

Wiener Rathaus-Korrespondenz

Herausgeber und verantwortl. Redakteur Franz Mischen.
Wien, 1., Neues Rathaus.

1. Ausgabe.

25. Jahrgang, Wien, Donnerstag, den 25. September 1919, Nr. 324.

Preiserhöhung für Rathauskellerweine. Im Stadtrate berichtete StR. David über eine Sitzung der Rathauskellerkommission, in der beschlossen wurde die Preise der heurigen Weine von K 2.50 auf K 3.50, die der alten von K 3.50 auf K 4.00 bzw. K 5.- und die der Rotweine von K 3.50 auf K 4.50 zu erhöhen. Spezialweine sollen von K 10.- auf K 14.- und 15.- K erhöht werden. Die bezüglichen Anträge des Referenten wurden ohne Debatte angenommen.

Der Fuhrwerkverkehr über die Kaiser Franz Josef Brücke. Von Morgen ab ist auf die Dauer der Einstellung des Strassenbahnverkehrs der Verkehr für Fuhrwerke über die in Bau befindliche Kaiser Franz Josefs Brücke nach und von Floridsdorf gestattet.

2. Ausgabe.

25. Jahrgang, Wien, Donnerstag, den 25. September 1919, Nr. 335.

Zur Kohlenfrage. In der heutigen Sitzung des Stadtrates wurde die Debatte über die Kohlenfrage fortgesetzt.

StR. Vaugoin betonte, dass die Abordnung der Gemeinde Wien, welche in Prag war, bei keiner der dortigen zuständigen Stellen erklärt habe, dass die Gemeinde Wien mit einem geringeren Quantum als angesprochen wurde, das Auskommen finden könne. Die Tschechoslowakei ist verpflichtet nach dem neuen Verträge 5.200 Tonnen täglich zu liefern und wir haben erklärt, dass dieses Quantum weit unter der Menge stehe, das die Gemeinde bedürfe. Unser ganzes Bestreben war darauf gerichtet eine Erhöhung, nicht aber Erniedrigung des Quantums zu erzielen. Redner polemisierte nun gegen die Ausführungen des StR. Täubler und erklärte, dass es der Minorität nicht eingefallen sei, aus der Kohlenfrage politisches Kapital zu schlagen. Die Lage, in der wir uns befinden, sei viel zu ernst, als dass man daraus ein Politikum machen dürfe. Redner habe auf der Reise gesehen, wie schlimm unsere Lage ist. Die Tschechoslowakei sei bedeutend besser mit Kohle versorgt als wir. Der Zugverkehr sei dort fast normal, es verkehren dort die Schnellzüge wie im Frieden und in der Stadt Prag selbst würden allerorts Kohlen abgeladen. Es sei deshalb nicht richtig, dass uns die Tschechen nicht besser mit Kohle beliefern könnten, als es tatsächlich geschehe. In der Tat würde Deutschland von den Tschechen viel besser mit Kohle beliefert als wir, es erhalte die Kohle pünktlich und täglich. Eine bedeutende Rolle spiele jetzt auch der Waggonmangel. Der gemeinsame Wagenpark sei tatsächlich auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten. Die Regierung müsse dahin trachten, dass jeder Sukzessionsstaat seinen eigenen Wagenpark erhalte. Ministerpräsident Tuma hat uns selbst erklärt, dass der Wagenmangel ein Hauptgrund der schlechten Belieferung sei und er hat auch erklärt, dass die Deutschen pünktlich ihre Wagen beistellen. Er wollte sich deshalb auch schon an Frankreich um Wagen wenden, welches solche im Ueberflusse habe. Würden Wagen beigestellt werden, so glaube er, würde die Belieferung viel rascher und prompter vor sich gehen. In verschiedenen Blättern habe er

gelesen, dass, wenn wir mit Deutschland vereint wären, wir keine Kohlennot hätten. Das sei nicht richtig. Dagegen sei richtig, wenn wir zu Deutschland gehören würden, mit mehr Recht Kohle fordern könnten; ob wir sie aber auch erhalten würden, sei allerdings eine andere Frage. Denn in Deutschland herrsche selbst Kohlennot, und namentlich in Süddeutschland seien die Kohlenverhältnisse noch ärger als bei uns. Die Kohlenförderung Deutschlands habe im Frieden nahezu 300 Millionen Tonnen betragen, sie betrage jetzt kaum 40 Millionen Tonnen und davon müssten noch 20 Millionen Tonnen an die Entente abgegeben werden. Die Ursache der Minderförderung liege in der geringeren Arbeitsleistung und in den Waggonmangel, der sich auch in Deutschland recht fühlbar mache. Nicht, dass zu wenig Waggon vorhanden wären, sondern ein Grossteil derselben sei reparaturbedürftig. Die Arbeiten zu deren Wiederherstellung gehen zu wenig rasch von statten. Dessenungeachtet habe er aber das Empfinden, dass sich die Verhältnisse in Deutschland bald wieder bessern würden, und dass Deutschland wieder hoch kommen werde. Was die amerikanische Kohle betreffe, so sei es allerdings richtig, dass sie wahnsinnig teuer sei. 16.000 K für ein Waggon Kohle sei ein erschreckender Preis. Dessenungeachtet müssten wir aber alle amerikanische Kohle, die greifbar sei, beziehen und er sei auch überzeugt davon, dass der Bürgermeister in dieser Frage bereits alles vorgekehrt habe. Es gäbe eben keine andere Rettung für uns. Redner glaube übrigens, dass dieser Kohlenpreis auch von manchen Industrien ertragen werden könnte; so namentlich von der Exportindustrie. Würden sich gewisse Industrien zum Bezuge von Kohle bereit erklären, und amerikanische Kohle beziehen, so würde zweifellos unsere Valuta dadurch gestärkt und die Arbeitslosigkeit gebannt werden, so dass wir vielleicht über den Winter hinweg kommen könnten. Wenn sich Redner die Frage vorlege, was nunmehr geschehen solle, so müsse er darauf verweisen, dass vor allem ein Ersatzverkehr geschaffen werden müsse. Am besten wäre es natürlich, wenn der Stadtbahnverkehr zum Teile wieder aufgenommen werden könnte. Andererseits aber könnte die Gemeinde vielleicht einen teilweisen Stellwagenverkehr aktivieren und auch die alten Tramwaywaggon könnten, wenn es schon sein müsse, für den Winter wieder in Betrieb gesetzt werden. Durchgreifend geholfen könne allerdings nur werden, wenn Wasserkräfte in ausreichendem Masse als bisher zur Erzeugung von elektrischer Kraft herangezogen werden. Für die Hausbeheizung müsse auf Holz gegriffen werden. Redner schliesst, indem er erklärt, es sei ihm ganz klar, dass unter den heutigen Verhältnissen Oesterreich nicht bestehen könne. Es müssten daher diejenigen, die Oesterreich zu seinem heutigen Zustand verurteilt haben, helfend eingreifen, damit Oesterreich die Möglichkeit geschaffen werde, weiter zu leben.

StR. Körber besprach die Holzversorgung und trat insbesondere dafür ein, dass der Holzstelle mehr Machtbefugnisse als bisher eingeräumt werden.

StR. Speiser: Von Seite der Minorität sind zahlreiche Gründe angeführt worden dafür, dass das eine oder andere nicht geschehen sei. Ich glaube nicht, dass irgend-etwas versäumt worden wäre. Ich habe aus der Debatte den Eindruck gewonnen, dass es sich den Herren von der anderen Seite tatsächlich um eine sachliche Debatte handelt, aber wenn darauf hingewiesen wurde, dass die Arbeiter hauptsächlich daran schuld sind, dass wir die heutige Kohlennot haben, so wird es notwendig sein, einen weiteren Blick in die Vergangenheit zu werfen und alle Gründe zu erörtern, in welcher Weise die heutige Kohlenförderung mit der Arbeiterfrage im Zusammenhange steht. Ich möchte aber darauf heute nicht eingehen und begnüge mich mit dem Gesagten.

StR. Josef Müller hat den Bürgermeister darauf acht zu haben, dass die Kriegsküchenbetriebe mit genügend Holz und Kohle versorgt werden. Die Kriegsküchenbetriebe könnten im Winter derart ausgestaltet werden, dass durch sie zirka 1 Million Personen verköstigt werden könnten.

StR. Dr. Kienböck ^(Christlichsozial) verwiederte auf die Ausführungen des StR. Täubler in der gestrigen Sitzung und betonte, dass es seiner Partei nicht beifalle, die Kohlenangelegenheit politisch auszuschrotten. Bezüglich der Holzaufbringung könne er allerdings den Vorwurf nicht ersparen, dass in letzter Zeit unter den Holzarbeitern neuerlich eine Bewegung hervorgerufen worden sei, die die Arbeit derselben stark beeinträchtige. Jetzt komme es aber vor allen darauf an, dass viel Holz geschlägert werde und eine Bewegung, wie die gegenwärtige, hemme und schädige die Schlägerung in bedeutender Masse. Er müsse deshalb den Appell an die Majorität richten, dass diese Bewegung; so rasch als möglich wieder unterdrückt werde.

StR. Breitner ^(Sozialdemokrat) sagte, dass man aus der Debatte doch den Eindruck gewinne, als ob immer wieder der Versuch gemacht werden würde, die Angelegenheit seiner Partei als Verantwortung aufzuerlegen. Tatsächlich habe jedoch die Minorität immer, wenn Einschränkungen beantragt worden seien, den Versuch gemacht, die Einschränkungen zu lockern. So sei es ^{auch} bei der Sperrstunde gewesen. Redner sei jedoch der Ueberzeugung, dass die Kohlenfrage absolut kein Politikum sei, sondern eben eine Angelegenheit, die die Allgemeinheit betreffe und die für diese überaus schwer ins Gewicht falle.

StR. Biber (chr. soz.) bemerkte, dass die in den Berichten angegebenen Zahlen über die Holzversorgung Wiens wohl absolut sehr hoch seien, für die Versorgung der Grossstadt aber kaum in Betracht kommen. Es müsse getrachtet werden solche Mengen von Holz anzubringen, die tatsächlich ermöglichen, einen Ersatz für die Kohlenversorgung zu bilden.

StR. Hackl (Soz. Dem.) gab über die Ziele der Holzversorgung noch folgende Aufschlüsse: Es werde getrachtet vorläufig die Holzversorgung für die Mindestbemittelten sicher zu stellen. Bei der Annahme von 400.000 Mindestbemittelten die wöchentlich 20 kg Holz erhalten sollen, werden täglich ungefähr 3.334 Raum meter Holz benötigt. Gegenwärtig sind ungefähr 160.000 Raummeter Holz geschlägert und greifbar, welches Quantum für rund 40 Tage ausreichen wird. Diese Aktion kann dennoch nur als als Notbehelf betrachtet werden, da ja eine Menge von 20 kg Holz für eine Familie auf keinen Fall ausreichen. Zu den Arbeiten, welche für die Einbringung des Holzes erforderlich sind, werden 1.600 Arbeiter, 378 Pferdezüge, 42 Automobile und 22 Waggon täglich benötigt.

Bgm. Reumann sagte in seinem Schlussworte, dass infolge verschiedener Zuweisungen, die gestern dem Elektrizitätswerke gemacht wurden, ^{es} es möglich gewesen ^{sei}, 33 Waggon auf Lager zu legen, so dass heute der Stand der Vorräte beim Elektrizitätswerke ungefähr 200 Waggon betrage. Die Bemühungen gehen ununterbrochen dahin, diesen Vorrat auf jene Höhe zu bringen, dass der Strassenbahnverkehr auf längere Zeit gesichert sei.

Was die Bemühungen um die Beschaffung amerikanischer Kohle anlangt, so seien diese bereits durch längere Zeit geführt worden, doch haben sowohl die von der Gemeinde, als auch die von anderen Stellen geführten Verhandlungen bisher keinen Erfolg gezeitigt.

Der Bürgermeister legte hierauf einen Magistratsbericht betreffend die eventuelle Einführung eines Ersatzverkehrs vor. In dem Berichte wird darauf hingewiesen, dass vor Kurzem die Autobusslinie Schottengasse - Stefansplatz - Nordbahn eröffnet wurde und dass getrachtet wird, so bald als möglich die Linie Stefansplatz - Oper - Südbahnhof zu eröffnen und auch die Linie Stefansplatz - Wollzeile - Bürgertheater in den Verkehr zu setzen. Mehr als die Durchquerung der Inneren Stadt mit dem sich am Stefansplatz kreuzenden Linien und der anschliessenden Verbindung zum Nord- und Südbahnhof lassen sich mit den vorhandenen Betriebsmitteln der Stellwagenunternehmung in den nächsten Monaten nicht machen. Der Autobus kommt daher weder wader noch auch im Winter als Ersatzverkehrsmittel nicht in Betracht. Von Pferdewagenbetrieb sind noch 30 Stellwagen vorhanden, die anderweitig Verwendung finden müssen. Für diese

keine Bespannung, wozu täglich 3 Paar Pferde notwendig sind, beige stellt werden. Die städtischen Arbeiter werden in die entfernten Betriebe mit städtischen Lastautos befördert, wozu 23 Autotaxi verwendet werden. Wegen Benzinmangel kann die Gemeinde nicht mehr Lastautos, also zur Beförderung fremder Fahrgäste, dienstlich machen. Es käme noch die Heranziehung des privaten Fuhrwerkes in Betracht, entweder des ganzen Privatfuhrwerkes und zwar sowohl der Personen wie aller Art von Lastwagen, sowie aller Pferde oder doch wenigstens des Lohnfuhrwerkes, also der Autotaxi, Fiaker und Einspänner. Theoretisch wäre eine solche Heranziehung wohl denkbar, aber sie scheitert an den Schwierigkeiten der Durchführung. Soweit sie nicht für andere wichtige Zwecke benötigt werden, könnte eine Beschlagnahme der erwähnten Fuhrwerke und der nötigen Pferde erwirkt werden. Schon dieses Kriterium wird Schwierigkeiten bereiten. Abgesehen von den Lohnwagen müssen zahlreiche private Wagen im öffentlichen Interesse den Besitzern ganz oder teilweise belassen werden; noch mehr gilt dies von den Pferden, die in Wien ohnehin nicht zu viel sind. Aber selbst wenn doch eine grössere Anzahl von Pferden und Wagen im Liquidationswege aufgebracht werden könnte, so wäre es ungemein schwierig, sie zu einer entsprechenden Personenbeförderung zusammen zu fassen. Der Gemeinde kann allerdings für Wagen und Pferde Requisitionsrecht eingeräumt werden, sie hätte aber für die Durchführung des Betriebes keine Exekutivgewalt. Selbst wenn ihr ein solches Recht zugestanden wird, wird sie es praktisch nicht ausüben können. Im Militärstaat war es möglich, da hatte die Heeresverwaltung die nötigen Machtmittel, die sie unter Umständen gewiss auch der Gemeinde zur Verfügung gestellt hätte. Jetzt gibt es aber keine so starke Zentralgewalt und die Gemeinde hat noch weniger Machtmittel, um die Fuhrwerks- und Pferdebesitzer zu zwingen, ihre Wagen und Pferde nach bestimmten Weisungen bereit zu stellen oder die Kutscher zu zwingen, nach diesen Weisungen zu fahren. Auch die Frage der Vergütung für die Beistellung der Wagen und Pferde ist schwer zu lösen. Die Kutscher werden sich mit behördlich fixierten Löhnen nicht zufrieden geben und wenn sie dazu gezwungen werden, widerwillig fahren, woraus neue Verwicklungen entstehen können. Die Gemeinde müsste für jeden Schaden an Pferden und Fuhrwerken aufkommen; auch drohen bei der Rückstellung an die Eigentümer mehr oder minder beachtliche Entschädigungsforderungen. Die Frage der Haftpflicht für Beschädigungen von Sachen oder Verletzung von Fahrgästen und Passanten kann grosse finanzielle Tragweite haben. Eine Versicherung für eine kurze Zeit und unter solchen Umständen wird, falls sie überhaupt erreichbar ist, gleichfalls viel kosten. Das finanzielle Ergebnis wird ausserst unbefriedigend, ja für die Gemeinde belastend sein. Die Fahrpreise müssen von der Gemeinde in mässigen Grenzen gehalten werden. Ist der Fahrpreis aber mässig, so wird bei den grossen Auslagen ein riesiges Defizit die Folge sein, was die bestandene Pferdestellwagenunternehmung gezeigt hat. Den Bedürfnis der Bevölkerung kann dabei nur zu einem sehr geringen Bruchteile Rechnung getragen werden. Es ist, wenn auch keine statistischen Daten zur Verfügung stehen, sicher, dass die Zahl der Personen, die so befördert werden könnten, weder zu der Zahl der sonst von der Strassenbahn beförderten Personen noch zu den Auslagen in Verhältnis steht. Die Autotaxi, Fiaker und Einspänner kommen für einen Massenverkehr nicht in Frage. Sie haben sich übrigens von selbst in den Dienst zu stellen und Sache der Polizei-

behörde ist es, darüber zu wachen. Eine Vereinigung unter Leitung der Gemeinde erscheint aus ähnlichen Gründen, wie sie bei den anderen Fuhrwerken angeführt wurden, unzulässig, unzweckmässig und die Gemeinde finanziell belastend.

StR. Dr. Kienböck (christl. soz.) meint, dass der Bevölkerung mit einem Berichte nicht gedient sei. Der Bürgermeister müsse den Auftrag geben, einen Ersatzverkehr einzurichten, denn die Tatsache, dass in dieser Sache etwas getan wurde, muss auf die Bevölkerung einen guten moralischen Eindruck machen.

Personalmangel könne nicht vorgeschützt werden, denn bei der Strassenbahn seien so viele Leute zum Nichtstun verurteilt, die leicht für die Einrichtung eines Ersatzverkehrs verwendet werden könnten.

Bürgermeister Reumann hob sodann noch hervor, dass die vom StR. Dr. Kienböck vorgeschlagenen Ersatzmittel für den Strassenbahnverkehr recht unvollständig sein würden. Wir haben ungefähr 15 Strassen, welche von den Vororten gegen den Ring zu einmünden. Wir könnten bestenfalls jede solche Strasse von einem Stellwagen befahren lassen, vorausgesetzt, dass wir das hiezu nötige Pferdmaterial aufreiben und die Kehrriichtabfuhr einstellen. Wir hätten damit dann das eine angenehme erreicht, dass wir einen Stellwagen durch die Strassen rasen sehen würden, welcher 20 Personen aufgenommen hätte und ein Ersatzmittel sein soll. Die Bevölkerung macht sich aber schon jetzt über die Ersatzmittel lächerlich. Ich muss schon sagen, dass ich mich mit dem, was mir bisher als Ersatzmittel vorgeschlagen wurde, nicht auf die Strasse traue. Wenn ein praktikabler Betrieb mir gesagt werden könnte, so würde ich gewiss einen Ausweg darin sehen und mir dieses Ersatzmittel beschaffen, um wenigstens einigermaßen eine Milderung der Kalamität herbeizuführen. Ich werde nächste Woche noch einen eingehenden Bericht über die Holzbeschaffung erstatten und ebenso einen solchen über die Kohlenlage.

Der Bericht des Bürgermeisters wurde zur Kenntnis genommen.

Das Marmeladengeschäft mit der Firma Mor Fekete. In der heutigen Sitzung des Stadtrates berichtete StR. Breitner über die Auflösung des Vertrages mit der Firma Mor Fekete in Tribuswinkel wegen Marmeladeerzeugung. Dieser Vertrag sei am 28. April 1917 geschlossen worden und er sei das unangenehmste und odioseste Geschäft, welches die Gemeinde in der Lebensmittelssache zum Abschluss gebracht habe. Er enthalte lauter drückende Bestimmungen und für die Gemeinde auch nicht einen Vorteil. Die Gemeinde habe dadurch auch nicht den geringsten Nutzen, sondern nur Schaden, weil dadurch, dass die Herstellung der Marmelade überaus schlecht gewesen sei, das Prestige der Gemeinde gelitten habe. Zur Zeit stehe die Sache so, dass die Gemeinde aus der letzten Produktion 200 Waggon übernehmen musste, wovon 175 Waggon in einem völlig ungeniessbaren Zustande waren. Aus diesem Grunde, wie aus anderen Gründen sei es zu Ausgleichsverhandlungen mit der Firma gekommen, die schliesslich zu einem für die Gemeinde vorteilhaften Uebereinkommen geführt hätten. Es ist die Abmachung getroffen worden, dass die vorhandene Marmelade, 175 Waggon, zu einem annehmbaren Preise übernommen werden könne. Allerdings müsse sich die Gemeinde verpflichten Zucker und Kohlen zum Unkochen der Marmelade beizustellen. Es sei dies in der heutigen Zeit eine sehr schwere Bedingung, allein die Marmelade müsse ungekocht werden, weil sie sonst gänzlich verloren sei. Aus dem Uebereinkommen resultiere für die Gemeinde kein finanzieller Schaden, wohl aber habe, wie schon erwähnt, durch die Verbindung das Prestige der Gemeinde eine Einbusse erfahren.

(Christlichsozial)
StR. Körber meinte, dass es nicht zweckentsprechend sei, der Firma Kohle und Zucker zu geben, insbesondere Zucker, weil es nicht feststehe, dass die Firma den Zucker auch zur Marmeladebereitung verwende.

StR. Breitner erwiderte, dass das Unkochen der Marmelade unter allen Umständen notwendig sei und dass man der Firma die Möglichkeit dazu bieten müsse, weil sonst der Schaden ein noch grösserer sein würde. Mit Geld könne man sich daher mit der Firma nicht auseinandersetzen. Im Uebrigen sei eine Ueberwachung der Fabrik eingeleitet worden. Selbst wenn heute seine Anträge abgelehnt würden, so gebe es nichts anderes als Zucker und Kohle hinauszuschicken, weil man die Marmelade nicht zu Grunde gehen lassen könne. Die Referentenanträge wurden angenommen.

Anforderung von Stundenhotels. Unter Bezugnahme auf die jüngst veröffentlichte Notiz über das Hotel City wird vom Wohnungsamt mitgeteilt, dass dieses Hotel bereits für Wohnzwecke angefordert wurde. Insgesamt sind in den letzten Tagen in Wien 30 Stundenhotels, 21 zur Gänze, 9 teilweise, angefordert worden. Hinsichtlich 5 Hotels ist die Anforderung in Rechtskraft erwachsen, hinsichtlich der übrigen ist teils die 3 tägige Einspruchsfrist noch offen, teils ein Einspruch in Verhandlung. Ein Teil der Hotels soll der Unterbringung der aus den Nachbarstaaten vertriebenen Deutschösterreicher insbesondere der Eisenbahnbediensteten dienen.