

Wien, am Freitag, den 27. September 1929 Zweite Ausgabe

## WIENER GEMEINDERAT

Sitzung vom 27. September 1929

Vizebgm. Hoss eröffnet um 17 Uhr die Sitzung. Die Tagesordnung umfasst zwölf Geschäftsstücke, von denen acht ohne Debatte beschlossen werden. Für den Ausbau des städtischen Krankenhauses in St. Pölten bewilligt der Gemeinderat einen einmaligen Kostenbeitrag von 600 Schilling. Der Verein der Freunde französischer Studien in Wien wird mit tausend Schilling, der Verein zur Unterstützung der Lesehallen des Bezirkseaternverbandes Brigittenau mit 1500 Schilling subventioniert. Der Gemeinderat erteilt die Baubewilligung für die anlässlich der Aufstellung einer Quecksilberdampfgleichrichtergruppe vorzunehmenden baulichen Herstellungen und Abänderungen in dem Gebäude des Unterwerkes der städtischen Elektrizitätswerke in der Neubadgasse 6. Schliesslich werden dann noch einige Abänderungen des Generalregulierungs- und Generalbaulinienplans ohne Debatte beschlossen.

GR. Hollmann berichtet über die Errichtung einer Benzinzapfstelle im Prater, Lusthausrondeau.

GR. Hörmayer (E.L.) wünscht die nähere Angabe des Ortes, an dem die Benzinzapfstelle errichtet werden soll. Er wendet sich dagegen, dass durch solche Benzinzapfstellen Baulichkeiten oder gärtnerische Anlagen Schaden leiden.

In seinem Schlusswort erwidert der Referent, dass die Benzinzapfstelle hinter das Lusthaus kommt, wo sie nicht im geringsten stört. Im übrigen sind die Benzinzapfstellen ein Erfordernis der Grosstadt.

Der Antrag wird angenommen.

Dann beantwortet Strassenbahndirektor Ingenieur Spängler den in der vorletzten Gemeinderatssitzung von den Gemeinderäten Daffinger und Kollegen eingebrachten Dringlichkeitsantrag betreffend die Strassenbahnunfälle. Er führt zunächst aus, dass die heurige Sommerperiode um 30 Prozent weniger Zusammenstöße zähle, als im Vorjahr. Wir haben in der Sommerperiode insgesamt vier Unfälle zu verzeichnen, bei denen ein Versagen der Bremse schuld war. Dann waren noch zehn Unfälle, bei denen wohl ein Versagen der Bremse behauptet wurde. Die genaueste Untersuchung ergab jedoch, dass dies nicht der Fall war. Der erste Unfall war am 20. Juli auf der Strecke des 36er Wagens, der leider ein Menschenleben forderte. Die Untersuchung ergab einen Fehler der mechanischen Bremse, bei dem ein Verschulden des Revisionsorgans vorliegt. Der zweite Unfall

war der Zusammenstoss auf der Kreuzung Spitalgasse und Alserstrasse. Die Ursache war das Abbrennen eines Kabelschuhs. Das ist ein Fehler, der bei der Einrichtung aufgetreten und nicht vermeidbar ist. Er ist wahrscheinlich auf einen Materialfehler zurückzuführen. Beim dritten Unfall, der sich auf der Kreuzung der Währingerstrasse und Nussdorferstrasse abspielte, war auch ein Fehler der Einrichtung schuld, und zwar ein Kurzschluss des Ankers. Der Fehler ist schon während der Fahrt aufgetreten, so dass eine Sicherung des Motors abbrannte. Der vierte Unfall trug sich auf der Kreuzung der Kaiserstrasse und Lerchenfelderstrasse zu. Der Motor war in Ordnung, der Triebwagen selbst mit den modernsten Fahrschaltern ausgestattet, trotzdem ist ein Ueberbrennen eingetreten, das die Bremse ausgeschaltet hat. Wenn bei der elektrischen Bremse Mängel auftreten, so sind sie zum Teil, so eigenartig es auch klingt, noch immer als Folgen aus der Kriegszeit zu betrachten. Was die Frage der elektrischen Bremse anlangt, so ist diese nach unserer Meinung, und wie es ja auch von den Herren der Minderheit im Ausschuss bestätigt wurde, die beste. Sie hat den Vorteil, dass sie während der Fahrt fortlaufend automatisch überprüft wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass sie nur dann angestellt werden kann, wenn der Strom von der Obbleitung vorher abgeschaltet wird. Die Stromabschaltung und die Bremsbetätigung besorgt der Fahrer mit einundderselben Kurbel. Ein weiterer Vorteil der elektrischen Bremse ist, dass ein Feststellen der Räder dauernd nicht stattfinden kann. Das ist auch der Grund, dass das Sandstreuen bei der elektrischen Bremse besser wirkt als bei allen anderen Bremsen. Als Folge dieser Vorteile ergeben sich bei ihr auch die kürzesten Bremswege und so ist die ganze technische Welt der Anschauung, dass sie für den Grosse-Stadtverkehr die beste Bremse ist. Direktor Spängler weist sodann darauf hin, dass die Wagen einer ganzen Reihe sehr gründlicher Revisionen unterzogen werden. Jede Nacht erfolgt eine Durchsicht der Motoren, der Fahrschalter und die genaueste Revision der Handbremsen. Alle sechs Wochen wird der ganze Wagen einer gründlichen Revision unterzogen. Ferner wurde eine fliegende Bremspartie zusammengestellt, die alle Wagen und zwar jeden ungefähr dreimal im Jahr ausschliesslich auf die elektrischen Bremsen untersucht. Darüber hinaus wird jeder Motorwagen nach 80 Kilometer Fahrt, in der Regel nach eineinhalb Jahren einer gründlichen Hauptrevision unterzogen. Ferner wurde eine ganze Reihe von Verbesserungen durchgeführt. Eine Anzahl älterer Motoren wurde durch grössere moderne Motore ersetzt, ebenso eine Anzahl von Fahrschaltern durch grössere und stärkere; es wurde ferner eine Reihe anderer Sicherungseinrichtungen an den Wagen getroffen. Wir haben auch, da sowohl bei der älteren sogenannten Parallelschaltung wie bei der Kreuzschaltung der modernen Motore bei einer Störung nicht immer die volle Bremswirkung erzielt werden kann, eingehende

Versuche gemacht und es ist uns schliesslich gelungen eine Schaltung zu finden, die es in sehr einfacher Weise ermöglicht, dass bei einem Fehler in einem Bremsstromkreis immer die volle hundertprozentige Bremswirkung vorhanden ist. Diese Neuerung wurde das erstemal bei uns erprobt. Wir werden diese Versuche bei einer grösseren Zahl von Wagen fortsetzen und durch diese Neuerung einen bedeutenden Schritt in der Verbesserung der Sicherungsmassnahmen machen. Direktor Spängler gibt schliesslich die Versicherung, dass die Strassenbahndirektion pflichtgemäss alles im Interesse der Betriebssicherheit getan habe und dass sie versuchen wird, durch Studien und Arbeiten die Sicherheit im Strassenbahnbetrieb auf die höchste Stufe technischer Vollendung zu bringen (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit).

GR. Daffinger (E.L.) hält der Behauptung des Dir. Spänglers, dass die Unfälle sich nicht vermehrt hätten, gegenüber, dass seit der Einbringung des Dringlichkeitsantrages wieder drei neue Unfälle aufgetreten sind. Es ist dabei ganz gleichgültig ob die Unfälle durch das Versagen von elektrischen Bremsen herbeigeführt wurden oder nicht, wir wollen, dass es überhaupt keine Strassenbahnunfälle mehr gibt. Aus den Aeusserungen des Direktors Spängler geht hervor, dass man erst durch unseren Dringlichkeitsantrag bestimmt wurde, technische Neuerungen zu versuchen. GR. Daffinger wendet sich dagegen, dass Direktor Spängler die in dem Dringlichkeitsantrag erwähnten Unfälle auf der 4ler Linie und am Schottenring bestritten hat und liest die betreffenden Zeitungsnotizen zum Beweise der Richtigkeit dieser Angabe vor. Er bemängelt es ferner, dass Direktor Spängler nur einen ganz kursorischen Bericht über die Unfälle erstattet hat. Es scheint, dass der Strassenbahndirektor mehr weiss, als er berichtet hat. Zehn Jahre nach dem Kriege erzählt man uns noch immer, dass es sich um Kriegsschäden handle. In diesen zehn Jahren hätte man doch, da es sich um die Gefährdung von Gesundheit und Leben handelt, die vorhandenden Schäden beheben und das schlechte Material durch gutes ersetzen müssen. Wir haben schon wiederholt verlangt, dass die Motorkurzschlussbremse, mit der nur einmal gebremst werden kann durch eine wirklich elektrische Bremse mit der fortlaufend gebremst werden kann, ersetzt wird. Intensivere Wagenrevisionsen sind erst nach unserer Kritik im Ausschuss durchgeführt worden. Wenn es richtig ist, dass jeder Wagen nach eineinhalb Jahren zur Generalrevision und Generalreparatur kommt, wie ist es dann zu erklären, dass es Wagen gibt, die zehn Jahre lang nicht repariert worden sind. Wir hoffen, dass unser Dringlichkeitsantrag die gute Folge haben wird, dass für die Sicherheit des Publikums mehr getan wird als bis her (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Schelz (E.L.) bemerkt, die Beantwortung der in dem Dringlichkeitsantrag gestellten Fragen durch Direktor Spängler war nicht erschöpfend.

Es hätte uns vor allem interessiert zu hören, welche Sachschäden entstanden sind, und welche Entschädigungen an die Verunglückten während der letzten zwei Jahre die Strassenbahndirektion hat bezahlen müssen. Eine der Ursachen der Unfälle liegt im menschlichen Versehen. Da muss man aber fragen, ob diese Versehen nicht darauf zurückzuführen sind, dass die Angestellten überlastet sind und ob nicht namentlich durch die letztverfügten Massnahmen solche Versehen sich häufen werden. Eine weitere Ursache der Unfälle liegt in der Mangelhaftigkeit der Betriebsmittel. Nach elf Jahren leidet die Strassenbahn noch immer an Kriegsschäden. Heute kommt ein Wagen erst nach 7000 bis 8000 Schaltungen zu einer grossen Revision. Die Revisionszeiten sind viel zu lang. Auch der Gleiszustand ist schlecht und deshalb auch die schlechte Bremswirkung. Seitens der Strassenbahndirektion wird nicht das Nötwendige vorgekehrt. Vor drei Jahren ist ein Wagen der Hoer Linie davongelaufen, vor eineinhalb Jahren wieder und erst dann hat man sich dazu entschlossen, an der betreffenden Stelle eine Sicherung einzubauen. Heuer ist in Nussdorf wieder ein Wagen davongelaufen. Es ist dies eine Sorglosigkeit der Direktion, die nicht von uns nicht scharf genug kritisiert werden kann. Die Direktion hätte schon lange den ganzen Gleisplan studieren und bei allen gefährlichen Steigungen Sicherungen gegen Unglücksfälle treffen müssen. Unser Dringlichkeitsantrag hat doch gute Wirkungen gehabt, denn seit dieser Zeit denkt doch die Direktion wenigstens über Verbesserungen nach (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Rummelhardt (E.L.) führt aus, dass er dem Versprechen des Strassenbahndirektors, den Strassenbahnbetrieb auf die höchste Stufe der Vollendung zu bringen, nicht glauben kann. Er hätte bis jetzt dem Betrieb schon auf eine höhere Stufe bringen können. Wir haben in Wien den schlechtesten Strassenbahnbetrieb. Es wurde eine Anleihe aufgenommen, für den Betrieb grosse Summen verwandt, aber dennoch müssen wir noch immer heftige Klagen führen. Jeder Fremde bezeichnet den Wiener Strassenbahnverkehr als einen unerhörten Skandal. Ich habe erst vorgestern mit Herrn Stadtrat Kunschak 25 Minuten auf einen H Wagen warten müssen. Das ist in einem ordentlich geführten Betrieb unmöglich. Auch fahren die Wagenführer jetzt durch Haltestellen durch, eine Angelegenheit, die unbedingt abgestellt werden muss. Ein Teil der Strassenbahner trägt noch immer im Dienst das sozialdemokratische Parteiabzeichen. Das ist eine unerhörte Beleidigung des Publikums. Auch ihr Verhalten den Fahrgästen gegenüber ist ebenfalls tadelnswert. Sie müssen die Angestellten entsprechend bezahlen, diese jedoch müssen sich so manierlich benehmen, wie es die zivilisierte Welt verlangt. Die Bilanzgelder werden ungleichmässig ausbezahlt. Manchen Angestellten wurde die Remuneration einfach gestrichen. Besonders tadelnswert ist auch die unerhörte Überfüllung, die für die Fahrgäste eine Lebensgefahr bedeutet. Der Strassenbahnverkehr in

Wien ist ein Skandal im Inland und eine Schande gegenüber dem Ausland. (Beifall).

Vizebgm. Emmerling erwidert sodann, auf die Ausführungen der Redner der Minderheit. Ein Bericht, der nach so kurzer Zeit erstattet wird, kann nur ein summarischer sein. Andersfalls könnte der Bericht erst dann erstattet werden, wenn die Untersuchungen vollkommen abgeschlossen sind. Die anderthalbjährige Generalreparatur hat den Zweck festzustellen, ob der Wagen mit seiner Ausrüstung noch im Verkehr seinen Dienst machen kann. Die fliegende Revisionspartie ist schon eine zweijährige Einrichtung. Der H Wagen fährt alle zehn Minuten, im übrigen verkehrt auf der Alserstrasse jede Minute ein Wagen. (Beifall bei der Mehrheit).

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

ST. R. Speiser berichtet über die Massnahmen betreffend die städtischen Angestellten. Der Verband der städtischen Angestellten ist im April ds. Jahres an die Gemeindeverwaltung mit einer Reihe von Forderungen herangetreten, die sich im wesentlichen auf eine allgemeine Erhöhung der Gehaltsbezüge und auf Wünsche einer Reihe von Angestelltingruppen bezogen haben. Die Verhandlungen nahmen einen längeren Zeitraum in Anspruch, weil das umfangreiche Forderungsprogramm einer eingehenden Beratung und Erörterung unterzogen wurde. Da die Vertreter der Angestelltenschaft das Schwergewicht auf eine allgemeine Bezugserhöhung legten, wurden die Verhandlungen auf dieser Grundlage weitergeführt. Die Gemeindeverwaltung hat in Würdigung der von dem in Betracht kommenden Angestelltingruppen bereits überhommenen Arbeitssteigerungen und im Hinblick darauf, dass die Verbandsvertreter die Mitwirkung der Angestelltenschaft bei der Fortsetzung der in Aussicht genommenen Reformen in den Aemtern, Schulen und Betrieben zugesichert haben, der Forderung nach einer allgemeinen Bezugserhöhung, soweit dies möglich war, Rechnung getragen und die Verhandlungen unter Zurückstellung der Gruppenwünsche mit dem Zugeständnisse der Auszahlung eines 14. Monatsgehältes zum Abschluss gebracht. Weiters ist eine Aufbesserung der Anfangsbezüge der in den Gruppen VIII und IX eingerichteten Bediensteten in Aussicht genommen, die einer gesonderten Beschlussfassung zugeführt werden. Im Zusammenhang mit dem getätigten Abschluss werden die gegenwärtig für die Benützung von Natural- und Dienstlohnungen festgesetzten Gehaltsrücklässe einer entsprechende Erhöhung erfahren, die gleichfalls in einer gesonderten Vorlage behandelt werden wird. Die beantragten Massnahmen, die sich auch auf die Pensionsparteien voll auswirken, sollen am 1. Dezember in Wirksamkeit treten. Die Kosten hiefür betragen jährlich rund 13 1/2 Millionen Schilling (Beifall bei der Mehrheit).

GR. Stöger (E.L.) erklärt, dass mit dieser Vorlage die Bezüge des städtischen Personals um 7'7 Prozent erhöht werden. Wenn die Lage der städtischen Angestelltenschaft erträglich wäre, könnten sie auf die Aufbesserung leichter einige Monate warten. So aber ist diese Wartezeit eine schreckliche Quälerei. Der Abend hat vor zwei Jahren geschrieben, das städtische Bedienstete ein Monatseinkommen von 150 Schilling haben, einzelne Kategorien sogar nur 130 Schilling. In Koch- und Haushaltungsschulen gibt es weibliche Angestellte, die gar nur 65 bis 100 Schilling Monatslohn haben. Das grösste Lügenblatt Oesterreichs hat in diesen Fall wirklich die Wahrheit gesprochen. Der Personalreferent liebt es, bei Gehaltsfragen immer das Tun und Lassen des Bundes zum Vergleich heranzuziehen. Verlangen wir die Valorisierung der Bezüge der städtischen Angestellten, so erklärt er, er könne das dem Bund nicht antun. Vorweisen wir darauf, dass die Kriegsinvaliden beim Bund besser gestellt sind als bei der Gemeinde, erklärt der Personalreferent, er könne nicht alles nachmachen. Unter der christlichsozialen Verwaltung waren die Gemeindeangestellten innerhalb der öffentlichen Angestellten immer besser entlohnt. Das wird jetzt ständig abgebaut. Im letzten Jahr ist eine fünfzehnprozentige Teuerung zu verzeichnen, der bloss eine Bezugserhöhung von 7'7 Prozent gegenübersteht. Die allgemeine Steigerung der Mietzinse macht auch die Lösung der Quartiergeldfrage immer dringender. Der schwerste Schönheitsfehler der Vorlage ist aber die Behandlung der kinderreichen Angestellten. Ich kenne einen städtischen Lehrer, der acht Kinder besitzt und von der Gemeinde monatlich 40 Schilling Kinderzulage bekommt. Er würde beim Bund jährlich 1380 Schilling bekommen. Das ist eine selbstmörderische Schande, die in ganz Europa kein Gegenstück findet. Vorsorgen ist hier weit besser als fürsorgen und die Gemeinde sollte von ihrem Bodenreichtum für kinderreiche Angestellte etwas abgeben. Auch die Pensionisten klagen mit Recht, dass ihnen im Jahre 1927 die allgemeine Stufenvorrückung nicht angerechnet wurde. Wir stimmen nicht gegen die Vorlage, können sie aber auch nicht mit freudigem Herzen begrüssen, weil sie schwere Mängel enthält und die Frucht eines undemokratischen Vorgehens ist. Widder wurden alle übrigen Gewerkschaften von den Verhandlungen ausgeschlossen und dagegen protestieren wir auf das allerschärfste (Beifall).

GR. Schlösinger (E.L.) erklärt, dass die Vorlage vom Standpunkt der Lehrerschaft viel zu wünschen übrig lasse. Auch von ihr werde verlangt, dass sie die Bezugserhöhung durch eine vermehrte Leistung kompensiere. Die in ungeheurem Ausmass durchgeführten Umschulungen bedeuten für die Lehrerschaft ein gewaltiges Stück Arbeit. Bei einer Schülerzahl von 36 bis 42 kann von einer Fortsetzung der Schulreform keine Rede mehr sein. Eine grössere Schülerzahl hat früher die Lehrer nicht allzu sehr belastet, weil man andere

Unterrichtsmethoden hatte. Im modernen Schulbetrieb ist die Durchführung der Reform sehr stark abhängig von einer geringen Schülerzahl. Leider nehmen die Umschulungen noch immer kein Ende. So ist erst heute wieder die Schule in der Argentinierstrasse davon betroffen worden. Von der Bezugserhöhung wird leider der grösste Teil der Religionslehrer ausgenommen. Nur die definitiven Bürgerschulkatecheten haben Anrecht auf den 14. Gehalt. Noch heute bekommt ein Religionslehrer an der Volksschule für die Stunde 1 Schilling 21 Groschen und an der Bürgerschule 1 Schilling 52 Groschen. Rednerin beantragt, dass den katholischen Religionslehrern die Remunerationen im Ausmass des 14. Monatsgehaltes erhöht werden. (Beifall).

ST. R. Speiser entgegnet, dass selbst auf dem Gebiet der Kriegsbeschädigten gewisse Gruppen besser gestellt sind, wie beim Bund. Man kann ruhig sagen, dass im allgemeinen die Bundesangestellten zufrieden wären, wenn sie die Verhältnisse hätten, die bei der Gemeinde herrschen. Es ist unrichtig, dass der amtliche Index eine Teuerung von 15, Prozent ausweist, er zeigt bloss 3,7 Prozent. Auch für die kinderreichen Angestellten sorgt die Gemeinde weit besser als der Bund. Es besteht die Institution der Aushilfen, wobei streng darauf geachtet wird, dass möglichstes Entgegenkommen bewiesen wird. Es wäre aber sehr zweckmässig gewesen, wenn die frühere Verwaltung schon in der Vorkriegszeit besser für die kinderreichen Angestellten gesorgt hätte. ST. Speiser stellt sodann gegenüber der GRtin Schlösinger fest, dass die Durchschnittszahl der Schüler in einer Klasse unter 30 ist und dass nur in manchen Bezirken, wo infolge Wohnhausbauten Mangel an Schulen besteht, die Schülerzahl höher sei, Das wird nach Möglichkeit abgestellt werden. Den Antrag der G. Rtin Schlösinger bittet ST. R. Speiser der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zuzuweisen, indem er darauf hinweist, dass die Katecheten nicht anders als andere Gruppen von städtischen Angestellten behandelt werden sind, die für Nebenleistungen ebenfalls keine Erhöhungen bekommen. (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit).

Der Antrag des Referenten wird einstimmig angenommen, der Antrag der G. Rtin Schlösinger wird der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Der Antrag auf eine Subvention von tausend Schilling an das Komitee für die Restaurierung der Gedächtniskirche auf dem Kahlenberg wird angenommen.

Schluss der Sitzung 20 Uhr abends.

.....