

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

55

Wien, am 24. Februar 1933.

WIENER GEMEINDERAT.

Sitzung vom 24. Februar 1933.

Bgm. Seitz eröffnet die Sitzung um 5 Uhr nachmittags.

Ohne Debatte werden erledigt Anträge betreffend Bewilligung eines Ehrenpreises für den Albert-Düßerbund im Betrag von S 500 betreffend den Bau von Hauptunratskanälen im X. Bezirk, ferner Flächenwidmungs- und Bauungspläne für den XXI. und XI. Bezirk.

Vizebgm. Emmerling referiert über die Abänderung der Tarifbestimmungen für die Strassenbahn, Stadtbahn und den Autobus sowie die einschlägigen Anträge, über den Antrag betreffend die Einstellung der Fahrbegünstigungen für Gemeindefunktionäre und über einen heute als Nachtrag vorliegenden Antrag, die den Angehörigen der Angestellten und Bediensteten der städtischen Strassenbahnen und den Pensionisten der städtischen Strassenbahnen zuerkamte Fahrpreisermässigung dahin abzuändern, dass die Fahrpreisermässigung für Frühfahrtscheine und für Zeitkarten mit 33 1/3 Prozent, für Fahrtscheine im Tarifgebiet II mit 33 1/3 Prozent von den Preisen der Schaffnerfahrtscheine und der Tagesfahrpreis im Tarifgebiet I mit 20 Groschen festgesetzt wird und dass diese Bestimmungen für die Angehörigen am 1. März, für die Pensionisten am 1. April 1933 in Kraft treten.

Vizebgm. Emmerling erinnert daran, dass er sowohl anlässlich der Beratungen des Rechnungsabschlusses für 1931 als des Vorschlages für 1933 kein Hehl daraus gemacht habe, dass es im Jahr 1933 unbedingt notwendig sein wird, durch tarifarische und sonstige Massnahmen den Haushalt der Strassenbahn in Ordnung zu bringen. Wir haben im Jahr 1929 die letzte Tarifierhöhung von 28 auf 32 Groschen für den Tagesfahrtschein vorgenommen und haben damals angenommen, dass sich wesentliche Aenderungen an der Frequenz nicht mehr ergeben werden. Die katastrophale Verschlechterung der Wirtschaftslage hat alle unsere Berechnungen über den Haufen geworfen. Im Jahre 1929 gab es 82.000 Arbeitslose in Wien, im Jahre 1933 gibt es 160.000. Das bedeutet Millionenverluste für die Strassenbahnen. Wenn wir für das Jahr 1933 einen durchschnittlichen weiteren Frequenzrückgang von 9 Prozent annehmen, so ergibt sich gegenüber dem Jahr 1929 ein Frequenzrückgang von nicht weniger als 30 Prozent. Dass sich der Frequenzrückgang bei uns nicht so stossweise wie z. B. in Deutschland vollzog und dass er einigermaßen aufgehalten wurde, ist dem Umstand zu verdanken, dass unser Tarif ein sozialer Tarif ist (Lachen und Widerspruch bei den Chr. soz. und Nat. soz.) Unser Tarif ist der sozialste, den irgendeine Grossstadt hat. Man sagt uns immer, wir sollen einen Kurztarif einführen, da muss festgestellt werden, dass nicht wir, sondern schon die frühere Verwaltung den Kurzstreckentarif aufgehoben hat, dass wir also das Tarifsystem übernommen und es nur ausgebaut haben. Nach Ansicht erfahrener Tarifeure wäre in der Zeit sinkender Frequenz der Uebergang zum Kurzstreckentarif ein Sprung ins Dunkle und das finanzielle Effekt wäre gleich Null. Es wäre auch uns natürlich angenehmer und es wäre auch einfacher gewesen, es bei den bestehenden Begünstigungen zu belassen und nur die Tagesfahrkarten zu erhöhen. Darin liegt aber eine grosse Gefahr, da wir aus unseren Erfahrungen vom Jahre 1929 wissen, dass sich die Abwanderung zu den begünstigten Tarifen vor allem vom Tagesfahrtschein vollzieht. Wir haben uns daher entschlossen, die begünstigten Fahrkarten zu erhöhen und zwar ungefähr um 2 Groschen pro Fahrt.

Der Durchschnittsfahrpreis der jetzt 22'08 Groschen beträgt, wird durch die Erhöhung auf 22'96 Groschen steigen, das ist eine mässige Erhöhung. Wir erwarten uns von den tarifarischen Massnahmen ein Mehrertragnis von 3 1/2 Millionen. Vizebgm. Emmerling erörtert sodann die beantragten tarifarischen Aenderungen für den Autobus und ersucht die beantragten Aenderungen anzunehmen (Lebh. Beifall b. d. Mehrheit).

St. R. Kunschak (chr. soz.) verweist darauf, dass seit Jahren die Bilanz der Strassenbahnen sehr bedeutende Abgänge aufweist. Ich habe schon anlässlich der Budgetdebatte darauf aufmerksam gemacht, dass dieser Zustand ganz unhaltbar ist, und habe auch darauf hingewiesen, dass die uns vorgelegte Bilanz und Bedeckung eine Unwahrheit darstellt, weil auf das Defizit

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

II. Blatt

Wien, am

der Strassenbahn, für das die Gemeinde haftbar ist, darin keine Rücksicht genommen wird. Der Finanzreferent hat damals kein Wort der Aufklärung hinsichtlich der Bilanz der Strassenbahn gesagt. Man durfte daraus den Schluss ziehen, dass man den finanziellen Skandal bei der Strassenbahn auch im Jahr 1933 fortzusetzen gedenkt, und wurde in dieser Annahme dadurch bestätigt, dass der Antrag gestellt wurde, das voraussichtliche Defizit wieder auf neue Rechnung zu übertragen. Unterdessen scheinen den Herren der Mehrheitspartei aber doch die Grausbirnen aufgestiegen zu sein und sie haben sich entschlossen, an eine Sanierung der Strassenbahnen heranzutreten. Nach den und vorliegenden Ergebnissen muss man allerdings feststellen, dass sie sich dabei nicht besonders abgestrenzt haben. Sie haben den denkbar einfachsten Weg gewählt, der aber durchaus nicht der vernünftigste ist, einfach die Tarife zu erhöhen und die Erhöhung solange fortzusetzen, bis das gewünschte Ergebnis herauskommt. Wenn man berücksichtigt, wie grossprecherisch sie da waren, so ist das Ergebnis doch ein wenig blamabel für sie. Die Erhöhung ist eine sehr gründliche. Von einem sozialen Einschlag in den Tarif ist im Gegensatz zur Behauptung des Referenten sehr wenig zu spüren und soweit solche Merkmale vorhanden sind, wurden sie von der früheren Verwaltung übernommen. Den ermässigten Frühfahrtschein hat es auch früher gegeben und sie haben sich keine Mühe gegeben, den Tarif mit sozialem Geist weiter zu erfüllen, wozu sie eigentlich verpflichtet wären, da sie an den Tarifen der früheren Verwaltung kein gutes Haar gelassen haben. Wie gründlich die Tarife der Strassenbahnen innerhalb der letzten Jahre erhöht worden sind, ergibt sich daraus, dass sich innerhalb 8 Jahren erhöht haben; die Kinderfahrtscheine beim Schaffner um 300 Prozent, die Kinderfahrtscheine im Vorverkauf um 600 Prozent, die Schülerfahrtscheine um 200, die Frühfahrtscheine um 91, die Tagesfahrtscheine um 93 3/4, die Hin- und Rückfahrtscheine um 79'59, die Wochenkarten um 82'6, die Zeitkarten um 94'9, die Monatskarten und Netzkarten um den gleichen Prozentsatz, die Streckenkarten für zwei Teilstrecken um 108 1/3, für 3 bis 5 Teilstrecken um 96 und darüber hinaus um 91 Prozent. Diese Erhöhungen können sich schon sehen lassen und sie gewinnen noch dadurch an niederdrückender Wucht, dass die Verhältnisse von heute sich gegenüber jenen vom Jahre 1924 katastrophal verschlechtert haben. Solche Tatsachen nimmt man einfach zur Kenntnis. Wir sind aber nicht in der Lage den Antrag unsere Zustimmung zu erteilen, sondern müssen gegen die beabsichtigten Massnahmen den allerschärfsten Einspruch erheben.

Wie ist es nun zu dem ungeheuren Defizit der Strassenbahn gekommen. Da gibt die Strassenbahn an Arbeitslose im Jahr rund 50,000.000 Freifahrtscheine aus und bekommt dafür von der Gemeinde jährlich 50.000 S. Gegen diese Begünstigung wird niemand eine Einwendung erheben. Aber die Kosten hierfür wären von der Gemeinde zu bezahlen. Denn die Strassenbahn ist kein Wohlfahrtsunternehmen, sie hat auch keine sozialen Pflichten zu erfüllen, sie ist ein Geschäftsunternehmen, das so geführt werden muss, da das Verkehrsbedürfnis befriedigt und die Bevölkerung nicht übermässig belastet wird. Die Strassenbahn müsste daher für die Leistungen an die Arbeitslosen voll entschädigt werden. Der Betrag von 50.000 Schilling für 50 Millionen Fahrten ist ein lächerlich geringer Betrag. Die gesamten städtischen Angestellten geniessen Fahrtermässigungen. Auch dagegen ist nichts einzuwenden. Nur müsste man wissen, wer diese Fahrtermässigungen gibt ob die Strassenbahn oder die Gemeinde als Dienstgeberin. Diese Begünstigung bilden einen Bestandteil der Löhne und Gehälter der städtischen Angestellten und eine Kürzung dieser Ermässigungen ist daher eine Lohn- und Gehaltskürzung (Lebh. Beifall b. d. Chr.) Diese Lohnkürzung müsste die Gemeinde tragen nicht aber die Strassenbahn. Die daraus den Strassenbahnen erwachsende Belastung ist eine gigantische. Zu einem grossen Teil ist die schlechte Lage der Strassenbahnen auch auf eine schlechte Betriebsführung zurückzuführen. Eine solche Verlotterung der Intervalle und der Linieninstratierung, wie sie jetzt besteht, spottet einfach jeder Beschreibung (Lebh. Beifall b. d. Chr.)

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

III. Blatt

Wien, am

Sie ist nur möglich geworden, weil Sie als sogenannte Demokraten dieses Kapitel der städt. Verwaltung der Kontrolle des Gemeinderates und der Öffentlichkeit entzogen haben. Ich könnte viele Beispiele anführen, das Himmelschreiendste ist wohl die Auflassung der H-Linie über den Ring. Es hat ja keinen Sinn, Ihnen Ihre Sünden vorzuhalten, denn dass Sie inkurabel und unbekehrbar sind, wissen wir ja leider Gottes schon lange. Diese Zustände wirken sich ^{auch} finanziell ungünstig auf die Strassenbahnen aus, wie jeder feststellen kann, wenn er sich den gänzlich unzulänglichen Strassenbahnverkehr in den Abendstunden ansieht. Vielleicht wird man mir entgegenhalten: Was gehen uns die Leute an, die noch Geld für Theater und Konzerte haben? Vom sozialdemagogischen Standpunkt könnte man so etwas begründen, aber für die Strassenbahnen ergibt sich dadurch ein grosser Einnahmenverlust. (Lebhafte Zustimmung bei den Christl. soz.)

Sehr merkwürdig und aufklärungsbedürftig ist die Tatsache, dass die Kilometernutzleistung fortgesetzt ^{sinkt} und dabei der Stromverbrauch immer mehr steigt. Von 1928 bis 1931 ist die Kilometerleistung um 17.4 Prozent gesunken und der Stromverbrauch um 45 Prozent gestiegen. (Hört! Hört! bei den Christl. soz.) Da... kann irgend etwas nicht stimmen und ich bitte den Referenten um Aufklärung.

Wann der Referent darauf hingewiesen hat, dass das heutige Trifsystem von der früheren Verwaltung übernommen worden ist, so wirkt eine solche Ausrede geradezu lächerlich. Die Herren haben ja versprochen, alles zu verbessern, was unter den Christlichsozialen schlecht gewesen ist. Die Einführung des Einheitstarifes war natürlich nur ein Versuch und es wurde schon damals ausdrücklich erklärt, dass abzuwarten sein werde, wie sich dieser Versuch finanziell und betriebstechnisch auswirkt. Nun hat sich gezeigt, dass er sich vom Standpunkte der Strassenbahnfinanzen und ^{des} Verkehrs im Allgemeinen eben ungünstig auswirkt. Damals waren schliesslich auch andere wirtschaftliche Verhältnisse und die Menschen mussten noch nicht jeden Groschen dreimal umdrehen wie heute. Wenn der Referent berechnet hat, dass ein Zwanzigroschentarif für kurze Strecken im Endeffekt keine Mehreinnahme ergäbe, ist das doch kein Argument gegen seine Einführung, sondern spricht im Gegenteil für unseren Standpunkt. Wenn Sie aber den Leuten die Möglichkeit bieten würden, von der Peripherie der Stadt bis zum Ring um Zwanzig Groschen zu fahren, würden Sie eine Unmenge Menschen wieder der Strassenbahn zuführen und sicherliche auch Mehreinnahmen erzielen.

Gegen die Reduzierungen der Begünstigungen für Gemeindefunktionäre haben wir nicht das Geringste einzuwenden. Aber es gibt noch einen Kreis von Fahrgästen, deren Fahrbedürfnis durch den Personenkraftwagenverkehr der Gemeinde Wien befriedigt wird. (Beifall bei den Unm. soz.) Auch die obersten Funktionäre der Gemeinde sollen hier ein gutes Beispiel geben. Ich bin gewiss nicht so demagogisch, zu verlangen, dass die Funktionäre der Gemeinde Wien zu Fuss gehen sollen, und ich weiss, dass der Bürgermeister einer Millionenstadt auch Repräsentationspflichten hat. Aber ich habe das Gefühl, dass darüber hinaus zu viele Automobile verwendet werden. (Zustimmung bei den Christl. soz.) Den Umfang des Zuviel kann ich nicht beurteilen und ich beantrage daher den amtsführenden Stadtrat für Finanzen zu beauftragen, den Umfang des städt. Personenkraftwagenbetriebes der Hochverwaltung und der städt. Unternehmungen ^{an} auf seine Unerlässlichkeit zu überprüfen und mit den wirtschaftlichen Verhältnissen im allgemeinen und jenen der Gemeinde im Besonderen in Einklang zu bringen. Ueber das Ergebnis ist dem Gemeinderat spätestens in 4 Wochen zu berichten.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

FRANZ XAVER FRIEDRICH

IV. Blatt

Wien, am

StR. Kunschak schliesst: Meine Partei ist solange ausserstande, Tarifierhöhungen zuzustimmen, als die Tarifpolitik und Verkehrspolitik der Gemeinde nicht in vernünftige Bahnen gelenkt wird. (Lobhafter Beifall bei den Christl. soz.)

GR. Prinkö (chr. soz.) erklärt, dass die ^{die} Tarifierhöhung, die der Gemeinderat heute beschliessen soll, eine neuerliche Verschärfung der Krise herbeiführen wird, die durch Ihre Verwaltung, durch Ihr System in Wien hervorgerufen wurde. Diese Tarifierhöhung zeigt aber auch den Zusammenbruch Ihres Systems. Um Ihre Herrschaft hier im Rathaus halten zu können, haben Sie Wahlzuckerl gegeben, ^{jetzt} von der Bevölkerung honoriert werden sollen. Die Geschenke, die Sie einem Teil der Wiener Bevölkerung gegeben haben, sind immer zu Lasten - in diesem Falle - der Strassenbahn gegangen. Die ausgeblutete Wirtschaft wird nun neuerlich belastet, ohne dass die Hoffnung besteht, dass die geplante Synierung der städt. Strassenbahnen gelingt. Der Strassenbahn ^{tarif} würde immer als ein Gradmesser der Wirtschaft angesehen; bisher hat noch jede Tarifierhöhung eine Verteuerung des Lebens in Wien zur Folge gehabt und so wird es auch diesmal sein. Die Wiener Bevölkerung, deren Konsumkraft ohnehin schon sehr geschwächt ist, wird neue Opfer auf sich nehmen müssen. Die Tarifierhöhung, die Sie vornehmen wollen, trifft nur die arbeitenden Menschen und deren Familien; die neue ^{die} Tarifierhöhung ist unsozial (Beifall bei den Christl. soz.), weshalb wir sie schon aus diesem Grunde ablehnen müssen.

Der Redner legt der Gemeindeverwaltung nahe, an der Frage des Zonentarifes nicht interesselos vorbeizugehen, und gibt der Meinung Ausdruck, dass durch die Einführung des Zonentarifes bestimmt eine Verstärkung der Frequenz der Strassenbahnen herbeigeführt werden wird. Sie kämpfen gegen den Frequenzzrückgang mit ganz verkehrten Waffen. Für Sie gibt es nur Betriebseinschränkungen und Verlängerung der Intervalle. Alles das sind ganz gegenteilige Massnahmen, um den Frequenzzrückgang aufzuhalten. Dazu kommt noch dass der Wagenpark fast überhaupt nicht zur Reparatur kommt, dass der Zustand der Wagen viel zu wünschen übrig lässt, ja man kann sagen, dass mancher Strassenbahnwagen einem Coloniakübel gleicht. Sie aber sind unbelehrbar, Sie halten an Ihrem System fest und so wird auch der Weg, den Sie gehen zur Katastrophe führen. Wieder zeigt es sich, dass Sie nicht im Stande sind, eine Verwaltung in geregelten Bahnen führen zu können, wieder zeigt es sich, dass infolge der Verlotterung und Ihrer parteipolitischen Umtriebe in den Unternehmungen es unmöglich ist, zu einer geregelten finanziellen Gebarung zu kommen. Die neuen Opfer, die Sie der Bevölkerung jetzt wieder auferlegen wollen, sind ganz nutzlos und wir werden in einiger Zeit wieder im Gemeinderat über Sanierungsmassnahmen beraten müssen. Aus allen diesen Gründen müssen wir daher Ihre Verlagen ablehnen. (Beifall bei den Christl. soz.)

GR. Dr. Hanke (ant. soz.) stellt fest, dass am 22. Dezember des Vorjahres Vizebürgermeister Emmerling die Lage bei den städt. Strassenbahnen besprochen und erklärt hat, dass zur Verminderung des Defizites einschneidende Massnahmen getroffen werden müssen. Am 23. Dezember aber hat die Mehrheit dieses Hauses den Wirtschaftsplan der städt. Strassenbahnen genehmigt, ohne dass jemand etwas von den zu treffenden Massnahmen gewusst hat. Ich kann nur feststellen, dass Ihre Massnahmen nicht nur einschneidend, sondern auch umfassend sind. Sie haben jede Möglichkeit ausgeschöpft. Dies konnten Sie umso leichter tun, da Ihnen im Gegensatz zum Bunde eine willfährige Personalvertretung gegenübersteht, eine Unternehmergewerkschaft, die

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

FRANZ XAVER FRIEDRICH

V. Blatt

Wien, am

die Bezeichnung : gelbe verdient. (Rufe bei den Nat. soz.: Arbeiterverräter.)

Die Mehrheit benimmt sich heute auch nicht anderes als irgend ein Industriekapitän, Bankgewaltiger oder Ersparungskommissär. Sie hat früher gegen Massnahmen gewettert, die sie jetzt selbst trifft. Auf der Einnahmenseite ist ihr nichts anderes eingefallen als das alte Rezept, die Tarife zu erhöhen. Sie geben vor, die Interessen der Arbeiter und Angestellten zu vertreten und erhöhen gleichzeitig den Preis der Wochenkarten. Ist das im Einvernehmen mit der Arbeiterschaft geschehen?

Auf der Ausgabenseite haben Sie die grossartige Entdeckung gemacht, dass man am besten spart, wenn man die Bezüge des Personals abbaut. Da ist nicht der mindeste Unterschied zwischen Ihnen und irgendeinem Kapitalistenknecht. Sie legen ein Kürzungsprogramm mit einer solchen Fülle vor, wie es noch nie da war. Dabei handelt es sich um lauter alterworbene Rechte des Personals. Sie haben immer in aufdringlicher Weise von Ihrer Tüchtigkeit gesprochen. Jetzt könnten Sie einmal Ihre Tüchtigkeit unter Beweis stellen. Können Sie das nichts, so sind Sie nichts als Korvidianten (Lebh. Beifal. b.d. Nat. soz.)

Kein neuer Weg wurde versucht und nicht eine Massnahme getroffen, die dem Frequenzrückgang steuern könnte. Über unsere Anregung wegen Einführung eines Zonentarif ist man einfach hinweggegangen. Die Kürzung des Personalaufwands ist von der grössten Bedeutung, nicht nur für die betroffenen städtischen Angestellten, sondern für die gesamte Beamtenschaft. Die Mehrheit ist auf dem besten Weg, die Gehalte der städtischen Angestellten den Schandlöhnen der Bundesangestellten anzugleichen. Sie bewirken mit Ihren Massnahmen, dass die Hoffnung der Bundesangestellten auf eine Besserstellung, die mit Rücksicht auf das bessere Gehaltsschema der Gemeindeangestellten nicht aufzuhalten gewesen wäre, zunichte wird. Die Mehrheit dürfte unter keinen Umständen personalfeindliche Massnahmen treffen, denn sie gibt ja immer vor, im Namen aller Angestellten und Arbeiter zu sprechen. Heute versucht man, das Defizit der Strassenbahnen zu decken. Wann werden Sie zu der katastrophalen Finanzlage der Gemeinde Stellung nehmen? Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Steuereingänge in ^{einem} ~~von Ihnen~~ ^{nicht} ~~erwarteten~~ Mass zurückgegangen sind. Der Voranschlag ist bereits jetzt überholt. Stadtrat Breitner ist wirklich zur rechten Zeit zurückgetreten. Die Situation wird immer unhaltbarer, Wien ist die letzte Verteidigungsstellung, die der Marxismus bezogen hat. In dieses Bollwerk legen Sie durch Ihre personalfeindlichen Massnahmen selbst neue Bresche. Wir sind überzeugt, dass die sozialdemokratische Mehrheit ihr demokratisches Gewissen beruhigen wird, weil sie die Befragung des Volkes scheut. Das Volk von Wien fordert aber Neuwahlen und auf die Dauer werden Sie sich dieser Forderung nicht verschliessen können (Lebh. Beifal. b.d. Nat. soz.)

Bürgermeister Seitz macht darauf aufmerksam, dass nach § 30 der Geschäftsordnung die Verlesung schriftlicher Vorträge nur dem Berichterstatter und den Debatterednern nur die Verlesung kurzer Zitate gestattet ist. Er bittet die Redner, sich an diese Bestimmung wenigstens einigermaßen zu halten.

GR. Pichler (Nat. soz.) bemerkt, es sei bezeichnend, dass VizebÜgm. Emmerlin von den Massnahmen, um die es sich handelt, zuerst die jüdische Presse verständigt hat. Vier Tage vorher tagte der Ausschuss 8, ohne dass man ihm mit einem Worte davon Mitteilung gemacht hätte. Die Massnahmen wurde einfach diktatorisch vom VizebÜgm. im Einvernehmen mit den Strassenbahndirektoren getroffen. Das zeigt, wie recht unser Gauleiter hatte, als er die Vorgänge hier im Gemeinderat als Komödie und Affentheater bezeichnete.

Bgm. Seitz ersucht den Redner, sich zu mässigen.

GR. Pichler weist sodann darauf hin, dass das Defizit der Strassenbahnen nur dadurch entstanden ist, dass ihnen Lasten auferlegt wurden, die ihnen nicht zukommen. Es ist selbstverständlich, dass den Arbeitslosen Freifahrtscheine gegeben werden, aber nicht die Strassenbahnen hätten diese Last zu tragen. Die Gemeinde leistet heute für einen solchen Fahrchein ein Sechstel Groschen. Ebenso unberechtigt ist es, dass die Strassenbahn

RATHAUSKORRESPONDENZ

VI. Blatt

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

Wien, am

die Fahrpreisermäßigung für die städtischen Angestellten zu tragen hat. Oder was die Strassenbahn für Brückeninstandsetzungen leistet. Für die Friedensbrücke hat sie 2 1/2, für die Augartenbrücke 3 Millionen beigetragen und für die Reichsbrücke soll sie 23 Millionen bezahlen! Auch die Budget anderer Ressorts müssen an diese Lasten übernehmen. Was die Schneesäuberung die Strassenbahn angeht, weiss kein Mensch. Dazu kommt, dass die Strassenbahn der Gemeinde eine Unzahl von Personenautomobilen beistellt. Solange alle diese Lasten der Strassenbahn auferlegt werden, ist das Defizit selbstverständlich. Man verteile diese Lasten auf die Budgets der einzelnen Verwaltungsgruppen und das Defizit der Strassenbahnen wird wahrscheinlich gänzlich verschwinden. Was die Fahrpreiserhöhung betrifft, so ist es eine Binsenwahrheit, dass man mit Verteuerungen keine Kunden anlockt, wie das Beispiel der Bundesbahnen zeigt. Der Redner verlangt die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses, der zu überprüfen hätte, wie hoch die Kosten aller Fahrpreisbegünstigungen seit 1918 sind, und ob die geplanten Tarifmassnahmen nötig sind. Eine Überprüfung der übrigen Sparmassnahmen bei der Strassenbahn würde wahrscheinlich ergeben, dass diese Massnahmen auf Kosten der Substanz gehen. Dass die Nationalsozialisten gegen jede Gehalts- und Lohnkürzung von Angestellten sind, ist selbstverständlich. Der Redner wendet sich sodann gegen die Behauptung des ST. R. Speiser, dass die beabsichtigten Personalmassnahmen vom Personal gebilligt werden. In einer Versammlung, die am Mittwoch im alten Rathaus stattgefunden hat, und die von 350 Strassenbahnern aller Parteirichtungen besucht war, wurde der Personalvertretung das Misstrauen ausgesprochen (Hört Hört bei d. Nat.) Bezeichnend ist es auch, dass vor dem Abschluss der Verinbarungen mit dem Personal erklärt wurde, wer dagegen sei, könne nur ein Nationalsozialist sein. Die schlechte Lage der Strassenbahnen wird einfach als Druckmittel für Lohnkürzungen bei allen Gemeindeangestellten benützt. Der Entzug der Begünstigungen für Gemeindefunktionäre ist angesichts des geringen Betrages bei den grossen Beträgen die hereinzubringen sind, eine Augenauswischererei. Wir haben dasselbe verlangt, solange noch keine Tarifierhöhungen geplant waren. Wir beantragen jetzt, dass auch den Bezirksräten die Fahrpreisbegünstigung entzogen werde. Zum Schlusse erinnert der Redner den Bürgermeister an ein Wort, das dieser gesprochen habe, dass er, wenn man ihn zu einer Massregelung zwingen würde, seinen Posten verlassen würde. Wir werden den Nachweis für zahlreiche Terrorfälle städtischen Angestellten gegenüber erbringen und werden den Bürgermeister an sein Wort erinnern (Lebh. Beifall b. d. Nat.)

Bgm. Seitz lädt den GR. Pichler ein, wenn ihm ein Fall bekannt sein sollte, bei welchem nachgewiesen werden kann, dass jemand im Bereich der Gemeindeverwaltung wegen seiner politischen Gesinnung Schaden erlitten hat, ihm diesen Fall sofort bekanntzugeben.

GR. Dr. Zörnlaib (christl. soz.) meint, die Bevölkerung Wiens, ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit, werde der sozialdemokratischen Gemeindeverwaltung für die vorliegenden Anträge keinen Dank wissen. Diese Anträge beweisen, dass die Leitung eines Unternehmens durch die Sozialdemokratie immer ein wirtschaftliches Debakel zur Folge hat. Wenn ein Privatunternehmer zu einer Preiserhöhung oder Lohnkürzung schreit dann versteht es die sozialdemokratische Partei vorzüglich, ihre Damagogie in den schillerndsten Farben spielen zu lassen, vom kapitalistischen Mammonismus zu reden und sich als Hüterin der ausgebeuteten und bedrohten Bevölkerungsschichten aufzuspielen. Dort aber, wo Sie selbst durch Misswirtschaft ein Unternehmen an den Rand des Abgrundes bringen, sind Ihnen die kapitalistischen Methoden der Preiserhöhung und Lohnkürzung sehr

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

VII. Blatt

Wien, am

willkommen. Sie haben nur eine andere Ausdrucksweise dafür und bezeichnen sie als Opfer im Interesse der Gesamtheit. Sie appellieren dann in wunderbarer Schauspielerei an die Bevölkerung und sagen, dass man jetzt Opfer im Interesse der Gesamtheit bringen muss. Heute verlangen Sie aber auch von uns Christlichsozialen, die wir an dem Riesendefizit der Strassenbahnen wahrlich unschuldig sind, das Opfer, diesen Opfern der Bevölkerung und den Angestellten zuzustimmen. Wir lehnen das aus drei Gründen ab:

Erstens deshalb, weil Sie bei den Strassenbahnen ganz allein gewirtschaftet haben, ohne auf unsere Einwendungen irgendwie zu hören. Wenn Sie allein alles verwirtschaftet haben, müssen Sie nun auch allein die Verantwortung für die Folgen tragen.

Zweitens lehnen wir Ihre Anträge aus rein wirtschaftlichen Gründen ab, da wir überzeugt sind, dass Ihre Tarifpolitik nicht zu einer Erhöhung der Einnahmen führen kann, sondern dass eine Erhöhung der Tarife bei den jetzigen Verhältnissen im Gegenteil eine Verringerung der Einnahme zur Folge haben muss, da schon der heutige Tarif weit über die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung hinausgeht. Obwohl Sie in Ihrem Programm immer das soziale Moment so hervorheben, finden Sie es nicht einmal der Mühe wert eine neue Tarifpolitik zu versuchen, sondern greifen einfach zu dem bequemeren aber falschen Mittel, Tarifierhöhungen und Lohnkürzungen vorzunehmen.

Drittens aber haben wir auch gar keine Unterlagen, um zu prüfen, ob der jetzt unternommene Sanierungsversuch auch wirklich eine Sanierung und eine aktive Bilanz herbeiführen wird. (Zustimmung bei den Christl. soz.) Uns liegt nur der Verwaltungsbericht und die Bilanz über das Geschäftsjahr 1931 vor und ich habe den Eindruck, dass diese Bilanz ein wenig frisiert ist. Abgesehen von den Verlustvorträgen der Jahre 1925 bis 1929 und dem Gebarungsabgang von 1931 mit etwas über 70 Millionen sehe ich hier bei der Bewertung der Anlagewerte - Gründe, Gebäude, Maschinen und Werkanlage, Gleisanlagen, Wagenpark, u.s.w. - Millionen Ziffern, an deren Richtigkeit ich nicht glaube, nach meiner Meinung aber auch der Herr Vizebürgermeister Emmerling nicht glaubt. Wenn Sie aber von diesen Ziffern nur 20 Prozent abschreiben, ergibt sich, dass eigentlich das Unternehmerkapital schon zur Gänze verschwunden ist. Dabei dürfte das Bild für das Jahr 1932 noch düsterer sein. Ich will nicht annehmen, dass Sie uns dieses Bild absichtlich noch nicht gezeigt haben, aber eine Art Rohbilanz über das Jahr 1932 hätten Sie uns wohl schon geben können, damit prüfen könnten, ob Ihr Sanierungsversuch überhaupt noch eine Sanierung genannt werden kann. Ich habe als Anwalt Klienten, die weit bessere Bilanzen aufweisen konnten als die städt. Strassenbahnen und doch sehr unangenehme Bekanntschaft mit der zur Strafverfolgung berufenen Behörde machen mussten. Danken Sie Gott, Herr Vizebürgermeister Emmerling, dass Sie Landtagsabgeordneter und als solcher immun sind.

Ich habe nur die Hoffnung, dass Ihre Anträge die Bevölkerung Wiens zur Einsicht bringen werden, dass man mit der sozialdemokratischen Partei nicht nur in der Strassenbahn, sondern überhaupt nicht gut fährt, und dass Sie kein anderes Schicksal verdienen, als aus diesem Saale zu verschwinden. Wir christlichsozialen Mandatäre werden nie davon ablassen, der Wiener Bevölkerung die Wahrheit über Ihre Verwaltung zu sagen und ich bin überzeugt, dass wir - nicht Sie - mit dem Ergebnis Ihrer Tätigkeit bei den nächsten Wahlen zufrieden sein werden. (Beifall bei den Chr. soz.).

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

VIII. Blatt

Wien, am

GR. Dr. Riehl (nat. soz.) bezeichnet es als eine der heitersten Erscheinungen der politischen Geschichte Oesterreichs, dass die Sozialdemokraten die wirklichen oder vermeintlichen Fehler der Bundesverwaltung, über die sie sich immer furchtbar aufregen, dort wo sie die Verwaltung selbst führen, genau in der selben Weise machen. Den kommerzialisierten Bundesbahnen werfen sie immer vor, dass sie das Publikum und das Personal nicht genügend berücksichtigen. Bei den Strassenbahnen aber nehmen Sie einen Standpunkt ein, der mit Ihrem eigenen Programm und Ihren eigenen Grundsätzen in schreiendem Widerspruch steht.

Schon vor 30 Jahren wurde in dem Buche " Der Kommunalsozialismus " der Grundsatz aufgestellt, dass die öffentliche Verkehrsunternehmungen niemals vom Standpunkt eines kommerziellen Unternehmens, sondern ausschliesslich vom Gesichtspunkte der sozialen Bedürfnisse der breiten Masse der Bevölkerung verwaltet werden dürfe. Insbesondere bei städt. Verkehrsmitteln dürfe man niemals sagen, dass das Unternehmen sich selbst erhalten müsse, sondern diese Unternehmungen stellen Sozialfürsorgeinstitute für die Bevölkerung dar. Heute aber ist Ihnen die Hauptsache, dass die städt. Strassenbahnen keinesfalls einen Zuschuss seitens der Gemeinde erfordern dürfen. Das ist ganz falsch: Die städt. Strassenbahnen sind eine der wichtigsten Betätigungen des Kommunalwesens überhaupt. Es handelt sich bei den Strassenbahnen um ein Problem des öffentlichen Wohls und nicht um eine Frage der kommerziell richtigen Gestion. Die Strassenbahnen sind genau so ein Faktor der allgemeinen städtischen Verwaltung wie das Fürsorgewesen und es ist daher ganz falsch, sie als selbstständiges wirtschaftliches Unternehmen zu führen. Die Strassenbahn interessiert die Stadt als solche und das ganze Wirtschaftsleben der Stadt. Eine ganze Anzahl von Gewerbetreibenden und sonstigen Unternehmungen, die ihren Angestellten die Streckenkarten zahlen, werden sich nach der Erhöhung weigern, diesen Sprung mitzumachen. Es ist gewiss richtig, dass die ganzen Fragen des Verkehrsproblems unserer Inneren Stadt jede Verwaltung vor grosse Schwierigkeiten stellen. Und es wäre eine wirtschaftsrevolutionäre Tat gewesen, wenn sich die sozialdemokratische Verwaltung entschlossen hätte, den Verkehr zum Teil durch die Innere Stadt bzw. unter der Inneren Stadt weiterzuführen. Man wird heute erklären, es fehle dazu an dem nötigen Geld. Aber als die Mehrheit die Stadtverwaltung übernommen hat, wäre die Möglichkeit dazu schon vorhanden gewesen. Statt dessen haben Sie sich durch den Autobus selbst Konkurrenz geschaffen, indem Sie den Autobus auch über den Ring hinausgeführt und ihn passive Strecken zugeführt haben. Man hätte alles tun müssen, um die Strassenbahnen zu entlasten. Statt dessen will man Gerechtigkeit nach allen Seiten üben, indem man allen Kreisen der Bevölkerung die grösste Opfer zumutet. Das Einzige von allen gepähten Massnahmen, was man noch loben kann, ist, dass wenigstens eine Erhöhung des 32 Groschenfahr Scheines vermieden wird. Aber die Mehrheit wird über die Frage eines geringeren Tarifs für eine geringere Beanspruchung der Strassenbahn nicht hinwegkommen. Das soll nicht auf Kilometer beschränkt werden, es sollte vielmehr ähnlich wie in Berlin ein vereinfachtes Umsteigverfahren durchgeführt werden, sodass man für das einmalige Umsteigen weniger zahlt als für mehrmaliges Umsteigen. Dadurch würde auch die Inanspruchnahme der Schaffner geringer werden und eine Abwanderung würde nicht stattfinden. Sie protzen so viel mit Ihrem billigen Tarif. In Wirklichkeit fährt man in Berlin und Budapest, allerdings auf kürzeren Strecken, billiger als in Wien. Man will auch dadurch die Ausgaben verringern, dass man den Strassenbahnen wohlerworbene Rechte wegnimmt, wie es überhaupt ein Charakteristikum unserer

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

IX. Blatt

Wien, am

Zeit ist, sich über den Grundsatz hinwegzusetzen, dass pragmatischen Angestellten Begünstigungen nicht weggenommen und Lasten nicht auferlegt werden dürfen, die sie bisher nicht gehabt haben. Das mag bei Neuaufnahmen berechtigt sein, geht aber gegenüber pragmatischen Angestellten oder gar Pensionsparteien nicht an. Man spart an allen möglichen Dingen, an denen nicht gespart werden soll. Man sehe sich z. B. die Schneesäuberung an! Heute zum B. werden keine neuen Schneearbeiter eingestellt, sondern nur diejenigen beschäftigt, die schon gestern beschäftigt waren. Zum B. in der Zedlitzgasse stehen seit etwa 4 Uhr früh 600 Leute und warten umsonst, dass sie ein paar Schilling verdienen (Hört Hörtrufe bei den Nat.-Abg. Mühlberger: Das sind Sozialisten!) Es geht auch nicht an, die Strassenbahnen mit sozialen Leistungen zu belasten, die der Gemeinde als solche obliegen. Das sind z. B. die Arbeitslosenfahrtscheine. Man sollte es nicht übersehen, dass mit den Begünstigungen für Arbeitslose grosser Unfug getrieben wird. Strassenbahner beschwerten sich immer darüber, dass man sehr elegante Mädchen mit hübschem Pelzwerk und eleganten Seidenstrümpfen sehen kann, die Arbeitslosenbegünstigungen haben. Das sollte uns zu denken geben. Es kommt vor, dass Leute, die solchen Missbrauch treiben wollen, sich eben wegen dieser Begünstigungen irgendwo formal anstellen lassen, und dann auf allen Gebieten der öffentlichen Fürsorge zur Last fallen. Vollkommen unberechtigt ist es aber, dass man diese Lasten der Strassenbahn buchhalterisch anlastet. Dabei hält man den Strassenbahnern in der gehässigsten Weise vor, dass sie ohnehin grossartig gezahlt sind. Das ist kein Standpunkt für eine proletarische Partei, die den Privatunternehmern ein Beispiel gegeben sollte. Der Redner bezeichnet sodann die Erhöhung der Autobusfahrtscheintarifs von 10 auf 15 G als verfehlt und unzweckmässig, da man damit die einzigen Fahrten, die bisher gut gegangen sind, die 10 Groschenfahrten in der Inneren Stadt, wesentlicher einschränken wird und das Umwechseln beim 15 Groschentarif auf grosse Erschwerungen für den Schaffner zur Folge haben wird. Man hat den Eindruck, dass Mehrheit und Stadtrat sich die Strassenbahn und die Strassenbahner als eine Art Sündenbock für die ganze städtische Miswirtschaft ausgesucht hat. Man erklärt, mit den Gewerkschaften über alle Personalmassnahmen gesprochen zu haben. Wir haben bis vor kurzer von den näheren Details überhaupt nichts erfahren. Es ist ganz sonderbar, dass die Mehrheit nicht selbst das Bedürfnis fühlt, auch die Minderheitsgewerkschaften zur Kontrolle heranzuziehen, obwohl das in ihrem eigenen Interesse gelegen wäre. Ein paar Pressekonferenzen, dann rasch mit der Sache in den Gemeinderat, dann gehen Sie nach Hause, und erklären, Sie haben die bestverwaltete Stadt Europas. Sie werden noch Manches zu hören bekommen, wenn die Wirtschaft erst die Auswirkungen der Tarifierhöhungen spüren wird, und Sie selbst werden die Erfahrung machen, dass die Einnahmen infolge der Erhöhungen noch mehr zurückgehen werden. Durch diese Erhöhungen erbittern Sie die Bevölkerung, die ohnehin durch das Massenelends genug erbittert ist, noch mehr. Seien Sie überzeugt: Die Grenzpfähle bei Passau und Salzburg werden die langsame und vielleicht die etwas raschere Liquidierung Ihrer Herrschaft nicht aufhalten und wir werden selbst die Kraft haben, vielleicht in kurzer Zeit das System zu Fall zu bringen (Lebh. Beifall b. d. Nat.).

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

X. Blatt

Wien, am

In seinem Schlusswort erwidert Vizebürgermeister Emmerling ausführlich auf die Bemerkungen der Redner der Minderheit. Vizebürgermeister Emmerling führt unter anderem aus, dass es absolut nichts Neues sei, wenn eine Stadtverwaltung ein Defizit vorträgt. Unter christlich-sozialer Aera hat es viele Defizite gegeben und das in einer Zeit, in der die Entwicklung der Wirtschaft ruhig vor sich ging. Es haben Redner der Minderheit uns den Vorwurf gemacht, der neue Strassenbahntarif sei unsozial; STR. Kunschak hat das Jahr 1924 mit dem Jahre 1932 verglichen, um den Beweis des unsozialen Tarifes darzutun. STR. Kunschak hätte frühere Jahre heranziehen müssen und da wäre er zu dem Schluss gekommen, dass andere Hundertsätze vorhanden sind, als die, die er vorgebracht hat. Während früher die Kinderkarte 50 Prozent des Tagesfahrpreises ausmachte, macht sie jetzt nicht einmal ein Drittel aus. Nicht die christlich soziale Aera, sondern wir haben den Tarif sozial gestaffelt. Wir haben die Rückfahrkarte eingeführt, die Wochenkarte und so weiter. Die Argumente, die gegen die Intervalle bei der Strassenbahn vorgebracht wurden, sind ^{ebenfalls} nicht stichhältig. Um bloß ein Experiment mit dem Zonentarif zu machen, dazu sind die Verhältnisse bei der Strassenbahn viel zu ernst.

Der Redner kommt dann auf den Vorwurf von Minderheitsrednern zurück, dass eine Tarifierhöhung eine Teuerungswelle auslöse. Vizebürgermeister Emmerling greift in seinen Ausführungen bis auf die Inflationszeit zurück und erklärt, die Verwaltung hätte damals die Pflicht gehabt, den Strassenbahntarif den damaligen Verhältnissen anzupassen, wie es jedes private Unternehmen getan hat. Wir haben der Bevölkerung, die unter der Inflation schwer litt, kein neues Opfer zugemutet, wir haben den Tarif ^{behalten}, wir haben damals beim Betrieb Strassenbahnen von der Substanz gelebt. Die Redner der Minderheit vergessen, dass wir die Stadtbahn elektrifiziert haben, dass wir die Stadtbahn in das Netz der Strassenbahnen eingezogen haben und niemand für die Benutzung der Stadtbahn einen eigenen Tarif zu zahlen hat. Es ist selbstverständlich, dass die Elektrifizierung der Stadtbahn, die heute von Wien nicht mehr wegzudenken ist, die Strassenbahnen belastet. Man hat uns vorgeworfen, dass wir, als wir hier noch Opposition waren, gegen die Verteuerung des Strassenbahntarifes aufgetreten sind. Gewiss haben wir das getan, denn Sie haben damals bei der Strassenbahn Tarife erstellt, die unbedingt einen Überschuss ergeben mussten, der an die Gemeindekasse abgeführt worden ist. Und Sie, meine Herren von der Minderheit, haben sogar zu einer Zeit den Strassenbahntarif erhöht, als die Strassenbahnen einen bedeutenden Überschuss an die Gemeindekasse abführten. Es ist auch hier der Vorwurf gemacht worden, dass die Bilanzen der Unternehmungen frisiert seien. Damit haben Sie dem Rechnungshof ein Misstrauen entgegengebracht, der wörtlich erklärt, dass bei allen städtischen Unternehmungen die Buchhaltungen vorbildlich in Ordnung sind.

Vizebürgermeister Emmerling erwidert nun auf die Bemerkungen der Redner der nationalsozialistischen Partei, wonach die Vertreter der nationalsozialistischen Partei die ersten waren, die den Antrag auf Aufhebung der Freifahrt für die Gemeinderäte stellten, ^{unter} Heiterkeit der Mehrheit des Hauses, dass die nationalsozialistischen Gemeinderäte sich zuerst ihre Freikarte geholt hatten und dann erst den Antrag auf Aufhebung der Freikarte stellten. Bezüglich des Vorwurfes der Durchpeitschung der Vorlage erklärt der Referent, dass von einer Durchpeitschung doch in diesem Falle absolut nicht gesprochen werden könne. Es wurde 4 Wochen hindurch verhandelt und wir waren bemüht, mit unseren eigenen Leuten ein

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

FRANZ XAVER FRIEDRICH

XI. Blatt

Wien, am

Einvernehmen zu erzielen. Wir haben kein Diktat gesetzt, sondern legen im Einvernehmen mit den zuständigen Gewerkschaften und unserem Personal dem Gemeinderat die Vorlagen vor. Bezüglich des Antrages Kunschak, der einen Bericht über den Kraftwagenbetrieb verlangt, bemerkt ^{Vorlesung}meister Emmerling, dass darüber dem Finanzausschuss ein ausführlicher Bericht erstattet werden wird. (Beifall bei der Sozialdemokraten.)

Die Vorlage wird unter heftigen Zwischenrufen der nationalsozialistischen Fraktion angenommen; Der Antrag Kunschak wird der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt, der Antrag Pichler wird abgelehnt.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XII. Blatt

Wien, am

STR. Speiser führt aus: Das bei der Strassenbahn zu erwartende Betriebsdefizit hat zur Folge, dass die Auszahlung der Gehalte und Löhne der Strassenbahnangestellten in den nächsten Monaten in Frage gestellt war. Da einerseits weitere Ersparungen im Sachaufwand unmöglich sind, andererseits durch die vom Gemeinderat soeben genehmigten Tarifmassnahmen das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben nicht hergestellt wird, muss die Direktion Ersparungen im Personalaufwand vorschlagen.

Die städtische Strassenbahn hat bisher jährlich eine Summe von 4 Millionen Schilling aufwenden müssen, um das Defizit der Pensionskassa für die Strassenbahnpensionisten zu decken. Zur Entlastung der Strassenbahn war eine Reform dieser Pensionskassa, der auch alle anderen Kollektivvertragsbediensteten der Gemeindeunternehmungen und Gemeindebetriebe angehören, notwendig. Zu diesem Zweck werden die drei grossen Unternehmungen der Stadt (Strassenbahn, Elektrizitätswerk, Gaswerk) einen Betrag von je 700.000 Schilling jährlich an die Pensionskassa zur Verringerung der Altpensionistenlast einzahlen. Diese Einzahlung soll so lange geleistet werden, bis sie die Hälfte der Altpensionistenlast erreicht. Dann soll fortlaufend die halbe Altpensionistenlast von den drei Unternehmungen getragen werden. Ein weiterer Betrag von rund 1 Million Schilling im Jahr soll dadurch aufgebracht werden, dass die Bediensteten bei Gehaltsvorrückungen und die Unternehmungen bei Höherreihungen die Vorrückungsbeträge an die Kasse entrichten. Die bisherige und künftigen Pensionisten, die bis jetzt schon Pensionsabzüge von 3 Prozent gehabt haben, werden nunmehr weitere 5 Prozent für die Entlastung der Pensionskassa leisten. Jene Bediensteten, die über ihre jetzige 30 bis 35 jährige Dienstzeit hinaus dienen, werden durch einen Nachlass an den Pensionsabzügen entschädigt. Den Pensionisten, die Familienerhalter sind, und den Doppelwaiser werden, wenn ihre Bezüge 170 Schilling nicht übersteigen, wie bisher auch weiterhin keine Abzüge gemacht. Einzelstehenden Pensionsparteien wird der weitere Abzug von 5 Prozent erlassen, wenn ihre Bezüge 100 Schilling nicht übersteigen.

Durch alle diese Massnahmen wird die Strassenbahn stark entlastet. Es war aber nunmehr noch notwendig, von den insgesamt rund 15.000 Beamten und Bediensteten der Strassenbahn ein Notopfer zu verlangen durch das die Auszahlung der Gehalte für das Jahr 1933 gesichert werden soll. Dieses Notopfer soll bis Ende 1933 geleistet werden. Nach langen Verhandlungen ist es gelungen, sowohl mit den Bediensteten als mit den Beamten ein Abkommen zu treffen. Nach diesem werden die Bediensteten einen 6 prozentigen Abstrich an Bezügen und an einem Teil der Zulagen auf sich nehmen. Die Bediensteten werden ferner in Zukunft zwei Drittel der Einkommensteuer, die bisher der Betrieb für sie getragen hat, selbst bezahlen. Die Beamten haben einen grossen Teil der notwendigen Bezugseinschränkung durch Streichung der Verwendungszulagen und Herabsetzung der Pauschalien auf sich genommen und ergänzen den notwendigen Betrag durch eine weitere 3 1/2 prozentige Lohnkürzung. Durch die vollständige Streichung der Verwendungszulagen und durch die starke Kürzung der Pauschalien, durch die hauptsächlich höher entlohnte Beamte betroffen werden, ergibt sich bei den Abzügen der Beamten eine starke soziale Staffelung. Durch die Bezugsherabsetzung wird auch ein Abbau der infolge des Frequenzzrückganges überzählig gewordenen Bediensteten und Beamten vermieden. Dafür kann sowohl den Bediensteten als den Beamten ein Teil der Lohnabzüge durch Gewährung von freien Tagen vergütet werden. Durch die Massnahmen wird

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XIII. Blatt

Wien, am

also auch der soziale Gedanke der Kurzarbeit durchgeführt.

Die Lage der Strassenbahn macht auch eine Einschränkung der bisher den Familienangehörigen der Strassenbahnangestellten und den Angestellten der Hebeitsverwaltung sowie den Beamten der städtischen Unternehmungen gewährten Fahrpreisbegünstigungen nötig. Die bisherige Fahrbegünstigung wird von 50 Prozent auf $33 \frac{1}{3}$ Prozent herabgesetzt. Die Angestellten der Hebeitsverwaltung und die Beamten der städtischen Unternehmungen haben von nun an eine sozial gestaffelte Ausfertigungsgebühr bis zu 10 Schilling im Jahr zu entrichten.

Die von mir besprochenen Personalvorlagen bringen eine Einschränkung von Bezügen als Notopfer für einen durch die Wirtschaftskrise schwer betroffenen Betrieb. Dass diese Bezugsbeschränkungen im Einvernehmen mit dem Personal durchgeführt werden können, ist besonders hervorzuheben. Die Gemeindeverwaltung hat mich beauftragt, den Bediensteten und Angestellten für ihre einsichtsvolle Haltung zu danken.

STR. Kunschak (christl. soz.) bemerkt, die Schaffung der Pensionskasse und deren Führung bis zum heutigen Tage sei ein Verwaltungsskandal, wie man sich ihn schlimmer nicht denken könne. Die Strassenbahnbediensteten hätten früher ein eigenes Pensionsinstitut, das mustergültig geführt war und klaglos funktionierte. Die anderen städtischen Unternehmungen kamen selbst für die Pensionen ihrer Bediensteten auf. Erst die sozialdemokratische Gemeindeverwaltung hatte den gloriosen Einfall, das Pensionsinstitut der Strassenbahner zu anektieren, man könnte auch sagen, wie ein Räuber an sich zu bringen. An Stelle des Pensionsinstitutes der Strassenbahner wurde eine neue Pensionskasse gegründet, in die auch alle übrigen Bediensteten der städtischen Unternehmungen eingereiht wurden. Dieses neue Institut war von Anfang an eine Missgeburt, ein rachitisches Kind, und hat im Laufe der Zeit Schulden auf Schulden gehäuft, sodass seine Leiter längst schon wegen schuldbarer Krida hätten ins Kriminal marschieren müssen.

Als die Gemeinde das Institut übernahm, hätte sie anständiger Weise die bestehenden Pensionsansprüche durch entsprechende Prämienreserven decken müssen. Das hat sie aber nicht getan, sondern dem Pensionsinstitut als Aktivum nichts auf den Weg mitgegeben als die durch die Inflation stark dezimierten Aktivbestände der städtischen Strassenbahnen, vor allem ihren grossen Hausbesitz. Dass heute diese Häuser auch den Bediensteten der anderen städtischen Unternehmungen gehören, bedeutet einen effektiven Raub an den Strassenbahnbediensteten, die damals garnicht gefragt wurden.

Nachdem die Strassenbahnen im Jahre 1903 in den Betrieb der Gemeinde Wien übernommen worden waren, wurden wiederholt neue Kategorien in die Pensionsberechtigung einbezogen. Jedesmal hat aber dabei die Gemeinde die versicherungstechnisch berechnete Prämienreserve aus ihren Mitteln der Pensionskasse zur Verfügung gestellt. (Zustimmung bei den Christl. soz.)

Heute wird beantragt, dass die Bediensteten den Betrag einer Jahresvorrückung an die Pensionskasse zur Gänze abzuliefern haben. Das ist eine schwere Belastung der Bediensteten und ich beantrage, dass auch künftig nur ein Drittel der Jahresvorrückung, wie es früher der Fall war, der Pensionskasse abzuliefern sein soll.

Die Haltung der Gemeinde gegenüber der Pensionskasse unter

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XIV. Blatt

Wien, am

der früheren Verwaltung zeigt sich auch in ihren Leistungen an sie. Die Beiträge des Unternehmers betragen 1908 1,055.000 Kronen, die der Bediensteten nur 711.000 Kronen. Im Jahre 1910 trugen die Mitglieder 969.000 Kronen bei, der Unternehmer 1,732.000 Kronen, im Jahre 1913 die Mitglieder 1,346.000 Kronen, der Unternehmer 2,094.000 Kronen, und im Jahre 1913 die Bediensteten 1,300.000 Kronen, das Unternehmen 1,800.000 Kronen. Auch das Vermögen der Kasse ist damals ständig gestiegen, so im Jahre 1908 von 11 auf 13 Millionen Kronen, im Jahre 1913 um 1,800.000 Kronen. Sie sehen also, wie damals darauf geachtet wurde, dass die Pensionskasse keine Lasten übernimmt, für die eine versicherungstechnische Deckung nicht vorhanden ist. In jedem einzelnen Falle - bei Beförderungen, Pensionsberechnungen, Dienstzeiteinrechnungen, Diensttaxen und so weiter - wurde immer die versicherungstechnische Rückwirkung auf die Pensionskasse errechnet und der erforderliche Betrag teilweise aus dem Unternehmen, teilweise aus den Mitteln der Gemeinde bezahlt.

Ich habe diese Verhältnisse geschildert, um zu zeigen, wie frivol das gute alte Pensionsinstitut der Strassenbahner ^{2er} zerstört wurde und wie leichtfertig man an seine Stelle ein neues Pensionsinstitut gesetzt hat, dem man nichts anderes auf den Weg gab als den Rat: Vogel friss oder stirb! Nun ist der Vogel im Sterben und die Bediensteten müssen schwer bluten, um ihn notdürftig am Leben zu erhalten. In Wahrheit wäre die Gemeinde Wien moralisch verpflichtet, das ganze Defizit der Pensionskasse glatt zu übernehmen. (Beifall bei den Christl. soz.) Sie wäre verpflichtet, alle Leistungen, die sie unterlassen hat, heute mit Zinsen und Zinseszinsen aus ihren eigenen Mitteln zu bestreiten. Sie haben die städtischen Unternehmungen zum Schaden der Bediensteten belastet und legen heute den Bediensteten diese unbeglichenen Rechnungen in der Form von Abzügen und Pensionskürzungen zur Honcrierung vor. Ganz ^{unterstützt} von aller Kürzungen bleiben die sogenannten Lebensgefährtinnen und Dispensehegattinnen obwohl gerade diese Kategorie von Schmarozern aus der Pensionskassa eliminiert werden müsste. Es ist empörend, wenn man da oft sieht, dass eine Frau, die einen Mann 20 oder 25 Jahre von der Picke auf treu gedient und ihm die Kinder erzogen hat durch ein Weibsbild, das ihr aus spekulativen Gründen den Mann wegnimmt, aus der Pension verdrängt wird und dann elend zugrunde gehen muss. Die Gemeinde dürfte das nicht unterstützen (Lebh. Beifall b.d. Chr.). Er beantrage daher die Streichung des Punktes 5 des § 14, der einer Frau, die eine Ehe nach Behebung des Ehehindernisses des Ehebandes eingegangen ist, die Pension sichert, ebenso die Streichung des Punktes 6 dieses Paragraphen und des Punktes 8, wonach eine Ehe, die mit Nachsicht des Ehehindernisses des Ehebandes geschlossen wurde, ... gilt wie eine andere Ehe. Was sich da die Gemeinde arrogiert, ist beinahe eine Frechheit (Lebh. Beifall b.d. Chr.). Diese Bestimmungen sind im Widerspruch mit der ganzen Praxis unserer obersten Gerichte. Der Redner beantragt weiters die Streichung des Punktes 3 des § 17 wonach im Falle als mehrere "Witwen" einen Anspruch auf Abfertigung erheben die Abfertigung nur einer gewährt wird. Nach der österr. Rechtsprechung gibt es nicht mehrere Witwen, weil wir die Vielweiberei noch nicht eingeführt haben (Lebh. Beifall b.d. Chr.) In Konsequenz dieser seiner Anträge beantragt der Redner ähnliche Aenderungen auch in den §§ 26 und 31. Wenn man schon etwas tun will, dann berücksichtige man diejenigen Angehörigen von städtischen Angestellten, die diese städtischen Angestellten oder ihre Verwandten treu gepflegt oder ihnen die Wirtschaft unentgeltlich geführt haben. Da wurde einer Frau, die über 10 Jahre ihre Mutter gepflegt und dann 20 Jahre ihren Bruder die Wirtschaft geführt hat

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

FRANZ XAVER FRIEDRICH

XV. Blatt

Wien, am

eine Gnadenpension von sage und schreibe 54 S im Monat gezahlt, (Hört Hört bei den Chr.) und nach langen Bemühungen gelang es die Pension auf 58 Schilling zuberhöhen (Lebh. Hört Hörtrufe bei den Chr.) Die Lebensgefährti bekommt dagegen die volle Witwenpension. Um zu verhindern, dass in Zukunft solche himmelschreienden Vergleiche angestellt werden zwischen einem Angehörigen von Fleisch und Blut eines städtischen Angestellten und ... - ich kann es nicht anders sagen einer Dirne (Lebh. Rufe bei den Soz. dem.: Das ist doch unerhört! Das ist echt christlichsozial- ABG. Eisinger; Das ist eine Moralheuchelei sondergleichen. - Zwischenrufe) In den meisten Fällen trifft dieser Ausdruck zu und ich habe gar keine Veranlassung ihn zurückzunehmen (Zwischenrufe). Der Redner beantragt in § 1 Absatz 4 des Pensionsstatuts dem Worte "Wirtschaftsführerin" in Klammer beizusetzen (Mutter, Schwester), eine gleiche Aenderung im Titel des § 14 vorzunehmen und in denselben Paragraphen folgenden neuen Absatz 9 einzufügen: "Die Wirtschaftsführerin (Mutter, Schwester) erlangt den Anspruch auf den Versorgungsgenuss, wenn sie mit dem ledigen oder Verwitweten Versicherten durch mindestens 3 Jahre vor dessen Ableben in gemeinsamem Haushalt gelebt und ihm die Wirtschaft unentgeltlich geführt hat. Im übrigen gelten die Bestimmungen über den Anspruch der Witwe".

r. Scholz ^(nat. soz. Bemerkung) die Sozialdemokraten werfen den Nationalsozialisten immer vor, dass sie, wo sie zur Herrschaft kommen, die sozialen Errungenschaften abbauen. In Wirklichkeit tun das die Sozialdemokraten. Das Defizit der Strassenbahnen könnte man leicht hereinbringen, wenn man die Zahlung der Zinsen der Dollaranleihe einstellen und den ausländischen Kapitalisten nahelegen würde, da sie seit Jahren so schön verdient haben, zuzuwarten, bis die Wirtschaftskrise vorbei ist. Trotz aller Bestreitungen der sozialdemokratischen Führer bleibt es richtig, dass die Mehrheitsparteien die Gemeindeangestellten auf das Niveau der Bundesangestellten herabdrückt. Die Pensionskassen waren einst blühende Institute, dass sie zusammengebrochen sind, ist die Schuld der Sozialdemokraten, die die notwendigen Massnahmen nicht rechtzeitig getroffen haben. Das Bitterste was dem Personal zugemutet wird, ist das Stillehaltejahr. Eine grosse Belastung der Bediensteten ist die weitere Verminderung des Ruhegenusses. Man verschliesst der Jugend auf weitere 5 Jahre jede Anstellungsmöglichkeit. Man trifft auch die Kollektivverträger, wo man sie findet. Man nennt das alles Krisenmassnahmen, wir nennen es sozialen Wahnsinn. Wir glauben Ihnen nicht, dass alle diese Massnahmen provisorisch sind, was den Angestellten einmal weggenommen wird, wird ihnen nicht mehr zurückgegeben. Man möge doch einmal den hohen und höchsten Gehaltsempfänger in der Gemeinde, die bis zu 3000 S und noch mehr verdienen, nahelegen, auf einen Teil ihrer Bezüge zugunsten der Schlechtgestellten zu verzichten.

Der Redner beantragt, dass die untersten Gehälter und Löhne der Bediensteten der Gemeinde auf 200 Schilling monatlich ergänzt werden sollen. Die hierfür erforderlichen Beträge sollen, wenigstens für die Krisenzeit bis 31. Dezember 1933, von den höchsten Gehältern hereingebracht werden. Die bisher durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen sollen, soweit sie eine Personalverminderung zur Folge haben, widerrufen werden, um dadurch der heranwachsenden Jugend Anstellungsmöglichkeiten zu geben. Die Doppel- und Mehrverdiener innerhalb der Gemeinde Wien sollen erfasst und deren Gesamteinkommen mit 1200 Schilling im Monat bemessen werden. (Beifall bei den Nat. soz.)

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XVI. Blatt

Wien, am

GR. Stöger (chr. soz.) erklärt, dass auch diese Vorlage, wie ~~alle übrigen, nicht zum Ziele führen werde~~. Die ~~Staffelung der Tarifierhöhung zeigt die unsoziale Haltung~~ der Gemeinde, die mit dem ~~neuen Tarif die Aermsten, die Sparrer und die kinderreichsten Familien trifft~~. Zur ~~Stützung der Pensionskasse werden vom Personal 4 Millionen Schilling herausgepresst~~. Wir können nicht den Optimismus aufbringen, dass die Belastung nach dem 31. Dezember 1933 ^{oder} ~~ausgehoben~~ gemildert wird. Die Vorlage zeigt dem Personal den Unterschied zwischen sozialdemokratischer Theorie und sozialdemokratischer Praxis. Das Echo, das die Vorlage beim Personal gefunden hat, zeigt, dass das Personal zu denken beginnt und nunmehr den Unterschied zwischen grossmäuligen Versprechungen und reellen Daten erkennt. Die Vorlage bietet ein trostloses Bild. Solange Sie Millionen von Schilling für parteipolitische Fürsorge, für die Sozialisierung ^{von} Grund und Boden ausgeben, solange Sie den Gewerbetreibenden sozusagen das Weisse aus den Augen herausreissen, solange dürfen Sie dem Haus keine solche Vorlage unterbreiten. Durch diese Vorlage wird das Personal in Elend und Not gestossen, wird der Kreis der Wirtschaft eingeeengt, wird die Kaufkraft der breiten Massen wieder herabgesetzt. Wir müssen deshalb diese unsoziale und unzeitgemässe Vorlage ablehnen. (Beifall bei den Christl. soz.)

GR. Griessler (nat. soz.) weist darauf hin, dass die Sozialdemokraten früher, wenn eine kapitalistische Verwaltung der Stadt Wien die Strassenbahnfahrpreise in einer Zeit ständig wachsender Not erhöht hätte, Demonstrationen, Versammlungen und Streiks inszeniert hätten. Heute aber, wo sie selbst die Unternehmer sind, erhöhen sie die Tarife und bauen die Gehälter der Angestellten ab. Heute sind die Sozialdemokraten die Vertreter des Kapitalismus und wir vertreten die Arbeiter. (Beifall bei den Nat. soz. - Lachen bei den Soz. dem.) Warum schaffen Sie nicht die Doppelverdiener ab? In den Reihen der Mehrheit sitzen eben nicht bloss Doppelverdiener, sondern Acht-, Zehn- und Zwanzigfachverdiener. (Beifall bei den Nat. soz. - Lachen bei den Soz. dem. - Jenschák: "Haben Sie dem Rosenbaum schon die Fakturen bezahlt?") Wir werden sehen, ob Sie unserem Antrag Scholz wegen der Doppelverdiener zustimmen werden. Sie sind ja heute nur mehr die Interessenvertreter des jüdischen Kapitalismus. (Lachen bei den Soz. dem.) Sie lachen heute noch, vielleicht auch noch in einem Monat, aber die Zeit wird schon kommen, wo Sie nicht mehr lachen werden! Beim Verkehrsstreik in Berlin sind die Sozialdemokraten als Streikbrecher aufgetreten. (Lachen bei den Soz. dem. - GR. Weigl: "Davon sprechen Sie nichts!") Sie haben die Strassenbahner garnicht gefragt, ob sie mit der Kürzung ihrer Gehälter einverstanden sind, sondern halten sie mit eisernem Terror nieder. ~~Wenn Sie glauben, dass Sie Ihre Wähler bei den Tarifierhöhungen hinter sich haben, dann lösen Sie den Gemeinderat auf!~~ (Lebhafter Beifall bei den Nat. soz.)

GR. Prinke (christl. soz.) verweist darauf, dass die Sozialdemokraten durch Opfer der Bediensteten das Gleichgewicht im Haushalt der Strassenbahnen herstellen wollen. Die Angestellten haben aber bisher schon Opfer genug gebracht. Bei allen Massnahmen der Mehrheit zeigt sich Ihr sozialistisches Solidaritätsgefühl: Mit der Peitsche des Hungers und mit der Frohung des Abbaues werden die Arbeiter und Angestellten zu neuen Opfern gezwungen. Warum sind Sie mit diesen Massnahmen nicht vor dem Personalvertretungswahlen gekommen?

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XVII. Blatt

Wien, am

Ihr System unterscheidet sich in nichts von dem System des Kapitalismus. Auch Sie beuten die Arbeitskraft bis zur letzten Konsequenz aus. Von den 13 Millionen Neueinnahmen, die zur Deckung des Defizits verwendet werden sollen, tragen die Angestellten allein eine Last von rund 10 Millionen. Der Redner kritisiert sodann die Änderungen des Pensionsstatuts, bespricht eingehend die Gründe des Entstehens des Defizits bei den Strassenbahnen und wendet sich gegen die Auffassung des GR. Riehl, dass mit den Arbeitslosenfahrscheinen Mißbrauch getrieben werde, da die bezüglichen Vorschriften ausserordentlich streng gehandhabt werden. Er errechnet sodann die Belastung des Strassenbahnbetriebes durch die Arbeitslosenfahrscheine mit 6 Millionen im Jahr, die Belastung durch die Fahrpreiserlässigungen für die städtischen Angestellten mit ebenfalls 6 Millionen. Das ist zusammen ein Betrag in der Höhe des Defizits der Strassenbahn. Es gibt ferner bei den Strassenbahnen nicht weniger als 56 freigestellte Vertrauenspersonen. Für diese Leute werden 200.000 Schilling hinausgeworfen. Für die amerikanischen Buchhaltungsmaschinen werden jährlich 36.000 Schilling aufgewendet und die Adaptierung in der Direktion in der Favoritenstrasse soll 800.000 Schilling kosten. Unter solchen Umständen verlangen Sie vom Personal Opfer. Sie sind einst mit der Parole ausgezogen, dem Arbeiter ein besseres Heim zu sichern, Sie kehren nun zurück als Räuber der schwer verdienten Rechte der Arbeiterschaft. Es wird die Zeit kommen, in der sich die Bevölkerung von Wien gegen Sie erheben und Sie von Ihrem Platz weggefegt wird. (Beifall bei den Christl. soz.).

GR. Mühlberger (nat. soz.) bemerkt, der heutige Tag sei ein schwarzer Tag für die jüdisch-marxistische Bonzenkratie. Als vor 14 Jahren die Soldaten vom Feld heimkehrten, versprachen Sie ihnen Arbeit und Brot. Aber alle Ihre Versprechungen waren ein "Schmäh". Speiser und Emmerling haben keine Ahnung von der Not der arbeitenden Menschen; sie sind feiste Bonzen mit Riesengehältern und Luxusautos. Bei der Strassenbahn wird nichts repariert, weil Sie dem deutschen Arbeiter keine Arbeit geben wollen. Die Herren Emmerling, Seitz und Speiser wären bestimmt auf der Bühne eines Kasperltheaters kolossale Grössen geworden, aber in der Gemeinde Wien haben sie sich als vollkommen unfähig erwiesen. Ihr Kampf geht nur um die eigenen Diäten. Ihre sozialistischen Taten bestehen darin, dass Sie 600 Schneeschaufler, die seit 4 Uhr früh auf Beschäftigung warten, am Abend wegschicken. Wir werden aber mit Ihnen schon abrechnen. (Beifall bei den Nat. soz. - Lachen bei den Soz. dem.)

Referent STR. Speiser beschäftigt sich in seinem Schlusswort mit den Ausführungen des STR. Kunschak über das alte Pensionsinstitut der Strassenbahner und verweist darauf, dass die finanziellen Grundlagen des Institutes im Jahre 1920 infolge der Geldentwertung vollständig erschüttert waren, was weder der heutigen noch der früheren Gemeindeverwaltung zum Vorwurf gemacht werden könne. Die Entwertung war einfach eine Folge des Krieges und der Inflation. Der Referent betont, dass die drei grossen städtischen Unternehmungen einen grossen Teil der Altpensionistenlasten auf sich nehmen. Dass die Gebarung des Pensionsinstitutes kriminell gewesen wäre, sei eine lächerliche Behauptung. Es handle sich hier um ein Fondsvermögen, hinter dem die Haftung der Gemeinde Wien stehe.

Wenn sich STR. Kunschak mit der Frage befasst habe, ob der Lebensgefährtin des Verstorbenen ein Pensionsbezug gewährt werden soll, so sei festzustellen, dass nur dann, wenn eine rechtmässige Witwe nicht vorhanden ist, in berücksichtigungswerten Fällen der Lebensgefährtin eine ausserordentliche Zuwendung gegeben werden kann. Diese Bestimmung ist also nur fakultativ.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XVIII. Blatt

Wien, am

STR. Speiser schlägt vor, die Anträge Kunschak wegen Berücksichtigung naher Angehöriger eines verstorbenen städtischen Angestellten abzulehnen, behält sich jedoch eine Besprechung mit dem Vertretern der Pensionskasse über diese Anträge vor.

Dem Antrag Scholz bezüglich der Mindest- und Höchstbezügler kann nicht beigezogen werden, weil es mit Ausnahme der jüngsten Angestellten unter 22 Jahren keinen Angestellten gibt, der nicht einen Mindestbezug von 200 S hätte. Bei der Gemeinde gibt es Höchstbezügler mit den von GR. Scholz angeführten Bezügen nicht, ausgenommen einen einzigen hervorragend verdienten und ausserordentlichen fähigen Direktor, auf dessen Mitarbeit wir heute noch sehr grossen Wert legen. Die vom GR. Scholz mit so grossem Vergnügen genannten Stadträte haben freiwillig zu einer Zeit auf 20 Prozent ihrer Bezüge verzichtet, als den übrigen Angestellten die Bezüge nur um 6 Prozent gekürzt worden sind. Eine Rationalisierung gibt es bei der Stadt Wien nicht. Die natürliche Entwicklung, die einen Rückgang der Betriebe mit sich bringt, können wir leider nicht aufhalten. Das Doppelverdienerwesen kann von der Gemeinde allein nicht gelöst werden. Die Verabschiedung einer Doppelverdienervorlage in Form eines Bundesgesetzes wird gerade von den Sozialdemokraten am eindringlichsten betrieben. Die Gemeinderäte Griessler und Prinke haben die Rathausverwaltung als eine Art kapitalistischen Blutsauger hingestellt. Sehr viele Angestellte auch der öffentlichen Körperschaften würden ^{auch heute noch} sehr gerne bei diesem Blutsauger angestellt ^{sein} (Lebh. Beifall bei den Soz. dem.). Unsere Angestellten haben zum B. auch heute noch im Durchschnitt gegenüber den ähnlich gestellten Bundesbahnangestellten einen Vorsprung von 100 S im Monat. Dass die Gemeinde sich soziale Leistungen von den Strassenbahnen nicht bezahlen lassen soll, ist bis zu einem gewissen Grade berechtigt, ^{Barum} hat sich die Gemeinde entschlossen, für diese Zwecke neben dem Anerkennungsbetrag von 50.000 S noch im Laufe des heurigen Budgetjahres einen erheblichen Beitrag zuzuschliessen. Aber gar so unberechtigt wäre es nicht, wenn die Strassenbahn gewisse Leistungen für die Gemeinde übernehmen würde. Die Strassenbahn ^{hat} zum B. im Jahre 1913 an die Gemeinde in heutigem Geld rund 4 Millionen abgeführt und hat einen Strompreis in heutigem Geld von 21 Groschen bezahlt gegenüber 7 Groschen, der heute einschliesslich der Warenumsatzsteuer bezahlt wird. Darin und in der Tatsache, dass die früher üblichen Zahlungen der Strassenbahn an die Gemeinde heute nicht stattfinden liegt ein viel grösserer Ausgleich als in der Beanspruchung durch soziale Leistungen. GR. Prinke hat davon gesprochen, dass die Uebersiedlung in der Favoritenstrasse 800.000 Schilling gekostet haben soll; richtig ist, dass sie bloss 15.000 Schilling gekostet hat und dieser Betrag innerhalb eines Jahres durch Zinersparungen eingebracht wird. Man spricht ja immer vom Raub von Rechten; wahr ist gerade das Gegenteil. Wir haben den Angestellten die Abkürzung der Definitivzeit von 10 auf 5 Jahre gegeben, die 30 jährige Dienstzeit, Bezahlung der Ueberstunden mit 50 Prozent, statt früher der Normalstunde, starke Valorisierung der Gehälter der Kleinangestellten, den Urlaub bis zu 4 Wochen und so weiter. Die Gemeindeverwaltung hat sich auch mit Aufopferung ihrer politischen Interessen gegen jede unnütze Anstellung gestellt. Heute wird uns vorgeworfen, dass wir zu viel Personal angestellt haben. Seit 1922 ist die Frequenz von 444 Millionen auf 458, auf 567, auf 601, auf 615 und auf 638 Millionen Fahrgäste gestiegen. Die Zunahme der Frequenz bedeutet natürlich Arbeit auf den Wagen. Dann fällt die Frequenz und es wurden keine Anstellungen mehr durchgeführt, bis zur Zeit der Einführung des Autobusses.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XIX. Blatt

Wien, am

Im Jahre 1925 hat ein christlichesozialer Gemeinderat kritisiert, dass bei einer Frequenzzunahme um 100 Millionen Fahrgäste bloß 364 Angestellte aufgenommen worden sind, und hat gefordert, dass mit diesem System gebrochen werden müsse. Im Jahre 1927 hat der gleiche Bachmann erklärt, wenn die Kollegen ihre Mehrdienstleistung einstellen würden, könnte Personal angestellt werden. Und im Jahre 1928 wurde kritisiert, dass bei einer Frequenzzunahme um 149 Millionen Fahrgäste bloß 92 Anstellungen erfolgten. Es wurde uns vorgeworfen, dass dieses Sparen im Personal echt kapitalistisches Prinzip ist. Und heute erklärt Herr GR. Prinke, wir sind von parteipolitischer Sucht besessen.

Es ist uns gewiss nicht leicht, hier schon zum zweiten Male Abbaumaßnahmen vorzuschlagen, aber die Angestelltenschaft hat sich in eingehenden Verhandlungen überzeugt, dass ein anderer Weg nicht möglich ist. Dass trotz aller Schwierigkeiten schliesslich ein Einvernehmen mit dem Personal hergestellt werden konnte, ist ein neuer Beweis für das Verständnis und Vertrauen, das die Verwaltung beim Personal gefunden hat. Wir werden das Gefühl der Solidarität, das sich darin kundgibt, erwidern. Möge bald die Zeit kommen, in der die Wirtschaftskrise, die über alle arbeitenden Menschen ohne ihre Schuld hereingebrochen ist, sich mildert und die Angestellten für ihre tüchtige und pflichteifrige Arbeit wieder ihre vollen Bezüge erhalten. (Lebhafter Beifall bei den Soz. dem.)

Bei der Abstimmung werden die Anträge Kurnschek der geschäftsordnungsmässigen Behandlung überwiesen, die Referentenanträge angenommen, die Resolutionsanträge Scholz abgelehnt.

Der Antrag in den Arbeitsvertrag für die ständigen Arbeiter der städtischen Elektrizitätswerke und der städtischen Gaswerke die Bestimmung einzufügen, dass die Arbeiter nach einem fünfjährigen ständigen Arbeitsverhältnis im Dienst der Gemeinde das Definitivum erhalten, wenn sie die in der Arbeitsordnung vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, wird nach dem Referate des St.R. Speiser und nach dem GR. Pichler dagegen protestiert hatte, dass einem ähnlichen von ihm gestellten Antrag seinerzeit von der Mehrheit nicht zugestimmt worden sei, angenommen.

Die Verhandlungen werden abgebrochen und es gelangen die eingebrachten Dringlichkeitsanträge zur Verhandlung. In Angelegenheit der Abfuhr des Hauskehrrichtes bei der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke hat GR. Stöger einen Antrag eingebracht, der unverzüglich in dieser Angelegenheit Erhebungen verlangt. Nachdem Vizebürgermeister Emmerling festgestellt hatte, dass die Angaben und Tatsachen nicht entsprechen, wird dem Antrag die Dringlichkeit nicht zuerkannt. In Angelegenheit der Schneesäuberungsarbeiten haben die GR. Gratzenberger und Mühlberger einen Dringlichkeitsantrag eingebracht, der sich mit den Schneesäuberungsarbeiten beschäftigt und eine Erhöhung der Ehtlohnung der Schneearbeiter um 50 Prozent fordert. STR. Richter stellt fest, dass die Gemeinde Wien im heurigen Winter für die Schneesäuberungsarbeiten und Glatteisbekämpfung bisher nicht weniger als 1,032.000 Schilling aufgewendet hat. Er spricht sich gegen die Dringlichkeit des Antrages aus, die auch von der Mehrheit abgelehnt wird.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
FRANZ XAVER FRIEDRICH

XX. Blatt

Wien, am

Ein weiterer Dringlichkeitsantrag der GR. Gratzenberger und Scholz wendet sich gegen die Vergebung der Bestellungen von Bullmannkappen für Pflöglinge der Gemeinde Wien an tschechische Firmen und fordert die Unterlassung jeder weiteren Gemeindebestellung im Ausland. Nachdem St. R. Linder erklärt hatte, dass keine österreichische Fabrik Bullmannkappen erzeuge, und dass im übrigen das Wirtschaftsamt nur heimische Industriena beschäftigt, wird die Dringlichkeit abgelehnt.

Ein Dringlichkeitsantrag der GR. Gratzenberger und Peschol beschäftigt sich mit dem Verkauf von Altmaterial aus den Beständen der "Societas", die aus einer von der Aktion Winterhilfe veranstalteten Sammlung stammen an einen jüdischen Winkelhändler im XX. Bezirk, verlangt Aufklärung darüber, Einberufung des Winterhilfekongressums und Einstellung der Beteiligung aus der Winterhilfe an die Societas und andere rote Vereine. St. R. Tandler weist darauf hin, dass ungefähr 40 Prozent des der Societas von der Winterhilfe übergebenen Materials unbrauchbar war und daher verkauft werden musste. Den Erlös von 163 Schilling hat die Societas der Winterhilfe übergeben. Die Beteiligung aus der Winterhilfe erfolge an Verbände aller Parteien, woran sich nichts ändern wird. Im übrigen ist es eine Undankbarkeit, die Winterhilfe so herabzusetzen, wie es durch den Antrag geschieht. Die Dringlichkeit wird abgelehnt.

Ein Dringlichkeitsantrag der GR. Hölzl und Griessler beschäftigt sich mit dem Studentenheim der "Wirtschaftshilfe der Arbeiterstudenten" das in einem der Gemeinde Wien gehörigen Haus untergebracht ist. Der Antrag verlangt unter anderem, dass in Gemeindehäusern Studentenheime eingerichtet werden sollen, die für mittellose Studenten deutscher Volkszugehörigkeit bestimmt sein sollen. Der Antragsteller begründet kurz die Dringlichkeit, worauf diese von der Mehrheit abgelehnt wird.

Die GRt. Pichler und Gratzenberger verlangen in einem Dringlichkeitsantrag eine Heldenehrung durch die Gemeinde Wien; Auch diesem Antrag wird die Dringlichkeit nicht zuerkannt.

Schluss der Sitzung 10 Uhr 40.