

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 8a - TELEPHON: B 40-500 KL. 838, 837 U. 013

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Dienstag, 15. September 1953

Blatt 1495

Zum Jubiläum der Verkehrsbetriebe:

Die Rede des Generaldirektors

=====

15. September (RK) Bei der Festversammlung im Konzerthaus anlässlich des fünfzigjährigen Bestandsjubiläums der Wiener Verkehrsbetriebe als städtisches Unternehmen begrüßte Generaldirektor Frankowski die Festgäste. Er führte dabei u.a. aus: "In den letzten Jahren feierten die Wiener Gaswerke und Wiener Elektrizitätswerke ihr Bestandsjubiläum. Dieses Jahr ist das größte Teilunternehmen der Stadtwerke, die Wiener Verkehrsbetriebe auch Jubilar geworden. Bei aller Würdigung und Anerkennung der Wiener Gaswerke und Wiener Elektrizitätswerke kann man doch ohne Übertreibung sagen, daß die Wiener Verkehrsbetriebe das populärste Teilunternehmen der Wiener Stadtwerke sind. Wer Wiener ist, oder die Wiener kennt, weiß, daß ein echter Wiener das scharf kritisiert, was er liebt. So ist es begreiflich, daß die Wiener Verkehrsbetriebe zu den beliebtesten Themen für einen echten Wiener Raunzer zählen. Wir sind nicht gerade stolz darauf, aber wir wissen, daß nach dem Sprichwort "was sich liebt, das neckt sich" auch in dieser Form ein Stück Anerkennung steckt. Wir bilden uns nicht ein, daß die Wiener Verkehrsbetriebe alle Anforderungen, die man gerechterweise an sie stellen kann, restlos erfüllen, wir wissen aber auch, daß wir im Rahmen des Möglichen, viele Wünsche der Wiener betreffs der so viel gelästerten Straßenbahn erfüllt haben.

Was die Wiener Verkehrsbetriebe für diese Stadt bedeuten, haben wir alle erlebt, als im Jahre 1945 nach Kriegsende, Gott sei Dank nur auf kurze Zeit, die Wiener Verkehrsbetriebe ihre Tätigkeit einstellen mußten. Damals, als Tag für Tag viele Tau-

15. Sept. 1953

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 1496

sende ihren Weg zur Arbeitsstätte hin und zurück zu Fuß zurücklegen mußten, damals als der Besuch zu einem etwas weiter weg wohnenden Freund oder Verwandten unmöglich war, da wurde uns allen bewußt, was für das Leben unserer Stadt die Verkehrsbetriebe bedeuten!.

Zum Jubiläum der Verkehrsbetriebe:

Die Rede des Amtsführenden Stadtrates
=====

15. September (RK) Bei der Festversammlung anlässlich des fünfzigjährigen Bestandsjubiläum der Wiener Verkehrsbetriebe als städtisches Unternehmen sprach der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen, Dkfm. Nathschläger. Er führte u.a. aus: "In der für die weitere Entwicklung des Wiener Verkehrswesens hoch bedeutsamen Gemeinderatssitzung am 28. und 29. Oktober des Jahres 1898 meinte der Referent Dr. Karl Lueger einleitend, daß die Geschichte der Wiener Tramway eine "Leidengeschichte" zu nennen sei. Das mag für die damalige Zeit sehr angebracht gewesen sein. Heute haben wir von diesem Zeitpunkt einen Abstand von mehr als 50 Jahren gewonnen und können sagen, daß die Geschichte der Wiener Tramway, der Wiener Straßenbahn oder - wie der Titel heute lautet - der Wiener Verkehrsbetriebe deutlich die Entwicklung unserer Vaterstadt widerspiegelt, die dem jeweiligen Zeitgenossen, im wechselvollen Auf- und Ab, einmal "himmelhochjauchzend" und das andere Mal "Zu Tode betrübt" erschien. Bei einem Massenverkehrsunternehmen, mit dem die Bevölkerung zu einem großen Teil täglich und stündlich in enge Berührung kommt, kann es gar nicht anders sein, als daß sich die Schatten der staats- und wirtschaftspolitischen Entwicklung auf diesen Betrieb genau abzeichnen. In Verbindung mit dieser Entwicklung gingen auch die sozialpolitischen Veränderungen nicht spurlos an den Gesellschaften und dem späteren städtischen Unternehmen vorüber. Das Wort von den "Weißen Sklaven" war in der Zeit des in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts allerdings schon im Niedergang begriffenen hochkapitalistischen Liberalismus in aller Mund und bei einer achtzehnstündigen Arbeitszeit war es 1889 nur zu begreiflich, daß die Tramwayer gegen diese unmenschliche Behandlung

in eine scharfe Abwehrstellung traten, die schließlich zum Ausstand und zum Streik führte.

Nicht zuletzt formte und beeinflusste der technische Fortschritt ständig das Unternehmen und brachte es - vielleicht etwas langsamer als wo anders - aber doch stetig aufstrebend auf den heutigen Stand.

Als im Jahre 1865 die erste Pferdetramway vom Schottenring nach Hernals ihren Betrieb aufnahm zählte die Stadt Wien 561.600 Einwohner. 1897, dem Jahre, in dem die erste elektrische Linie vom Bahnhof Vorgarten nach Mariahilf geführt wurde, waren es bereits 1,549.700 und sechs Jahre später 1903, dem Zeitpunkt der Kommunalisierung der bis dahin in privaten Händen befindlichen Linien, waren es 1,727.600 Einwohner. 1905, bei Eingliederung der linksseitigen Donaugemeinden (des heutigen 21. und 22. Bezirkes) zählte die Bevölkerung 1,845.000 Einwohner, während 1919 der Kulminationspunkt mit 2,304.000 Personen erreicht wurde. 1951 beherbergte die Stadt Wien 1,766.100 Personen.

Für den Verkehr von ausschlagender Bedeutung war die mitunter sprunghafte Vergrößerung des Flächenmaßes der Stadt. 1865 waren es 5.624 ha, 1897 17.812 ha, 1905 27.308 und 1951 121.541 ha.

Man kann sich lebhaft vorstellen, daß die rasante Entwicklung der Stadt, deren Einwohnerzahl im Verlauf von rund 50 Jahren auf das Vierfache angestiegen war, gebieterisch eine durchgreifende Änderung der Einstellung zum gesamten Verkehrsproblem überhaupt verlangte. Aus der Unzulänglichkeit, mit der eine liberale Stadtverwaltung den Forderungen einer sich bahnbrechenden, ungestümen Entwicklung gegenüberstand, ergab sich von selbst das Erstarken einer mächtigen Volksbewegung, die es nach vielen, mit Bitterkeit ertragenen Schwierigkeiten durchsetzte, daß Dr. Karl Lueger im Jahre 1897 als Bürgermeister der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom Kaiser nach vorhergehender dreimaliger Ablehnung endlich bestätigt wurde.

Damit änderte sich mit einem Schlag die grundsätzliche Einstellung der Stadtverwaltung zu den Wiener Versorgungs- und Verkehrsproblemen in schicksalhafter Weise. 1899 erfolgte die Inbetriebnahme des städtischen Gaswerkes in Simmering, 1902 wurde zum ersten Mal Strom vom neu errichteten städtischen Dampfkraft-

werk in Simmering abgegeben und 1903 erfolgte schließlich die Kommunalisierung des bis dahin zur Gänze elektrifizierten Pferdebahnnetzes.

Von dem der Kommunalisierung folgenden Jahrzehnt, d.i. also bis 1913, kann gesagt werden, daß es das erfolgreichste während des Bestandes der Straßenbahnen überhaupt geblieben ist. In diesen zehn Jahren schnellte die Nutzleistung von 43 Millionen Kilometern auf 100 Millionen Kilometer hinauf, während die Anzahl der beförderten Personen eine Steigerung von 158 Millionen auf 325 Millionen erfuhr. Das Netz der Straßenbahnen wurde um 78 km auf 241 km erweitert. In der Folgezeit bis 1937 traten zu diesem Netz lediglich nur mehr insgesamt 46 km hinzu. Mit dem Autobusbetrieb, der sich nach anfänglichen Rückschlägen seit 1923 immer mehr entwickelte und mit den seit 1925 elektrifizierten Stadtbahnlinien bedienen die Wiener Verkehrsbetriebe heute ein Netz von rund 460 km Betriebslänge, was der Entfernung von etwas mehr als der Strecke von Wien nach München gleichkommt.

Was den technischen Fortschritt und seine Einflußnahme auf die stadteigenen Verkehrsbetriebe anbelangt, führen die Wiener von 1865 bis 1903 mit der Pferdebahn, von 1883 bis 1922 zum Teil mit der Dampftramway, von 1881 bis zum Ende des 1. Weltkrieges benützten sie den Pferdestellwagen, ab 1903 und bis auf weiteres steht ihnen die Straßenbahn zur Verfügung. Die erste Autobuslinie gab es 1905, den ersten Obus 1908. Der erste Dieselaubus wurde 1934 in Dienst gestellt und der erste Großraumzug wird den Wienern als vorläufiges Spitzenerzeugnis im oberstädtischen Massenverkehr in den nächsten Wochen im Verkehr präsentiert werden.

Mit Hilfe der finanziellen Kapazität der Wiener Stadtwerke ist es uns bei Anspannung aller unserer Kräfte in jüngster Zeit gelungen beim Autobus und bei der Straßenbahn den Anschluß an die Verkehrsbedienug der meisten Großstädte Westeuropas zu finden. Mit Stolz und Genugtuung verzeichnen wir gerade diese Tatsache in den Jubiläumstagen der Wiener Verkehrsbetriebe, weil sie beweist, daß das Unternehmen, das durch den Krieg schwerstens angeschlagen wurde, trotz größter Schwierigkeiten gewillt ist, mit der Zeit zu gehen und den Wiener Fahrgast so zu bedienen, wie es in den Städten des Westens und Südens unseres Kontinentes schon seit einer Anzahl von Jahren, in manchen Fällen sogar bereits seit Jahrzehnten geschieht.

Trotzdem bin ich auch mit der Erreichung des gegenwärtigen Stadiums "pflichtgemäß" nicht zufrieden. Die Modernisierung und Erneuerung des Wagenparkes auf Straßenbahn, Stadtbahn und Autobus in einem bestimmten Ausmaße ist schlechthin eine Notwendigkeit, die Umstellung des Stadtbahnbetriebes auf einen regelrechten Schnellbahnbetrieb wird zwingend erfolgen müssen, und die Ausweitung der Verbindungen in den Rand- und Ausflugsgebieten sowie die Intensivierung der Kommunikationen zwischen diesen und der Stadt werden immer nachhaltiger verlangt. Was aber eine wirkliche Aufgabe und ein in harter Arbeit anzustrebendes Ziel auf lange Sicht sein wird, ist dies: die sukzessive und planmäßige Ablösung des Straßenbahnverkehrs durch den Autobus und der Bau von Untergrundbahnen, die späterhin die Masse der oberstädtischen Verkehrs zu übernehmen haben werden. Eine Reihe von europäischen und amerikanischen Großstädten hat diese durch die steigende Motorisierung erzwungene Umstellung bereits hinter sich, - bei anderen ist diese Entwicklung mitten im Fluß und auch Wien wird sich als Großstadt im Herzen Europas dieser Notwendigkeit nicht verschließen können.

Nach einem wechselvollen Schicksal im Laufe der Jahrzehnte sind die Wiener Verkehrsbetriebe seit einigen Jahren in einer Investitionskonjunktur begriffen, die auch weiterhin andauern wird. Mit der aufopfernden Unterstützung der gesamten Belegschaft, die ich dankbarst würdige und anerkenne, wurde Großes erreicht und wird ohne Zweifel noch Größeres erzielt werden. Die Wiener Verkehrsbetriebe sind damit ihrer Zweckwidmung treu geblieben, die darin besteht, die Bevölkerung rasch, sicher und billig zu befördern, dem Personal ein sozialer Dienstgeber zu sein und den jeweiligen technischen Möglichkeiten und Erfordernissen aufgeschlossen gegenüberzustehen".

Zum Jubiläum der Verkehrsbetriebe:Die Rede des Bürgermeisters
=====

15. September (RK) Bei der Festversammlung anlässlich des fünfzigjährigen Bestandsjubiläums der Wiener Verkehrsbetriebe als städtisches Unternehmen sprach zum Abschluß Bürgermeister Jonas. Er führte u.a. folgendes aus: "Fünfzig Jahre sind es her, seit die bis dahin in den Händen des Privatkapitals gelegenen Wiener Straßenbahnen durch eine anerkennenswerte Tat in die städt-eigene Verwaltung genommen, also kommunalisiert worden sind.

Erst diese Kommunalisierung leitete eine wirklich systematische und großzügige Entwicklung unseres städtischen Verkehrswesens ein. Dabei bleibt nur zu bedauern, daß die Frage einer Wiener Untergrundbahn bisher noch nicht gelöst werden konnte und mangels der riesigen, hierfür erforderlichen Mittel noch genau so problematisch ist wie vor 40 Jahren. Der Ausbau unserer städtischen Massenverkehrsmittel hat in diesem halben Jahrhundert manchen Fortschritt gezeitigt, aber seine höchste und letzte Stufe noch nicht erreicht und wird diese angesichts des unaufhörlichen technischen Fortschrittes schwerlich jemals erreichen können. Das gilt sogar auch für Städte, die nicht wie Wien durch die verheerenden Folgen zweier Weltkriege immer wieder zurückgeworfen worden sind.

Besonders herausstellen will ich die unverkennbaren materiellen Vorteile, welche der Wiener Bevölkerung aus der Kommunalisierung unserer Verkehrsbetriebe erwachsen sind. Ich meine damit die Tarifpolitik, die sich - namentlich in den letzten 35 Jahren - grundlegend geändert hat. Wenn nämlich die Verkehrsbetriebe bis zum Jahre 1919 erhebliche Gewinne für die Gemeindekasse abwarfen, die für die breiten Massen eine indirekte Steuerlast bedeuteten, so beruht die Tarifpolitik der städtischen Verkehrsbetriebe seit jener Zeit nur mehr auf dem Prinzip der Selbstkostendeckung. Das heißt, daß die Fahrpreise durch den Verzicht auf jede Gewinnspanne möglichst tief gehalten werden.

Zu diesem allgemeinen Vorteil für alle Fahrgäste gesellen sich aber noch weitere, namentlich für wirtschaftlich schwächere Fahrgastgruppen. So wurde 1919 an Stelle des Zonentarifes ein

Einheitsfahrpreis eingeführt, der auch den von ihrer Arbeitsstätte weit entfernt Wohnenden eine billige Fahrt ermöglicht; eine soziale Maßnahme, die noch durch die Ausgabe verbilligter Vorverkaufsscheine und 1922 durch die Einführung der Wochenkarte ergänzt worden ist.

Besondere Erwähnung verdienen auch die Einführung des Jugendfürsorgefahrpreises, die unentgeltliche Beförderung der Schulkinder bei Schulausflügen und vor allem die Senkung des Kinderfahrpreises. Dieser betrug im Jahre 1903 noch 50 Prozent des Normalfahrpreises und beträgt nunmehr nur noch 20 Prozent. Er ist damit der billigste in Europa. Das gilt auch hinsichtlich des Preises der Wochenkarten für Erwachsene, der bei ihrer 1922 erfolgten Einführung noch 73 Prozent des Normalfahrpreises betragen hat, während er heute 47 Prozent beträgt. Zu diesen Begünstigungen zählen auch noch die Schülerfahrtscheine, die nur wenig teurer als die Kinderfahrtscheine sind, und die verbilligten Dauerausweise für Hochschüler.

Alle diese Vorteile, die die Kommunalisierung der Wiener Bevölkerung direkt bietet, kann ich abschließend in dem einen Satz zusammenfassen, daß der Fahrpreisindex der Wiener Verkehrsbetriebe gegenwärtig nur das 3.7-fache des Jahres 1937 beträgt, während in derselben Zeit der Index für andere Waren und Leistungen auf das 7 bis 10-fache gestiegen ist.

Nicht weniger groß ist aber die Bedeutung, die die stadteigenen Verkehrsbetriebe auch für die eigenen Arbeiter und Angestellten haben. Es muß festgehalten werden, daß das frühere Dienstrecht der Beamten und Bediensteten der Wiener städtischen Straßenbahnen, wie es von 1903 bis 1919 in Geltung stand, wohl ein öffentliches, aber kein öffentlich-rechtliches Dienstrecht war. Es gab keine Gleichstellung mit den Beamten und Bediensteten der Hoheitsverwaltung.

Im Jahre 1919 wurde das Personal der städtischen Straßenbahnen in die Allgemeine Dienstordnung für die Beamten und Angestellten der Gemeinde Wien einbezogen. Der des Personals unwürdige Zustand, auf Trinkgelder angewiesen zu sein, wurde abgeschafft. Arbeitsverträge, die paritätisch zwischen Dienstgeber und Dienstnehmer vereinbart wurden, regeln jetzt bis ins einzelne das Ausmaß der Arbeitsverpflichtung.

Mit 1. September 1946 wurden alle Bediensteten der Wiener

Verkehrsbetriebe pragmatisiert, womit sie bei guter dienstlicher Führung, körperlicher Eignung und Ablauf einer bestimmten Frist automatisch unkündbar wurden.

Zusammenfassend darf ich also sagen, daß die Stadtverwaltung als Unternehmer gegenüber der Bevölkerung und den Angestellten natürlicherweise andere Aufgaben und Pflichten zu erfüllen hat, als ein Privatunternehmer. Umgekehrt sind aber auch die Angestellten ihrem Unternehmen und der Gemeinde mit besonderer Liebe verbunden, was am eindrucksvollsten und schönsten beim Wiederaufbau des kriegszerstörten Unternehmens in Erscheinung trat.

Bei diesem Wiederaufbau offenbarte sich augenfällig die Kraft der Gemeinwirtschaft. Große Teile des Sach- und Umlaufvermögens (Gebäude, Fahrpark, maschinelle Einrichtungen, Geleise- und Hochspannungsanlagen) waren in so erheblichem Umfang zerstört oder schwer beschädigt, daß bisher rund 382 Millionen Schilling für die Wiederherstellung aufgewendet werden mußten. Nur die Kraft des Gemeinschaftsgedankens, das planmäßige Zusammenwirken aller städtischen Betriebe, vermochte es, diese große Leistung zu vollbringen.

Anlässlich dieser Jubiläumsfeier will ich auch noch allen danken, die in den letzten 50 Jahren ihr Bestes zum Gedeihen der Wiener Verkehrsbetriebe beigetragen haben. Dieser Dank gebührt auch den heutigen Pensionisten und unter diesen besonders den derzeit 562 ältesten Straßenbahnern, die schon 1903 im Dienst des Unternehmens gestanden sind.

Möge es dem gemeinsamen und verständnisvollen Zusammenwirken aller hiezu berufenen Faktoren gelingen, die Wiener Verkehrsbetriebe zu weiterem Gedeihen zu führen und sie technisch und sozial immer mehr zu einer Einrichtung zu entwickeln, die der Bedeutung, dem Bedürfnis und der Würde unserer Stadt entspricht!"

Der Sozialtourismus - ein Phänomen unserer ZeitOhne Demokratie gibt es keinen Fremdenverkehr

15. September (RK) Bürgermeister Jonas empfing gestern abend auf dem Kahlenberg die Teilnehmer des gegenwärtig in Wien tagenden IV. Kongresses der Internationalen Vereinigung wissenschaftlicher Fremdenverkehrsexperten. An diesem Kongreß von Fachleuten, die sich ausschließlich mit wissenschaftlichen Fragen des Fremdenverkehrs beschäftigen, nehmen Vertreter der USA und von neun europäischen Staaten teil. Zur Begrüßung der Gäste auf dem Kahlenberg hatten sich die beiden Vizebürgermeister Honay und Weinberger, die Stadträte Afritsch, Bauer, Mandl, Resch und Sigmund, der Geschäftsführende Präsident des Wiener Stadtschulrates, Nationalrat Dr. Zechner, sowie Vertreter der österreichischen Fremdenverkehrsstellen eingefunden.

Bürgermeister Jonas hieß die Gäste namens der Stadt willkommen und gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß sie Wien zum Tagungsort ihres Kongresses ausersehen haben. Auf das Arbeitsprogramm dieses Kongresses hinweisend, bezeichnete er den Fremdenverkehr als ein gesellschaftliches Phänomen unserer Zeit. Es sei also nur zu begrüßen, wenn der Tourismus, der als eine Massenerscheinung die breitesten Schichten ergreift, auch die ernste Wissenschaft interessiert. Der Fremdenverkehr von heute ist längst nicht mehr eine kommerzielle Angelegenheit. Seine volksbildnerischen Werte, aber insbesondere die Gelegenheit zu einer Stärkung des europäischen Bewußtseins darf nicht übersehen werden. Der Sozialtourismus ist es auch, der viel zur Lösung der europäischen Tragödie beitragen kann, wenn er seine schönste Aufgabe, das ist die Festigung der verwandtschaftlichen Bande der europäischen Völker, erfüllt.

Bürgermeister Jonas wünschte den Fremdenverkehrsexperten die besten Erfolge in ihrer Arbeit und sagte abschließend: "Ohne Demokratie gibt es keinen Fremdenverkehr. Aussichten auf Entfaltung bestehen nur dort, wo an der Demokratie festgehalten wird. Wir sind davon überzeugt, daß Wien für den Fremdenverkehr die

besten Voraussetzungen besitzt!"

Im Namen der ausländischen Delegierten dankte Präsident Prof. Dr. Hunziker, Bern, für die gute Aufnahme seiner Kollegen in der Kongreßstadt Wien. Er sagte, daß Wien allgemein als Geburtsstätte der wissenschaftlichen Erforschung des Fremdenverkehrs anerkannt wird. Wien bleibt auch weiterhin ein unumstrittener Mittelpunkt Europas.

Die Festversammlung der Wiener Verkehrsbetriebe im Konzerthaus
=====

15. September (RK) Mit einer Festfanfare und dem Festmarsch von Richard Strauß begann heute vormittag im Großen Konzerthausaal die Festversammlung anlässlich des fünfzigjährigen Bestandes der stadteigenen Verkehrsbetriebe Wiens. Der Generaldirektor der Wiener Stadtwerke Frankowski begrüßte die Ehrengäste, darunter die Bundesminister DDR. Illig und Dipl. Ing. Waldbrunner als Vertreter der Bundesregierung, Bürgermeister Jonas, mit den beiden Vizebürgermeistern Honay und Weinberger, die Mitglieder des Wiener Stadtsenates, die erschienenen Nationalräte, Bundesräte und Gemeinderäte, die Bezirksvorsteher, Vertreter der Gewerkschaften, die Direktoren städtischer Unternehmungen sowie Delegierte der Verkehrsbetriebe aus den Bundesländern. Weiter begrüßte er die Ehrengäste aus dem Ausland, den Präsidenten des Internationalen Verbandes der öffentlichen Verkehrsbetriebe Ithier, den Direktor der Berner Verkehrsbetriebe Dr. Bandi, den Generalsekretär der Pariser Verkehrsbetriebe Culot, den Generaldirektor der Mailänder Verkehrsbetriebe Dr. Ing. Adler, den Generalsekretär des Vereines der jugoslawischen Verkehrsbetriebe Sirkovic, und den Direktor der Berliner Verkehrsbetriebe Dipl. Ing. Struwe.

Unter den Ehrengästen befanden sich auch 562 pensionierte Straßenbahner, die schon zur Zeit der Kommunalisierung vor 50 Jahren gedient haben.

Die musikalische Umrahmung der Festversammlung besorgte das Orchester der Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe unter der Leitung von Prof. Hodik.

Der Direktor der Verkehrsbetriebe, Dipl. Ing. Grohs, hielt die Festrede, bei der er einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung des Wiener Verkehrswesens und der Wiener Verkehrsbe-

triebe gab. Vor hundert Jahren standen zum Nahverkehr in Wien 680 Fiaker, 24 Einspänner und 100 Gesellschaftswagen zur Verfügung.

Heute beträgt die Zahl der im Verkehr stehenden Straßenbahnwagen 2.181, die auf 67 Linien mit 265 Kilometern Netzlänge fahren.

Direktor Grohs würdigte auch die Verdienste der fast zwei Generationen von Straßenbahnern, die den Verkehrsbetrieben in guten und schlechten Zeiten ihre Arbeitskraft und einen Großteil ihres Lebens gegeben haben. Auch unter ihnen haben die beiden Weltkriege schreckliche Ernte gehalten. Dem ersten fielen 852 Bedienstete zum Opfer, dem zweiten Weltkrieg mit den Bombenopfern 1.043 Männer und Frauen. 41 Bedienstete, davon zwei Frauen, sind im Laufe der 50 Jahre bei Betriebsunfällen im Dienst gestorben.

Die Reden von Bürgermeister Jonas, Stadtrat Dkfm. Nathschläger und Generaldirektor Frankowski brachten wir bereits in der Vormittagsaussendung.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger eröffnet Ausstellung der
=====

Verkehrsbetriebe
=====

15. September (RK) Im Anschluß an die Festversammlung im Konzerthaus begaben sich die Festgäste ins Technische Museum zur Eröffnung der Ausstellung "50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe". Generaldirektor Frankowski berichtete kurz, was die Ausstellung bieten wolle, nämlich einen geschichtlichen Überblick auf die Wiener Verkehrsbetriebe von den frühesten Anfängen bis zur Gegenwart. Böse Zungen haben im Hinblick auf den Ort der Ausstellung behauptet, die Straßenbahn gehört "als er ganzer" ins Museum! Aber dieser Ausspruch ist verfehlt, stellte der Generaldirektor nachdrücklich fest, denn dieses Museum und die Ausstellung zeigen nicht nur die Vergangenheit, sondern weisen auch in die Zukunft.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger sagte, die Geschichte des Wiener öffentlichen Verkehrswesens umfasse nahezu einen Zeitraum von hundert Jahren. Niemand kann also diesen Zeitraum aus persönlichem Erleben beurteilen. Um die Geschichte der Wiener Straßenbahn darzustellen, brauchte es daher anlässlich der gegenwärtigen Jubiläumsfeiern bereits Geschichtsschreiber und Lokalhistoriker, die

das Material in mühsamer Weise zusammengetragen haben. Die Verkehrsbetriebe haben diese Ausstellung eingerichtet, damit die ganze Wiener Bevölkerung Gelegenheit haben soll, hinter die Kulissen der Verkehrsbetriebe zu blicken. Die Ausstellung zeigt viel Interessantes für den Laien, aber auch für den Fachmann. Um ihre Zusammenstellung haben sich besonders verdient gemacht der Direktor des Technischen Museums, Dipl.Ing. Nagler, der akademische Maler Ing. Kominek, ferner Vizedirektor Dipl.Ing. Görg mit seinen engeren Mitarbeitern, den Oberamtsräten Frank und Berger. Abschließend sagte Dkfm. Nathschläger, er hoffe, daß das Technische Museum nun von möglichst vielen Wienern besucht wird und erklärte mit diesem Wunsche die Ausstellung für eröffnet.

Bei einem Rundgang konnten sich die Ehrengäste als erste Besucher der Ausstellung davon überzeugen, daß die schwierige Aufgabe, die Geschichte der Verkehrsbetriebe auf kleinen Raum zusammenzufassen, gut gelungen ist. Beim Eingang begrüßen den Besucher die Bilder von Bürgermeister Dr. Lueger, Bürgermeister Seitz, Vizebürgermeister Emmerling, der die Städtischen Unternehmungen leitete, den ehemaligen Bürgermeister Dr.h.c. Körner, Bürgermeister Jonas und Stadtrat Dkfm. Nathschläger. Auf großen Bildtafeln wird die Entwicklung des Unternehmens illustriert, ebenso die Zerstörungen des zweiten Weltkrieges. Unter den vielen Modellen fällt besonders das des neuen Großraumzuges auf. Eine graphische Darstellung bietet einen Überblick auf das gesamte Wiener Verkehrsnetz. Besonderen Anklang beim Publikum dürfte ein Fahrschalter finden, an dem jeder kurbeln kann, so viel er will. Eine Stadtbahnweiche mit den dazugehörigen Signalanlagen wird die großen und kleinen Besucher sicher gleichfalls interessieren. In einem eigenen Raum stellt die Kultur- und Sportvereinigungen der Verkehrsbetriebe aus. Man sieht Produkte der Freizeitgestaltung der Straßenbahner, Bilder und Plastiken, Sporttrophäen und anderes.

Die Ausstellung ist täglich außer Montag von 9 bis 13 Uhr und von 14 bis 18 Uhr geöffnet. Der Eintrittspreis, der auch zum Besuch des Technischen Museums berechtigt, beträgt 2 Schilling für Erwachsene und 1 Schilling für Kinder. Für die arbeitende Bevölkerung ist die Ausstellung ab 16 Uhr zum ermäßigten Eintrittspreis von 1 Schilling für Erwachsene und 50 Groschen für Kinder zugänglich.

Schweinehauptmarkt vom 15. September
=====

15. September (RK) Neuzufuhren: 6.750 Fleischschweine, die alle verkauft wurden. Kontumazanlage 268 Stück.

Preise: Extrem und I. Qualität 13.50 bis 14.- S, II. Qualität 13.- bis 13.50 S, III. Qualität 12.- bis 13.- S, Zuchten und Altschneider 10.- bis 12.- S.

Bei ruhigem Marktverkehr verbilligte sich I. Qualität bis zu 20 Groschen. Die Preise für II. und III. Qualität sowie für Zuchten und Altschneider blieben behauptet.

Entfallende Sprechstunden
=====

15. September (RK) Donnerstag, den 17. und 24. September, entfallen die Sprechstunden beim Amtsführenden Stadtrat für Wirtschaftsangelegenheiten, Bauer.

Schwedische Gewerkschaftsfunktionäre bei Bürgermeister Jonas
=====

15. September (RK) Die Gewerkschaft der Gemeindebediensteten hat in der Zeit vom 13. bis 27. September eine Delegation von Spitzenfunktionären ihrer schwedischen Brudergewerkschaft in Wien zu Gast. Die Delegation wurde heute nachmittag von Bürgermeister Jonas im Beisein des städtischen Personalreferenten Stadtrat Sigmund, des Präsidenten der Gewerkschaft der Gemeindebediensteten Österreichs, Nationalrat Pölzer, des Vorsitzenden der Gewerkschaft der Wiener Gemeindebediensteten Panos und von Obersenatsrat Dr. Kinzl im Rathaus empfangen.

Nationalrat Pölzer stellte die Gäste dem Bürgermeister vor und wies darauf hin, daß die Gewerkschaften der schwedischen und der österreichischen Gemeindebediensteten viele gemeinsame Fäden verbinden. Sie haben ungefähr die gleiche Entwicklung mitgemacht und auch die gleiche Organisationsform. Er machte weiter die Mitteilung, daß im vorigen Jahre österreichische Gewerkschaftsfunktionäre im Schweden waren und dort vom Stockholmer

Bürgermeister empfangen wurden.

Bürgermeister Jonas begrüßte die schwedischen Gäste mit herzlichen Worten. Er betonte, daß die Wiener Gemeindeverwaltung besonderen Wert darauf legt, zu ihrem Personal in einem denkbar guten Verhältnis zu stehen. In einem Obrigkeitsstaat wäre es nicht möglich gewesen, daß die Angestellten sich in einer Organisation zusammenschließen. Wir sind aber Demokraten. Demokratie heißt Mitverantwortung, aber auch Mitsprache bei der Festlegung der Rechte der Bediensteten. Die Wiener Stadtverwaltung hat mit der Gewerkschaft der Gemeindebediensteten die besten Erfahrungen gemacht. Er wünschte den schwedischen Gästen einen guten Aufenthalt in Wien und bat sie, sich hier umzusehen und Eindrücke zu sammeln. Die Wiener Stadtverwaltung ist jetzt schon daran, wieder Neues zu schaffen; sie verbindet den Wiederaufbau mit dem sozialen Fortschritt.

Der Reiseleiter der schwedischen Delegation Vinblad bedankte sich für den freundlichen Empfang. Auch er gab der Meinung Ausdruck, daß eine Zusammenarbeit aller im demokratischen Sinne notwendig ist und daß Austauschreisen ein wertvoller Beitrag für eine Zusammenarbeit sind.