

Wien, am Freitag, den 11. April 1930 Dritte Ausgabe

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

Sitzung vom 11. April 1930

Bürgermeister Seitz eröffnet um 5 Uhr die Sitzung. Es werden zunächst ohne Debatte einige Anträge genehmigt. Der Jahresbetrag der Stipendien für Hörer der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien wird vom Sommersemester des Studienjahres 1929/30 von 420 auf 396 Schilling herabgesetzt. In der D'Orsaygasse wird ein städtischer Neubau aufgeführt, der voraussichtlich 217.000 Schilling kosten wird. Weiter wird der Entwurf für die Herstellung der in Kaiserbrunn geplanten Umleitung der "oberen Quellen" genehmigt. Das Kostenerfordernis beträgt 200.000 Schilling. Der Antrag auf Errichtung von zwei städtischen Kinderfreibädern auf dem Neubaugürtel und in der Reindlgasse wird ebenfalls ohne Debatte beschlossen. Die beiden Bäder werden 226.000 Schilling kosten. Schliesslich werden noch Anträge auf Neubau von Hauptunratskanälen, Ankauf von Liegenschaften, Baulinienplanbestimmung und Abänderung der Bebauungsvorschriften für einen Teil der Alszeile ohne Debatte erledigt.

Vizebgm. Emmerling berichtet über den Autobusverkehr an schönen Sonn- und Feiertagen der Sommermonate. Die bestehende Autobuslinie, die von der Gymnasiumstrasse durch das Krottenbachtal nach Salmansdorf geführt wird, wird an schönen Sonn- und Feiertagen im Sommer auf die Dauer des Bedarfes bis zur Stadtbahnhaltestelle Nussdorferstrasse verlängert. Für die Strecke von der Gymnasiumstrasse bis zur Stadtbahnhaltestelle Nussdorferstrasse wird ein Zuschlag von 10 Groschen auf den geltenden Sonderfahrpreis eingehoben. Der Referent bemerkt, dass die Autobuslinie Gymnasiumstrasse-Salmansdorf bis nun ein jährliches Defizit von 65.000 bis 70.000 Schilling aufweist. Durch die Verlängerung bis zur Nussdorferstrasse werden für die Fahrgäste bequemere Umsteigmöglichkeiten geschaffen. Ferner wird die bestehende Autobussonntagslinie vom Praterstern zum Gänsehäufel auch im heurigen Jahr an schönen Sonn- und Feiertagen in Betrieb genommen. Der Fahrpreis beträgt dreissig Groschen. Schliesslich soll der Gemeinderatsausschuss für die städtischen Unternehmungen ermächtigt werden, unter Einhaltung der bisherigen Fahrpreisbestimmungen einschliesslich des Sondertarifbeschlusses die Linienführung auf den versuchsweise zur Einführung gelangenden Sommer-sonntagslinien sowie deren eventuelle Einstellung im eigenen Wirkungsbereich zu genehmigen (Beifall).

GR. Hengl (E.L.) erklärt, dass bisher jede Verkehrsverbesserung mit einer Erhöhung des Fahrpreises verbunden war. Das trifft nun auch bei der Krottenbachtallinie zu. Durch den Zuschlag von zehn Groschen wird die Linie direkt sabotiert. Die Verlängerung der Linie nur an schönen Sonn- und Feiertagen bedeutet keine Entlastung der Strassenbahn, aber auch keine Erleichterung für die einheimischen Fahrgäste, wenn sie für die Strecke Gymnasiumstrasse-Nussdorferstrasse ausser dem begünstigten Fahrpreis noch den Zehngroschenzuschlag zahlen müssen. Es wäre überdies äusserst wünschenswert, auch den in diesem Gebiet beschäftigten Arbeitern und Angestellten, die zweimal und viermal täglich fahren müssen, den Sonderfahrpreis von zehn Groschen zuzubilligen. Der Redner stellt den Antrag, die bestehende Autobuslinie überhaupt bis zur Nussdorferstrasse zu verlängern. Eine Erhöhung des Sonderfahrpreises dürfe nicht eintreten. Ein Eventualantrag geht dahin, die Autobuslinie, die jetzt beim Franz Josefbahnhof endet, bis zur Gymnasiumstrasse zu verlängern, und in einem zweiten Eventualantrag verlangt Gemeinderat Hengl die Errichtung eines Wartehäuschens bei der Gymnasiumstrasse. (Beifall b.d.E.I.)

GR. Schelz (E.L.) bemerkt, mit dem vorliegenden Antrag werde in Wirklichkeit nichts anderes als eine Sanierung der Salmansdorferlinie bezweckt was in der Art geschieht, dass man für zwei Haltestellen um zehn Groschen mehr verlangt. GR. Schelz kritisiert insbesondere den Punkt 3 des Antrages, nach welchem der Verkehrsausschuss ermächtigt werden soll, Verbesserungen des Verkehrs zu genehmigen. Das bedeutet eine Ausschaltung des Gemeinderates, wie ja überhaupt der Gemeinderat systematisch ausgeschaltet wird. Er beantragt, diesen Punkt zu streichen und führt schliesslich noch Beschwerde darüber, dass die Vorderabteile der <sup>grossen</sup> /Autobusse von den Benzinabgasen voll sind, was eine schwere Belästigung des fahrenden Publikums bedeutet. Dagegen müssten Vorkehrungen getroffen werden. (Beifall bei der E.L.)

GR. Holaubek (E.L.  $\frac{1}{2}$ ) beschwert sich über eine Reihe von Uebelständen, die sich im Autobusbetrieb herausgestellt haben. Vor kurzem erst ist einem Autobus auf der Fahrt durch die Billrothstrasse die Benzinfüllung ausgegangen. Das ist kein einzelner Fall. Es müssen solche Dinge vermieden werden. Im Autobusverkehr haben sich im vergangenen Jahr nicht weniger als 15 Achsen- und Steuerungsbrüche ereignet. Das soll angeblich davon kommen, dass die Wagen zu schwer sind. GR. Holaubek wendet sich sodann dagegen, dass leichtdurchführbare Wünsche die von der Bezirksvertretung einhellig geäussert worden sind, nicht berücksichtigt werden. Das ist eine Herabwürdigung der Institution der Bezirksvertretung. So hat die Bezirksvertretung wiederholt das Wartehäuschen bei der <sup>Gymnasium</sup> strasse und eine Betriebsverlängerung auf den beiden Autobuslinien verlangt. Der vorliegende Antrag bringt der Bevölkerung

wegen der damit verbundenen Erhöhung keinen Vorteil. Die einzig richtige Lösung des Verkehrsproblems wäre die Führung einer elektrischen Linie von der Billrothstrasse durch das Krottental nach Salmansdorf (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Ullreich (E\*L) führt Klage darüber, dass Ottakring und speziell Altottakring und das Liebhartsthal hinsichtlich der Verkehrsverbesserungen sehr stiefmütterlich behandelt werde. Man kann ruhig sagen, dass in diesem Gebietsteil der Verkehr statt besser, schlechter wird. So notwendig eine Strassenbahnverbindung nach Sandeuten war, so bedauerlich ist es, dass dadurch das Liebhartstal geschädigt worden ist, obwohl dieser Gebirgstheil in den letzten Jahren ausserordentlich stark bevölkert worden ist. Es müsste endlich eine Autobuslinie nach Altottakring gehen und zwar müsste diese Linie am zweckmässigsten zum Stephansplatz oder zum Schottentor geführt werden, eine Strecke, die auch im Frieden sehr gut frequentiert war. Er bittet den Referenten die Durchführung dieses Projekts sehr energisch zu betreiben (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

Vizebgm. Emmerling sagt zunächst zu, dass er sich über die vom GR. Ullreich geäusserten Wünsche berichten lassen werde. Er wendet sich sodann gegen die von den Gemeinderäten Dr. Hengl und Halaubek erhobenen Beschwerden. Es ist nicht richtig, dass in den leeren Wagen bei der Gymnasiumstrasse nicht eingestiegen werden darf. Das ist bereits seit dem 15. Jänner abgestellt (Widerspruch bei der Minderheit). Es ist auch nicht richtig, dass 15 Achsenbrüche vorgekommen sind. Auf dieser Linie ist nicht ein einziger Achsenbruch vorgekommen. Ebenso unrichtig ist es, dass der Autobus wegen Benzinmangels in der Billrothstrasse stehen bleiben musste, es hat sich vielmehr um eine Düsenverrussung gehandelt, eine Betriebsstörung, die immer vorkommen kann. Vizebgm. Emmerling verteidigt sodann den Punkt 3 des Antrages gegenüber dem Abg. Dr. Hengl, indem er bemerkt, dass Verkehrsänderungen oft sehr rasch durchgeführt werden müssen, wozu der Ausschuss die zweckentsprechendste Körperschaft sei.

Der Antrag des Referenten wird angenommen, der Antrag Dr. Hengl wegen Errichtung eines Wartehäuschens bei der Gymnasiumstrasse der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt, die übrigen Anträge der Minderheitsredner werden abgelehnt.

St. R. Tandler berichtet über die Errichtung eines neuen Spiel- und Eislaufplatzes auf den Gründen des ehemaligen Gaswerkes am Gaudenzdorfergürtel im XII. Bezirk (Kosten Schilling 35.000). Es handelt sich um die Verlegung des Spielplatzes auf Gründen in der Mollardgasse, die nunmehr verbaut werden.

GR. Waworka (E.L.) äussert eine Reihe von Wünschen hinsichtlich der Spielplätze. Die Spielplätze müssten möglichst weite Rasenflächen und möglichst wenig Baumbestände haben, weil durch Bäume das Spiel und vor allem das Ballspiel gestört wird. Ferner müssen auf den Spielplätzen leichtathletische Übungen und das volkstümliche Turnen erlaubt werden. Fast auf allen Spielplätzen ist das Sperwerfen, das Diskuswerfen und das Kugelstossen verboten. Man sollte sich endlich entschliessen, statt der einheitlichen Spielordnung je eine Spielordnung für die kleineren und eine für die grösseren Kinder zu schaffen. Hinsichtlich der Vergebung der Spielplätze ist manches besser geworden, aber aus einer Reihe von Bezirken werden noch immer Klagen erhoben. Es gibt Spielplätze, wo nahezu täglich sozialdemokratische Jugendorganisationen spielen, während die anderen Organisationen nur einen oder zwei Tage zugewiesen bekommen. Die Vergebung müsste nach einem gerechten Schlüssel geschehen und es dürfte vor allem nicht nach parteipolitischen Grundsätzen vorgegangen werden (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

St. R. Tandler sagt eine Ueberprüfung der vom Gemeinderat Waworka erhobenen Beschwerden zu. Klagen über die Vergebung kommen leider vor, da wir zu wenig Spielplätze haben.

Der Referentenantrag wird angenommen.

St. R. Speiser berichtet nun über den Arbeitsvertrag für die Funktionäre der städtischen Strassenbahnen. Wie für das Fahrpersonal und Werkstättenpersonal wurde auch für die Funktionäre (Unterbeamten) der Strassenbahn unter Hinweis auf die Steigerung der Lebenshaltungskosten und der Auswirkung des Mietengesetzes eine Lohnerhöhung verlangt. Das Ergebnis dieser Verhandlung bildet eine Aenderung des bestehenden Lohnschemas und die Gewährung eines 14. Monatsgehältes, wie er auch dem übrigen städtischen Personal zugbilligt worden ist. Im Gehaltsschema ist im wesentlichen die bisherige Spannung zu den Bezügen des Fahrpersonals beibehalten. Nur die Lohnansätze in den Bezugsgruppen der leitenden Funktionäre (Oberverkehrsmeister, Oberwerkmeister) wurden entsprechend ihrer qualifizierten Dienstleistung stärker gehoben. Die Bezugserhöhungen nach dem neuen Gehaltsschema betragen zwischen 20 und 100 Schilling monatlich. Durch die gegenständlichen Gehaltsmassnahmen wird für die Funktionäre der städtischen Strassenbahnen eine bedeutende Verbesserung ihrer bisherigen Besoldung erzielt. Die Betriebsverbesserungen, die anlässlich der Lohnverhandlungen mit der Gewerkschaft und der Vertretung des Personals vereinbart wurden, beziehen sich hauptsächlich auf Aenderungen der Einteilung des Bahnhofverkehrsdienstes und des Dienstes der Verkehrsführer, der Blockverwaltung und der Expeditoren; weiter wird die Fahr- und Schaffnerkontrolle einer grundlegenden Neuordnung unterzogen und auch der Funktionärdienst in den Wagenrevi-

sionen und Werkstätten den geänderten Bedürfnissen des Betriebs angepasst. Schliesslich wird durch eine Neueinteilung der Strecken in der Bauloitung eine Entlastung des Betriebes herbeiführt. Was die Kostenbedeckung anbelangt, so werden die Kosten der Erhöhung der Lohnansätze zum grösseren Teil voraussichtlich in den betriebsersparenden Massnahmen ihre Deckung finden. Dagegen werden die Kosten des 14. Monatsgehältes den Betrieb zur Gänze belasten. Durch die Annahme der vorliegenden Anträge wird ein wichtiges Reformwerk in der grössten städtischen Unternehmung zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht, das sowohl den Interessen der Bediensteten wie das Unternehmens, soweit als nur möglich, Rechnung trägt und dem Unternehmen die Grundlage für eine ungestörte Fortentwicklung bietet.

GR. Haider (E.L.) beschäftigt sich ausführlich mit dem neuen Kollektivvertrag. Im Unternehmungsausschuss hat sich Direktor Resch und heute im Gemeinderat St. R. Speiser bemüht, den Standpunkt des Arbeitsgebers, der Verwaltung und des Unternehmens bis zu einer gewissen Rücksichtslosigkeit zu vertreten. Wir können diesen Vertrag nicht als einen im Sinne des Arbeitnehmers gehaltenen Vertrag bezeichnen. Ich gebe zu, dass der Lebensstandart des Arbeiters durch den Vertrag gehoben wird, der Beweis aber für die Hebung des Lebensstandartes der Bediensteten ist noch nicht erbracht. Im Unternehmungsausschuss wurde uns ganz offen mitgeteilt, dass die Einreihung der Funktionäre in das Schema, die die Funktionäre schon seit Jahren fordern, aus finanziellen Gründen nicht möglich sei. Speiser hat heute erklärt, dass darüber keine Einigung erzielt werden konnte. Die Verwaltung hat einfach nicht wollen. Ich muss feststellen, dass es eine Zeit gegeben hat, wo Stadtrat Speiser erklärt hat, wenn die Funktionäre in ihrer Mehrheit die Einreihung in das Schema wollen, müsse die Verwaltung einen solchen Wunsch respektieren. Bei den Funktionären wurde über die Einreihung in das Schema eine Abstimmung durchgeführt und damals hat sich der grösste Teil für die Einreihung ausgesprochen. Trotzdem wurde ihr Wunsch bis heute nicht erfüllt. Sie sagen einerseits, die Einreihung in das Schema sei aus finanziellen Gründen nicht möglich, den Funktionären wollen Sie andererseits plausibel machen, dass es ihnen zum Nachteil wäre, wenn sie angehört würden. So dürfen wichtige Lebensfragen nicht behandelt werden, und es ist daher verständlich, wenn in den Kreisen der Funktionäre eine gewisse Empörung platzgegriffen hat. Wir verstehen die Notwendigkeit einer Rationalisierung bei der Privatindustrie, bei der Gemeinde und beim Staat zu würdigen, aber was sich in diesem Kollektivvertrag als Arbeitsintensivierung zeigt, ist keine berechnete Rationalisierung. Sie bauen einfach ab! Ich verstehe es, wenn ein Fabrikant oder ein kleiner Meister aus fiskalischen Gründen gezwungen ist, Leute abzubauen, aber die reiche Gemeinde Wien hat eine solche Massnahme

sicher nicht notwendig. Dazu kommt noch, dass die Unfallsstatistik bei der Strassenbahn eine steigende Tendenz zeigt. Durch den Abbau einer Reihe von Aufsichtsorganen vermehren Sie nun die Unfallmöglichkeiten. Sie bauen auch eine Reihe von schwarzen sozialen Errungenschaften ab und ersetzen sie durch rote, aber viel schlechtere Massnahmen. Bei St. R. Speiser könnte in dieser Beziehung der reaktionärste Unternehmer in die Schule gehen. So wurden den Funktionären die Arbeits- und Nachtmahlpausen von 30 Minuten auf 20 herabgesetzt, die sogenannte Kälteerleichterung (eine Arbeitspause) sogar von 30 Minuten auf 15. Während ein junger Bediensteter bis jetzt in der ersten Gruppe 270 Schilling bezog, wird er durch diesen Vertrag auf 246 Schilling herabgesetzt. Der § 12 des neuen Kollektivvertrages ist ein Schandparagraph. Er besagt nämlich, dass Funktionäre, die aus eigenem Verschulden oder wegen Krankheit ihren bisherigen Dienst nicht versehen können, wenn sie zu einem Dienst mit geringerer Entlohnung herangezogen werden, jene Bezüge erhalten, die für diesen Dienst vorgesehen sind. Eine solche Bestimmung finden Sie nirgends. (St. R. Speiser: Bei der Bundesbahn!) Das ist ganz unrichtig. Wenn ein Eisenbahner wegen Krankheit von einer höheren in eine niedere Gruppe versetzt wird, bezieht er sein Gehalt weiter, nur das Avansament läuft nach der niederen Gruppe und auch das erst vom 1. Jänner 1932. Sie behandeln aber denjenigen, der ohne eigenes Verschulden krank wird ebenso wie denjenigen, der versetzt werden muss, weil er ein Gauner ist. Das ist im höchsten Grad unsittlich und unsozial. Wir beantragen daher die Streichung dieser Bestimmung im § 12. Ungeheuerlich ist auch die Bestimmung des § 15 des Kollektivvertrags, wonach die Verteilung der Leistungszulagen einem Ausschuss zusteht, der von der Majorität der sozialdemokratischen Personalvertretung gewählt wird. Man will sich dadurch die Möglichkeit schaffen, diese Zulagen nicht an verdienstvolle Strassenbahner, sondern an gut punzierte Sozialdemokraten zu geben. Wenn man die Leistungszulagen gerecht verteilen will, müsste ihre Verteilung der Strassenbahndirektion überlassen werden. Wir beantragen daher die Bestimmung im § 15 dahin zu ändern, dass die Leistungszulagen nach Massgabe der Verwendbarkeit auf Grund einer Qualifikation durch die Direktion zuerkant werden sollen. GR. Haider erklärt schliesslich, dass seine Partei mit Rücksicht auf die ungeheuerlichen und unsozialen Bestimmungen des Kollektivvertrags gegen diesen stimmen werden. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei der E. L.)

GR. Gschladt (E. L.) bemerkt, dieser Kollektivvertrag reihe sich würdig den übrigen Personalmassnahmen der Gemeinde an. Das beweist schon der Umstand, dass die Funktionäre nicht, wie es unter dem christlichsozialen Regiem der Fall und wie es die Funktionäre auch selbst gewünscht haben, der Pragmatisierung zugeführt werden. Man müsste annehmen, dass der Dienst

geber und besonders bei einem so verantwortungsvollen Betrieb selbst ein Interessent hätte, die Dienstverhältnisse in eine ganz feste Form zu bringen. Das will aber die Mehrheit nicht. Die Angestellten sollen in einem fühlbaren Abhängigkeitsverhältnis erhalten werden, damit sie sich allen Zumutungen des Dienstgebers fügen. Man sucht das zu verwischen, indem man von einem Schema spricht. In Wirklichkeit handelt es sich nicht um ein Schema, sondern um eine Lohnskala. Es ist ein System vom Zuckerbrot und Peitsche, es ist das System, die Angestelltenfragen zu politisieren. Dieses System wirkt um so schauerlicher, weil es mit einer bewussten Korrumpierung der Angestellten verbunden ist. Man hört eben jetzt, dass zum Beispiel ein Strassenbahner den Betrieb durch Logung von falschen Fakturen um 170.000 Schilling geschädigt hat. Der Fall des Amtrats Mader wäre ausserhalb Ihrer Verwaltung undenkbar. Vor kurzem hat man in der Zeitung von dem Selbstmord eines Magistratsbeamten gelesen, der in eine Unkorrektheit verwickelt war. Dabei ist und bekannt, dass in dem engen Umkreis dieses Beamten Leute sitzen, die vielmehr auf dem Kerbholz haben. Uns ist ein Fall bekannt, wo auf einmal ein Fürsorgetrat aus dem XVI. Bezirk nach dem Steinhof übersiedelt ist. Hieher gehören auch die Fälle in welchen Magistratsbeamten nach einer überraschend kurzen Dienstzeit sehr hoch avanciert sind. Man darf sich darüber nicht wundern, man muss sich nur darüber wundern, dass trotz dieser systematischen Korrumpierung der Grossteil der städtischen Bediensteten noch die moralische Kraft und die Charaktersärke hat, rein und unangefochten dazustehen. Dem Kollektivvertrag ist allerdings ein Giftzahl ausgebrochen worden, dass nämlich Neuaufnahmen nur durch Vermittlung des H.T.V. erfolgen dürfen. Das hat vielleicht eine historische Bedeutung, weil dies nach dem Beschluss des Antiterrorgesetzes der erste Kollektivvertrag ist, aus dem diese Bestimmung gestrichen wurde. Sie werden noch weiter zurückweichen müssen, ehe man sagen kann, dass wir eine geordnete Gemeindeverwaltung haben. Der Vertrag ist unannehmbar, weil er <sup>in einer Reihe mit</sup> allen jenen anderen Verträgen steht, die wir bisher immer auf das heftigste bekämpfen mussten. (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Pfeiffer (E.L.) spricht sein Bedauern darüber aus, dass in der Zukunft den Beamten der unteren Kategorien die Bezüge gekürzt werden sollen. Erfreulich ist es, dass länger dienende Angestellte Bezugsaufbesserungen bekommen. Leider gilt dies aber nur für diejenigen Angestellten, die heute schon im Dienste sind, nicht auch für die in Zukunft eintretenden. Auch ist manche Erhöhung nur scheinbar, weil gewisse Zulagen gestrichen werden. Sehr zu bedauern ist es auch, dass die Pragmatisierung nicht durchgeführt wurde, obwohl die Beamten es wünschen. Der Redner führt sodann lebhaft Klage über die parteipolitische Führung des Personalreferates. Wenn zum Beispiel ein Strassenbahner parteipolitisch <sup>seiner Mehrheit</sup> nicht passt, wird er auf einen anderen

Bahnhof versetzt. Durch die Einreihungen in die Klasse A hat man sich die Möglichkeit geschaffen, politisch willfährige Angestellte zu begünstigen. GR. Pfeiffer führt eine Reihe von Fällen an, in welchen Strassenbahnern, obwohl sie Belobungen haben, nicht in die I a Klasse gekommen sind, während disziplinierte Strassenbahner in diese Klasse eingereiht wurden. Der gerechte Sinn in der Verwaltung ist dadurch nicht gegeben. Die Verwaltung ist eben politisiert und sie macht sich in der entsetzlichsten Weise geltend. Ich hege gegen eine solche Verwaltung das grösste Misstrauen und werde daher gegen diese Vorlage stimmen. (Beifall).

GR. Lehninger (E.L.) beschäftigt sich ebenfalls ausführlich mit dem neuen Kollektivvertrag. Der Redner erklärt, dass der neue Vertrag für die Bediensteten schwere Nachteile bringt. Die Verhandlungen haben 19 Monate gedauert. Um endlich zu einem Abschluss zu kommen, wurde den Unterbeamten die letzte Weihnachtsremuneration bis Februar oder März vorbehalten, das war der Druck, der auf die Angestellten ausgeübt worden ist. Der Vertrag ist ein Wechsel auf lange Sicht, der nie eingelöst werden wird. Er bringt den Funktionären eine bedeutende Arbeitsvermehrung und ist geeignet, die Unterbeamten vollkommen auszurotten, die einmal ein Elitekorps waren. Durch diesen Vertrag wird die Arbeitsleistung dieser Menschen degradiert. Wenn Sie behaupten, dass der neue Vertrag ein Mehrerfordernis an Kosten von insgesamt 850.000 Schilling hat, so ist das nicht wahr, da die Kosten durch die Arbeitsintensivierung hereingebracht werden. Es werden 66 Unterbeamte abgebaut, da es ihnen ganz egal ist, wie die Bevölkerung befördert wird. Hauptsache für Sie ist es, aus den Bediensteten das möglichste herauszupressen. Der Redner stellt eine Reihe von Anträgen. Er verlangt, dass bei Lohnverhandlungen auch die Vertreter der Minderheit heranzuziehen sind, dass die Nachmittagspause nicht 20, sondern 30 Minuten dauern soll, dass, wenn sie aus dienstlichen Gründen nicht eingehalten werden kann, dafür eine halbe Ueberstunde als Entgelt zu leisten ist, eine der Zeit entsprechende sofortige Erhöhung des Quartiergeldes, die Einreihung in die Gruppen I bis VII gemäss dem Dienstalter, die Errichtung eines Normalstundensatzes für jede Gruppe getrennt usw. Dann beschäftigt sich der Redner mit den Transferierungen, deren System er als ein System der Ungerechtigkeit bezeichnet. Auch die Urlaubskommandierungen schreien zum Himmel. Es wird planlos kommandiert und der Kollektivvertrag einfach gebrochen. Zum Schlüsse erklärt der Redner, dass seine Partei gegen den Kollektivvertrag stimmen werde. (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

St. R. Speiser erklärt in seinem Schlussworte, alle Versuche die Bediensteten oder die Funktionäre der Strassenbahn ein Schema einzureihen haben gezeigt, dass dies nur zum Schaden der Funktionäre und der Bediensteten



ausfüllen würde. Die Frage, ob Dienstordnung oder Kollektivvertrag, muss zugunsten des Kollektivvertrags entschieden werden, da nur der Kollektivvertrag auch den anderen Teile die Möglichkeit der Mitwirkung gibt. Uebrigens enthält auch der Kollektivvertrag die allerwichtigsten und grundlegenden Bestimmungen der Dienstordnung, so das Recht des automatischen Definitivums, das Recht auf Pension. Fragen Sie den Strassenbahner, ob er das alles früher gehabt hat, ob er nicht jederzeit kündbar war, ob er sich seinen Lohn nicht mit dem Trinkgeld zusammenbetteln musste (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit). Wahrheit ist, dass gerade in den entscheidenden Punkten des Rechts und der Entlohnung gegenüber dem früheren Zustand ganz bedeutende Verbesserungen erzielt worden sind (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei der Mehrheit). Heute hat der Strassenbahner nach 10 Dienstjahren zwischen 318 und 370 Schilling monatlich, nach 16 Dienstjahren 366 bis 430 Schilling, nach 24 Dienstjahre 422 bis 502 und nach 30 Dienstjahren in der geringst entlohten Gruppe 446 bis 550 Schilling 14 mal im Jahr wozu noch Leistungszulagen kommen. Auch die Strassenbahner haben das Gefühl, dass die Gemeinde ihnen, <sup>wie</sup> den anderen Angestelltengruppen gegenüber bis an die Grenze des Möglichen gegangen ist. Unrichtig ist auch, was bezüglich der Leistungszulagen gesagt wurde. Die Leistungszulagen werden von der Direktion gegeben, die Direktion hat zu entscheiden, ob die die ihr vom Ausschuss erstatteten Vorschläge annimmt oder ablehnt. Eber so ist es unrichtig, dass durch diesen oder einen anderen Vertrag ein Abbau erfolgt. Im Gegenteil, die Gemeinde macht hier, was kein Privatunternehmer macht und was auch andere öffentliche Körperschaften nicht tun, dass sie nämlich die Ueberzähligen auf halbwegs entsprechenden Posten in anderen Betrieben unterbringt. Man spricht davon, dass die Unfälle häufiger geworden sind. Im Jahre 1913 gab es bei . . . . . eihundert Millionen beförderten Passagieren 7618 Unfälle, im Jahre 1928 gab es bei einer Zahl von 650 Millionen Passagieren bloss . . . . . über 5000 Unfälle (Lebhafte Hört! Hörtrufe bei der Mehrheit). Dass erkrankte Bedienstete auf schlechter entlohnte Posten versetzt werden, weil sie eben infolge der Krankheit ihre bisherigen Dienstleistungen nicht versehen können, geschieht vielfach, um den Angestellten vor der Pensionierung zu schützen, beziehungsweise es ihm zu ermöglichen, eine höhere Bemessungsgrundlage für die Pension zu erreichen. An dem Quartiergeld, das mit einem geringen Betrag in den Gehalt eingebaut ist, halten die Bediensteten fest. Ueber vereinzelte Fälle von Veruntreuungen, sollte die Minderheit hier nicht sprechen. Bei den staatlichen Stellen kommen ganz andere Dinge vor. Es wird übrigens stark übertrieben, wenn es sich um städtische Stellen handelt. So wurde heute von einem Strassenbahner gesprochen, der angeblich 170.000 Schilling veruntreut haben soll; in Wirklichkeit waren es 17.000. Redner bitte die Vorlage anzunehmen. (Lebhafter Beifall). Es werden nun die Minderheitsanträge abgelehnt und die Vorlage unverändert angenommen.

Schluss der Sitzung 22 Uhr.