

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

102

Wien, am 20. März 1931.

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

Sitzung vom 20. März 1931.

Tagung von Kommunalbeamten in Baden.

Vereinfachung der städtischen Verwaltung.

Morgen, Samstag, halten die Magistratsdirektoren und Rechnungsamtsdirektoren der Städte mit mehr als 15.000 Einwohnern im Rathaus der Stadt Baden eine Konferenz ab, in der kommunale Verwaltungsfragen behandelt werden. Die Tagung wird vom geschäftsführenden Obmann des Städtebundes, Vizebürgermeister Emmerling, geleitet. Universitätsprofessor Dr. Schiff wird über die vom Städtebund durchgeführte Aktion zur Vereinheitlichung der kommunalen Vorschläge und Rechnungsabschlüsse berichten. Ueber die Reform der Verwaltungseinrichtungen der Stadt Baden werden Direktor Sänger und Kammeramtsrat Sigmund referieren.

An die Konferenz schliesst sich unter Führung des Bürgermeisters Kollmann eine Besichtigung des Verwaltungsapparates und der kommunalen Anlagen der Stadt Baden an.

Bürgermeister Seitz eröffnet um 17 Uhr die Sitzung. Es wird sofort in die Tagesordnung eingegangen und eine Reihe von Anträgen ohne Debatte angenommen. So wird der Entwurf für den Bau der Drucksteigerungswerke Steinhof, Hackenberg und Krapfenwaldl der Hochquellenleitung und die Durchführung der schon seit Jahren bestehenden Aktion "Wien im Blumenschmuck" auch im heurigen Jahr genehmigt. Ein Antrag auf Aenderung der Bebauung für die Pötzleinsdorferstrasse von der Orientierungsnummer 105 aufwärts und auf Festsetzung der Baulinien und Baufluchtlinien für einen Teil des Siedlungsteilgebietes Nr. 8 und auf Bestimmung von Baulinien für eine Privatgasse in Altmannsdorf wird ebenfalls ohne Debatte beschlossen.

Stadtrat Breitner ersucht um Kenntnisnahme der im 4. periodischen Bericht aus 1931 enthaltenen Zuschusskredite. Mit Ausnahme eines Zuschusskredites, der das Jahr 1931 betrifft, betreffen die übrigen Zuschusskredite das abgelaufene Jahr.

GR. Binder (E.L.) spricht ausführlich zu dem im vorgelegten Bericht enthaltenen Zuschusskredit von 120.390 Schilling für Inbetriebnahme von 5 neuen Wäschereianlagen, Zuwachs von Gasbadeanlagen, Mehrkosten der Erhaltung der Wäscherei in der Penzingerstrasse, Austausch unbrauchbar gewordener Wäschereieinrichtungsgenständen und ausserordentliche Instandsetzungen in der Anlage Fuchsenfeldhof und Erhöhung der Amortisationsquote von durchschnittlich 1'75 Prozent auf 3'84 Prozent. Der Redner erklärt, dass insbesondere die Erhöhung der Amortisationsquote aufklärungsbedürftig sei. Sie betrage mehr als 100 Prozent. Es sei im Berichte die Ursache dieser Er-

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

II. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

höhung nicht dargestellt. Die Gemeinde diktiert mit ihren Wohnhäusern einfach die Erhöhungen, die sozialdemokratische Partei bonimmt sich als Stadtverwaltung genau so wie der ärgste Zinsgeier. (Beifall bei der Minderheit).

GR. Huber (E.L.) erklärt, dass der Zuschusskredit von über 120.000 Schilling für die Inbetriebnahme von 5 neuen Wäschereianlagen usw. zu Bedenken Anlass gebe. Die Minderheit könne diesen Bericht nicht zur Kenntnis nehmen. Wir wollen wissen, wie die städtische Wohnhausverwaltung vor sich geht, was die Erhaltung der Waschküchen kostet und was für die Waschküchen eingenommen wird. Die Gemeinde betreibt eine versteckte Zinsbildung in ihren Wohnhausanlagen. Schliesslich verlangt der Redner die ihm von Stadtrat Weber zugesagte Aufklärung über den Ankauf von Inventar vom Heimhof. (Beifall).

St. R. Kunschak (E.L.) weist, da in dem periodischen Bericht auch ein Zuschusskredit der mit den Schneesäuberungsarbeiten im Zusammenhang steht, enthalten ist, auf die in der letzten Sitzung abgeführte Debatte über die Schneesäuberung hin, die damit geändert hat, dass St. R. Breitner ununwunden zugegeben hat, er sei nicht in der Lage weitere Geldmittel für die Schneesäuberung zu verwenden, die Bevölkerung müsse sich daran gewöhnen. Wir wundern uns nur darüber, dass von Seite der Mehrheit sich kein Gemeinderat aus den Vorortbezirken findet, um gegen den Zustand, wie er sich in den Vororten jetzt herausbildet, zu protestieren. Von einem Aufschaukeln des Schnees und einem Freiliegen der Gleise war keine Rede. Was sich seit 8 Tagen, in denen abwechselnd Tauwetter und Frost ist, in den Strassen der Vorortbezirke abspielt, spottet jeder Beschreibung. Ein Zigeunerdorf kann nicht vorwahr- (Lobhafter Beifall bei der E.L.)  
loster aussehen als die Strassen in den peripheren Bezirken. In der Früh ist dort eine Eisdecke, vormittags ein Kotmeer und das wiederholt sich alle Tage. Die Bevölkerung der peripheren Bezirke erstickt buchstäblich im Dreck (Lobhafter Beifall bei der E.L.) Es wird nicht nur kein fremder Apparat aufgeboten, man sieht den eigenen Apparat der Gemeinde nicht. Es ist so, als ob seit dem Ratschlag des St. R. Breitner, die Bevölkerung müsse sich daran gewöhnen, die städtische Säuberung eingestellt worden ist, um die Probe darauf zu machen, wie weit die Geduld der Wiener Bevölkerung und namentlich der Arbeiterbevölkerung in den peripheren Bezirken reicht. Es ist ein Skandal sondergleichem wie man die Bevölkerung der peripheren Bezirke behandelt. In den 8 Tagen hat die Sonne zum Teil das Ihrige getan. In den Schneehaufen hat sich allermögliche Unrat abgelagert, heute sind das Misthaufen und selbst hinter dem Rathaus von der Lichtenfolsgasse bis zum Getreidemarkt sieht man das. Das spielt sich förmlich unter den Fenstern des Büros des Bürgermeisters ab. Der eigene Apparat der Gemeinde muss diesen Skandal beseitigen können. Das hat mit Ersparungsgründen nichts mehr zu tun, da fehlt es an der Organisation und an dem guten Willen. Man kann das nicht anders auffassen, als dass der Appell des St. R. Breitner die Bevölkerung müsse sich daran gewöhnen, von den Organen der Strassensäuberung dahin ausgelegt wird,

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

III. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

wird, die Bevölkerung müsse sich an alles gewöhnen, sie müsse sich schliesslich auch daran gewöhnen, dass Wien keine Metropole, sondern ein ins Herz von Oesterreich versetzter Dreckhaufen ist. *(Höll. Prof. für d. d. L.)*

St. R. Breitner antwortet zunächst auf die Anfrage des GR. Binder die Gemeinde Wien habe bisher noch niemals Zentralwäscherein in einem Miet-  
haus gehabt, sodass es an Erfahrungen über die Abnützung solcher Anlagen gefehlt hat. Nun hat sich herausgestellt, dass infolge der ausserordentlichen Inanspruchnahme der Wäscherei die Frist für die Amortisation zu weit gestreckt sei. Nach langen Beratungen wurde deshalb eine Amortisationsquote festgelegt, die nur auf 26 Jahre gestellt ist. Das hat mit Zinswucher nichts zu tun, da es sich hier um keine Zinscignahmen der Gemeinde handelt, alles was vom Zins übrigbleibt, fliesst in die Reserve für die Instandhaltung. Man könnte nur allen Mietern wünschen, dass sie einen solchen Hausherrn hätten wie die Gemeinde Wien. *(Höll. Prof. für d. d. L.)* Auf die Anfrage des GR. Huber teilt St. R. Breitner mit, dass die Reserve für Erneuerung in den betreffenden Zuschusskredit 3500 Schilling ausmacht.

Zu den Bemerkungen des St. R. Kunschak habe ich nicht viel anderes zu sagen, als ich in aller Offenheit in der letzten Sitzung mitgeteilt habe. Wir haben bisher für die Schneesäuberung 1,616,000 Schilling ausgegeben. Es gibt eine ganz grosse Anzahl von Strassen, in denen von Schneehaufen nicht zu bemerken ist, in denen die normale Säuberung erfolgt, die Maden weggekohrt werden müssen und bei der grossen Ausdehnung der Stadt Wien wird das längere Zeit dauern. Das ständige Personal, das 1140 Personen ausmacht, ist in anständiger und fleissiger Weise tätig. Infolge der Wetterkatastrophen der letzten Zeit hat sich in allen Grosstädten das Gleiche herausgebildet. Da war z. B. in einem Berliner Blatt zu lesen, dass sich der grösste Teil der Stadt in einem geradezu unbeschreiblichen Zustand befunden hat, selbst Verkehrsstrassen waren fast unpassierbar. Autos und sonstige Fuhrwerke mussten durch einen fuschigen Quatsch durch, sodass die Fussgänger mit Kot bespritzt wurden. Es wird hinzugefügt, die Stadtverwaltung erkläre, dass zu einer verstärkten Strassenreinigung keine Mittel verfügbar sind, sodass der trostlose Zustand der Berliner Strassen auf die Finanznot zurückgeführt werden muss. In Berlin wurden nach den amtlichen Daten das ständige Personal von 3000 Personen und noch 2800 Erwerbslose eingestellt. Wir haben ein ständiges Personal von 1140 Personen, was ungefähr bei einem Vergleich der Grösse der beiden Städte dem Berliner ständigen Personal entspricht. Aber während in Berlin 2800 Erwerbslose eingestellt wurden, haben wir zur gleichen Zeit 9000 Arbeitslose zur Strassensäuberung verwendet. *(Hört! Hört! und lebhafteste Zustimmung bei der Mehrheit).* Nach einem Bericht vom 14. d. M. belaufen sich die Gesamtkosten der Schneesäuberung in Berlin für den Winter 1930/31 bisher auf 412,000 Mark. Am gleichen Tag haben wir in Wien 1,616,000 Schilling ausgegeben. *(Hört! Hört! bei der Mehrheit).*

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

IV. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

Wir haben also, obwohl die Fläche Wiens nur ein Drittel der Fläche Berlins ausmacht, weit mehr als das Doppelte ausgegeben. (Lobhafter Beifall bei der Mehrheit). Mehr gestatten uns die Verhältnisse nicht. Ich habe darauf hingewiesen, dass die Gemeindesteuern eine rückläufige Tendenz zeigen. Bedauerlicherweise muss ich heute konstatieren, dass sich dieselbe rückläufige Tendenz auch bei den Staatseuern zeigt, was zur Folge hat, dass sich in den ersten 3 Monaten dieses Jahres eine Minderüberweisung an die Gemeinde von 900.000 Schilling ergeben wird, wozu noch kommt, dass uns die Mitteilung gemacht wurde, dass uns für das Jahr 1930 3'8 Millionen Schilling zu viel überwiesen worden sind, weil die letzten Monate des Jahres 1930 im Erfolg schlechter waren. Wenn das im Jahre 1931 andauert, ergibt sich auch hier eine Mindereinnahme von nahezu 4'5 Millionen Schilling. Man ersieht daraus, dass wir allen Grund zum Sparen haben (Lobhafter Beifall bei der Mehrheit).

Der Referentenantrag wird angenommen.

St. R. Speiser berichtet über eine Abänderung des Arbeitsvertrages zwischen den städtischen Elektrizitätswerken und dem Metallarbeiterverband. Infolge Änderungen in der technischen Organisation sollen nunmehr gewisse Aufsichtsposten mit besonders geeigneten und geschulten Arbeitern ersetzt werden und einem Wunsche des Personales entsprechend wurde für solche Arbeiter ähnlich wie beim Gaswerk eine neue höhere Lohnstufe geschaffen.

GR. Scholz bemerkt hiezu, dass es den Vorarbeitern des städtischen E. Werkes nach langem Drängen gelungen ist, dadurch eine Besserstellung zu erreichen, dass die Vorarbeitergruppe nunmehr in zwei Gruppen geteilt wird, von denen die eine gegenüber dem bisherigen Zustand gehoben ist. Das ist sicher eine Errungenschaft. Es ist aber die Frage, wieviel von den Vorarbeitern in die neue Klasse eingereiht werden sollen. Wir haben da grosse Bedenken, da wir wissen, dass sie sich bei der Besetzung von höheren Posten lediglich von parteipolitischen Motiven leiten lassen, wie dies auch bei den Strassenbahner der Fall war, wo für die Besetzung der höheren Posten lediglich Entscheidend war, ob jemand eine Funktion beim republikanischen Schutzbund gehabt hat usw. Wir verlangen, dass bei der Besetzung dieser höheren Posten lediglich die fachliche Befähigung, die Qualifikation und der Vorschlag der Direktion massgebend sei. Der Redner weist sodann darauf hin, dass unter dem christlich-sozialen Regime den Vorarbeitern der E. Werke, die sich durch besondere Befähigung auszeichneten, die Möglichkeit gegeben wurde, Betriebsbeamte zu werden. Das hat jetzt fast ganz aufgehört. Auch über diesen Punkt wünscht der Redner eine Aufklärung. Er erklärt zum Schlusse, dass seine Partei für den Antrag stimmen werde. *(Beif. bei der V. B.)*

St. R. Speiser stellt hierauf fest, dass die Kosten auf denen solche Vorarbeiter in gehobener Stellung verwendet werden sollen genau

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

V. Blatt

Wien, am 20. März 1931

bestimmt worden sind. Es sind 24 solcher Posten als gehoben erklärt worden. Selbstverständlich ist für die Besetzung solcher Posten die fachliche Befähigung, Qualifikation und der Vorschlag der Direktion ausschlaggebend. Auch bei den Strassenbahnen war es so, wenn GR. Schelz erklärt hat, hauptsächlich die Mitgliedschaft zum republikanischen Schutzbund sei massgebend gewesen, so muss man sich wundern, dass so viele Anhänger des GR. Schelz Mitglieder des republikanischen Schutzbundes sind, da eine ganz erhebliche Zahl christlichsozialen Strassenbahner in diese Gruppe befördert wurde. Qualifizierte Arbeiter des E. Werkes werden auch in Zukunft zu Betriebsbeamten ernannt werden. Erst in der letzten Woche sind 5 solcher Ernennungen erfolgt. Auch in Zukunft werden <sup>Vorarbeiter auf</sup> solche Posten, die Betriebsbeamtenposten sind, ernannt werden. (Beifall bei der Mehrheit).

Der Referentenantrag wird angenommen.

St. R. Speiser berichtet sodann über den Zusatzvertrag zu den Arbeitsverträgen I, II und III betreffend Kurzarbeit bei den städtischen Strassenbahnen. Durch die Verschärfung der Wirtschaftskrise und die hierdurch verursachte Arbeitslosigkeit hat sich die Lage der städtischen Strassenbahnen, die schon längere Zeit keine günstige ist, noch weiter verschlechtert. Der Rückgang der Frequenz auf den städtischen Strassenbahnen - eine Erscheinung, die infolge der Krise nahezu bei allen Strassenbahnen Europas festzustellen ist - hat dazu geführt, dass der Entfall an Einnahmen eine bedeutsame Höhe erreicht hat. Die Strassenbahndirektion ist daher gezwungen, weitere Massnahmen zu treffen, um die finanzielle Lage des Unternehmens zu bessern und eine allmähliche Beseitigung des Gebarungsabganges anzubahnen. Infolge des erheblichen Frequenzrückganges hat sich begreiflicherweise ein bedeutender Personalüberstand ergeben. Für die Strassenbahndirektion ergab sich daher die Notwendigkeit, an die Verringerung der Personallasten heranzutreten.

Die Gemeindeverwaltung hat sich dagegen ausgesprochen, dass der Weg, den Personalstand durch Kündigungen zu verringern, gegangen werde, obgleich das ein für das Unternehmen finanziell günstigere Weg gewesen wäre. Es war auch der Wunsch des Personals, <sup>an</sup> Stelle von Kündigungen die Kurzarbeit einzuführen. Bekanntlich hat das Personal von der Direktion die Abstimmung über die Frage der Einführung der Kurzarbeit <sup>an</sup> Stelle von Kündigungen verlangt. Dem Wunsche wurde entsprochen und das Ergebnis der Abstimmung bestand darin, dass zwei Drittel des Personalstandes sich zur Vermeidung von Kündigungen für die Uebernahme der Kurzarbeit aussprach. Die Verhandlungen, die auf Grund dieser Abstimmung zwischen Direktion und Personal sodann einsetzten, sind nunmehr zum Abschluss gekommen. Das Ergebnis der Verhandlungen bildet die gegenseitliche Vorlage, die einen Zusatzvertrag zu den geltenden Kollektivverträgen darstellt und die näheren Bestimmungen über die Einführung einer zeitlich beschränkten Kurzarbeit enthält. Die Einzelheiten über die Durchführung der Kurzarbeit sind der ausgegebenen Vorlage zu entnehmen.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

V. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

Die Kurarbeit soll in der Form geleistet werden dass den Bediensteten während der Vertragsdauer höchstens 19 Urlaubstage ohne Gebühr vorgeschrieben werden können. Im Interesse der Bediensteten ist vorgesehen, dass die Zahl der Urlaubstage ohne Gebühr in allen Dienstzweigen die gleiche sein muss. Wenn also in einem Betriebszweig weniger als 19 Urlaubstage ohne Gebühr vorgeschrieben werden, so brauchen auch die Bediensteten in den anderen Dienstzweigen keine höhere Zahl von solchen Urlaubstagen auf sich nehmen. Der Abzug der Urlaubstage ohne Gebühr ist in der Weise in Aussicht genommen, dass in den Monaten ausserhalb der Fälligkeit des 13. und 14. Monatsgehaltes im Durchschnitt die Gebühr für einen Urlaubstag, in den Monaten der Auszahlung des 13. und 14. Monatsgehaltes die Gebühr für 2 Urlaubstage abgezogen wird. Weiter ist die ungeschmälerte Aufrechterhaltung der sozialen Leistungen für die Bediensteten dadurch gesichert, dass die auf das Unternehmen entfallenden Sozialversicherungsbeiträge auch für die Urlaubstage ohne Gebühr ungekürzt geleistet werden. Auch der 13. und 14. Monatsbezug bleibt ungekürzt. Schliesslich wurde dem Personal die Zusicherung gegeben, dass die Vergabung von Arbeiten an Privatfirmen das bisher übliche Ausmass während der Dauer der Kurarbeit nicht übersteigen werde. Das vorliegende Zusatzübereinkommen endet längstens am 31. Mai 1932, im Juni 1932 sind nur Nachtragsstage ohne Gebühr möglich. Die Gemeindeverwaltung, die die gegenständliche Vorlage nur unter dem harten Zwang der absoluten Notwendigkeit zur Beschlussfassung bringt, muss dankbar anerkennen, dass die Bedienstetenschaft durch ihre Einsicht und ihr Solidaritätsgefühl eine Lösung ermöglicht hat, die das Interesse der Bediensteten wahrt, eine grosse Zahl von Bediensteten vor dem Verluste der Existenz schützt und dem Unternehmen dazu verhilft, die finanzielle Lage des Unternehmens im bedeutsamer Weise zu verbessern. Ich bitte schon um Annahme der gegenständlichen Vorlage. (Lärm bei der Minderheit. Den Sozialdemokraten wird zugerufen: Ihr seid reine Kapitalisten! Die Vorlage ist ein Skandal! Das ist eine Schandwirtschaft!

Nach Abflauen des Lärmes spricht als erster Minderheitsredner Er GR. Gschladt, /erklärt, dass es einer der verhängnisvollsten Augenblicke sei, in dem die Gemeindeverwaltung entgegen den Erklärungen des Personalreferenten mit einer Lohnkürzung vorgehe. Man muss feststellen, dass der Personalreferent heute schon vorsichtiger ist. Während man früher im Ausschuss vom Urlaub ohne Gebühr gesprochen hat, wurde heute das Wort Kurarbeit ausgesprochen. Das wesentliche dieser Vorlage ist, dass an den Löhnen der Strassenbahnbediensteten eine Kürzung vorgenommen wird, begründet durch die elende Wirtschaft, die bei den Strassenbahnen besteht. Das Personal der Strassenbahn ist sicher bereit, in Not befindlichen Kollegen ein Opfer zu bringen, aber es ist eine Irreführung der Öffentlichkeit und des Personales, von einem Notopfer zugunsten der Kollegen zu sprechen, denn es handelt sich darum.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

VII. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

dass selbstverschuldete Defizit aus der Tasche der Bediensteten zu decken. Der Referent hat uns kein Ziffernmateriale geboten, er hat nur im allgemeinen vom Rückgang der Einnahmen, vom Rückgang der Frequenz und von der Notwendigkeit der Verringerung der Personallasten gesprochen. Was den Rückgang der Frequenz anlangt, so muss man im Vergleich zu normalen Jahren feststellen, dass der Rückgang verhältnismässig schwach ist. Wenn die Strassenbahnen einen Rückgang an Einnahmen verzeichnen, so ist dieser Rückgang darauf zurückzuführen, dass durch den letzten Kollektivvertrag bei der Strassenbahn Dienstverhältnisse geschaffen wurden, die vom Personal einfach nicht zu bewältigen sind. Es ist dem Personal ja schon psychisch unmöglich, den Andrang des fahrenden Publikums bewältigen zu können, wenn sich ein Fahrgast schon 3,4 Haltestellen vor dem Aussteigen zum Aussteigen rüsten muss. Dass der Schaffner den Weg durch den überfüllten Wagen zehnmal, hundertmal machen muss, ist eine unmenschliche Ausbeutung der Arbeitskraft der Bediensteten. Um welche Summen handelt es sich bei dieser Lohnkürzung? Im Ausschuss wurde mitgeteilt, dass es sich um 2 1/2 oder 3 Millionen Schilling handle; es müssen also die Bediensteten zum Defizit der Strassenbahnen diese 3 Millionen Schilling draufzahlen. Wenn St. R. Speiser sich darauf beruft, dass die Urlaubstage ohne Gebühr auf Wunsch des Personals eingeführt werden, muss demgegenüber festgestellt werden, dass von den 15.000 Bediensteten 6000 das „Ja“ verweigerten. Die Abstimmung wurde unter Drohungen ins Werk gesetzt, weshalb es nicht verwunderlich ist, dass eine so grosse Anzahl mit „Ja“ stimmten. Mit den Abbaudrohungen bei der Abstimmung hat die Gemeinde wohl eine grobe Taktlosigkeit begangen. Man hat bisher unter Urlaub eine freie Zeit, eine Zeit, in der man von der Arbeit ausspannt, verstanden. Jetzt aber, und das ist die Erfindung der sozialdemokratischen Gemeinderatsmehrheit, heisst Urlaub zeitweilige Aussperrung. (Zustimmung bei der Minderheit). Es ist eine Tatsache, dass neues Personal bei der Strassenbahn aufgenommen wurde, obwohl man einen Rückgang der Frequenz schon festgestellt hat. Der Personalüberstand wurde also durch die Schuld der Verwaltung herbeigeführt. Um ihn zu beheben, gebe es ganz andere Mittel. Es muss der Verkehr gebessert werden, dann steigt die Frequenz und dann steigen die Einnahmen. Die Lohnkürzung bei den Strassenbahnen, die heute geschlossen werden soll, ist ein schlechtes Beispiel für die gesamte Privatwirtschaft und wir müssen die Vorlage mit aller Entschiedenheit ablehnen. (Zustimmung bei der Minderheit).

GR. Pfeiffer (E. L.) erklärt, dass die heutige Vorlage ein überaus trauriges Zeugnis für die Verwaltung der Mehrheit ablegt. Die Gemeinde hat das Monopol der Strassenbahnen in der Hand, trotzdem aber schwillt das Defizit von Jahr zu Jahr lawinenartig an. Nun geht man daran, das Defizit zu bekämpfen. Zuerst wurde mit Rationalisierung vorgegangen, jetzt kommt die Gehaltskürzung für die Angestellten. Ein solches Vorgehen muss auf das entschiedenste zurückgewiesen werden. Wenn man feststellen will, worauf der Per-

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

VIII. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

sonalüberstand zurückzuführen ist, muss man auf jene Zeit zurückgreifen, in der die sozialdemokratische Partei ihre Sozialisierungsbestrebungen durchführte. Diese rächt sich jetzt. Man hat auch bei der Strassenbahn eigene Werkstätten geschaffen, doch hat sich jetzt herausgestellt, dass durch die vollständige Aenderung der Wirtschaftslage die Privatindustrie billiger arbeitet als die Werkstätten der Strassenbahnen. Die verfohlte Verwaltungsarbeit der Gemeinde soll nun das Personal büssen. Statt dass man das Personal gefragt hätte, was zu tun sei, um die Frequenz zu erhöhen, wurde dem Personal einfach gesagt, entweder Kurzarbeit oder Entlassung. Die Abstimmung wurde oben falls nicht richtig durchgeführt. Bei den Strassenbahnen bestehen 3 Kollektivverträge. Wenn man nun die Abstimmung bei jeder einzelnen Gruppe vorgenommen hätte, hätte sie ein ganz anderes Ergebnis gezeitigt. Die Gruppe der Fahrbedienten z. B. hat nur eine Mehrheit von 100 Stimmen für Sie ergeben. Wenn bei den Strassenbahnen ein wirklicher Personalüberstand besteht, dann müsste zunächst mit Hilfe des Personals der Verkehr verdichtet, verbessert werden. Denn der Rückgang der Frequenz ist nur auf die unleidlichen Fahrverhältnisse zurückzuführen. Man muss sich auch einmal mit der Frage beschäftigen, ob die Strassenbahnen ein kaufmännisches Unternehmen oder ein Wohlfahrtsinstitut sind. Wenn sie ein kaufmännisches Unternehmen sind, müssen ihr alle Entgänge z. B. die ihr/aus den Fahrtbegünstigungen für die städtischen Angestellten, aus den Arbeitslosenfreifahrtscheinen erwachsen, von den entsprechenden Verwaltungsgruppen der Gemeinde ersetzt werden. Die Entgänge, die die Strassenbahnen von allen den bestehenden Begünstigungen erleiden, machen rund 15 bis 18 Millionen Schilling aus, was ihrem Defizit entspricht. Es muss mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden, dass man bei den Angestellten zu sparen beginnen will. Durch die 19 Urlaubstage im Zeitraum eines Jahres erleidet der Strassenbahnangestellte eine Einbusse von ungefähr 200 Schilling, ein Betrag, der besonders bei Familien mit Kindern eine bedeutende Rolle spielt. Solange die Verwaltung kein anderes Mittel versucht, um das Defizit zu beseitigen, solange muss die Vorlage abgelehnt werden. (Beifall bei der EL)

GR. Lohninger (E.L.) erklärt, dass die beabsichtigte Kurzarbeit bei den Strassenbahnen nichts anderes als eine Lohnkürzung ist. Das Ersparnis von 3'5 Millionen Schilling bedeutet für die Angestellten ein sehr grosses Opfer. Wenn man zurückdenkt, was die Gemeinde von den Strassenbahnern schon seit 1919 für Opfer gefordert hat, muss man sagen, dass Sie gar nicht ~~bedürftig~~ werden den Strassenbahnern das wegzunehmen, was ihnen die christlichsoziale Verwaltung gegeben hat. Vor gar nicht langer Zeit hat die Gemeinde den Strassenbahnern einen Schandvertrag zugemietet, der der Gemeinde 6 Millionen Ersparnis gebracht hat und diese Ersparnis haben sich die Strassenbahner buchstäblich erkaufen müssen. Jetzt will man diesem Schandvertrag ein neues Schandmal anfügen. Die Uebertourenleistung, die den Strassenbahnern zugemietet wird, ist in der Welt einzig dastehend. Im Auslande schreibt man schon darüber.



# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

IX. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

So schreibt eine französische Zeitung: "Die Wiener Strassenbahner unter der roten Zuchtrute (Lebhafte Hört! Hörtrufe bei der E.L.). Natürlich musste die bei den Strassenbahnen durchgeführte Intensivierung einen Personalüberstand erzeugen. Sie spielen mit der Sicherheit des Personales und des fahrenden Publikums. Infolge der Intensivierung haben Sie schon 1300 Bedienstete abgebaut. Durch die Tourenüberleistung des Personales hat sich ein Überstand von 800 bis 1000 Personen ergeben, der nun mit der Kurzarbeit wettgemacht werden soll. Andererseits haben Sie aber, obwohl Ihnen der Überstand bekannt war, im Jahre 1928 379 Leute neu aufgenommen und dann wieder 600 Personen. Nur aus dem Grunde, weil die freie Gewerkschaft der Strassenbahnen abgeflaut ist. Da haben Sie die Abgetakelten Betriebsräte aus anderen Betrieben eingestellt, damit diese Antreiberdienste leisten. Es ist eine traurige Verwaltung, die kein anderes Mittel als das des Abbaus kennt. Wir wüssten schon ein Mittel zur Sanierung der Strassenbahnen: Schaffen Sie einen Verkehr der der Grosstadt würdig ist (Lebhafte Zustimmung bei der E.L.). Diese Vorlage zu vertreten, ist niemandem anderen als dem Präsidenten der Arbeiterkammer vorbehalten. Es ist das keine ehrende Aufgabe für ihn und er hätte sich ihr wahrscheinlich am liebsten entzogen. Was nun die Abstimmung betrifft, so haben Sie sich mit ihr sehr getummelt, weil Sie die Aufklärung gefürchtet haben. Diese Abstimmung war ein glatter Schwindel. Der Grossteil der Leute meint, dass ihnen nichts weggenommen wird, sondern dass sie weniger Touren werden machen müssen. Auch haben Sie beim Fahrpersonal ja nur die lächerliche Mehrheit von 100 Stimmen gehabt. Die Mehrheit konnten Sie nur mit Hilfe der Leute aus den Werkstätten erzielen, wo ein unerhörter Zwang herrscht. Durch diesen Arbeitsvertrag sollen die Strassenbahner sehr empfindlich getroffen werden. Warum kürzt man beim niederen Personal? Man möge einmal von oben her damit anfangen (Lebhafter Beifall bei der E.L.). Wir wollen auch Aufklärung darüber, wann der Urlaub ohne Gebühr geleistet werden soll? Man spricht davon, dass er nicht in den Monaten geleistet werden soll, in denen er abgezogen wird, sondern im Winter um den Verkehr zu regulieren (Lebhafte Hört! Hörtrufe bei der E.L.). Das sind die alten Sustage, gegen die Sie einmal so gewettert haben. Die Gemeinde hat schon bisher mit Versetzungen aus parteipolitischen Gründen gewütet. Jetzt wird diese Möglichkeit im Vertrag verankert. Dieser Punkt müsste gestrichen werden. Die Personalpolitik bei den Strassenbahnen ist eine wahre Schande. Christlichsoziale Beamte bekommen, auch wenn sie ausgezeichnet den Dienst verrichten, keinen Qualifikationspunkt. Da hat ein Beamter im Bahnhof Speising einen Schaffner in der erbärmlichsten Weise beschimpft, aber der Beschimpfte und nicht derjenige der geschimpft hat, wurde vor die Disziplinarkommission gestellt. (Hört! Hört bei der A.L.). In einem anderen Bahnhof wurde ein Schaffner, der 56 Schilling Kassadifferenz hatte, nicht vor die Disziplinarkommission gestellt.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

X. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

weil er ein Sozialdemokrat ist, sondern pensioniert. (Hört Hört bei der E. L.)  
In demselben Bahnhof wurde ein anderer Bediensteter, der eine Kassadifferenz von 10 Schilling hatte, was auch nicht zu billigen ist, vor die Disziplinarkommission geschleppt und auch diszipliniert. (Hört Hört bei der E. L.)  
Ein christlichsozialer Bezirksrat aus Simmering musste aus diesem Bezirk weg, weil er Ihrem Wahlschwindler Berger nicht genehm war. Der Verkehrsmeister Knotzer in Simmering hat sich einen Bediensteten rufen lassen und ihm gesagt, Sie haben über die freie Gewerkschaft geschimpft, das ist der Unternehmer, das dürfen Sie nicht tun (Lebhafte Hört-Hörtrufe bei der E. L.). Ein solcher Bediensteter müsste von seinem Platze weg. Sie sprechen immer von der Abnahme der Frequenz. Im Jahre 1913 war eine Frequenz von 322 Millionen Fahrgästen, die mit einem Personalstand von 12081 bewältigt wurde. Damals sind die Fahrgäste anständig gefahren. Damals hat noch nicht dieses Sammelsystem, dieses Coloniasystem auf den Strassenbahnen geherrscht (Lebhafter Beifall bei der E. L.). Im Jahre 1924 war eine Frequenz von 567 Millionen mit einem Personalstand von 15.000 und im Jahre 1929 eine solche von 627 Millionen bei einem Personalstand von 16.000. Wo ist da der Riesenabfall in der Frequenz? Der Redner fragt noch den Referenten, was an den Gerüchten Wahres sei, dass bei den Strassenbahnen wieder die 35jährige Dienstzeit eingeführt soll und dass zur Sanierung der Pensionskasse, die Sie an den Rand des Abgrunds gebracht haben, den Mitgliedern Beiträge von 11 Prozent auferlegt werden sollen. Er wünscht ferner vom Referenten genaue Angaben über seine Pläne für die Zukunft. Schliesslich erklärt er, dass seine Partei gegen die Vorlage stimmen werde (Lebhafter Beifall beider E. L.)

GR. Weigl (Soz. dem.) dankt den Strassenbahnern für ihre solidarische Haltung, die sie gegenüber jenen Kollegen bekundet haben die eventuell infolge des grossen Ueberstandes um ihren Platz hätten kommen können. (Beifall bei der Mehrheit). Die ernste Massnahme der Kurzarbeit ist nur gerechtfertigt, wenn andere Wege nicht mehr gangbar sind. Das ist Gegenstand eingehender Beratungen der Personalvertretung gewesen, die alles gewissenhaft geprüft hat. Dem Wirken der Personalvertretung ist es zu danken, dass das Interesse jedes einzelnen Strassenbahners gewahrt werden konnte.

Die Redner der Minderheit haben sich vielfach widersprochen. Einmal wurde behauptet, der Frequenzrückgang sei schuld an der schlechten Lage des Unternehmens, das andere Mal wieder wurde gesagt, es gebe überhaupt keinen Frequenzrückgang. Nun zeigt es sich, dass in Zeiten der Wirtschaftskrise alle Verkehrsunternehmungen starke Frequenzrückgänge verzeichnen. Nach einer offiziellen Statistik haben die deutschen Verkehrsunternehmungen, denen man gewiss nicht Schlamperei und Unfähigkeit nachsagen darf, in den Städten mit mehr als 1.000.000 Einwohner einen Rückgang der Frequenz von 21,5 Prozent zu verzeichnen. Auch Wien ist davon nicht verschont geblieben. Auch die Reichsdeutschen

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

XI. Blatt

Wien, am ~~20. März 1931.~~

begonnen diesen Rückgang nicht mit einer Verdichtung des Verkehrs, sondern mit Drosselungen, kostet doch jeder gefahrene Kilometer dem Unternehmen viel Geld.

Es wurde auch über Ausbeutung des Personals gesprochen. Da kann man nur sagen, man muss die zweite Strassenbahn suchen, die einen gleichen Kollektivvertrag aufzuweisen hat, wie ihn unsere Strassenbahner haben. Die Minderheit hat mit den schärfsten Worten die Aenderung dieses Arbeitsvertrages abgelehnt. Die Öffentlichkeit denkt allerdings darüber ganz anders. So hat vor ein paar Tagen die Reichspost die Kurzarbeit als achtenswert bezeichnet und es begrüsst, dass solche Dinge nicht von oben diktiert werden (Hört Hört bei der Mehrheit). Solche ernste Massnahmen dürfen oben nicht parteidemagogisch betrachtet werden, wie dies die Minderheit heute reichlich getan hat. Diese Betrachtung fordert unwillkürlich zu einem Rückblick über die Personalpolitik bei der Strassenbahn auf, wie sie unter der christlichsozialen Verwaltung geübt worden ist. Wegen jeder Kleinigkeit erhielt der Strassenbahner eine "Einheit" diktiert. Fünfzehn Einheiten ergaben einen halben Tag "Sus". Diese unbezahlten strafweise verhängten Sustage wurden in der frequenzschwachen Zeit den Bediensteten angerechnet. Sie wurden noch verschärft, durch den sogenannten Kikoriki, einem Pranger, der in jedem Bahnhof anzutreffen war. Im Jahre 1913 hat es 25.000 Sustage gegeben! (Lebhaftes Hört-Hörtrufe bei der Mehrheit). In der alten Dienstordnung konnte Urlaub ohne Gebühr schrankenlos diktiert werden. Die Entlohnung war keineswegs so, dass man sich einen solchen Aderlass erlauben durfte. Heute hat der Schaffner das 21.700fache bis 27.100fache der Bezüge des Jahres 1911. Der Fahrer das 19.200- bis 22.000fache. Nach 30jähriger Dienstzeit ergibt sich ein Durchschnitt im Ausmass des 23.300fachen Friedensbezuges. Der Lebensstandard der Strassenbahner unter sozialdemokratischer Verwaltung ist ungeheuer gehoben worden (Stürmischer Beifall bei der Mehrheit, grosser Lärm auf den Bänken der Opposition).

Unter christlichsozialer Verwaltung hat man Ueberstunden nach 9 1/2 stündiger Arbeitszeit so bezahlt, dass Schaffner für eine Ueberstunde 77 Prozent des Normalstundenlohnes und Fahrer gar nur 73 Prozent erhielten. Heute werden 150 Prozent der Normalstunde bezahlt! Die nichtständigen Bediensteten hatten überhaupt nur zwei dienstfreie Tage im Monat und es kam vor, dass sie oft monatelang überhaupt keinen freien Tag hatten. Nach 3 Dienstjahren gab es früher nur 5 Tage Urlaub, nach 12 Jahren 6 Tage und nach 17 Jahren 7 Tage. Jetzt haben die Strassenbahner schon nach 2 Dienstjahren 7 Tage, nach 6 Jahren 14 Tage, nach 11 Jahren 21 Tage und nach 16 Jahren 28 Urlaubstage.

GR. Gschladt (E.L.): Mit einem Wort, es geht den Strassenbahnern jetzt glänzend!

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

XI. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

GR. Weigl: Es geht den Strassenbahnern gar nicht glänzend. Es geht ihnen so gut und so schlecht wie den anderen Arbeitern unseres Landes. Darüber hinaus haben sie aber die Sicherheit ihrer Existenz und ihres Alters. (Stürmischer Beifall bei der Mehrheit).

Die Redner der Minderheit konnten keinen einzigen wirklichen Terrorfall anführen. Wir haben es abgelehnt trotz der unerhörtesten Beschimpfungen und Beleidigungen der Gewerkschaftsfunktionäre und Gemeindevorwalter terroristisch vorzugehen. Wir werden es auch in Zukunft ablehnen, denn wir wollen nicht in Ihre Fusstapfen treten. (Lebhafter Beifall). Unter Ihrer Verwaltung hat der Gemeinderatsausschuss beschlossen, zu verbieten den Beitritt zur freien Gewerkschaft und die Direktion wurde beauftragt, gegen Zuwiderhandelnde dem Stadtrat Anträge zu unterbreiten. Sie haben im Jahre 1912 37 Bergarbeiter aus dem städtischen Werk in Zillingdorf entlassen, weil sie der Union der Bergarbeiter angehörten. Als in der Hauptwerkstätte der Strassenbahn 538 Bedienstete für die freie und nur 195 für die christliche Gewerkschaft stimmten, hat die Werkstättenleitung das Ergebnis der Wahl nicht anerkannt und sie einfach annulliert. Es leben heute noch 2 Strassenbahner, die entlassen worden sind, weil sie im Arbeiterheim Favoriten Theater gespielt haben. Die christliche Strassenbahner Organisation hat im Jahre 1913 eine Versammlung abgehalten, in der beschlossen wurde jeden roten Strassenbahner, der einen "Christlichen" anrempelt anzuzeigen, damit ihm das Handwerk gelegt werde. Es ist ein starkes Stück über den gegenwärtigen Vertrag zu reden, wenn man weiss, wie der Herr Strafella in Graz mit Hilfe der christlichen Gewerkschaft die Grazer Strassenbahner behandelt hat. In diesem Vertrag ist festgelegt, dass ein Bediensteter nach 35jähriger Dienstzeit 298 Schilling Monatslohn bekommt. Stundenschaffner, Sonntagsschaffner, Aushilfswagenführer, Reversarbeiter und alle Bediensteten über 60 Jahre fälle überhaupt nicht unter den Vertrag. An freien Tagen können dort die Bediensteten einfach geholt werden und diese Tage werden dann als Urlaub angerechnet. Die Sitzungen der Personalkommission bei der Grazer Strassenbahn dürfen nur in der dienstfreien Zeit abgehalten werden. Ist das manchmal nicht möglich, dann werden die versäumten Stunden vom Lohn abgezogen. Durch diesen Vertrag haben die christlichen Gewerkschafter gemeinsam mit ihren Parteigenossen Strafella 150 Familienväter aufs Pflaster gesetzt, darunter Leute mit 23 Dienstjahren. Die christliche Gewerkschaft hat den Beschluss gefasst am Streik festzuhalten; gleichzeitig aber haben ihre Führer mit dem Herrn Strafella über den Streikbruch verhandelt. Um halb 4 Uhr früh sind die Führer der christlichen Gewerkschaft mit Autos in die Wohnungen der Bediensteten gefahren und, haben sie zum Streikbruch bewogen. (Stürmische Pfuirufe bei der Mehrheit). Um ein Linsengericht haben sie die Grazer Strassenbahner dem Strafella ausgeliefert. Bei den Personalvertretungswahlen in Graz haben 561

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

XII. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

Strassenbahner für die freie Gewerkschaft und 201 Strassenbahner für die christliche Gewerkschaft gestimmt. Die Wahlen wurden aber nicht anerkannt, ja man hat den Strassenbahnern, die für die freie Gewerkschaft gestimmt haben, erklärt, sie seien neueingestellt worden, da der Streik das Dienstverhältnis gelöst hat. Das Handelsministerium hat die Nichtanerkennung der Wahlen bestätigt, es ist der Anfechtung vor dem Verwaltungsgerichtshof ausgehoben, indem es erklärt hat, es habe der Direktion nur Ratschläge gegeben. Bei den Bundesbahnen wurde alles gekündigt, was nicht unkündbar war. Leute mit 11 und 12 Dienstjahren wurden entlassen, verheiratete Leute versetzt, die Personalvertretung verlangt die Kurzarbeit, Strafella hat das negiert, 110 Mann wurden beurlaubt und verlieren ein Drittel ihres Einkommens. Die Sozialreform, die jetzt kommen soll, ist der Gipfel der Arbeiter- und Angestelltenfeindlichkeit. Sie ist ein Attentat auf die Volksgesundheit, auf die ausgebluteten und verelendeten Arbeiter und Angestellten zugunsten der Unternehmer, so, dass für die arbeitenden Menschen aller Stände und Berufe nur einen Weg es gibt, wenn sie ein besseres Los erkämpfen wollen, den Weg in die freien Gewerkschaften, den Weg zur Sozialdemokratie (Stürmischer Beifall bei der Mehrheit). Ueber Ihren Handlungen steht turmhoch das Vorgehen der sozialistischen Verwalter der Stadt Wien. Ebenso turmhoch über Ihrer Kritik steht die Tat der Wiener Strassenbahner, die wirklich die Tat proletarischer Solidarität war. Diese Tat wird immer ihre Würdigung finden. (Stürmischer Beifall bei der Mehrheit).

GR. Haider (E.L.) polemisiert gegen die Ausführungen des GR. Weigl. Er verweist darauf, dass die Arbeiterkammer unter dem Vorsitze des GR. Weigl beschlossen hat, das alles getan werden müsse, um die Konsumtionskraft der Arbeiterschaft zu heben. Heute steht Weigl auf, um eine Vorlage, die einen bedeutenden Abbau im Einkommen der Strassenbahner bedeutet, zu vertreten. Wenn Weigl behauptet, dass durch uns in Graz 25.000 Arbeitstage für das Personal in Verlust gekommen sind, so stelle ich fest, dass durch diese Vorlage die wir heute beraten 300.000 Arbeitstage in Verlust geraten. Wenn uns zum Vorwurf gemacht wird, dass der ehemalige Sekretär der christlich-deutschen Gewerkschaft heute im Studienbüro bei Strafella sitzt, so stelle ich fest, dass die christlich-deutsche Gewerkschaft daran vollkommen unschuldig ist. Schliesslich tritt der Redner der Behauptung des GR. Weigl gegenüber, dass die Strassenbahndirektion frei von parteipolitischen Einflüssen sei und erklärt, dass unter sozialdemokratischer Verwaltung eine grosse Anzahl christlicher Arbeiter rücksichtslos terrorisiert worden sei.

GR. Lehninger (E.L.) polemisiert ebenfalls gegen die Ausführungen des GR. Weigl und erklärt, dass die Strassenbahner in Graz erst unter

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

XIII. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

christlichsozialer Verwaltung die Dienstordnung erreicht haben. Es ist der Gipfelpunkt der Demagogie, wenn behauptet wird, dass die christlich deutsche Gewerkschaft den Grazer Strassenbahnern keine Verbesserung ihrer Dienstverhältnisse gebracht hat. Während unter Ihrer Gewerkschaft die Ueberstundenentlohnung gekürzt wurde, haben wir eine wesentliche Verbesserung der Lohnverhältnisse erreicht. Den Streik in Graz haben Sie mutwillig heraufbeschworen und zu diesem Mutwillensakt hat sich die christliche Gewerkschaft nicht herbeilassen können. Man sollte doch keinen Vergleich mit den Bundesbahnen anstellen. Auf der einen Seite der schwer notleidende Bund, auf der anderen Seite die reiche Gemeinde, die sich von den Unternehmungen die Fürsorgeabgabe bezahlen lässt (Lebhafte Zwischenrufe) Schliesslich erklärt der Redner, seine Partei werde sich nicht einschüchtern lassen, sondern nach wie vor die Rechte der Strassenbahner verteidigen. (Beifall bei der E.L.)

*entgegen* St. R. *Kutschak* bemerkt, er wolle den vom GR. Weigl erzählten Märchen entgegen treten, als ob unter dem christlichsozialem Regime den Strassenbahnen gegenüber die fürchterlichsten Zustände geherrscht hätten. Er habe dazu die Legitimation, da er solange es eine Strassenbahnerbewegung gibt, an ihr aktiv teilgenommen habe. Man erinnere sich der Verhältnisse bei der Tramway, als der allmächtige Herr bei der Tramway der Herr Reitzes war. Damals waren die Tramwaybediensteten wirklich "weisse Sklaven". Der erste Versuch, diese Sklaverei zu brechen wurde von den Sozialdemokraten unter Führung Reumanns im Jahre 1889 gemacht. Durch diesen Streich wurde eine Unsumme von Elend angerichtet, eine Unzahl von Tramwaybediensteten und unbeteiligte Menschen wanderten auf Jahre in den Arrest. Die Bediensteten mussten gedemütigt zurückkehren und ein Vergeltungs- und Rachesystem schlimmster Art wurde aufgerichtet. Dieses System wurde dann durch den Streik im Jahre 1897 gebrochen. Damals hat es auch den Anschein gehabt, als ob der Streik niedergeknüppelt werden sollte und damals war es Lueger, der am Dienstag nach Ostern um 12 Uhr Mitternacht in der Polizeidirektion zu Protokoll gegeben hat, dass er, wenn am Mittwoch der Strassenbahnbetrieb nicht funktionieren werde, von seinem Rechte als Bürgermeister Gebrauch machen, die Sequestration über die Tramwaygesellschaft verhängen und auf deren Rechnung und Gefahr mit den Bediensteten Frieden schliessen werde. Damals ist die Macht des Herrn Reitzes als Sklavhalter gebrochen worden, aber auch seine Macht als übermütiger Beherrscher des Wiener Verkehrswesens. Als die Strassenbahn von der Gemeinde übernommen wurde, hat es eine Pensionkasse gegeben, bei der nach freier Wahl des Unternehmers nur alte Verkehrsbedienstete und zwar nur Kondukteure und Kutscher eingereiht werden konnten. Ganz so war es in der Krankenversicherung. Von einem Definitivum war keine Rede. Die Bediensteten wurden nun von Jahr zu Jahr frotschreitend unter stetigen Kämpfen, an deren Spitze ich gestanden bin, in ein Standesverhältnis überführt und zum Schluss bestimmt,

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

XIV. Blatt

Wien, am 20. März 1931

dass nach 5 Jahren das Definitivum eintreten müsse. Dieses Recht ist verschwunden (GR. Weigl: Auch heute wird der Strassenbahner nach 5 Jahren automatisch definitiv!) Aber nur in der Form des Kollektivvertrags, während er damals pragmatisiert wurde. Die Leute wurden dann in das Pensionsinstitut eingereiht und die Gemeinde hat dazu Riesenbeiträge geleistet. Dieses Pensionsinstitut war ein mustergültiges. Sie haben es vollständig demoliert. Die Krankenkasse wurde mit grossen Zuschüssen der Gemeinde bedacht und auf alle Bediensteten ausgedehnt. Diese Krankenkasse ist heute selbst durch und durch krank. (GR. Weigl: Es gibt wenig Krankenkassen, denen es gut geht!) Wir wissen, dass die Krankenkasse in Oesterreich überhaupt hin ist. Dann hätten Sie aber als Präsident der Arbeiterkammer den Minister, mit dessen Entscheidungen ich mich nicht in jeder Beziehung decke, nicht in die Debatte ziehen sollen, denn er will ja nur verhindern, dass die Krankenkasse ganz zusammenbricht (Lebhafter Beifall bei der E.L.) Unter den Privatunternehmern waren die Fahrer bis 18 Stunden täglich ohne Mittagspause in Betrieb. Die Dienstzeit wurde auf 9 1/2 Stunden herabgesetzt und diese Dienstzeit war mit einer Menge von Pausen angefüllt. Sie haben die Arbeitszeit wohl verkürzt, aber in dieser kürzeren Zeit ist die Arbeitsleistung ausserordentlich vermehrt worden, und das ist das Entscheidende. Sie sprechen vom Terror unter dem christlichsozialen Regime. Gewiss sind damals allerhand Dinge vorgekommen und es ist nicht alles so gegangen, wie es mir gefallen hätte. Ich habe auch manchmal dagegen demonstriert. Der Erste, der gegen den berüchtigten Spänglererlass Stellung genommen hat, war ich. Es ist dann auch sehr viel gemildert worden. Lueger hat damals erklärt, er nimmt keine Republikaner auf. Das hat nicht nur für Sozialdemokraten gegolten. Wenn jemand mit seinem Gelöbnis in Widerspruch gekommen ist, sind Massregelungen vorgekommen. Aber Sie dürfen das nicht so hinstellen, als ob die Gemassregelten lauter Lämmer gewesen wären. Da hat einmal Abg. Forstner in einer Strassenbahnerversammlung erklärt, die Strassenbahner haben Rosknödel im Hirn. So hat der Führer der Opposition gesprochen und man kann sich vorstellen, wie seine Unterläufer gesprochen haben. Ich bin auch damals gegen Uebergriffe eingeschritten und es gibt heute noch sehr viele jetzt rotgewordene Strassenbahner, die mir das danken. Auch damals hat das Unternehmen wie heute darunter gelitten dass es Leute gegeben hat, die sich Liebkind dadurch machen wollten, dass sie die Bediensteten schikaniert haben. Bei Ihnen ist das noch viel schlimmer. Denn Sie haben nicht nur Streber in Ihren Reihen, sondern auch die Konjunktursozialisten und die Renegaten sind bekanntlich die Allerschlechtesten. Wenn früher Terrorfälle vorgekommen sind, so rechtfertigt das aber durchaus nicht Ihr Vorgehen. Denn Sie sind ja als die Sittenrichter, als die Catos des öffentlichen Lebens in die Arena gestiegen. Wenn Sie nicht mehr können.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

XV. Blatt

Wien, am ~~20. März 1931.~~

als das, was die Früheren schlecht gemacht haben, noch schlechter zu machen, dann ist die Aenderung des Systems nicht dafür gestanden (Lebhafter Beifall bei der E.L.) Die Frage, die Sie den Strassenbahnern gestellt haben, <sup>war:</sup> Entweder Entlassung von so und sovielen oder jeder nimmt ein Stück Opfer auf sich. Da kann man niemandem zumuten, die Frage so zu beantworten: der andere geht mich nichts an. Wer soll entlassen werden. Es ist aber eine ganz andere Frage, ob das Defizit der Strassenbahnen von den Bediensteten, die es nicht verschuldet haben, getragen werden muss. Man müsste trachten, die Leute so gut wie möglich im Betrieb zu behalten. Dazu gibt es ein Mittel, die Wiedereinführung des Ueberfüllungsverbotes. Im Jahre 1913 sind auf einen Bediensteten 26705 Fahrgäste entfallen, heute entfallen auf einen über 37.000 Fahrgäste (Lebhafte Hört-Hörtsufe bei der E.L.) Wenn man das Ueberfüllungsverbot wieder einführt, wird sich ergeben, dass kein Ueberstand, sondern ein Unterstand an Personal besteht. Das Ueberfüllungsverbot ist auch eine sehr ökonomische Massregel, wenn man bedenkt - von den vielen Schwarzfahrern ganz abgesehen - wie sehr der Fahrpark, die Räder und das Schienenmaterial unter der Ueberfüllung leiden. Auch mit der Kürzung der Intervalle geht es nicht mehr so weiter. Man erzieht ja das Publikum förmlich dazu, die Strassenbahn zu meiden. St. R. Kunschak erklärt, <sup>er habe</sup> er habe sich bemüssigt gefühlt, die Tatsachen wie sie in Wirklichkeit liegen, aufzuzeigen (Lebhafter Beifall bei der E.L.).

St. R. Speiser bemerkt, niemand werde diese Vorlage freudigen Herzens vertreten. Wenn sie auch, insoweit sie vom Personalausschuss veranlasst ist, als ein schönes Zeichen vom Gemeinschaftsgefühl bezeichnet werden muss. Wenn GR. Gschladt rühmend festgestellt hat, dass 6000 Menschen den Mut gehabt haben, gegen die Vorlage zu stimmen, so stellen wir fest, dass 9000 Menschen das Solidaritätsgefühl gehabt haben, für die zu stimmen (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit). Gegenüber den Ausführungen der christlichsozialen Redner stellt sodann St. R. Speiser fest, dass die Frequenz der Strassenbahn von 650 Millionen im Jahre 1928, auf 627 im Jahre 1929 und auf 601 im Jahre 1930 gefallen ist. Der Frequenzrückgang in den deutschen Grosstädten ist weit grösser. Seinerzeit haben die Christlichsozialen den Ruf nach Abstellung der Doppelleistungen und Ueberstunden erhoben. Dem wurde durch Neuaufnahmen Rechnung getragen. Dann hat sich aber gezeigt, dass infolge der sinkenden Frequenz ein Ueberstand an Personal vorhanden ist und dass hat zu den heute vorgeschlagenen Massnahmen geführt. Die Strassenbahndirektion hat wiederholt wie dies heute GR. Pfeiffer verlangt hat, versucht, die Frequenz durch das Laufenlassen von mehr Wagen zu heben. Bei allen Linien hat sich aber ergeben, dass die Mehrkosten die Mehreingänge weit übersteigen. Gegenüber



# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

XVI. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

einzelnen christlichsozialen Redner stellt sodann St.R. Speiser fest, dass bei der Abstimmung sich unter dem Fahrpersonal nicht eine Mehrheit von nur 100 Stimmen, sondern von 1072 Stimmen ergeben habe. Der Forderung, dass die Gemeinde für die Fahrbegünstigungen an die Arbeitslosen den Strassenbahnen Ersatz leisten müsse, hält er gegenüber, dass auf der anderen Seite die E. Werke die Strassenbahnen mit billigerem Strom beliefern, was dem Geldwerte nach die obenerwähnten Begünstigungen weit übersteige. Was die angegebenen Disziplinarfälle anlangt, werden sie überprüft werden. Auf die Rede des GR. Kunschak möchte ich nur erwidern, dass sie eine Entlastungsoffensive für die im Kampf schwer havarierten Generale war. (Stürmische Heiterkeit). Dass was sich hier vollzieht, ist eine Solidaritätsaktion der Strassenbahner, die wissen, dass sie mit dieser Vorlage das Richtige treffen. (Beifall).

GR. Kunschak berichtigt tatsächlich, dass er keine havarierten Generale herausgehaut habe, sondern nur die Ausführungen des GR. Weigl auf den richtigen sachlichen Wert zurückführen wollte. Festgestellt werden muss, dass die Strassenbahner heute eine schlechtere Kranken-Pensionsversicherung haben als früher und dass die Ausnützung ihrer Arbeitskraft viel stärker erfolgt. (Beifall). Die Vorlage wird mit den Stimmen der Sozialdemokraten angenommen, wobei die Christlichsozialen die Abstimmung mit den Rufen: Hoch die Lohnkürzung! begleiten.

St.R. Prof. Dr. Tandler ersucht um Genehmigung des Vertrages mit der Stadion-Betriebsführungsgesellschaft. Sie ist kein auf Gewinn berechnetes Unternehmen und sollte ein Betriebsüberschuss aufscheinen, dann muss er zur Verbesserung der Anlage verwendet werden.

GR. Prinke (E.L.) bemängelt die Vorlage. Die Sportverbände haben bei der Betriebsführung nichts zu reden, das Ziel sei einzig und allein die Rentabilität. Die Sportinteressen werden dabei eine ganz nebensächliche Rolle spielen. Mit dem Betriebskapital von 250.000 Schilling werde das Auslangen nicht gefunden werden können. Es sei überhaupt nicht recht zu erkennen, wozu die Betriebsgesellschaft notwendig ist. Es werde da ein politisches Manöver aufgeführt, bei dem die Sportverbände nur Dekoration sind. Auf die Sportverbände müsste viel mehr Rücksicht genommen werden, sie müssen auch eine Vertretung im Verwaltungsrat bekommen. (Beifall bei der Minderheit).

GR. Reismann (Soz., dem.) verweist auf die Schädlichkeit des Alkohols insbesondere für die sporttreibende Jugend und richtet an den Referenten die Bitte, dahin zu wirken, dass das Stadion, das ja dem Volkswohl dienen soll, alkoholfrei betrieben werde.

GR. Pfeiffer (E.L.) verweist zunächst auf die Sportbestrebungen der bürgerlichen Vereine und der Arbeitervereine, wobei er erklärt, dass auch der Arbeitersport Höchstleistungen anstrebe. Der Arbeitersport ist daher sein

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
KARL HONAY

XVII. Blatt

Wien, am 20. März 1931.

Grundsatz untreu geworden. Bei der Besprechung der Zusammensetzung der Betriebsgesellschaft für das Stadion erklärt der Redner, dass den Sportverbänden der vollständig fertige Entwurf vorgelegt worden sei. Sie konnten dazu nicht Stellung nehmen und mussten einfach **Ja** und **Amen** sagen. Vollständig unverständlich ist es, dass der Festausschuss über 12 Stimmen und alle Sportverbände zusammen nur über 3 Stimmen verfügen werden. Ebenso unverständlich ist es, dass die Gemeinde dem Wiener Festausschuss seine Beteiligung an der Betriebsgesellschaft in der Höhe von 60.000 Schilling durch eine Subvention in der gleichen Höhe ermöglichen soll, während die armen Sportverbände je 5000 Schilling aus eigenen leisten müssen, obwohl der Wiener Festausschuss auf sportlichem Gebiet noch gar nichts geleistet hat. Der Redner führt sodann Beschwerde darüber, dass der deutsche Turnerbund nicht zur Mitarbeit herangezogen werde. Er stellt den Antrag, dem deutschen Turnerverband das Vertretungsrecht in der Betriebsgesellschaft einzuräumen. Er spricht sodann sein Bedauern darüber aus, dass nur ein Fünftel des Stadions ausgebaut ~~worden~~ ist und spricht die Befürchtung aus, dass die Geschäftsführung bestrebt sein wird, den anderen Sportvereinigungen

Konkurrenz zu machen. Als die wichtigste Frage bezeichnet er die Frage der Bestellung des Geschäftsführers. Zum Geschäftsführer kann nur jemand bestellt werden, der die Sportverhältnisse wirklich genau kennt und die richtige Witterung für alles Sportliche hat. Zum Schlusse richtet er an die sozialdemokratische Partei die Mahnung, bei der Führung der Betriebsgesellschaft, alles Parteipolitische aus dem Spiele zu lassen (Beifall bei der E.L.)

St. R. Tandler stellt in seinem Schlussworte fest, dass dem Vertrag monatelange Beratungen vorausgegangen sind und dass die einzelnen Sportverbände genug Zeit gehabt haben, sich mit ihm zu beschäftigen. Er sei auch immer dafür eingetreten, dass die Sportvereinigungen im Verwaltungsausschuss Einfluss bekommen. Dem Wunsch des GR. Reismann werde er unterstützen, er könne aber den Beschlüssen der Geschäftsführung nicht vorgreifen. Der Festausschuss ist als eine Organisation herangezogen worden, die dem gleichen Ziele wie das Stadion dient, der Hebung des Ansehens der Stadt. Wie beim Bau des Stadions die Politik aus dem Spiele gelassen wurde, wird es auch bei der Betriebsgesellschaft der Fall sein (Beifall bei der Mehrheit.).

Der Gesellschaftsvertrag wird unter Ablehnung des Antrages Pfeiffer angenommen.  
Schluss der Sitzung 23'15 Uhr.

Bogenabfertigung 23'20