

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantwortl. Redakteur  
Karl H o n a y

Wien, Freitag, den 6. Juni 1924.

W i e n e r G e m e i n d e r a t

Sitzung vom 6. Juni 1924.

Bürgermeister Seitz eröffnet die Sitzung und hält, während sich die Mitglieder des Gemeinderates erheben, folgende Ansprache:

Ich glaube im Sinne des gesamten Gemeinderates zu handeln, wenn ich sage, daß wir uns den Kundgebungen anschließen, die in den zunächst betroffenen parlamentarischen Körperschaften aus Anlaß des Attentates auf den Bundeskanzler beschlossen wurden. Auch der Wiener Gemeinderat bedauert den Anschlag aufs tiefste. Wir erwarten und hoffen, daß die Genung des Bundeskanzlers, über die wir heute mittags wieder günstige Nachrichten erhalten haben, stetig fortschreite und daß er ehestens wieder hergestellt werde. Ich erbitte mir die Ermächtigung des Gemeinderates, den Bundeskanzler von dieser Kundgebung zu verständigen. (Zustimmung auf allen Seiten des Hauses).

Der Bürgermeister gibt nun bekannt, daß die Vorlage über die Erbauung eines Theatersaales im Lainzer Versorgungshaus von der Tagesordnung abgesetzt wurde. Es wird sofort die Betriebsverlängerung der Strassenbahnen und die Gehaltsregulierung der Bediensteten verhandelt. Ueber die Betriebsverlängerung referiert Vizebürgermeister Emmerling, der die schon mitgeteilten Linien anführt, die vom 2. Juni an bis 12 Uhr nachts betrieben werden. Der Referent teilt dann weiters mit, daß durch die Ausdehnung der Betriebsstunden der Bahnhofrundverkehr erst später aufgenommen werden wird und auch der Kraftstellwagenverkehr entscheidend beeinflusst werden dürfte. Es ist als sicher anzunehmen, daß ein großer Teil der Passagiere des Kraftstellwagens nunmehr die Strassenbahn benützen werden. Der Kraftstellwagenverkehr, der bis jetzt bis 2 Uhr früh geführt wurde, wird dann bis 3 Uhr betrieben. In den letzten Monaten haben sich die Verhältnisse bei den Strassenbahnen wesentlich geändert. Es wurde in erster Linie auf die Leute, die in den Morgenstunden fahren müssen, Rücksicht genommen. So sind zwischen  $\frac{1}{2}$  8 Uhr 8 Uhr früh, der Zeit des größten Verkehrs, nicht weniger als 2700 Wagen im Betrieb. Im Laufe des Vormittags sinkt diese Zahl dann auf die Hälfte herunter und gegen 11 Uhr vormittags beginnt sie wieder zu steigen. Gegen 6 Uhr abends ist wieder ein Spitzenverkehr zu verzeichnen, der aber den Frühverkehr nicht mehr erreicht, da nurmehr 2500 Wagen verkehren. Nach den letzten Berechnungen wird die Strassenbahn jährlich 500 Millionen Menschen befördern. Vor dem Krieg betrug die Zahl der Strassenbahnfahrgäste nur 340 Millionen. Es ist richtig, daß noch mehr Wagen in den Verkehr gebracht werden können, aber ebenso richtig ist es auch, daß erst durch die elektrische Stadtbahn eine wesentliche Erleichterung für die Bevölkerung eintreten wird. Leider sind durch die langen Verhandlungen viele kostbare Monate nutzlos vergangen, es wird aber alles daran gesetzt, um die Stadtbahn so rasch als möglich der Wiener Bevölkerung zugänglich zu machen. (Beifall).

Bürgermeister Seitz schlägt nun vor, daß sofort über die Bezugsregulierung der Bediensteten der Strassenbahn referiert werden soll. Der Gemeinderat stimmt zu und der Referent

StR. Speiser führt aus: Die Bezugserhöhung der Strassenbahner, die heute beschlossen werden soll, beträgt für den einzelnen Bediensteten durchschnittlich 200.000 Kronen monatlich. Gegenwärtig stellt sich der Durchschnittsbezug eines Strassenbahners auf etwa 2,072.000 Kronen monatlich. Das ist aber der Grundbezug. Dazu kommen noch die Gebühren für Ueberstundenleistungen und Extradienste, so daß sich der genannte Bezug nur für die 48stündige Arbeitswoche ergibt. Der Strassenbahnbetrieb hat nämlich am Sonn- und Feiertagen und anlässlich sportlicher Ereignisse Spitzenleistungen zu verzeichnen, die nur dann bewältigt werden können, wenn die Bediensteten gewisse Mehrdienstleistungen auf sich nehmen. Dies trifft auch auf den Frühverkehr zu und auch die Verlängerung des Nachtverkehrs ist nur möglich, wenn die Bediensteten solche Mehrdienstleistungen auf sich nehmen.

Redner möchte schließlich darauf hinweisen, daß <sup>nur</sup> zufälligerweise die Verhandlungen über die neuen Lohnverhältnisse und die über die Einrichtungen des Betriebes zur Herstellung des 12 Uhr Abendschlusses zusammenfielen. Dem Gemeinderat seien nur jene Anträge vorzulegen, die die Bezahlung der Strassenbahner und nicht diejenigen, die die Vereinbarungen innerhalb des geschlossenen Arbeitsvertrages betreffen, Redner bittet schliesslich diesen Gehaltserhöhungen zuzustimmen.

GR. Rotter (chr. soz.) bespricht zunächst die Ueberfüllung auf den Strassenbahnen, die mit der Behauptung des Referenten, daß man sich dem Friedensverkehr nähere, im Widerspruch stehe. Während die Frequenz der Strassenbahnen um 50 Prozent zugenommen hat, ist die Wagenkilometerleistung nur um 18 Prozent gestiegen. Wenn die Gemeindeverwaltung ihre Hoffnungen auf den Stadtbahnverkehr setzt, so wird sie darin enttäuscht werden. Der Stadtbahnverkehr hat vor dem <sup>Triegie</sup>, im Jahre 1914, kaum 45 Millionen Passagiere <sup>erreicht</sup>, umfasste also nur einen unbedeutenden Teil von Fahrgästen. Schließlich bespricht Redner die Verlängerung auf den einzelnen Linien und meint, daß die Ueberfüllung der Strassenbahnen auch auf ihre Bilanz einen ungünstigen Einfluß ausübe. So geschehe es manchmal, daß den Arbeitern der ganze Tag bezahlt, daß aber schon zu Mittag Feierabend gemacht wird, weil die geehrten Arbeiter zu irgendeiner Parade kommandiert werden. Es wird eben am unrechten <sup>Platz</sup> <sup>gespart</sup> und ausgegeben.

GR. Lehninger (chr. soz.) befasst sich insbesondere mit den Lohnerhöhungen. Die Strassenbahner sind <sup>zu</sup> intelligent, um sich nicht gegen die Verlängerung des Betriebes in einer Großstadt zu wehren, <sup>aber</sup> sie wehren sich nur dagegen, daß man diese Verlängerung auf Kosten der Bediensteten durchführt. Die Aufbesserung ist bei den bestbezahlten Strassenbahnern höchstens 202400 Kronen im Monat. Das ist eine sehr bescheidene Erhöhung, besonders wenn man die große Rentabilität der Strassenbahnen ins Auge fasst. Die Strassenbahner waren in der letzten Zeit gezwungen, bis 13 Stunden Dienst zu machen und monatlang keinen freien Tag zu haben, um das Notwendige für das Leben zu verdienen. Der Beschluß der Gemeindeverwaltung, daß man nur mit der Organisation verhandelt, welche über die Mehrheit verfügt <sup>nur</sup> und mit dem Handels- und Transportarbeiterverband zu verhandeln, ist schon aus dem Grunde zu verwerfen, weil dieser Verband an Altersschwäche leidet und zersetzt ist und schon lange nicht mehr die Mehrheit der Strassenbahner bei sich hat. Die Strassenbahner sind kein Parteistitut. Die Zusammensetzung der Personalvertretungen ist nicht demokratisch. Redner führt aus den statistischen <sup>Mitteilungen</sup> in

der Arbeiterkammer einige Kategorien von Arbeitern an, die weitaus nicht die Verantwortung der Strassenbahner haben, aber trotzdem höhere Löhne beziehen. Dabei hat der Strassenbahner weitaus mehr Arbeit zu leisten und ist vielfach genötigt außer Hause zu essen, sich auch besonders beim Nachtdienst Zubussen zu leisten, weil er sonst keine 30 Jahre im Dienst aushält. Sie scheinen es aber darauf abgesehen zu haben, daß er früher das Zeitliche segnet, damit er der Pensionskassa nicht zur Last falle. Die Strassenbahner mussten in den letzten Jahren eine Unmenge von Kompensationen zugestehen, um kleine Verbesserungen ihrer Bezüge durchzusetzen. Von allen diesen Kompensationen ist der Verlust der Pensionskassa wohl als der größte Verrat, der jemals an den Strassenbahnen begangen wurde, zu bezeichnen und als der letzte die Verschacherung des Rekonvaleszentenheims im Deutsch-Altenburg.

GR. Preyer (chr. soz.): Das ist niederträchtig!

Redner schliesst mit dem Appell an die Mehrheit, <sup>zu</sup> künftigen Lohnverhandlungen auch die Minderheit der Gewerkschaft heranzuziehen, die eigentlich eine Mehrheit ist. (Beifall bei den Parteigenossen).

GR. Doppler (chr. soz.) wünscht zu wissen, ob die Betriebsverlängerung als momentane Einführung für ein paar Monate gedacht ist, oder ob die Absicht bestehe, zu einer allgemeinen noch weiteren Betriebsverlängerung zu gelangen. Ferner vermisst er eine klare und deutliche Aufklärung des Referenten bezüglich der Gerüchte betreffend eine Tarifserhöhung. Es wäre endlich auch einmal <sup>an</sup> der Zeit, genaue Aufschlüsse über die Frequenz der Strassenbahnen zu geben, da die bisherigen Angaben zwischen 500 und 550 Millionen variieren. Wie immer die

Frequenz aber ist, so zeigt sich, daß zu Tarifierhöhungen kein Anlaß besteht. Was die Dauer des Betriebes betrifft, so bestehen da in kleineren Städten bessere Verhältnisse als bei uns. In Wien ist es nicht möglich mit der Strassenbahn zum  $\frac{1}{2}$  5 Uhr Zug zu fahren, wie dies in Linz der Fall ist. Dann kommt Redner auf das Ueberfüllungsverbot zu sprechen, das immer wieder bei Beratungen der Strassenbahn zu urgieren ist. Der Wunsch nach einem Ueberfüllungsverbot liegt im Interesse der Strassenbahnen selbst, sowie im dem der Bediensteten, die sich nicht so furchtbar abstrapazieren müssen, wenn in den Strassenbahnwagen nicht solche Verhältnisse wären. Schliesslich darf es nicht weiter geschehen, daß nur mit einer Organisation verhandelt wird, die übrigen aber, trotz ihrer Mitgliederzahl, nicht das Recht erhalten, mitzureden. Die Organisationsverhältnisse haben sich vollkommen verschoben. Es gibt ja auch eine Personalvertretung und einen Vertrauensmännerausschuss, die gewiß die berufendsten Vertreter ihrer Kollegen sein können, mit denen man in Verbindung treten müsste. Beim Bunde werden bei Personalverhandlungen Vertreter aller Organisationen zugezogen. Alle Menschen haben ein wohlbegründetes Recht auf Arbeit, das auch durch die gegenwärtige Gemeindeverwaltung nicht wegen der Zugehörigkeit der Arbeitssuchenden zu Nichtsozialdemokratischen Organisationen nicht geschmälert werden darf. Gerade die Sozialdemokratie kämpfe immer für den Arbeiterschutz. Es sei auch Pflicht in dieser Weise den Arbeiterschutz aufrecht zu erhalten und darum müsse man sich gegen die jetzt geübten Praktiken zur Wehr setzen. Wohin die Verfolgung Andersdenkender führe, könne man an dem Falle Stalzer, der in den Tod gehetzt wurde, ersehen.

GR. Preyer (chr. soz.): Ein Skandal ist das! Ein Terrorakt!

Es ist hoch an der Zeit, daß die Bestimmung der Arbeiter nur durch den Handel s- und Transportarbeiterverband aufzunehmen, falle.

GR. Haider (chr. soz.): Die Abwicklung des Strassenbahnverkehrs in Wien ist durchaus keine zeitgemäße. Darüber sind sich alle Faktoren des öffentlichen Lebens einig, das fahrende Publikum, die Verwaltung der Stadt und auch die Strassenbahndirektion. Durch den heute gefassten Beschluß, den Strassenbahnverkehr bis 12 Uhr auszudehnen, wird eine alte Rückständigkeit einigermaßen gemildert und wir hoffen, daß dieser Schritt eine Reihe weiterer Reformen, die im Bezug auf den Strassenbahnverkehr notwendig sind, nach sich ziehen werde. Nicht zum erstenmal erheben die Christlichsozialen ihre warnende Stimme und beklagen die herrschenden Unzukömmlichkeiten. Eine der wichtigsten Forderungen sei, endlich wieder das Ueberfüllungsverbot einzuführen. Eine gleichwertige Forderung sei die nach dem Zonentarif. Es sei eine schreiende Ungerechtigkeit hier eine kleine Strecke von wenigen Haltestellen ebensoviel bezahlen zu müssen, als wenn man von einem Ende zum anderen der Stadt fahre. Die Haltung gegenüber den Strassenbahnen in den zwei letzten Wochen war eine durchaus ungehörige. Man kann von den Schaffnern und Fahrern unmöglich verlangen eine Ueberleistung auf sich zu nehmen. Es sei vielmehr sicher, daß <sup>um</sup> diese Fragen die ganze Öffentlichkeit sich interessiere und leidenschaftlich zu den Problemen Stellung nehme. Alle diese Fragen, besonders die Entlohnung betreffend, sind von allergrösster volkswirtschaftlicher Bedeutung. Wenn die Gemeinderatsmehrheit ihre einmal gefassten Beschlüsse konsequent einhalten wollte, hätte man nicht mit dem H.T.V. Verhandlungen führen dürfen, sondern mit den unpolitischen und christlichen Strassenbahnerorganisationen, denen die Mehrheit der Strassenbahner angeschlossen sei. Auch die Presse hat sich diesmal wieder sehr eingehend mit der Strassenbahn beschäftigt. In der Sonn- und Montagszeitung, die der Sozialdemokratie sehr nahe steht, wurde behauptet, daß die Strassenbahn mit einem Defizit behaftet ist, das in viele Milliarden geht. Es könne daher an die Erfüllung der Forderungen der Bediensteten nicht gedacht werden. Ich weiß nicht, ob die Direktion das gemacht hat, um dieser öffentlich die Animosität der Bevölkerung gegen die Strassenbahner zu predigen. Ich weiß aber, daß diese Behauptung vollständig unwahr ist. Mit gutem Grund unterlassen Sie es uns zu sagen, woher Sie die 47 Milliarden nehmen werden, welche die gegenwärtige Lohnregulierung kostet. Es ist notwendig festzustellen, daß dieses Geld bereits vorhanden ist, Sie daher es gar nicht zu einer Tarifierhöhung kommen lassen müssen. Durch die heute vom Gemeinderat zu bewilligende Lohnerhöhung tritt eine neue liche Belastung des Betriebes überhaupt nicht ein.

Ich will auch noch auf die Ungehörigkeit verweisen, die darin liegt, daß nur sozialdemokratische Werkstättenbedienstete zum Fahrdienst herangezogen werden. Man muß gar nicht christlichsozial oder antimarkistisch gesinnt sein, um dieses Vorgehen als ein schweres Vergehen, um nicht zu sagen, Verbrechen zu bezeichnen. Ich weiß, daß dies eine schwere Anklage ist, aber sie ist richtig. Ich richte an Sie den Appell, das Personal endlich gerecht zu behandeln, weil das auch sicherlich im Interesse der gesamten Bevölkerung liegt. (Beifall).

Vizebürgermeister Emmerling: Ich bin angenehm davon berührt, daß eigentlich wegen der Betriebsverlängerung nur so wenig Wünsche mitgeteilt worden sind. Es zeigt dies, daß mit dieser Vorlage allen berechtigten Wünschen entsprochen worden ist. Die Ueberfüllung der Strassenbahnwagen kann erst dann behoben werden, wenn die Stadtbahn verkehrt. Wir haben in Wien gegenwärtig jährlich 300 Fahrten auf jeden Einwohner zu verzeichnen. Diese Zahl geht weit über die Verhältnisse anderer Großstädte hinaus. Es mag dies wohl auch damit zusammenhängen, daß die Arbeiter und Angestellten ihrer jeweiligen Arbeitsstätte nicht mehr nachziehen können und der heutige Tarif außerordentlich billig ist. Im Jahre 1914 hat die Stadtbahn rund 40 Millionen Fahrgäste befördert. Durch die Elektrifizierung der wichtigsten Stadtbahnlinien wird wahrscheinlich eine höhere Frequenz erreicht werden. Die Bezugsregulierung, die heute beschlossen werden soll, verursacht jährliche Kosten von 47 Milliarden Kronen und wenn wir heute im Zusammenhang damit den Tarif nicht erhöht haben, so deshalb, weil wir bestimmt damit rechnen, daß den erhöhten Ausgaben durch die Verlängerung des Verkehrs auch erhöhte Einnahmen gegenüberstehen. (Beifall).

StR. Speiser wendet sich gegen die Ausführungen des GR. Lehninger, nach denen sich die Verlängerung des Strassenbahnverkehrs nach 11 Uhr abends nur auf Kosten der Bediensteten vollziehe und beweist, daß durch diese Neueinführung die Strassenbahner innerhalb der 48 Stundenwoche auch nicht eine Minute mehr Arbeit zu leisten gezwungen wären. Es handle sich dabei lediglich nur um eine geringe Einbusse, der dem Fahrpersonal im Verkehrsdienste der Gemeinde sowohl, wie des Bundes gesetzlich zugesicherten Freizeit. Diese Kürzung der Freizeit werde aber mit einem 165%igen Aufschlag bezahlt, was eine Mehreinnahme von beiläufig 200.000 Kronen im Monat für den Strassenbahner bedeute. Referent habe sich gensest um die Dienst- und Entlohnungsverhältnisse der Strassenbahnbediensteten vieler Großstädte, darunter Berlin, Paris, London, New-York interessiert und nach den erhaltenen Informationen das Bild gewonnen, dass in keiner dieser Städte die Strassenbahnbediensteten irgendwie besser gestellt seien. Es erhielten die städtischen Strassenbahner ein Gehalt, das alle anderen Bonifikationen, wie freie Fahrt für sich und Ermäßigungen für die Familie, Uniformen eingeschlossen, ruhig dem Einkommen der bestanzahlten Spitzenverdiener anderer Berufe gleichgesetzt werden könne. Die Vorbringungen, die von der Opposition in diesem Belange gemacht werden, seien vollkommen unstichhältig. Das Durchschnittseinkommen für die 48 Stunden-Arbeitswoche betrage im Monat 2.272.000 Kronen. Für die Ueberstundenleistung kommen 13 Prozent des Personals ständig in Betracht, eine Tatsache, die durch bessere Regelung des Betriebes beseitigt werden soll. Es muß aber zugegeben werden, daß bei besonderen Anlässen solche Ueberleistungen notwendig seien. Was die Pensionisten betreffe, so müsse <sup>sich</sup> schon jedermann vor Augen halten, daß Leute, die der Gemeinde nur zehn Jahre oder wenig darüber Dienst geleistet haben, nicht mit besonders hohen Pensionen bedacht werden können. Für voll ausgediente Pensionisten der Strassenbahn werden ohne der neuen Regulierung heute Pensionen in der Höhe von 1.674.000 K bezahlt, ein Betrag, der gewiß nicht erlaubt Sprünge zu machen, von dem wir aber wünschen, daß er allen Arbeitern, kleinen Gewerbetreibenden und Beamten nach einem arbeitsreichen Leben als Ruhegenuß zugesichert sei. (Händeklatschen bei der Mehrheit).

GR. Rotter (chr. soz.): Stadtrat Speiser als Retter des Gewerbestandes!

StR. Speiser erklärt sich auf diesen Zwischenruf als einen ständigen Verfechter der Sache der kleinen Leute und erwidert, es sei ihm nicht bekannt, daß sich die Kleingewerbetreibenden durch eine 20 Jahre lange

christlichsoziale Verwaltungsperiode gerettet gefühlt hätten. (Beifall bei den Sozialdemokraten). Es sei wunderbar, wie die moralische Depression die sich als eine unausbleibliche Kriegsfolge in der Zeit nach dem Umsturze bemerkbar machte, nun von den Leuten im Fahrdienste des Bundes, sowohl wie der Gemeinde überwunden würde, weil sich die Leute selbst sagten, daß bei Einhaltung des Achtstundentages eine Intensivierung der Arbeitsleistung unerlässlich sei. Der Handels- und Transportarbeiterverband sei die größte Organisation, der von über 14000 Strassenbahnangestellten 10.000 angehörten. Darum sei auch diese Organisation allein durch Gemeinderatsbeschluss zu Lohnverhandlungen berechtigt. Die Lohnverhandlungen würden mit dem Handels- und Transportarbeiterverband, Verhandlungen aber über Dienstleistung mit dem Personalausschuß den Satzungen entsprechend geführt. Was die Beschwerden über die parteimässige Behandlung des Personals anlange, habe Referent in vielen Fällen schon Ungerechtigkeiten abgestellt, selbst gegen den Wunsch von Körperschaften, die über die betreffenden Angelegenheiten anders denken mussten. Referent müsse darum schärfstens gegen diese Vorwürfe protestieren und verpflichte sich jedem ihm bekannt gemachten Fall genauestens zu untersuchen und in objektivster Weise zu beurteilen. Referent möchte nur noch die Frage aufwerfen, wie die Strassenbahner aussähen, wenn die Gemeinde nicht von einer sozialdemokratischen sondern einer christlichsozialen Mehrheit verwaltet würde. (Beifall).

Bürgermeister Seitz will nun die Abstimmung vornehmen.

GR. Kurz (Soz. Dem.): Ihr laßt ja den Halaubek verhungern, wie der schlecht aussieht!

GR. Huber (chr. soz.): Das ist eine Rohheit!

GR. Kunschak (chr. soz.): Herr Bürgermeister, müssen wir uns das bieten lassen?

GR. Untermüller (chr. soz.): Wenn der Kurz nicht von uns gehalten worden wäre, wäre er schon längst ausgeliefert und nicht mehr hier.

GR. Huber (chr. soz.) begibt sich zum Bürgermeister und teilt ihm den Zwischenruf des Gemeinderates Kurz mit.

Bürgermeister Seitz: Es ist mir zur Kenntnis gebracht worden, daß zwei Mitglieder von der rechten Seite, ein Mitglied der linken Seite wegen seines schlechten Aussehens in unzulässigen Ausdrücken apostrophiert hätten. Wenn dies wirklich geschehen ist, muß ich es als ganz unzulässig erklären und der Würde des Gemeinderates widersprechend. Ich ersuche diese Angelegenheit nach der Sitzung auf gütlichen Wege auszugleichen. (Allgemeine Zustimmung).

Es erfolgt nun die Abstimmung.

Die Referentenanträge wurden einstimmig angenommen.

Die Anträge betreffend die Auffassung der Standesgruppe der Mahngruppen, sowie betreffend den Verkauf von 10 Kohlenwaggons der Gemeinde an die österr. Bundesbahnen/zwei Milliarden Kronen werden debattelos angenommen und die Sitzung geschlossen.

.....

Herausgeber und verantw. Redakteur  
Karl H o n a y

Wien, Freitag, den 6. Juni 1924.

Die verwüstete Lobau. Die land- und forstwirtschaftliche Betriebsgesellschaft m. b. H. die kommerzielle Durchführungsstelle der landwirtschaftlichen Angelegenheiten der Gemeinde Wien, hat sowohl an die Polizeidirektion wie an die zuständige Magistratsabteilung 45 eine Eingabe gerichtet, in der sie über die empfindliche Störung der Bewirtschaftung in der Lobau, ja über die ernste Gefährdung der dort befindlichen Kulturbestände Klage führt. Die Flur-, Forst- und Jagdschäden in der Lobau nehmen in jüngster Zeit erschreckende Dimensionen an. Am letzten Sonntag wurden 260 Personen durchstreifen in einem Kleefelde lagernd, angetroffen. Die Ausflügler

die Wiesen, Saatfelder und sonstigen Anlagen

sie zünden, um sich vor der heuer außergewöhnlich starken Gel-senplage zu schützen, Rauchfeuer an, die bei fortschreitender Trockenheit eine Gefahr für die Kulturen aller Art sind, sie beschädigen den Baum- und Wiesenbestand rücksichtslos und baden auch in den dortigen Ausständen der Donau, die vielfach steil abfallend, mitunter eine Tiefe von zehn Metern erreichen, was für die Badenden selbst höchst gefährlich ist. Das ziemlich zahlreiche Jagd- und Feldschutzpersonal ist allen diesen Ausschreitungen gegenüber machtlos und setzt sich, bei einem Versuche ihnen entgegenzutreten, oft den schwersten Beschimpfungen aus. Die Bevölkerung die Lobau nur als einen allgemeinen Wiener Erholungsort zu betrachten, aber nicht zu wissen, daß daselbst bedeutende landwirtschaftliche Anlagen bestehen, die von großem Wert und Nutzen sind und eine wichtige Rolle in der Versorgung Wiens spielen. Bisher wurde, obgleich kein diebezüglicher Gemeinderatsbeschluss dazu verpflichtet, der freie Zutritt in die Lobau der Bevölkerung gewährt, weil die Lobau derzeit nicht vollkommen abgeschlossen ist und das ruhige und anständige Publikum, das die Wege nicht verlässt, keinen Schaden verursacht. Im Interesse der Kulturen selber, sowie der Erhaltung ihres landwirtschaftlichen Charakterbildes, müssen die Ausflügler dringendst ermahnt werden, nur die gebahnten Wege zu betreten, Auen und Wiesen nicht zu durchstreifen, jede Beschädigung des Baum- und Wiesenbestandes zu unterlassen und im eigenen Interesse nicht in der Lobau wild zu baden. Sollten diese Ermahnungen nichts fruchten, so würde darangegangen werden, die Lobau durch Aufrichtung von Zäunen dem allgemeinen Besuche unzugänglich zu machen und den Eintritt nur gegen besondere Bewilligung zu gestatten. Vorläufig werden in den Haupteintrittsstellen zur Lobau entsprechende Anschläge angebracht. Die Gemeindeverwaltung hofft, daß diese Verlautbarungen, die im Interesse der Allgemeinheit erfolgen, den gewünschten Erfolg haben werden.

Die Benützung öffentlicher Verkehrsflächen durch Aufstellung und Anbringung von Gegenstände für Privatzwecke. Die Bestimmungen über die Aufstellung oder Anbringung platzzinspflichtiger Gegenstände auf oder über öffentlichen Verkehrsflächen sind in verschiedenen Magistratskundmachungen verstreut, zum Teile nicht mehr zeitgerecht und auch vielfach bei der Bevölkerung bereits in Vergessenheit geraten.

Der Wiener Magistrat hat daher eine neue Kundmachung erlassen, die die alten Kundmachungen zusammenfasst und nach den seither gewonnenen Erfahrungen richtigstellt. Aus dieser neuen Kundmachung ergibt sich, daß jede Benützung der öffentlichen Verkehrsflächen, sowie des darüber befindlichen Luftraumes zur Aufstellung oder Anbringung von Gegenständen für Privatzwecke durch die Magistratsabteilung 36 zu bewilligen ist. Ferner sind darin die Fälle angeführt, auf die sich die Bewilligung bezieht und schliesslich ist darin angegeben, daß Uebertretungen der Bestimmungen mit Geldstrafen bis zu zwei Millionen oder mit Arreststrafen bis zu 14 Tagen geahndet werden.

Uebersiedlung der Magistratsabteilung für Statistik. Die Magistratsabteilung 51 - Statistik - ist aus ihrem früheren Büro am Schlesingerplatz in Räumlichkeiten ihren neuen XVII., Hauptstrasse 72-74 (Sparkassengebäude) übersiedelt.

Landwirtschaftliche  
Verwaltungsstelle der  
Wien, hat sowohl an die  
Abteilung 45 als auch an die  
Störung der Wirtschaft  
ver dort befindl. in Kul  
Jagdgeschützen in der Lobau  
an. Am letzten Sonntag w  
angetroffen. Die Ausflü  
Saatfelder und sonstigen An  
ch vor der Mauer übergewöhn  
Schfeuer an, die bei fortschre  
aren aller Art sind, die Besch  
ichtungs und baden auch in den  
steil abfallend, mitunter eine  
für die Badenden selbst höchst g  
Jagd- und Feldechutzpersonal ist a  
gegenüber machtlos und setzt sich, b  
oft den schwersten Beschimpfung  
nur als einen allgemeinen Wiener  
zu wissen, daß dasselbst bedente  
die von großem Wert und Nutzen  
rungs Wierspielen. Disher wur  
beschluss dazu verpflichtet,  
ng gewährt, wenn die Lobau d  
nd das ruhige und anständige  
schaden verursacht. Im Inte  
ihres landwirtschaftlichen  
ndst ermahnt werden, nur d  
nicht zu durchstreifen, j  
zu unterlassen und im ei  
den. Sollten diese Ermahn  
gegangen werden, die Lobau  
esuche unzugänglich zu mach  
willigung zu gestatten. Vo  
ur Lobau entsprechende Ansch  
Verlautbarunge  
den ge

st