

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

25

Wien, am 26. Jänner 1934

W I E N E R G E M E I N D E R A T

Sitzung vom 26. Jänner 1934.

Bürgermeister Seitz eröffnet um 19 Uhr 30 die Sitzung.

Die Anträge auf Gewährung einer Entschädigung an Vorstände der Fürsorgeinstitute, denen aus der Ausübung ihrer Funktion ein Lohnverlust oder ein sonstiger glaubhaft gemachter Verdienstentgang erwächst,

auf Bewilligung einer Subvention von S 100.- für die Freiwillige Feuerwehr Schwarzau i.G.,

auf Ergänzung des Pachtvertrages der Gemeinde Wien mit der Wiener Sterilisierungs-Gesellschaft,

sowie eine Ergänzung des Bebauungsplanes entlang der Tiergartenmauer zwischen der Speisingerstrasse und der Trabertgasse werden ohne Debatte genehmigt.

Berichterstatter

Stadtrat Dr. Danneberg referiert hierauf über den Antrag der Direktion der städtischen Strassenbahnen betreffend Tarifmassnahmen. Er weist darauf hin, dass vom 1. Dezember 1933, dem Tage, des Inkrafttretens des 20-Groschentarif bis zum 15. Jänner d. J. 4,364.550 20-Groschenkarten auf der Strassenbahn verkauft worden sind. Die Strassenbahn hat also in diesen sechs Wochen um etw a 700.000 Fahrgäste mehr gehabt, als nach dem perzentuellen Rückgang, wie er in den letzten Monaten zu erwarten war, in dieser Periode eigentlich hätte sein sollen. Den Mehreinnahmen, die die 700.000 neuen Passagiere gebracht haben, stehen  $\approx$  3.6 Mill. Passagiere gegenüber, bei denen die Strassenbahn einen Entgang an Einnahmen hat. Es würde ~~also~~ also ein beträchtliches Defizit für die Strassenbahn ergeben, wenn nicht zugleich mit dem 20-Groschentarif eine Erhöhung des Fahrpreises von 32 auf 35 Groschen eingeführt worden wäre. Im Allgemeinen muss festgestellt werden, dass trotz dieser Einführung noch immer ein Verkehrsrückgang zu verzeichnen ist, der für 1933 etwa 50 Millionen Passagiere gegenüber dem Jahre 1932 ausmacht. Diese Schrumpfung des Verkehrs geht parallel mit der Schrumpfung der Wirtschaft und ist in der ganzen Welt zu konstatieren. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, muss das Unternehmen bemüht sein, neue Fahrgäste heranzuziehen, was in solchen Zeiten nur durch besondere Begünstigungen möglich ist. Diesem Gedanken ist der 10-Groschentarif entsprungen, für den insbesondere Budapest ein international sehr beachtetes Beispiel in den letzten Monaten gegeben hat. Der Berichterstatter bespricht nun die schon bekannten Einzelheiten der geplanten Massnahme und bemerkt schliesslich: Wenn in Budapest durch die Einführung des Zehngroschentarifs ein Gewinn an Fahrgästen von etwa 20 Prozent zu verzeichnen war, so ergibt sich die Möglichkeit, auch in Wien zu einem Gewinn von Passagieren zu kommen, der den im Jahre 1933 erlittenen Verlust weitaus wettzumachen in der Lage wäre. In diesem Falle könnte die neue Einführung, die in erster Linie eine Aktion für das Publikum und keineswegs eine Sanierungsaktion für die Strassenbahn ist, auch für diese finanzielle Vorteile bringen.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien, am.....

GR. Uebelhör verwert darauf, dass die Christlichsozialen schon immer Anhänger einer Abstufung des Tarifes waren. Sie sind aber gegen das Flickwerk, das hier gemacht wird. Man sollte sich zu einer radikalen Tarifrevision auf der Grundlage eines gestaffelten Tarifes endlich entschliessen. Nun will man <sup>für</sup> den 10-Groschentarif auf zwei Linien zwei Systeme ausprobieren. Das eine ist das Budapest System. Uns scheint es ganz falsch zu sein, dieses System auf Wien zu übertragen. Es ist ein zu umständliches Verfahren. In Wien sind die Verhältnisse nicht so einfach und bei aller Gemütlichkeit der Wiener kann man sich nicht vorstellen, dass sich dieses System reibungslos abwickeln wird. Vor allem muss es Verkehrsverzögerungen zur Folge haben. Man stelle sich einmal vor, wie lange es unter Umständen dauern wird, bis eine Dame aus ihrem Täschchen die 10 Groschen herausnimmt und was sie alles zu hören bekommen wird, wenn daraus eine Verkehrsverzögerung entsteht. Das zweite System, das am Gürtel ausprobiert werden soll, das System mit dem Beiwagen, der für die 10-Groschen-Fahrer reserviert wird, ist schon besser. Vor allem wird es eine wesentliche Erleichterung sein, wenn die Passagiere hinten einsteigen und vorne aussteigen müssen. Wir haben das schon lange verlangt. Für das Budapest System können wir uns nicht erwärmen. Es ist gewiss richtig, dass man nicht auf allen Linien und zu allen Tageszeiten Beiwagen für die 10-Groschen-Fahrer führen können. Aber man wird mit den 10-Groschentarif eine Verdichtung des Verkehrs verbinden müssen. Auch wäre es gar nicht notwendig, den 10-Groschen-Fahrer besonders zu behandeln. Man könnte allenfalls verlangen, dass er seinen Fahrschein schon vor Beginn der Fahrt im Vorverkauf oder bei einem Automaten gelöst haben muss. So würde man die 10-Groschen-Fahrer in das heute bestehende System leicht einfügen können. Ungerecht ist es dem 10-Groschen-Fahrer das Mitnehmen von Gepäck zu verbieten. Besonders dort, wo für die 10-Groschen-Fahrer ein eigener Beiwagen geführt wird. Dass das Rauchen verboten wird, halte der Redner persönlich für sehr vernünftig. Von der Einführung des 10-Groschentarifes erhofft er sich eine wesentliche Hebung der Frequenz. Schliesslich spricht er die Hoffnung aus, dass es noch im Laufe dieses Jahres zur Einführung eines vernünftigen Zonensystems kommen werde. (Lebh. Beifall. b. s. Chr. soz.)

GR. Ullreich bemerkt, wer das Vergnügen hat, öfter auf der Strassenbahn zu fahren und sich dort herumtossen zu lassen, werde an die Einführung des 10-Groschentarifes mit einiger Besorgnis denken, wenn nicht gleichzeitig der Verkehr verdichtet wird. Schon nach Einführung des 20-Groschentarifes ist das Gedränge auf der Strassenbahn viel grösser geworden. Wenn die langen Intervalle beibehalten und durch den 10-Groschentarif noch mehr Gäste auf die Strassenbahn gebracht werden, wird das Martyrium auf der Strassenbahn unerträglich werden. Will man den 10-Groschentarif, so muss man unbedingt den Verkehr verdichten. Sonst muss dieser Tarif versagen. Anders als GR. Uebelhör möchte der Redner für die Raucher ein Wort einlagen. Schliesslich gibt es eine grosse Anzahl von Strassenbahngästen, die auf der Strassenbahn rauchen und bei einer längeren Fahrt zum Arbeitsplatz auf der Strassenbahn hierzu die einzige Gelegenheit haben. Wird das Rauchen nur auf der vorderen Plattform gestattet, so wird dort ein unleidliches Gedränge entstehen. Er beantragt daher das Rauchen auf beiden Plattformen zu gestatten (Beifall b. d. Chr. soz.)

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III

Wien, am .....

St. R. Dr. Danneberg erklärt, es sei zuzugeben, dass infolge der Krisenwirkungen eine Verschlechterung des Strassenbahnverkehrs eingetreten ist, aber nicht nur in Wien, sondern in allen Städten. Die Methode, durch Verkehrsverdichtung dagegen anzukämpfen, hat sich nirgends bewährt. Lange Intervalle sind gewiss misslich, aber es ist anderwärts nicht besser, sondern schlechter als in Wien. Zum Beispiel war die Berliner Strassenbahn ab 1. Jänner gezwungen, die Intervalle um 5 Minuten zu verlängern und eine ganze Reihe von Strassenbahnlinien in Berlin mussten auf 20 Minuten Intervalle gehen. Die Einführung des 10-Groschentarifos kann in Wien auf die allgemeine Zustimmung rechnen, dies um so mehr, als manche der 10-Groschenstrecken eine recht beachtliche Entfernung darstellen. Es gibt z. B. 10-Groschenstrecken, die 1700, 1800, 1900 Meter und darüber lang sind. Das vom GR. Uebelhör empfohlene System, die 10-Groschenfahrgäste in den allgemeinen Verkehr einfach einzugliedern, ist nicht möglich, da keine Kontrolle denkbar ist, die bei einer solchen Verkehrsverdichtung, wie sie durch den 10-Groschentarif zu erwarten ist, wirksam durchgeführt werden könnte. Den Antrag Ullreich bezüglich des Rauchens auf der hinteren Plattform könne er nicht unterstützen, M  
wenn das Rauchen auch auf der hinteren Plattform gestattet würde, dadurch das Aussteigen behindert werden

Der Referentenantrag wird angenommen, der Antrag Ullreich abgelehnt.

St. R. Speiser berichtet über die vorliegenden Anträge betreffend Personalmassnahmen. Er weist darauf hin, dass kürzlich die Bezüge der Hoheitsangestellten und der Beamten der städtischen Unternehmungen in Angleichung an die Bezüge der Bundesangestellten vermindert worden sind. Er legt dem Gemeinderat eine Reihe von Vorlagen vor, die ähnliche Kürzungen auch für andere Gruppen mit sich bringen. Solche Bezugskürzungen werden vorgenommen bei den Angestellten der Feuerwehr, beim Personal der Strassenbahnen, der Leichenbestattung, der Lagerhäuser, der Reparaturwerkstätte, der Wassermesseranstalt, bei den Maschinisten der städtischen Wohnhäuser, beim Personal des Kanalaräumbetriebes, des Lagers des städtischen Wirtschaftsamtos, des städtischen Baustofflagers und des Fuhrwerksbetriebes. Ferner erfolgt eine Angleichung der Bezüge der Aerzte der Humanitätsanstalten an jene der Fondsanstalten. Die Prozentsätze des Abzugsbewegen sich zwischen 7 und 10%. Bei allen diesen Gruppen entfallen in Zukunft die Sonderzahlungen, soweit sie noch bestanden haben. Die besonderen Verhältnisse der einzelnen Gruppen sind in den Vorlagen dadurch berücksichtigt, dass jene Gruppen, die Arbeitslosenversicherungsbeiträge bezahlen, geringere Kürzungen erfahren. Geringere Kürzungen erfolgen auch insbesondere für jene Gruppen, deren Pensionsbeiträge höher sind als die der Dienstordnungsangestellten. Während der Verhandlungen wurden vom Personal in einer Reihe von Fragen Wünsche geltend gemacht; die Wünsche, die keine besondere finanzielle Belastung darstellen, wurden nach Möglichkeit erfüllt. Die Abschlüsse mit den einzelnen Gewerkschaften und Personalvertretern oder Betriebsräten erfolgte einvernehmlich. Die in Betracht kommenden Gruppen des städtischen Personals haben damit auch in anerkennenswerter Weise eine Entlastung des Gemeindebudgets zugunsten der Fürsorge und der Arbeitsbeschaffung der Stadt herbeigeführt, wofür ihnen der Dank des Gemeinderates gebührt.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
FRANZ XAVER FRIEDRICH

IV

Wien, am .....

Gemeinderat Stöger (Chr. Soz.) bemängelt bei den Strassenbahnen insbesondere die Lage der Pensionisten, die schlechter gestellt seien als die Pensionisten des Bundes, ferner die Verlängerung der Tragdauer der Uniformen. Seitdem infolge einer Verordnung der Regierung die Uniformen nicht mehr bei der GÖC bezogen werden können, scheint die Gemeinde das Interesse an den Uniformen überhaupt verloren zu haben. Im Fuhrwerksbetrieb wie auch in anderen Betrieben sei die Zahl der Angestellten viel zu gross. Der Betrieb der städtischen Lagerhäuser ist ein glatter Versager. Seitdem aus Parteigründen die Leitung gewechselt worden ist, ist der Ertrag verschwunden. Die städtischen Betriebe können sich überhaupt nur zu Konjunkturzeiten halten oder wenn sie Monopolcharakter haben. Der Redner bemängelt ferner die Konkurrenzierung des Steinmetzgewerbes durch den städtischen Friedhofbetrieb und erklärt: Man kann die Vorlage

von welcher Seite immer betrachten, überallsieht man, dass in überflüssiger Weise kommunalisiert und der Personalstand aufgebläht wird. Ist dann Ebbe in den Kassen, muss immer wieder das städtische Personal erhalten. (Beifall b. d. Chr. Soz.).

Stadtrat Speiser verweist darauf, dass trotz der Erweiterung der Gemeindekompetenz durch Uebernahme der Agenden der Landesverwaltung und trotz Ausgestaltung des Fürsorgewesens der Gesamtpersonalstand unter den des Jahres 1919 gesunken ist und sich sogar schon an den Personalstand des Jahres 1913 angeglichen hat, so dass also von einem aufgeblähten Personalstand bei der Gemeinde Wien in keiner Weise die Rede sein kann. Die grössten Kommunalisierungen sind unter der christlichsozialen Gemeindeverwaltung durchgeführt worden, die wenigen Betriebe, die unter der jetzigen Verwaltung kommunalisiert worden sind, spielen keine Rolle. Ein Vergleich mit den Löhnen und Arbeitsbedingungen der Grazer oder Linzer Strassenbahnbediensteten zeigt, dass die Behauptung von der Besserstellung der Angestellten bei privaten Strassenbahnbetrieben unrichtig ist. Ebenso unrichtig ist die Behauptung von der Besserstellung der Pensionisten des Bundes, da die Pensionisten der Strassenbahnen mindestens 78.6 Prozent Bemessungsgrundlage haben und bis auf 85 Prozent steigen können. Das Stillhaltejahr für die Uniformen wurde schon im Jahre 1932 eingeführt, wo von einer Notverordnung der Regierung noch keine Rede war. An der Spitze der Lagerhäuser steht ein kaufmännischer Direktor, gegen dessen Führung wohl kaum etwas eingewendet werden kann. In der Kommunalisierung ist die jetzige Verwaltung dem Vorbild der früheren Verwaltung gefolgt, alles Ueberflüssige wurde beseitigt und was heute vorhanden ist, ist in Ordnung, wird von den leitenden Beamten gut geführt und vom Personal gut betreut. Die Gründe dieser Vorlage sind die Not der Zeit und die starken Aderlässe, die der Bund der Wiener Gemeindeverwaltung zugefügt hat.

Die Referentenanträge werden angenommen.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Schluss der Sitzung 2. Uhr 20.