

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:  
Karl H o n a y

Wien, Freitag, den 24. Juni 1927.

238  
Zweite Ausgabe

WIENER GEMEINDERAT

Sitzung vom 24. Juni 1927.

Bürgermeister Seitz eröffnet nach 5 Uhr nachmittags die Sitzung. Es werden die Vertrauenspersonen für das Gefangenhaus des Landesgerichtes in Strafsachen gewählt. Von den Sozialdemokraten werden die Abgeordneten Adelheid Popp und Gabriele Proft, Stadtrat Richter und Oberprokurist Schwarz, von den Christlichsozialen die Gemeinderäte Binder und Untermüller bestimmt.

Gemeinderat Lötsch berichtet über einen Vertrag, der mit einer Firma bezüglich der Uebergabe der Abfälle in St. Marx abgeschlossen wurde, den aber diese Firma nicht mehr einhalten kann. Er beantragt eine Rückvergütung von 42.998 Schilling.

Vizebürgermeister Hoss bemerkt, dass er schon seinerzeit Bedenken gegen diesen Vertrag geäußert hat. Man hätte schon damals auch mit den alten Firmen Fühlung nehmen sollen. So aber wurde eine neue Firma zugelassen, die für die Abfälle einen hohen Preis bot, den sie aber bald nicht mehr bezahlen konnte. Es kommt eben hier vor allem auf die Solidität einer Firma an, die in der Lage ist, ihre Verpflichtungen einzuhalten.

GR. Lötsch erwidert, dass diese Firma nicht mit der starken Steigerung der Abfallprodukte rechnen konnte; ebenso nicht mit dem Preissturz am Auslandsmarkt. Dies sind die eigentlichen Ursachen gewesen, die es der Firma unmöglich machen, den Vertrag einzuhalten.

Die Vorlage wird genehmigt.

GR. Lötsch beantragt den Ankauf eines Grundstückes am Flötzersteig in Hietzing. Der Ankauf wird ohne Wortmeldung beschlossen.

GR. Michal berichtet über Erneuerungen von Strassenbahngleisen. Die Kosten betragen 441.000 Schilling.

GR. Haider (E.L.) verlangt eine Aufstellung über die bisher ausgeführten Erneuerungen von Geleisen. Es wurden insgesamt 3.8 Millionen Schilling hierfür aufgewendet.

GR. Michal entgegnet, dass im Februar den Gemeinderat eine solche Aufstellung vorgelegt wurde. Die Vorlage wird angenommen.

GR. Michal berichtet über den Ausbau des Werkstättengebäudes im Kraftwerk Simmering. Die Kosten betragen 200.000 Schilling.

GR. Daffinger (E.L.) erklärt, dass es höchste Zeit sei, das Werkstättengebäude zu vergrößern. Es hat sich schon die längste Zeit als viel zu klein erwiesen.

Der Referent verzichtet auf das Schlusswort. Der Antrag wird angenommen.

GR. Rausnitz beantragt die Anschaffung von dreissig Triebwagen und fünfzig Anhängewagen für die Strassenbahn. Es handelt sich um modernst ausgebaute Wagen. Ein Wagen wird achtzig Personen fassen.

GR. Doppler (E.L.) beschäftigt sich in längeren Ausführungen mit der Strassenbahn und Stadtbahn. Er bemängelt, dass in der letzten Zeit für die Ausgestaltung des Wagenparks nichts gemacht wurde. Seit 1924 hat sich der Gemeinderat nur ganz selten mit der Anschaffung von neuen Wagen beschäftigt. Das Jahr 1924 hat mit 1455 Triebwagen und 1849 Anhängewagen abgeschlossen. Es waren 72.156 Sitzplätze und 65.574 Stehplätze vorhanden. Im Jahre 1925 wurde im Jänner der Umbau einiger Strassenbahnwagen und die Anschaffung von dreissig Anhängewagen beschlossen. Am 13. Februar

1925 lediglich der Umbau einiger Triebwagen. Dann geschah trotz der gewaltigen Steigerung der Frequenz nichts bis Juli v. J. Erst am 9. Juli wurde die Anschaffung von dreissig Stadtbahntriebwagen und vierzig Stadtbahnwagen und dreissig Strassenbahntriebwagen beschlossen. Das ist eine sehr bescheidene Ausgestaltung des Wagenparks, die niemanden befriedigen kann. Vizebürgermeister Emmerling hat Ende Dezember 1923, als der Kredit für die Elektrifizierung der Stadtbahn genehmigt wurde, erklärt, dass in dem Gesamtbetrag auch die Neuanschaffung von 200 Wagen für die Strassenbahn und Stadtbahn inbegriffen sei. Wir haben bis heute nichts gehört, ob die Wagen tatsächlich angeschafft wurden. Bis heute liegt uns auch keine Abrechnung über die Elektrifizierung der Stadtbahn vor, wir wissen nur das eine, dass Nachtragskredite bewilligt wurden. Interessant ist der Vergleich der Verhältnisse der Jahre 1923, 1923 und 1924. 1913 waren auf der Strassenbahn 322.6 Millionen Fahrgäste. Im Dienst standen 4820 Schaffner. Ein Schaffner hatte also im Jahr 66.904 Fahrgäste abzufertigen. 1923 wurden auf der Strassenbahn 458 Millionen Fahrgäste gefördert. Im Dienst standen 4513 Schaffner. Ein Schaffner hatte also im Jahr 84.700 Fahrgäste abzufertigen. Die Mehrleistung betrug also im Jahr 17.796 Fahrgäste, was einer täglichen Mehrleistung von 50 Fahrgästen entspricht. 1913 kamen auf einen Wagenkilometer 3.26 Fahrgäste. 1923 4.23 Fahrgäste und 1924 4.57 Fahrgäste. Das ist eine ganz besondere Steigerung; sie macht mehr als vierzig Prozent gegenüber der Leistung des Jahres 1913 aus. Im Jahre 1913 standen den 322.6 Millionen Fahrgästen 3001 Wagen gegenüber. 1924 hatten wir 567 Millionen Fahrgäste und 3304 Wagen. Die Zahl der Wagen stieg nur um zehn Prozent, während sich die Zahl der Fahrgäste um 76 Prozent erhöhte. Es ist aber auch gar nichts zu sehen, dass darauf hindeuten würde, dass endlich einmal dem Ueberfüllungsverbot einige Aufmerksamkeit zugewandt wird. Die Menschen sind wie die Heeringe zusammengedrückt, es spielen sich förmliche Raufereien ab, die Kleider werden den Leuten beschädigt, aber es wird gar kein Anfang gemacht zum Ueberfüllungsverbot zurückzukehren. Das ist ein unerhörter Skandal, den sich die Bevölkerung hier gefallen lassen muss (Beifall bei der Minderheit). Die Direktion zählt hier und da die Fahrgäste, aber es werden ganz willkürliche Berechnungen vorgelegt, wie sie eben die Mehrheit braucht. In den letzten Tagen ist übrigens auch davon gesprochen worden, dass eine Gesellschaft die Strassenbahn übernehmen will, einen grosszügigen Ausbau der Verkehrsmittel, neue Linien und erträgliche Verhältnisse schaffen will, ohne eine Tarifierhöhung vorzunehmen. Nur gewisse Bewegungsfreiheit bezüglich des Personales hat die Gesellschaft verlangt. Das kann nur bedeuten, dass der zügellose Terror, der von einer Gruppe von Bediensteten ausgeübt wird, nicht übernommen werden wird. Man wäre fast versucht, diese Dinge näher anzusehen, jedenfalls wäre es zweckmässig, wenn der Referent uns einige Aufklärungen darüber geben würde. Was auf dem Gebiet der Verbesserungen geschieht, ist vollständig unzulänglich und die Gemeinde müsste sich endlich einmal mit den ganz grossen Verkehrsproblemen eingehend beschäftigen. Statt dessen hören wir von dem Bau einer Linie durch die Sandlöhlegraben und wenn das die ganze berühmte Aufbauarbeit ist, dann schaut sie sehr windig aus. Man hat dort eine kleine Stadt hingebaut, den Leuten keine Post, keine Polizei und keine Schule gegeben und baut jetzt eine kleine Strassenbahnlinie. Dafür hat man aber dort einen Saal für die politischen Versammlungen geschaffen. Es wäre auch hoch an der Zeit, den Spitzeldienst der Zivilkontrollore einzustellen. Man braucht nur den Verkehr verstärken und die Schaffner würden sich dann nicht mehr so abhetzen, so dass die Kontrolle überflüssig wird. Heute haben wir in Wien einen Strassenbahnverkehr, der einer Grosstadt gänzlich unwürdig ist (Beifall).

G.R. Hengl (E.L.) meint, dass die Wiener in des Wortes wahrster Bedeutung an ihrer Strassenbahn hängen. Die Döblinger haben eine Reihe von Strassenbahnbeschwerden. Insbesondere die Linie 37 gibt zu berechtigten Beschwerden Anlass. Die Wagen verkehren in langen Intervallen, werden schon um 11 Uhr nachts aus dem Verkehr gezogen und könnten gewiss wenigstens eine halbe Stunde länger fahren. Ähnlich sind die Verhältnisse auf der Linie 39. Es wäre auch sehr dringend an den Bau der Linie Krottenbachstrasse-Neustift am Walde zu schreiten. Dort ist jetzt die grosse, schöne Siedlung Glanzing entstanden, die ohne Verbindung ist. Hier kann mit Ausreden nichts mehr erreicht werden, die Bevölkerung verlangt energisch diese Linie. Schliesslich ersucht Redner die Strassenbahndirektion auf die Schaffner einzuwirken, damit sie das Abfahrtsignal nicht zu früh geben.

G.R. Untermüller (E.L.) begrüsst mit besonderer Gehugung diese Vorlage, weil sie darauf abzielt, den Verkehr zu verbessern. Die Anschaffungen sind gewiss notwendig. Es gibt keine zweite Grosstadt, wo der Strassenbahnverkehr um zehn Uhr abends aufhört. Wien hat das Privilegium. Die 2er Linie die den Ring entlasten soll, macht um elf Uhr Schluss. Die Ausdehnung des Verkehrs ist daher eine dringende Notwendigkeit. Trotzdem durch die Gumpendorferstrasse die 57er und 157er Wagen verkehren, sind die Intervalle viel zu grosse. Das ist auch bei der 3er und 13er Linie der Fall. Es wäre sehr zu wünschen, dass die Intervalle entsprechend gekürzt werden. Auch muss einmal der Verkehr auf der Mariahilferstrasse entsprechend entlastet werden. Der Redner bespricht sodann einzelne Vorkommnisse anlässlich der Frohnleichnamsumzüge und kritisiert, dass einzelne Strassenbahnwagen ohne Rücksicht auf die Prozession weiterfahren und Strassenbahnbedienstete nicht die Kappe lüfteten. Es sind dies glücklicherweise nur wenige, aber die sollen belehrt werden, wie sie sich im Dienste zu verhalten haben. (Beifall).

G.R. Haider (E.L.) erklärt, dass trotz wiederholt gefasster Beschlüsse, den Wagenpark auszugestalten, leider nicht der Verkehr verbessert wurde. Im Gegenteil. Jede Erweiterung des Fahrparks bedeutet eine Verschlechterung des Verkehrs. Wir haben schon wiederholt, von dem Gedanken diktiert, der Öffentlichkeit zu dienen, auf die unhaltbaren Zustände im Strassenbahnverkehr verwiesen. Leider immer ohne Erfolg. Wir haben die Zustände auch schon als Kulturschande bezeichnet, aber auch das hat nichts genützt. Die Gemeindeverwaltung ist anzuklagen, weil sie kein Verständnis für die berechtigten Forderungen des fahrenden Publikums hat. Aber die unhaltbaren Zustände auf der Strassenbahn sind nicht nur eine Kulturschande, sie bergen auch viele Gefahrmomente. Wie die Kulturschande so sind auch die Gefahrmomente in Permanenz. Das alles aber rührt die Gemeindeverwaltung nicht. Sie vergleichen nur immer die Wiener Gaspreise mit denen in Berlin, London usw. Sie haben aber noch nie die Verhältnisse des Wiener Strassenbahnverkehrs denen in anderen Grosstädten gegenüber gestellt. In keiner anderen Kulturstadt besteht ein so menschenunwürdiger Verkehr wie in Wien. Und trotzdem kommen Sie jetzt dazu, an eine Tarifierhöhung zu denken. Die Arbeiter-Zeitung hat sich die Finger wund geschrieben über die Notwendigkeit und Berechtigung der Reform des Strassenbahntarif. Bevor Sie aber das Attentat auf die Bevölkerung ausüben, ist es Ihre Pflicht, erst den Verkehr bedeutend zu verbessern. Die Kulturschande des Wiener Strassenbahnverkehrs verdanken wir der kapitalistischen Wirtschaftsordnung der sozialdemokratischen Gemeindeverwaltung. Sie verneinen die kapitalistische Wirtschaftsordnung im Wort und Schrift, in der Gemeinde aber stehen Sie nur auf den Standpunkt der kapitalistischen Wirtschaftsordnung. Anstatt den Forderungen des fahrenden Publikums

Rechnung zu tragen, wollen sie nach dem Prinzip der kapitalistischen Wirtschaftsordnung möglichst viel Kapital aus der fahrenden Bevölkerung herausziehen. Sie sprechen kein Wort über eine Verbesserung des Verkehrs, die Hauptsache ist, mit der Strassenbahn möglichst viel einzuheimsen. Ich gebe zu, dass in anderen Städten höhere Tarife sind; aber in allen diesen Städten hat auch die Bevölkerung eine andere Möglichkeit der Beförderung. Für die Wiener Verhältnisse ist der jetzige Tarif noch zu hoch. Auch dem Personal bringen Sie kein Verständnis entgegen. Es ist nicht gleich, ob ein Schaffner in einem normal besetzten Wagen seinen Dienst verrichtet oder in einem kulturbedinglich überfüllten. Der Redner bemängelt weiters, dass das Koalitionsrecht der christlichen Strassenbahner nicht gewahrt wird und bezeichnet dies ebenfalls als Kulturschande der sozialdemokratischen Stadtverwaltung. (Beifall).

G.R. Uebelhör (E.L.) bringt einige Bezirkswünsche zur Sprache. Er wünscht die Verlegung der Haltestelle Palfygassee der von der Stadt kommenden Wagen zum Jörgerbad. Es wäre auch wünschenswert, wenn bei der Haltestelle Jörgerbad der Stadteinwärtsfahrenden Wagen an dem Gebäude des Jörgerbades zum Schutz der Fahrgäste bei schlechtem Wetter ein Vordach angebracht werden würde. Die Wagen H, H2, 43 und V fahren nicht in entsprechenden Intervallen, sondern kommen immer auf einmal gefahren. Das hat keinen Sinn und es wäre notwendig, die Wagen in entsprechenden Abständen fahren zu lassen. Ein grosser Uebelstand auf der Strassenbahn ist auch der, dass die Fenster mit Plakaten ganz verpielt sind. Die Schaffner können nicht hinaussehen, es wird öfters zu früh abgeleitet, wodurch Unglücksfälle entstehen können. Der Redner bemängelt dann schliesslich noch, dass die Schaffner die Aufschriftstafeln in den Endstationen zu früh umhängen, wodurch die Fahrgäste belästigt werden.

G.R. Angermayer (E.L.) bemerkt, dass es heute auch an der Disziplin der Strassenbahner mangelt. Früher war das Strassenbahnpersonal ein Elitekorps, das sich durch freundliches Benehmen und durch seine Zuverlässigkeit auszeichnete. Das wird heute vermisst. Viele Strassenbahner sind auch salopp adjustiert; auch in der Adjustierung ist ein merklicher Rückschritt zu beobachten. Mit offenen Blusen, unter denen das Netzleibchen zu sehen ist, wird oft Dienst gemacht. Der Redner kritisiert, dass anlässlich der letzten Frohnleichnamprozession in Margareten einige Schaffner und Strassenbahner ostentativ die Kappe aufbehalten haben. Die Kappe abzunehmen, dazu kann niemand gezwungen werden. Die Strassenbahner und Schaffner haben sich aber auch ostentativ die Pfeife angezündet. Dem Personal ist es nicht erlaubt, während des Dienstes zu rauchen, daher ist dieses Vorgehen ein Dienstvergehen. Ein solches konnte dreimal beobachtet werden. Der Redner verlangt, dass an das Personal ein Dienstauftrag hinausgeht, wonach alle Angestellten des Verkehrs strengs auf die Dienstvorschriften verwiesen werden sollen.

In seinem Schlusswort erklärt Gemeinderat Rausnitz, dass er nicht in der Lage sei auf die einzelnen Detailwünsche einzugehen. Der Strassenbahnverkehr hat heute schon eine derartige Dichte erreicht, dass eine weitere Verdichtung eine Hemmung des Verkehrs sein würde. Es ist auch nicht richtig, dass der Fahrpark heute schlechter sei als in der Vorkriegszeit. Tatsache ist, dass die Verhältnisse die Vorkriegeshöhe schon überschritten haben. Dass die Zahl der Schaffner im Verhältnis zur Frequenzzahl der Fahrgäste heute kleiner ist, ist darauf zurückzuführen, dass durch die Einführung der Vorverkaufskarten zum Beispiel die Manipulation der Schaffner im Wagen wesentlich eingeschränkt wurde. Die hohe Frequenz ist dem billigen Tarif zuzuschreiben. Die Klagen über die Ueberfüllung würden sofort aufhören, wenn die Tarifverhältnisse der Vorkriegszeit eintreten würden. Von einer Ausbeutung des Publikums kann nicht gesprochen werden. Die Strassenbahn arbeitet ohne Ueberflüsse. Die Gemeindeverwaltung bemühe sich, den Strassenbahnverkehr durch die Führung von Autobussen zu entlasten. (Beifall der Sozialdemokraten).

Der Antrag wird sodann angenommen.

G.R. Prof. Neubauer beantragt die Gewährung einer Subvention von 1200 Schilling für den Verein Carnuntum.

G.R. Uebelhör (E.L.) verweist auf die erspriessliche Tätigkeit dieses Vereines, der insbesondere den Schülern der öffentlichen Schulen archäologische Kenntnisse vermittelt. Einen solchen Verein sollte die Gemeinde stärker fördern, weshalb von der Minderheit eine Erhöhung der Subvention auf fünftausend Schilling beantragt wird.

G.R. Pfeiffer (E.L.) bemängelt, dass die Subventionen alle aus der Kreditpost für unvorhergesehene Ausgaben entnommen werden. Es muss bestritten werden, dass es nicht möglich ist, die Subventionen die gegeben werden, schätzungsweise nach der Höhe voraus zu bestimmen und im Rahmen eines normalen Budgets unterzu bringen. Die Gemeinde müsste endlich ein gesundes System auf diesem Gebiet einführen. Alljährlich sollte bis zu einem gewissen Zeitpunkt den Vereinen Gelegenheit gegeben werden ihre Subventionsgesuche einzubringen und dann hat man ein Bild, was für ein Betrag notwendig ist. Dieses System würde auch viel Zeit ersparen, weil dann diese ewigen und unfruchtbaren Debatten wegfallen.

G.R. Prof. Neubauer erklärt, dass der Bund, der ein viel grösseres Interesse an der Wirksamkeit des Vereines Carnuntum haben muss nur 1500 Schilling gibt. Die Gemeinde könne nicht für eine Vereinigung, die gar nicht in Wien ist, noch mehr aufwenden. Die Wirksamkeit des Vereines kommt ja der ganzen Republik zugute.

Der Antrag Uebelhör wird abgelehnt, der Referentenantrag angenommen.

G.R. Prof. Neubauer beantragt der Sozialpädagogischen Gesellschaft eine Subvention von fünfhundert Schilling zu bewilligen.

G.R. Waldsam (E.L.) bezeichnet diesen Verein als sozialdemokratisch. Seine Veranstaltungen bestehen in Unterhaltungsabenden, die in der Arbeiter-Zeitung angekündigt werden. Er hat auch die geistige und manuelle Unterstützung der Kinderfreunde zum Ziel. Wir haben gar keine Ursache, eine solche sozialdemokratische Bildungsorganisation zu unterstützen.

G.R. Prof. Neubauer erwidert, dass der Verein keineswegs sozialdemokratisch sei und richtet an die Mitglieder der Minderheit das Ersuchen einmal die Weiheabende dieser Organisation zu besuchen; sie werden dann gewiss ihre Meinung ändern.

Die Subventionierung wird bewilligt.

G.R. Reisinger berichtet, dass die städtischen Gaswerke ungefähr 245.000 Kubikmeter Koks jährlich produzieren, der nur zur Hälfte in Wien abgesetzt werden kann. Um nun den Absatz zu steigern, soll vom 1. Juli an jede neue Gemeindeförderung einen Koksöfen von den Gaswerken beigestellt bekommen. Es wird gerechnet, dass heuer rund 3500 Öfen notwendig sind. Die Öfen gehen in das Eigentum der Gemeinde über.

G.R. Scholz (E.L.) bemängelt, dass diese Öfen von den Gaswerken, also von den Gasabnehmern bezahlt werden müssen. Die Gemeinde hätte die Pflicht diese Öfen selbst beizustellen. Nach dem Wohnbauprogramm werden die Gaswerke in den nächsten fünf Jahren mit rund zwei Millionen Schilling durch die Beistellung dieser Öfen belastet. Die Reparaturen an diesen Öfen sollen den Gewerbetreibenden übertragen und nicht von der Werkstätte der Gaswerke besorgt werden.

G.R. Reisinger antwortet, dass in den Kleinwohnungen auch vor dem Krieg weder von der Gemeinde noch von den Hausbesitzern Öfen aufgestellt wurden. Die Reparaturen werden nicht vom Gaswerk, sondern von eigenen Firmen besorgt. Eine Belastung der Gasabnehmer tritt nicht ein, weil durch den vermehrten Koksabsatz den Gaswerken höhere Einnahmen zufließen.

Die Vorlage wird angenommen.

G.R. Reisinger beantragt Rohrlegungen für Gasleitungen in der Krottenbachstrasse und in einigen anderen Strassenzügen. Die Kosten betragen rund 300.000 Schilling und werden durch Bankkredit aufgebracht.

G.R. Dr. Hengl (E.L.) bezeichnet die Rohrlegung in der Krottenbachstrasse als sehr notwendig, weil dort ungünstige Verhältnisse herrschen. Er wünscht, dass auch andere Gebiete Döblings, die sehr schlecht beleuchtet sind, endlich berücksichtigt werden.

G.R. Scholz (E.L.) erklärt, dass viele Bäcker, Fleischselcher und andere Gewerbetreibende ihre Gasöfen auflassen müssen, weil der Rabatt von zehn Prozent zu gering sei. Es wäre zweckmässig, einen höheren Rabatt zu gewähren.

G.R. Reisinger entgegnet, dass die Beleuchtungsverhältnisse in Döbling vor dem Krieg in gewissen Gebieten sehr viel zu wünschen übrig gelassen haben. Jetzt ist es durch die Einführung der elektrischen Beleuchtung wesentlich besser geworden. Die Mitteilungen über die Erfahrungen der Gewerbetreibenden mit den Gasöfen sind unrichtig, weil eine fortwährende Steigerung der Anmeldungen verzeichnet werden kann.

Die Rohrlegungen werden genehmigt.

GR. Schütz beantragt die Festsetzung der Baulinien

Vizebürgermeister Hoss wünscht, dass in Zukunft bei Baulinienbestimmungen auf die zukünftige Baulinienbestimmung für das umliegende Gelände und für die Durchgangsstrassen Rücksicht genommen werde.

Nach der Mitteilung des Gemeinderates Schütz, dass die Bandstrassen als Durchgangsstrassen gedacht sind, wird der Antrag angenommen.

GR. Schütz referiert über die Vergrösserung des Herderplatzes in Simmering.

GR. Prinke (E.L.) begrüsst den Antrag, der angenommen wird.

GR. Schütz referiert über die Errichtung einer gemauerten Trafikhütte auf dem Hoferplatz in Ottakring.

GR. Ullreich (E.L.) nimmt gegen den Standort der Trafik Stellung worauf der Antrag angenommen wird.

GR. Schütz referiert über die Herstellung eines gemeinsamen Aussenraumes im Direktionsgebäude der städtischen Elektrizitätswerke. Die Kosten betragen 50.000 Schilling.

GR. Untermüller (E.L.) bemängelt, dass im Vortragsssaale des städtischen Elektrizitätswerkes Sektionen der sozialdemokratischen Partei Versammlungen abhalten. Der Antrag wird sodann angenommen.

GR. Schneider referiert über den Neubau der Siebenbrunnenfeldgasse der Kendlgasse und der Seitenbahn des Margaretengürtels.

GR. Morbaul (E.L.) wünscht, dass die Strassenherstellungen sobald als möglich durchgeführt werden. Der Antrag wird sodann angenommen.

GR. Schneider referiert über die Strassenreueherstellung des Inneren Mariahilfgürtels.

GR. Untermüller (E.L.) begrüsst diese Strassenregulierung.

Schon im Jahre 1925 wurde in den Voranschlag ein Betrag für die Regulierung eingesetzt, ebenso 1926, aber gemacht wurden die Arbeiten nicht. Man hat die Verhandlungen mit den Grundbesitzern unernst geführt und von ihnen grosse Opfer verlangt. Wenn nun endlich diese Regulierung durchgeführt werden wird, so kann es nur begrüsst werden.

G.R. Schneider entgegnet, dass nun die Gemeinde die Erde, die dort abgegraben werden muss, auf dem Kongressplatz für den Bau des Schwimmbades braucht und deshalb die Grundeigentümer von dieser Arbeit enthoben hat. Die Arbeiten dürften noch heuer vollendet werden.

Die Vorlage wird genehmigt, worauf die Vorsitzende Gemeinderätin Bock um halb zehn Uhr abends die Sitzung schliesst.