

Donnerstag, 21. Dezember 1961

Blatt 2967

Fortsetzung und Abschluß der Budgetberatungen:

Die Städtischen Unternehmungen  
=====

Endlich wieder ein ausgeglichener Wirtschaftsplan

21. Dezember (RK) Am heutigen letzten Tag der Budgetdebatte des Wiener Gemeinderates standen die Wirtschaftspläne der Städtischen Unternehmungen für das Jahr 1962 zur Debatte. Der Referent Stadtrat Schwaiger (ÖVP) führte aus:

"Ich habe heute das drittemal die Aufgabe, den Wirtschaftsplan für die Städtischen Unternehmungen zu referieren. Ich tue dies heuer mit besonderer Freude und ich sage es ganz offen - auch mit einem gewissen Stolz, weil es unser aller gemeinsamen Bestrebungen und Bemühungen gelungen ist, nach langen Jahren wieder einen ausgeglichenen Wirtschaftsplan für 1962 vorzulegen. Ich sage ausdrücklich dank unser aller gemeinsamen Bestrebungen. Ich danke daher den beiden großen Koalitionsparteien des Wiener Gemeinderates, daß sie den Mut aufbrachten, für die Bevölkerung unserer Stadt zwar harte, aber letzten Endes, wie sich nun zeigt, doch richtige Beschlüsse zu fassen.

Bald eine Million Strombezieher

Bevor ich mich jedoch näher mit den Wirtschaftsplänen 1962 befasse, möchte ich Ihnen durch einige Zahlen zeigen, welche

./.



wirtschaftliche Größe die städtischen Unternehmungen im Leben unserer Stadt darstellen und welche Leistungen sie Jahr für Jahr im großen und ganzen zur Zufriedenheit der Wiener Bevölkerung vollbringen.

Von dem durch die Gemeinde Wien insgesamt, also Hoheitsverwaltung und Stadtwerke für Ausgaben im Jahre 1962 vorgesehen Geldem von mehr als neun Milliarden Schilling entfallen mehr als drei Milliarden, also ein Drittel, auf die Stadtwerke. Von den insgesamt 54.240 aktiv im Dienste der Gemeinde Wien Beschäftigten, sei es Hoheitsverwaltung oder Wiener Stadtwerke, beziehen 19.958 ihr Gehalt von den Wiener Stadtwerken.

Von den insgesamt 35.612 Pensionsempfängern bekommen 19.292 Pensionisten ihre Pension Monat für Monat durch die Wiener Stadtwerke.

Von den an diese aktiven Bediensteten und Pensionisten der Stadt Wien im Jahre 1962 auszuzahlenden Gehältern und Pensionen im Gesamtbetrage von 3.193,3 Millionen Schilling entfallen auf die Stadtwerke 1.220,7 Millionen Schilling.

Dementsprechend sind auch die Leistungen dieser Wiener Stadtwerke sehr beachtlich. Lassen wir auch hier wieder einige Zahlen sprechen: Die Gaswerke haben bereits mehr als 690.000 Gasabnehmer, die E-Werke bereits mehr als 985.000. Wir können hier aller Voraussicht nach im Frühjahr 1962 den millionsten Stromabnehmer erwarten. Die Verkehrsbetriebe befördern mehr als 470 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Die Gaswerke haben 2.300 Kilometer Rohre in Wien verlegt, was einer Entfernung von Wien nach Smyrna in der Türkei entspricht, während die E-Werke eine Kabellänge von 8.000 Kilometer erreicht haben, was der Entfernung von Wien nach Bombay gleichkommt. Die Trieb- und Beiwagen der Verkehrsbetriebe und deren Autobusse legen jährlich 126 Millionen Kilometer zurück, das ist 3.150 mal der Erdumfang am Äquator gemessen oder 164 mal die Entfernung von der Erde zum Mond und zurück. Die Bestattung trägt leider Gottes Jahr für Jahr mehr als 25.000 Tote zu Grabe, diese Zahl entspricht der gesamten Einwohnerzahl der beiden Landeshauptstädte Bregenz und Eisenstadt.

Aus diesen wenigen Zahlen sehen Sie schon, welche gigantische Aufgaben hier zu erfüllen sind und auch erfüllt werden und



ich glaube daher nochmals sagen zu sollen, daß wir mit Recht darauf stolz sein können, daß wir in dieses Mammutunternehmen wirtschaftlich und finanziell Ordnung hineingebracht haben, vorerst für das Jahr 1962, und daß wir diesen so hart und schwer errungenen Erfolg mit Zähnen und Klauen verteidigen sollten, um ihn auch über das Jahr 1962 hinaus für die weitere Zukunft unserer Städtischen Unternehmungen zu erhalten.

#### Abgang nur 0.27 Prozent

Und nun zum Wirtschaftsplan der Wiener Stadtwerke für das Jahr 1962. Dem Netto-Gesamtaufwand der Wiener Stadtwerke von 3.294,9 Millionen Schilling stehen Netto-Gesamteinnahmen in der geschätzten Höhe von 3.286,1 Millionen Schilling gegenüber.- summieren wir hingegen die Aufwand- und Ertragseiten der einzelnen Teilunternehmungen einschließlich der Subventionen, so ergibt sich ein Gesamtaufwand von 3.409,9 Millionen Schilling gegenüber Gesamterträgen von 3.401,1 Millionen Schilling - woraus sich ein Abgang von 8,8 Millionen Schilling ergibt. In summa konnte bei den 4 Unternehmungen ein Mehrerlös von 362,7 Millionen Schilling in Ansatz gebracht werden, denen jedoch auch Mehraufwendungen in der Höhe von 187,9 Millionen Schilling gegenüberstehen. Das Gesamtergebnis der Wiener Stadtwerke konnte sich demnach um 174,7 Millionen Schilling günstiger gestalten als für 1961.

Welch grundlegende Wandlung hier eingetreten ist, ersehen wir, wenn wir uns die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke der letzten fünf Jahre ansehen.

Für das Jahr 1957 war ein Abgang von 314,8 Millionen Schilling oder 12.6 Prozent, für 1958 ein solcher von 314,3 Millionen Schilling oder 12.2 Prozent, für 1959 ein Abgang von 206,7 Millionen Schilling oder 7.1 Prozent, für 1960 ein Verlust von 197,8 Millionen Schilling oder 6.8 Prozent, für 1961 ein Verlust von 183,5 Millionen Schilling oder 6.3 Prozent präliminiert.

Dem gegenüber sieht der Wirtschaftsplan 1962, wie erwähnt, lediglich einen Abgang von nur 8,8 Millionen Schilling vor, was 0.27 Prozent der Gesamtsumme entspricht. Dieser sehr beachtliche und erfreuliche Erfolg ist aber kein Wunder, kein "Dreh" und hat auch nichts mit dem Hexeneinmaleins zu tun, sondern er hat sehr reale Unterlagen und Gründe:



Als erster Grund muß die am 27. März 1961 beschlossene Tarifierhöhung angeführt werden, die sich im Jahre 1962 erstmalig zur Gänze auswirkt und einen Mehrerlös von 150 Millionen Schilling bringen wird.

Ich möchte diese Gelegenheit benützen, der Wiener Bevölkerung für das wirklich große Verständnis zu danken, das sie dieser bestimmt etwas harten Maßnahme entgegengebracht hat. Gleichzeitig möchte ich aber auch feststellen, daß wir mit dem neuen Tarifsatz von eins, zwei und drei Schilling eine optimale Tariffhöhe erreicht haben und wohl nicht so schnell über diese Höhe hinausgehen können.

Als zweiter Hinweis für die günstige Entwicklung muß der Zuschuß der Hoheitsverwaltung von 100 Millionen Schilling angeführt werden. Er wird für das Jahr 1962 zum zweiten Mal gegeben und wirkt wie Balsam auf die Wunden der Verkehrsbetriebe. Leider soll er im Jahre 1963 das letzte Mal gegeben werden, und wir werden uns für die Wirtschaftspläne 1964 wieder alle miteinander sehr den Kopf zerbrechen müssen, wie wir diesen dadurch wieder entstehenden Abgang decken können werden.

#### Zehn Kubikmeter Gas kosten 16 Semmeln

Als dritte Komponente muß der ständig steigende Absatz bei Gas- und Strom angeführt werden. Es bewahrheitet sich hier wieder einmal der alte kaufmännische Grundsatz: "Je höher der Absatz, umso größer der Nutzen". Dieser Grundsatz würde sich allerdings noch wesentlich stärker auswirken, würden nicht gerade E- und Gaswerke eine geradezu vorbildliche Preisdisziplin halten und die ständigen Erhöhungen der Produktionskosten, sei es durch Erhöhung der Löhne oder durch Steigerung der Materialpreise durch innerbetriebliche Maßnahmen auffangen. Es ist ganz interessant, durch Vergleichszahlen der Jahre 1931, 1951 und 1961 zu zeigen, wie sehr Gas- und E-Werk mit ihren Preisen ins Hintertreffen geraten sind. Im Jahre 1931 kostete der Kubikmeter Gas 19 Groschen, die Semmel sechs Groschen. 1951 kostete der Kubikmeter Gas 87 Groschen, die Semmel 40 Groschen. 1961 kostet der Kubikmeter Gas 94 Groschen, wobei der höhere Preis durch die Erhöhung des Heizwertes abgegolten wurde, sodaß als Vergleichsbasis der Preis von 87 Groschen genommen werden muß, die Semmel 55 Groschen.

Das heißt, das im Jahre 1931 zehn Kubikmeter Gas den Wert von 30 Semmeln darstellten, im Jahre 1951 stellten sie den Wert von 22 Semmeln und 1961 stellen zehn Kubikmeter Gas den Wert von nicht ganz 16 Semmeln dar. Noch ärger vor allem im Verhältnis zu 1931 liegen die Dinge beim Strom.



1931 stellten zehn kWh Haushaltsstrom den Wert von 95 Semmeln dar, 1951 bekam man um diesen Preis zwölf Semmeln, wobei bei diesem Vergleich die Grundgebühr gar nicht berücksichtigt ist. 1961 stellen zehn kWh Strom nur mehr den Wert von zehn Semmeln dar und die Grundgebühr ist überhaupt weggefallen. Dabei handelt es sich bei dem ständig steigenden Aufwand, der innerbetrieblich verkraftet werden muß, um ganz erhebliche Summen, und zwar beim Gaswerk gegenüber dem Ergebnis 1960 um 57 Millionen Schilling, beim E-Werk um 138 Millionen.

Die Einzelergebnisse der Städtischen Unternehmungen: Die E-Werke präliminieren für 1962 Aufwendungen ohne Subventionen in der Höhe von 1.285,8 Millionen Schilling, denen Erträge von 1.406,5 Millionen gegenüberstehen, sie rechnen somit mit einem Gewinn von 120,7 Millionen Schilling.

Die Gaswerke weisen einen Aufwand ohne Subventionen von 699,1 Millionen S und einen Ertrag von 729,5 Millionen S aus, sie rechnen daher ebenfalls mit einem Gewinn und zwar von 30,4 Millionen S.

Die Bestattung präliminiert einen Aufwand von 93,6 Millionen S und Erträge von 93,8 Millionen S, woraus sich ein Überschuß von 0,2 Millionen S ergibt.

Die Verkehrsbetriebe rechnen mit einem Aufwand von 1.373,1 Millionen S und mit Erträgen ohne Subventionen von insgesamt 1.213,1 Millionen S, weisen daher einen Abgang von 160 Millionen S aus. Unter diesen Umständen hätten jedoch die Verkehrsbetriebe fast keine Investitionen durchführen können. Es müssen daher - wie alljährlich - wieder bedeutende Mittel von den E-Werken und Gaswerken an die Verkehrsbetriebe abgegeben werden. Die Subventionen der E-Werke wurden mit 80 Millionen S, die der Gaswerke mit 42,5 Millionen S festgelegt.

#### Verkehrsbetriebe wirtschaften ordentlich

Trotz allem verbleibt den Verkehrsbetrieben also ein Abgang von 160 Millionen S. Dieser sehr hohe Abgang bereitet uns natürlich allen Sorge. Wie bekannt, wurde im Frühjahr 1961 die Vereinigung für Betriebsberatung beauftragt, die Wiener Verkehrsbetriebe gründlich zu durchleuchten, ob sich nicht durch eine im Laufe der Jahrzehnte eingetretene Betriebsblindheit unzweckmäßige Organisation und Unwirtschaftlichkeit und damit automatisch verbunden erhöhter Aufwand eingeschlichen hätte.



Das Ergebnis dieser Betriebsdurchleuchtung liegt nun vor und der Schlußsatz dieser zwei Bände mit insgesamt 163 Seiten umfassenden diagnostischen Studio lautet: "Unter der Voraussetzung, daß die Leitung der Wiener Verkehrsbetriebe sich die Grundprinzipien der Reorganisation zu eigen macht, und bei deren Durchführung tatkräftig mithilft, würden wir folgende Kalkulation aufstellen:

Ersparnis an Personalkosten sechs bis acht Millionen S,  
Aufwendungen für die Durchführung der Organisation 600.000 S,  
einmalige Aufwendungen für Organisationsmittel eine Million S.

Sofort meßbares Ergebnis nach einem Jahr: 4,4 bis 6,4  
Millionen S Ersparnis. "

Wenn man nun bedenkt, daß der Wirtschaftsplan der Wiener Verkehrsbetriebe für das Jahr 1962 einen Umsatz von mehr als 1.2 Milliarden ausmacht, so ist das Ergebnis für die Verkehrsbetriebe gar nicht so ungünstig, wie es wohl von manchen Stellen erwartet wurde, wobei ja auch noch gar nicht feststeht, ob die Dinge auch alle tatsächlich richtig gesehen wurden. Es liegt jetzt auch schon die Stellungnahme der Verkehrsbetriebe dazu vor. Darin heißt es abschließend: "Da die Verkehrsbetriebe es für ausgeschlossen halten, aus den möglichen Maßnahmen einen Betrag von sechs bis acht Millionen Schilling pro Jahr an Personalkosten einsparen zu können, schlagen sie vor, die Vereinigung für Betriebsberatung mit der Durchführung der vorgeschlagenen Rationalisierungsmaßnahmen zu betrauen, allerdings nicht gegen ein fixes Honorar, sondern gegen Beteiligung an den nachweislich erzielten Einsparungen. Ferner darf die Durchführung der Rationalisierungsmaßnahmen nicht der Vereinigung für Betriebsberatung allein übertragen werden, sondern muß im Rahmen eines aus Vertretern der Vereinigung für Betriebsberatung, der Verkehrsbetriebe sowie Organen übergeordneter Dienststellen zusammengesetzten Fachausschusses erfolgen. Nur dadurch ist eine objektive Prüfung der Vorschläge hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit und Wirtschaftlichkeit gewährleistet.



Wir werden diesen Vorschlag der Verkehrsbetriebe selbstverständlich aufgreifen und gleich nach Jahresbeginn beide Parteien unter Vorsitz und Zuziehung des Kontrollamtes an einen Tisch bringen, um alle Vorschläge auf ihre Realisierbarkeit zu überprüfen. Und ich kann die Versicherung abgeben, wo immer sich eine vertretbare Einsparungsmöglichkeit zeigt, wird sie realisiert werden.

In ähnlicher Richtung arbeitend stellte das Kontrollamt der Stadt Wien eine sehr interessante Vergleichsstudie des Ergebnisses der Verkehrsbetriebe im Jahre 1937 und im Jahre 1960 auf, wobei der Einfachheit halber ein Pauschalindex von 1 : 10 gewählt wurde.

Der Verlust des Jahres 1937 betrug beispielsweise 6 Millionen Schilling (umgeschlüsselt 62 Millionen Schilling), jener pro 1960 aber 182 Millionen Schilling. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Jahre 1960 die Verkehrsbetriebe an sich betriebsfremde Zuschüsse der anderen Teilunternehmungen der Wiener Stadtwerke von 130 Millionen Schilling erhalten haben, der Jahresverlust also tatsächlich mit 312 Millionen Schilling anzusetzen ist. Dies ist der fünffache Betrag des umgeschlüsselten Jahresverlustes 1937. Der bilanzmäßig ausgewiesene, bis 1937 entstandene Gesamtverlust der Verkehrsbetriebe betrug mit Ende dieses Jahres 119 Millionen Schilling, umgeschlüsselt also 1,193 Millionen Schilling, mit Ende 1960 hingegen 720 Millionen Schilling, Werden aber wieder die seit 1955 zugeschossenen Beiträge der anderen Teilunternehmungen von zusammen 822 Millionen Schilling in Rechnung gestellt, so ergäbe sich mit Ende 1960 ein Gesamtverlust von 1,542 Millionen Schilling. Zu berücksichtigen ist hierbei, daß der Gesamtverlust mit Ende 1937 in einem Zeitraum von 13 Jahrenentstanden ist, jener mit Ende 1960 aber in einem solchen von bloß sechs Jahren.

Interessant ist aber eine Gegenüberstellung zu den Beförderungserlösen aller Art. Diese betragen nämlich im Jahre 1937 100 Millionen S (umgeschlüsselt 1.001 Millionen S), im Jahre 1960 aber bloß 729 Millionen S. Demnach deckten die Beförderungserlöse im Jahre 1937 91.1 Prozent aller Aufwendungen, im Jahre 1960 aber nur 63.9 Prozent.



Die Zahl der aktiven Bediensteten belief sich im Jahre 1937 auf 13.104, im Jahre 1960 auf 12.670. Hievon entfallen auf das reine "Rolldienstpersonal" im Jahre 1937 6.634 Bedienstete (50.6 Prozent des Gesamtpersonalstandes), im Jahre 1960 6.332 Bedienstete (50 Prozent des Gesamtpersonalstandes). Im Jahre 1960 setzte sich dieser Stand von 6.332 Bediensteten aus 4.702 Vollbeschäftigten und 1.630 Kurzschaftnerinnen, die allerdings zum überwiegenden Teil im Langdienst stehen, zusammen. Ob der Begriff "Rolldienstpersonal" sich in den Jahren 1937 und 1960 streng auf gleicher Basis bewegt, konnte nicht einwandfrei klargestellt werden. Der Personal- und Sozialaufwand für die aktiven Bediensteten erforderte im Jahre 1937 61.6 Prozent des Gesamtaufwandes, im Jahre 1960 hingegen 47.5 Prozent.

Auffallend ist ferner der Unterschied im Stand der Pensionsparteien. Während im Jahre 1937 die Verkehrsbetriebe 8.521 Pensionisten zählten, wovon nur 619 ihre Bezüge von den Verkehrsbetrieben direkt angewiesen erhielten, die restlichen 7.902 aber von der Pensionskasse, waren es im Jahre 1960 bereits 13.677. In der Gewinn- und Verlustrechnung 1937 sind daher bloß 2,6 Millionen Schilling (umgeschlüsselt 26 Millionen Schilling) als "Pensionen" ausgewiesen, in jener für 1960 aber 179 Millionen Schilling. Die letzte Zahl betrifft ausschließlich die zu Lasten der Erfolgsrechnung flüssig gemachten Pensionen. Der übrige Teil der Versorgungsverpflichtungen in Höhe von weiteren 70 Millionen Schilling wird ja bereits aus den für diese Zwecke gemachten Rücklagen gedeckt.

Der gesamte Personal-, Sozial- und Pensionsaufwand belief sich im Jahre 1937 auf 64 Prozent des Gesamtaufwandes, im Jahre 1960 auf 63.5 Prozent. Interessant ist aber die Tatsache, daß im Jahre 1937 noch 70.2 Prozent der Beförderungserlöse genügten, um den gesamten Personalaufwand zu decken, im Jahre 1960 aber bereits 99.4 Prozent der Beförderungserlöse hiezu erforderlich waren.

#### Ohne Pensionslasten - ausgeglichene Verkehrsbetriebe

So wie Minister Dipl.-Ing. Waldbrunner, wenn auf das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen die Sprache kommt, immer wieder auf die hohen, durch keinerlei Rückstellungen gedeckten Pensionslasten hinweist, so wie Minister Waldbrunner durch Kinoreklame, Plakate, Zeitungsannoncen und Versammlungsreden immer wieder darauf



hinweist, daß die Österreichischen Bundesbahnen ohne diese Pensionslasten ein aktiver, gewinnbringender Betrieb wären, so kann auch ich hier im Wiener Gemeinderat nur immer und immer wieder darauf hinweisen: hätten die Wiener Verkehrsbetriebe diese Lasten für die sogenannten "Alt-Pensionisten" nicht zu tragen, wären auch sie trotz den vielen Fahrpreisbonifikationen ein ausgeglichener Betrieb. Das Defizit der Verkehrsbetriebe im Jahre 1962 wird mit 160 Millionen Schilling ausgewiesen, die für die "Alt-Pensionisten" im Jahre 1962 aus der laufenden Erfolgsrechnung zur Verfügung zu stellenden Beträge machen 157,4 Millionen Schilling aus. Dies besagt wohl alles, wobei aber noch zu bemerken ist, daß die bei E- und Gaswerk unter diesem Titel anfallenden Pensionen in der immerhin respektablen Höhe von 82 Millionen Schilling von den beiden Werken selbst verkraftet werden konnten. Damit ist wohl aber auch die Frage, ob bei den Verkehrsbetrieben gut oder schlecht gewirtschaftet wird, beantwortet. Minister Waldbrunner hat allerdings das Glück, daß ihm diese Ausgaben vom Finanzminister zurückerstattet werden. Gott gebe es, daß dies den Verkehrsbetrieben widerführe. Das soll aber absolut keine Klage über den Finanzreferenten der Stadt Wien sein. Ich möchte heute mit wirklicher Genugtuung feststellen, daß sich das Klima zwischen den beiden Verwaltungsgruppen wesentlich gebessert hat. Ich stehe nicht an, dem Finanzreferenten der Stadt Wien für seine verständnisvolle Haltung zu danken, und ich bin überzeugt, daß wir dann auch mit den Stadtwerken dank harter Arbeit nur mehr eitel Freude und Wonne erleben werden.

1962 - 1.772 Millionen kWh

Die Wiener E-Werke haben im Jahre 1960 1.701 Millionen kWh Strom verkauft und auf Grund der bis jetzt vorliegenden Zahlen wird der voraussichtliche Stromverkauf im Jahre 1961 1.772 Millionen kWh betragen, er wird also um 61 Millionen kWh geringer sein als im Wirtschaftsplan für 1961 angenommen. Die außergewöhnlich warme Witterung wirkte sich hier für die E-Werke sehr nachteilig aus.

./.



Trotzdem ist anzunehmen, daß das Jahr 1962 wieder einen höheren Stromabsatz als 1961 bringen wird. Für 1962 rechnen die E-Werke mit einer Steigerung der Stromabgabe von 1.772 Millionen kWh auf 1.864 Millionen kWh oder 5.2 Prozent. Von diesen 1.864 Millionen kWh können die E-Werke nur 47.6 Prozent in ihren eigenen Werken erzeugen, während 52.4 Prozent von der Verbundgesellschaft bezogen und hierfür 331,8 Millionen S bezahlt werden müssen.

#### 610 Millionen Kubikmeter Gas

Die Gaswerke haben 1960 536 Millionen Kubikmeter Stadtgas verkauft. Auch bei den Gaswerken hat der milde Wettercharakter des Jahres 1961 die Budgetziffer für 1961 beeinflußt und zu einem Sinken des Heizgasverbrauches geführt. Die Gaswerke rechnen für 1961 mit einer Gasabgabe von etwa 580 Millionen Kubikmeter und nehmen für 1962 5.2 prozentige Steigerung des Absatzes an. Es ergibt sich somit für 1962 eine präliminierte Abgabeziffer von 610 Millionen Kubikmeter, was einer Verkaufsmenge von 592 Millionen Kubikmeter entspricht. Der Meßverlust wird pro 1962 mit drei Prozent gegenüber 1961 mit 3.3 Prozent angenommen.

Auch im heurigen Jahr erfährt die eingesetzte Erdgasmenge eine Steigerung und zwar von 280,6 Millionen Kubikmeter auf 294,9 Millionen Kubikmeter. Der Ansatz für die zur Entgasung eingesetzte Kohle sinkt heuer von 290.000 Tonnen im Jahre 1961 auf 250.000 Tonnen. Der Anfall von Koks wird entsprechend dem geringeren Kohlendurchsatz niedriger sein als 1961. Der Verkaufsanfall für Koks für 1962 ist somit mit 200.000 Tonnen gegenüber 208.000 Tonnen pro 1961 präliminiert.

#### 453 Millionen Fahrgäste

Die Wiener Verkehrsbetriebe rechnen gemäß den für das Jahr 1961 vorliegenden Ergebnissen mit einem weiteren Rückgang der Frequenz. Im Schienenverkehr werden 453 Millionen Fahrgäste (Ansatz für 1961 476 Millionen Fahrten), beim Autobusbetrieb 22,3 Millionen Fahrgäste (Vorjahr 35 Millionen) angenommen. Im ganzen gesehen werden 1962 um 35,7 Millionen Fahrgäste oder um sieben Prozent weniger angenommen.



Die Bestattung hat in ihrem Wirtschaftsplan 1962 die Ansätze für die voraussichtliche Zahl der Bestattungsfälle entsprechend der Normalsterblichkeit gegenüber den Ansätzen des Vorjahres fast unverändert mit 26.950 Fällen angenommen.

Bei der Gewista werden die veranschlagten Gesamteinnahmen aus dem Reklamegeschäft und den Beteiligungen mit 26,9 Millionen S um 1,4 Millionen oder um 5,3 Prozent höher angenommen als 1961.

#### Aufwand und Erträge der Städtischen Unternehmungen

Der Gesamtaufwand der vier Teilunternehmungen für 1962 beziffert sich einschließlich der Subventionen auf 3.409,9 Millionen S gegenüber 3.276,9 Millionen S im Erfolgsplan 1961, das ergibt eine Steigerung um 4 Prozent. Die Erträge der Wiener Stadtwerke erhöhen sich von 3.093,4 Millionen S auf 3.401,1 Millionen S, was einer 9,8 prozentigen Steigerung entspricht.

Stiegen die Aufwendungen der Wiener Stadtwerke von 1960 auf 1961 um 5,2 Prozent und die Erträge um 6,05 Prozent, so sind die Prozentsätze, die zwischen dem Erfolgsplan für 1961 und 1962 aufscheinen, wesentlich erfreulicher, da die Erträge vor allem infolge der Tarifierhöhung bei den Verkehrsbetrieben und der guten Ertragslage bei den E-Werken und Gaswerken weitaus stärker steigen, und zwar um 9,8 Prozent als die Aufwendungen (um 4 Prozent). Die Entwicklung der einzelnen Teilunternehmungen immer einschließlich der Subventionen zeigt folgendes Bild: Bei den E-Werken steigen die Aufwendungen um 2,5 Prozent, bei den Gaswerken nur um 0,1 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben um 8 Prozent und bei der Bestattung um 6,9 Prozent, die Erträge dagegen erhöhen sich bei den E-Werken um 4,4 Prozent, bei den Gaswerken lediglich um 0,1 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben jedoch um 24,6 Prozent und bei der Bestattung um 6,9 Prozent.

Sämtliche fünf Unternehmungen zusammen erreichen im Jahre 1962 54,24 Prozent der Ausgaben des Budgets der Hoheitsverwaltung und 55,8 Prozent der Einnahmen. Im Jahre 1961 waren die entsprechenden Ziffern: 58,82 Prozent der Ausgaben und 57,36 Prozent der Einnahmen.



Das Personal der Wiener Stadtwerke

Trotz wesentlich gesteigerter Erzeugung werden 1962 lediglich um 25 aktive Beamte mehr angenommen als im Wirtschaftsplan 1961. Die Gesamtziffern inklusive Jugendlicher und fallweise Beschäftigter beträgt für 1962 19.958 Aktive; während es 1961 19.933 waren. Im einzelnen tritt bei den E-Werken, bedingt durch die nun hoffentlich bald erfolgende Inbetriebnahme der neuen 64 MW - Anlage, eine Zunahme um 78, bei den Gaswerken eine Verminderung um 28, bei den Verkehrsbetrieben eine solche um 49 Bedienstete und bei der Bestattung eine Zunahme von 23 Bediensteten (Reinigung) ein.

"Kane Leut" bei den Verkehrsbetrieben

Immer bedrohlicher wird die Situation bei den Wiener Verkehrsbetrieben, vor allem am Sektor des sogenannten "Rollenden Personals". Während es uns im Jahre 1960 noch gelang, das laufend ausscheidende Personal durch Neuaufnahmen zu ersetzen und so zumindestens den Stand, der ohnehin schon um etliche hundert Personen zu gering ist, zu halten, war uns dies im Jahre 1961 nicht mehr möglich. Ein einziges Beispiel möge die Situation zeigen. Im Jahre 1960 sind 259 Kurzscaffnerinnen ein- und 274 ausgetreten. 1961 sind bis 1. Oktober 113 eingetreten und 220 ausgetreten. Wir haben uns in einigen sehr eingehenden Besprechungen mit dieser bedrohlichen Situation befaßt, damit den Verkehrsbetrieben nicht einmal der Vorwurf gemacht werden kann, nicht rechtzeitig alles unternommen zu haben, um nicht durch alle nur erdenklichen Personaleinsparungen, zumindest den Zeitpunkt, zu dem infolge Personalmangels Betriebseinschränkungen vorgenommen werden müßten, möglichst weit hinauszuschieben.

Wir haben vorerst in zwei Aktionen versucht, die Hochschülerschaft für den Dienst als Kurzscaffner zu gewinnen. Nachdem die erste Aktion, die von der Hochschülerschaft selbst durchgeführt wurde, restlos scheiterte, haben die zweite Aktion, um jeden Zweifel an deren tatsächlicher Durchführung auszuschalten, die Verkehrsbetriebe selbst in die Hand genommen. Ihr Ergebnis war ebenfalls gleich null.



Einschneidende Änderungen wurden im Tages- und Abendverkehr an Werktagen im Behängungsgrad durchgeführt. Vier Linien wurden im Tages- und Abendverkehr von Drei-Wagenzügen auf Zwei-Wagenzüge reduziert (25/R/K, H<sub>2</sub>, 38, 43). Drei Linien wurden im Tages- und Abendverkehr auf einen Triebwagen reduziert (132, 165 und 317). Sechs Linien wurden im Abendverkehr von Dreiwagenzügen auf Zweiwagenzüge reduziert (A und B, T, 8, 18, 60, 62).

Zwölf Linien wurden im Tages- und Abendverkehr (9, 10, 11, 16, 17 A, 33, 47, 48, 57, 80, 106, 167) und fünf Linien (24, 39, 52, 78 und 260 und 360) im Abendverkehr von Zweiwagenzügen auf einen Triebwagen reduziert.

Besonders groß ist der Engpaß bei den Autobuslenkern, wobei sich hier vor allem die vorgeschriebene lange Vorpraxis sehr hemmend auswirkt. Wir haben uns daher in die beabsichtigte Novellierung der Kraftfahrgesetznovelle 1955, in der die Bestimmungen für die Ausbildung von Omnibuslenkern geregelt werden, sehr aktiv eingeschaltet, um hier insbesondere für öffentliche Verkehrsbetriebe Erleichterung zu schaffen.

Um die sogenannten Säulenflüsterer zu reduzieren, wurden Versuche mit Fernseh-Abfertigung der Züge in den Stadtbahnstationen durchgeführt und auf den Hochstationen werden Versuche mit der sogenannten Madrider Sperre gemacht.

Um Personal freizubekommen, wurde die gründliche Reinigung des Wagenparks zur Gänze an Fremdfirmen vergeben. Ähnliche Versuche werden mit der täglichen Reinigung gemacht, dies scheitert jedoch derzeit noch daran, daß Frauen für Nachtarbeit nicht herangezogen werden dürfen.

Es werden laufend umfangreiche Werbeaktionen gemacht. Derzeit läuft eine Aktion, bei der an den Vorverkaufsstellen ein Werbeblatt an die Käufer der Wochenkarten ausgegeben wird.

#### Verkehrseinschränkungen unausbleiblich?

Das sind nur einige der Maßnahmen, welche von den Verkehrsbetrieben getroffen wurden, um das ständige Absinken des Fahrpersonals wettzumachen. Aber wie schon gesagt: Der Tag X, an dem Verkehrseinschränkungen eintreten müssen, wenn die Situation sich nicht grundlegend ändert, kann dadurch nur hinausgeschoben, aber nicht aus der Welt geschafft werden. ./.



Was mag aber wohl die Ursache sein, daß unter der Bevölkerung so wenig Vorliebe für den Dienst bei der Straßenbahn vorherrscht. Es ist meiner Ansicht nach nicht die Entlohnung, denn sie ist nicht so schlecht, sondern vor allem der unregelmäßige Dienst. Der Polizist, die Krankenschwester, Berufe, die immer wieder so gerne zum Vergleich herangezogen werden, haben einen wesentlich angenehmeren Dienst, nämlich das sogenannte "Radl", 24 Stunden Dienst - 24 Stunden frei. Sie haben also immer wieder einen Sonntag frei. Dies kennt der Straßenbahner nicht. Sein freier Tag ist bei Eintritt in den Straßenbahndienst der Montag und den Sonntag muß er sich "ersitzen". Nach 15 bis 20 Dienstjahren hat er dann endlich am Sonntag frei. Er macht seinen Acht-Stundendienst aber auch nur in den seltensten Fällen kontinuierlich, da wir in der Früh- und Abenspitze ja fast alle Räder, die rollen können, laufen lassen müssen. Er hat in seiner Dienstzeit meistens ein sogenanntes Fenster, von dem er nichts hat. Er ist also praktisch den ganzen Tag im Dienst. Ja nicht einmal seinen Urlaub kann er so konsumieren, wie er will. In der Urlaubssaison bekommt er nur höchstens 14 Tage, den Rest kann er im Laufe des Jahres tageweise abstottern, wobei es nicht selten vorkommt, daß er einfach, ob er will oder nicht, von amtswegen auf Urlaub geschickt wird.

#### Die Straßenbahn am Heiligen Abend

Das alles weiß die breite Öffentlichkeit nicht, ja ich bin überzeugt, daß es viele von Ihnen nicht gewußt haben. Vielleicht verstehen Sie nun auch mein Eintreten dafür, daß der Straßenbahner die Gewähr haben soll, daß er wenigstens am Heiligen Abend um 21 Uhr oder zumindest um 21.30 Uhr bei seiner Familie sein kann. Die Mehrheit war dagegen, als Demokrat nehme ich dieses Votum zur Kenntnis, werde aber nicht aufhören, für den früheren Dienstschluß bei den Verkehrsbetrieben am Heiligen Abend immer wieder einzutreten.



Es ist aber für den Heiligen Abend heuer zu folgender Regelung gekommen: Alle Fahrbediensteten mit Dienstschluß nach 21 Uhr und mit Dienstbeginn zwischen 17.50 und 20 Uhr haben Schichten im Ausmaß von nur vier bis fünf Stunden zu leisten; dafür leisten alle übrigen bis zu zehnstündige Schichten, sodaß trotz den Erleichterungen, die für die in den Abendstunden Dienstleistenden geschaffen werden, die Zahl der erforderlichen Dienstschichten möglichst beschränkt bleibt. Eine weitere Beschränkung der Dienstschichten, und zwar der in den Abendstunden anfallenden, wurde durch möglichste Dehnung der abendlichen Zugfolgezeiten angestrebt. Dementsprechend wurden für den 24. Dezember in der Zeit zwischen 19 und 21 Uhr beziehungsweise von 21 Uhr bis Betriebsschluß größere Intervalle festgesetzt. Nach 21 Uhr werden noch 941 Bedienstete im Dienst stehen, das sind um 87 weniger als 1960. Dazu kommt noch, daß gegenüber dem Vergleichstag des Vorjahres 266 Bedienstete mehr ihren normalen freien Tag haben werden. Im Durchschnitt werden die Intervalle mit 12 bis 15 Minuten festgesetzt, die genaueren Festlegungen werden über die "Rathaus-Korrespondenz" der Öffentlichkeit morgen bekanntgegeben.

#### 19.292 Pensionisten der Stadtwerke

Bei den Pensionisten der Stadtwerke ist mit einem Rückgang um 243 zu rechnen, und zwar von 19.535 auf 19.292. Der Gesamtstand an Aktiven und Pensionisten wird 1962 somit 39.250 gegenüber 39.468 pro 1961 umfassen. Der tatsächliche Stand der Aktiven und Pensionisten, ermittelt am 31. Oktober 1961, ist folgender: 19.175 Aktive und 19.301 Pensionisten wobei bei den Verkehrsbetrieben auf 100 Aktive 109 Pensionisten entfallen.

Der gesamte Personalaufwand einschließlich des Aufwandes für die Pensionisten und des gesetzlichen und freiwilligen Sozialaufwandes steigt für die Wiener Stadtwerke von 1.242,9 Millionen S im Jahre 1961 auf 1.332,7 Millionen S im Jahre 1962, das kommt einer Steigerung um 7.2 Prozent gleich.



Die Errechnung der "Lohntangente" ergibt bei den E-Werken 18.97 Prozent, bei den Gaswerken 21.21 Prozent, bei den Verkehrsbetrieben 61.1 Prozent und bei der Bestattung 27.85 Prozent, somit im Durchschnitt für die Wiener Stadtwerke 35.79 Prozent von den gesamten Aufwendungen.

#### Die Investitionspläne für 1962

Für das Jahr 1962 planen die Wiener Stadtwerke Investitionen in der sehr beachtlichen Höhe von 922,9 Millionen S, wovon allerdings vorerst 248,2 Millionen S gesperrt werden müssen, sodaß vorläufig nur 647,7 Millionen S frei sind, wobei in dieser Summe auch die für die Beendigung des Fünf-Jahres-Investitionsplanes notwendigen Gelder sichergestellt sind.

Wie uns der Finanzreferent anlässlich der Perlustrierung unserer Wirtschaftspläne für das Jahr 1962 mitteilte, beabsichtigt er auch 1962 nochmals eine Anleihe der Stadt Wien von 500 Millionen S aufzulegen, die wieder zur Gänze den Wiener Stadtwerken überlassen werden würde, wodurch die im freien Investitionsvolumen vorgesehenen auf dem Kreditweg zu beschaffenden 250 Millionen S und die vorläufig gesperrten 248 Millionen S abgedeckt wären.

Im einzelnen investieren die E-Werke 446,91 Millionen S, davon frei 388,7 Millionen S, die Gaswerke 161,33 Millionen S, davon frei 161,33 Millionen S, die Verkehrsbetriebe 310,13 Millionen S, davon frei 120,2 Millionen S und die Bestattung 4,5 Millionen S, davon frei 4,5 Millionen S.

Insgesamt ist das freie Investitionsvolumen für 1962 um 75,3 Millionen S geringer als im Jahre 1961.

Die Investitionspläne der Teilunternehmungen zeigen folgendes Bild: Da sind vor allem im außerordentlichen Investitionsprogramm zwei sehr große und äußerst wichtige Bauvorhaben. Das erste ist die Fertigstellung der 64 MW-Anlage im Kraftwerk Simmering mit einem Kostenaufwand von 250 Millionen S, von denen im Jahre 1962 noch 54 Millionen S verbaut werden.

Leider hat sich durch sehr lang dauernde Lohndifferenzen die Inbetriebnahme dieses neuen Dampfkraftwerkes sehr verzögert. Fahrplanmäßig hätte es Ende Oktober, anfangs November den Probebetrieb aufnehmen sollen, nun wird es Ende Februar, Anfang März werden. Nach seiner Betriebnahme wird uns dieses Werk bei 6.000



Betriebsstunden im Jahr rund 360 Millionen kWh Strom liefern und uns so wesentlich mithelfen die jährliche Zuwachsrate ohne vermehrten Heranziehens des wesentlich teureren Verbundstromes abzudecken.

Der zweite Brocken ist die ebenfalls schon in Angriff genommene noch größere 110 MW-Anlage, welche uns 600 Millionen kWh Strom liefern wird. Die Gesamtkosten werden mehr als 400 Millionen S betragen, von denen heuer 50 Millionen S verbaut werden. Mit der Fertigstellung ist im Jahre 1964 zu rechnen.

Im ordentlichen Investitionsprogramm ist für notwendige Arbeiten in den Kraftwerken Simmering und Engerthstraße ein Betrag von 39 Millionen S vorgesehen, für das Leitungsnetz 106 Millionen S, für die Energieversorgung der Verkehrsbetriebe 9 Millionen S, für die Ortsnetze 12 Millionen S, für Zähler 11 Millionen S und für sonstige Dienststellen 12 Millionen S.

Sehr zielstrebig wird auch auf dem Sektor der Umspannwerke, für den 1962 95 Millionen S vorgesehen sind, gearbeitet. Die Umspannwerke Eisenstadtplatz, Leopoldstadt, Liesing, Südost, Stadlau, Weißgerber und Heiligenstadt werden bis Ende 1962 im großen und ganzen fertiggestellt sein. Neu begonnen wird das Umspannwerk Mariahilf, welches insgesamt 62 Millionen S kosten wird.

Große Sorge bereitet uns auch die Umschaltung von Gleichstrom auf Drehstrom. Im Jahre 1962 sollen vorerst, falls die entsprechenden Gelder aufgetrieben werden können, die Umschaltungsarbeiten von Gleich- auf Drehstrom im 16., 17. und 18. Bezirk zur Gänze beendet werden. Im 15. Bezirk soll das durch folgende Straßenzüge eingegrenzte Gebiet umgeschaltet werden: Grimm-gasse - Sechshauser Straße - Kürnbergergasse - Storchengasse - Diefenbachgasse - Sechshauser Gürtel - Clementinengasse - Mariahilfer Straße - Schwendergasse - Grimm-gasse..

Die Gaswerke planen für 1962 Investitionen im Gesamtbetrag von 161,3 Millionen S, von denen nicht ein Schilling gesperrt ist.

Die zur Verfügung stehenden Gelder verteilen sich auf folgende Gruppen: im ordentlichen Investitionsprogramm: Werk Simmering 15,6 Millionen S, Werk Leopoldau 40,9 Millionen S, Neue Rohrleitungen und Rohrauswechslungen 47,8 Millionen S, und Gasmesser 15 u. Millionen S.



Im außerordentlichen Investitionsprogramm des Fünf-Jahresplanes sind für den Ausbau der Gaserzeugungsanlage in Simmering 5 Millionen S für den Ausbau der Gaserzeugungsanlage in Leopoldau 5 Millionen S für Rohrleitungen 17,5 Millionen S und für Gasförderanlagen 2,5 Millionen S vorgesehen.

Die ständig steigende Gasabgabe macht in den Werken Leopoldau und Simmering den Ausbau der Gaserzeugungsanlagen erforderlich, wofür im ordentlichen Investitionsprogramm insgesamt 56.5 Millionen S und aus dem Fünf-Jahresplan 10 Millionen zur Verfügung stehen.

Im Gaswerk Simmering wird eine neue Wasserdampf-Methanspaltanlage mit voraussichtlichen Gesamtkosten von 18 Millionen errichtet, von denen 1962 im ordentlichen Investitionsprogramm zwei Millionen S und fünf Millionen S aus dem Fünf-Jahresplan sichergestellt sind. Geplant ist in Simmering weiter die Errichtung einer Schwefelreinigungsanlage mit 16 Millionen S, im Investitionsplan 1962 sind jedoch nur 500.000 S an Planungskosten vorgesehen. Für die bereits im Bau befindliche Wasserdampf-Methanspaltanlage im Gaswerk Leopoldau sind 1962 im ordentlichen Investitionsprogramm weitere sieben Millionen S und im Fünf-Jahresplan fünf Millionen S sichergestellt. Auch im Gaswerk Leopoldau ist beabsichtigt, eine Schwefelreinigungsanlage zu errichten, wofür aber im Investitionsplan 1962 ebenfalls nur Planungskosten vorgesehen sind. Für die Fertigstellung eines neuen Stadtgasgebläses in Leopoldau sind für 1962 3,5 Millionen S vorgesehen und für die Erneuerung des Anstriches der Gasbehälter werden 1962 1,9 Millionen S aufgewendet werden. Für die zweite Baustufe der Koksauflbereitungsanlage in Leopoldau wurden für das kommende Wirtschaftsjahr sechs Millionen S und für die Erneuerung der Dampfkesselanlage fünf Millionen S dotiert.

#### Versuche zur Gasentgiftung

Auch bezüglich Gasentgiftung schlafen die Wiener Gaswerke nicht sondern bemühen sich sehr, möglichst rasch einen genauen Überblick über dieses Problem zu erhalten. Wenn es dazu kommt, muß eine Anlage gebaut werden, die in der Lage ist, 700 Millionen Kubikmeter Gas zu entgiften.



Die derzeit bereits entgiftetes Gas liefernden Gaswerke, in Österreich zum Beispiel Steyr und in der Schweiz Basel, haben eine wesentlich geringere Kapazität und wirken neben den großen Wiener Gaswerken wie bescheidene Zwerglein.

Im Zuge von Verhandlungen mit prominenten Fachfirmen, die vorläufige Richtanbote über Kohlenoxyd-Konvertierungsanlagen gelegt haben, traten stark divergierende Angaben hinsichtlich des Dampfverbrauches und der für die Konvertierung notwendigen Katalysatormenge auf, sodaß es zweckmäßig erschien, zur Klärung dieser fraglichen Punkte eigene Untersuchungen anzustellen. Dabei wird zugleich auch die Möglichkeit untersucht werden, die Entgiftung unmittelbar an den Spaltprozeß anzuschließen, um eine bessere Wärmeausnutzung zu erreichen und dadurch die Entgiftung möglichst wirtschaftlich zu gestalten.

Für die Durchführung dieser Betriebsversuche wird ein alter Koksgas-Generator, unmittelbar neben der Luft-Methanspaltanlage, als Konvertierungsreaktor adaptiert und mit der Luftspaltanlage verbunden, sodaß ein Teil des erzeugten Spaltgases abgezweigt und konvertiert werden kann. Die hierfür erforderlichen Umänderungen am Generator und die Verlegung der Leitungen werden bereits durchgeführt und das feuerfeste Material ist bestellt. Der Katalysator ist bereits angeliefert. Nach Fertigstellung der Versuchsanlage wird mit den betriebsmäßig zu organisierenden Versuchen begonnen werden.

#### Linien 47, 73 und 165 als Autobusse

Bei den Wiener Verkehrsbetrieben sind die Investitionen mit einem Gesamterfordernis von 310 Millionen S vorgesehen, von denen allerdings mangels Bedeckung vorläufig noch 190 Millionen S gespermt bleiben müssen. Der Investitionsbedarf der Wiener Verkehrsbetriebe ist im kommenden Jahr aber aller Voraussicht nach zum letzten Mal so hoch. Die durch die Straßenbahnverordnung 1957, die sogenannte Schienenbremsen-Verordnung notwendige Erneuerung des Wagenparkes wird im Jahre 1962 mit Ausnahme von 32 Gelenkzügen der Type F ausgeliefert sein. Die Erneuerung des Wagenparkes der Stadtbahn ist abgeschlossen.



Für die Straßenbahn bekommen wir 1962 noch 62 neue Beiwagen der Type  $c_3$  und  $l_3$ , sechs Triebwagen der Type  $L_4$  und 68 der im Betrieb wohl etwas teureren aber sehr personalsparenden Gelenkzüge der Type E und F. Außerdem sollen, falls die Sperren aufgehoben werden können, 72 Autobusse der Type U-10 und 27 Doppeldecker für die vorgesehene vielleicht noch 1962 mögliche Umstellung der Linie 48 angeschafft werden.

Von den größeren Bauvorhaben der Verkehrsbetriebe sei auf den Neubau der Schleife der Linie 25 in Kagran mit einem Aufwand von sieben Millionen Schilling, auf den Umbau der Prager Straße mit 4,7 Millionen Schilling, und der Fertigstellung der Gleisanlagen in der Triester Straße, wofür 1962 1,3 Millionen Schilling aufgewendet werden, hingewiesen. Der Umbau des Bahnhofes Grinzing in eine Autobusgarage wird 1962 fortgesetzt, der Neubau des ersten Teiles der Garage Spetterbrücke wird 1962 vollendet sein. Im Laufe des Jahres 1962 ist beabsichtigt, die Straßenbahnlinien 47, 73 und 165 auf Autobusbetrieb umzustellen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß die hierfür notwendigen Autobusse und vor allem aber auch die Lenker dazu vorhanden sind.

Die Bestattung sieht Investitionen im Gesamtbetrag von 4,48 Millionen Schilling vor.

Abschließend faßte Stadtrat Schwaiger nochmals zusammen, daß die Aufstellung dieses relativ günstigen Voranschlages der Stadtwerke nur durch die Tarifierhöhung, den Zuschuß der Hoheitsverwaltung und die gute Ertragslage von E-Werk und Gaswerk möglich wurde. Er verwies jedoch mit Bedauern auf die für die aufgenommenen Kredite immer größer werdenden Zinsenlasten, die 1962 bereits 120 Millionen Schilling betragen werden. Nach einem Dank an den Wiener Gemeinderat und an alle seine Mitarbeiter stellt dann der Referent die formellen Anträge.

(Unterbrechung des Sitzungsberichtes)

- - -



## Musikveranstaltungen in der Zeit vom 25. Dezember bis 7. Jänner

## 21. Dezember (RK)

Datum:	Saal:	Veranstaltung:
Dienstag 26. Dezember	Mozartsaal (KH) 11.00	Musikalische Jugend Österreichs: Kammermusikabend; Ensemble "Musica antiqua", Choral-Schola, Wiener Sängerknaben, Leitung René Clementic (Sakralmusik des 15. und 16. Jahrhunderts)
Mittwoch 27. Dezember	Kammersaal (MV) 19.30	Ensemble Ella Kasteliz: Weihnachtskonzert
Donnerstag 28. Dezember	Mozartsaal (KH) 19.30	Wiener Konzerthausgesellschaft: Klavierabend Jörg Demus, Paul Badura-Skoda, Klavier (1. Abend im Debussy-Zyklus
	Schubertsaal (KH) 19.30	Konzertvereinigung blinder Künst- ler: Konzert
Freitag 29. Dezember	Schubertsaal (KH) 19.30	Bachgemeinde Wien: 3. Abonnementkonzert; Solisten, Chor und Orchester der Bachge- meinde, Dirigent Julius Peter (Weihnachtsmusik von H. Schütz, J.S. Bach und G. Werner)
Sonntag 31. Dezember	Gr.M.V.Saal 20.00	Wiener Philharmoniker: Silvester-Konzert, Dirigent Willi Boskovsky (Johann und Josef Strauß)
Montag 1. Jänner	Gr.M.V.Saal 11.00	Wiener Philharmoniker: Neujahrs-Konzert, Dirigent Willi Boskovsky (Johann und Josef Strauß)
Dienstag 2. Jänner	Gr.M.V.Saal 19.30	Musikalische Jugend Österreichs: 3. Konzert im Zyklus I A (Vor- aufführung des 4. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie" der GdM); Wiener Symphoniker, Dirigent Hans Swarowsky
	VHS Favoriten, Zweigstelle Wie- nerberger Ziegel- werke, Chadim- Saal, 10 Triester Straße 221 19.00	Kulturamt - Verband Wiener Volks- bildung/ Zyklus "Konzerte in Volkshochschulen"; Klavierabend Jörg Demus (Bach, Beethoven, Schubert, Chopin, Debussy) ./.



Datum:	Saal:	Veranstaltung:
Mittwoch 3. Jänner	Gr.M.V.Saal 19.30	Gesellschaft der Musikfreunde: 4. Konzert im Zyklus "Die große Symphonie"; Wiener Symphoniker, Shura Cherkassky (Klavier), Dirigent Hans Swarowsky (Spisak: Concerto giocoso; Bartók: 2. Klavierkonzert; Brahms: 1. Symphonie c-moll op. 68)
	Brahmssaal (MV) 19.30	Gesellschaft der Musikfreunde: Liederabend Elisabeth Schwarzkopf, am Flügel Jörg Demus (Wolf, Schumann)
	Kulturzentrum 1, Annagasse 20 20.00	Internationales Kulturzentrum: Weihnachtskonzert im Zyklus IV; Ensemble "Musica Antiqua", Leitung René Clemencic (Dufay, Ockeghem, Josquin, Stoltzer)
Donnerstag 4. Jänner	Gr.M.V.Saal 19.30	Gesellschaft der Musikfreunde: 4. Konzert im Zyklus "Die große Symphonie" (Wiederholung vom 3. Jänner)
	Brahmssaal (MV) 19.30	Klavierabend Elena Laredo (Soler, Beethoven, Franck, Chopin, Albeniz, Debussy)
	Gr.K.H.Saal 19.30	Österreichischer Rundfunk: Internationales Unterhaltungskonzert "Musique aux Camps Elysee"; Großes und kleines Wiener Rundfunkorchester, Gesang- und Instrumentalsolisten aus zehn Ländern, Dirigenten Max Schönherr und Heinz Sandauer)
	Mozartsaal (KH) 19.30	Wiener Konzerthausgesellschaft: Klavierabend Jörg Demus, Edith Peinemann, Violine (2. Abend im Debussy-Zyklus)
Freitag 5. Jänner	Gr.M.V.Saal 19.30	Österreichischer Gewerkschaftsbund: Wiederholung des 4. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie" der GdM; Wiener Symphoniker, Dirigent Hans Swarowsky
Samstag 6. Jänner	Gr.M.V.Saal 19.30	Musikalische Jugend Österreichs: 3. Konzert im Zyklus I B (Wiederholung des 4. Konzertes im Zyklus "Die große Symphonie" der GdM); Wiener Symphoniker, Dirigent Hans Swarowsky



Datum:	Saal:	Veranstaltung:
Sonntag 7. Jänner	Gr.M.V.Saal 16.00	Niederösterreichisches Tonkünstler- orchester: 6. Sonntag-Nachmittags- konzert; Lukas David (Violine), Dirigent Dr. Gustav Koslik (Smetana: Die Moldau; Dvořák: Violinkonzert; Mahler: 1. Symphonie)
	Brahmssaal (MV) 19.30	Musikalische Jugend Österreichs: 4. Konzert im Zyklus X B; Vorauf- führung des 4. Konzertes des Musik- vereinsquartetts (Werke von Mozart)
	Schubertsaal (KH) 19.30	Liederabend Albert Bock

- - -

#### Wiener Student als Lebensretter

=====

21. Dezember (RK) Landeshauptmann Jonas überreichte heute früh im Wiener Rathaus dem Geologiestudenten Helmut Schwarzböck aus Simmering das ihm von der Kärntner Landesregierung verliehene "Kärntner Ehrenkreuz für besondere Leistungen auf dem Gebiete des Feuerwehr- und Rettungswesens". Der Student hat im vergangenen Sommer im Schobergebiet einen verletzten älteren Mann aus Bergnot gerettet.

- - -

#### Medizinalratstitel-Verleihungen

=====

21. Dezember (RK) Der Bundespräsident hat den Ärzten Dr. Ernst Fiala und Dr. Andreas Zahler den Berufstitel Medizinalrat verliehen. Landeshauptmann Jonas überreichte heute früh den beiden Ärzten die Dekrete.

- - -



Wiener Fremdenverkehr im November  
=====

21. Dezember (RK) Das Statistische Amt der Stadt Wien veröffentlicht soeben den Bericht über den Fremdenverkehr im November. Demnach wurde von den Wiener Beherbergungsbetrieben der Aufenthalt von insgesamt 53.031 Fremden gemeldet. Darunter befanden sich 29.201 Besucher aus dem Ausland. Die Zahl der ausgewiesenen Übernachtungen betrug 144.931.

Die meisten ausländischen Besucher kamen aus der Bundesrepublik Deutschland, nämlich 7.822. Aus den Vereinigten Staaten sind 3.928, aus der Schweiz 1.374, aus Großbritannien 1.363 und aus Italien 1.242 Gäste nach Wien gekommen.

Bemerkenswert ist, daß sich diesmal Polen mit 1.323 Besuchern in der Spitzengruppe befindet. Es handelt sich dabei um 30 polnische Reisegesellschaften, denen vom Österreichischen Verkehrsbüro ein verbilligtes Reisearrangement zur Verfügung gestellt wurde. Auch Ungarn weist - wie schon im Oktober - wiederum eine nennenswerte Besucherzahl aus, nämlich 1.188.

In den Jugendherbergen waren im November 2.210 Jugendliche einquartiert, darunter 633 Ausländer.

- - -

Angelobung von neuen Bezirksräten  
=====

21. Dezember (RK) Heute wurden von Stadtrat Sigmund in Vertretung des Bürgermeisters im Wiener Rathaus Ludovika Jahn und Helene Reiterer (beide 6. Bezirk) als neu berufene Bezirksräte angelobt. Senatsrat Wawrusch verlas die Gelöbnisformel. Die neuen Bezirksräte leisteten Stadtrat Sigmund mit Handschlag das Gelöbnis.

- - -



### Radfahrer Achtung!

=====

21. Dezember (RK) Mit 1. Jänner treten auch die Vorschriften der neuen Straßenverkehrsordnung über den Zustand oder die Ausrüstung von Fahrzeugen vollinhaltlich in Kraft. Diese Bestimmungen sind in Wien vor allem für die Radfahrer wichtig. Im neuen Jahr braucht jedes Fahrrad:

Zwei voneinander unabhängige, sicher wirkende Bremsvorrichtungen; eine hell-leuchtende, mit dem Fahrrad fest verbundene Lampe mit weißem oder gelblichem, nicht blendendem Licht, das die Fahrbahn mindestens 15 Meter, jedoch nicht mehr als 20 Meter weit nach vorne ausreichend beleuchtet; ein rotes Rücklicht, dessen Wirksamkeit vom Fahrer während der Fahrt überwacht werden kann, ohne daß dieser in der sicheren Führung des Fahrrades beeinträchtigt wird; gelbe Pedalrückstrahler; einen roten Rückstrahler (Lichteintrittsfläche mindestens 20 Kubikzentimeter), 60 Zentimeter über der Fahrbahn angebracht. Der Rückstrahler muß im Licht eines Scheinwerfers 150 Meter sichtbar sein. Er kann mit dem Rücklicht verbunden sein.

- - -

### Neuer Präsident der österreichischen ICOM-Kommission

=====

21. Dezember (RK) In der Sitzung des Österreichischen Nationalkomitees der ICOM (Conseil international des Musées) wurde an Stelle des aus dem aktiven Dienst scheidenden Direktors der Albertina Prof. Dr. Otto Benesch der Direktor der Museen der Stadt Wien Dr. Franz Glück zum Präsidenten dieses Komitees gewählt. Der internationalen Vereinigung der Museen ICOM, die im Hause der UNESCO in Paris ihren Sitz hat, gehören so gut wie alle Länder der Welt an. In jedem Land gibt es ein Nationalkomitee, das aus nicht mehr als 15 leitenden Personen bestehen darf. Alle drei Jahre findet eine Generalversammlung in irgendeinem der angeschlossenen Länder statt. Die letzten beiden Generalversammlungen haben 1956 in der Schweiz und 1959 in Schweden und Dänemark getagt. Im Juli 1962 wird die nächste Generalversammlung in den Niederlanden stattfinden.

- - -



Albert Ehrenstein zum Gedenken  
=====

21. Dezember (RK) Am 23. Dezember wäre der Dichter Dr. Albert Ehrenstein 75 Jahre alt geworden.

In Wien geboren, kam er als Student mit jenen Schriftstellern in Berührung, deren Dichtung Expressionismus genannt wurde. Dieser stellte im Gegensatz zum Naturalismus wieder den Menschen und sein eigentliches Ich in den Mittelpunkt der künstlerischen Darstellung. In Wien fand die neue Dichtung in Ehrenstein den charakteristischen Ausdruck. Schon sein erstes Buch "Tubutsch" hat alle Merkmale dieser Dichtungsform und des expressionistischen Dichtungsinhaltes. Es wurde von Oskar Kokoschka, mit dem den Autor lebenslange Freundschaft verband, durch 12 Graphiken illustriert. Das Erlebnis des ersten Weltkrieges wurde für den jungen Dichter entscheidend und seine Lyrik zu einer der schärfsten Anklagen gegen den Krieg überhaupt. Es ist erstaunlich, daß die damalige Zensur die beiden Gedichtbände "Der Mensch schreit" und "Die rote Zeit" durchließ. Den Höhepunkt seiner Anklagelyrik erreichte Ehrenstein in dem Band "Den ermordeten Brüdern". Mit dem reiferen Alter wich sein Gefühlsüberschwang einer rein sensitiven Lyrik, die sich aber auch in gewandelter Gestalt weit über das Hergekommene erhob.

Albert Ehrenstein beschäftigte sich auch mit chinesischer Lyrik und deren Nachdichtung. 1924 erschien das aus alter chinesischer Volkslyrik gesammelte Bändchen "China klagt". Ehrenstein ist auch als Prosaschriftsteller von Bedeutung. Unter dem Titel "Der Selbstmord eines Katers" erschienen mehrere Erzählungen, die in ihrem Ineinanderspielen von Traum und Wirklichkeit, von Sarkasmus und echter Tragik für den Expressionismus außerordentlich bezeichnend sind. Seine Essays sind in dem Band "Menschen und Affen" gesammelt. Albert Ehrenstein hat lange Zeit in englischen und französischen Kolonien gelebt. Viele Jahre verbrachte er auch in Berlin, bis er schließlich durch den Nationalsozialismus aus Deutschland vertrieben wurde. Er ließ sich in New York nieder, wo er am 7. April 1950 starb.



(Fortsetzung des Sitzungsberichtes)

Debatte über die Städtischen Unternehmungen

GR. Maller (KLS) bezeichnet das zur Verhandlung stehende Ressort als jenes, daß die Gemüter der Bevölkerung am meisten bewegt, haben doch die Stadtwerke eine Reihe von Obliegenheiten zu bewältigen, die das Leben unserer Bevölkerung unmittelbar betreffen. Ein Nichtfunktionieren eines dieser Werke wirkt sich auf ein Viertel der österreichischen Bevölkerung nachteilig aus. Es ist demnach auch ein Großteil der österreichischen Bevölkerung durch die ungelösten Verkehrsprobleme in Mitleidenschaft gezogen. Die Mehrheitsparteien müßten endlich auf den Standpunkt kommen, daß die Modernisierung der Verkehrsmittel und die Investitionen nicht von dem Unternehmen allein getragen werden können. Die derzeitige Praxis, zwei Unternehmen für ein drittes sorgen zu lassen, sei vollkommen unwirtschaftlich und wirke sich zum Nachteil der Bevölkerung aus. Könnten die Gaswerke über die erzielten Einnahmen selbst verfügen, wären sie in der Lage gewesen, eine Gasentgiftungsanlage zu errichten. Wie wichtig die Entgiftung des Stadtgases ist, zeigt die Tatsache, daß jährlich in unserer Stadt rund 400 Menschen den Gastod erleiden. Man tut alles, um auf dem Verkehrssektor tödliche Unfälle möglichst zu verhindern, ja sogar das E 605 wurde entgiftet, aber eine Stadtgasentgiftungsanlage gibt es in Wien noch immer nicht. Sehr zu wünschen übrig lasse auch der Gasdruck.

Der Redner bezeichnet es als bedauerlich, daß die vorliegenden Wirtschaftspläne auch im kommenden Jahr keine Lösung auf dem Sektor der öffentlichen Verkehrsmittel erwarten lassen. Man unternimmt zwar alle möglichen Umbauten und Einbauten, wie Fußgängerpassagen, Unterführungen etc. um den privaten Fahrzeugverkehr flüssig zu halten, tut jedoch nichts für den Ausbau, die Erweiterung und die Flüssigkeit des öffentlichen Verkehrs.

Der Redner fordert, die Linie 44 in den Hauptverkehrszeiten mit einem Beiwagen zu führen, die Verlängerung der Autobuslinie 8 und eine Linie durch die Gablenzgasse zur Spetterbrücke. Er verweist darauf, daß die Einwohnerzahl in manchem Bezirk .. bedeutend gestiegen ist, dem aber auf dem Sektor des öffentlichen Verkehrs



in keiner Weise Rechnung getragen wurde. Er ersucht in diesem Zusammenhang um Mitteilung, wie die Verkehrsbetriebe dem Bevölkerungszuwachs einzelner Bezirke Rechnung getragen haben. Man schafft in Liesing ein Industriegebiet, tut aber nichts dafür, daß ein öffentliches Verkehrsmittel in dieses Gebiet geführt wird. Mit der Führung von privaten Autobuslinien erwächst für deren Benützer nur eine zusätzliche finanzielle Belastung. Die Verkehrsbetriebe könnten in solchen Fällen wohl private Autobusse einsetzen, diese jedoch im Auftrag der Wiener Verkehrsbetriebe betreiben lassen. Zusätzliche Fahrtausgaben würden dadurch vermieden werden. Die Bewohner der Randbezirke zahlen schließlich genau so wie alle anderen Wiener Steuern, werden aber stiefmütterlich behandelt. Die Vorortelinie und die Verbindungsbahn ließen sich leicht als Schnellbahn führen. Leider macht man von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch. Es wäre höchste Zeit, daß man sich in Wien besinnt und für die gute und rasche Beförderung der arbeitenden Bevölkerung etwas unternimmt. Die Straßenbahnlinien müßten bis an die Peripherie **geführt** und die **langen** Intervalle verkürzt werden.

Der Bau einer U-Bahn wäre nur durch Mithilfe des Bundes möglich, der sich endlich seiner Verpflichtung bewußt werden müßte. Die Errichtung einer Alweg-Bahn würde das ganze Problem des Verkehrs nur komplizieren. Was Wien braucht, ist eine Vereinfachung und Vereinheitlichung auf dem Verkehrssektor.

GR. Maller ersucht den Referenten, er möge zu Pressemeldungen Stellung nehmen, wonach eine Abschaffung von Ermäßigungen für die Straßenbahnbenützer erwogen wird. Zum Investitionsplan stellt er abschließend fest, daß sich im kommenden Jahr bei den Verkehrsbetrieben nicht viel ändern wird, da der größte Teil der Investitionen im Wirtschaftsplan als gesperrt aufscheint. Deshalb wird auch seine Fraktion den Wirtschaftsplänen nicht zustimmen.

GR. Peter (FPÖ) stellt einleitend in seinem Debattenbeitrag fest, daß in den Wirtschaftsplänen die Erwartungen der einzelnen städtischen Werke nicht berücksichtigt worden sind. Der Gebarungsabgang der Stadtwerke steigt ständig, und ohne die Zuschüsse der Stadtverwaltung wäre auch heuer eine ausgeglichene



Gebarung nicht möglich gewesen. Die E-Werke und Gaswerke, obwohl sie in mancher Beziehung sanierungsreif sind, müssen weiterhin die Verkehrsbetriebe stützen. Was nützt es, fragt er, moderne Gas- und Elektrogeräte zu propagieren, wenn die Leitungen zu schwach sind. Er bezeichnet es als erfreulich, daß der Ausbau der kalorischen Werke fortgesetzt wird. Auch die Investitionen bei den Gaswerken finden seine Zustimmung, obwohl sie seiner Meinung nach höher ausfallen hätten können. Als unzulänglich bezeichnet er dagegen die Investitionspläne der Verkehrsbetriebe und kritisiert vor allem die vorgesehenen Ausgaben für verkehrsverbessernde Arbeiten. Als bedauerlich bezeichnet er auch die Sperre der Investitionen für die Verkehrserschließung des Liesinger Industriezentrums.

Was die geplante Alweg-Bahn betrifft, gibt er der Hoffnung Ausdruck, daß dem Gemeinderat zur gegebenen Zeit detaillierte technische Erläuterungen über dieses Projekt zukommen werden. Die für die Alweg-Bahn ausersehene Versuchsstrecke bezeichnet er als nicht besonders geeignet. Wenn er und seine Fraktion, erklärt er, nicht ausdrücklich für den Bau der Alweg-Bahn plädieren, sei er der Meinung, man müßte als moderne Menschen Mut zum Experimentieren haben.

Er beschäftigt sich dann mit dem Ergebnis der im Auftrag der Wiener Stadtwerke durchgeführten Untersuchungen über die Verkehrsbetriebe und verweist vor allem auf das aufgezeigte ungünstige Verhältnis zwischen dem Stand des Fahrpersonals und den übrigen Bediensteten bei der Straßenbahn.

Sein Mißfallen finden auch die immer noch kreischenden Bremsen der Doppeldeckerautobusse und er gibt seiner Verwunderung darüber Ausdruck, daß noch immer nicht eine Abhilfe möglich war. Dagegen begrüßt er die angeregte Aktivierung der Vorortelinien. Wenn für das Defizit der Verkehrsbetriebe der hohe Pensionistenstand verantwortlich gemacht wird, ist der Redner der Meinung, man könnte eine Einsparung dadurch erzielen, würde für die vielen politischen Pensionierungen die Hoheitsverwaltung aufkommen.

Der Städtischen Bestattung schlägt er die Abschaffung der seiner Ansicht nach mißlungenen Uniformen vor. Hinsichtlich "Gewista" fragt er an, wo die Ursachen für die Unzufriedenheit der Plakatierungsarbeiter liegen.



Der Redner beschäftigt sich dann, anknüpfend an die Ausführungen von GR. Dr. Fiedler am Vortag, mit der Form der diesjährigen Budgetdebatte. Er stellt fest, daß die Debatte keineswegs attraktiver geworden ist, wie man es angekündigt hatte. Die ÖVP hat zwar zwei Redner eingesetzt, aber das ist auch schon alles. Scharf nimmt GR. Peter gegen die Verlesung von Reden Stellung, die nach der Geschäftsordnung den Debattenrednern nicht erlaubt ist. In freier Rede zu diskutieren, das mache doch die Lebendigkeit einer Debatte aus. Aber Witz und Humor scheinen in manchen Kreisen verpönt zu sein.

Wenn man eben vorher schon weiß, wie alle Beschlüsse aussehen werden, dann kann in der Presse und Öffentlichkeit kein Interesse herrschen.

Es wurden bei dieser Budgetdebatte auch der unabhängigen Presse Vorwürfe gemacht. Aber ist es bei den Parteizeitungen anders? Die "Volksstimme" kenne nur drei Gemeinderäte, alle anderen 97 existieren nicht. Oder die "Arbeiter-Zeitung": da werden erstklassige Redner mit vier Zeilen abgetan. Und das "Volksblatt" und die "Tageszeitung" sind nicht um ein Haar besser. Nur die Redner der eigenen Partei werden herausgestellt und alle anderen sind nicht vorhanden.

Die Lehre, die wir daraus ziehen können: die Koalition sterilisiert sich selbst. Wir sind nicht gegen die Koalition an sich, betonte GR. Peter, aber wir sind gegen die Koalitionspraktiken. Ein berühmter Franzose hat einmal gesagt, das Schweigen des Volkes ist eine Lehre für die Könige. Das Desinteresse der Bevölkerung sollte auch für sie eine Warnung sein.

Abschließend erklärte der Redner, daß seine Fraktion den Ansätzen dieses Kapitels nicht zustimmen werde.

GR. Haag (ÖVP) hebt eingangs hervor, daß zur Verbesserung der finanziellen Situation der Wiener Stadtwerke wirklich Entscheidendes geleistet wurde.

Bei der Besprechung der einzelnen Unternehmungen bedauert der Redner zunächst, daß die "Gewista" heuer die kleinen Bogen abgeschafft hat, was eine indirekte Verteuerung darstellt. Gerade die kleinen Gewerbetreibenden und die kulturellen Vereinigungen haben diese billigeren Halbbogenplakate verwendet.



Bei den E-Werken ist zu hoffen, daß der um 5.2 Prozent höher angenommene Stromverkauf auch zutrifft. Die Inbetriebnahme der 64 MW-Anlage wurde durch die passive Resistenz der Arbeiter im Simmeringer E-Werk verhindert, weil sie ihre Zulagen für die Pension eingerechnet haben wollen. Er hoffe, daß man hier endlich zu einer Lösung kommt.

Der Redner regt auch die Koordinierung des Baues von Wasserkraftwerken und kalorischen Werken an.

Die Gaswerke seien ein erfreulich aktives Unternehmen. Es wäre interessant zu erfahren, wann tatsächlich mit einer Abgabe von entgiftetem Gas gerechnet werden kann. Wie steht es mit den Sicherungseinrichtungen für im Haushalt verwendete Gasgeräte? Man sollte auch überprüfen, ob das Gas- und Strominkasso nicht halbjährig oder ganzjährig durchgeführt werden könnte, um Personal einzusparen.

Bei der Besprechung der Verkehrsbetriebe bedauert der Redner, daß der Hundertmillionen-Zuschuß nur mehr für 1962 und 1963 vorgesehen ist. Er hoffe aber, daß aus dieser Zuwendung mit der Zeit ein "Gewohnheitsrecht" werden wird. (Skeptischer "Zwischenblick" von Vizebürgermeister Slavik.)

Eingehend beschäftigt sich der Redner mit einer besseren Verkehrserschließung des 22. Bezirkes. Er stellt dazu einen Antrag, es möge alles veranlaßt werden, damit das Verkehrsproblem für die Bewohner des 22. Bezirkes, vor allem östlich der Ostbahn, durch entsprechend wirkungsvolle Maßnahmen der Verkehrsbetriebe bald gelöst wird.

Der Redner meint dann, daß die Überprüfung der Verkehrsbetriebe ein reichlich bescheidenes Ergebnis gebracht habe; es scheint daher nicht nützlich zu sein, einen bestens eingespielten Apparat vollständig umzukrempeln. Wirkliche Rationalisierungsmaßnahmen können nur davon ausgehen, daß echte Einsparungen gemacht werden.

GR. Haag stellt dann einen weiteren Antrag, den Jungmännern in Uniform die Benützung der städtischen Verkehrsmittel kostenlos zu erlauben, wobei für die entstehenden Kosten die Hoheitsverwaltung aufzukommen hätte. (Vizebürgermeister Slavik, SPÖ: Holen Sie sich das Geld vom Schleizer? - GR. Windisch, SPÖ: Nicht auf unsere Kosten! - GR. Hahn, ÖVP: Aber Schneeschaufeln sollen sie!)



Abschließend ersucht der Redner nochmals den Gemeinderat, dafür zusammenzuwirken, damit die Verkehrsverhältnisse in den Randbezirken wesentlich gebessert werden können. Im übrigen gab er im Namen seiner Fraktion die Zustimmung zu den Ansätzen.

GR. Hahn (ÖVP) stellt fest, daß sich die Situation der Wiener Stadtwerke, im besonderen die der Verkehrsbetriebe, in den letzten Jahren bedeutend gebessert habe. Große Investitionen, die die Milliardengrenze fast erreichen, wurden aufgewendet, um den Wagen- und Kraftwagenpark zu erneuern bzw. zu modernisieren. Das Jahr 1962 bringt die letzte Rate des Fünfjahres-Investitionsprogrammes.

Die alten Wagen sind zum Großteil bereits aus dem Verkehr gezogen. In den Jahren 1960 und 1961 wurden insgesamt 234 Triebwagen und 327 Beiwagen ausgeschieden. Das sind fast 20 Prozent des gesamten Wagenparks. Es ist dies eine Leistung, die nicht hoch genug eingeschätzt werden kann und die wesentlich zur Verkehrssicherheit beiträgt. Leider nützen aber die modernsten Wagen und Autobusse nichts, wenn der Personalmangel immer spürbarer wird. Sicherlich ist das, es wurde bereits wiederholt darauf hingewiesen, nicht nur ein Wiener Problem. Im Interesse der Bevölkerung aber liege es, daß man möglichst rasch zum und vom Arbeitsplatz kommt. Um diesen Wünschen gerecht zu werden, muß in den Spitzenzeiten mehr Personal vorhanden sein. Derzeit werden in der Frühe mindestens 1.300 Fahrer und Autobuslenker und 2.400 Schaffner benötigt. In der Abendspitze 1.200 Fahrer und 2.200 Schaffner. Rechnet man nun, daß zwei Siebtel des gesamten Fahrpersonals frei sein sollte, so sind das von 6.700 Bediensteten 1.900; im Krankenstand und auf Urlaub sind erfahrungsgemäß rund zehn Prozent, also 670 Bedienstete, sodaß nur 4.100 übrig bleiben. Es müssen demnach fast 90 Prozent des verfügbaren Personals in der Frühe den Dienst antreten. Die Betriebsdauer beträgt aber 18 Stunden. Der Wunsch der Bediensteten aber ist: möglichst wenig Unterbrecher. Das ist begreiflich, da es nicht angenehm ist, zweimal im Tag den Dienst antreten zu müssen. An den dienstfreien Tagen muß der Bedienstete aber dann noch seinen Bahnhof aufsuchen, um zu erfahren, wann er am nächsten Tag seinen Dienst antreten muß. Alle diese erschwerenden Umstände gibt es weder bei der



Polizei noch bei der Feuerwehr oder bei den Krankenschwestern. Der Personalmangel hat seine Ursache vielleicht auch darin, daß die Entnazifizierung nirgends so erbarmungslos durchgeführt wurde wie bei den Verkehrsbetrieben. Durch diese Zwangspensionierungen erwachsen den Verkehrsbetrieben auch hohe Pensionslasten. Auch an Verwaltungsbeamten besteht großer Mangel. Ungünstig wirkt sich auf den Personalstand auch das Betriebsklima aus, das nicht immer das beste ist. So wurden politisch Andersgesinnte auf Bahnhöfe versetzt, die von ihren Wohnorten weit entfernt sind, ohne daß sie sich etwas zuschulden kommen ließen. Stadtrat Schwaiger hatte nicht einmal das Recht, Rückversetzungen durchzusetzen. Als heikles Thema bezeichnet der Redner auch die Freistellung vom Dienst anlässlich gewerkschaftlicher Tätigkeit. Gegen die Freistellung von gewählten Gewerkschaftsvertretern wegen Teilnahme an Kursen ist sicherlich nichts einzuwenden. Unmöglich sei es jedoch, daß die Zahl der freigestellten Betriebsbibliothekare die Zahl der Dienststellen bei weitem übersteigt. Der Einführung des sogenannten gleitenden freien Tages, der von den Schaffnern verlangt wurde und der auch die Abwanderung der Jungen verhindern helfen könnte, wurde leider abgelehnt.

Der Redner kommt sodann auf die Überstunden zu sprechen, die von den Straßenbahnern geleistet werden. Wäre das Arbeitsinspektorat zu einer Überprüfung berechtigt, hätte es hier ein reiches Betätigungsfeld. Die Gelenktriebwagen sind wohl personalsparend, doch ist die Abfertigung von so vielen Passagieren in den Haltestellen sehr zeitraubend und für den Bediensteten auf die Dauer physisch nicht tragbar. Gelöst müßte auch die Dienstkleiderfrage werden. Die derzeitigen Ruderleibchen und die Hosenträger sind bestimmt kein ästhetischer Anblick. Hemdblusen wären bestimmt schöner und finanziell auch tragbar. Auf dem Gebiete der Zulagen ist der pragmatische Bedienstete schlechter gestellt als der Vertragsbedienstete, dem die Zulagen in die Pension eingerechnet werden. Die Zulagenfrage müßte also geregelt werden. Auf dem Personalsektor wäre noch viel zu tun, um die Dienstfröndlichkeit und das Betriebsklima zu verbessern.

Abschließend dankte GR. Hahn allen Bediensteten der Wiener Stadtwerke, besonders auch dem scheidenden Direktor Dipl.-Ing. Grohs, für die gewissenhafte und schwierige Tätigkeit.



GR. Lanc (SPÖ) verweist darauf, daß die Wiener Stadtwerke gemessen an ihrem Gesamtaufwand von 3.28 Milliarden Schilling den Vergleich mit den größten österreichischen Unternehmungen der öffentlichen Hand aushalten. So hatten zum Beispiel die Vereinigten österreichischen Eisen- und Stahlwerke einen Jahresumsatz von 6.2 Milliarden, die Alpine-Montan von 3.9 Milliarden und die Österreichische Mineralölverwaltung von 2.8 Milliarden Schilling. Auch unter den großen deutschen Gesellschaften und Konzernen würden sie einen vorderen Platz einnehmen. Aus diesen Vergleichen ist zu ersehen, daß die Wiener Stadtwerke ein gewaltiger wirtschaftlicher Faktor für unsere Stadt und unser Land sind. Die Riesensumme von insgesamt 922 Millionen, die für Investitionen im Jahre 1962 aufgewendet werden soll, spricht eine deutliche Sprache.

Die Wiener Stadtwerke wirken sich aber nicht nur aus diesem Grunde wirtschaftlich gut aus, sondern auch durch die Tatsache, daß sie bei ihrer Tarifgestaltung vorbildlich sind. Selbst die unpopulärste Tarifregulierung, nämlich die für die Verkehrsbetriebe, erfolgte nur auf das 8.5fache des Preises von 1937. Das soll natürlich nicht heißen, daß die Tarife zu billig sind. Man dürfe aber bei allen Betrachtungen diese Tatsachen nicht außer acht lassen.

GR. Lanc beschäftigt sich dann mit der Kritik über die mangelnden Leistungen der Wiener Verkehrsbetriebe und vergleicht sie mit den Verkehrsverhältnissen in zwei volksdemokratischen Städten, die er erst vor kurzem besuchen konnte. In Warschau zum Beispiel, wie er von den dortigen Verkehrsfachleuten unterrichtet wurde, verkehren die Straßenbahnzüge durchschnittlich in zehn-Minuten-Intervallen. Ein Quadratmeter fahrender Fläche ist für vier Personen bestimmt, wird aber nicht selten von bis zu zehn Personen in Anspruch genommen. Selbst in Warschau aber, wo die Mittel für die Substanzerhaltung der Verkehrsbetriebe vom Staat bereitgestellt werden, betrug 1960 das Defizit bei den Tarifeinnahmen 100 Millionen Zloty. Der Redner meint, man müßte daher bei der Behandlung dieser Fragen doch etwas sachlicher argumentieren. Er stellt fest, daß es der Wiener Wirtschaft möglich ist, mit den bei uns geltenden Tarifen günstiger zu arbeiten, als anderswo in den Bundesländern.



Zur Kapitalstruktur der Wiener Stadtwerke bemerkt er, daß sie 1955 nach der Schillingeröffnungsbilanz noch mit drei Milliarden Schilling angegeben wurde, daß sich aber bis 1960 der ermittelte Kapitalstand um fast ein Drittel verringert hat. Dies gäbe zu bedenken, und er sei der Meinung, daß die gegenwärtigen Finanzierungsmethoden bei den Wiener Stadtwerken nicht mehr viel ungünstiger sein dürften. So sehr es auch als erfreulich bezeichnet werden darf, daß der Abgang im kommenden Jahr nur mehr acht Millionen Schilling betragen soll, darf man nicht übersehen, daß in dieser Summe bereits die von der Stadtverwaltung bereitgestellten 100 Millionen und auch die Abfettung der E-Werke und der Gaswerke darin stecken. GR. Lanc kommt dann auf die heuer von der Stadt Wien in Angriff genommene Anleihepolitik zu sprechen und verweist auf ihre gute Bonität. Die gute Aufnahme der Anleihe bezeichnet er als ein Verdienst der Finanzpolitik der Gemeinde Wien.

Er beschäftigt sich dann mit dem Investitionsplan und setzt sich in Zusammenhang für eine Revision der Investitionspolitik bei den Wiener Stadtwerken ein. Eine Koordinierung unter den Energieerzeugern, sagt er, wie sie vom Vizekanzler angestrebt wird, wäre nur zu begrüßen.

Was die Investitionspläne für den öffentlichen Verkehr betrifft, verweist er auf den in der letzten Zeit von der ÖVP vorgelegten Verkehrsplan und wirft der ÖVP vor, sie wäre in der Politik dieses Ressorts nicht sehr kontinuierlich vorgegangen. Was wir brauchen, sagt er, ist eine Lösung der Verkehrsprobleme auf Grund des städtebaulichen Grundkonzeptes.

GR. Lanc verweist dann auf die aktive Gebarung bei "Gewista" und der Städtischen Bestattung. Die Gas-Werke und die E-Werke, die ebenfalls mit Ertrag arbeiten, sind derzeit nicht ohne Sorgen. Er verweist auf die Schwierigkeiten beim Koksabsatz, bei der Rohrauswechslung und beim Netzausbau. Alle diese Arbeiten sind bekanntlich bei langfristiger Amortisation sehr kapitalintensiv.

Der kranke Mann innerhalb der Stadtwerke bleibt nach wie vor die Straßenbahn. Er vergleicht das Ausmaß der gegenwärtigen Abgänge mit denen der Vergangenheit und meint, daß der Pensionistenstand, der jetzt für die schlechte finanzielle Lage der Verkehrsbetriebe verantwortlich gemacht wird, 1937 fast genau so groß war wie im vergangenen Jahr.



Man dürfe die Dinge nicht so einfach mit den Verhältnissen bei den Österreichischen Bundesbahnen vergleichen, die bekanntlich vom Bund dotiert werden. Dort wird das Defizit voll ausgewiesen, bei den Verkehrsbetrieben vermindern sie sich aber um die Beträge, die von der Stadtverwaltung und von anderen Städtischen Unternehmungen bereitgestellt werden.

Der Redner vertritt die Meinung, daß die Wurzel des Defizits der Verkehrsbetriebe in der geänderten Tarifstruktur liege. Darauf ist Stadtrat Schwaiger jedoch nicht eingegangen. 1937 betrug der Anteil an den Einnahmen aus Normalfahrtscheinen 36.6 Prozent, 1960 jedoch nur 32.6 Prozent. Bei den Teilstrecken war der Anteil 1937 4.9 Prozent und 1960 3.5 Prozent. Bei Kurzstrecken sind die Prozentzahlen 11.1 und 2.1 Prozent und bei Wochenkarten 7.6 Prozent im Jahre 1937, aber 18.9 Prozent im Jahre 1960.

Der Redner betont auch, daß von 1946 bis 1960 bei den Verkehrsbetrieben mit 16.4 Prozent die höchste jährliche Investitionsrate zu verzeichnen war. 1925 bis 1933 betrug sie 15 Prozent, 1934 bis 1937 waren es 6.7 Prozent und 1938 bis 1945 nur 2.9 Prozent.

Wir sind auch von der Schnellbahnlösung keineswegs restlos begeistert. Man muß aber doch feststellen, daß der Bund zum erstenmal auf dem Sektor des öffentlichen Verkehrs seine Mitverpflichtung in Wien einzulösen beginnt.

Schließlich regt der Redner an, die Öffentlichkeitsarbeit bei den Verkehrsbetrieben zu intensivieren; es kommt darauf an, ein besseres Verhältnis nicht nur innerhalb des Betriebes, sondern auch zwischen Verkehrsbetrieben und der Wiener Bevölkerung herzustellen. In diesem Zusammenhang ein Wort zum Weihnachtsabend: es ist sicher niemandem leicht gefallen, den berechtigten Wünschen der Bediensteten nicht voll Rechnung tragen zu können. Aber man mußte hier doch die Auswirkungen einer solchen Maßnahme abwägen. Wenn wir allen, die am Heiligen Abend dienstfrei haben wollen, auch dienstfrei geben, würde unser ganzes Versorgungssystem zusammenbrechen.

Abschließend erklärte GR. Lanc, er hoffe, daß sich die Situation bei den Verkehrsbetrieben nun von Jahr zu Jahr bessern werde, und in dieser Hoffnung gebe er im Namen seiner Fraktion die Zustimmung zu den Ansätzen der Geschäftsgruppe XII.

Stadtrat Schwaiger faßt in seinem Schlußwort zunächst zusammen, er habe den Eindruck gehabt, daß die Debattenredner geradezu mit



Wohlgefallen im Defizit der Verkehrsbetriebe wühlten. Aber nicht nur die Wiener Verkehrsbetriebe sind defizitär, sondern es ist dies eine allgemeine Erscheinung im westlichen Europa. In vielen Städten haben wir dieselbe Gestion, daß die übrigen städtischen Betriebe dazu beitragen, das Defizit der Verkehrsbetriebe zu decken. Außerdem noch einmal: die Altpensionen sind eine schwierige und ungerechte Belastung der Verkehrsbetriebe. Er habe auch schon betont, daß die Zinsenlast immer größer wird, ganz einfach deshalb, weil die so lange vernachlässigten Investitionen innerhalb kurzer Zeit durchgeführt werden mußten und dabei natürlich nicht aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden konnten. Wenn wir nur diese beiden Posten zusammenrechnen, dann kommen wir zu einem Betrag, der das gegenwärtige Defizit der Verkehrsbetriebe um 100 Millionen Schilling übersteigt. So ist die Situation!

Über die Gasentgiftung habe er schon gesagt, daß daran gearbeitet wird; aber bei dieser Größenordnung handelt es sich um kein so schnell zu lösendes Problem.

Die Gaswerke haben auch in den letzten Jahren fast eine Milliarde Schilling für Rohrauswechslungen und -vergrößerungen ausgegeben.

Zu Beschwerden, daß manche Linien ohne Beiwagen fahren, bemerkte der Stadtrat, er habe selbst feststellen können, daß auf der Linie 44 das Platzangebot auch in der Verkehrsspitze nicht zu gering war.

Die Verkehrsbetriebe führen ständig Fahrgastzählungen durch, und darnach werden die Intervalle geregelt. Er gebe zu, daß die Verkehrsbetriebe dem Wachstum der Stadt verkehrsmäßig nicht gerecht werden. Er protestiere jedoch, wenn GR. Maller behauptet, daß die Verkehrsbetriebe gegen das Interesse der Bevölkerung arbeiten. Sie bemühen sich vielmehr ehrlich, den Bedürfnissen der Bevölkerung nachzukommen.

Das Wagenerneuerungsprogramm wird 1963 abgeschlossen sein. Wir werden dann einen Wagenpark haben, wie kaum ein anderes Verkehrsunternehmen gleicher Größenordnung in Westeuropa.

Zwischen den Wirtschaftsplänen und dem Rechnungsabschluß 1961 werden bezüglich des Absatzes von Gas und Strom keine großen Unterschiede sein. Die Unternehmungen werden selbstverständlich ge-



trennt kontiert, doch dann bei der Erstellung der Wirtschaftspläne aus steuerlichen Gründen zusammengeworfen.

Die Verwendung der Atomenergie für die Stromerzeugung käme augenblicklich noch zu teuer. Die Techniker halten sich aber auf diesem Sektor ständig auf dem laufenden.

Für die Strecke nach Liesing wurden bereits einige Autobusse in Auftrag gegeben, die noch 1962 geliefert werden sollen. Darüber hinaus hat sich auch die Schnellbahn bereiterklärt, in der Frühe und abends Züge in das Liesinger Industriegebiet zu führen. Die Verkehrssituation wird dadurch für dieses Gebiet gebessert werden.

Über die Alweg-Bahn zu sprechen sei verfrüht. Derzeit haben die Techniker das Wort.

Zur Klage über die kreischenden Autobusse der Linie 13 ist zu sagen, daß die Techniker bemüht sind, hier Abhilfe zu schaffen. Das sei jedoch nicht leicht, da ein ungeheures Schubgewicht auf die Bremsen drückt.

Die Uniformen der Bediensteten der Städtischen Bestattung sind im Einvernehmen mit den kirchlichen Stellen entstanden. Es sei sehr schwer, gerade für diese Berufsgruppe Uniformen zu schaffen, die "geschmackvoll" sind.

Auf dem Sektor der Sommerdienstkleidung für Straßenbahner sind bereits Bestrebungen im Gange, um sie etwas ästhetischer zu gestalten. Leider ist diese Frage bisher an den finanziellen Mitteln gescheitert.

Bezüglich Anlage eines Stammkapitals bei den Verkehrsbetrieben ist zu sagen, daß diese aus eigenem derzeit kein Stammkapital anlegen können. Erst wenn die Aufwärtsentwicklung so weiter geht, und wenn es möglich sein wird, das Defizit der Verkehrsbetriebe einmal abzubauen, wird man sich mit der Pflege des Stammkapitals beschäftigen können. Zu einem befriedigenden Zustand werden aber die Verkehrsbetriebe allein wahrscheinlich nie kommen.

Die von der Verbundgesellschaft vorgelegten Energiepläne zielen darauf hin, alles dem "Moloch Österreichische Verbundgesellschaft" in den Rechen zu schieben und die einzelnen Landesgesellschaften von dieser vollkommen abhängig zu machen. Dagegen



wehren sich die E-Werke mit Recht. Sie werden sich nicht hindern lassen, weiterhin Kraftwerke in eigener Regie zu bauen, damit sie nicht vollkommen abhängig werden. Der in unseren Kraftwerken erzeugte Strom komme auch wesentlich billiger als der von der Verbundgesellschaft gelieferte.

Als Hilfe für den heimischen Kohlenbergbau wird das E-Werk im Jahre 1962 rund 206.000 Tonnen inländische Kohle verwenden. Beim Gaswerk kann die Inlandkohle leider nicht verwendet werden, da sie sich zur Verkokung nicht eignet.

Sicherheitseinrichtungen für Gasgeräte seien zu begrüßen, doch stellen sich derartige Gasgeräte viel teurer.

Eine Unterführung der Ostbahn für die Straßenbahn zu schaffen, erachtet der Referent als unzweckmäßig, da der Bau der vierten Donaubrücke wesentlich zur Lösung der dortigen Verkehrsverhältnisse beitragen wird. Einen diesbezüglichen Antrag ersucht der Referent dem Gemeinderatsausschuß XII zuzuweisen.

Zum Verlangen, Rekruten auf den Wiener Verkehrsmitteln unentgeltlich zu befördern, stellt Stadtrat Schwaiger fest, daß die Verkehrsbetriebe für die dadurch entstehenden Kosten nicht aufkommen könnten. Dies sei entweder Sache der Bundeshauptstadt oder des zuständigen Bundesministers. Einen diesbezüglichen Antrag bittet er dem Gemeinderatsausschuß XII zur Behandlung zuzuweisen.

Die aufgezeigten Schwierigkeiten im Dienst der Straßenbahner mögen hoffentlich beim Personalstadtrat auf Verständnis stoßen. Bei Freistellungen sollte eine ähnliche Regelung getroffen werden wie bei Stufenvorrückungen. Man dürfte sie nicht wahllos gewähren.

Zur aufgeworfenen Frage, ob wir Wasserkraftwerke oder Dampfkraftwerke bauen sollen, ist zu sagen, daß hier die alte Faustregel gilt: Für jedes Wasserkraftwerk muß ein Dampfkraftwerk gebaut werden. Der Strom muß ja schließlich das ganze Jahr über den Abnehmern zur Verfügung gestellt werden, also auch in Zeiten, in denen die Wasserführung schlecht ist.

Stadtrat Schwaiger nimmt dann Stellung zu den von GR. Lanc gemachten Vorwürfen gegen die ÖVP und ihre im Gemeinderat vorgebrachten Vorschläge zu den Verkehrsproblemen. Er erklärt, daß der



Gemeinderat keinesfalls das städtebauliche Konzept des Stadtplaners beschlossen habe, wie oft irrtümlich angenommen wird, sondern nur Richtlinien.

Der Referent gibt auch Aufklärung, warum die Rücklagen der Verkehrsbetriebe nach 1945 in einer wesentlich kürzeren Zeit verzehrt wurden, als vor dem Krieg. Der Referent wolle auch nicht bestreiten, daß außer den offiziellen Subventionen die E-Werke den Verkehrsbetrieben noch eine stille Subvention in Höhe von 60 Millionen jährlich durch die verbilligten Stromlieferungen bereitstellen. Er anerkenne voll die seitens des Finanzreferenten in den letzten drei Jahren bereitgestellten Mittel und habe hierfür wiederholt dem Gemeinderat gedankt.

Er habe es auch nicht verabsäumt, dies als ein Ergebnis der guten Zusammenarbeit zu unterstreichen. (Beifall bei der ÖVP.)

Bei der Abstimmung wurden die Wirtschaftspläne der Wiener Stadtwerke mit den Stimmen der SPÖ und ÖVP angenommen. Die Anträge der ÖVP über die Verbesserung des Verkehrs im 22. Bezirk und über die kostenlose Beförderung der Jungmänner des Bundesheeres wurden einstimmig dem Gemeinderatsausschuß XII zugewiesen.

Anschließend wurden dann auch die Wirtschaftspläne der "Gewista" mit den Stimmen der SPÖ, ÖVP und KLS angenommen.

Hierauf genehmigte der Gemeinderat ohne Debatte noch den Antrag auf Kauf einiger Grundstücke für die Städtischen Unternehmungen.

- - -



Aus Zahlenkolonnen wird fruchtbare Wirklichkeit  
=====

Bürgermeister Jonas würdigt Aufbauwerk der Wiener Bevölkerung

21. Dezember (RK) Nun ergriff Bürgermeister Jonas das Wort, um das Resümee der diesjährigen Budgetdebatte zu ziehen. Der Bürgermeister führte aus:

"In nunmehr zehntägigen Beratungen, die alle Verwaltungszweige unserer Stadt berührten, wurde der Rahmen für die im nächsten Jahr von den Verwaltungsorganen zu leistende Arbeit geschaffen. Das Ergebnis dieser Beratungen, der Voranschlag für 1962, ist ein Spiegelbild unserer Stadt und des Lebens seiner Bewohner. Man sieht in ihm aber auch die schier unübersehbare Zahl der Probleme, die die Zeit mit sich bringt und die gewaltigen Leistungen, die im nächsten Jahr und in den folgenden Jahren zu erbringen sein werden. Sie sind eine Fortsetzung und Weiterentwicklung jener großen Arbeiten, die bisher erbracht wurden, alle mit dem Ziel, unsere Stadt schöner, gesünder und moderner zu gestalten und unseren Mitbürgern das Arbeiten und Leben zu erleichtern.

Seit Jahren ist der Gemeinderat mit Erfolg bemüht, durch seine Arbeitsbeschaffungspolitik der Wiener Wirtschaft möglichst viele Impulse zu geben und ein hohes Maß der Beschäftigung sicherzustellen. Die jahrelange Vollbeschäftigung bringt zweifellos ihre spezifischen Probleme und Personalprobleme besonderer Art mit sich, die sich in der Stadtverwaltung unter anderem durch den Personal-mangel auf wichtigen Verwaltungsgebieten, zum Beispiel im Gesundheitswesen und bei den Verkehrsbetrieben, störend genug auswirken. Aber diese Sorgen nehmen wir um vieles lieber auf uns, als jene Sorgen, die durch eine wirtschaftliche Krise und durch Arbeitslosigkeit entstünden. Daß unsere gesamte Wirtschaft auf hohen Touren läuft, beweist auch der Umstand, daß die Motorisierungswelle unvermindert weitergeht und der Gemeindeverwaltung einen zusätzlichen Aufwand für teure Verkehrsbauten aufbürdet. Der großzügige Ausbau des Straßennetzes und der öffentlichen Verkehrsmittel wird deshalb auch in den kommenden Jahren die Finanzen der

./.



Stadt Wien sehr stark in Anspruch nehmen. Mindestens ebenso wichtig sind aber alle Leistungen der Gemeinde, die unserer Bevölkerung direkt zugutekommen, und zwar in Form von modernen Wohnstätten, von Einrichtungen für die geistige und körperliche Erziehung unserer Jugend, von modernen Anstalten des Fürsorge- und Gesundheitsdienstes und nicht zuletzt durch die Sicherung der Konkurrenz- und Lebensfähigkeit unserer Wirtschaft, die allen Berufstätigen in Industrie, Handel und Gewerbe eine dauernde Existenzgrundlage geben soll.

In unserer demokratischen Gemeindeverwaltung ist die Beschlußfassung des Voranschlages die vornehmste und verantwortungsvollste Aufgabe des Gemeinderates als gewählter Vertretung der Wiener Bevölkerung. Dieser Aufgabe hat sich der Wiener Gemeinderat mit einer großen Sachkenntnis und Verantwortungsbereitschaft unterzogen!"

Hierauf dankte der Bürgermeister allen, die an der rechtzeitigen Fertigstellung des Voranschlages mitgewirkt haben.

Abschließend sagte Bürgermeister Jonas: "In den Referaten der Amtsführenden Stadträte und den Diskussionsbeiträgen der Fraktionsredner sind die weithin sichtbaren großen Leistungen und Fortschritte in der Wiener Gemeindeverwaltung mit Recht hervorgehoben worden. Diese Leistungen und Erfolge sind das unbestrittene Verdienst der Zusammenarbeit im Wiener Rathaus seit 1945. Sie sind gleichzeitig der Beweis dafür, daß es möglich ist, bei aller Wahrung der eigenen Grundsätze doch zu einem fruchtbaren gemeinsamen Aufbauwerk zu kommen. Die Ergebnisse dieses gemeinsamen Aufbauwerkes zeigen sich in den großen Vorteilen, die der ganzen Stadt und der ganzen Bevölkerung zur Verfügung stehen. Ich bin überzeugt, daß die überwiegende Mehrheit der Wiener Bevölkerung mit Genugtuung zur Kenntnis nimmt, daß der soeben beschlossene Gemeindehaushaltsplan für das Jahr 1962 neuerlich die Grundlage für die Zusammenarbeit im Wiener Rathaus darstellt. Mit dem festen Willen, die unübersehbaren Zahlenkolonnen des Budgets in eine fruchtbare Wirklichkeit umzusetzen, wird der Gemeinderat im kommenden Jahr an die Arbeit gehen, und in seinem Namen appelliere ich an die vielen zehntausenden Bediensteten der Stadt Wien, mit ihrem reifen Können und Wissen die Arbeit der gewählten Funktionäre zu unterstützen.



Niemals aber dürfen wir vergessen, daß es der Arbeitsfleiß, das Verständnis und die Steuerleistungen aller unserer Mitbürger sind, denen die bisherigen Erfolge des Wiener Aufbauwerkes zu verdanken sind. Dafür spreche ich ihnen im Namen des Wiener Gemeinderates den besten Dank aus. (Allgemeiner Beifall.)

Ihnen, verehrte Mitglieder des Gemeinderates und allen Wienerinnen und Wienern, wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr. Möge uns auch das kommende Jahr viele Erfolge in Frieden und Freiheit bringen!" (Allgemeiner Beifall.)

Damit war die Sitzung geschlossen. Die Klubobmänner der im Wiener Gemeinderat vertretenen Fraktionen brachten hierauf Bürgermeister Jonas ihre Weihnachtswünsche dar: die Gemeinderäte Dr. Stemmer für die SPÖ, Mühlhauser für die ÖVP, Dr. Broesigke für die FPÖ und Lauscher für die KLS.

- - -

#### Glückwünsche für Professor Florian

=====

21. Dezember (RK) Zum 60. Geburtstag des akademischen Malers Prof. Maximilian Florian hat Vizebürgermeister Mandl dem Jubilar herzlich gratuliert. Prof. Florian, der seit seiner Studienzeit in Wien lebt, hat unter anderem charakteristische Ansichten Wiens geschaffen. Das Historische Museum der Stadt Wien besitzt eine Reihe seiner Veduten.

- - -



Die Straßenbahn am Heiligen Abend  
=====

21. Dezember (RK) Ergänzend zu den Ausführungen von Stadtrat Schwaiger im Wiener Gemeinderat erfährt die "Rathaus-Korrespondenz" von den Verkehrsbetrieben über den Straßenbahnbetrieb am Heiligen Abend:

Für Sonntag, den 24. Dezember, wurden folgende Linienintervalle festgelegt:

von 19 bis 21 Uhr

betragen die Intervalle auf den Linien O, 24, 46, 49 und 60 - acht Minuten; auf der Linie 78 - neun Minuten; auf den Linien A, B, 5, 8, 11, 16, 18, 25, 36, 40 A, 52, 58, 61 A, 62, 63 A, 65, 167, 231 und 331 - zehn Minuten; auf den Linien 37, 41, 41 A, 66, 67 und 165 - elf Minuten; auf den Linien T, 6, 10, 38, 43, 48, 69, 71, 158 A, 39 und 360 - zwölf Minuten; auf den Linien 9 und 57 - 13 Minuten; auf der Linie J - 14 Minuten; auf den Linien E<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>, 33, 42, 44, 47 und 132 - 15 Minuten; auf der Linie 80 - 16 Minuten; auf der Linie 317 - 18 Minuten; auf den Linien 17 und 17 A - 20 Minuten und auf den Linien 72 A und 73 A - 24 Minuten.

Von 21 Uhr bis Betriebsschluß

sind auf den Linien O, 46 und 49 Acht-Minuten-Intervalle vorgesehen, auf den Linien 8, 11, 18, 36, 52, 58, 61 A, 62, 63 A, 65, 167, 231 und 331 - zehn Minuten; auf den Linien 37, 41, 41 A, 66, 67 - elf Minuten; auf den Linien A, B, T, 5, 6, 10, 16, 24, 25, 38, 39, 43, 48, 60, 69, 71, 158 A, 165 und 360 - zwölf Minuten; auf den Linien 9 und 57 - 13 Minuten; auf der Linie J - 14 Minuten; auf den Linien E<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>, 33, 42, 44, 47 und 132 - 15 Minuten; auf den Linien 40 A, 78 und 80 - 16 Minuten; auf der Linie 317 - 18 Minuten; auf den Linien 17 und 17 A - 20 Minuten und auf den Linien 72 A und 73 A - 24 Minuten.

- - -



Rindernachmarkt vom 21. Dezember  
=====

21. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren Inland: 3 Ochsen, 7 Stiere, 34 Kühe, 1 Kalbin, Summe 45. Gesamtauftrieb: dasselbe. Verkauft wurden: 1 Ochse, 7 Stiere, 5 Kühe, 1 Kalbin, Summe 14. Unverkauft blieben: 2 Ochsen, 29 Kühe, Summe 31. Marktverkehr ruhig, Hauptmarktpreise.

- - -

Schweinenachmarkt vom 21. Dezember  
=====

21. Dezember (RK) Unverkauft vom Vormarkt: 0. Neuzufuhren Inland: 13 Stück. Gesamtauftrieb: dasselbe. Verkauft wurde alles. Marktverkehr ruhig, Hauptmarktpreise.

- - -

Pferdenachmarkt vom 21. Dezember  
=====

21. Dezember (RK) In- und Ausland kein Auftrieb.