

Wien, Freitag, den 30. September 1927.

WIENER GEMEINDERAT

Sitzung vom 30. September 1927.

Bürgermeister Seitz eröffnet nach 5 Uhr die Sitzung.

Zunächst wird eine Reihe von Anträgen, die unter andern die Erweiterung der Kinderabteilung in der Lungenheilstätte Baumgartnerhöhe, die Erweiterung der städtischen Krankenpflegeschule, die Errichtung der Siedlungsanlage "Neues Leben" in Aspern, die Fertigstellung des "Wasserparkes" in Floridsdorf und die Instandsetzung der Schauplätze im Schloss Wilhelminenberg betreffen, ohne Debatte angenommen. Dann berichtet Vizebürgermeister Emmerling über die Anschaffung von Gasmessern und beantragt die Genehmigung eines Nachtragskredites von 800.000 Schilling, der durch Bankkredit gedeckt werden soll.

G.R. Zimmerl (E.L.) bemängelt, dass nun schon fünf Kredite heuer für Gasmesser beantragt werden. Hier kann man nicht die Ausrede gebrauchen, dass man den Bedarf nicht früher wusste, oder dass Preisveränderungen eingetreten wären. Gasmesser haben einen ganz bestimmten Preis und man müsste doch zu Beginn des Jahres wissen, wie viel man braucht. Dann müsste nicht der Gemeinderat alle zwei Monate einen Kredit bewilligen. Es muss also etwas dahinter sein, wenn man das so zückerweise macht. Man braucht eben zu Ende des Jahres eine grössere Ausgabe, um die Gebahrung zu beeinflussen. Auch diese Ausgabe wird wieder auf den Bankkredit verwiesen. In der letzten Sitzung hat Stadtrat Breitner klargestellt, wie es sich mit den Bankkrediten verhält. Es müsste richtiger Bankverbindungen und nicht Bankkredit heissen. Ich habe in dieser Sitzung behauptet, dass die Unternehmungen, um Bundessteuern zu ersparen, diesen Vorgang wählen. Ich habe diesen Vorgang auch als eine Art Steuerhinterziehung bezeichnet. Der Herr Stadtrat hat sich dagegen verwahrt und erklärt es stehe nirgends geschrieben, dass die Gemeinde den Bund die Maximalsteuern entrichten müsse. Er hat hier scheinbar an die Steuern der Gemeinde gedacht, wie vielleicht an die Lustbarkeitssteuer, deren Festsetzung im freien Ermessen des Magistrates liegt. Beim Bund gibt es keine Maximalsteuern. Die Körperschaftssteuer, die hier in Betracht kommt wird vom Reingewinn des Unternehmens berechnet und wenn ein solcher nicht erzielt wird, so ist die Minimalsteuer zu bezahlen. Diese Minimalsteuer ist von gar keiner Bedeutung. Aber den Finanzbehörden des Bundes scheint diese Form nicht in Ordnung zu sein, sie sind nicht so leichtgläubig wie die Mitglieder der Mehrheit des Gemeinderates. Sie scheinen zu der Ueberzeugung gekommen zu sein, dass die städtischen Unternehmungen gewaltige Gewinne aufweisen, denn sonst würden Sie nicht schon seit einem Jahre wegen der Körperschaftssteuer verhandeln. Ich würde den Herrn Vizebürgermeister Emmerling einladen dem Gemeinderat einmal zu berichten welche Gewinne bei den städtischen Unternehmungen bis zum Jahre 1925 von der Steuerbehörde als Bemessungsgrundlage für die Körperschaftssteuer errechnet wurden. Wir haben hier zwei Bilanzen, eine, die dem Gemeinderat vorgelegt wird und eine, die von der Finanzbehörde nachher gemacht wird und der Wahrheit entspricht. Mit den Anleihen kann das nicht verglichen werden. Die christlichsoziale Verwaltung hat Anleihen aufgenommen und dafür Zinsen gezahlt. Heute werden aber keine Zinsen gezahlt, sie werden nur vorge-täuscht und dürfen daher nicht abgezogen werden. (Beifall).

Es wurde uns auch vorgeworfen, dass wir durch die Aufrollung dieser Frage die Gemeinde schädigen. Aber der Herr Breitner verlangt von den Steuerträgern, dass sie die nach den Gesetzen entfallenden Beträge für die Gemeinde restlos abliefern. Er kontrolliert die Steuerträger unbarmherzig und seine Steuerorgane müssen zu diesem Zweck sogar zu Schauspieler-Steuerorganen werden. (Beifall).

lerkünsten greifen. Herr Breitner darf also keine unsauberen Mitteln in Anspruch nehmen.

Stadtrat Breitner: Das müssen Sie beweisen. Das ist eine Gemeinheit und eine Lüge. Schämten Sie sich! Das ist ein Wiener Gemeinderat!

G.R. Zimmerl: Wenn Sie diese Bezeichnung in Aufregung versetzt, so will ich es deutlicher sagen: Es ist eine Steuerhinterziehung! (Beifall).

G.R. Thaller: In einer halben Stunde werden Sie gegen die Tarif-erhöhung stimmen und jetzt wollen Sie, dass die Unternehmungen möglichst hoch besteuert werden!

St.R. Breitner: Schauen Sie sich die Steuervorschreibungen der Bundesbahnen an!

Auf den Bänken der Minderheit entsteht grosser Lärm und auch die Mehrheit ruft: Eine solche Gemeinheit! Pfui Zimmerl, er soll sich schämen!

Nun antwortet Stadtrat Breitner: Gemeinderat Zimmerl hat festgestellt, dass mich seine Ausführungen in Aufregung versetzt haben. Das wäre nicht zu verwundern, weil es einen infameren Vorwurf gegen den Finanzreferenten überhaupt nicht geben kann, als den, der hier erhoben wurde. Solange für diesen Vorwurf nicht die Beweise erbracht werden, muss ich ihn als eine niedrige Verleumdung bezeichnen. Sie werden mir nicht diese bodenlose Dummheit beweisen, dass ich den Staat um seine Steuern betrügen will. Wir leben ja hier in einem Glashaus. Die Angestellten müssten von solchen Dingen wissen und die Finanzbehörden des Bundes, die wahrhaftig nicht auf den Kopf gefallen sind, würden sich wohl kräftig rühren. Natürlich werden wir nicht geradezu Steuern dort fabrizieren, wo sie gar nicht zu leisten sind. Die Frage der Passivzinsen, die hier besprochen wurde, ist ja eine überaus kontroverse. Es gibt auch beim Bund keine einheitliche Steuerbemessung, denn dann dürfte es ja keine Steuerbeschwerden geben. Ich verweise hier nur auf die Frage, ob die öffentliche Beleuchtung bei den Unternehmungen eine Steuerabzugspost bildet. Hier wurde der Verwaltungsgerichtshof angerufen und Sie haben seine Entscheidung nicht als etwas ange-hof angerufen. Es ist also eine bekannte Tatsache, dass die Abschreibungen den Gegenstand unausgesetzter Kontroversen bilden. Unsere Steuerfassungen werden nicht in der Absicht des Betruges aufgestellt. Wenn Sie dies behaupten wollen, dann müssten sofort die Beweise erbracht werden. Selbstverständlich haben wir bei den Unternehmungen Gewinne; sie wurden auch ausgewiesen, aber nicht an die Gemeinde abgeführt. Ich kann daher mit allem Nachdruck feststellen, dass die Behauptung des Gemeinderates Zimmerl, die Gemeinde begehe Steuerhinterziehungen, erlogen und erfunden ist (Stürmischer Beifall bei der Mehrheit). Es ist tief bedauerlich, dass die politischen Gegensätze so weit gehen, dass ein Mitglied der Minderheit eine so unerhörte Anschuldigung ausspricht, die wohl noch niemals in einer öffentlichen Körperschaft erhoben wurde. Sie können versichert sein, dass wenn in unseren Steuerfassungen auch nur irgend etwas darinnen sein würde, was den Behauptungen des Gemeinderates Zimmerl entspricht, die Finanzverwaltung des Bundes, längst gegen uns vorgegangen wäre. Sie werden niemals den Wahrheitsbeweis dafür erbringen, dass heur auch nur das geringste verschleiert wird. Solange Sie das nicht tun, muss ich bei aller Zurückhaltung sagen, dass dieses Verhalten auf das tiefste bedauert werden muss. Ich fordere den Herrn Gemeinderat Zimmerl auf, den Wahrheitsbeweis für seine Behauptungen zu erbringen (Stürmischer Beifall bei der Mehrheit und lebhaftes Pfuirufe gegen den Gemeinderat Zimmerl).

G.R. Zimmerl: Schimpfworte sind keine Argumente.

Rufe bei den Sozialdemokraten: Verleumdungen aber noch weniger!

G.R. Zimmerl: Ich kam dem Herrn Stadtrat Breitner auf diesen Weg nicht folgen. Was den Wahrheitsbeweis anlangt, so hat ihn der Stadtrat Breitner in der letzten Sitzung selbst bestätigt. Ich konstatiere, dass vor einem oder zwei Jahren die Gemeinde den städtischen Unternehmungen die Gelder selbst zur Verfügung gestellt hat und sich drei Prozent Zinsen über die Bankrate vergüten liess. Als dann die Steuerfassungen von der Bundessteuerverwaltung überprüft worden sind, hat man den anderen Weg der Bankkredite gewählt. Das hat man deshalb getan, um Steuern zu ersparen. Das hat Stadtrat Breitner selbst zugegeben. Ich stehe auf dem Standpunkt, dass man eine technische Manipulation nicht machen darf, um Steuern zu ersparen.

Wir fordern Stadtrat Breitner auf, uns zu sagen, welcher Reingewinn bei dem Gas- und Elektrizitätswerken von der Landesfinanzverwaltung angenommen worden ist, und dieser Summe den Betrag entgegengesetzt, der hier ausgewiesen ist. Wenn wir die Möglichkeit hätten, in die Buchhaltung der städtischen Unternehmungen Einsicht zu nehmen, könnten wir Ihnen nachweisen, dass die städtischen Unternehmungen gewaltige Gewinne gehabt haben. Dann würde sich auch ergeben, dass die von Ihnen vorgelegte Bilanz unrichtig ist. Wenn Stadtrat Breitner uns auffordert, den Wahrheitsbeweis anzutreten, so sagen wir Ihnen: Geben Sie uns die Möglichkeit hierzu, verweigern Sie uns nicht die Kontogülle. (Lebhafter Beifall bei der Einheitliste). Legen Sie dem Gemeinderat nicht Bilanzen und Gewinn- und Verlustkonti vor, in denen die Anzahl der Posten von Jahr zu Jahr kleiner wird, weil immer wieder Posten aus irgendwelchen Gründen zusammengesogen werden. Der ganze Bericht, den das städtische Kontrollamt der Gemeinde über die grossen Transaktionen, über ein Reviement von über 4000 Millionen vorlegt, enthält nichts anderes als die Worte: Wir haben die Bücher geprüft und sie in Ordnung gefunden. Vergleichen Sie damit den Bericht des Obersten Rechnungshofes über die Gebarung der Bundesverwaltung. Das ist ein ganzes Buch. Dieser Bericht wird nicht nur dem Nationalrat vorgelegt, er wird in der Wiener Zeitung abgedruckt und jeder Bundesbürger hat die Möglichkeit diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Geben Sie uns die Möglichkeit einer Kontrolle und wir werden einen Beweis anzutreten in der Lage sein, der Ihnen nicht ganz angenehm sein wird. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei der Einheitliste).

Stadtrat Breitner: Gemeinderat Zimmerl hat es sich sehr leicht gemacht und er glaubt, dass er sehr leichten Kaufes davon kommen wird. Er hat in offener Sitzung des Gemeinderates die ganz ungeschränkte Behauptung aufgestellt, dass die Gemeinde gegenüber dem Bundes Steuerhinterziehungen verübt hat und auf die Aufforderung, er möge den Beweis erbringen, hat er erklärt, dass die Detaillierung in unseren Bilanzen nicht so weit geht, wie er es wünschen würde. (Lachen und Zwischenrufe bei der Einheitliste). Sie werden mit Lärmen über die Sache nicht hinweg kommen. Gemeinderat Zimmerl sagt, dass der Bericht unseres Kontrollamtes nicht so ausführlich ist, wie etwa der Bericht des Rechnungshofes und er verlangt, wir mögen ihm die Bücher zeigen, dann glaubt er schon in der Lage zu sein, irgendwelche Steuerhinterziehungen zu finden. Er glaubt dann, dass er irgendwelche finden werde. Aber hier hat er schon behauptet, dass wir Steuerhinterziehungen begangen haben. (Pfui-Rufe bei der Majorität). Er hat ein einziges Faktum angeführt, das nach seiner Ansicht diesen Vorwurf begründet. Er hat nämlich das erzählt, was ich selbst nicht bloss in der letzten Sitzung, sondern nach den Protokollen des Gemeinderates mindestens schon vor eineinhalb Jahren in offener Gemeinderatsitzung ausführlich dargelegt habe. Wir haben tatsächlich nicht nach der Gepflogenheit der Vorkriegszeit die Unternehmungen finanzieren können, die darin bestanden hat, dass die Gemeinde als Gesamtheit als ein Unternehmen aufgenommen und sie auf die einzelnen Unternehmungen auf-

teilt hat, sondern wir haben aus Steuergeldern den Unternehmungen solche Beträge für Investitionen zur Verfügung gestellt, und waren der Anschauung, dass diese Passivzinsen, die in wirtschaftlicher Beziehung den Anleiheausgaben gleichbedeutend sind, als Abzugsposten gelten können. Die Finanzverwaltung war anderer Anschauung. Sie hat uns mitgeteilt, dass sie eine solche Abzugsposten der Passivzinsen nicht passieren lässt und wir haben ihr darauf schriftlich in einem Briefe mitgeteilt, dass wir uns berechtigt erachten, an Stelle dieser unmittelbaren Kreditgewährung die Kreditgewährung durch unsere Bankverbindung regeln zu lassen und dass wir der Anschauung sind, dass nunmehr diese Passivzinsen als Abzugsposten gelten können. Wir haben das Finanzministerium aufgefordert, zu dieser von uns gewählten Form, die wir für zulässig erachten, Stellung zu nehmen. Es wird wohl in der ganzen Welt keinen Menschen mit Recht der gesagt wird, dass das eine Steuerhinterziehung ist. Wenn wir diese Buchung vorgenommen hätten, ohne irgendein Wort zu sagen, wenn wir es dem Spürsinn der Steuerbehörde überlassen hätten, darauf zu kommen, dann hätte man immerhin sagen können, dass das vielleicht bei einem anderen Unternehmer eine zulässige Sache sei, dass aber eine öffentliche Verwaltung nicht so vorgehen dürfe. Wenn man aber die Steuerbehörde schriftlich von seinem Vorgehen verständigt, sie verständigt, dass man der Anschauung ist, diese Passivzinsen des Bankkontos seien als Abzugsposten anzuerkennen, so hat zwar die Steuerbehörde auch dann noch immer die Möglichkeit zu sagen, sie sei nicht der Anschauung, aber es wird niemand behaupten können, dass hier auch nur die Möglichkeit einer Steuerhinterziehung vorliegt, geschweige denn die Absicht. Denn von jemand, der selbst die Anzeige erstattet, kann man doch nicht sagen, dass er eine Steuerhinterziehung begeht. Ich habe das in der letzten Sitzung deutlich aufgeklärt, es ist in den Blättern gestanden und trotzdem konnte es sich ereignen, dass das heute als ein Beweis für unseren Steuerbetrag vorgeführt wurde. Diese Tatsachen überheben mich wahrhaftig der Notwendigkeit, irgendwelche starken Worte zu gebrauchen. Ich überlasse es dem Gemeinderat sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Vorwürfe, die Gemeinderat Zimmerl gegen die Gemeindeverwaltung erhoben hat, wirklich begründet sind und festzustellen, ob es ihm wirklich gelungen ist, den Wahrheitsbeweis für seine Behauptung zu erbringen, die wohl diffamierend nicht gedacht werden kann und die, wenn er den Wahrheitsbeweis wirklich erbracht hätte, einen Schandfleck für diese Verwaltung dargestellt hätte. Ich füge mich mit aller Ruhe dem Urteile aller rechtlichen Denkenden in diesem Hause, nicht nur auf dieser Seite, sondern auch auf der Seite der Minorität. (Lebhafter Beifall bei der Majorität).

Vizebürgermeister Emmerling stellt zu den Ausführungen des Gemeinderates Zimmerl fest, ein Zuschusskredit sei deshalb notwendig gewesen, weil die Zahl der Anschlüsse im Jahre 1927 weit grösser war, als angenommen wurde.

Bezüglich der Vorlage der Abschlüsse des Jahres 1924 stelle ich fest, dass nur solche Abschlüsse der Steuerbehörde vorgelegt werden, die der Wiener Gemeinderat bewilligt hat.

Der Antrag wird sodann angenommen.

Vizebgr. Emmerling ersucht um die Genehmigung eines Nachtragskredites von 30.000 Schilling für Gleiserneuerungen. Die Gleisarbeiten werden vor dem Meidlinger Bahnhof und auch in der Wiedner Hauptstrasse durchgeführt.

G.R. Binder (E.L.) wünscht, dass solche Gleiserneuerungen rascher durchgeführt werden. Auf der Landstrasse zum Beispiel dauern Gleiserneuerungen schon eineinhalb Monate. Dadurch wird der Verkehr stark eingeschränkt. Es wäre empfehlenswert, genau zu untersuchen, warum diese Arbeiten solange dauern.

G.E. Millik (E.L.) bringt das letzte Strassenbahnunglück auf der Thaliastrasse zur Sprache. Das Wechselherz auf der Thaliastrasse bei der Einmündung der Maroltingergasse ist schon sehr ausgefahren, wodurch ein Herausschleudern der Strassenbahnwagen leicht möglich gemacht wird. Das Wechselherz wäre dringend zu erneuern und die Motorfahrer wären zu beauftragen, die Maroltingergasse zur Thaliastrasse hinab langsam zu fahren.

G.R. Körbler (E.L.) ersucht, endlich einmal die Wünsche der Bevölkerung von Salmansdorf, Neustift am Walde und der dort befindlichen Siedlung zu berücksichtigen. Die neue Linie durch die Krottenbachstrasse, die schon vor dem Krieg geplant war, wäre dringendst notwendig. Die dortige Bevölkerung ist heute von jedem Verkehr abgeschlossen und die Schulkinder müssen einen sehr weiten Weg in die Schule machen.

In seinem Schlusswort erklärt Vizebürgermeister Emmerling die Verzögerung der Gleisarbeiten damit, dass die Gleise einbetoniert werden, was die Arbeiten ein wenig verzögert. Auch werden die einzelnen Gleisstücke verschweisst und auch diese Arbeit trägt zur Verzögerung bei. Was den Unfall in der Thaliastrasse anlangt, stellt der Referent fest, dass die Entgleisung nicht auf dem Wechselherz erfolgte, sondern schon viel früher. Die Angaben des Gemeinderates Millik werden selbstverständlich überprüft werden.

Der Referentenantrag wird sodann angenommen.

Schliesslich referiert Vizebürgermeister Emmerling über die Erhöhung des Strassenbahntarifes. Er leitet sein Referat mit der Bemerkung ein, dass seit der letzten Tarifregelung fast zwei Jahre verstrichen sind. Das beweist, dass ohne zwingende Gründe keine Tarifregelung durchgeführt wird. Vizebürgermeister Emmerling erklärt sodann mit einigen Angaben den Umfang des Strassenbahnverkehrs. Im Jahre 1925 wurden rund 601 Millionen Fahrgäste befördert, im Jahre 1926 615 Millionen und im ersten Halbjahr 1927 314 Millionen. Zur Beförderung der Fahrgäste wurden auf der Strassenbahn 3287 Wagen und auf der Stadtbahn 450 Wagen herangesogen. Wenn darüber Klage geführt wurde, dass der Beförderung der Fahrgäste zu wenig Wagen zur Verfügung standen, so ist darauf zu verweisen, dass 642 neue Wagen angeschafft wurden und 80 Wagen bestellt wurden. Was die Leistungen, auf den Fahrkilometer gerechnet, anlangt, wurden 1924 4.55 Personen, 1925 4.27, 1926 4.02 und 1927 4.01 Personen befördert. Die Fahrleistung wurde wesentlich gesteigert. Sie betrug 1913 99 Millionen Kilometer, im Vorjahr aber 152 Millionen, in denen 20 Millionen Kilometer auf der Stadtbahn inbegriffen sind. Es wurden auch neue Linien geschaffen und die Stadtbahn elektrifiziert. Der Verkehr konnte nur durch die grösste Inanspruchnahme des Personals, das heute 17.135 Menschen umfasst, bewältigt werden. Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1925 auf 104 Millionen Schilling, 1926 auf 115 Millionen Schilling und bis 30. Juni d. J. 66 Millionen Schilling. Von den Einnahmen entfallen auf die Bezüge des Personals 80,2 Prozent. Das soll keine Spitze gegen das Personal sein, sondern es soll nur aufgezeigt werden, dass sich jede Veränderung der Bezüge auf die Tarife auswirken muss. Der Referent weist dann darauf hin, dass die Fahrgäste, die die Strassenbahn unbedingt benützen müssen, eine ganz andere Behandlung erfahren müssen, als jene Fahrgäste, die die Strassenbahn nur vorübergehend in Anspruch nehmen. Der Tarif, den wir heute haben, trägt auch den Bedürfnissen dieser Menschen voll auf Rechnung. Wir haben heute die Wochenkarte, den Rückfahrchein und die Karte für die Arbeitslosen. Das alles war früher nicht. Im Gegenteil, die Langstreckenfahrer, und das waren die Arbeiter- und

Angestellten, mussten sogar auf der fünften Zone eine Aufzahlung leisten. Die Tarifierhöhung beträgt nur ein Sechstel des früheren Tarifes. Bei dem Rückfahrchein kostet eine Fahrt nur 17,5 Groschen und bei der Wochenkarte bei angenommenen zwölf Fahrten nur 13,5 Groschen. Darin liegt ein besonderes Entgegenkommen gegen die Bevölkerung. Dass die Kinder- und Schülerfahrcheine um etwas mehr erhöht wurden, ist daraus zu erklären, dass sich eben Bruchteile von Groschen nicht erhöhen lassen. Wir können heute nur mit mittleren Einnahmen rechnen und da finden wir z. B. im Vergleich mit Berlin, dass eine Fahrt mit einem einmaligen Umsteigen in Berlin 20 Pfennig kostet, das sind 34 Groschen. In den anderen grösseren Städten Deutschlands ist ebenfalls der 20 Pfennig-Tarif eingeführt. Der Vorhalt, dass mit dem 28 Groschen-Tarif der Friedentarif nahezu valorisiert ist, ist nicht richtig, da 1913 die mittlere Einnahme 16 Goldheller betrug, sie aber heuer 12,4 Goldheller beträgt. Wir fahren heute billiger als vor dem Kriege. Die Abgänge bei der Strassenbahn sind auch mit den Anschaffungen in Zusammenhang gebracht worden. Das trifft auch nicht zu, weil im Jahre 1925 nur Schilling 48.397 aus Betriebsmittel verwendet wurden, im Jahre 1926 gar nur 1349 und 1927 16.191 für verschiedene Versuche mit Fahrkartenautomaten.

Die Tarifierhöhung ist so erstellt, dass sie knapp die Neubelastungen deckt und es knapp möglich macht das Defizit der letzten Jahre in den nächsten fünf Jahren durch Mehreinnahmen zu decken. Das beweist, dass wir eine über das notwendige Mass hinausgehende Erhöhung nicht in Vorschlag bringen (Lebhafte Beifall bei der Majorität).

G.R. Kunschak (E.L.) bemerkt, wie Tarifierhöhungen bei der Strassenbahn seien nachgerade zu einer ständigen Einrichtung geworden. Das zeigt, dass die Verwaltung der Strassenbahn nicht mehr auf der Höhe steht und schon nach Grundsätzen geführt wird, die weder kaufmännisch noch rationell genannt werden können und die daher weder im Interesse der Bevölkerung noch der Stadt gelegen sind. Auf das schärfste muss der Modus, der sich eingeschlichen hat bekämpft werden, dass nicht der Gemeinderat das entscheidende Forum für die Gestaltung der Strassenbahnfahrpreise ist, sondern dass das ein ausserstehender Faktor besetzt. Auch diesmal wieder hat der Referent, bevor er in den zuständigen Ausschuss, in den Stadtrat und in den Gemeinderat gegangen ist, sich die sogenannte Wiener Konferenz, eine Institution der sozialdemokratischen Partei (Lebhafte Hörtrübe bei der Einheitsliste) als entscheidendes Forum ausserwählt. Wir verstehen schon, dass in der gegenwärtigen Zeit nach anderen Methoden gearbeitet werden muss als in der früheren, insbesondere wenn es sich um tief einschneidende Massnahmen handelt. Wir würden es daher sehr gut verstehen, wenn sich der Referent mit den Vertretern der Wirtschaftslebens zusammensetzen, wenn er zum Beispiel die gesetzlich fungierende Arbeiterkammer, die Handelskammer, die Gewerkschaftsorganisation, die Genossenschaft und die industriellen Organisationen gefragt hätte. Das würde noch auf der Linie der demokratischen Verwaltung liegen. Er hat aber eine ausgesprochen sozialdemokratische Parteiorganisation zur Entscheidung aufgerufen und der Gemeinderat und alle anderen Instanzen der Gemeindeverwaltung haben dieser Entscheidung die Gesetzmässigkeit zu verleihen, ohne dass sie auf ihren meritorischen Inhalt irgend einen Einfluss hätten (Zustimmung bei den Parteien der Einheitsliste). Wenn die Methode des Vizebürgermeisters Emmerling Schule machen sollte, würde es sich empfehlen, den Gemeinderat überhaupt nach Hause zu schicken (Lebhafte Zustimmung bei der Einheitsliste) und zu erklären, in Gemeindeangelegenheiten entscheidet der jeweilige Stadtrat im Einvernehmen mit der sozialdemokratischen Vertrauensmännerkonferenz. Das wäre nicht demokratisch, das wäre wie Diktatur, aber es hätte den Vorzug, dass es kein Schwindel ist, wie diese ganze Gemeinderatsspielserei (Lebhafte Beifall bei den Mitgliedern der Einheitsliste). Aber auch aus rein materiellen Erwägungen heraus ist dieser Vorgang ganz

unberührt, weil die Finanzierung der Strassenbahn eigentlich aus den Tasche der Kreise erfolgt, die nicht gefragt werden. Das Referat ist durch eine Leichtfertigkeit charakterisiert, wie sie ärger nicht gedacht werden kann. Der Referent hat es nicht für notwendig gefunden, auch nur eine Korrektur des gedruckten Berichtes vorzunehmen, offenbar weil er selbst alles glaubt, was darin steht (Heiterkeit bei der Einheitsliste). Es heisst z.B. in dem gedruckten Bericht, dass der Durchschnittsfahrpreis in der Tarifgruppe II-3 Groschen 14 Heller beträgt. Nun ist der niederste Fahrpreis in dieser Gruppe vier Groschen. Der Durchschnittsfahrpreis soll also geringer sein als der niederste Fahrpreis in der Gruppe (Hört! Hört! und Heiterkeit bei der Einheitsliste). Wenn das aus Leichtfertigkeit geschehen ist, so ist es als Missachtung des Gemeinderates auf das schärfste zurückzuweisen. Ist es aber geschehen, um ein günstiges Bild herauszubringen, so wäre das eine Niederträchtigkeit und eine bewusste Irreführung.

Dieselbe Leichtfertigkeit ergibt sich aus den Behauptungen des Direktor Spängler und des Referenten hier im Gemeinderat über die durchgeführten Investitionen. Tatsächlich sind in den Jahren 1924 und 1925 2'1 Millionen Schilling vom Gemeinderat für Investitionen beschlossen worden und zwar sind nach diesen Beschlüssen alle diese Beträge in drei Raten auf die Betriebseinnahmen des Jahres 1924, 1925 und 1926 aufzuteilen. Diese Auslagen müssen entsprechend den Gemeinderatsbeschlüssen aus den Betriebsmitteln bedeckt worden sein. Wie vereinbart sich das mit den Ausführungen des Referenten, dass in den drei Jahren insgesamt nur einige sechstausend Schilling für Investitionen verausgabt worden sind. Man sollte noch glauben, dass bei einer Angelegenheit die so schwer gerade in das Wirtschaftsleben der ärmern Bevölkerungsgeschichte eingreift sich einer etwas grösseren Gewissenhaftigkeit in der Berichterstattung und in der Aufstellung von Behauptungen befleissigen sollte, und dass man die Dinge mit dem Ernst behandeln, den sie verdienen. Für diesen Ernst hat leider die Mehrheit in diesem Saal kein Verständnis (Lebhafter Beifall bei der Einheitsliste). An dem Bericht haben wir auch, abgesehen davon, dass wir meinen, es müsste möglich sein, diese Tarifierhöhung zu vermeiden, zu bemängeln, dass die Steigerung diesmal weit über das Mass früherer Tarifsteigerungen hinausgeht. Anlässlich der letzten Tarifierhöhung im Jahre 1925 sind die Halbjahresnetzkarten um 3'77 Prozent erhöht worden, jetzt werden sie um 18'18 Prozent erhöht (Hört! Hört! bei der Einheitsliste). Dieselben Ziffern gelten bei den Monatsnetzkarten. Die Streckenkarten bis zu zwei Teilstrecken werden gegen 5'88 Prozent im Jahre 1925 jetzt um 16'3 Prozent erhöht (Hört! Hört! bei der Einheitsliste), die Streckenkarten bis zu fünf Teilstrecken gegen 4'38 Prozent um 17'5 Prozent. (Hört! Hört! bei der Einheitsliste). Die Streckenkarten über fünf Teilstrecken gegen 3'85 Prozent um 18'5 Prozent. Die Frühfahrtscheine gegen 10 Prozent um 14'28 Prozent. Die Hin- und Rückfahrtscheine sind im Jahre 1925 um 3'45 Prozent erhöht worden, jetzt werden sie um 16'2 Prozent erhöht (Hört! Hört! bei der Einheitsliste). Die Wochenkarten damals um 3'7 Prozent, jetzt um 14'28 Prozent. (Neuerliche Hört! Hört! bei der Einheitsliste.) Im Oktober 1925, als die Erhöhung vorgenommen wurde, hatten wir eine gewisse Konjunktur, günstige Wirtschaftsverhältnisse, jetzt stehen wir in einer Wirtschaftskrise mit einem Uebermass von Arbeitslosen. Im Jahre 1925 hat man unter günstigen Wirtschaftsverhältnissen den Mut nur zu einer verhältnismässig geringfügigen Steigerung aufgebracht, während man jetzt unter weitaus schwierigeren Verhältnissen mit einer so bedeutenden Steigerung vorzudringen. Man kann wirklich sagen, Sie sind bei Behandlung dieses Gegenstandes, von dem verlassen worden, was den Inhalt Ihrer Parteibezeichnung darstellt. Sie gehen weder demokratisch noch sozial vor, aber sozialdemokratisch im Sinne der heutigen Führer (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei der Einheitsliste). Es ist eine alte Erfahrung, dass jede Erhöhung des Strassenbahntarifes eine Teuerungswelle auslöst. (Lebhaftes Zustimmung bei der Einheitsliste). Bei den Netzkarten, die eigentlich die Karten des gewerblichen und kaufmännischen Lebens darstellen, hätte man besonders vorsichtig sein müssen, da sie mit der Gestaltung unseres Wirtschaftslebens

im innigsten Zusammenhang stehen. Nach dem Referat des Vizebgrm. Emmerling scheint man aber der Auffassung zu sein, dass der Besitz einer Netzkarte eine bürgerliche Lebensgewohnheit darstellt und man beachtet nicht, dass tausende von Handelsangestellten und sonstigen Vertretern Besitzern von Netzkarten sind. Ein rationeller Betrieb der Strassenbahnen würde sicher die Möglichkeit bieten den Ertrag der Strassenbahnen zu erhöhen und wenn sich die Gemeinde gar entschliessen könnte auf den versteckten Reingewinn, den sie unter dem Titel der Fürsorgeabgabe aus der Strassenbahn herauszieht, zu verzichten, wäre es möglich, zumindest auf eine generelle Tarifierhöhung zu verzichten und nur eine Revision des Tarifes in sehr bescheidenem Masse durchzuführen. Wenn der Referent behauptet dass die Strassenbahntarife noch nicht valorisiert seien, so ist das ein grosser Irrtum. In Wirklichkeit sind sie valorisiert, ja übervalorisiert. Im Jahre 1913 wurden auf den Wagenkilometer 3'26 Personen befördert, im Jahre 1924-4'77 das heisst um vier Prozent mehr. Der Referent hat heute zum erstenmal erklärt, dass sich dieses Verhältnis gebessert hat. Das können wir nicht überprüfen, da uns seit dem Jahre 1924 ein Bericht über die Strassenbahn nicht mehr vorgelegt worden ist. Wenn man nun die Zahl der Wagenkilometer mit der Zahl der beförderten Personen und mit dem Ertrag der Strassenbahnen vergleicht ergeben sich folgende Durchschnittserträge von einem Fahrgast: Im Jahre 1913- 750.816 Papierheller, im Jahre 1924- 637.601 Papierheller. Der Tarif war also im Jahre 1924 noch nicht valorisiert. Durch die Tarifierhöhung des Jahres 1924 und des Jahres 1925 ist es aber so weit gekommen, dass nunmehr der Ertrag pro Fahrgast statt 750.816 Papierheller 306.565 Papierheller beträgt (Hört! Hört!) das heisst, die Durchschnittseinnahmen berechnet auf die Zahl der Wagenkilometer ist infolge dieser Erhöhungen schon reichlich übervalorisiert. Berücksichtigt man die jetzige durchschnittlich fünfzehnprozentige Erhöhung, so ergibt sich, dass die Übervalorisierung auf fünfundsanzig Prozent gestiegen ist. (Lebhaftes Hört! Hört! bei der Minderheit).

Es wäre auch notwendig zu wissen, wieviele Fahrgäste mit den einzelnen Fahrscheinen fahren. Wir sind nicht in der Lage solche Berechnungen aufzustellen. Wahr bleibt, dass die Tarife reichlich übervalorisiert sind. Dabei muss man in Betracht ziehen, dass die Einkommenverhältnisse des grössten Teiles der Bevölkerung noch nicht valorisiert sind. Auch die städtischen Angestellten, haben zu einem grossen Teil noch nicht die Friedensbezüge. Sie lassen es bei dieser Erhöhung an sozialer Einsicht und sozialem Mitleiden durchaus fehlen. Es zeigt sich immer schärfer, dass vom Herrn Stadtrat Emmerling abwärts, die Meinung vorherrscht, das Publikum ist wegen der Strassenbahn da. Das kann man immer und immer wieder erfahren. Ich nehme das anspruchloseste Publikum, die Arbeiter, die Frühmorgens in die Fabriken fahren. Was sich da abspielt, das kann man nicht mehr Personentransport nennen, das muss man mit dem Ausdruck Tierquälerei belegen. Hier herrscht eine Lässigkeit und Indolenz, wie man sie sich ärger nicht vorstellen kann. Wäre das unter dem christlichsozialen Regime, so wäre schon längst ein arger Skandal entstanden. Sie dürfen aber nicht glauben, weil Sie Ihre Leute zu einer Engselgeduld erzogen haben, dass auch diese Engselgeduld nicht reissen kann. Man sollte den Herrn Vizebürgermeister Emmerling dazu verhalten, vierzehn Tage vor sieben Uhr früh die Strassenbahn zu benützen. Aber auch zu anderen Tageszeiten sind die Verhältnisse nicht besser. Dieser Zustand ist eine Qual für das Publikum, für das Personal und ein Dorado für die Taschendiebe. Skandalös sind auch die langen Intervallen, besonders in den Vormittagsstunden. Die Intervallen sind lang, der Betriebsschluss vorzeitig und schliesslich und endlich ist die Instradierung der einzelnen Linien losgelöst von allen praktischen Bedürfnissen der Bevölkerung. Das wird vom grünen Tisch aus gemacht und das Publikum ist die Kanaille die zu kuschen hat. Wie man auf diesem Gebiet Hernald behandelt, spottet jeder Beschreibung. Man könnte beispielsweise auf dem Ring noch ei-

nige Wagen einschleichen, damit beim H Wagen nicht eine so lange Intervalle ist. Ein Skandal ist das, was sich beim 60^{er} Wagen in der Kopfstation abspielt. Dort kommen die Leute von der Stadtbahn und stossen und drängen, so dass schreckliche Szenen an der Tagesordnung sind. Eine einfache Durchführung des Wagens bis zur Remise würde diesem skandalösen Zustand ein Ende setzen. Diese Dinge sind es, die es uns unmöglich machen, für diese Tarife zu stimmen. Wir treiben keine faktische Opposition, sondern aus rein sachlichen Erwägungen müssen wir gegen diese Vorlage stimmen. (Lebhafter Beifall bei der Minderheit).

GR. Scholz (E.L.) sagt, dass es fast zur Regel geworden ist, dass in Abständen von einem bis anderthalb Jahren der Strassenbahntarif erhöht wird. Im Jahre 1924 hat der Tarif noch 17 Groschen betragen, heute soll er auf 28 Groschen erhöht werden. Das ist eine Steigerung um 65 Prozent in drei Jahren. Das muss eine allgemeine Teuerung auslösen. Es gibt wohl wenige Leute, die in dieser Zeit ihr Einkommen um 65 Prozent erhöht haben. Die Verwaltung der Strassenbahn ist schlecht, was schon aus den Vorlagen, die man uns gegeben hat, her vorgeht. Wenn im Jahre 1925 das Defizit bereits 0.3 Millionen Schilling und im Jahre 1926 gar 5.3 Millionen Schilling betragen hat, so hätte eine richtige Verwaltung die Pflicht gehabt, sofort Ordnung zu machen und nicht den Abgang weiter hinaufschellen zu lassen. Stadtrat Breitner hätte aus seinen reichen Mitteln den Strassenbahnen Gelder zur Verfügung stellen können, man hat aber ruhig das Defizit anwachsen lassen. Für die ersten neun Monate 1927 wird bereits ein Abgang von 11.5 Millionen Schilling errechnet, was ebenfalls beweist, dass die Verwaltung schlecht ist. Der Redner bemängelt, dass die Intervalle viel zu lang sind und die Strassenbahnwagen nicht genügend gereinigt werden. Er beantragt schliesslich, dass ab 4. Oktober der Betriebschluss auf allen Linien um eine halbe Stunde verlängert werde.

G.R. Haider (E.L.) kritisiert, dass die Erhöhung des Strassenbahntarifes zuerst die Wiener Vertrauensmänner der sozialdemokratischen Partei beschäftigte. In Wirklichkeit halten sie ihre Vertrauensmänner und den Gemeinderat zum besten. Das ist eine Schande, gegen die wir protestieren müssen. Es hat eine Zeit gegeben, wo Sie gegen ein Junktim zwischen einer Tarifierhöhung und einer Erhöhung der Bezüge der Angestellten ganz besonders Stellung genommen haben. So im Jahre 1909 wo Reumann bei einer ganz geringfügigen Erhöhung des Strassenbahntarifes erklärte, dass so ein Junktim überhaupt nicht zu erklären sei. Der Redner bespricht dann die Frage der Kompensation. Was bieten Sie der Bevölkerung für die neue Belastung? Wir haben einen Strassenbahnverkehr, der einen Menschenunwürdigen Transport von Menschen darstellt. Machen Sie erst Reformen, die der Bevölkerung zugute kommen, und dann erhöhen Sie die Tarife. Zur Frage der Anerkennung des Koalitionsrechtes erklärt Gemeinderat Haider, dass das, was die christlichen Strassenbahner ihrer Ueberzeugung wegen erdulden müssen, jeder Beschreibung spottet. Sie arbeiten heute nur mehr mit Terror und Ihre Losung heisst: Willst Du nicht mein Bruder sein, so haue ich Dir den Schädel ein. Ich bin überzeugt, dass es Ihnen nicht gelingen wird, durch Terror die christlichen Strassenbahner umzubringen. Trotzdem aber erhebe ich die Forderung, diesem schreienden Unrecht Einhalt zu gebieten. (Beifall).

G.R. Preyer (E.L.) erklärt, dass die Vorlage antisozial ist. Sie bringen die Tarifierhöhung mit der Erhöhung der Löhne und Gehälter der Angestellten in Zusammenhang. Für die Erhöhung der Gehälter und Löhne brauchen Sie aber nur 4¹/₄ Millionen Schilling, während Ihnen die Tarifierhöhung in Wirklichkeit 15⁵/₅ Millionen einbringt. Ihre Verwaltung ist eben unökonomisch. Auf die Bedürfnisse der Bevölkerung wird keine Rücksicht genommen, sonst hätten wir nicht den schlechten

Strassenbahnverkehr in den Früh- und Mittagsstunden und nach Arbeitschluss. Dass die Sozialdemokraten auf die arbeitende Bevölkerung Rücksicht nehmen, ist keine Neuerung, auch zur Zeit des christlich-sozialen Regimes hat es den Frühschein von fünf Kreuzern gegeben. Auch der Zonentarif war eine Begünstigung der Bevölkerung, da der grösste Teil des Publikums nur kurze Strecken fährt. Der Redner wendet sich gegen den Sondertarif für die Fahrt in die Freudenu, da dieser Sondertarif gerade diejenigen Leute treffe, die nicht zum Rennen fahren. Er beantragt, dass dieser Sondertarif aufgelassen werde.

Schliesslich wendet sich der Redner gegen das System der Aufnahmen von Arbeitern bei der Strassenbahn. Er erklärt, dass die Aufnahmen nach politischen Grundsätzen erfolgen, dass von den Arbeitslosen, die um die Aufnahme bei der Strassenbahn ersuchen, der Austritt aus der katholischen Kirche verlangt werde. Das sind niederträchtige Brutaltätsakte und die Minderheit könne, solange solche Verhältnisse herrschen, einer derartigen Vorlage nicht zustimmen. (Beifall).

GR. Lehminger (E.L.) meint, dass der in der Vorlage berechnete Frequenzrückgang nicht eintreten werde, weil es sich um einen Monopolbetrieb handelt. Es sei deshalb unrichtig, wenn ein Abgang berechnet werde. Die Erhöhung des Tarifes sei ungerechtfertigt. Insbesondere die 40prozentige Steigerung des Fahrpreises in die Freudenu entbehre jeder Begründung. Dort sind schon sehr viele Leute angesiedelt, die mit dem Rennen gar nichts zu tun haben und denen die Fahrt verteuert wird. Bei der letzten Tarifierhöhung hat man wenigstens auch dem Publikum etwas geboten. Es wurde der Nachtfahrschein aufgelassen und die Stadtbahn in das Strassenbahnnetz einbezogen. Dieses Mal werden dem Publikum nur überfüllte Wagen geboten. Es ist auch kein Zufall, dass die Zahl der Unfälle steigt. Das ist darauf zurückzuführen, dass das Personal überlastet ist. Die Strassenbahner haben einen niedrigen Grundlohn und müssen durch Extraleistungen versuchen, ein Einkommen zu erlangen, das ihnen die Möglichkeit bietet, leben zu können. Auch die Wagen sind nicht auf der Höhe der Zeit, ebenso die Bremsvorrichtung. Schliesslich wird immer als Beispiel für die Billigkeit des Wiener Tarifes der Strassenbahnfahrpreis in Berlin angeführt. Es ist richtig, dass in Berlin für eine Fahrt 20 Pfennig gezahlt werden müssen, dafür wird aber auch die Bevölkerung besser befördert, man kann dort im Wagen sitzen oder zumindest stehen. Aber nehmen Sie zwei Länder mit hochwertiger Valuta. In Oslo kostet die Strassenbahnfahrt 15 Oere oder 27 Groschen, in Amsterdam 29 Groschen. Der Tarif ist also jetzt auch dort nicht teurer als bei uns. Die fünf neuen Linien, mit denen so viel Aufsehen gemacht wird, sind ebenfalls keine Tat. Die Linie 9 war bereits halb fertig, die Linie 11 ist sehr kurz, ebenfalls die anderen Linien. Das sind die Leistungen, die Sie in acht Jahren vollbracht haben. Dafür herrscht seit 1919 bei der Strassenbahn ein unerhörter Terror, Drangsalierungen ohne Zahl, so dass man sich wundern muss, dass eine Partei, die angeblich sozial ist, Bedienstete derart behandelt. Die sozialdemokratischen Strassenbahner bekommen Doppeltage zugewässen, die Mitglieder der christlichen Gewerkschaft werden ausgenommen. Für Versetzungen missliebiger Bediensteter werden die Gründe bei den Haaren herbeigezogen. Solange solche Zustände herrschen, können Sie von uns nicht verlangen, dass wir für eine Tarifierhöhung stimmen. (Beifall).

GR. Pfeiffer (E.L.): Die sozialdemokratische Mehrheit hat sich für die Führung der städtischen Unternehmungen das kapitalistische System zurecht gelegt. Es ist eine starke Groteske, wenn eine Partei, die sich sozialistisch nennt, das kapitalistische System übernimmt. Es ist sehr bedauerlich, wenn das kapitalistische System bei einem gemeinnützigen Unternehmen, wie es die Strassenbahn ist, angewendet wird.

So ein unumgängliches Verkehrsmittel zu verteuern, ist einer sozialistischen Gemeindeverwaltung unwürdig. Ich habe mich bei den städtischen Elektrizitätswerken erkundigt, wie hoch der Strompreis ist, den die städtischen Strassenbahnen den Elektrizitätswerken zahlen. Ich habe unter Berufung auf das Amtsgeheimnis keine Auskunft erhalten und wurde an den Vizebürgermeister Emmerling gewiesen. Deshalb stelle ich nun an den Referenten die strikte Anfrage, welchen Strompreis die städtischen Strassenbahnen den städtischen Elektrizitätswerken bezahlen. Der Redner kommt sodann auf die Vorfälle am 15. Juli zu reden, wobei er erklärt, dass die Einstellung der Strassenbahn wesentlich dazu beigetragen hat, die Bevölkerung zu erregen. Er richtet an die Gemeindeverwaltung die Frage, ob der Strassenbahnverkehr mit oder ohne ihre Zustimmung eingestellt wurde. Wir werden gegen die Vorlage stimmen, weil einerseits nicht der Beweis dafür erbracht wurde, dass die Erhöhung zur Beseitigung des Defizits notwendig ist, und weil wir andererseits so viel soziales Empfinden haben, um der Bevölkerung eine solche Belastung zuzumuten.

G.R. Morbaul (E.L.) erklärt, dass trotz der Tarifierhöhung der alte Schlenker bei der Strassenbahn andauern wird. Die Mehrheit hat nicht den Mut gehabt, die Erhöhung durchzuführen; sie ist zum Vormund gegangen, zu den Wiener Vertrauensmännern und die haben sich gedacht, wir fahren mit dem Auto und das Proletariat soll zahlen. Wir werden es noch erleben, dass uns der Schaffner sagen wird, sie dürfen nicht mitfahren, wenn sie nicht parteipolitisch organisiert sind, weil ja auch die Strassenbahn eines Ihrer parteipolitischen Institute ist. (Beifall).

GR. Angermayer (E.L.) bemerkt, es handelt sich bei der Tarif Erhöhung um einen Betrag von 155 Milliarden, einen enormen Betrag, der eine ausserordentlich starke wirtschaftliche Belastung insbesondere bei der heutigen Wirtschaftslage bedeutet. Wenn die Betriebsführung eine andere wäre, wäre die Erhöhung überhaupt nicht oder zumindest nicht in diesem Ausmass nötig gewesen. Die heutige Gemeinderatsmehrheit will aber den Irrweg nicht verlassen, Investitionen durch laufende Einnahmen zu decken. Man müsste sich endlich einmal entschliessen, den Anleiheweg zu beschreiten. Der Bankkredit ist ein sehr untaugliches Surrogat, da die Laufzeit der Bankkredite zu kurz und die Verzinsung zu hoch ist. Unerhört ist es, dass Sie die Erhöhung der Löhne und Gehälter der Strassenbahner als Vorspann für die Tarif Erhöhung benutzen. Sie sprechen immer von einer sozialen Tat. Eine wirkliche soziale Tat wäre es nur dann, wenn Sie die Löhne und Gehälter erhöhen würden, ohne die Tarife zu erhöhen. So führen Sie nur eine Einkommensverschiebung herbei und verschulden eine neue Teuerungswelle. Es ist eine Unverschämtheit unseren Widerstand gegen die Strassenbahntarife damit zu begründen, dass wir gegen eine Erhöhung der Löhne und Gehälter der Strassenbahner seien. Keiner von uns fällt es ein, den Strassenbahnern, deren Gehälter auch nach dieser Erhöhung noch lange nicht valorisiert sind, die Erhöhung zu weiden. Wir wollen nur, dass die Strassenbahner die Lohnerhöhung ganz geniessen sollen und dass ihnen nicht im Wege einer neuen Teuerung diese Erhöhung weggenommen wird. Wenn Sie die Dinge so hinstellen, als ob alle diejenigen, die nach acht Uhr fahren, Vergnügungsfahrten machen, so sind das öde Witze. Solange Sie eine ordentliche kaufmännische Gebarung nicht einführen, solange Sie nicht den Anleiheweg betreten, solange wird eine vernünftige Führung der städtischen Unternehmungen nicht möglich sein. Wir werden uns weder durch Drohungen der Arbeiterzeitung, noch durch Ihre Gewaltmassnahmen in den Betrieben davon abhalten lassen, solange gegen Sie zu kämpfen, bis Sie von Ihrem Irrweg abgehen. (Lebhafter Beifall bei der Einheitsliste).

GR. Stöger (E.L.) bemerkt, Wien würde am notwendigsten die Untergrundbahn brauchen. Nach den Aeusserungen des Stadtbaudirektors Masill ist der Plan für die Untergrundbahn nahezu fertig. Dieses Projekt wird

aber nicht durchgeführt, da die heutige Gemeindeverwaltung einer grosszügigen Tat nicht fähig ist, obwohl Wien damit ein grosstädtisches Verkehrsmittel bekäme und tausende Arbeitslose beschäftigt werden könnten. Auch sonst tut die heutige Gemeinderatsmehrheit nichts für die Hebung des Wiener Verkehrs. Die Donau als Wasserweg wird nicht ausgenützt. Lusger hat den Wienerhafen in der Freudenau geschaffen. Die heutige Gemeindeverwaltung ist hier untätig. Die reiche Gemeinde Wien brachte es sogar fertig, die Strasse, die zu unserem einzigen Flugfeld nach Aspern führt, in geradezu skandalöser Weise verfallen zu lassen. Bei einer solchen Gemeindeverwaltung ist die krähwinkelartige Ausgestaltung des Verkehrs nicht zu verwundern. Die Verlotterung des Wagenparks bedeutet eine ernste Gefahr für die Bevölkerung. Es konnte sich in Wien ereignen, dass an drei aufeinander folgenden Tagen Strassenbahnunfälle vorgekommen sind. Wenn die heutigen Machthaber selbst die Strassenbahn benutzen müssten, hätten sie sie nicht so herunterkommen lassen. Wie die Schande vom 15. Juli zur Scheidung der Geister beigetragen hat, wird diese bewusst herbeigeführte Teuerung dazu beitragen, dass der Bevölkerung über die Wirtschaft der sozialdemokratischen Partei in Wien die Augen aufgehen. (Lebhafter Beifall)

GR. Dr. Hengl (E.L.) beantragt, es möge zwischen dem Heiligenstädter Bahnhof und dem Nussdorferplatz zu Zeiten stärkeren Verkehrs ein Pendelverkehr der Strassenbahnlinie 36 eingerichtet und die Direktion der städtischen Strassenbahnen möge beauftragt werden, den Entwurf einer neuen beim Heiligenstädter Bahnhof ausgehenden Strassenbahnlinie nach Nussdorf (durch die Boschstrasse) vorzulegen. Er verlangt weiters, dass für die Linie 37 ein späterer Betriebschluss eingeführt und dass diese Linie bis ein halb neun Uhr in vollem Frühverkehr geführt wird. Ebenso ist die Einführung eines späteren Betriebschlusses bei der Linie 39 notwendig. Schliesslich stellt der Redner den Antrag, die Strassenbahndirektion zu beauftragen, ebstens einen Entwurf über eine Linienführung über die Krottenbachstrasse nach Neuvorsorge am Walde und nach Pötzleinsdorf und weiters eine Vorlage zu verfassen, die die Einführung von ermässigten Fahrpreisen für direkte Fahrten auf den Radiallinien zu den Kopfstationen am Ring und am Kai zum Gegenstand hat.

GR. Daffinger (E.L.) kritisiert die Verunreinigung der Wagen und meint, dass die Gemeindeverwaltung nächstens schon Präzedenzien für die meist verunreinigten Wagen aussetzen wird. Er wendet sich dann gegen die übermässige Reklame auf den Strassenbahnfenstern, wodurch den Fahrgästen der Ausblick auf die Strecke schon vollends verhindert wird. Viele Fahrer nehmen auch auf die Fahrgäste keine Rücksicht, sie fahren zu rasch an und ab, wodurch die Fahrgäste im Wagen hin und hergebeutelt werden. Wenn man der Meinung ist, dass die Strassenbahn eine elektrische Strassenbahn ist, so irrt man sich sehr; denn es gibt Wagen, die rauchen und stinken wie ein altes Dampfross. Wir sind der Meinung, dass trotz der Zuwendungen an die Bediensteten die Fahrpreiserhöhung nicht notwendig ist. Wir werden daher trotz der Sozialvertrauenskonferenz gegen die Vorlage stimmen.

GR. Hörmayer (E.L.) erklärt, dass der Verkehr zu den städtischen Bädern und ganz besonders zu den Donaustrandbädern sehr viel zu wünschen übrig lässt. Auch der Verkehr auf den Linien AK und BK ist ein besonders schlechter. Man muss manchmal auf dem Ring 22 Minuten warten, bis ein AK oder BK Wagen daher kommt. In St. Pölten haben sie einen besseren Verkehr als wir in Wien. Der Redner kritisiert dann weiters noch den Verkehr auf den Linien V und C und regt an, dass auf diesen Linien der Betriebschluss hinausgeschoben werden möge. Er richtet an Vizebürgermeister Emmerling schliesslich die Anfrage, ob sich die Preiserhöhung auch auf die begünstigten Fahrscheine

Der Gemeinderatsstellen, Fürsorge und so weiter ausspricht, da in der Vorlage darüber nichts enthalten ist.

Siebenter Bogen.

GR. Ullreich (E.L.) bezeichnet die Tarifierhöhung als eine Ungerechtigkeit. Fortwährend wird der Tarif erhöht, auf die Bevölkerung wird aber gar keine Rücksicht genommen. Die Strassenbahnwagen sind überfüllt. Die Intervallen sind sehr lang. Die Beleuchtung der Wagen lässt alles zu wünschen übrig. Ein weiterer Uebelstand sind die ausgefahrenen Beiwagen, in denen die Fahrgäste herumgeworfen werden. Alle Vorschläge der Minderheit bleiben unberücksichtigt. Man hat beispielsweise eine Linie 9 gebaut, die erst zweckmässig wäre, wenn sie über die Schweglerbrücke nach Rudolfshaus führen würde. Freilich bedingt dies die Verstärkung dieser Brücke, darüber wird man aber nicht hinweg kommen. Unbedingt notwendig ist eine Strassenbahnlinie in das Liebhartstal. Im Jahre 1914 war diese Linie bereits geschlossen. Der Krieg hat den Bau verhindert. Nach dem Krieg wurden von der gegenwärtigen Mehrheit alle unsere Anträge abgelehnt. Es wird behauptet, dass sich diese Linie nicht rentiert. Aber die Strassenbahn ist kein fiskalisches Instrument, sie soll ja auch Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigen.

Der Redner beantragt die Fortsetzung der Strassenbahnlinie J durch die Galizinstrasse bis zur Katharinenruhe. Dadurch wird nicht nur ein Wunsch der Bewohner des Liebhartstales erfüllt, sondern auch den vielen Leuten, die dort das Bad und den Friedhof besuchen, geholfen. (Beifall).

GR. Dirisamer (E.L.) sagt, man müste der Bevölkerung nur deshalb eine so starke Erhöhung des Strassenbahntarifes zu, weil die Strassenbahn ein Monopolunternehmen sei. An dem gegenwärtigen Strassenbahneland hat auch die Wohnungspolitik der Gemeinde viel schuld. Der soziale Tarif ist längst abgeschafft. Vor dem Krieg konnte jeder Arbeiter mit seinem Frühfahrchein fahren, wohin er wollte. Heute muss er eine bestimmte Linie benutzen. Die Erhöhung von 24 auf 28 Groschen ist eine ungeheure Belastung der gesamten Arbeiterschaft. Die Wiener Arbeiter müssen den Kopf verloren haben, denn es wäre sonst nicht denkbar, dass sie der Erhöhung des Strassenbahntarifes zugestimmt haben.

Bez. Vorsteher Dr. Siegmuth (E.L.) bespricht insbesondere den Autobusverkehr durch die Innere Stadt. Er tadelt den späten Betriebsbeginn und den frühzeitigen Betriebschluss. Alle Wünsche, den Autobusverkehr früher aufzunehmen und später zu beenden, bleiben von der Strassenbahndirektion unerfüllt. Der Redner meint schliesslich, dass die Wiener Verkehrsmissäre nur durch den Bau einer Untergrundbahn behoben werden kann. Der Bau ist keine technische Angelegenheit, sondern nur eine finanzielle und die ^{reiche} Gemeinde Wien müsste für ihn die notwendigen Mittel haben. (Beifall).

GR. Prinke (E.L.) erklärt, es sei tief bedauerlich, dass es bei der Strassenbahn nicht einmal den gesetzlichen Achtstundentag gebe. Die Strassenbahner müssen mindestens drei Ueberstunden machen, um so viel zu verdienen, dass sie mit ihrer Familie leben können. Skandalös ist auch der Zustand, in dem sich die Wagen befinden. Insbesondere die vielen Pickerln an den Fenstern wirken störend. Einzelne Strassenbahnbedienstete benehmen sich gegenüber Fahrgästen, die anderer Gesinnung sind skandalös.

GR. Hiess (Soz. dem.): Erzählen Sie uns einmal etwas vom Konsumverein! (Grosser Lärm bei den Christlichsozialen). Stadtrat Rummelhardt ruft: Er wird Euch von Euren Konsumverein was erzählen! Gemeinderat Huber: Da sollt Ihr vorsichtiger sein!

GR. Prinke: Ich könnte Ihnen schon erzählen, wie dort die Arbeiter ausgebeutet und die Kunden betrogen werden. Seit die Strassenbahn von den Sozialdemokraten verwaltet wird, hat die Direktion nicht mehr zu reden, es diktiert der Vertrauensmännerausschuss mit dem sattembekanntem Leitner an der Spitze. Alle Terrorfälle sind auf das Schuld-