RATHAUSKORRESPONDENZ
Herausgeber und verantw. Redakteur 248
FRANZ XAVER FRIEDRICH
Wien, am 16.August 1938.

## Errichtung eines Amtes für Leibesübungen beim Wiener Magistrat.

Mit Verfügung des Bürgermeisters der Stadt Wien,SA-Brigadeführer Dr. Ing.Neubacher,wurde im Rahmen des Wohlfahrtsamtes des Wiener Magistrates ein selbständiges Amt für Leibesübungen geschaffen.Diesem Amte kommen alle die Stadt Wien betreffenden Angelegenheiten der Körperertüchtigung,insbesondere die Förderung der Leibeserziehung durch Errichtung und Erhaltung von Uebungsstätten durch die Stadt Wien zu.Das Amt für Leibesübungen übernimmt alle bisher von der Sportstelle der Magistrats-Abteilung 19 geführten Angelegenheiten und wird darüber hinaus in nächster Zeit noch weitere wichtige Aufgabenbereiche der Leibeserziehung übernehmen.Zum Leiter des Amtes wurde Kreissportwart SS Haupt-Scharführer Bruno Weihs bestellt.Das Amt hat seinen Sitz im 1.Bezirk,Rathausstrasse 9,Halbstock.Anruf unter A 28-5oo,Klappe 694,Leiter-Klappe 395 .

-.-.-.-.-.-.-.-

## Presseempfang beim Wiener Bürgermeister: Nun auch Preisermässigung bei den Wiener Autobussen.

Dienstag nachmittags hat der Bürgermeister der Stadt Wien Dr.Ing. Neubacher die Vertreter der Presse zu sich eingeladen,um ihnen die neuen bedeutend gesenkten Tarife der Autobusse mitzuteilen,die am 1.September in Kraft treten werden.

Vor der Verkündung der Preisherabsetzung machte der Bürgermeister einige Ausführungen allgemeiner Natur:Aus der lebhaften Tätigkeit der Wiener Gauleitung und Gemeindeverwaltung,sagte Pg.Neubacher,möge die Bevölkerung entnehmen,dass der Nationalsozialismus den Begriff der toten Saison nicht anerkennt.Es ist sicher neu für die Wiener Presse,dass ihre Vertreter im Hochsommer in knapper Aufeinanderfolge zweimal ins Rathaus berufen werden,um Mitteilungen von grosser Bedeutung für die gesamte Bevölkerung entgegenzunehmen."Kürzlich habe ich vor Ihnen",sagte er,"eine grundlegende Stromtarifreform verkündigt,heute kündige ich Ihnen eine wesentliche Herabsetzung der Autobustarife an.Früher hat man sich solche Mitteilungen für den politischen Hochbetrieb und für Wahlen aufgespart;politischen Hochbetrieb haben wir immer,Wahltermine interessieren uns nicht,wir führen das als richtig Erkannte ohne Verzug durch."

Die Oeffentlichkeit muss die heute angekündigte einschneidende Autobusverbilligung nicht nur als angenehme Einzelheit zur Kenntnis nehmen,sondern im grossen Rahmen sehen.Die Verbilligung der Stromprei se,die Tarifverbesserung bei den Strassenbahnen,die scharfe Reduzierung der Autobuspreise, dieHerabsetzung des Gaskokspreises der Wiener Gaswerke,die Herabsetzung der Kohlenpreise durch den Preiskommissar usw.,-dies alles sind Reformen,die in ihrer Gesamtheit die Einkommensverwendung des einzelnen,insbesondere des Festentlohnten wesentlich beeinflussen.Die Gesamtheit dieser Massnahmen und weitere,die ihnen folgen werden,kommen einer allgemeinen Lohnerhöhung gleich und sind Ausfluss der Wirtschaftsthese des Führers:Durch planmässige Produktionssteigerung den Anteil des Einzelnen erhöhen.Die nationalsozialistischen Wirtschaftserwägungen gehen eben wesentlich von Mehrproduktion und Mehrleistung aus und nicht vom Geld,das nur ein Transportmittel für Leistungen und Waren ist.

RÄTHAUSKORRESPONDENZ
Herausgeber und verantw. Redakteur
FRANZ XAVER FRIEDRICH
2.Blatt
Wien, am.....

In seinem weiteren Gespräch mit den Pressberichterstattern verwies der Bürgermeister darauf,dass das Jahr 1939 insoferne Sorgen mache, als noch nicht recht abzusehen sei,ob für die grossen,unaufschiebbaren Bauvorhaben,insbesondere der öffentlichen Hand,genug Hände,genug Material,genug arbeitsfördernde Maschinen zur Verfügung stehen werden.Wir erleben eine totale Umkehrung des Zustandes vor dem Tag der nationalen Befreiung.

Bürgermeister Neubacher erteilte hierauf dem Direktor der städtischen Strassenbahnen Ing.Werner das Wort zur Erörterung der Preisentwicklung bei den Wiener Autobussen:

Bis zum 11.Februar 1929 hat der Wiener Autobusverkehr nur aus drei Taglinien,die das von der Strassenbahn nicht erschlossene Gebiet des 1.Bezirkes,der Inneren Stadt,befahren haben,bestanden und aus fünf Nachtlinien,die sich auch in die inneren Bezirke erstreckt haben.

Nach dem 11.Februar 1929 sind die Taglinien vermehrt und verlängert worden,so dass der Verkehr anfangs sprunghaft und in den folgenden Jahren allmählich weiter angestiegen ist,bis er endlich im Jahre 1931 seine Höchstleitung erreicht hatte,um dann rasch und unaufhaltsam zurückzufallen.

Ausser der Gestaltung der Wirtschaftslage haben auch die Fahrpreisänderungen auf den Verkehr und die Einahmen einen entscheidenden Einfluss gehabt.

Als am 11.Februar 1929 die Autobustaglinien über die Grenzen der Inneren Stadt hinaus geführt worden sind,ist bestimmt worden,dass jede Fahrt von diesen Grenzen bis zum Stadtmittelpunkt oder umgekehrt nach wie vor 10 Groschen,jede Fahrt in dem ausserhalb dieses Gebietes gelegenen Streckenteil aber mindestens 20 Groschen und jede Fahrt,die über die Grenzlinien der Inneren Stadt hinausgeht,mindestens 30 Groschen kostet.Diese Massnahme ist damals zweckmässig erschienen,um eine nachteilige Ueberwanderung von der Strassenbahn,bei der damals ein Einheitstarif von 28 Groschen eingeführt war,auf den Autobus zu verhindern.Insbesondere sollte vermieden werden, dass die Fahrgäste mit dem Autobus billiger quer durch die Innere Stadt als mit der Strassenbahn rund herum fahren und eine Ueberlastung des Autobusses herbeiführen.Mit der Tarifänderung am 1.März 1930 ist nun der erhöhte Tarif für das Ueberfahren der Grenzlinien der Inneren Stadt fallen gelassen,aber gleichzeitig ist eine Erhöhung des Fahrpreises für jede Teilstrecke um 5 Groschen vorgenommen worden.

Um den Autobus in den Aussenstrecken zu befruchten,ist schliesslich am 1.Dezember 1933 der für die Innere Stadt geltende Fahrpreis von 15 Groschen auch für eine Teilstrecke ausserhalb der Inneren Stadt eingeführt worden.

Die höchste Frequenz ist,wie schon erwähnt-,im Jahre 1931 erreicht worden und hat rund 30'4 Millionen Fahrgäste betragen;die Einnahmen sind in diesem Jahre auf rund 7'1 Millionen Schilling gestiegen.

Im Jahre 1937 hat die Frequenz des Autobusbetriebes nur mehr rund 16'8 Millionen Fahrgäste erreicht und die Einahmen haben nur mehr 4'7 Millionen Schilling betragen.

# RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur
FRANZ XAVER FRIEDRICH

3.Blatt

Wien, am.....


Im Jahre 1934, also im Jahr nach der allgemeinen Erhöhung der Tarife um 5 Groschen, hat der Einnahmenrückgang 16'7 Prozent erreicht.

Seit dem Umbruch im März 1938 ist nun nach einem weiteren Rückgang in den Einnahmen im Monat März von 5'19 Prozent und im April von 2'54 Prozent ein bemerkenswerter Aufstieg eingetreten. Schon im Mai haben die Einnahmen im Vergleich zum Vorjahre eine Steigerung von 6'89 Prozent, im Juni von 14'61 Prozent und im Juli sogar eine Steigerung von 28'53 Prozent erfahren. Noch günstiger liegen die Verhältnisse im August, und diese Einnahmensteigerung ist zum grössten Teil im Tagbetrieb erzielt worden.

In der gleichen Zeit sind die kilometrischen Einnahmen im Autobusbetrieb von 86'1 Rpf auf 96'6 Rpf gestiegen; damit sind allerdings noch immer nicht die Selbstkosten, die über 1 RM betragen, erreicht. Erwähnt soll hier auch werden, dass der städtische Autobusbetrieb im Jahre 1937 bei einer Bruttoeinnahme von rund 3'16 Millionen RM einen Abgang von rund 960.000 RM gebracht hat.

Wenn auch heute noch kein verlässliches Bild über die Einnahmenentwicklung in der Zukunft gegeben werden kann, ist doch zu hoffen, durch die mit 1.September in Kraft tretende Fahrpreisverbilligung die Frequenzsteigerung, insbesondere auf den ausserhalb der Inneren Stadt geführten Linien, derart zu fördern, dass ein weiteres Ansteigen der Einnahmen erzielt werden wird. Durch die Verbilligung der Langfahrt von 37 Rpf auf 30 Rpf, also um 18'9 Prozent, wird der Preis dieser Fahrt unter den bereits im Jahre 1929 bestandenen um mehr als 3 Rpf gesenkt. Die Verbilligung des Preises für die 2-Zonenfahrt von 17 auf 15 Rpf und die der 3-Zonenfahrt von 24 auf 22 Rpf werden sicher auch werbend wirken und von der Wiener Bevölkerung begrüsst werden.

Ab 1.September Verbilligung der Autofahrpreise.

Der Tarif im Autobus-Tagverkehr, der sich heute aus fünf Fahrpreisstufen zusammensetzt, wird ab 1.September durch die Auflassung der teuersten Fahrscheingattung auf vier eingeschränkt und dadurch der Fahrpreis für die Langfahrt von derzeit 37 Rpf auf künftig 30 Rpf, also um 18'9 Prozent, verbilligt; gleichzeitig wird audh der Fahrpreis für zwei Zonen von 17 auf 15 Rpf und der für drei Zonen von 24 auf 22 Rpf, also um 11'8, beziehungsweise 8'36 Prozent verbilligt.

Die neuen Fahrpreise werden daher für 1,2,3,4 und mehr Zonen 10,15,22 und 30 Rpf betragen.

Die 30 Rpf-Karte berechtigt auch zum Umsteigen vom Autobus auf die Strassenbahn (Stadtbahn) und abermaligem Umsteigen auf den Autobus oder für eine Fahrt von der Strassenbahn (Stadtbahn) mit Umsteigen auf den Autobus und neuerlichem Umsteigen auf die Strassenbahn (Stadtbahn).

.-.-.-.-.-.-.-.

Wiener Gaskoks billiger.

Bürgermeister Neubacher hat angeordnet, dass mit Wirksamkeit ab 15. August die Preise für den Wiener Gaskoks um 0'30 RM je 100 kg, d.i. um 5 v.H. herabgesetzt werden.

Diese Verbilligung des für die Wiener Bevölkerung so wichtigen Brennstoffes ist ein erneuter Beweis für die Bestrebungen der massgebenden Stellen, die Lebenshaltungskosten zu senken.

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-