

WIENER RATHAUSKORRESPONDENZ.

Herausgeber und verantw. Redakteur: Franz Mischeu.

28. Jahrgang, Donnerstags, den 12. Jänner 1922.

WIENER GEMEINDERAT.

Sitzung vom 12. Jänner 1922.

Bgm. Reumann eröffnet die Sitzung.

Gespundet haben: Dr. Clegau und Anton Wedel eine Neujahrs-gabe des Vereins „Erhelungsheim für Wiener Kinder“ 5.677.680 K.

Generaldirektor Camille Castiglioni, Wien, zugunsten des Verbandes der Fürsorgevereine „Docietas“ 1 Million Kronen und für die Waisenhäuser Wiens 100.000 K.

Das Niederländische Hilfskomitee in Haag für die städtischen Waisenhäuser 500.000 K.

Die Gemeinde Piumcello, Italien, zugunsten armer Wiener Kinder 336.685 K.

Im Rahmen der Aktion „Alterstrostwoche“ spendeten: der Odd-Fellow-Orden, Wien, I., für die alten Leute, die im Genusse von Erhaltung beitrügen der Gemeinde Wien stehen 100.000 K,

V. Coucheron, London, 50000 K.

Der ehemalige König von Bulgarien Ferdinand I. für wohltätige Zwecke 200.000 K.

Kuno Mauthner-Markhof, Wien, IV., für arme Familien 200.000 K.

Georg Götz, Wien, IV., für arme des 4. Bezirkes 16.600 K.

Kommerzialrat Josef Böck, Wien, IV., 10.000 K.

Jakob Neubauer, Wien, IV., 4000 K.

Präsident Heinrich Weiser, Wien, XIII., für arme Kinder des 13. Bezirkes zu Weihnachten 30.000 K und Stoffe im Mindestwerte von 60.000 K.

Margarete Gecmen-Waldek, XIII., für wohltätige Einrichtungen 20.000 K.

Leopold Blum, XIII., für Arme dieses Bezirkes 10.000 K.

Karl Buntschuh, XIII., 10.000 K.

Hermann Beer, Wien, XIII., 10.000 K.

Josef Schwarz, Wien, XIII., 1000 K.

Bezirksrat Eduard Piller, XIV., für Arme des XIV. Bezirkes 20.000 K.

N. Holzbauer, Wien, XVII., 38.600 K.

N. Singer, Wien, XVII., 3000 K; Exxx

Franz Samek, Wien, XVII., 400 K.

Die Luna Union Filmgesellschaft Wien, VII., 37.354 K.

Josef Hatschek, Treppau, als Weihnachtsgabe für notleidene Kinder 20.000 K.

Für die Weihnachtsfeier des Bezirksjugendamtes Landstrasse: Frau E. Heugthen, 10.000 K, Dr. Erich Sluks, III., 1000 K, Auguste Grünhäuser, III., 50 K, Hettendorfer, IX., 300 K, Ress Petschek,

Wien, XIII., für den Unterstützungsfond der Lungenheilstätte Steinklamm als Weihnachtsspende 5000 K, die Krankenkassa der Handlungsgehilfen in Wien für die Armen Wien 5000 K, S. Dembitzer, New-York, für Bedürftige Wiens 5000 K, Herr und Frau Arnberger, Wien I., für Arme des I. Bezirkes 5000 K, August Greb, Teufen, Schweiz, für wohltätige Zwecke, 5000 K, das Neue Wiener Tagblatt für arme Kinder 20000 K, Emil Priebisch, Genf, für Arme Wiens, 1000 K, Alexander Rössler, Paris für arme Kinder Wiens, 1000 K, Georg Hessel, Machagay, 1000 K 5.8st. Kriegsanleihe; Für die Armen Wiens spendeten: Ferdinand Piatnik, IV., Dr. Karl Fried, VIII., Alexander Samuely, IV., Max Kassner, je 10.000 Kronen, Josef Belirsch, I., 4000 K, Dr. Josef Novak, IX., Nathan Tausz, IX., Josef Long, VI., je 2000 K, Dr. Robert Nietel, V., Karl Rudner, XVIII., Alfred Grudera, IX., Julius Mergentern, II., Johann Graf, V., Otto Kohn, VI., Dr. Fritz Neumann, I., je 1000 K, Albert Rosenberg, I., Miroslav Nowotny, IV., je 500 K. Das amerikanische Rote Kreuz als Weihnachtsspende eine wertvolle Sammlung zahnärztlicher Instrumente für das städtische Gesundheitsamt und für Wiener Kinder eine grössere Menge Bekleidungsgegenstände und Scheckolade, das argentinisch-österreichische Wohlfahrtswerk 500 Stück Kleider und 1000 Stück Wäsche, die Firma Swift und Co. I., für wohltätige Zwecke eine grössere Menge Liebesgaben, das Komitee zur Förderung der öffentlichen Ausspeisung Wien, I., Liebesgaben zur Verteilung an Kinderspitäler, Greisenheime, Pensionistenausspeisung, öffentliche Ausspeisung und bedürftige Mittelstandsfamilien, A.G. Lögnitz, Erzgebirge ein Legat bestehend aus verschiedenen Kupons im Wert von 1211 Mark und 64 Kronen.

GR. Wagein (chr. soz.) hat einen Antrag wegen Fahrpreiserhöhung für provisorische Religionslehrer auf der Strassenbahn eingebracht. Der Antrag wird dem Gemeinderatsausschuss VIII zugewiesen.

Bürgermeister Reumann teilt mit: Der amtsführende StR. Grünwald hat durch Zuschrift vom 4. Jänner sein Amt als Stadtrat niedergelegt. Begründet wurde diese Mandatsniederlegung mit der Bemerkung, daß es ihm nicht gelungen ist, die zentrale Behandlung des Wohnungswesens durchzuführen. Indem ich diesen Rücktritt zur Kenntnis bringe, spreche ich dem StR. Grünwald den wärmsten Dank für sein bisheriges aufopferndes Wirken aus. Ich haben die Wahl eines Stadtrates für die morgige Sitzung ausschreiben lassen, damit für die Führung der Geschäfte des Wohnungsamtes keine Verzögerung erfahre.

V. BGM. Emmerling referiert über die neuen Tarife auf den städtischen Straßenbahnen. Der Referent führt aus: Der am 8. Dezember 1921 in Kraft getretene Dreißigkronentarif muß heute auf sechzig Kronen erhöht werden. Wenn innerhalb so kurzer Zeit eine Verdoppelung des Fahrpreises eintritt, so ist das darauf zurückzuführen, daß die Mehrausgaben seit der Beschlußfassung des Dreißigkronentarifes die geradezu gigantische Höhe von mehr als zehn Milliarden Kronen erreicht haben. Die in der Öffentlichkeit bekanntgewordenen Forderungen der Straßenbahnbediensteten nach Er-

höhung ihrer Bezüge sind in diesem Betrag noch nicht enthalten. Diese zehn Milliarden Kronen setzen sich vielmehr zusammen aus Personalkosten von rund 5790 Millionen Kronen und aus Materialkosten von rund 4400 Millionen Kronen. Diese Personalmehrkosten von 5790 Millionen Kronen auf das Jahr gerechnet sind zu erklären aus den Zuwendungen, die seit der letzten Tarifierhöhung, teils durch Beschlüsse, die für die Gesamtheit der städtischen Bediensteten gelten, teils aber durch die Steigerung der Teuerungszulagen die durch die gewaltige Erhöhung der Lebensmittelpreise notwendig geworden ist.

Bei den städtischen Straßenbahnen sind rund 15.000 Arbeiter und rund 1000 Angestellte beschäftigt. Schon diese Zahl erklärt die außerordentliche Belastung, die dem Unternehmen durch die Verteuerung der Lebensmittel, die sich immer in einer Erhöhung der Bezüge ausdrückt, erwächst. Die im November 1921 beschlossene aber erst am 8. Dezember 1921 in Kraft getretene Erhöhung des Tarifes auf 30 Kronen, konnte selbstverständlich nur auf die Novemberverhältnisse sich aufbauen. Seither haben sich aber sowohl die Personal- als auch die Materialpreise bedeutend erhöht. So konnte man im November 1921 die Kosten der Uniform eines Bediensteten mit jährlich 26.500 Kronen annehmen, während heute sich diese Kosten auf 70 - 80.000 Kronen jährlich stellen! Im November konnte man ein Kilometer Gleisanlage mit 9 bis 10 Millionen Kronen herstellen, heute sind mindestens 14 Millionen Kronen dazu erforderlich, gegenüber höchstens 40.000 Kronen vor dem Kriege. Die Radreifen kosteten vor dem Kriege 39 Kronen, während sie heute 25.000 Kronen das Stück kosten. Ebenso steigen die Preise für das Eisenmaterial aller Art um das 1000 bis 1500fache. Die Straßenbahnen haben bei ihrem Wagenpark einen großen Bedarf an Öl. Für das Öl, das im Frieden 35 Heller kostete, muß heute mehr als das 1600fache gezahlt werden. Die Radachsen, die Zahnräder, Glas, Kupfer und Lacke sind um das 1000 bis 2000fache im Preise gestiegen. Die Straßenbahnen beziehen ihren Strom aus den städtischen Elektrizitätswerken. Der Bedarf stellt sich auf ungefähr 55 bis 60 Millionen Kilowattstunden im Jahre. Die Herstellung dieses Stromes wird wieder durch die Kohlenpreise beeinflusst, die wieder von der Kaufkraft unserer Krone im Ausland abhängig sind, weil zwei Drittel unseres Kohlenbedarfes aus dem Ausland bezogen werden müssen. Am Tage der Beschlußfassung des Dreißigkronentarifes stand die tschechische Krone auf 70'22, heute steht sie aber auf 108-72 Kronen! Ein Waggon der besten Kohle kostete im November 1921 höchstens 380.000 Kronen, er kostet heute schon 550.000 Kronen!

Besonders hervorzuheben ist, daß trotz des Mehrerfordernisses an Personallasten von 5790 Millionen Kronen und unter Berücksichtigung der letzten Zuwendungen der Durchschnittlohn eines Unterbeamten der Straßenbahn 14.500 Kronen und der Durchschnitts-

lohn eines Professionisten, sowie der Scheffner und Fahrer, die den größten Teil des Personales darstellen, sich auf 13.300 bis 13.800 Kronen wöchentlich stellt. Wenn man in Betracht zieht, daß seither die gleitende Zulage in der Metallindustrie und auch in vielen anderen Industriezweigen wesentlich erhöht worden ist, so ist die nun erhobene Forderung der Straßenbahner nach einer Regelung ihrer Bezüge gerechtfertigt. In diesem Zusammenhang steht die Kündigung des Kollektivvertrages, die uns heute noch nicht beschäftigt, deren finanzielle Auswirkung in dem heute beantragten Sechzigkronentarif gar nicht berücksichtigt ist. Die Verhandlungen über diese neuen Forderungen der Bediensteten haben aber bereits begonnen, sie dürften längere Zeit in Anspruch nehmen, weil gleichzeitig durch die Kündigung des Kollektivvertrages das Dienstverhältnis ein durchgreifende Regelung erfahren soll.

Wir sind nicht nur allein bestrebt dem Straßenbahnbetrieb so wirtschaftlich als nur möglich zu gestalten und auch dadurch Ersparungen zu erzielen, wobei ich auf die gesteigerte Fahrtleistungen bei geringeren Stromverbrauch und auf die Ausnutzung der Ankündigungsflächen in den Straßenbahnen und der sonstigen dazu geeigneten Flächen verweise, sondern wir sind auch bestrebt, so weit dies noch zulässig ist, eine Steigerung der Arbeitsleistung der Bediensteten zu erzielen.

Der jetzt geltende Tarif von 30 Kronen kam zustande, nach dem vorher ein eigens für diesen Zweck eingesetztes Komitee die Undurchführbarkeit des Zonentarifes festgestellt hat. Es ist ähnerweiteres zu begreifen, daß bei 60 Kronen Einheitstarif dieselben Wünsche laut werden. Ich bemerke jedoch, daß sich dieser Tarif auf eine Frequenz von rund 470 Millionen Fahrgästen jährlich aufbaut. Davon entfallen auf die Hauptkarten rund 230 Millionen. Bei einem Streckentarif ist zu beachten, daß 58 % Fahrgäste über zwei Teilstrecken fahren, 20 % über drei Teilstrecken und 22 % über vier Teilstrecken. Diese Annahmen beziehen sich aber auf eine Zeit, in der die Wohnungsverhältnisse günstiger waren als heute, in der die Menschen noch in der Lage gewesen sind, in ihrem Wehrt dem Arbeitsplatz anzupassen. Beobachtungen der Frequenz auf den einzelnen Linien haben ergeben, daß sich Früh, Mittag und Abends gerade die arbeitenden Klassen dieser Stadt langen Fahrten aussetzen müssen. Nachdem ein Teilstreckentarif zur Voraussetzung haben muß, daß die langen Strecken wesentlich teurer sind, so würde das eine Belastung der arbeitenden Bevölkerung ergeben. Es würde aber auch eine harte Strafe für die Bewohner der Randbezirke sein. Wenn die frühere Verwaltung vom Zonen- zum 31 Einheitstarif übergegangen ist, so hat gerade die jetzige Verwaltung diesen Einheitstarif mit Einrichtungen versehen, die eine ganz bedeutende Rücksicht nehmen auf die breiten Massen der Bewohner Wiens. Die Kinderkarten betragen immer 50% des Preises der Tagesfahrkarte, während jetzt sie nur ein Zwölftel des Preises des

Tagesfahr Scheines darstellen. Die durch ihren Beruf zur Benützung der Nachtlinien gezwungenen Personen, zahlen gegen Verweisungen einer entsprechenden Legitimation nur die Hälfte des jeweiligen Nachttarifes. Die Einführung einer Arbeiterwechekarte wird in Erwägung gezogen. Die Netz- und Streckenkarten stellen eine außerordentliche Begünstigung für das fahrende Publikum dar. Zieht man in Betracht, daß im Voranschlag für die städtischen Straßenbahnen für Investitionen 982 Millionen vorgesehen sind, so wird dadurch zum Ausdruck gebracht, daß wir bestrebt sind, die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn zu erhöhen.

Trotz dieser für die Bevölkerung unserer Stadt sehr drückenden Tarif-erhöhung weisen die Straßenbahnen einen Abgang von mehr als 46 Millionen Kronen auf. Die Wiener Straßenbahnen teilen in dieser Beziehung das Schicksal aller Kleinbahnen, die gegenwärtig mit ganz ungeheuerlichen Defiziten arbeiten. Wenn das Defizit der Bundesbahnen trotz der vorgenommenen Tarif-erhöhungen heute eine bereits gigantische Höhe erreicht hat, so muß festge-

stellt werden, daß durch die morgen vom Hauptausschuß der National-versammlung zu beschließende 300%ige Erhöhung auf den Bundesbahnen insoweit der Tarif

der Straßenbahn gegenüber den Fahrpreisen auf den Bundesbahnen sich noch in erträglichen Grenzen bewegt. Dabei steht der Gemeinde zur Be-deckung des Defizites keine Banknotenpresse zur Verfügung und es gilt auch für den Betrieb der städtischen Straßenbahnen wie für alle Betriebe der Gemeinde Wien der Grundsatz, daß sie sich aus eigener Kraft erhalten müssen. Das Einreißen einer Defizitwirtschaft bei den städtischen Betrieben müßte diese heute gut funktions dastehenden Unternehmungen zum Zusammenbruch treiben, der für die gesamte Bevölkerung dieser Stadt nicht gleichgültig sein kann. Aus diesem Grunde haben wir die Erhöhung des Tarifes in den Ihnen vor-liegenden Ausmasse beantragt.

Erhöhung des Rauchfangkehrertarifes in Wien. Mit Rücksicht auf die seit der letzten Regulierung eingetretene sprunghafte Teuerung haben die Rauchfangkehrergehilfen rund eine Verdreifachung ihrer Bezüge verlangt. Diese betragen derzeit wöchentlich 7.750 K, wovon aber auf das Werkzeug- und Monturpauschale 1.560 K entfallen. Mit Rücksicht auf die in anderen Branchen bestehenden Lohnverhältnisse konnte das Ansuchen der Gehilfenschaft um eine Erhöhung im obigen Ausmaße nicht als ungerechtfertigt bezeichnet werden. Die vom Magistrat mit Vertretern der Meister und Gehilfen, der Handelskammer und der Arbeiterkammer, sowie der Hausbesitzer- und Mietervereinigung geführten Verhandlungen hatten das Ergebnis, daß eine 200%ige Erhöhung des derzeitigen Tarifes, mithin eine Erhöhung des Tarifes vom November 1920 um 1400 % ab 1. Jänner 1922 platzgreift. Um aber die Lasten, die die Bevölkerung durch diese Erhöhung neuerlich zu übernehmen hat, zu lindern, wurde gleichzeitig eine wesentliche vom feuerpolizeilichen Standpunkt noch für zulässig erklärte Herabsetzung der jährlichen Kehrungsanzahl und zwar durch Abänderung der bestehenden Kehrordnung durchgeführt. Durch diese Herabsetzung wird das Mehrerfordernis, das auf die Mieter umzulegen ist, von 200 % auf rund 120 % herabgedrückt. Es werden nämlich von nun an die ganzjährig benutzten Rauchfänge statt 8 mal nur 6 mal, die Herde- und Winterrauchfänge statt 4 mal nur 3 mal, die schließbaren Rauchfänge statt 8 mal nur 3 mal gekehrt. Außerdem enthält die neue Kehrordnung noch eine Verschärfung der Kontrolle der Tätigkeit des Rauchfangkehrers.

GR. Vaugoin (chr. sez.) Immer häufiger wiederholt es sich, daß der Herr Vizebürgermeister Emmerling am Referententische erscheint und ein Referat über die Erhöhung städtischer Tarife erstattet. Früher war das in Intervallen von drei bis vier Monaten üblich, nun werden die Intervalle unheimlich kurz. Am 8. Dezember musste die Wiener Bevölkerung eine Fahrpreiserhöhung von 16 auf 30 K mitmachen und am 12. Jänner kommt der Herr Referent und schlägt eine Erhöhung vor, die alles bisher dagewesene in den Schatten stellt, von 30 auf 60 K. Als Ursache wurden Forderungen des Personals angegeben und wie es bei allen diesen Erhöhungen üblich ist, treten eigentlich dann diese Forderungen des Personals mehr oder weniger in den Hintergrund und das wird eine große Anzahl von anderen Ausgabeposten aufgestellt, die die große Erhöhung eigentlich erst rechtfertigen sollen. Wenn ich mich mit den Personalforderungen beschäftige, muß ich sagen, es ist sicher, die städtischen Strassenbahner gehören nicht zu den gutbezahlten Arbeitern. Sie haben einen Wochenlohn von zirka 13.000 K. Wir haben sicher sowohl in den städtischen Betrieben - ich will gar nicht von der Privatindustrie sprechen - als auch sonst besser bezahlte Arbeiter. Wenn man die Ziffern des Mehrerfordernisses betrachtet, wird man auch daraufkommen, daß diese Personalforderungen durchaus nicht zu der exorbitanten Fahrpreiserhöhung Anlaß geben können. Die Personalpolitik, die Sie bei der städtischen Strassenbahn betreiben, ist eine solche, die einerseits das Personal in steter Unzufriedenheit erhält und andererseits immer angeblich vom Personal hervorgerufene Forderungen bewerkstelligt, die Ihnen als Ursache von Fahrpreiserhöhungen dienen, so daß auch das Publikum über die sich immer rascher wiederholenden Erhöhungen ganz verdrossen ist. Eine kleine Illustration zur Behandlung des Per-

sonals der Strassenbahnen bietet Ihr Vorgehen am Silvesterabend. Das war so, als ob die Gemeinde Wien den ärgsten Silvesterulk treiben wollte. Man hat tagelang Zettel in alle Strassenbahnwagen hineingehängt, auf denen vermerkt war, daß ein Silvesterverkehr eingeführt werde. Ja, am Silvestertage sind diese Zettel bis 5 Uhr nachmittags affichiert gewesen. Jeder musste annehmen, daß in dieser Nacht der Verkehr um vier Stunden verlängert sei. Was war die Ursache, daß Sie die Wiener Bevölkerung so malträtieren? Ich bin der Sache nachgegangen und habe erfahren, das Fahrpersonal habe 180 K von Ihnen als Ueberstundenlohn zugebilligt erhalten. Wissen Sie, wenn es heute Arbeiter gibt, die bei Tag für eine Tagesstunde 440 K haben, kann man es einem Strassenbahnschaffner nicht übel nehmen, wenn er Ihnen eine Nachtstunde nicht um 180 K fährt. Die Leute haben nichts anderes verlangt, als daß die Ueberstunden ab 12 Uhr nachts nach dem Jännertarif entlehnt werden sollen, das wurde abgelehnt und deswegen musste die Wiener Bevölkerung zum Besten gehalten werden. Es wurde gesagt, daß der Nachtverkehr passiv gewesen wäre. Sie hätten ja in der Silvesternacht auch 100 K verlangen können. Sie sagten, die Forderungen seien im letzten Moment daher gekommen. Jeder Mensch weiß, daß einmal im Jahr Silvester ist. Der Herr Amtsführende hätte also auch acht Tage früher einen Silvesternachttarif im Ausschuss feststellen lassen können, der den gewiß nicht übertriebenen Forderungen der Strassenbahner Rechnung getragen hätte. Das zeigt ein kleines Streiflicht Ihrer Personalpolitik. Es hätte wohl in Ihren Kreisen Empörung hervorgerufen, wenn ein Unternehmer um 720 K die Silvesternacht von seinen Angestellten verlangt hätte. Sie haben aber mit Beruhigung dieses Verlangens gestillt.

Sie legen uns heute einen Tarif vor, der Ihnen viele Milliarden Mehrertrag bringen soll. Aber Sie haben Angestellte bei der Strassenbahn, die wirklich als die Geringsten bezahlten gelten können und das sind die Pensionisten. Von uns wird seit Jahr und Tag darauf hingewiesen, daß es nicht so weiter geht. Ich habe mir selbst erlaubt, vor einigen Wochen darüber zu sprechen. ^{Sie} Ich habe mir damals gesagt, die Sache sei im Zuge aber geschehen ist nichts. Dabei nehmen Sie auch in andern Belangen das Wiener Publikum her. Sie haben ja vielen die Fahrpreisermäßigung eingestellt, die es wirklich verdienen würden. Sie haben auch städtischen Angestellten die ~~Rahm~~ Fahrpreisermäßigung entzogen, und zwar solchen, die Sie bereits ein Jahr lang hatten. Ich meine die previsorische Religionslehrer, die wirklich armselig bezahlt sind. Ich weiß nicht, ob sich diese die Fahrt nach dem neuen Tarif überhaupt noch zahlen können. Ich habe in dieser Hinsicht einen Antrag eingebracht und hoffe, daß er zur Erledigung gelangen wird. Es ist nur merkwürdig, daß diese Benachteiligung gerade wieder die katholischen Geistlichen betreffen hat. Bei jeder Fahrpreiserhöhung werden in das Erfordernis einige Milliarden hineingenommen, die unberechenbar und unkontrollierbar sind. Wahrscheinlich wird zuerst der Ertrag aus der Erhöhung errechnet und nachher werden einfach die Kosten eingestellt, die Ausgabenziffern entsprechend abgerundet. Und während der Referent bei den Ausgaben immer die höchsten Ziffern einsetzt, wird er bei den veranschlagten Einnahmen sehr bescheiden und kalkuliert möglichst niedrige Ziffern. Hierbei fällt mir auf, daß schon wieder einige Millionen Passagiere abhanden gekommen sind. Letztlich wurde die Zahl der Passagiere mit 480 Millionen angenommen, jetzt sind es nur 466 Millionen. Aber man

Verkehrungen gegen die Grippe. Heute Nachmittag fand im Wehrfahrtsamt der Stadt Wien die bereits gestern angekündigte Sitzung der Verkehrungen zur Bekämpfung der Grippe unter Beteiligung aller kompetenter Faktoren statt. Die Erhebungen über das Verkommen und die Häufigkeit der Grippe haben die beruhigende Tatsache ergeben, daß in den letzten Tagen zwar ein leichtes, aber keinesfalls nach irgend einer Richtung besorgniserregendes Ansteigen der Grippe stattgefunden hat. In einzelne Heilstätten wurden im Laufe der letzten 6 bis 10 Kranke mit der Diagnose „Grippe“ eingeliefert. Nichtsdestoweniger hat die Kommission folgende Verkehrungen sofort getroffen:

Die praktischen Aerzte und die Heilanstalten werden auf die noch in Geltung stehende Vollzugsanweisung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 28. Jänner 1920 erinnert, nach welcher die summarische Bekanntgabe der im Laufe einer Woche behandelten Grippefälle angeordnet ist. Die städtischen Sanitätsstationen haben für den rechtzeitigen, klaglosen Transport der Grippekranken in die Heilanstalten vorgesorgt. Die immerhin schwierige Unterbringung Grippekranker in den Spitälern wurde folgendermassen erleichtert:

In den Fendskrankenanstalten und im Jubiläumsspital stehen augenblicklich 250 Betten und zwar 125 für männliche und 125 für weibliche Kranke zur Verfügung. Jene Einrichtung, nach welcher das Stadtphysikat im Vereine mit dem Zentralbettennachweisbüro der Fendsanstalten die Vergebung der freien Betten besorgt und welche sich bei der letzten Grippe-Epidemie bestens bewährt hat, wurde wieder getroffen. Grippekranke, welche der Spitalsaufnahme bedürfen, sind mit der Spitalsanweisung des behandelnden Arztes bei dem Polizeikommissariat des Wohnbezirkes anzumelden. Außer diesen 250 zur Verfügung gestellten Betten wurde in Aussicht genommen, nach weitere 500 Betten - falls es sich als notwendig erweist - zur Verfügung zu stellen. Ein besondere Abänderung im Einkaufe von Medikamenten für Grippekranke ist augenblicklich nicht notwendig, da hinlänglich Heilmittel zur Verfügung stehen. Es wurde schliesslich verfügt, dass allwöchentlich die Zahl der Grippe-Erkrankungen durch das Gesundheitsamt der Stadt Wien veröffentlicht wird. Das allmähliche und sehr geringfügige Ansteigen der Grippeerkrankungen lässt es als wahrscheinlich ansehen, daß es - we weit menschliche Voraussicht reicht - kaum zur Entwicklung einer besonderen Grippe-Epidemie kommen wird. Auch der Charakter der Grippeerkrankungen ist, wie die eingehalten Erkundigungen lauten, äusserst gutartig.

merkt nichts von einer Verminderung der Frequenz, die Ueberfüllung dauert an. Bei Einführung dieses Fahrpreises müste sich genau errechnet ein jährlicher Reingewinn von 1'6 Milliarden Kronen ergeben. Allein das ist für die Majorität politisch unerträglich, deshalb wird ein Abfall von 6 % Fahrgästen angenommen, ein weiterer Abfall von 10% durch die angebliche Abwanderung von Fahrgästen auf Zeitkarten. Das ist wieder eine künstliche Post und auf diese Weise wird ein Defizit von beiläufig 100 Millionen Kronen zustandegebracht. Alle Achtung vor solchen Rechenkünsten, sie werden nur angewendet, damit die Annahme der Vorlage der Mehrheit leichter fällt.

Die christlichsoziale Partei hat nie den Standpunkt eingenommen, daß für Mehrausgaben nur Maßnahmen geschaffen werden dürfen, allein das Verfahren, die Mehrheit zurechtlegt, ist doch zu einfältig, um glaubwürdig sein zu können. Sie multipliziert alles mit 2 und sagt dann, daß ist der neue Tarif. In Wirklichkeit bedeutet ein solches Verfahren eine harte Ungerechtigkeit gegenüber der Bevölkerung, ein Frivolität. Man muß bedenken, daß nicht nur die wohlhabenden Leute kurze Strecken fahren, sondern auch arme alte, kranke und gebrechliche Menschen, die selbst kurze Wegstrek-

ken zu Fuß nur mühsam zurücklegen können. Gegen diese ist der Einheitstarif eine Rücksichtslosigkeit. Durch diese Tarifpolitik wird die Straßenbahn wirklich zu einem Schiebervehikel. Die Mehrheit strafft sich übrigens selber Lügen. Während sie behauptet, daß die Einführung eines Zonentarifes im Tarifgebiet I unmöglich sei, führt sie ihn im Tarifgebiet II ein, obgleich in diesem Gebiet dieselben Schwierigkeiten bestehen. Hier fürchtet sie eben Konkurrenz der Eisenbahn. Durch dieses obstinate Verhalten wird aber auch die Gemeinde Wien finanziell schwer geschädigt. Redner beantragt schliesslich die Einführung eines Tarifes von 40 Kronen für 2 Teilstrecken und erklärt, wenn er auch überzeugt sei, daß dieser Antrag auch diesmal keine Gnade bei der Majorität finde, werde er ihn solange stellen, bis die Mehrheit endlich durch die Stimme der Bevölkerung gezwungen werde, einen gerechten Fahrpreis auf der Straßenbahn einzuführen.

GR. Wawerka (Chr. Soz.) sagt, daß die Einführung des Staffeltarifes von größter Wichtigkeit sei, weil durch den Einheitstarif der Gemeinde Einnahmen entgehen. Wenn gesagt wird, daß die Einführung des Zonentarifes auf Schwierigkeiten stoße, so könne man doch eine einfache Zweiteilung des Tarifes durchführen. Wenn der Bevölkerung aber Lasten auferlegt werden, so kann diese verlangen, daß auf der Straßenbahn wieder geordnete Zustände eintreten, daß vor allem der Ueberfüllung der Wagen durch Vermehrung des Wagenparkes und Verminderung der Intervalle gesteuert wird. Zu kritisieren sei auch die Vergebung der Schülerlegitimationen; es gehe nicht an, daß die Legitimationen nur sehr schwer und umständlich zu erhalten seien. Redner stellt den Antrag, daß allen Schülern und Schülerinnen, die eine öffentliche Lehranstalt besuchen, über Ansuchen bei Nachweis des Schulbesuches Legitimationen erhalten, die sie berechtigen, bei Fahrten zwischen Schule und Wohnort, den Kinderfahrpreis zu zahlen. Auch bei den sogenannten Fürsorgefahrtscheinen müsse anders vorgegangen werden, Redner beantragt, die Fürsorgefahrtscheine können von Jugendwanderern auch an Sonn- und Feiertagen bei gruppenweisen Fahrten unter Führung eines Jugendwanderführers unter der Bedingung, daß die Gruppe nicht mehr als 12 Personen zählt und eine Gruppe nur einen Straßenbahnwagen benützt, verwendet werden.

GR. Untermüller (Chr. Soz.) bemängelt es, daß man auch diesmal unterlassen hat, den Gemeinderäten das notwendige Ziffernmaterial zu den Anträgen beizugeben, daß sie in die Lage versetzen würde, die Ausführungen des Referenten einigermaßen zu überprüfen. Der Referent habe dargetan, daß infolge der hohen Bezüge der Bediensteten mit den bisherigen Fahrpreisen das Auslangen nicht gefunden werden könne. Die Bezüge der Straßenbahnbediensteten ständen aber weit unter dem Durchschnitt der jetzigen Arbeitslöhne. Ferner seien die hohen Materialpreise als Grund der Tarifierhöhungen angegeben worden. Redner könne aber nicht glauben, daß die Straßenbahndirektion das Material immer nur für 2 bis 3 Wochen einkaufe, sondern werde sich voraussichtlich auf längere Zeit eindecken. Redner stellt sodann den Antrag, ähnlich wie bei den Staatsbahnen, ermäßigte Wochenkarten für Arbeiter und Angestellte einzuführen. Für manche Kategorien von Angestellten, z. B. für Advokatsangestellte, bedeutet der neue Tarif geradezu eine Katastrophe, denn diese müsten mehr als ein Drittel ihrer Einkünfte für die Straßenbahn verwenden. Bezüglich der Schrebergärtner verlangt der Redner eine Begünstigung in dem Sinne, daß diese mit Legitimationen versehen, zu jeder Tageszeit mit Frühfahrtscheinen die Straßenbahn benützen können und stellt einen diesbezüglichen Antrag. Zum Schlusse bemerkt er, daß seine Partei nicht in der Lage sei, die Tarifpolitik der Mehrheit mitzumachen, sie werde daher die gestellten Anträge ablehnen.

GR. Feldmann (Deutschnational) bemerkt, daß die vorgeschlagenen Tarifierhöhungen mit den tatsächlichen Mehrausgaben nicht in Einklang zu bringen seien. Der Verkehr lasse viel zu wünschen übrig, die Wünsche des Publikums bleiben unberücksichtigt. Redner fragt den Referenten, ob die Gemeinde Wien nicht endlich daran schreiten wolle, den Stadtbahnverkehr wieder aufleben zu lassen. Dann klagt er über die hohen Tarife auf der Linie Bötzeleinsdorf - Salmansdorf, wonach ein Fahrgast, der von Wien nach Salmansdorf fährt, mehr zu zahlen hat, als ein Besucher des Rennens. Das sei eine Ungerechtigkeit, hauptsächlich gegenüber der Geschäftswelt, denn nicht alle Leute, die nach Salmansdorf fahren, seien Heurigenbesucher. Deshalb stelle Redner den Antrag, die Fahrpreise auf der Kraftstellwagenlinie Bötzeleinsdorf - Salmansdorf im gegenwärtigen Ausmasse zu belassen, vor Beginn der Schule den Verkehr zu verdoppeln, dafür zu sorgen, daß in Neustift am Walde ~~xxx~~ ein leerer Wagen für Schüler bereit gehalten werde.

GR. Dr. Danneberg (Soz. Dem): Die Erhöhung von Tarifen insbesondere der Straßenbahntarife ist immereine außerordentlich mißliche Sache, die von der Bevölkerung überaus drückend empfunden wird und empfunden werden muß. Jede solche Erhöhung bedeutet eine außerordentliche Belastung für den Haushalt jeder einzelnen Familie und trifft besonders jene Schichten der Bevölkerung, deren Einkommen mit der Entwertung der Krone und der wachsenden Teuerung nicht Schritt halten kann. So hart auch die Erhöhung der Straßenbahntarife ist, so besteht allerdings auch kein Zweifel, daß sie wieder einmal erfolgen muß. Es war recht billig, zu erwähnen, daß auf der Tagesordnung der ersten Sitzung des Gemeinderates in diesem Jahre eine Tarifierhöhung steht. Man hat aber scheinbar vergessen, daß im andere Hause, wo die christlichsoziale Mehrheit die Regierung hat, der kompetente Ausschuss die erste Sitzung hält und eine Tarifierhöhung, die 84 Milliarden im Jahre bringen soll und eine indirekte Steuer von 25 Milliarden dazu, beschließen soll. Diese Sitzung wurde um 1 Uhr abgebrochen, damit die Tarife erst morgen bekannt werden und die „Reichspost“ wenigstens noch morgen schreiben kann, daß die Teuerungswelle im Rathaus angefangen hat.

Es ist nicht schwer, bei einer solchen Tarifierhöhung allerhand Abänderungsanträge zu stellen, die an sich gewiß manche recht gut sind. Vor deren Annahme jedoch muß man sich fragen, ob sie wirtschaftlich möglich sind und ob das Unternehmen die sie beinhalten den Lasten auf sich nehmen kann oder nicht. Der Antrag mit dem Zonentarif ist gewiß eine ernste Sache, aber die Prüfung der Frage, ob der Zonentarif nicht doch wieder möglich ist oder nicht, wird fortgesetzt werden müssen und man wird sich mit der Frage beschäftigen, ob es nicht möglich wäre, ein einfacheres System der Staffelung zu finden.

Die Reden in der Debatte waren ablehnend, aber sie haben doch schon etwas anders geklungen als die Reden bei früheren Tarifierhöhungen. Man merkt ihnen eine gewisse Verlegenheit an. Man kann an den Zahlen und Ziffern und an der Zahl der Fahrgäste herumrechnen und man wählt eben diese Methode, damit man eine Debatte damit ausfüllen kann. Die Dinge haben sich geändert und es ist begreiflich, daß die Minderheit nicht gerade in einer sehr guten Haut steckt. Wenn man sich erinnert, wie sich die Herren der Minderheit bei den einzelnen Erhöhungen verhalten haben, so erkennt man die Widersprüche, in denen sie sich eben nicht mehr zurecht finden. Im Juli 1920 hat es sich bei einem Referate um die Kreditverlängerung für die Straßenbahn um einen Betrag von rund 100 Millionen gehandelt. Es wurden Reden dagegen gehalten. Bei der nächsten Tarifierhöhung würde gesagt, daß die Erhö-

hung unmöglich sei und daß man das Defizit vorläufig mit einem Anlehen zu decken suchen solle. Man denkt sich eben, daß die Wiener vergesslich sind und merkt sich nicht, was man das eine Mal und das andere Mal gesagt hat. Nach einem Bericht der „Reichspost“ ist der gewesene Bürgermeister Weiskirchner scheinbar der Meinung, daß man das Defizit durch Heranziehung der Fürsorgeabgabe beseitigen könne. Bei 500 Millionen Fahrgästen im Jahre und einem Sechzigkronentarif sind das ungefähr 30 Milliarden Einnahmen, die hinreichen, um die Ausgaben zu decken.

Es wird eben bei allen Tarifierhöhungen Demagogie getrieben und zum Schluß gehen die Argumente aus. Früher hat man gesagt, die sozialdemokratische Tarifpolitik richtet die städtischen Unternehmungen zugrunde. In einem Flugblatt der Wahlzeit wurde der Gaspreis von 17 Heller angeführt, dort standen aber auch als Sozipreise Rindfleisch 102 Kronen, Schweinefleisch 180 Kronen, Schweinefett 160 Kronen, Backmehl-Schleischhandelspreis 60 Kronen, Kartoffel 8 Kronen, Zucker 43 Kronen. Das waren also die Sozipreise im Oktober 1919.

Vor kurzem wurden in der Budgetdebatte die Unternehmungen als die Eckpfeiler der Wirtschaft der Stadt Wien genannt und erzählt, daß die zugrunde gerichteten Unternehmungen, so hat sie Gemeinderat Vaugoin einmal genannt, kein Defizit haben, sondern Millionen Uberschüsse. Man soll eben kein so schlechtes Gedächtnis haben und immer in der Registratur nachschauen, bevor man spricht. Um welches Problem handelt es sich? Es handelt sich um die große und sehr einfache Frage, ob die Unternehmungen einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, ob die Unternehmungen der Gemeinde Wien, bewusst mit einem großen Defizit betrieben werden dürfen oder nicht. Eine Zeit lang hat man das für möglich gehalten und der österreichische Staat hat teilweise eine solche Politik verfolgt und verfolgen müssen, denn wenn das staatliche Lebensmittelzuschuß 1919 nicht gekommen wäre, hätte die Volkswirtschaft nicht aufleben können. Man ist aber jetzt allgemein zu der Ueberzeugung gekommen, daß Unternehmungen öffentlich-rechtlicher Körperschaften ohne Anwendung der Selbstkestentheorie nicht zu arbeiten vermögen. Der Bund hat die Möglichkeit dazu gehabt, denn das Defizit der Bundesbahnen hat er ausgeglichen, in dem er neue Banknoten gedruckt hat. Der Stadt Wien ist eine solche Presse nicht zur Verfügung gestanden, Sie konnte ihre Unternehmungen nur betreiben, wenn sie versuchte, die Ausgaben durch Einnahmen zu decken und die Deckung kann auf keinem anderen Weg gefunden werden, als durch Regulierung der Tarife. Wir wissen Sie haben die Tarife unverändert gelassen, weil Sie gedacht haben, daß dies im Mai 1919 den Wählern sympathischer erscheinen werde und daß die Erhöhung den Sozialdemokraten, wenn sie doch die Mehrheit erlangen sollten, zur Last fallen werde. Wir haben die Selbstkestentheorie immer angewendet, Sie haben sie verdammt als einen Fiskalismus, als volkswirtschaftlichen Unverstand, als antisoziale Tat und Sie sind jetzt, da Sie in der Bundesregierung sitzen, gezwungen, diese Selbstkestentheorie selbst anzuwenden und rühmen sich, daß Sie sie anwenden und daß Sie die Defizite dadurch beseitigen. Woher liegt hier der Unterschied? Er ist allerdings vorhanden insofern als beim Bunde die Regierung nicht nur darauf ausgeht, auf die Selbstkosten zu kommen, sondern daß drüben beim Bunde große Unternehmungen sind, bei denen die Regierung von vornherein die Absicht hat, über diese Selbstkosten hinauszugehen und Milliardengewinne herauszuschlagen. Ich erinnere an den Tabak, gewiß so notwendig wie die Strassenbahn ist er nicht, aber die Herren, die rauchen, werden sagen, daß der Tabak ein Genussmittel ist, den die große Masse nicht entbehren kann.

Aus dem schlägt der Bund Milliarden, hier haben Sie ein Muster, wie man antisozial ein Monopol, ausnützen kann. Es gibt noch einen Unterschied. Jetzt komme ich zu dem, dessen Erörterung der Herr StR. Rummelhardt gewünscht hat. Er hat gemeint, es wäre wünschenswert nicht nur zu vergleichen, was die christlichsoziale Partei früher gesprochen und geschrieben hat und was sie jetzt spricht und schreibt sondern auch was die Sozialdemokraten früher und jetzt über Tarifierhöhungen sprechen. Gewiß Sozialdemokraten haben damals die Tarifierhöhungen bei der Strassenbahn bekämpft und wir haben keine Ursache, daß diese Reden damals gehalten wurden. Aber vergessen Sie eines nicht, welche Umstände waren es damals, unter denen diese Reden gehalten wurden. Nicht allein die Frage, daß es sich um eine Opposition gehandelt hat, der jede Möglichkeit des Einblickes in die Verhältnisse verhindert war, die man hier stranguliert hat, sondern es war bei den städtischen Strassenbahnen damals ein Umstand zu verzeichnen, der heute nicht mehr da ist und ebenso bei den anderen städtischen Monopolbetrieben, auf die die Herren immer sehr stolz sind, es war nämlich damals die Sache so, daß diese Unternehmungen nicht einen verzweifelten Kampf gegen ein Milliardendefizit geführt haben, sondern daß jene städtischen Unternehmungen damals bewusst hingearbeitet haben auf einen Ueberschuß und daß aus diesen drei städtischen Unternehmungen Millionen an Goldkronen in die Kassen der Stadt Wien geflossen sind. Sie rühmen sich deswegen und erkennen anscheinend dabei gar nicht, daß Sie sich rühmen eine gehässige indirekte Steuer eingeführt zu haben.

Zur Zeit der christlichsozialen Herrschaft war beinahe ein zwanzigstel des Fahrpreises indirekte Steuer. Wenn wir dieselbe Politik machen würden, dann müßte heute jeder Fahrgast mit dem Fahrgeld drei Kronen an indirekten Steuern zahlen. Was würden Sie für einen Protest erheben, wenn wir so etwas täten. Wir tun es nicht, weil wir der Ansicht sind, daß ein Monopolbetrieb nicht dazu da ist, der Bevölkerung indirekte Steuern aufzuerlegen, weil wir der Meinung sind, daß solche Steuern dort zu hoch sind, wo Geld ist. Aber Sie haben es nicht nur bei der Strassenbahn so gemacht, sondern auch bei den anderen städtischen Unternehmungen (Lärmende Unterbrechungen durch die Christlichsozialen. GR. Forstner: Ich verstehe es ja, daß Euch die Prügel weh tun, aber zeigt es nicht so!). Die städtischen Gaswerke haben der Gemeinde Wien im Jahre 1913 jährlich 5'8 Millionen Goldkronen Reingewinn geliefert, damals wurden 167 Millionen Kubikmeter Gas verkauft, sodaß auf einen Kubikmeter 3'5 Heller an indirekter Steuer entfielen, das ist bei dem damaligen Gaspreis von 17 Heller mehr als der fünfte Teil an indirekter Steuer. Was würden Sie heute dazu sagen, wenn wir bei dem Sechzigkronenpreis für Gas 12 Kronen allein an indirekter Steuer einheben würden. Sie würden sagen, das ist Wucher, das ist Ausbeutung, und sie würden damit Recht haben. Aber Ihre Politik war es eben damals, auf diese Weise der Bevölkerung indirekte Steuern aufzulasten. Man kann die Tragweite Ihrer damaligen Finanzpolitik nur ermessen, wenn man vergleicht daß die städtischen Strassenbahnen an indirekten Steuern allein an den Stadtsäckel an Ertrag jährlich mehr abgeführt haben, als die ganzen Zuschläge auf die allgemeine Erwerbsteuer ausgemacht haben. (Rufe bei den Sozialdemokraten: Hört, hört! Das ist der Zweck der Übung) Sie sind eben eine Partei der Hausherrn, eine kapitalisti-

sche Partei, die natürlich lieber die Strassenbahnpassagiere mit Steuern belegt hat, statt die reichen Automobillesitzer. Wir aber machen die Automobil- und Luxussteuern und wollen bei der Strassenbahn nur auf die nackten Selbstkosten kommen. Man erkennt im Lichte dieser Tatsachen genau den Unterschied zwischen damals und heute (Rufe bei den Christlichsozialen: Sehr richtig! Arbeitersteuern heute! GR. Müller 17 (Soz. Dem) auf den Gemeinderat Breuer, der sich scheinbar die Augen trockenet, lachend hinweisend: Der Bauer weint schon! Stürmische Heiterkeit).

Dr. Danneberg (fortfahrend): Die Selbstkostentheorie, die Sie hier bekämpfen, ist die Theorie, auf deren Anwendung beim Bund Sie jetzt so stolz sind. GR. Vaugoin hat gesagt, daß es bei der Eisenbahn mit den Tarifierhöhungen nicht so arg sei. Ich verweise nur auf die Tatsache, daß der Finanzminister Gürtler-Rosenberg am 1. Dezember vorigen Jahres die Eisenbahnfahrpreise um 200 % erhöht hat und sie vom 1. Feber an neuerlich um 300 % erhöhen wird. Vergleichsweise sind die Strassenbahntarife vom 30. November bis heute von 16 auf 60 K gesteigert worden, also nicht ganz um das Vierfache, die Bundesbahntarife hingegen um das Zwölffache. (Hört, Hört-Rufe bei den Sozialdemokraten.) Im Hauptausschuß des Nationalrates hat der Finanzminister bei der Erhöhung der Eisenbahntarife gesagt, diese 300 % seien so zu verstehen, wie wenn der Strassenbahntarif in Wien auf 120 K erhöht werden würde. Er hat auch von 83 Milliarden Defizit im Staatshaushalte gesprochen. Den Nachweis hierfür konnte er nicht erbringen und hat das selbst eingestanden. Ich meche das der Bundesbahnverwaltung nicht zum Vorwurfe, weil bei ihr noch die kameralistische Buchführung besteht, nach welcher eine wirklich zuverlässige Verrechnung nur schwer möglich ist. Jedenfalls kann man hier sehr bezweifeln, ob dieses Defizit in die Wirklichkeit ist und in Wahrheit nicht geringer ist.

Der neue Tramwaytarif wird das Dreihundertfache des Tarifes in der Vorkriegszeit betragen. Das ist gewiß sehr traurig und schmerzlich, wie aber sieht es bei den Bundesbahnen aus? Nach der eigenen Vorlage der christlichsozialen Regierung werden die neuen Fahrpreise in der dritten Wagenklasse das 240fache, in den höheren Wagenklassen weit mehr betragen, im Durchschnitt das 350fache, während wir bei der Strassenbahn doch etwas weiter zurück sind. Beim Gütertarif, der volkswirtschaftlich gewiß viel wichtiger ist, hält die Regierung bereits mit ihren Steigerungen bei dem 1450fachen des Friedentarifes, (Lebhafte Hört! Hört-Rufe bei den Sozialdemokraten) da ist die Weltparität nicht nur erreicht, sondern weit übertroffen. Bei der Kohle, die für die Industrie und die städtischen Unternehmungen unentbehrlich ist, wurden die Tarife im Dezember um 236 % erhöht, während die anderen Frachttarife nur um 200 % erhöht worden sind, jetzt werden die Kohlentarife neuerdings um 212 % erhöht. Wenn die „Reichspost“ geschrieben hat, daß im Rathause der Sitz der Teuerungsschraube ist, dann glauben Sie, meine Herren von der christlichsozialen Partei, in Wirklichkeit selber nicht. Nicht um die Tatsache dieser Teuerung, sondern um ihre Ursachen müssen Sie sich kümmern und diese Ursachen liegen nicht in der schlechten Verwaltung der Gaswerke oder der Strassenbahnen, oder der sozialdemokratischen Verwaltung, sondern in den verteuerten Betriebskosten, die eine Verteuerung der Konsumpreise zur Folge haben mag. Da ist der richtige

Zusammenhang. Hier müssen Sie den I. ansetzen. Hier sollen Sie Ihren Einfluß ausüben, an der Stelle, wo Sie das Heft in der Hand haben, im Nationalrat und in Ihrer Regierung.

Redner verweist hierauf auf eine vom GR. Kunschak beim christlichsozialen Arbeiterkongress vorgelegte Resolution, die in scharfen Ausdrücken den Kampf gegen die Valutaschieber forderte. Diese Forderungen decken sich mit einem Teil des sozialdemokratischen Finanzplans. Der Kongress, auf welchem die christlichsozialen Größen, Dr. Weiskirchner und Seipel, anwesend waren, hat der Resolution einstimmig zugestimmt. Was ist aber geschehen? Unsere Opposition hatten Sie im Nationalrate beim Kampf gegen die Valutaschieber nicht zu befürchten. Im Gegenteil, die Sozialdemokraten haben von Ihnen verlangt, daß Sie die Valuten anfordern sollen. Und trotzdem Sie in Ihrer Resolution die schärfsten Mittel verlangten, ist nur eine Halbheit geschehen. In dem von der Regierung eingebrachten Gesetz ist von einer Anforderung der Valuten keine Rede. Man kann also mit Recht behaupten: Wenn die Krone weiter und weiter abwärts gleitet, dann ist es zum Teil auch die Schuld der christlichsozialen Regierung, die die notwendigen Maßnahmen nicht ergreift. Kein Wunder, wenn unter solchen Umständen das ganze volkswirtschaftliche Leben leidet. Als im Oktober 1920 über Straßenfahrpreiserhöhungen gesprochen wurde, da stand die tschechische Krone auf 26½ und heute steht sie auf 108, also 4 mal so hoch. Es ist also keine unglaubliche und unerhörte Sache, wenn der Straßenbahntarif 4 mal so hoch geworden ist, da auch die Kohle 4 mal so teuer gezahlt werden muß. Beim Abbau der Betriebskosten wäre also der Hebel anzusetzen, was nur möglich ist, wenn unsere Krone nicht immer tiefer und tiefer sinkt. Und so weit die Politik hierin etwas machen kann, liegt es an der christlichsozialen Partei. Und wenn diese am Straßenbahntarif etwas anzusetzen hat, dann ist die richtige Adresse drüben bei Ihrer Regierung, die auf die Geldwirtschaft und die Preisgestaltung einen ungleich höheren Einfluß hat, als die Partei im Rathause. Wenn die christlichsoziale Partei nach diesem Gesichtspunkte handelt, dann wird sie bei den Straßenbahntariferhöhungen zu einer anderen Meinung und Überzeugung kommen (Lebhafter Beifall).

GR. Vaugoin (chr. sez.) sagt, daß GR. Danneberg erklärthabe, daß unsere Bekämpfung des Fahrpreises nichts beweist. Man hätte nun von ihm einen Beweis mit Ziffern erwartet, der die Notwendigkeit der Tariferhöhung dartut. Das ist aber nicht geschehen. Er ist dann vielmehr auf die Tarifregulierung bei den Bundesbahnen übergegangen. Kann denn aber überhaupt ein Vergleich für einen Wiener zwischen Staatsbahn und Strassenbahn gezogen werden? L. München, die in einem Jahre von Wien nach Bregenz fahren, gehen in einem überfüllten Strassenbahnzug hinein. Der Fahrgast der Staatsbahn rechnet aber auch nicht in Prezenten, sondern es kommt darauf an, das teurer ist. Und da kostet eine Fahrt nach Mödling nach dem Emmerling-Tarif 134 K, nach dem Gürtler-Tarif 96 Krenen. Auch die Erhöhung der Frachttarife bei der Staatsbahn wurde ins Treffen geführt, und gesagt, dass dadurch die Kehle verteuert wird. Der grösste Teil der beförderten Kehle ist aber Transitkehle und kann nach dem Friedensvertrag auch diese nicht anders gerechnet werden. Die Selbstkostentheorie wurde als jene erklärt, zu der wir nun gekommen seien. Diese wurde von uns nie bestritten. Wer hat aber das Zuschußsystem eingeführt, das unsere Volkswirtschaft an den Abgrund gebracht hat. Durch Einführung einer Lüge hat man die Volkswirt-

schaft scheinbar gesund gemacht, sie ist aber in Wirklichkeit krank geworden.

An der Hand eines Wahlflugblattes kritisiert Redner die Haltung der Sozialdemokraten seit der Wahl.

Es wurde auch erklärt, daß die Tariferhöhung notwendig ist, weil sonst die Strassenbahn in ein Milliardendefizit kommen würde. Der st. führende Stadtrat hat gesagt, daß die Strassenbahn ein jährliches Defizit von 30 Millionen habe. Dieses Defizit in Rechnung gestellt, ergibt einen Fahrpreis von 21 K, der mit der Zahl der Fahrgäste multipliziert einen Reingewinn von 2 Milliarden ergibt.

Regen Sie sich nicht so auf über ihren Finanzplan, er trägt nur die Marke: Made in Wien. Er ist kein Urprodukt irgendeines Geistesheroen, sondern eine fleissige Sammlung aus Reden und schriftlichen Werken, die wir längst einzeln gekannt haben. Wer unsere Reden gehört hat, weiß, daß wir und insbesondere ich nicht gegen eine Tariferhöhung gesprochen haben, sondern für die Einführung eines einfachen Zenentarifes und mit diesem hat sich Herr Dr. Danneberg nur mit einigen wenigen Worten beschäftigt. Er hat gesagt, es werde notwendig sein, daß man diese Sache studiert. Das ist vielleicht ein kleiner Erfolg, aber ich hoffe, dass dieses Studium von Studenten gemacht werde, die nicht von Haus aus, die Materie des Studiums umzubringen trachten. So geht es nicht weiter, man muß eine Abstufung einführen. Wenn wir also heute gegen diese Art der Tariferhöhung gesprochen haben, glaube ich haben wir nichts getan, was man als demagogisch bezeichnen könnte, sondern wir haben im Interesse der Bevölkerung Wiens und der Gemeinde die Stimme erheben.

V. BGM. Emmerling kommt in seinem Schlusssatz auf die Ausführungen der oppositionellen Redner zurück und verteidigt insbesondere die Wohnungspolitik der Sozialdemokraten. Unter der christlichsozialen Herrschaft sei eine geradezu mörderische Wohnungspolitik getrieben worden. Beweis dessen, daß sich unter 482.000 Wohnungen 330.000 befanden, die aus einem einzigen Wohnraum bestanden 197.000 nur aus Zimmer und Küche. Das war die Wohnungsfürsorge der Christlichsozialen für die arbeitende Bevölkerung. Eine Erklärung für diese Wohnungsverhältnisse finden wir allerdings darin, daß im damaligen Gemeinderate unter 165 Mitgliedern 87 Hausherren sich befanden. Zinskasernen haben Sie gebaut und Elendwohnungen haben Sie gebaut, man muß nur nach Ottakring hinaus gehen, da sieht man, welcher Wucher damit getrieben worden ist. Unsere Anträge haben Sie damals niedergestimmt, unsere Vorschläge auf sozialen Gebiete mit Hohn abgetan. Redner schließt mit der Bitte, die gestellten Anträge anzunehmen.

GR. Bermann (Soz. Dem) berichtigt tatsächlich, daß die Behauptung des GR. Unterwiesing, als ob er (Bermann) und Gehilfenobmann Piek die Schuld daran tragen, daß es heute Handlungsgehilfen mit Monatslöhnen von 10.000 K gebe, den Tatsachen nicht entsprechen. In Wirklichkeit bewegen sich die Mindestlöhne im Ausmaße von 12 bis 20.000 K. Allerdings seien auch diese Löhne nicht entsprechend. Er stelle weiter fest, daß diese Löhne deshalb nicht in einem höheren Ausmaße erzielt werden konnten, weil die sozialdemokratischen Gehilfenvertreter bei den christlichsozialen Vertretern der Kaufmannschaft auf starken Widerstand gestoßen sind. Schuld daran trage auch der Umstand, daß der Antrag der Sozialdemokraten im Nationalrate auf Schaffung von Mindestlöhnen, mit der untersten Grenze von 20.000 K, von den vereinigten Christlichsozialen und Großdeutschen niedergestimmt worden ist.

8

Bei der Abstimmung werden die Referentenanträge unverändert angenommen. Die gestellten Abänderungsanträge werden abgelehnt, mit Ausnahme der Anträge des GR. Wawerks betreffend die Karten für Jugendwanderer und des GR. Feldmann wegen Bereitstellung von Wagen für Schulkinder auf der Linie Pötzleinsdorf - Salmansdorf, welche genügend unterstützt der geschäftserordnungsmässigen Behandlung zugewiesen werden.

Es wird sodann zum Teil in die Behandlung der übrigen Tagesordnung für die morgige Gemeinderatssitzung eingegangen. Bürgermeister Reumann annunziert, daß für eine Reihe von Geschäftsstücken keine Redner vorgemerkt seien, diese daher als angenommen gelten.

VB. Emmerling referiert über die Beteiligung der Gemeinde Wien an der „Teerag A.G.“ zur Verwertung der Nebenprodukte bei der Gaserzeugung.

GR. Zimmerl (chr. sez.) sagt, daß der Vertrag den Gaswerken für die nächsten 25 Jahre Fesseln anlege, die nicht notwendig wären. Seine Partei lehne die Verlage nicht ab, könne aber auch die Verantwortung für diese nicht tragen.

Nach einem Schlußwort des Referenten wird der Vertrag genehmigt.

GR. Dr. Fränkel (Sezdem) berichtet über die Garantienahme der Gemeinde für die Zinsen- und Kapitalstilgung der von der „Wag“ auszugebenden 5%igen Obligationen im Nominalebetrage von 4 Milliarden Kronen. Die Anträge werden angenommen.

Die Sitzung wird geschlossen.
