

Wien, am Mittwoch, den 26. Juni 1929      Zweite Ausgabe

## W I E N E R    G E M E I N D E R A T

Sitzung vom 26. Juni 1929

Bürgermeister Seitz eröffnet um 3/4 5 Uhr die Sitzung.

Der an Stelle des verstorbenen GR. Scmitsch als Ersatzmitglied berufene GR. Karl Nowak ist zum erstenmal im Hause erschienen und leistet die An-  
gelohung.

Es werden sodann ohne Debatte folgende Anträge angenommen: Für die Errichtung der Pissoireanlagen X., Reumannplatz, XII., Schönbrunnerallee, Schlögelgasse, XIII., Hütteldorferstrasse-Breitenseerstrasse und XVII., Rosensteinpark werden die Bestimmungen betreffend des Parkschutzgebietes aufgehoben. (Referent G.R. Stubianek), die Straßen bei der Parkanlage auf dem Herderplatz in Simmering werden mit einem Kostenaufwand von 38.000 Schilling instandgesetzt. (Referent G.R. Schneider), für die Unterbringung des Planetariums auf dem Fraterstern wird das dortige Bauverbot aufgehoben. (Referentin G.R. Dr. Furtmüller), für die Ausgestaltung der Umkleieräume im Ofenhaus des Gaswerkes Simmering werden 340.000 Schilling bewilligt; für Gleiserneuerungen 800.000 Schilling (Referent B.R. Michal), Subventionen werden bewilligt dem österreichischen Verband für Wohnungsreform 1000 Schilling, der vereinigung ehemaliger Krieger in Eggenburg 200 Schilling, dem Verein der Naturbeobachter und Sammler 200 Schilling (Referent G.R. Hiess), dem Verband technischer Anwälte wird nach einem Bericht des Gemeinderates Weigl eine Subvention von 1000 Schilling gewährt. Ferner werden die Baupläne für städtische Wohnanlagen in Hietzing Drechslergasse nach den Plänen des Architekten Rudolf Sowa mit einem Kostenaufwand von 2.160.000 Schilling, für einen Wohnbau der Gemeinde in Meidling Malfattigasse nach den Entwürfen des Architekten C.M. Kattner mit einem Aufwand von 660.000 Schilling ferner für Wohnhausanlagen auf der Landstrasse Neulinggasse (Architekt Dr. A. Weiser Kosten 1.5 Millionen Schilling) und in Favoriten Laxenburgerstrasse 92 (Architekt Josef Hahn, Kosten 780.000 Schilling) genehmigt. Stadtrat Weber berichtet über den Bau einer Zentralbade- und Wäschereianlage für den Wohnbau in Meidling, Aichholzgas-  
se nach den Plänen des Architekten Dörnhuber. Die Kosten betragen 1.6 Millionen Schilling, der Bau wird genehmigt.

Stadtrat Speiser berichtet nun über die Änderungen des Arbeitsvertrages der Strassenbahner. Das Fahrpersonal der Strassenbahnen hat durch die Gewerkschaft und durch die Personalvertretung am 12. Februar der Gemeindeverwaltung und der Strassenbahndirektion Forderungen überreicht, die den Wunsch zum Inhalte hatten, dass eine den übrigen schemamässigen Entlohnungen bei der Gemeinde Wien mehr angepasste Entlohnung der Strassenbahnbediensteten durchgeführt werde. Wir sind bei den Lohnverhandlungen auf diese Wünsche nach Mög-

lichkeit eingegangen und das Verhandlungsergebnis hat sich ergeben, dass den einzelnen Gruppen der Strassenbahner ein Schema zugestanden wurde, das zwar niedrigere Anfangs- aber höhere Endgehälter enthält. Die Fahrer und Schaffner die bisher einen Anfangslohn von 254 Schilling und einen Endlohn von 339 Schilling hatten erhalten nun 230 bis 380 Schilling. Ein Viertel der Fahrer und Schaffner, die sich durch eine besonders gute Dienstleistung auszeichnen und mehr als 14 Dienstjahre zurückgelegt haben können in eine um je 20 Schilling höhere Gehaltsgruppe überreicht werden und erreichen daher einen Endlohn von 400 Schilling. Die anderen Verkehrsbediensteten, die bisher 250 bis 335 Schilling hatten, sollen von nun an 222 bis 380 Schilling, die Bahnhofsbediensteten die bisher 229 bis 306 Schilling hatten, 206 bis 354 Schilling erhalten. Denjenigen Angestellten, die nach dem neuen Schema ein geringeres Gehalt hätten, wurde zugesichert, dass sie im Genuss ihrer bisherigen Bezüge verbleiben, ja die Bediensteten vom 7. bis zum 14. Dienstjahr sollen überdies eine abbaufähige monatliche Lohnzulage von 4 Schilling erhalten. Den Fahrern und Schaffnern wird ausserdem eine Fahrzulage von 80 Groschen für den Fahrtag gegeben. Diese Fahrzulage von monatlich etwa 21 Schilling kommt zum Lohne dazu, sodass man sagen kann, dass durch die Regulierung jeder Strassenbahner mindestens 21 Schilling gewinnt und dass sich für den Durchschnitt eine Bezugs-<sup>der</sup>erhöhung von über 40 Schilling pro Kopf und Monat ergibt, während sich die Kostenregulierung im Durchschnitt pro Mann und Monat auf 50 Schilling belaufen, da zu den Bezugserhöhungen auch noch soziale Lasten, Beitragserhöhungen für die Pensionsversicherung usw. dazukommen. Die Vorrückungen die bisher jedes Jahr erfolgt sind, werden der schematischen Vorrückung anderer städtischer Angestell-<sup>ten</sup>gruppen angeglichen und werden von nun an jedes zweite Jahr erfolgen. Die ziemlich bedeutenden Bezugserhöhungen konnten angesichts des finanziellen Standes des Strassenbahnunternehmens, das bekanntlich nicht aktiv ist, nur unter der Voraussetzung gegeben werden, dass das Personal, das ja selbst an einer vollständig geordneten Wirtschaft der Strassenbahnen das grösste Interesse hat, sich diese Lohnerhöhungen gewissermassen selbst erarbeitet, wie dies auch in der letzten Zeit bei mehreren Gruppen der städtischen Angestellten der Fall gewesen ist. Die Vertretung der Strassenbahner hat für die Situation ihres Unternehmens volles Verständnis gezeigt und ich muss von dieser Stelle aus dafür den Strassenbahnern Dank sagen. Es wurde eine Arbeitsreform vereinbart, die zu einer Intensivierung der Arbeitsleistung führt. Oft wurde in diesem Saale darüber geklagt, dass die Arbeitszeit des Strassenbahners allzu ausgedehnt ist. Wir haben uns darum bemüht, die Arbeitszeit möglichst zu verkürzen und zu erreichen, dass, wenn die Arbeitsleistung auch intensiver ist, so doch möglichst viel von dieser Leistung innerhalb 8 Stunden geleistet werden kann, soweit es eben in einem Fahrbetrieb möglich ist. Was die Intensivierung der Arbeitsleistung selbst betrifft, so wird nunmehr die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Strassenbahn, die mit 13'2 Kilometern hinter der Fahrgeschwindigkeit anderer Grossstädte zurückgeblieben ist, auf 13'9 Kilometer bei Tag und auf 14'8 Kilometer

am Abend und an Sonn- und Feiertagen- das ist jene Zeit, da die Strassenbahn vom übrigen Fuhrwerksverkehr entlastet sind, hinaufgesetzt. Ferner werden die bisher einzeln festgesetzten **Pausen**, derenthalb es immer wieder Streitigkeiten gegeben hat, pauschaliert, so dass sie nun der Arbeitsleistung des Strassenbahnern, die auf dem rollenden Wagen geleistet wird, zugeschlagen werden. Dieses System ist in Berlin längst durchgeführt. In Zukunft werden zu der Arbeitszeit, die der Strassenbahner auf dem rollenden Wagen verbringt, noch 28 Prozent zugeschlagen, die er auch für alle jene Nebenleistungen und Nebenarbeiten bezahlt bekommt, die er ausser seiner Arbeit am rollenden Wagen verrichtet. Nur einige Leistungen sind davon ausgenommen wie die Geh- und Fahrzeit zur Arbeitsantrittsstätte und das Umkehren in Stockgeleisen. Dadurch wird ebenfalls eine intensivere Ausnützung des Aachtsturentages ermöglicht, andererseits erhält der Strassenbahner aber eine gleichmässige von der Dienstleistung unabhängige Entlohnung seiner Dienstleistung und wird damit die nötige Arbeitsruhe im Betriebe herbeigeführt. Der Strassenbahnverkehr mit seiner Eigenart bringt es auch mit sich, dass für jene Zeiten, in denen die Strassenbahnwagen besonders überfüllt sind, Vorsorge getroffen werden muss. In Anlehnung an das Berliner System werden die sogenannten Unterbrecher von 3 auf 6 in 14 Tagen erhöht. Das Personal wird dafür dadurch entschädigt, dass der 5. und 6. Unterbrecher mit 2 Schilling besonders bonifiziert wird. Ferner ist statt der 17stündigen Dienstbereitschaft, die ein Strassenbahner an solchen Unterbrechertagen mit einer weitgehenden Arbeitspause hat, eine Dienstbereitschaft von nur mehr 14 Stunden mit einer grossen Arbeitspause festgesetzt worden.

Der Arbeitsvertrag enthält auch noch andere Neuerungen. Alle Zulagen die bisher in Normalstundenansätzen ausgedrückt waren, werden in fixen Beträgen ausgedrückt, die nach den neuen Gehaltsansätzen berechnet sind. Die Einzelfahrten und Doppeltage, die bisher immer am nächsten Tage ausbezahlt wurden, sollen aus Gründen der Vereinfachung nur mehr einmal monatlich und zwar am 16. des nächsten Monats ausbezahlt werden. Der Aufschlag von 66 zwei Drittel Prozent als Vergütung für Einzelfahrten und Doppeltage wird auf 50 Prozent herabgesetzt. Ein Ausgleich für diese Herabsetzung wird dadurch geschaffen, dass solche Stunden, die auf Einzelfahrten oder Doppeltage entfallen, mit einer Fahrzulage von 10 Groschen honoriert werden. Ein alter Streitpunkt bei der Strassenbahn war die sogenannte Durchrechnung. Bisher wurde dem Strassenbahner die Mindestgrenze die 7stündige Arbeitszeit verrechnet, in dem neuen Vertrag wird als Mindeststundenleistung die 8stündige Arbeitszeit festgesetzt. Nur, wenn die geringere Arbeitsleistung über eigenes Verlangen der Bediensteten gemacht wurde bleibt die Mindestgrenze von 7 Stunden. Ferner wurde auch die Dienstenteilung im Früh- und Ablöserdienst verbessert um die Mindestnachtruhe sicher einhalten zu können. Jeder Strassenbahner weiss nun eine Woche im Voraus, wie seine Dienstenteilung sein wird. Auch eine Besserung der Urlaubsverteilung ist in Aussicht genommen. Die Tourenkuppelung, die bisher höchstens 2 Stunden be--

tragen hat, wurde auf 2 einhalb Stunden und bei der Stadtbahn auf 3 Stunden erhöht. Dadurch wird es möglich, die Fahrpläne den Bedürfnissen des Dienstes und der Bevölkerung leichter anzupassen. Abschliessend stellt St. R. Speiser fest, dass die Vorlage den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht, da eine noch grössere Tarifierhöhung vermieden wurde, dass sie auch den Interessen des Strassenbahnunternehmens entspricht, weil sie mithilft, das Unternehmen vollständig zu konsolidieren, dass sie aber auch den Interessen der Bediensteten selbst entspricht, weil die Bediensteten nunmehr die Gewähr haben, dass sie in einem konsolidierten Unternehmen arbeiten, und weil die Vorlage ihnen auch bedeutende wirtschaftliche Vorteile bringt. Die Vorlage kann daher mit gutem Gewissen zur Annahme empfohlen werden. (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit).

GR. Haider (E. L.) protestiert zunächst, dass bei den Verhandlungen die Minorität rücksichtslos ausser Acht gelassen worden ist. Die Wünsche und Forderungen der Minorität wurden einfach mit Füßen getreten. Schon unter der christlichsozialen Herrschaft hat es Verhandlungen gegeben. Als damals von einer kleinen christlichsozialen Arbeiterorganisation die sogenannte Sechserzulage erkämpft wurde, mit welchem Temperament haben die Skarets und Emmerlinge gegen diese Zulage getobt. Heute müssen wir gegen den empörenden Inhalt der Vorlage protestieren, die eine Ausbeutung schlimmster Art darstellt. Der Referent hat uns nicht gesagt, wie die Strassenbahner durch diese Vorlage benachteiligt werden. Wenn man sagt, dass in Amerika alles möglich ist, kann man angesichts dieser Vorlage ruhig behaupten, dass auch in der sozialdemokratischen Partei und in der sozialdemokratischen Strassenbahnerorganisation alles möglich sein muss, denn sonst hätte eine solche empörende Vorlage dem Gemeinderat nicht vorgelegt werden können. Die Strassenbahner wurden unter christlichsozialer Herrschaft aus den Klauen von Tyrannen befreit. Das hat damals eine kleine christlichsoziale Arbeiterorganisation getan. Die sozialdemokratische Partei und die sozialdemokratische Strassenbahnerorganisation würdigen heute die Strassenbahner zu willenlosen Sklaven sozialdemokratischer Ausbeutung herab. Eine Reihe von sozialen Einrichtungen, die unter christlichsozialer Herrschaft für die Strassenbahner erobert wurden, so ein eigenes Pensionsinstitut, wurde unter ihrer Herrschaft den Strassenbahnern rücksichtslos geraubt. Die Vorlage ist ein Schulbeispiel dafür, was für ein Unterschied zwischen ihrer Theorie und Praxis ist. Ihre Theorie strdzt von Arbeiterfreundlichkeit, in der Praxis aber zeigt sich das Gegenteil. Die Vorlage ist weder dem Willen, noch dem Interesse der Strassenbahner entsprungen. Diese werden zu immer grösseren Leistungen angehalten, ebenfalls ein Beweis, in welcher Arbeiterfeindlichen Weise Sie die Angestellten ausbeuten. Der Referent hat gesagt, dass eine neuerliche Mehrleistung von den Strassenbahnern gefordert werden musste. Er hat aber verschwiegen, welcher Art diese Mehrleistung ist. Das Quartiergeld, das geeignet gewesen wäre, die höheren Mietzinse auszugleichen, bleibt sich ganz gleich, es ist um keinen

Groschen höher geworden. Früher wurde die Arbeitszeit vom Dienstantritt bis Dienstschluss gerechnet, jetzt wird sie nurmehr vom rollenden Wagen an gerechnet. Früher wurden je 15 Minuten beim Dienstantritt und bei Dienstschluss in die Dienstzeit eingerechnet, jetzt nicht mehr. Im Gegenteil, der Strassenbahner muss sich schon zehn Minuten vor Dienstantritt melden, für diese 10 Minuten aber erhält er nichts. Während dem Strassenbahner früher bei einem Dienstschluss nach 18 Uhr 20 Minuten Nachtmahlzeit eingerechnet wurden, werden ihm diese jetzt erst ab 20 Uhr gerechnet. Früher hatte der Strassenbahner 3 Unterbrechungen in 14 Tagen, jetzt 6 Unterbrechungen, was eine ganz gewaltige Verschlechterung ist. Eine andere Verschlechterung besteht auch darin, dass nunmehr ein Strassenbahner an ein und demselben Tag auf verschiedenen Linien Dienst machen muss. Bis jetzt wurden auch die Verspätungen gezahlt, jetzt nicht mehr. Diese Verschlechterung ist zugleich auch eine bedrohliche Gefährdung der öffentlichen Sicherheit. 25 Prozent der Strassenbahner bekommen ein Zuckerl. Es sind dies die älteren Bediensteten. Die Jungen bekommen gar nichts. Ein grosser Teil der Strassenbahnenbediensteten bekommt überhaupt nichts, das sind alle die, die bis heute nicht mehr als 6 Jahre Dienst machen. Auch bei den Neuaufnahmen zeigt sich eine gewaltige Verschlechterung. Während früher der Anfangslohn 254 Schilling betrug, beträgt er jetzt nur mehr 230. Mit Rücksicht darauf, dass wir der Bevölkerung Wiens und den Interessen auch der Strassenbahner dienen wollen, können wir der Vorlage unsere Zustimmung nicht geben. (Lebhafter Beifall).

GR. Lehninger (E.L.) beschäftigt sich ebenfalls sehr ausführlich mit der Vorlage. Der Vertrag ist der grösste Schandvertrag, der je geschlossen worden ist. Die Personalvertretung hat die Strassenbahner neuerlich verraten. Der Vertrag ist mit einer unerhörten Rabulistik abgefasst, um die Bediensteten übers Ohr hauen zu können. Seit 1919 erfolgen bei den Strassenbahnern bei den sozialen Errangenschaften fortwährende Beschneidungen. Früher war der Strassenbahner in jeder Hinsicht sozial gesichert, jetzt ist er aber das Produkt jüdisch kapitalistischer Ausbeutung geworden. Der alte Reizes war Ihnen gegenüber ein Waisenknabe. Das Personal bekommt eine enorme Arbeitsintensivierung, die bei Ihnen nichts anderes ist, als die rücksichtslose Ausnützung der Arbeitskraft. Die Verbesserung, die Sie zu gewähren vorgeben, ist eine fadenscheinige. Die Forderungen waren ursprünglich mit 8'5 Millionen Schilling beziffert. Sie kosten Ihnen in Wirklichkeit gar nichts, weil das Personal nach diesem Kollektivvertrag roboten muss. Der Redner bespricht dann ausführlich einzelne Bestimmungen, wobei er hervorhebt, dass die Sicherheit der Fahrgäste noch ärger gefährdet werden wird, als es heute der Fall ist, weil man den Strassenbahnern die Verspätungen genommen hat, die sie nunmehr einzubringen trachten werden. Sie haben die Strassenbahner um die Ruhepausen gebracht, ja es ist beinahe nicht aufzuzählen, was Sie den Strassenbahnern genommen haben.

In neuen Vertrag ist auch ein Quartiergeld vorgesehen, das ein direkter Lohn für die Arbeiter ist. Es beträgt nämlich je nach der Dienstzeit 3 bis 6 Groschen monatlich. Es wäre besser die Strassenbahner nicht zu pflanzen und diese lächerlichen Beträge heranzunehmen, wenn Sie eine Erhöhung ablehnen. Geradezu herausfordernd ist die Bestimmung, dass ein etwaiger Ueberschuss der Strassenbahn unter gewissen Bedingungen der Krankenkasse überwiesen wird. Wir wünschen einen recht grossen Ueberschuss, damit diese am Krepierhalfter hängende Einrichtung saniert werden kann. Dieses Institut wurde durch eine mutwillige und saloppe Schuldenwirtschaft ruiniert. Auch beim Pensionsinstitut der Strassenbahner hat man durch die Zusammenlegung und Aufnahme von 6000 Bahnfremden einen Rissenabgang konstruiert. Die Gemeinde hätte die Pflicht hier zu helfen, wenn sie nicht, wie der Bund 90, Prozent Pension gibt, was übrigens auch die kleinen Lokalbahnen tun. Am 26. Juni werden die Strassenbahner lange denken, denn mit diesem Vertrag ist das Schicksal der Strassenbahner besiegelt. Im Jahre 1889 musste ein Pater Eichhorn kommen, um die weissen Sklaven des Reitzes zu befreien. Auch heute wäre ein solcher Mann notwendig, um die weissen Sklaven aus dem roten Unternehmerjoch zu befreien. (Lebhafter Beifall bei der E. L.)

GR. Weigl (soz. dem.) sagt, dass niemand leugnen wird, dass die Strassenbahner durch diesen Vertragsabschluss ein grosses Stück Mehrarbeit auf sich nehmen. Aber sie nehmen diese Mehrarbeit innerhalb des Achtstundentages auf sich, so dass eine Intensivierung der Arbeitsmethode platzgreift. Die Strassenbahner Wiens haben diese Verhandlungen durch mehrere Monate geführt. Es waren schwierige Verhandlungen. Die Strassenbahner haben sich durchaus nicht leicht überzeugen lassen von der Notwendigkeit dieser Intensivierung. Erst als man ihnen einen genauen Einblick in die Gebarung des Unternehmens gewährt hat, haben Sie diesem Vertrag zugestimmt. Es ist notwendig, einige der krassesten Irrtümer der Vorredner richtigzustellen. Vor allem die Pausen. Nach dem Vertrag hat der Strassenbahner innerhalb einer achtstündigen Arbeitszeit 2 Stunden 14 Minuten Pause. Selbst wenn man 10 Minuten Vorbereitungs- und 10 Minuten Schlusszeit berücksichtigt und von der Pause abzieht, so bleiben noch eine Stunde 54 Minuten reine Pause. Ich frage, welche andere Körperschaft dieses Ausmass von Pausen aufzuweisen hat. Die Minderheit wird keineneinzigem Vertrag anführen können, der derartige Pausen festsetzt. Nur dann, wenn sie dies könnte, hätte sie ein Recht, hier gegen den Vertrag zu reden. (Lobhafter Beifall).

Was die Unterbrechungen anlangt, so muss festgestellt werden, dass keine einzige Bahnunternehmung eine Begrenzung der Unterbrechungen vorsieht. Es handelt sich hier um eine bessere Anpassung des Verkehrs an die Bedürfnisse der Bevölkerung. Dieses Zugeständnis haben die Strassenbahner mit Rücksicht auf die Arbeiter und Angestellten gemacht, die rechtzeitig in ihrem Betrieb kommen müssen. (Beifall). Es ist auch nicht zu befürchten, dass Verspätungen auf Kosten des

Fahrpersonals gehen. Es handelt sich hier um eine Sicherungsklausel der Direktion. Auch die Dienstjüngsten Strassenbahner werden der Fahrdienstzulage von 20 Schilling im Monat teilhaftig und erhalten schon im vierten Dienstjahr die Ausgleichszulage von 4 Schilling monatlich. Wenn die Minderheit im Gemeinderat die Bezahlung der Strassenbahner als zu gering bezeichnet hat, dann kann ich nur darauf verweisen, dass heute noch die schwergeplagten Chauffeure bei der Post durch zehn Jahre ihrer Dienstzeit bloß 170 Schilling im Monat erhalten. (Hört! Hörtrufe bei der Mehrheit). Das wäre gewiss ein geeignetes Objekt christlicher Gewerkschaftsfürsorge. Es muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die Strassenbahner von der kommenden Tarifierhöhung gar nichts bekommen, sondern sich selbst die heute vom Gemeinderat zu beschliessende Aufbesserung ihrer Bezüge erarbeiten müssen. Dem Herrn Lehniger wird es schwer fallen, seine Behauptung dass der Obmann der Wiener Strassenbahner seine Kollegen neuerdings verraten hat, zu beweisen. Das ist schlimmste Demagogie, berechnet auf die schlechten Instinkte der Indifferenten und der böswilligen Elemente. Die Unterhändler haben laufend ihren Kollegen berichtet und keinen Schritt ohne Wissen und Willen der Vertrauensmänner getan. Der Obmann der Wiener Strassenbahner ist ein Mann, dessen Integrität und Anständigkeit über alle Zweifel erhaben ist. (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit). Wenn die Unterhändler zu diesem Vertrag ihre Zustimmung gegeben haben, so deshalb, weil die Strassenbahner sich der Pflicht bewusst sind, diesen Betrieb flott zu machen und so auszugestalten, dass er den Anforderungen des fahrenden Publikums entsprechen kann. (Starker Beifall).

GR. Gschladt (E.L.) bespricht sehr ausführlich die Stellung des Arbeiters vom Standpunkt des christlichen Realpolitikers. Die frühere Verwaltung war gewiss bemüht soziale Fürsorge zu leisten, was auch zu relativ befriedigenden Zuständen geführt hat. Die menschliche Gesellschaft ist auf die Familie aufgebaut und es muss auch der letzte Strassenbahner in der Lage sein mit seinem Lohn eine Familie zu gründen und zu erhalten. Wir prüfen diesen Vertrag, ob er den Ansprüchen sozialer Gerechtigkeit entspricht. Es geht nicht an, dass die Schwächen des Vertrages entschuldigt werden durch die Intensivierung. Die Bestrebungen zur Verbesserungen der Betriebsführung sind nicht neu, aber die Rationalisierung soll nicht bloss in der Intensivierung bestehen. Die Rationalisierung darf auch nicht dem Unternehmer einen privatwirtschaftlichen Vorteil bringen, sondern vor allem der Volkswirtschaft. Die Strassenbahn sichert sich aber wirtschaftliche Vorteile ausschliesslich auf Kosten der Bediensteten. Das grosse Defizit ist vor allem auf die Neuanschaffungen aus Betriebsmitteln, auf die Fürsorgeabgabe, auf das Freikartensystem ect. zurückzuführen. Heute ist es so, dass das Fahrpersonal den Fahrgästen gegenüber sein Herz ausschüttet. Wildfremde Fahrgäste werden von den Schaffnern mit ihren sozialen Sorgen überfallen. Es kann auch nicht anders sein, wenn man hört, dass 55 Vertrauensleute über das wirtschaftliche Wohl von 10.300 Bediensteten entscheiden. Ich bin überzeugt, dass die Strassen-

bahner gewillt sind, an der Rationalisierung mitzuarbeiten, aber nur dann, wenn sie auch beim Unternehmer eine solche Rationalisierung sehen. Man möge zuerst den Betrieb in Bezug auf seine Wirtschaftlichkeit rationalisieren, indem man jene Verfügungen zurückzieht, die der Bevölkerung vortäuschen wollen, dass es sich bei den Strassenbahnern um einen passiven Betrieb handelt, während man in Wirklichkeit aus ihm ungeheure Reichtümer auf Kosten der Sicherheit des fahrenden Publikums herausholt. Der Vertrag ist ein Akt einseitigen Terrors, da nur die freie Gewerkschaft, nicht auch die anderen Gewerkschaften gehört worden sind und wir werden diesen Vertrag ablehnen. (Lebhafter Beifall bei der E. L.)

GR. Lehninger (E. L.) bemerkt, GR. Weigl habe als Sekretär der freien Gewerkschaft für den Vertrag sprechen müssen, während er in seinem Innern sicher dagegen sei. Der Redner nimmt sodann gegen die Bemerkung des GR. Weigl Stellung, dass kaum in einem anderen Betriebs so grosse Arbeitspausen beständen, indem er die aufreibende Tätigkeit eines Strassenbahnbediensteten der Tätigkeit anderer Angestellten gegenüberstellt. Schliesslich stellt er noch richtig, dass er nicht von einem Verrat des Opmanns der Personalvertretung sondern davon gesprochen habe, dass der Vertrag eine geteilte Aufnahme gefunden habe und dass der grösste Teil der Verkehrsbediensteten der Meinung sei, dass <sup>es</sup> ein Verrat von seiten der Personalvertretung sei. (Beifall bei der E. L.)

ST. R. Speiser befasst sich in einer eingehenden Polemik mit den Ausführungen der Oppositionsredner. Die Zukunft wird es ja erweisen, ob wirklich, wie dies einzelne Redner behauptet haben, ein Akt schlimmster Ausbeutung vorliegt. Die Direktion übernimmt die Verantwortung für die Durchführung des Vertrages auf Grund der Erfahrungen die in vergleichbaren Strassenbahnbetrieben der Weltstädte gemacht worden sind und es wird von seiten der Direktion sicher nichts geschehen, was die Betriebssicherheit oder den Gesundheitszustand der Angestellten gefährden könnte. Wie wenig richtig es ist, wenn behauptet wurde, dass die Strassenbahnangestellten vor dem Kriege besser gestellt waren als heute beweist schon allein die Tatsache, dass im Frieden der Normallohn für eine Arbeitszeit von neun ein halb Stunden gegeben wurde, während heute der Normallohn für eine 8stündige Arbeitszeit <sup>gilt</sup> /weitere die Tatsache, dass früher für Ueberstunden oft nicht einmal der Wert einer Arbeitsstunde und manchmal nur ein klein wenig darüber gezahlt wurde, während heute die Ueberstunde mit einem Aufschlag von 50 Prozent vergütet wird. Es ist gewiss richtig, dass zum Teil Ueberstunden und Doppeltage verschwinden werden, aber dass die Ueberarbeit auch bei den Strassenbahnern eingeschränkt wird, ist gerade unser Stolz (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit). Den Klagen der Minderheit über eine zu weitgehende Intensivierung hält Stadtrat Speiser entgegen, welche gewaltige Intensivierung bei den Bundesbahnen durchgeführt wurde. Dort ist in der Zeit von 1924 bis 1928 der Lokomotivstand um 4'3 Prozent geringer geworden und trotzdem hat sich die Zahl der Lokomotivkilometer um 17'6 Prozent die der Zugkilometer um 25'4



Prozent und die der Wagenachskilometer um 18'2 Prozent vermehrt. Dem Zug der Zeit kann sich eben niemand entziehen. St. R. Speiser bittet schliesslich um Annahme der Vorlage (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit  $\frac{1}{2}$ )

Der Referentenantrag wird angenommen.

Vizebgm. Emmerling referiert über die Tarifregulierungen bei der Strassenbahn, Stadtbahn und bei der Autobusunternehmung Pötzleinsdorf-Salmansdorf. Er wendet sich zunächst gegen die in der vorausgegangenen Debatte erhobenen Vorwürfe, dass von der Strassenbahn Ueberschüsse verschleiert werden, indem er darauf hinweist wie sehr einerseits die Abwanderung zu den begünstigten Fahrscheinen, das vorausgesetzte Erträgnis gemindert hat, während andererseits sich die Kosten für die notwendigen Herstellungen bei der Strassenbahn ausserordentlich verteuert haben. In der Friedenszeit hat es 60 Millionen Fahrten mit begünstigten Fahrscheinen gegeben, heute sind es 350 Millionen Fahrten. Damals waren die begünstigten Karten ein Fünftel aller Karten heute ist es die Hälfte. Allein mit den Wochenkarten sind im Jahre 1928 70 Millionen Fahrten gemacht worden. Bei der letzten Tarifregulierung im Jahre 1927 war ein durchschnittlicher Fahrpreis von 20'8 Groschen vorgesehen doch ist der durchschnittliche Fahrpreis im Jahre 1928 auf 20'4 und in den ersten vier Monaten des Jahres 1929 auf 19'7 Groschen gesunken. Bei einer Frequenz von 634 Millionen zahlenden Fahrgästen bedeutet also ein Rückgang des mittleren Fahrpreises um 1'1 Groschen allein einen Ausfall von rund 7 Millionen Schilling jährlich. Eine Steigerung der Frequenz ist nicht mehr zu erwarten. Die ersten fünf Monate des heurigen Jahres weisen gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres schon einen Frequenzrückgang von rund 1 Prozent auf. Das beweist, dass die höchsten Frequenzziffern bereits überschritten sind und eine rückläufige Bewegung zu erwarten ist. Da keine Investitionen aus Betriebsmitteln gemacht wurden, ist die Schuldenlast des Betriebes für Investitionen und Erneuerungen bereits auf 113 Millionen Schilling angewachsen. Der oft verbreitete Vorwurf, dass die Strassenbahn, die nicht einmal ihre Erneuerungen aus Betriebsmitteln decken konnte, sogar einen Teil ihrer Investitionen aus Betriebsmitteln bestritten habe, um den Tarif hochzuhalten, ist völlig unrichtig. Das Defizit der städtischen Strassenbahnen ist trotz der letzten Tarifierhöhung nicht gesunken, sondern gestiegen. Es betrug laut Verwaltungsbericht bis Ende 1927 24'2 Millionen Schilling und wird sich voraussichtlich bis zum Abschluss des ersten Halbjahres 1929 noch um 16'8 Millionen Schilling auf insgesamt 41 Millionen Schilling erhöhen. Nach den letzten Betriebsergebnissen wird der Jahresabgab einschliesslich der Abschreibungen rund 14'5 Millionen Schilling betragen. In diesen Zahlen ist der Aufwand für die mit den Bediensteten bereits abgeschlossenen Lohnregulierung nicht berücksichtigt. Die Direktion nimmt vielmehr an, dass dieser Aufwand durch die Ersparungen infolge der vereinbarten Arbeitsintensivierung vom Personal selbst erarbeitet wird. Die von der Strassenbahndirektion der Gemeindeverwaltung vorgeschlagene Tarifvorlage

soll ein Mehrertragnis von 17'3 Millionen Schilling bringen. Da der laufende jährliche Betriebsabgang 14'5 Millionen Schilling ausmacht, verbleiben zur Rückzahlung des aufgelaufenen Defizits von 41 Millionen Schilling nur 2'8 Millionen Schilling jährlich. Die Tarifvorlage bringt eine Erhöhung des Schaffnerfahrscheines von bisher 28 Groschen auf 32 Groschen und die der Einzelvorverkaufskarte von 26 Groschen auf 30 Groschen. Die Frühkarte wird von 16 auf 19 Groschen erhöht, der Hin- und Rückfahrschein von 35 auf 40 Groschen, die Wochenkarte von 1'60 Schilling auf 1'90 Schilling, die Kinderkarte von 4 Groschen auf 6 Groschen, die Streckenkarte für zwei Teilstrecken von 10'50 Schilling auf 13 Schilling und schliesslich die Monatskarte von 26 auf 32 Schilling. Im Tarifgebiet ZI wird der Preis einer Teilstrecke von 14 auf 16 Groschen erhöht. Nach Berechnungen der Strassenbahndirektion wird sich ein mittlerer Fahrpreis von 23'6 Groschen ergeben. Berücksichtigt man die Freifahrtscheine für Arbeitslose, so ergibt sich eine mittlere Einnahme von 23 Groschen pro Fahrgast. Diese sind fast genau 16 Goldheller, also gleich der mittleren Einnahme vor dem Kriege. Unter Berücksichtigung der Stadtbahnfahrten/<sup>steht</sup>der seinerzeitigen mittleren Friedenseinnahme von 16 Goldhellern eine jetzige mittlere Einnahme von 14'1 Goldheller gegenüber, das heisst, es beträgt der mittlere Fahrpreis nur 88 Prozent vom Friedensfahrpreis. Schliesslich vergleicht Vizebgm. Emmerling die Wiener mit den Berliner Verkehrsverhältnissen. Die Berliner Strassenbahnen haben um 10 Prozent mehr Wagen, befördern um 30 Prozent mehr Personen, haben aber um 20 Prozent weniger Personal. Der Referent ersucht um Annahme der Vorlage. (Lebhafter Beifall).

St. R. Kunschek (E. L.) erinnert zunächst an die Geschichte der Wiener Tramway, an die Kämpfe der Bediensteten um die Durchsetzung ihrer Forderungen und schliesslich an den Aufstieg der Bediensteten, den sie seit den Neunzigerjahren genommen haben. Was die Bediensteten vom Jahre 1897 an erreicht haben, haben jedoch zehn Jahre sozialdemokratische Verwaltung ins Gegenteil verkehrt. Das heutige System heisst nicht Reitzes, sondern Emmerling. Wir haben heute bei der Strassenbahn schon solche Verhältnisse, dass es sich nur mehr um einen Tropfen handelt, um den gefüllten Topf zum Ueberfliessen zu bringen. Wenn Sie die Fahrleistungen der Bediensteten so anspannen, wie Sie das jetzt tun wollen, so ist <sup>es</sup> eine Zumutung, wie sie noch nie an die Bediensteten gestellt worden ist. Es wird uns auch gesagt, dass die Lohnerhöhung, die einige Millionen kostet, dem Unternehmen gar nichts kosten wird. Diese Kunst können Sie sich patentieren lassen. Da haben Sie einen Rekord aufgestellt der kapitalistischen Ausbeutung (Beifall)

Redner bespricht dann ausführlich die Verhältnisse in der Pensionskasse der städtischen Bediensteten, die für die Strassenbahner einmal eine vorbildliche Einrichtung war, nun aber durch die Angliederung von 6000 Bahnfremden ohne Prämiensreserven organisatorisch demoliert und versicherungstechnisch auf den Hund gebracht worden ist.

Seit 1924 wurden die Tarife der Strassenbahn nahezu verdoppelt. Beim

Tagesfahrchein macht die Erhöhung seit 1924 rund 78'8 Prozent aus, beim Frühfahrchein 54'2 Prozent, bei der Wochenkarte 58 Prozent, bei der Netzkarte 67 Prozent, bei der Streckenkarte 64 bis 69 Prozent. Eine Wirtschaft, die innerhalb von 4 Jahren den Tarif an die hundert Prozent erhöht, eine Lohnerhöhung aus den Be- diensteten herausholt und doch noch ein Defizit aufweist, hat mit kaufmännischer Gebarung nichts mehr zu tun. Sie verläuft vielmehr an den Grenzen der System- und Ideelosigkeit. Man sagt dem Gemeinderat nicht die Wahrheit. Eine Reihe von Ziffern sind notorisch unrichtig. Die vorliegende Berechnung über die Einnah- men aus den Zeitkarten kann unmöglich stimmen. Nach den statistischen Mitteilun- gen lässt sich die Zahl der Zeitkarten, die im Jahre 1927 verkauft worden sind genau feststellen. Eine einfache Rechnung ergibt eine Einnahme von 23,918.000 Schilling, während die Direktion nur 23,563.000 Schilling errechnet. Das ist schon allein eine Differenz von 355.000 Schilling. Das- selbe Bild ergibt sich auch bei den Karten im Tarifgebiet II. Hier beträgt die Differenz 99.657 Schilling. Das sind schon rund 454.000 Schilling Mehreinnahmen. Bei den begünstigten Fahr- karten ist man auf Kombinationen angewiesen. Die städtischen Angestellten haben Anspruch auf die halbe Fahrkarte. Ihre Zahl ist genau bekannt. Wenn man nur drei Fahrten täglich annimmt und sie zum Früh- tarif berechnet, so ergibt das 60 Mil- lionen Fahrten im Jahr und eine Einnahme von 11'44 Millionen Schilling. Diesen Be- trag verliert die Strassenbahn, die Gemeinde spielt hier den Wohltäter aus den Taschen anderer Leute, was zumindes- tens <sup>nicht</sup> fair genannt werden kann. Bei den Arbeits- losenfahrcheinen ist es nicht anders. Es werden 16 Millionen Fahrten unentgelt- lich gemacht, die wieder zum Früh- tarif berechnet dem Unternehmen 3 Millionen Schilling kostet. Die Gemeinde hebt ja für die Arbeitslosenfürsorge die Bier- steuer ein, die 3 Groschen für das Krügel beträgt, sie lässt sich aber die Ar- beitslosenfürsorge von der Strassenbahn bezahlen. Diese beiden Posten belasten also die Strassenbahn zu unrecht mit 14'44 Millionen. Es hat also der Betrieb nicht 5'4 Millionen Defizit, sondern mehr als 9 Millionen Schilling Ueberschuss. Ich staune, dass man noch den Mut aufbringt, heute zu sagen, dass die Strassenbahn der Gemeinde keinen Gewinn abwirft. Allein aus der Fürsorgeabgabe bekommt die Gemeinde 4 Millionen Schilling im Jahr. Diese Steuer hat es früher überhaupt nicht gegeben. Von den Verkehrskalamitäten wolle der Redner nicht ausführlich sprechen. Es ist alles andere als ein geregelter den Bedürfnissen des Publikums entsprechender Verkehr. Es war trostloseres als den Verkehr in Wien nach der neunten Abendstunde kann man sich nicht vorstellen. Der Zustand des Wagenparks ist zum Stadtgespräch geworden. Aber auch die Tarifpolitik selbst vernachlässigt das Interesse der Be- völkerung und der Gemeinde. Sie wird immer schlechter, je höher die Tarife werden. Gewiss ist es richtig, dass ein Tarif von 30 Groschen von Neuwaldegg bis zum Zentralfriedhof nicht hoch ist. aber er ist reichlich überzahlt zum Beispiel bei einer Fahrt von Hernald auf den Schottenring. Wenn man einen Tarif einführen würde, der zwei Teilstrecken ohne Umsteigverkehr billiger berechnet, wird man

eine Menge von Leuten gerade in der verkehrsschwachen Zeit auf die Strassenbahn bringen und bei gleichbleibenden Reizkosten eine bedeutende Einnahme haben. Ich stelle daher den Antrag, die Direktion der Strassenbahnen wird aufgefordert, dem Gemeinderat unverzüglich eine Vorlage zu unterbreiten, wonach für direkte Fahrten auf nicht mehr als zwei Teilstrecken zwischen 8 Uhr Früh und 8 Uhr abend ein ermässiger Tarif zur Einführung gelangt, abschliessend muss gesagt werden, ~~MMM~~ bei einer sachgemässen Gebarung die davon frei wäre, dass spekulative Ueberweisungen aus der Gebarung der Hoheitsverwaltung stattfinden, würde die Strassenbahn kein Passivum ausweisen. Steht das aber fest, so kann man nach den Gesetzen der Logik der Vorlage nicht zustimmen. Sie ist in den Verhältnissen völlig unbegründet und wir werden nicht nur dagegen stimmen, sondern protestieren schärfstens gegen ihre Annahme (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei der E.L.)

GR. Schelz (E.L.) bemerkt, nach der Dollaranleihe und den an sie geknüpften Versprechungen hätte man annehmen müssen, dass es auf lange Zeit keine Tarifierhöhungen mehr geben werde. Statt dessen kommt nun so bald eine neue Erhöhung. Wie teuer unsere ~~MMMM~~ Strassenbahnfahrtscheine sind, ergibt sich daraus, dass man in Berlin um einen Schilling fünfmal fahren kann mit dem Recht des Umsteigens auf Untergrundbahn und Autobus während man bei uns um denselben Betrag nur dreimal und wenn man auf den Autobus umsteigen will, sogar nur zweimal fahren kann. Der Grund für diesen teuren Fahrpreis liegt einzig und allein an der schlechten Geschäftsführung und schlechten Verwaltung der Strassenbahnen die die Bevölkerung mit zu mindest 17<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Millionen <sup>im Jahr</sup> bezahlen muss. Die Tarifierhöhungen bei den Strassenbahnen sind zu einem Koller geworden. Vom Jahre 1923 bis heute wurde der Tarif um 48 Prozent verteuert. Was bieten Sie der Bevölkerung dafür. Die Fahrgeschwindigkeit zu vergrössern, wird Ihnen angesichts der bestehenden Verkehrshindernisse und der Ueberfüllung nicht möglich sein. Sie hätten der Bevölkerung zumindest eine Verlängerung des Betriebsschlusses, eine wenigstens teilweise Aufhebung des Ueberfüllungsverbotes und die Einführung einer geeigneten Zonenkarte bringen müssen. Die Staffelung des Tarifes beweist, wie unsozial Sie sind. Den normalen Tagesfahrtschein, den Sie immer als Bourgeoisfahrtschein bezeichnen, verteuern Sie um 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Prozent, den Früh- und den Wochenfahrtschein aber um 18<sup>1</sup>/<sub>7</sub> und die Netzkarte gar um 23 Prozent, das heisst, Sie verteuern gerade der arbeitenden Bevölkerung die Strassenbahn im besonderen Masse. Wir werden mit Protest die Vorlage ablehnen (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Hongl (E.L.) stellt folgende Anträge: Die Strassenbahnlinie 34 ist bis zur Grinzingerallee oder Billrothstrasse zu verlängern. Die Strassenbahndirektion hat einen Entwurf für eine neue Strassenbahnlinie durch das Krottenbachtal nach Neustift am Walde und Salmansdorf vorzulegen. Der besondere Tarif von 10 Groschen auf der Kraftstellwagenlinie Billrothstrasse-Neustift am Walde und Pötzleindorf-Neustift am Walde und Salmansdorf ist auch allen in den dortigen Gebieten beschäftigten Arbeitern und Angestellten zuzuerkennen. An Sonn- und Feiertagen ist die Kraftstellwagenlinie Neustift am Walde-Billroth-

strasse bis zur Stadtbahnstation Nussdorferstrasse zu führen. Bei der Endstation Billrothstrasse der Kraftwagenlinie ist ein Wartehäuschen zu errichten. Schliesslich verlangt ein Eventualantrag des Redners die Eröffnung einer Autobuslinie von der Endstation des 38er Wagens in Grinzing zum Nussdorferplatz.

GR. Daffinger (E.L.) meint, dass es gar kein Defizit bei den Strassenbahnen gebe. Diese werfen vielmehr ein Reinerträgnis ab, das aber von der Verwaltung verschleiert wird. GR. Daffinger unterzieht die von der Strassenbahndirektion vorgelegten Ziffern einer eingehenden Kritik und weist an der Hand dieser Ziffern nach, dass das Jahresdefizit, wie es von der Strassenbahndirektion behauptet wird, auf 5'6 sondern nur auf 2'1 Millionen belaufen kann, wenn man die vorgelegten Ziffern als richtig annimmt. Es zeigt sich in all dem die Tendenz, bei der Strassenbahn um keinen Preis ein Defizit aufscheinen zu lassen. Wir wenden uns gegen diese Methode und lehnen die Vorlage ab. (Beifall bei der Einheitsliste)

GR. Pfeiffer (E.L.) bezeichnet es als die Hauptursache des Defizits bei den Strassenbahnen, dass so ungeheuer viel Fahrscheine zu begünstigten Fahrpreisen abgegeben werden. Infolge dieser Begünstigungen ergibt sich ein Entfall an Einnahmen von 35 Millionen Schilling. Wir wollen niemandem in seinen Begünstigungen verkürzen, verlangen aber mit allem Nachdruck, dass damit nicht die Strassenbahn belastet wird. Der Redner beschäftigt sodann mit der geplanten Intensivierung bei den Strassenbahnern und gibt seiner Besorgnis Ausdruck, dass daraus Gefahren für die Betriebssicherheit entstehen werden, insbesondere wenn man bedenkt dass unsere Fahrbetriebsmittel, namentlich die Beiwagen mit den niederen Brüstungen der gesteigerten Geschwindigkeit nicht gewachsen sind. Die Erhöhung der Strassenbahntarife wird sich in einiger Zeit zweifellos viel mehr auswirken als die Erhöhung der Mienzinse. Wenn man die Reallöhne zugrundelegt sind die Fahrpreise heute schon übervalorisiert (Beifall bei der E.L.)

GR. Stöger (E.L.) stellt gegenüber Vizebgm. Emmorling fest, dass die Stadtbahn nicht von den Sozialdemokraten sondern unter Lueger erbaut wurde. Die Mehrheit könnte allerdings etwas Grossartiges schaffen durch Erbauung der Untergrundbahn. Davon hört man kein Wort, obwohl Stadtbaudirektor Musil schon vor langer Zeit <sup>in -em</sup> ein Interview erklärte, dass er den Plan für die Untergrundbahn fertig habe. Der Redner verlangt sodann die Beseitigung der Karikaturen aus den Strassenbahnwagen, da es nicht angeht, die Fahrgäste als ungebildete Trottel hinzustellen. Die Leute die die Sozialdemokraten in Wien eingebürgert haben ordreisten sich jetzt der Wiener Bevölkerung über Takt Lehren zu erteilen. Die Tariferhöhung ist unsozial, da von ihr vor allem das Proletariat betroffen wird (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Waldsam (E.L.) wendet sich gegen die Behauptung des Referenten, dass der Strassenbahntarif sozial sei, indem er darauf hinweist, dass die Erhöhungen bei den begünstigten Karten prozentuell viel weiter gehe als bei den nor-

malen Tagesfahrtheinen. Er weist darauf hin, dass die Begünstigungen bei den Wochen- und Streckenkarten der Bundesbahnen viel weiter gehen als bei den Strassenbahnen und stellt den Antrag, die Direktion der Strassenbahnen sei zu beauftragen, für Arbeiter und Angestellte besondere Streckenkarten einzuführen, die wie bei den Bundesbahnen nur die Hälfte des Preises der normalen Streckenkarten kosten (Beifall bei der (L.))

GR. Ullreich (E.L.) erklärt, dass der Strassenbahnverkehr in Wien einer Grosstadt nicht würdig ist. Er bezeichnet die in den letzten Wochen in den Strassenbahnwagen angebrachten Karikaturenbilder als beschämend. Er wäre am Platze, für Strassenbahn, Stadtbahn und Autobus eine bessere Linienbezeichnung einzuführen und die Stadtbahn als Schnellbahn zu betreiben, wie es der Bevölkerung versprochen worden ist. (Beifall).

In seinem Schlusswort weist der Berichterstatter den Vorwurf zurück, dass die Betriebsführung der städtischen Strassenbahnen eine kapitalistische ist. Die Betriebsführung eines solchen Unternehmens muss sich, wie in jeder anderen Grosstadt, den Verkehrsanforderungen anpassen. Selbst nach der Erhöhung der Tarife bezahlen die Arbeiter nur 3 Prozent des Lohnes auf der Strassenbahn, während sie im Durchschnitt vor dem Krieg 5 Prozent gezahlt haben.

Die Anträge der Direktion werden mit den Stimmen der Sozialdemokraten angenommen. Alle Minderheitsanträge werden der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Vorsitzender GR. Hofbauer schliesst um 24 Uhr die Sitzung.

.....