

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 122
KARL HONAY

II. Ausgabe

Wien, am 27. April 1932

Der Strassenbahnverkehr am 1. Mai.

Die Direktion der Wiener städtischen Strassenbahnen ist mit Erlass des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 4. November 1930 beauftragt worden, dafür zu sorgen, dass die Strassenbahn am 1. Mai ganztägig betrieben werde. Diesem Auftrag der Aufsichtsbehörde folgend hat die Direktion im Vorjahre versucht, den ganztägigen Verkehr am 1. Mai beim Personal durchzusetzen. Die übergrosse Mehrzahl der Bediensteten hat sich aber schärfstens gegen diese Aenderung eines seit mehr als zehn Jahren bestehenden Zustandes ausgesprochen. Die Direktion konnte wegen des angekündigten Widerstandes der weitaus überwiegenden Mehrzahl der Strassenbahnbediensteten die Verantwortung für die Sicherheit des Betriebes am Vormittag des 1. Mai gegenüber der Aufsichtsbehörde nicht übernehmen. Daher ist auch im Vorjahre der Strassenbahnbetrieb erst mittags aufgenommen worden. Das Ministerium hat den damals erstatteten Bericht der Strassenbahndirektion über diese Angelegenheit mit Bedauern zur Kenntnis genommen und den Auftrag erteilt, alles vorzukehren, um in den folgenden Jahren am 1. Mai einen ganztägigen Betrieb zu ermöglichen. Pflichtgemäss hat deshalb die Strassenbahndirektion im heurigen Jahre die Verhandlungen mit dem Personal wegen des ganztägigen Verkehrs am 1. Mai wieder aufgenommen. Sie ist bemüht, den Auftrag des Ministeriums durchzusetzen. Allerdings hat die Direktion auch heuer beim Personal den stärksten Widerstand gefunden. Die Bediensteten weisen darauf hin, dass der bezahlte freie Vormittag am 1. Mai eine der Errungenschaften sei, die sie seit 1919 besitzen, und erblicken daher in der Anordnung eines ganztägigen Verkehrs an diesem Tage eine Verschlechterung ihrer Arbeitsverhältnisse. Es gibt wohl eine Gruppe von Bediensteten der Strassenbahn, die vielleicht wegen ihrer politischen Einstellung auf den Verzicht eines bezahlten freien Vormittages verzichten würde. Die Zahl dieser Bediensteten ist aber verhältnismässig so gering, dass mit ihnen die Führung eines geregelten Verkehrs nicht möglich ist. Dabei muss noch auf die grosse Gefahr hingewiesen werden, dass der Versuch einer Betriebsaufnahme durch eine kleine Minderheit von der weitaus überwiegenden Mehrheit des Personals als eine Provokation aufgefasst werden und die Gegensätze innerhalb des Personals derart verschärfen würde, dass auch der Nachmittagsverkehr gefährdet wäre. Das wäre aber für die Bevölkerung selbstverständlich weitaus unangenehmer als der Ausfall des Verkehrs nur am Vormittag. Die Strassenbahndirektion hat von dem derzeitigen Stand der Verhandlungen dem Ministerium bereits Mitteilung gemacht. Die Mitteilung, dass die Strassenbahndirektion sich den Bediensteten gegenüber auf den Standpunkt gestellt habe, den Vormittag des 1. Mai nicht zu bezahlen, wenn der Verkehr nicht aufgenommen wird, ist unrichtig, weil dies der zwölfjährigen Gepflogenheit widersprechen würde. Es sei noch darauf verwiesen, dass in vielen Städten Europas der Strassenbahnbetrieb am 1. Mai entweder am Vormittag oder am Nachmittag, in einer Anzahl französischer Städte sogar ganztägig, eingestellt ist.