴⁶ Farhofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.213.

⁴⁴⁷ Vgl. siehe: Farhofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.215.

⁴⁴⁸ Farhofer, Tramway Geschichte(n) (Wien 2012), S.215.

20. Schlusswort

Die Geschichte der Wiener Straßenbahn ist bis heute für viele Wiener ein interessantes Feld, mit dem sie sich gerne beschäftigen. Dies zeigen die vielen Bücher und Bildbände, die in den letzten Jahren erschienen sind. Auch die zahlreich bebilderten Festschriften zu den jeweiligen Jubiläen zeigen, dass das Unternehmen stolz ist, was es für jeden einzelnen Wiener heute noch leistet.

Die in der Arbeit beschriebene Situation des Ersten Weltkrieges, möge sie auch fast 100 Jahre zurückliegen, ist ein spannendes Forschungsfeld für Historiker. Wer weiß schon, dass die Werbefirma der Stadt Wien, die besser unter dem Namen GEWISTA bekannt ist, direkt auf die Straßenbahn zurückgeht und dass bereits Anfang der 1920er Jahre die Trieb- und Beiwagen, sowie die Autobusse der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen bzw. der städtischen Stellwagenunternehmung als „fahrende Litfaßsäulen“ das Stadtbild prägten. Diese sind nur auf alten Fotografien zu erkennen und lassen den Betrachter oftmals in nostalgischen Erinnerungen über „die gute alte Zeit“ schwelgen.

Die wohl schrecklichste Zeit, unter der das Unternehmen zu leiden hatte, war die von 1929 bis 1945. Die Zeit der Weltwirtschaftskrise, des grünen und braunen Faschismus in Österreich, der Verfolgung bzw. Vernichtung von Sozialdemokraten und Juden und das Verschwinden Österreichs auf der politischen Landkarte von 1938 – 1945. Die Zeit des Zweiten Weltkrieges der Wiener Straßenbahnen wäre ein weiteres Forschungsfeld, das leider noch nicht zur Gänze aufgearbeitet wurde.

Was macht die Faszination der Straßenbahn bzw. eines öffentlichen Verkehrsmittels aus? Es ist die Allgegenwärtigkeit im öffentlichen Leben der Stadt. Überall sind Straßenbahn- und Autobus-Haltestellen zu sehen. Die U-Bahn-Stationen sind mittlerweile öffentlicher Raum für Kunst geworden. Doch kaum jemand interessiert sich für die Hintergründe des Massenverkehrsmittels, das täglich von vielen Personen benützt wird. Für die meisten ist es selbstverständlich, dass sie von den Wiener Linien, so heißt das Unternehmen seit 1978, täglich von zu Hause zum Beispiel zu ihrem Arbeitsort transportiert werden. Dass es sich um keine Selbstverständlichkeit handelt, sollte durch dieses Werk dargestellt werden. Stellen wir uns vor, es gäbe heute noch private Straßenbahngesellschaften, die ihren Fahrpreis nach Angebot und Nachfrage gestalten würden. Das öffentliche Verkehrsmittel wäre wohl unattraktiv und der stetig zunehmende KFZ-Verkehr würde Wien zu einer unbeliebten Stadt machen, die im Verkehrschaos zu versinken drohte.

Als Verfasser dieses Werkes, der sich schon sehr früh mit der Geschichte der Straßenbahn auseinandergesetzt hat, war es für mich interessant die Verwaltungsberichte und

Betriebsakten zu lesen bzw. zu studieren. So wurden in intensiver Arbeit Informationen gesammelt und im Werk bestmöglich dargestellt. Es könnte noch so einiges, was in den Jahren 1903 – 1938 bei der städtischen Straßenbahn passierte, berichtet werden, aber dies hätte den Rahmen der Arbeit gesprengt.

Dass die Wiener eine besondere Beziehung zu ihrer „Tramway“, „Bim“, Straßenbahn oder wie auch immer sie in der Stadt genannt wird, haben, soll folgender Liedtext von Wolfgang Ambros zeigen:

„Schaffner und Schaffner, ist zweierlei
Man kann nur ein Schaffner, oder auch ein Herr Schaffner sei.
Man kann Stationen ausrufen, Fahrscheine verkaufen
Und sonst nur parieren,
Man kann der Knecht sei von die Fahrgäste
Oder den Wagon regieren.

Schaffner sei, des war amoi was,
Die Zeit ist vorbei, des ist des Schaffnerlos.
Schaffner sei, des war amoi was,
Die Zeit ist vorbei, heut fährt man Schaffnerlos.

Die Schaffner sterben aus, überall,
Der Mensch wird ersetzt, durch a Kastl aus Metall.
Wenn man do an Fahrschein enesteckt sogt keiner: „Danke“
Oder „Bitte vorgehen“.
Die sagen überhauot nichts, die rühren sich ned amoi
Wenn die Leut auf der hinteren Plattform stehn.

Schaffner sei, des war amoi was,
So wird's nie wieder, des ist des Schaffnerlos.

Schaffner sei des war amoi was,
Es kommt nie wieder, des ist des Schaffnerlos.
Wenn man heut zu an sogt: „Hean's steigns aus“, Dann sogt der höchstens: „Gusch“,
Und der Ganze Wagon klatscht Applaus.
Vor einer Schaffneruniform hot man früher fast salutiert,
Heut wird man verächtlich angeschaut
Das man sich direkt geniert.

Schaffner sei, des war amoi was,
So wird's nie wieder, des ist des Schaffnerlos.

Schaffner sei, des war amoi was,
So wird's nie wieder, des ist des Schaffnerlos.⁴⁴⁹

⁴⁴⁹ http://www.nomorelyrics.net/wolfgang_ambros-lyrics/191378-schaffnerlos-lyrics.html (zuletzt aufgerufen am 29.11.2012).

21. Literaturverzeichnis

Alfred Baier, „Single Factory Town“ Berndorf/NÖ 1843-1938, Eine Industriegemeinde im Spannungsfeld zwischen Unternehmenspolitik, regionaler Sozioökonomie, industriespezifischer Bank- sowie staatlicher Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik (Diplomarbeit geisteswissenschaftliche Fakultät Wien 2011).

Bericht über die Jubiläumsfeier des Wiener Heimatschutzes-Straßenbahnerwehr., In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz.; 1. Jahrgang, 1. Nummer Februar 1935 (Wien 1935).

Betriebsakten der städtischen Stellwagenunternehmung aus der Wienbibliothek im Rathaus
Signatur: C-670520 3.

Einladung, In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz.; 2. Jahrgang, 10. Nummer 1. Oktober 1936 (Wien 1936).

Walter Farthofer, die Kommunalen Wiener Verkehrsbetriebe (1903 – 1999) (Wien 2006).

Walter Farthofer, Tramway Geschichte(n), Wiener Straßenbahner im Kampf gegen den grünen und braunen Faschismus (Wien 2012).

Otto Gabriel, In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz, Was wir wollen!; 1. Jahrgang, 1. Nummer Februar 1935 (Wien 1935).

Andreas Jakesch, Franz Krenn, Franz Friedrich, In: Der Heimatschutz-Straszenbahner, Organ der Straszenbahnerwehr im Wiener Heimatschutz, Kameraden Funktionäre und Anwärter.; 1. Jahrgang, 1. Nummer Februar 1935 (Wien 1935).

Krobot, Slezak, Sternhart, Straßenbahn in Wien – vorgestern und übermorgen (Wien 1983).

Harald Marincig, Die Wiener Linien, 140 Jahre ÖPNV (Anm.: Öffentlicher Personennahverkehr) in Wien (Wien 2005).

Adelheid Penz, Arbeitsbedingungen und soziale Absicherung von Wiener Straßenbahnern und Straßenbahnerinnen von 1903 bis nach dem Ersten Weltkrieg (Diplomarbeit geisteswissenschaftliche Fakultät Wien 1999).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das zweite Halbjahr 1903 (Wien 1904).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1907 (Wien 1908).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1908 (Wien 1909).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1913 (Wien 1914).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1914/15 (Wien 1916).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1915/16 (Wien 1917).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1916/17 (Wien 1918).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1917/18 (Wien 1919).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1918/19 (Wien 1920).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn für das Jahr 1919/20 (Wien 1921).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1920/21 (Wien 1922).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1923 unter Berücksichtigung des II. Halbjahres 1921 und des Jahres 1922 (Wien 1924).

Verwaltungsbericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1924 (Wien 1925).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1925 (Wien 1928).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1926 (Wien 1928).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1927 (Wien 1928).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1929 (Wien 1930).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1930 (Wien 1931).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – (Wien 1932).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1932 (Wien 1933).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1933 (Wien 1934).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1934 (Wien 1935).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahn über das Geschäftsjahr 1935 (Wien 1936).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1936 (Wien 1937).

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1937 (Wien 1938),

Verwaltungsbericht und Bilanz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen über das Geschäftsjahr 1938 (Wien 1939).

Karl Vocelka, Geschichte Österreichs, Kultur – Gesellschaft – Politik (Wien 2000).

Wiener Zeitung vom Donnerstag den 30. Jänner 1930.

22. Internetquellen

<http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.k/k679644.htm> (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

<http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.s/s222149.htm> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Dynamoelektrisches_Prinzip (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Europapokal_der_Fu%C3%9Fball-Nationalmannschaften_1936_bis_1938 (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Emil_Fey (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

<http://de.wikipedia.org/wiki/Gagist> (zuletzt aufgerufen am 14.11.2012).

[http://de.wikipedia.org/wiki/Der_ewige_Jude_\(Ausstellung\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Der_ewige_Jude_(Ausstellung)) (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Leopold_Kunschak (zuletzt aufgerufen am 31.10.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Jakob_Reumann (zuletzt aufgerufen am 31.10.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Kraft_durch_Freude (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

<http://de.wikipedia.org/wiki/Oktavformat> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2012).

[http://de.wikipedia.org/wiki/Rotunde_\(Wien\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Rotunde_(Wien)) (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

[http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Schmitz_\(CS\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Schmitz_(CS)) (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

<http://de.wikipedia.org/wiki/Stromabnehmer> (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

<http://de.wikipedia.org/wiki/Toilette> (zuletzt aufgerufen am 31.10.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Währungsreformen_in_Österreich (zuletzt aufgerufen am 22.11.2012).

http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Zentralfriedhof (zuletzt aufgerufen am 11.11.2012).

<http://www.dhm.de/lemo/html/nazi/aussenpolitik/oesterreich/index.html> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2012).

http://www.galerieseidler.at/kopallik_franz_cv.htm (zuletzt aufgerufen am 13.11.2012).

<http://pfarre.aspern.at/Chronik/Geschichte/flugplatz.php> (zuletzt aufgerufen am 26.11.2012).

http://www.nomorelyrics.net/wolfgang_ambros-lyrics/191378-schaffnerlos-lyrics.html
(zuletzt aufgerufen am 29.11.2012).

<http://www.welt-der-pferde.de/rassen/murin/> (zuletzt aufgerufen am 17.11.2012).

[http://xover.htu.tuwien.ac.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_5_\(Wien\)](http://xover.htu.tuwien.ac.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_5_(Wien)) (zuletzt aufgerufen am 11.10.2012).

[http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_16_\(Wien,_1911-1971\)](http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_16_(Wien,_1911-1971)) (zuletzt aufgerufen am 28.11.2012).

[http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_61_\(Wien,_1907-1960\)](http://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_61_(Wien,_1907-1960)) (zuletzt aufgerufen am 28.11.2012).

<http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Oberbau+der+Straßenbahnen> (zuletzt aufgerufen am 14.11.2012).

23. Abstract (deutsch/englisch)

Thema der Arbeit ist die Geschichte der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen von der Gründung des Unternehmens 1903 bis zur Machtübernahme der Nationalsozialisten in Österreich 1938. Die Anfänge der Straßenbahn Wiens im 19. Jahrhundert sollen einen ersten Einblick in die historische Entwicklung des Massenverkehrsmittels geben. Durch die Kommunalisierung der einzelnen privaten Tramwaygesellschaften ab 1903 entstand das Unternehmen. Anhand der Verwaltungsberichte und Bilanzen der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen der Jahre 1903 bis 1938 – leider sind nicht alle öffentlich zugänglich – wird eine chronologische Abfolge der Ereignisse der ersten Jahre unter Betriebsführung der Gemeinde, des Ersten Weltkrieges, der Weltwirtschaftskrise der späten 1920er und frühen 1930er Jahre, des Ständestaates und Bürgerkrieges 1934 sowie des „Anschluss“ Österreichs an Hitler-Deutschland dargestellt. Die Betriebsakten der Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung – dieses Unternehmen, das direkt der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen unterstellt war, gab es von 1908 bis 1922 – aus den Jahren 1914 bis 1917 zeigen die Entwicklung eines Betriebes während des Ersten Weltkrieges und die Auswirkungen auf denselben. Abschließend beschäftigt sich die Arbeit mit den Auswirkungen der Nürnberger Rassegesetze auf jüdische Mitarbeiter, die bereits kurz nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1938 zwangs-pensioniert oder entlassen wurden.

The topic of this paper is the history of the Viennese Tramway (Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen) between 1903, the founding year of the company, and 1938, the year of the occupation of Austria by the national socialists. The 19th century was the beginning of the history of the tramway in Vienna. The Vienna tramway network has been in operation since 1868. In 1903 the private tramway companies were municipalised. The history of the Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen will be chronologically explained. The accounts of the financial conditions of the years from 1903 to 1938 are the basis for this diploma. Furthermore, the foundation of the company, World War I, the global economic crisis of the late 1920s and the early 1930s, the Austrian Civil War in the year 1934 and the occupation of Austria by the national socialists will be explained in this paper. There are files of the Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung – which was founded in 1908 and directly subordinated to the Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen – which reflect the situation of the company between 1914 and 1916, the years of World War I, describing the situation of the company and its employees. The last chapter of this paper will deal with the

prosecution of Jewish employees shortly after the occupation of Austria by the national socialists. Within the company they were dismissed or forced to retire.

24. Lebenslauf

Persönliche Daten:

Name: Markus Kaiser
Wohnort: Wien
Geburtsdatum: 15. März 1985
Geburtsort: Wien
Nationalität: Österreich
Familienstand: Ledig, keine Kinder

Ausbildung:

1991 – 1995 Private Volksschule Antonigasse 72; 1180 Wien
1995 – 1998 BG XVIII Klostergasse 25; 1180 Wien
1998 – 2004 BRG XVIII Schopenhauerstraße 49; 1180 Wien
7. Juli 2004 Matura
Seit Oktober 2005 Universität Wien
WS 05/06 – SS 2006 Diplomstudium Rechtswissenschaften
WS 06/07 – SS 2009 Diplomstudium Politikwissenschaften
seit WS 06/07 Diplomstudium Geschichte

Zusätzliches:

Oktober 2004 – September 2005 Zivildienst beim Roten Kreuz Landesverband Wien

Hobbys: Modellbau (Straßenbahn- und Eisenbahnmodelle), Sport (Laufen, Radfahren), mechanische Uhren, Kochen, Musik (Gitarre, Chor).

