

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur: 10
Karl H o n a y

Wien, am Freitag, den 13. Jänner 1928

WIENER GEMEINDERAT

Sitzung vom 13. Jänner 1928

Bürgermeister Seitz eröffnet um fünf Uhr nachmittags die Sitzung. Zunächst werden ohne Debatte der Bauentwurf für weitere Baustellen der Wohnhausanlage Am Wienerberg-Spinnerin am Kreuz mit einem Kostenerfordernis von vier Millionen Schilling, die Aufstellung des Schubertbrunnens Ecke Liechtensteinstrasse und Alserbachstrasse, eine Neuanschaffung von Gasmessern mit einem Kostenaufwand von 200.000 Schilling, die Errichtung einer Luftdruckkühlanlage und einer Kesselschlackenverladeanlage im Ueberlandkraftwerk Ebenfurth mit einem Kostenerfordernis von zusammen 480.000 Schilling, die Anschaffung von zwei Dampfturbinen im Kraftwerk Simmering mit einem Kostenaufwand von 120.000 Schilling, die Erhöhung der Schlieferzulage im städtischen Kanalräumungsbetrieb und schliesslich mehrere Grund- und Hausankäufe genehmigt.

Die Minderheit hat zwei Dringlichkeitsanträge eingebracht, von denen einer die Strassenbahnunfälle durch Versagen der Bremsvorrichtung behandelt, während der andere sich mit der bevorstehenden Wahl des Hilfenausschusses des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft beschäftigt. Die beiden Anträge lauten:

In der letzten Zeit mehren sich in geradezu beängstigender Zahl die Zugszusammenstösse im Betriebe der städtischen Strassenbahnen. Immer wieder wird als Ursache dieser Zusammenstösse das Versagen der Bremse angegeben. Die Häufigkeit dieser Zusammenstösse führt zu der begründeten Annahme, dass nicht nur das in Anwendung stehende Bremssystem, sondern die Bremsvorrichtungen selbst den an sie zu stellenden Anforderungen nicht zu entsprechen vermögen. Nicht von der Hand zu weisen ist auch die Besorgnis, dass der Instandhaltung der Bremsvorrichtungen nicht jenes Augenmerk zugewendet wird, welches die Gewährleistung der vollen Betriebssicherheit erfordert. Auf jeden Fall hat die Öffentlichkeit ein Recht, darüber Beruhigung zu verlangen, dass im Betriebe der Strassenbahn alle Vorkehrungen getroffen werden, die nach menschlichem Ermessen ausreichen, um Zusammenstösse zu vermeiden.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag, der Gemeinderat wolle beschliessen:

Der amtsführende Stadtrat der Verwaltungsgruppe VIII wird beauftragt, unverzüglich eine Generalrevision der Bremsvorrichtungen des gesamten Wagenparks zu veranlassen, dem Ausschusse für städtische Unternehmungen in kürzester Frist nicht nur über das Ergebnis dieser Revision sondern auch über die Behebung der allenfalls festgestellten Mängel zu berichten und dem Gemeinderate raschestens Anträge auf Ausstattung des gesamten Wagenparks mit modernen Bremsvorrichtungen zu unterbreiten.

Der Hilfenausschuss des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft hat für Samstag, den 21. Jänner, die Gehilfen-(Wahl-)Versammlung in das Wiener Konzerthaus einberufen. Als Wahlzeit wurde die Zeit von 7 Uhr früh bis 5 Uhr nachmittags bestimmt.

Wenn in Rücksicht gezogen wird, dass annähernd 50.000 Wahlberechtigte Gehilfen in Wien sind, die also alle innerhalb zehn Stunden in einem einzigen Lokale ihr Wahlrecht ausüben sollen, erscheint es auf den ersten Blick, dass ganz unzulängliche Bestimmungen getroffen wurden. Es erscheint daher auch ^{als} eine Verpflichtung der Aufsichtsbehörde, die erforderliche Korrektur vorzunehmen und solcher Art zu ermöglichen, dass

wirklich alle Angestellten ohne Zeitverlust und ohne Geldaufwand in die Lage kommen können, von ihrem Wahlrechte Gebrauch zu machen. Die Gehilfen-(Wahl-)versammlung ist daher auf einen Sonntag zu verlegen und ist überdies zu zentralisieren.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag, der Wiener Gemeinderat wolle beschliessen:

Der Herr Bürgermeister als Chef des Magistrates wird beauftragt, unverzüglich Massnahmen zu treffen, dass die vom Hilfenausschuss des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft einberufene Gehilfen-(Wahl-)versammlung sowohl zeitlich als örtlich derart anberaumt werde, dass die Wahlberechtigten die Möglichkeit ungehinderter und ohne Beschwerde möglicher Teilnahme erlangen.

Nach den Bestimmungen der Geschäftsordnung werden die zwei Dringlichkeitsanträge am Schluss der Sitzung verhandelt werden.

Vizebürgermeister Emmerling referiert über

Fahrpreise auf der elektrisch betriebenen Kraftstellwagenlinie Pötzleinsdorf-Salmansdorf und auf der Kraftstellwagenlinie Oberdöbling der Neustift am Walde. Er teilt mit, dass für diese Linien ein heitliche Tarif von zwanzig Groschen für Erwachsene und von fünf Groschen für Kinder gelten werde. Der begünstigte Tarif von acht Groschen für Erwachsene und von vier Groschen für Kinder, der bisher für die Einheimischen bestand, soll auch für die neue Linie gelten. Der Betrieb wird frühestens am 23. Jänner und spätestens am 30. Jänner aufgenommen werden. In der Früh werden die Wagen in Abständen von 10 bis 15 Minuten in der stärksten Zeit von zehn Minuten, dann wieder von 15 Minuten und nur ^{den} letzten Wagen von 22 Uhr an in Zeitabständen von 25 Minuten verkehren. Der letzte Wagen wird um 23³⁰ Minuten ab Neustift am Walde gehen.

Gemeinderat Holoubek (E.D.) erinnert daran, dass über die Anträge der Christlichsozialen, die sich auf die Verbesserung des Verkehrs durch das Krottenbachtal bezogen, bisher immer hinweggegangen wurde, obwohl die Währinger und die Döblinger Bezirksvertretungen einstimmige Beschlüsse gefasst haben. Dass man sich jetzt ^{zu} den vorliegenden Antrag entschlossen hat, hat nur politische Gründe. Wir stehen vor der Wahl der Bezirksvertretung Währing, es geht um die Position des Währinger Bezirksvorstehers. Auch die Schaffung der Haltestelle in der Gertrudgasse, die bisher immer verweigert wurde, hat ^{ihren} Grund in der bevorstehenden Wahl. Man ist vernünftigen Wünschen der Opposition nicht zugänglich. Nur dort, wo es an den Kragen geht, werden die Herrschaften auf einmal entgegenkommend. Wir begrüssen den Fortschritt und würden nur wünschen, dass öfter eine Situation entsteht, in der die Mehrheit gezwungen wird, andere brennende Fragen einer Erlösung zuzuführen. Allerdings kann es den Interessenten nicht befriedigen, dass statt der Strassenbahnlinie eine Autobuslinie geschaffen wird, da gewisse Bezirksteile auch jetzt noch vom Verkehr ausgeschlossen bleiben und die Salmansdorfer und Neustifter nicht den Tarif von 28 Groschen wie all anderen Wiener sondern noch 20 Groschen dazu zu zahlen haben werden. Die Bevölkerung der betroffenen Bezirksteile verlangt nach wie vor, den Bau einer Strassenbahnlinie durch das Krottenbachtal. Schliesslich kritisiert der Redner, dass die Intervalle auf der Autobuslinie zu grosse sind und erklärt, dass seine Partei für den Antrag stimmen werde (Lebhafter Beifall bei der Einheitsliste).

GR. Dr. Hengl (E.L.) gibt dem Wunsche der Neustifter und Salmansdorfer nach Schaffung einer Strassenbahnlinie durch das Krottenbachtal Ausdruck und schliesst sich den Ausführungen des Gemeinderates Holoubek an, dass nur die Währinger Bezirksvertretungswahl die Ursache für die Verbesserung des Autobusverkehrs, beziehungsweise für die Schaffung einer neuen Autobuslinie war. Zu bedauern ist es, dass es nicht wie in der Inneren Stadt ermöglicht wurde von der Strassenbahn auf den Autobus zu einem verbilligten Tarif umzusteigen. Es macht den Eindruck als ob die Strassenbahndirektion die Frequenz dieser Linie künstlich niederhalten will, um einen Vorwand zu haben, die Strassenbahnlinie nicht schaffen zu müssen. Der Tarif ist unsozial, denn alle einheimischen Hausbesitzer haben die Möglichkeit zu dem verbilligten Tarif zu fahren, während die dortbeschäftigten Arbeiter den Betrag von zwanzig Groschen bezahlen müssen. Der Redner stellt folgende Anträge: Der besondere Tarif von acht Groschen ist auch allen in dem im Abschnitt II bezeichneten Gebiet beschäftigten Arbeitern und Angestellten zuzuerkennen, und die Autobuslinie ist bis zur Stadtbahnhaltestelle Nussdorferstrasse zu führen. Für den Fall der Ablehnung des letzteren Antrages stellt er den Eventualantrag die Weiterführung der Linie bis zur Stadtbahnhaltestelle Nussdorferstrasse an Sonntagen zu beschliessen. Er regt ferner an, dass der Betriebsschluss um eine halbe Stunde später als vorgesehen erfolgen soll und erklärt schliesslich die Bevölkerung betreffend, Ortsteile werde keine Rücksicht geben, bis die Strassenbahnlinie nach Neustift am Walde geschaffen sei.

GR. Dr. Pfeiffer (E.L.) bemerkt, der Antrag auf Schaffung der Autobuslinie sei nachdem alle früher gestellten Anträge abgelehnt wurde, nun überraschend gekommen, offenbar wegen der bevorstehenden Währinger Wahl. Er vertritt die Forderung nach Schaffung einer Strassenbahnlinie durch das Krottenbachtal und bestreitet die Behauptung, dass diese Strassenbahnlinie unrentabel wäre. Einem Autobusverkehr ohne Umsteigemöglichkeit könne die Neustifter und Salmansdorfer Bevölkerung nicht befriedigen. Die Frage wird von einem rein fiskalischen Gesichtspunkt beurteilt. Die Tagesordnung bietet aber auch in der Beziehung eine Ueberraschung, dass eine Reihe von Krediten aus der Dollaranleihe bestritten werde. Seine Partei haben für diese Anleihe unter der Voraussetzung gestimmt, dass Stadtrat Breitner gemäss seinem Versprechen einen Plan über die Verwendung der Anleihe vorlegen werde. Das Versprechen wurde nicht eingehalten. Die Dollaranleihe wird aber zierweise verwendet, ohne dass der Gemeinderat eine Uebersicht über die Gesamtverwendung bekommt. Dagegen müsse er protestieren. Insbesondere auch deshalb, weil die Frage der Strassenbahnlinie nach Salmansdorf und Neustift dadurch berührt werde. Er erklärt schliesslich, dass er für die Vorlage und für die Anträge Dr. Hengls stimmen werde. Die Autobuslinie könne er aber nur als eine Etappe betrachten, die Neustifter und Salmansdorfer müssen durch Schaffung einer Strassenbahnlinie den übrigen Wienern gleichgestellt werden. (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

Vizebürgermeister Emmerling bemerkt zunächst, er wolle auf die Ausführungen des Gemeinderates Holoubek, die rein politischer Natur gewesen seien nicht eingehen. Im Uebrigen hat Gemeinderat Holoubek den Antrag auch als einen Fortschritt erklärt, was er zur Kenntnis nehme. Gemeinderat Hengl erweist den Salmansdorfern und Neustiftern einen einheitlichen schlechten Dienst, wenn er die Einbeziehung der Autobuslinie in das Tarifgebiet verlangt. Dann müssten die Einheimischen auch für Fahrten im Randgebiet statt acht Groschen 28 Groschen zahlen. Schliesslich wendet sich Vizebürgermeister Emmerling gegen die Ausführungen des Gemeinderates Pfeiffer über die Dollaranleihe, indem er darauf hinweist, dass das Budget zunächst ohne Rücksicht auf die Anleihe erstellt worden

sei. Nun, nach dem die Gemeinde die Anleihe bekommen hat sind die Investitionen, statt auf Bankkredite auf die Anleihe umgeschrieben worden. Aber alle diese Investitionen wären auch gemacht worden, wenn die Gemeinde die Anleihe nicht bekommen hätte. Sowohl ich wie Stadtrat Breitner haben ausdrücklich erklärt, dass alle Investitionen der städtischen Unternehmungen, der Strassenbahn, Gaswerke und Elektrizitätswerke auf Anleihekonto gesetzt werden und dass das einen Betrag von 60.000 Schilling ergebe. Ueber die Verwendung des Restes wird dem Stadtsenat ein Plan unterbreitet werden. Dieser Plan kann natürlich nicht von heute auf morgen aufgestellt werden. Es ist daher nicht richtig, wenn Gemeinderat Pfeiffer behauptet, dass wir ein gegebenes Versprechen nicht eingelöst hätten. (Lebhafter Beifall bei der Mehrheit).

Der Antrag des Referenten wird angenommen, die Anträge Hengl abgelehnt.

Vizebürgermeister Emmerling berichtet über den Ausbau der Strassenbahnlinie 11. Durch die Verbauung ist die Verlängerung dieser Linie bis zum Engelsplatz notwendig geworden. Der neue Teil ist 1¼ Kilometer lang. Es wird ein Fünfminutenverkehr eingerichtet werden. Die Baukosten sind mit 590.000 Schilling veranschlagt und werden aus dem Erlös der Dollaranleihe bestritten. Der Wunsch nach einer Schleife am Engelsplatz ist unerfüllbar, weil dadurch der übrige Verkehr nachteilig beeinflusst werden würde. Auch die hohen Kosten von 45.000 Schilling sind nicht zu verantworten.

GR. Schelz (E.L.) bemängelt, dass nur eine Zwerglinie durch diese Verlängerung geschaffen wird. Notwendig ist die Verlängerung des V Wagens zur Floridsdorfer Brücke. Der 34er Wagen fährt heute bis zur Waxstrasse. Im Interesse des Verkehrs bei sportlichen Veranstaltungen nach Döbling wäre auch bei dieser Linie eine Verlängerung notwendig. Schliesslich müsste auch der O Wagen in die Marchfeldstrasse geführt werden.

Vizebgm. Emmerling erklärt, dass die eingleisige Strecke der Linie 11 vollständig den Anforderungen genügt. Diesbezüglich wurden genaue Erhebungen gepflegt. Die beengten Platzverhältnisse machen auch die gewünschte Schleife am Engelsplatz unmöglich.

Der Antrag wird angenommen.

Vizebgm. Emmerling beantragt den Bau einer Strassenbahnlinie von der Ottakringerstrasse durch die Speckbachergasse-Wilhelminenstrasse Sandleitengasse und Güpferlinggasse bis zur Hernalser Hauptstrasse. Diese Linie ist notwendig um die grosse Wohnhausanlage Sandleiten in den städtischen Strassenbahnverkehr einzubeziehen. Die Kosten werden mit 1,570.000 Schilling veranschlagt und aus der Dollaranleihe gedeckt.

GR. Ullreich (E.L.) bemängelt, dass die berechtigten Wünsche der Ottakringer Bevölkerung nach Strassenbahnlinien unberücksichtigt geblieben sind. Was heute beantragt wird entspricht durchaus nicht den gehegten Erwartungen. Am zweckmässigsten für die Verbindung zur Sandleiten ist zweifellos die Fortführung der Linie 10. Die neue Linie hat die ungünstigste Tassierung die man sich denken kann. Die Speckbachergasse hat keine Verbindung zur Thaliastrasse, die neue Linie wird also keine direkte Verbindung zum 46er, 47er und 10er Wagen haben. Der Redner kritisiert, dass der 10er Wagen in der Mittagszeit ohne Beiwagen geführt wird, obwohl gerade um die Mittagszeit ein sehr starker Verkehr ist. Ein weiterer Uebelstand ist noch der, dass die 10er Linie mit den ältesten Wagen betrieben wird. Gemeinderat Ullreich stellt dann schliesslich zwei Anträge. Der eine Antrag verlangt die Führung der 10er Linie durch die Maroltingergasse bis zur Ottakringerstrasse und der zweite Antrag fordert die Verlängerung der Linie J ins Liebhartstal bis zur Katharinenruhe. (Beifall bei der Minderheit).

GR. Millik (E.L.) erklärt, dass der 10er Wagen in einiger Zeit doch nach Neuwaldegg müsste geführt werden. Es wäre dann zweckmässig die neue Linie durch die Wilhelminenstrasse bis zum Paulinensteig und von dort über die projektierte Strasse zur Katharinenruhe und von dieser durch das Lääbhartstal zum J oder 46er Wagen zu führen. Auch müsste eine Verkehrsmöglichkeit von der Katharinenruhe zum Sommerbad Ottakring geschaffen werden. (Beifall bei der E.L.)

Vizebgn. Emmerling erklärt, dass die Linie nur in die Speckbacher Gasse geleitet werden kann, weil diese eine mittlere Fahrbahnbreite von zehn Metern hat, während zum Beispiel die Reiftenbachergasse eine bedeutend schmälere Fahrbahnbreite hat. Die Art der Linienführung wie sie vorgesehen ist, ist die einzig mögliche. (Beifall bei der Mehrheit)

Der Antrag wird angenommen und die Anträge des Gemeinderates Ullreich der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Vizebürgermeister Emmerling beantragt, die Beschaffung von 60 Trieb- und 200 Anhängewagen sowie von 100 starken Motoren und 200 Fahrschaltern zu genehmigen. Die Kosten betragen 13,600,000 Schilling.

GR. Lehninger (E.L.) erklärt, dass die neue grosse Wagentype, die nach der Berechnung der Direktion 105 Fahrgäste aufnehmen soll, nur eine Verkehrsverschlechterung bedeutet. Die Strassenbahn wird eben nach rein kapitalistischen Grundsätzen geführt und es ist der Gemeindeverwaltung egal, wie die Bevölkerung befördert wird und wie die Bedienten auf den Wagen ihren Dienst versehen müssen.

Vizebgn. Emmerling erklärt, dass die Vermehrung des Wagenparks um 260 Wagen eine bedeutende Verbesserung des Verkehrs ermöglichen wird.

Der Antrag wird angenommen.

Sodann wird der Dringlichkeitsantrag der Gemeinderäte Lehninger und Genossen verhandelt. Bei der Begründung der Dringlichkeit des Antrages erklärt Gemeinderat Lehninger, dass die Zahl der Zusammenstösse bei den elektrischen Strassenbahnen ständig zunimmt. Diese Unfälle kosten der Gemeinde Wien eine Menge Geld. Für Abfertigungen, Ausgleichs- und gerichtliche Urteile müssen grosse Summen gezahlt werden. Bei allen Zusammenstössen hört man, dass die Bremse an dem Zusammenstöss schuld gewesen ist. Ueber diese Unfälle wird weder dem Unternehmungsausschuss noch dem Gemeinderat berichtet. Im Interesse der persönlichen Sicherheit des fahrenden Publikums haben wir den Dringlichkeitsantrag eingebracht, weshalb wir auch seine Annahme voraussetzen. (Beifall b. d. E.L.)

Die Dringlichkeit wird nun beschlossen.

Direktor Spängler erklärt nun, dass er beauftragt sei, in sachlicher Beziehung über die Bremsvorrichtungen bei den städtischen Strassenbahnen Auskünfte zu geben. Die Frage der Bremsen bei den Strassenbahnen ist seit vielen Jahren Gegenstand des Studiums aller Fachleute. Ueberall kommt es vor, dass bei Strassenbahnen Unfälle eintreten, selbst wenn die besten Einrichtungen bestehen. Jede Einrichtung ist aber Zufälligkeiten ausgesetzt. Die Bremse, die bei unserer Strassenbahn verwendet wird, ist eine sich selbst dauernd kontrollierende Einrichtung. Vor vielen Jahren schon wurde die Frage der Verwendung der elektrischen Bremse oder der Druckluftbremse aufgeworfen. Wir haben überall dort, wo die elektrische Bremse nicht am Platz ist, die Druckluftbremse, so bei der Stadtbahn. Die Frage der elektrischen Bremse und der Druckluftbremse ist auch schon auf internationalen Kongressen erörtert worden und da hat man schliesslich die elektrische Bremse als die zweckmässigste für die Strassenbahnen anerkannt. Die elektrische Bremse gibt die kürzesten Bremswege, was in Gefahrenfällen von besonderer Wichtigkeit ist. Sie hat aber auch noch andere technische Vorteile, so den Vorteil ihrer Betä-

tigung mit derselben Kurbel, mit der der Fahrer fährt. Berlin hat lange Zeit die elektrische Bremse und die Druckluftbremse verwendet. Nach vielen Versuchen wurde nun die elektrische Bremse für den ganzen Betrieb eingeführt, ebenfalls ein Beweis für die Zweckmässigkeit der bei uns verwendeten Bremse. Unsere technischen Einrichtungen sind erstklassig und wir können daher bei neuen Wagen keine andere Bremse anwenden als die jetzt bestehende. In der Zeit der Nebel, der Kälte und des Schnees kommen selbstverständlich mehr Unfälle vor; dass ist aber nicht nur bei uns der Fall, sondern auf der ganzen Welt. Wir bieten mit unseren Einrichtungen der Bevölkerung das Beste, können jedoch Zufälligkeiten nicht ausschalten. Bezüglich der Wagenkontrolle, erklärt Direktor Spängler, dass alle Wagen nach kürzeren Zeiträumen in den Remisen und nach längeren Zeiträumen in der Hauptwerkstätte genauestens untersucht und überprüft werden. (Beifall bei der Mehrheit).

GR. Lehninger (E.L.) stellt fest, dass es immer Interbedürft
pellationen habe um über die Strassenbahnunfälle Auskünfte zu erhalten. Auch heute weiss man noch nicht, was eigentlich schuld an dem grossen Unfall in der Habichergasse war (Lebhafte Hört! Hörtrufe bei der Minderheit). Gewiss sind Unfälle nicht zu vermeiden. Aber dass sich Unfälle in einer solchen Zahl im Jahre 1927 ereignet haben, muss seine Gründe haben (Lebhafte Zustimmung bei der E.L.) Die eine Ursache ist das Sparsystem in den Werkstätten, die Führung des Betriebes nach rein kapitalistischen Grundsätzen. (Lebhafte Zustimmung bei der E.L.) Das Werkstättenpersonal ist in einem solchen Masse abgebaut worden, dass die Revision nicht mit der nötigen Umsicht erfolgen kann (Hört! Hört! bei der Minderheit). Wenn die Wagen in einem solchen Zustand sind, wenn die Klötze so ausgeschliffen sind, nützen die besten elektrischen Bremsen nichts. Nicht selten kommt es vor, dass Züge mit ungeschmiertem Kollektor auslaufen (Hört! Hört! bei der Minderheit). Was sich in der letzten Zeit bei den Sandstreuvorrichtungen zugegetragen hat, ist ein Skandal. Den Wagenführern war es nicht möglich Sand zu streuen, weil es an Werkstättenpersonal zur Freimachung der Röhren fehlt (Hört! Hört! bei der E.L.) Eine weitere Schuld ist die schreckliche Ueberfüllung der Züge. Es ist die höchste Zeit, dass im Interesse des fahrenden Publikums die Strassenbahnwagen ordentlich renoviert werden. Wir hoffen, dass im Interesse des fahrenden Publikums unsere Anträge angenommen werden (Lebhafter Beifall bei der E.L.)

GR. Scholz (E.L.) bemerkt, dass die Züge der Stadtbahn nicht nur elektrische sondern auch Luftdruckbremsen haben. Auf der Stadtbahn können die Züge auf 2 bis 3 Meter zum Stehen gebracht werden. Die Kontrolle ist mangelhaft. Sehr oft wird das Sandstreuen unterlassen. Die Wagen, die mit der Handbremse abgebremst werden, rollen weiter, weil die Bremsklötze abgeschliffen sind. Dass die Bremsen so abgenutzt sind, daran sind Sie schuld, da Sie zu wenig Wagen einstellen. In der Budgetdebatte habe Redner schon gesagt, dass die Fahrer nicht mit der entsprechenden Aufmerksamkeit den Fahrschalter betätigen. Es wird zu rasch abgebremst. Darunter leidet natürlich das Material. Wenn man das Personal nur acht Stunden im Dienst stellen würde, würde es ganz anders arbeiten können. Die Schulung des Fahrpersonals ist eben keine entsprechende (Lebhafter Beifall bei der Minderheit).

Vizebgn. Emmerling stellt gegenüber dem Gemeinderat Scholz fest, dass die Stadtbahnwagen nur Luftdruckbremsen haben. Die Stadtbahnwagen werden nur deshalb mit einem Ruck zum Stehen gebracht, weil/schon auf 100 Meter aufzuhalten beginnt. Die Luftdruckbremsen haben eben einen langen, die elektrischen Bremsen einen kurzen Bremsweg. Für die rasche Abbremsung eignen sich wegen des kurzen Bremsweges nur elektrische Bremsen. Ich muss mich auch dagegen verwahren,

dass Gemeinderat Schelz unsere Fahrer als so schlecht hinstellt. (Lebhafte Rufe bei der E.L.: Nicht alle!) Gemeinderat Schelz: Ich habe von dem mangelnden Schulung des Personals gesprochen. (Wir haben 2000 Fahrer, von denen 1200 bis 1300 in Betrieb sind. Wenn einer/durch das Versagen der technischen Einrichtung ein Maleur hat, so ist das eine Ausnahme. Wir bedauern natürlich die Unfälle au-serordentlich und leiten in allen Fällen peinlichste Untersuchungen ein, schon mit Rücksicht auf die Verantwortungen die festzustellen sind. (Lebhafte Beifall bei der Mehrheit. Damit ist die Debatte über diesen Dringlichkeitsantrag erledigt. Der Antrag wird der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt. GR. Untermüller (E.L.) begründet sodann die Dringlichkeit seines Dringlichkeitsantrages. Der Antrag ist deshalb dringlich, weil die Wahl schon in 8 Tagen stattfindet. Wenn der Antrag der normalen geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt wird, wird wahrscheinlich die nächste Funktionsperiode von 3 Jahren vergehen, ehe er verhandelt wird. (Heiterkeit bei der E.L.) Sonst hat man immer das Bestreben den Wahltag auf den Sonntag zu verlegen. Jetzt ist der Wahltag ein Werktag, allerdings im Sinne der Auserwählten der Gehilfenschaft des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft auch ein Feiertag, nämlich der Schabbes. (Lebhafte Heiterkeit bei der E.L.) Es ist auch unmöglich, 50.000 Menschen in ein einziges Lokal zusammenzupressen. Es muss vorgesorgt werden, dass das Wahlrecht ungehindert und ohne Kosten und besonderen Zeitaufwand von allen Gehilfen ausgeübt werden kann. (Lebhafte Beifall bei der E.L.)

Nach dem Antrag die Dringlichkeit einstimmig zuerkannt worden ist, erklärt Gemeinderat Untermüller er habe, da er nicht geahnt habe, dass dem Antrage die Dringlichkeit zuerkannt werden wird. (Lebhafte Heiterkeit) bereits anlässlich der Begründung der Dringlichkeit über den meritorischen Inhalt gesprochen. Er betont noch einmal, dass es eine wesentliche Erschwerung bedeutet, wenn die Wahl nur in einem Lokal und an einem Werktag stattfindet. (Lebhafte Beifall bei der E.L.)

GR. Bermann (Soz. dem.) stellt zunächst fest, dass diese Angelegenheit nicht in den Wirkungskreis des Gemeinderates fällt. Das Verlangen des Gemeinderates Untermüller, dass die Wahl dezentralisiert werden möge, ist gesetzlich unmöglich und unzulässig, da nach dem Gesetze die Wahlen in einer Gehilfenversammlung stattfinden haben und da sie nur dann in verschiedenen Lokalen stattfinden können, wenn die Möglichkeit durch das Statut hiezu gegeben ist. Das Statut der Gehilfenschaft des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft zieht der Laie nicht vor. Seit den 80er Jahren haben die Wahlen der Gehilfenschaft immer nur in einem Lokale stattgefunden. Durch eine behördliche Kommissionierung wurde festgestellt, dass sich kein anderes Lokal in Wien für die Wahl so gut eigne wie das Konzerthaus. Im Jahre 1924 hat sich die Wahl klaglos abgewickelt, obwohl die Wählerzahl nicht wie jetzt nur 46.000 sondern 56.000 betrug und davon ungefähr 18.000 Wähler ihr Wahlrecht ausgeübt haben. (GR. Untermüller : Ja, weil es eine andere Liste nicht gegeben hat. Lebhaftes Heiterkeit und Lachen bei der Mehrheit. Wir würden nun wünschen, dass sich die Herren heuer eines Besseren besinnen und in die Öffentlichkeit treten, um zu zeigen wie stark sie sind. (Lebhafte Beifall und Händeklatschen bei der Mehrheit). Auch der Samstag als Wahltag hat sich sehr gut bewährt, da es der Gehilfenschaft möglich ist geschäftsweise zu wählen. Gemeinderat Bermann wendet sich schliesslich dagegen, dass eine Behörde angerufen werde, um in die Bestimmung des Wahltages des Wahllokales und der Wahlzeit einzugreifen obwohl dies die ureigene Sache des Gehilfenausschusses ist. (Lebhafte Beifall bei der Mehrheit).

Der Antrag wird dem Magistrat zur Behandlung zugewiesen.
Schluss der Sitzung halb acht Uhr abends.