

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

390

II. Ausgabe

Wien, am 11. Dezember 1931.

Budgetberatung.

WIENER GEMEINDERAT

Sitzung vom 11. Dezember 1931.

Bürgermeister Seitz eröffnet die Sitzung um 17 Uhr 25. und bemerkt zunächst, dass die Beratung des Voranschlages für das Jahr 1932 zunächst zurückgestellt werde, da Stadtrat Breitner erkrankt ist. Er könne übrigens mitteilen, dass sich Stadtrat Breitner bereits auf dem Wege der Besserung befinde.

Ohne Debatte werden genehmigt der Rechenschaftsbericht und die Bilanz der Zentralsparkasse und des Kreditvereines der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien für das Jahr 1930, Baurechts- und Darlehensverträge mit der gemeinnützigen Bau- und Wohnungsgenossenschaft "Gartensiedlung" und mit der gemeinnützigen Siedlungs- und Kleingartengenossenschaft "Antaeus" der Neubau der Strassen bei der städtischen Wohnhausanlage Engelsplatz im XX. Bezirk (voraussichtliche Kosten S 60.000) sowie das Ergebnis der Unfallfürsorge der Gemeinde Wien im Jahre 1930.

Vizebgm. Emmerling berichtet über die Wirtschaftspläne der städtischen Unternehmungen für das Jahr 1932. Er bemerkt zunächst, dass die Präliminierung der Ansätze der wirtschaftlichen Unternehmungen mit Rücksicht auf die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse ausserordentlich vorsichtig vorgenommen sei. Trotzdem sind auch für das Jahr 1932 Investitionen bei den städtischen Unternehmungen im Gesamtbetrage von S 15'6 Millionen vorgesehen, wobei es sich um Neuherstellungen handelt. Davon entfallen auf das Gaswerk Schilling 5'8, auf die Elektrizitätswerke 5'6, auf die Strassenbahnen Schilling 3'5 Millionen, auf das Brauhaus Schilling 500.000 und auf die Leichenbestattungsunternehmung Schilling 98.000. Die wichtigsten dieser Investitionen betreffen im Gaswerk Simmering die Ausgestaltung der Koksförder- und Aufbereitungsanlagen und die Ausgestaltung der Stromversorgung, im Werke Leopoldau die Ausgestaltung der Dampferzeugungs- und Warmwasserheizanlage sowie der Erweiterung und Ausgestaltung der Kohlen- und Koksförder- und Aufbereitungsanlagen, ferner sind grössere Beträge für die Anschaffung von Gasbehältern für 15.000 Kubikmeter sowie für Gasmesser vorgesehen. Was die Elektrizitätswerke betrifft, so wurde hier seit Jahren ein grosses Ausbauprogramm durchgeführt, das im Jahre 1932 beendet wird. Ueber dieses Programm hinaus werden im Kraftwerk Simmering und im Kraftwerk Engerthstrasse je eine Viertelmillion Schilling verwendet werden, für Neuananschaffungen in den Unterwerken Schilling 200.000, für Verteilleitungen und Hausanschlüsse Schilling 1.200.000 für Transformatoren 800.000 Schilling und für verschiedene andere Herstellungen ein Betrag von einigen hunderttausenden Schilling, für die Zählerbeschaffung 1'2 Millionen. Die städtischen Strassenbahnen haben nicht wie die anderen beiden grossen Unternehmungen die nötigen Geldmittel zur Verfügung und müssen sich daher auf das Allernotwendigste und Wichtigste im Jahre 1932 beschränken. Insbesondere ist für die Erneuerung von Gleisen, Weichen und Kreuzungen ein Betrag von nahezu 2'6 Millionen, bei den Strassenbahnen und über 200.000 Schilling bei der Stadtbahn vorgesehen. Beim Brauhaus sollen einige Anschaffungen kleinerer Art gemacht werden, bei der Leichenbestattung handelt es sich um die Anschaffung von Leichen- und Transportkraftwagen und den Ausbau der Aufbahrungsräume. In diesem Zusammenhang teilt Vizebgm. Emmerling mit, welche Investitionsausgaben von den städtischen Unternehmungen in den letzten Jahren bis einschliesslich 1930 gemacht wurden. Vom Gaswerk 64'3, von den Elektrizitätswerken 194'5, von den Strassenbahnen 152, vom Brauhaus 11'6, von der Leichenbestattung 805

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

II. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931.

1'6 Millionen und von der Ankündigungsunternehmung eine Viertelmillion. Im ganzen wurden also in den letzten Jahren über 424 Millionen für Investitionen ausgegeben und damit der Beweis erbracht, dass die Gemeindeverwaltung bestrebt ist, die Werke technisch auf der Höhe zu halten.

Vizebgm. Emmerling macht sodann nähere Mitteilungen über das Präliminare der einzelnen Unternehmungen, wobei er nochmals hervorhebt, dass mit der grössten Vorsicht präliminiert worden sei. Was die Gaswerke betrifft, so wird eine Verkaufsmenge von rund 298,000.000 Kubikmetern erhofft und es ist anzunehmen, dass Ende des kommenden Jahres 515.000 Gasmesser in Verwendung stehen werden. Der durchschnittliche Personalstand ist mit 705 Angestellten und 2406 Bediensteten gegen 701 Angestellte und 2512 Bediensteten im Jahre 1931 angenommen. Dennoch sind die sozialen Leistungen um rund Schilling 340.000 höher als eine Folge der erhöhten Beiträge der Unternehmung zur Pensionkasse. Die Kosten der öffentlichen Beleuchtung sind entsprechend der fortschreitenden Elektrifizierung um rund Schilling 600.000 geringer. Die Körperschaftssteuer ist in der Höhe der Bemessung für das Jahr 1928 zuzüglich einer entsprechenden Reserve angesetzt. Die Abschreibungen belaufen sich auf durchschnittlich 6'4 Prozent gegen 6'4 Prozent im Voranschlage 1931. Die Einnahmen aus der Gasabgabe beruhen auf der erwähnten Annahme einer Gasabgabe von rund 298 Millionen Kubikmetern, die Grundgebühr ist mit rund Schilling 4,000.000 eingestellt. Die Gaswerke rechnen mit einem Gebarungüberschuss von Schilling 71.000.

Bei den städtischen Elektrizitätswerken ist der Verschlechterung der Wirtschaftsverhältnisse dadurch Rechnung getragen, dass dem Wirtschaftsplan wesentlich geringere Mengen der Erzeugung und des Verkaufs als im Vorjahre zugrundegelegt sind. Stromerzeugung und -Bezug werden zusammen mit 500 Millionen Kilowattstunden gegen 580 im vorigen Jahre, der Gesamtstromverkauf mit 358 Millionen Kilowattstunden gegen 410 im Vorjahre angenommen. Von der Stromerzeugung entfallen 172 Kilowattstunden auf die Wiener Werke, 53 auf Ebenfurth; der Strombezug aus den eigenen Wasserkraftwerken dürfte über 96 Millionen Kilowattstunden, der Fremdstrombezug über 178 Millionen erreichen. Die Erhöhung der Abschreibungssumme ^{bei der Zentrale Wien} ergibt sich aus der Vermehrung der Anlagewerte und zwar ist die durchschnittliche Abschreibung mit 4'5 Prozent angenommen. Auch der Wirtschaftsplan der Elektrizitätswerke schliesst mit einem Ueberschuss ab.

Der Wirtschaftsplan der städtischen Strassenbahnen zeigt die Auswirkungen der allgemeinen wirtschaftlichen Not besonders deutlich. Für das Jahr 1932 wird nur mit einer Beförderungsleistung von 545,000.000 Fahrgästen auf Strassenbahn und auf Stadtbahn und auf diesen beiden Einrichtungen nur mit einer Fahrleistung von über 117 Millionen eckkilometer gerechnet. Die Beförderungsleistung ist um 4'8 Prozent geringer angesetzt als das voraussichtliche Ergebnis des Jahres 1931 betragen wird und sie wird gegen die Höchstfrequenz des Jahres 1928 um mehr als 16 Prozent geringer sein. Die Frequenz des Autobusbetriebes ist um 3 Prozent geringer angenommen als das voraussichtliche Ergebnis 1931. So traurig dies ist, muss doch festgestellt werden, dass in anderen Städten der Rückgang noch viel grösser ist. Die Personalbezüge sind um 6 Millionen geringer angenommen als das Ergebnis 1930, im Durchschnitt des Jahres 1932 wird mit 2330 beschäftigten Personen weniger gerechnet als am Beginn der Arbeitsintensivierung. Die Steigerung der sozialen Ausgaben um 1'3 Millionen ist nur auf die Erhöhung der Pensionsbeiträge zurückzuführen. Die Abschreibungen sind mit 17'7 Millionen eingesetzt, also um 1'8 Millionen mehr als im Vorjahr, was darauf zurückzuführen ist, dass die Abschreibungsbeträge für die Investi-

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

III. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931

tionen des Jahres 1931 und die halben Abschreibungsbeträge für die Investitionen des Jahres 1932 zu der Abschreibungssumme für das Jahr 1931 dazukommen, dagegen fast nichts wegfällt, weil noch keine wesentlichen Anlagewerte zur Gänze abgeschrieben sind. Die Einnahmen der Strassenbahn und Stadtbahn werden um 14 Millionen kleiner sein, als im Jahre 1930. Dieser zu besorgende neuerliche Einnahmerückgang erklärt zur Genüge das ungünstige Ergebnis, den Gebarungsabgang von 12'5 Millionen bei Strassenbahn und Stadtbahn, von 876.600 beim Autobusbetrieb und von 150.000 beim Elektrobusbetrieb. Dieser Stand der Unternehmung lässt Investitionen nur im bescheidensten Ausmass zu, und zwar sollen diese zum Teil aus Abschreibungsbeträgen, zum Teil durch Kreditmachungen gedeckt werden.

Beim städtischen Brauhaus wird gegenüber einer Erzeugung von 400.000 Hektolitern und einem Verkauf von 376.000 Hektolitern im Vorjahre infolge des starken Rückganges des Bierkonsums mit bloss 270.000 bzw. 253.800 Hektolitern gerechnet. Der Gebarungsüberschuss wird daher nur mit der halben Höhe des Vorjahres, das sind Schilling 400.000 präliminiert. Bei der Leichenbestattung ergibt sich eine Verringerung der allgemeinen Unkosten durch grösstmögliche Sparsamkeit bei der Instandhaltung der Filialen und eine Ersparnis bei den Materialien infolge des Rückganges der Holzpreise. Die

Die städtische Ankündigungsunternehmung ist im Grossen und Ganzen von der Wirtschaftskrise unberührt geblieben, es kann daher auch für das kommende Jahr wieder ein Gebarungsüberschuss im bisherigen Ausmass angenommen werden.

Abschliessend stellt Vizebgm. Emmerling fest, dass alle städtischen Unternehmungen mit Ausnahme der Strassenbahnen bei sehr vorsichtiger Präliminierung einen Ueberschuss vorsehen. Er bittet um Annahme der Wirtschaftspläne. (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit.)

G. R. Schelz (E. L.) bemängelt zunächst das Investitionsprogramm der städtischen Unternehmungen. Während für 1931 für Investitionen 59 Millionen Schilling präliminiert worden sind, sind für 1932 für die gesamten Unternehmungen an Investitionen nur 15'6 Millionen Schilling veranschlagt. Die in dieser schweren Zeit notwendige Belebung der Wirtschaft wird durch diese Investitionen nicht erreicht. Bei der Besprechung des Wirtschaftsplanes des städtischen Gaswerkes bemerkt der Redner, dass aus dem Rechnungsabschluss für 1930 zu ersehen ist, dass riesige Mengen von Koks unverkauft geblieben sind. Während der Wiener Gaskoks im Einzelverkauf per 100 Kilogramm etwa 10 Schilling kostet, kosten 100 Kilogramm im Grosshandel 7 Schilling 20 bis 8 Schilling. Die Spannung zwischen dem Kleinverkaufspreis und dem Grossverkaufspreis erscheint uns zu gross. Um die unverkauft gebliebenen Koksmengen abzusetzen und der Wiener Bevölkerung entgegenzukommen, wäre es angezeigt, den Koks im Kleinhandel etwas billiger zu verkaufen. Bei der Besprechung des Wirtschaftsplanes der städtischen Elektrizitätswerke beschäftigt sich G. R. Schelz ausführlich mit dem Zillingsdorfer Kohlenbergbau. Der letzte Rechnungsabschluss des Zillingsdorfer Werkes wurde für das Jahr 1929 vorgelegt. Der Rechnungsabschluss für 1930 ist bis heute noch nicht vorgelegt worden, weil man nicht weiss, was man hineinschreiben soll. Das Zillingsdorfer Kohlenbergwerk wurde im Laufe der Jahre in Grund und Boden verwirtschaftet. Es wurde dort ein grenzenloser Raubbau betrieben und viele Millionen Schilling wurden verpulvert. Eine grosse Zahl von Bergarbeitern wurde infolge Einstellung von Arbeiten brotlos gemacht. Jetzt wird mit dem Werk ein allgemeiner Ausverkauf durchgeführt.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

IV. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931.

In Zillingsdorf wurde auch eine Werkskolonie mit 252 Wohnungen gegründet. Sie besteht aus 22 Häusern, 9 Baracken, 1 Kindergarten, 1 Schule, 1 ärztlichen Laboratorium, 1 landwirtschaftlichen Betrieb und aus 46 Joch Grund. Die Erhaltungskosten für diese Kolonie betragen jährlich rund 65.000 Schilling. Die ganze Kolonie wird nun der Gemeinde Zillingsdorf geschenkt. Wir haben verlangt, die Kolonie entweder freihändig zu verkaufen oder sie dem Ebenfurther Werk anzuschliessen. Es ist aber weder das eine noch das andere geschehen. Nun wird im Frühjahr der letzte Tagbau in Zillingsdorf eingestellt. So sehen Ihre Verwaltungskünste beim Zillingsdorfer Werk aus. Von 1919 bis 1928 hatte das Werk nicht weniger als 11 Direktoren; es ist daher gar nicht verwunderlich, dass es mit dem Werk so weit kommen musste. Insgesamt macht der Schuldenstand des Zillingsdorfer Bergwerkes 11.000.000 Schilling aus und diese riesige Schuld müssen die Konsumenten des städtischen Elektrizitätswerkes zahlen. Bei der Besprechung des Wirtschaftsplanes der städtischen Strassenbahn bemerkt der Redner, dass die Schulden dieses Unternehmens von 1925 bis 1930 über 83 Millionen Schilling betragen. Der Verkehr wird heute schon so weit gedrosselt, dass auf dem Ring um 7 Uhr abends eine Strassenbahn bereits eine Sensation bedeutet. Während im verflossenen Jahr für die Erhaltung des Oberbaues 5'6 Millionen Schilling verausgabt worden sind, sind für diese Zwecke für 1932 bloss 2'8 Millionen Schilling vorgesehen. Sie betreiben beim Oberbau der Strassenbahnen den gleichen Raubbau wie in Zillingsdorf. Während des letzten Schneefalles, der nur eine Höhe von 3 Zentimeter erreichte, blieb von 4 Uhr nachmittags bis 7 Uhr abends die Strassenbahn stecken. Da muss man sich wohl fragen, wie dann der Verkehr bei einem Schneefall von vielleicht einem halben Meter aussehen wird. Da werden die Wiener überhaupt zu Fuss gehen müssen. Am Schlusse seiner Ausführungen erklärt G.R. Schelz, dass die Minderheit die Wirtschaftspläne für die städtischen Unternehmungen ablehnt.

G.R. Haider (E.L.) beschäftigt sich insbesondere mit dem Wirtschaftsplan für die städtischen Strassenbahnen. Er erklärt, dass bei diesem Unternehmen von einer planvollen Verwaltung nicht gesprochen werden kann. Die Strassenbahnen veranschlagen für 1932 einen Fehlbetrag von rund 12 Millionen Schilling. Wenn nun behauptet wird, dass die jetzige Defizitwirtschaft bei der Strassenbahn ausschliesslich auf die Wirtschaftskrise zurückzuführen ist, muss festgestellt werden, dass die Ursache der Defizitwirtschaft bei den Strassenbahnen nur die ganz falsche Führung ist, denn in den Jahren 1927 bis 1930 gab es keine Wirtschaftskrise und trotzdem schlossen auch diese Jahre mit sehr erheblichen Abgängen ab. Für 1932 ist eine Beförderungsleistung von 545 Millionen Personen veranschlagt. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen erheblichen Rückgang, der aber durch einen dichteren Verkehr wettgemacht werden könnte. Wenn Sie das Ansehen der Stadt Wien aufrechterhalten wollen, dann dürfen Sie den Strassenbahnverkehr in seiner jetzigen Form unter keinen Umständen weiterbetreiben. G.R. Haider bezeichnet es als einen Skandal sondersgleichen, dass die Hoheitsverwaltung bei der unentgeltlichen Beförderung der Arbeitslosen, die ja an sich am Platze ist, auf Kosten der Strassenbahnverwaltung den fieschen Kerl spielt. Dadurch gehen den Strassenbahnen 120.000 Schilling im Jahr verloren. Er bezeichnet dies als eine der wichtigsten Ursachen der sinkenden Frequenz und damit auch der sinkenden Einnahmen den Einheitstarif. Endlich müsste zu dem Zonensystem, das in der ganzen Welt besteht, übergegangen werden. Es ist ungerecht und unsozial, eine Fahrt von Hütteldorf nach Heiligenstadt denselben Betrag zu verlangen, wie für eine Fahrt vom Gürtel zum Ring. Die Einführung eines geringeren Tarifes für kürzere Strecken würde

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

V. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931.

die Frequenz zweifellos steigern. Der Redner kritisiert sodann, dass trotz des Auftrages des Handelsministeriums bei den Strassenbahnen am 1. Mai kein Dienst gemacht wurde, weil die Politiker in der Verwaltung es so wollten. Der Strassenbahn ist dadurch ein Betrag von 300.000 Schilling entgangen. Wir können uns nicht den Luxus eines Feiertages auch am 1. Mai leisten. In Zukunft möge auch auf diesem Gebiet Ordnung gemacht werden. Zum Schlusse erinnert der Redner an eine Bemerkung in der Arbeiterzeitung vom 26. April 1929, wo es hiess, dass die Verfügung über die Mehrheit der Stimmen nicht dazu berechtige, über die Minderheit rücksichtslos hinwegzugehen. Die Mehrheit in der städtischen Verwaltung müsste nach diesem Prinzip handeln und dürfe nicht, wie sie es bisher tut, die Minderheit rücksichtslos niedertrampeln. (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Dirisamer (E.L.) bezeichnete die Verhältnisse auf der Strassenbahn als unerträglich. Die Drosselung des Verkehrs, die Vergrösserung der Intervalle und die Verkürzung der Fahrzeiten, die im Zuge der Rationalisierung vorgenommen wurden, hat die Folge, dass sich bei jeder Haltestelle förmliche Volksversammlungen bilden. Um den Verkehr reibungslos und rasch abwickeln zu können, müssten auch die Triebwagen so umgebaut werden, dass vorne eine Einsteig- bzw. Aussteiggelegenheit ist. Auch müsste verfügt werden, dass nur auf der einen Seite des Wagens eingestiegen und auf der anderen ausgestiegen werden darf. Der Redner kritisiert sodann insbesondere die Strassenbahnverhältnisse auf der Reichsbrücke und wirft der Mehrheit vor, dass sie aus Mangel an Voraussicht hier nicht schon längst eine Aenderung habe platzgreifen lassen. Wenn auch in der heutigen schweren Zeit vielleicht an einen Umbau der Reichsbrücke nicht gedacht werden kann, müsste wenigstens der Strassenbahnverkehr ^{a jenseits der Reichsbrücke} nach Kagran verbessert werden. Ferner bemängelt der Redner, dass die Strassenbahnlinien von Floridsdorf nach Jedlese, Strebersdorf, Kagran und Leopoldsdau nur eingeleisig geführt werden und dass auf diesen Strecken die Intervalle viel zu gross sind. Er verlangt ferner die Führung einer Strassenbahnlinie durch die Jedleseerstrasse sowie durch die Troststrasse im X. Bezirk, ferner die Weiterführung der Linie durch die Erdbergerstrasse zum Elektrizitätswerk und Gaswerk nach Simmering oder wenigstens die Erzielung einer Vereinbarung mit der Pressburgerbahn nach der Richtung, dass auf diese Bahn umgestiegen werden kann. Er beschwert sich ferner über die grossen Intervalle auf der 2er Linie und weist darauf hin, dass die Ueberfüllung der Strassenbahnen eine Ueberlastung der Schaffner zur Folge hat, was nicht nur zu einer Vermehrung der Zahl der Schwarzfahrer, sondern auch dazu führt, dass die Schaffner infolge Nervosität oft nicht den richtigen Ton den Fahrgästen gegenüber finden. Das rollende Material ist in einem so schlechten Zustand, dass man sich über die Steigerung der Zahl der Unfälle nicht wundern darf. Die Fahrer müssen oft ihre ganze Kraft aufwenden, um einen Wagen zum Stehen zu bringen, weil die Bremse versagt. Auch die Sicherheitseinrichtungen sind vielfach ganz unzulänglich. Schliesslich erklärt der Redner, dass er gegen die Wirtschaftspläne stimmen werde. (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Dr. Wagner (E.L.) bemerkt zunächst, der Gemeinderat sollte die Tatsache, dass diesmal die Wirtschaftspläne ^{der Unternehmungen} vor dem Budget beraten werden, dazu benützen, um die Wirtschaftspläne gründlich durchzubesprechen. Wenn die Mitglieder des Gemeinderates nunmehr in die Lage versetzt sind, die Situation der städtischen Unternehmungen richtig zu beurteilen, so ist dies lediglich dem Umstande zu danken, dass der Rechnungshof in einer kaufmännisch richtigen Weise den Gemeinderat über die Lage der Unternehmungen unterrichtet hat. Der vom Rechnungshof

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

VI. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931.

der Verwaltung der grossen städtischen Unternehmungen ausgesprochenen Anerkennung können wir uns nur anschliessen. Wir statten denen, die dort mit übermenschlicher Kraft versuchen, Ordnung zu schaffen und auch den Funktionären des Rechnungshofes unseren Dank ab. Es ist aber ausserordentlich schmerzhaft, dass die mit so gutem Erfolg eingesetzten Bemühungen, die städtischen Unternehmungen zu sanieren, durch die Entwicklung des Wirtschaftslebens in den letzten Jahren ausserordentlich gehemmt, wenn nicht überhaupt unmöglich gemacht wurde. Rechnen ja die Wirtschaftspläne mit einem Rückgang der Geschäfte der Unternehmungen nahezu auf allen Gebieten. Allerdings ist die Vorsicht in der Finanzierung bei den Investitionen zu weit getrieben. Denn die Investitionspolitik der Unternehmungen gewinnt eine besondere Bedeutung, wenn man sich vor Augen hält, dass die sogenannte Investitionspolitik der Hoheitsverwaltung nicht als wertvermehrend bezeichnet werden kann. Auch die Abschreibungen und Rücklagen der Unternehmungen werden für das Jahr 1932 sehr ungünstig beurteilt. Hierbei bleibt die Frage offen, welche Summe an Abschreibungen für die Strassenbahnen in Betracht gezogen wird. Die Senkung der Abschreibungen, aus denen in früheren Jahren Investitionen bestritten wurden, gibt einen nicht sehr beruhigenden Ausblick für die Zukunft. Dagegen hat sich, wie aus dem Berichte des Rechnungshofes hervorgeht, das Verhältnis der eigenen zu den fremden Geldern bei den Unternehmungen ausserordentlich gebessert und nur bei den Strassenbahnen ist dieses Verhältnis sehr ungünstig. Was insbesondere das Elektrizitätswerk betrifft, so ersieht man aus dem Bericht des Rechnungshofes einen Teil der Sünden der Vergangenheit. Die E. Werke hören in immer grösserem Umfange auf, Produzent zu sein und werden immer mehr zum Zwischenhändler. Es wäre sehr zu erwägen, ob das so kommen musste und ob das im Interesse der stromkonsumierenden Bevölkerung gelogen ist. Wäre nicht die Hoheit auf dem Gebiete des Elektrizitätswesens zwischen Bund und Ländern geteilt, so hätte man vielleicht günstigere Zeiten dazu benützen können, um einen grossen Teil unserer reichlich vorhandenen Wasserkraft in elektrische Energie umzuwandeln. Die Konzessionierung bzw. Finanzierung des grossen Donauwerkes bei Persenbeug hätte, wenn sich die Gemeinde Wien daran beteiligt hätte, einen sehr grossen Einfluss auf die Strombelieferung und Stromproduktion von Wien nehmen können. Die Verhandlungen über den Ausbau der Wasserkraft der Enns zeigen so recht deutlich, wie sehr ein übertriebener Föderalismus auf diesem Gebiete Schaden stiften kann. Die Elektrizitätswerke werden sich bei Eintritt günstigerer Wirtschaftsverhältnisse entschliessen müssen, in weit grösserem Umfange als bisher Stromproduzent zu werden. Die Finanzierung von Wasserkraften wäre eine wirklich wertvermehrende Anlage anders als der Bau von Wohnungen. Aus dem vom G. R. Schelz erörterten Tatbestand ergibt sich für den Gemeinderat die klare Forderung, dass sobald wie möglich mit Zillingdorf Schluss gemacht werden muss. Man möge mit dieser Politik, ein total passives Unternehmen lediglich aus Prestigegründen aufrechtzuerhalten Schluss machen.

Die Strassenbahnen machen das Gegenwärtigste aller Schienenbahnen mit. Die Strassenbahnverwaltung sollte erwägen, ob nicht auch wir ähnliche Versuche mit den sogenannten Schienenautomobilen machen sollten wie die Franzosen, Versuche, die einen sehr zufriedenstellenden Verlauf nehmen sollen. Wie die Verhältnisse bei den Strassenbahnen heute liegen, ist die Prognose absolut ungünstig. Es wäre vielleicht die Pflicht der mit der Aufsicht über das Eisenbahnwesen betrauten Behörden zu untersuchen, ob bei den bestehenden Verhältnissen noch die nötige Betriebssicherheit auf den Strassenbahnen vorhanden ist. Die Verhältnisse auf den Strassenbahnen sind einfach schauerhaft.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

VII. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931.

Zu den heutigen Zuständen bei der Strassenbahn hat nur die ganz demagogische Personalpolitik geführt.

Der Redner kritisiert weiter, dass die Kosten für die öffentliche Beleuchtung den Gas- und Elektrizitätswerken aufgelastet werden. Wenn man ein wahres Bild über die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens erhalten will, muss man es von allen ihm zukommenden Lasten befreien. Dadurch, dass die Kosten für die öffentliche Beleuchtung den beiden Werken aufgerechnet werden, wird der Ueberblick über die Wirtschaftlichkeit der beiden Unternehmungen gestört. Die Kosten für die öffentliche Beleuchtung haben nicht die beiden Unternehmungen, sondern die Hoheitsverwaltung zu tragen, weshalb auch die Anregung des Rechnungshofes, der diese Aenderung wünscht, vollkommen begründet ist.

Wir müssen feststellen, dass aus den Ziffern des Voranschlages, der den Zusammenbruch der bisherigen Finanzpolitik darstellt, keine Aenderung des bisherigen Systems zu ersehen ist. Deshalb lehnen wir auch die Wirtschaftspläne der städtischen Unternehmungen, die das gleiche zeigen, ab. (Beifall bei der Minderheit).

GR. Daffinger (E. L.) erklärt es für eine Unmöglichkeit, Wirtschaftspläne aufzustellen, ohne zu wissen, wie das laufende Jahr abgeschlossen hat. Bei den vorliegenden Wirtschaftsplänen ist das Zillingdorfer Kohlenbergwerk unter den Tisch gefallen und auch der Referent hat darüber nichts berichtet. Ferner kritisiert der Redner, dass bei der städtischen Strassenbahn die Schweissarbeiten auf Kosten der Investitionskredite durchgeführt werden sollen, statt vielmehr solche Arbeiten aus den laufenden Geldern zu bestreiten. Der Redner spricht dann über das Zillingdorfer Kohlenbergwerk. In das Werk wurde Dollaranleihe hineingepumpt, es wurde Schacht um Schacht gebaut, und kaum waren die Schächte fertig, wurde berichtet, dass die ganze Arbeit umsonst ist. Vom Tiefbau ist man dann wieder zum Tagbau übergegangen und jetzt muss das Elektrizitätswerk für die ganzen Schulden und Sünden, die beim Zillingdorfer Kohlenbergbau gemacht wurden, aufkommen. Bei der Besprechung des Wirtschaftsplanes für die Strassenbahnen bemerkt der Redner, dass trotz Intensivierung und trotz Ausschindung des Personals dieses Unternehmen nur Riesendefizite aufweise. Würden Sie den Zonentarif einführen, würde die Wiener Bevölkerung die Strassenbahnen bestimmt mehr in Anspruch nehmen. (Beifall).

G. R. Stöger (E. L.) erklärt, dass die Strassenbahnen im Jahre 1913 mit einem Ueberschuss von 4'7 Millionen Schilling abgeschlossen haben. Der Rechnungsabschluss 1929 weist jedoch einen Abgang von 19 Millionen Schilling auf. Dass sich der einstige gewaltige Gebarungsoberschuss in einen Gebarungsabgang verwandelt hat, liesse darauf schliessen, dass entweder die Fahrpreis verbilligt oder der Verkehr verbessert worden ist. Beides ist nicht der Fall. Ein Zug mit 100 Fahrgästen ergab in der Vorkriegszeit eine Einnahme von 3 Schilling, im Jahre 1929 musste der gleiche Zug 120 Fahrgäste befördern, warf jedoch nur 25 ein halb Schilling ab. Dabei wurde in der Vorkriegszeit für die Verzinsung und Tilgung der Tramwayanleihe 15 Prozent der Gesamtausgaben aufgewendet, heute erfordert die Verzinsung und Tilgung des investierten Kapitals nur die Hälfte dieses Prozentsatzes. Auch das Personal ist nicht vergrössert worden, die Ueberfüllung der Wagen ist schrecklich, die Intervalle sind bedeutend grösser als im Frieden und kurze Strecken waren einmal viel billiger als heute. Für die Strassenbahn hat das Wort von der Verdorfung Wiens seine volle Berechtigung. Dasselbe gilt für die Autobusse. Sie beginnen spät und machen früh Schluss. Die Zahl der Schwarzfahrer auf den Autobussen ist ausserordentlich gross. Der Redner führt

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

VIII. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931

schliesslich Beschwerde darüber, dass viele Haltestellentafeln schwer erkennbar sind. Vielleicht liesse sich durch Anbringung von Aluminiumtafeln am elektrischen Draht Abhilfe schaffen. Der Redner erklärt schliesslich, gegen die Wirtschaftspläne zu stimmen (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Uebelhör (E.L.) betreibt die Rückzahlung der seinerzeit von den Konsumenten von Gas und elektrischem Strom geleisteten Vorauszahlung und stellt einen bezüglichen Antrag. Gerade in der Zeit der heutigen Wirtschaftskrise sollten die Vorauszahlungen rückvergütet werden, da die in Betracht kommenden Beträge für sehr viele in der heutigen Zeit der Not eine wahre Hilfe bedeuten würden. Der Redner weist sodann darauf hin, dass eine Herabsetzung des Gaskokspreises heute, da die Gewerbetreibenden auf eine Senkung der Gestehungskosten besonders bedacht sein müssen, mehr denn je am Platze wäre. Eine Herabsetzung des Gaskokspreises könnte umso leichter zugestanden werden, als die Gaswerke sehr grosse Vorräte an Koks haben, an denen sie Verluste bis zu 15 und 20 Prozent erleiden. Der Redner bittet ferner den Referenten, der Frage der Entgiftung des Gases mit Rücksicht auf die sich häufenden Unfälle besonderes Augenmerk zu schonen und fragt ihn, wieweit die in dieser Richtung angestellten Versuche gediehen sind. Er beschwert sich sodann über gewisse Praktiken der Organe der Gaswerke. So ist vor kurzer Zeit in einem Friseurgeschäft, das auf die Verwendung von Gas angewiesen ist, ein Kontrollorgan erschienen, hat den Warmwasserapparat und den Gasofen beanständet und trotz des Einspruches der Angestellten beide plombiert, ohne eine Frist zu gewähren, wodurch der Betrieb augenblicklich stillgelegt wurde. Ein paar Minuten später ist zufällig der Gaskassier gekommen, ihm wurde von dem Vorfall Mitteilung gemacht, er lief dem Kontrollorgan nach und dieses entschloss sich nun, noch eine 14tägige Frist für die Instandsetzung zu gewähren. Derlei Dinge dürften nicht vorkommen. Der Redner führt sodann ebenso wie im Vorjahre darüber Beschwerde, dass in "ernal auf derselben Linie mehrere Wagen hintereinander verkehren und dann in langen Intervallen kein Wagen kommt. Auch hier müsste Abhilfe geschaffen werden. Ferner beschwert er sich darüber, dass manche Schaffner mit den Fahrgästen in einem ungebührlichem Ton verkehren und dass zu früh abgeläutet wird, wodurch Unglücksfälle geradezu hervorgerufen werden. Eine andere Unart der Schaffner ist das Wechseln der Tafeln vor der Endstation. Schliesslich verlangt der Redner die Errichtung von Wartehäuschen, insbesondere bei der Urania und beim Verkehrsbüro (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

Stadtrat Biber (E.L.) erinnert den Vizebürgermeister an das seinerzeit gegebene Versprechen, jenen Betrieben, in welchen die Motore nur zeitweise in Betrieb sind hinsichtlich der Grundgebühr in wd testem Masse entgegenzukommen. Es handelt sich hier oft um Gebühren, die hundert und 150 Prozent der Stromrechnung ausmachen. Wenn man diese Grundgebühr damit begründet, dass der Strom bereitgestellt werden müsse, so ist das nur eine Ausrede, denn früher konnten die E. Werke ohne eine solche Grundgebühr mit grossem Erfolg wirtschaften. Es müsste endlich von der Geschäftswelt die unerträgliche Last dieser Grundgebühr genommen werden. Der Redner bringt sodann Verkehrswünsche für den X. Bezirk vor. In diesem Bezirk müssten schon lange die bestehenden Linien ausgebaut werden. Insbesondere wäre es nötig, eine Verbindung mit Meidling und mit dem Laaerberg zu schaffen. Schliesslich verlangt der Redner die Anbringung von Wendezeichen bei gefährlichen Stellen der Strassenbahn. (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

IX. Blatt

Wien, am 11. Dezember 1931.

Vizebürgermeister Emmerling erwidert eingehend auf die Beschwerden und Wünsche der Redner der Minderheit. Die städtischen Unternehmungen würden gewiss sehr viel Investieren, weil dies für die allgemeine Wirtschaft von grossem Vorteil sei. Aber es stehen eben die notwendigen Mittel nicht zur Verfügung. Der Rechnungsabschluss der Unternehmungen für das Jahr 1930 war schon im April fertig, doch hat die Vorlage an den Gemeinderat sich deshalb verzögert, weil auf die Berichte der Kontrollstellen gewartet werden musste. Der bemängelte Tarif der Strassenbahn schaut in Wirklichkeit anders aus. Vor dem Kriege war der Durchschnittsfahrpreis 16 Heller, also 23 Groschen; heute ist er 22'9 Groschen, doch muss hiezu die Benützung der Stadtbahn gerechnet werden, für die vor dem Krieg separat gezahlt werden musste. Schliesslich ist heute die soziale Staffelung des Tarifes in einem Umfang ausgebaut, wie nie zuvor. Was die Rückzahlung der Vorauszahlungen bei den Gas- und Elektrizitätswerken anlangt, so handle es sich hier um eine Frage der Verrechnung und keineswegs um eine Entlastung der Konsumenten. Die Summe der Vorauszahlungen beträgt bei beiden Werken fünf Millionen Schilling. Wird dieser Betrag den Werken genommen, dann müssen sie sich dieses Geld beschaffen und die Konsumenten müssen die Zinsen in der Form erhöhter Tarife bezahlen. Die Grundgebühr ist keineswegs eine neue Einrichtung, sondern schon vor dem Kriege mussten Depots und Kautionen erlegt werden. Die Gaswerke unterstützen jede Möglichkeit, die auf eine Entgiftung des Gases abzielt. Leider sind alle bis jetzt gefundenen Mittel unverwendbar. Die Beschwerden über die Gebarung des Zillingdorfer Bergbaues sind unbegründet. Alles wurde auf Grund von Sachverständigengutachten durchgeführt und es trifft die Gemeindeverwaltung nicht die geringste Schuld an der Schliessung des Werkes, die eben eine unbedingte wirtschaftliche Notwendigkeit war. Der Redner stellt mit Befriedigung fest, dass der Führung der Unternehmungen auch von Seite der Opposition Anerkennung gezollt wurde. Dass der Föderalismus auf dem Gebiete der Elektrizitätswerkschaft Schaden stiftet, ist gewiss richtig. Hinsichtlich der Grundgebühr werde durch eine Klasseneinteilung und durch Gewährung von Rabatten bis zu 70 Prozent eine gerechte Staffelung möglich gemacht. Vizebgm. Emmerling äussert sich sodann zu den Wünschen auf Wiedereinführung des Zonentarifes auf den Strassenbahnen und stellt fest, dass der Zonentarif sich wohl vom Standpunkt eines Kaufmannes, nicht aber vom Standpunkt einer öffentlichen Verwaltung empfehle. Würde die Fahrt nach Kilometern berechnet, so müssten alle Begünstigungen wegfallen, es würde dann aus der Strassenbahn einer öffentlichen Verwaltung die Strassenbahn einer kapitalistischen Unternehmung werden. Der gegenwärtig geltende Tarif hat so viele soziale Seiten und so viele Vorteile, zum Beispiel auch hinsichtlich der Möglichkeit der Ueberwanderung von einer Fahrt zur anderen, dass sich nur daraus die Tatsache erklärt, dass wir unter allen Grosstädten heute den geringsten Rückgang an Frequenz zu verzeichnen haben. Wir bringen wirklich auf der Strassenbahn die sozialen Notwendigkeiten mit den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Betriebsführung möglichst in Einklang. (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit).

Die Wirtschaftspläne werden genehmigt, der Antrag Uebelhör abgelehnt.

Schluss der Sitzung 22 Uhr 10.

813

.....
Bogenabfertigung 22 Uhr 15.