

RATHAUSKORRESPONDENZ

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

Wien, Samstag, den 10. Oktober 1925,

.....
Ehrung des Hofrates Dr. Sauer durch die Stadt Wien. Die Wiener Stadtverwaltung hat Hofrat Professor Dr. August Sauer, der im Auftrage der Stadt Wien die grosse kritische Gesamtausgabe der Werke Franz Grillparzers herausgibt, gelegentlich seiner Anwesenheit in Wien ihre Glückwünsche zum siebzigsten Geburtstage dargebracht. Am 28. September erschien in dem mit einer Grillparzerbüste geschmückten Raume der Direktion der Städtischen Sammlungen in Vertretung des Bürgermeisters der amtsführende Stadtrat Richter, drückte dem Gelehrten in herzlicher Ansprache die Glückwünsche der Gemeinde aus und überbrachte ihm als Ehrengeschenk einen reichziselirten goldenen Ring, dessen Kopf das Wappen der Stadt Wien in Brillanten und Rubinen bildet. Darauf sprach Direktor Reuther im Namen der Beamtenschaft der Städtischen Sammlungen. Hofrat Sauer dankte in längerer Rede, die eine Darstellung der Genesis seiner Beschäftigung mit Grillparzer gab, für die ihm erwiesene Aufmerksamkeit, die ihn sichtlich erfreute. Der Ring, ein Meisterwerk der Wiener Goldschmiedekunst vom Juwelier M. Hübner am Kohlmarkt angefertigt, trägt die Worte eingraviert: Zum 12. Oktober 1925 die Stadt Wien. Auf seinem Etui stehen die Verse Grillparzers: „Glücklich der Mensch, der ^{fühlt} fremde Grösse/und sie durch Liebe macht zu seiner eigenen“. Der kleinen Feier wohnten der dem Gelehrten befreundete Hofrat Dr. Glossy und Direktor Eugen Probst als Anreger der Grillparzerausgabe bei, ferner einige Mitarbeiter Hofrat Sauers, sowie die Beanten der Städtischen Sammlungen.

.....
Sprechstunden im Rathaus. Am Montag entfallen wegen dienstlicher Verhinderung die Sprechstunden bei Vizebürgermeister Emmerling und amtsführenden Stadtrat Breitner. Am Donnerstag beginnen bei dem amtsführenden Stadtrat Professor Tandler im städtischen Wohlfahrtsamt wieder die regelmässigen Sprechstunden.

.....
Ein Reumannplatz in Wien. Der Gemeinderatsausschuss für technische Angelegenheiten hat auf Antrag des Gemeinderates Jenschik beschlossen zur bleibenden Erinnerung an die Verdienste des verstorbenen Altbürgermeisters Jakob Reumann den Bürgerplatz in Favoriten Reumannplatz zu benennen. Reumann wurde im Jahre 1900 von Favoriten in den Gemeinderat gewählt, dessen Mitglied er bis zu seinem Ableben war.

.....
Sitzungen im Rathaus. In der kommenden Woche hält der Wiener Stadtsenat am Dienstag um 10 Uhr vormittags eine Sitzung ab. Am Freitag um 4 Uhr nachmittags ist eine Sitzung des Wiener Gemeinderates als Landtages, an die sich eine Gemeinderatssitzung anschliesst, in der die Vorlagen über die Tarife der Strassenbahn und Stadtbahn beraten werden.

.....

Wien, am Samstag, den 10. Oktober 1925. Zweite Ausgabe

Die neuen Tarife auf der Strassen- und Stadtbahn.

Den Mitgliedern des Wiener Gemeinderates wurde heute die Vorlage über die neuen Fahrpreise auf den Strassenbahnen und auf der Stadtbahn übermittelt. Der Gemeinderat wird sich in seiner Sitzung am Freitag mit dieser Neuregelung zu beschäftigen haben.

Es handelt sich diesmal nicht bloss um eine jener Hinaufsetzungen, wie sie in den letzten Jahren infolge der Geldentwertung und der Steigerung der Indexe wiederholt zu verzeichnen waren. Es erfolgt vielmehr, allerdings auch im Zusammenhang mit der Auswirkung von Lohn- und Gehaltserhöhungen und gesteigerten Materialpreisen, eine einschneidende Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten. Die Stadtbahn wird nämlich restlos in das Netz der Strassenbahn einbezogen. Die Stadtbahn, deren letzter und wichtigster Teil am 20. Oktober dem Verkehr übergeben wird, soll künftighin auf Grund eines einzuführenden Einheitstarifs einen Bestandteil der Strassenbahn bilden. Es wird also die Stadtbahn vom Publikum ganz genau so benützt werden können, wie jedwede andere Linie der Strassenbahn. Der Sondertarif hört auf und auch die jetzt bestehenden Einschränkungen im Umsteigeverkehr fallen gänzlich weg. Damit wird es zweifellos gelingen, die Stadtbahn sehr populär zu machen und sie als die wirklich notwendige Entlastung der Strassenbahn zu benützen. Man wird also künftighin um den Einheitspreis die Stadt von einem Ende zum anderen durchqueren können. Von Nussdorf bis zur Stadtgrenze nach Schwechat, von Hütteldorf nach Kagran und dies einheitlich vom Beginn des Betriebes bis zur Mitternachtsstunde.

Gegenwärtig ist der Preis für die auf dem Wagen gelöste Tageskarte bei der Strassenbahn 20 Groschen, bei der Stadtbahn 30 Groschen. Der neue Preis wird mit 24 Groschen vorgeschlagen. Es ergibt sich also bei der Strassenbahn eine Erhöhung um 4 Groschen, bei der Stadtbahn eine Ermässigung um 6 Groschen. Bei einer ganzen Reihe von anderen Kartengattungen wird aber am derzeitigen Tarif der Strassenbahn festgehalten. Es erfolgt also lediglich eine sehr bedeutende, bis zur Hälfte gehende Herabsetzung des Stadtbahntarifs. Andere sehr wichtige, insbesondere von der Masse der Bevölkerung benützte Kartengruppen sollen nur ganz unwesentliche Steigerungen erfahren. Zu gleicher Zeit aber werden zwei immer wiederkehrende Wünsche erfüllt werden, die allerdings für die Strassenbahn Mindereinnahmen von Milliarden nach sich ziehen. Es gibt in Wien eine Anzahl von Strecken, die einen Sondergarif unterliegen. Es sind dies jene Linien, die in weniger dicht besiedelte Gebiete führen und deren Bau von vorneherein und auf lange hinaus als unrentabel erkannt wurde. Hier wurde bis jetzt ein teilweiser Ausgleich dadurch geschaffen, dass ein Zuschlag von 10 Groschen für eine Fahrt als Sondertarif eingehoben wird. Die davon betroffenen Bevölkerungsgruppen haben es stets als ein gewisses Unrecht empfunden, dass sie zu einer ausserordentlichen Zahlung herangezogen werden, da sie ohnehin schon den Nachteil haben, an den äussersten Enden der Stadt zu wohnen, in Gebieten, die nur wenig besiedelt sind, was manche Unannehmlichkeiten mit sich bringt. Es handelt sich vor allem um die Linie zwischen der Troststrasse und Inzers-

dorf, Lehmgarbe und Rothneusiedl, Schlachthausbrücke und Lusthaus oder Schlachthausbrücke und Freudenauer Rennplatz und zwischen St. Luciaplatz und der Endhaltestelle Ostbahn. Diese Linien werden künftighin wie alle übrigen behandelt werden. Einen Sondertarif wird es lediglich zu den Freudenauer Rennen selbst geben, wobei aber den im Rennbetrieb beschäftigten Personen und den Anrainern auf Grund von Erkennungskarten der Vorteil des Normaltarifs gewahrt bleiben wird. Für jene Linien, die über Wien hinausführen, soll in Zukunft eine Regelung nach der Richtung hin eintreten, dass bis zur Stadtgrenze unbedingt der Einheitstarif gilt. Dies betrifft die Strecken vom Zentralfriedhof dritte Tor nach Schwechat und Hermesstrasse-Riedelgasse. Bis zur Stadtgrenze wird man also ausnahmslos um 24 Groschen fahren können. Erst die ausserhalb Wiens befindlichen Strecken unterliegen dem Sondertarif.

Eine andere sehr wesentliche und die Einnahmen besonders stark schmälernde Aenderung besteht in der völligen Auflassung des Abendtarifs. Der gegenwärtige Zustand ist so, dass von halb zehn Uhr abends an bis zu dem um zwölf Uhr erfolgenden Betriebsabschluss auf der Strassenbahn 26 Groschen und auf der Stadtbahn 40 Groschen zu zahlen sind. Diese Unterteilung fällt jetzt gänzlich weg. Nach dem neuen Vorschlag gilt bis Mitternacht der Einheitstarif von 24 Groschen. Damit wird einem langgehegten Wunsch der Bevölkerung entsprochen. Nach dem eigentlichen Verkehrschluss, der für die Stadtbahn um zwölf Uhr nachts ein unbedingter ist, gibt es auf der Strassenbahn noch den Bahnhofrundverkehr mit derzeitigem Tarif von 52 Groschen. Hier wird schon aus manipulativen Gründen die Ermässigung auf 50 Groschen beantragt. Die Erkennungskarten, mit denen gegenwärtig Kellner, Musiker und Setzer und andere Gruppen von Nachtarbeitern ausgestattet sind, behalten ihre Gültigkeit. Das hat für alle diese Personen den grossen Vorteil, dass sie nicht wie bisher den Abendtarif zu zahlen haben werden, den es ja künftighin nicht mehr geben wird, sondern auch im Bahnhofrundverkehr um 24 Groschen, dem Preis der Tageskarte, befördert werden.

Der Preis der Kinderkarte ist jetzt auf der Strassenbahn 3, auf der Stadtbahn 5 Groschen. Er soll einheitlich 3 Groschen sein. Es wird also von jeder Erhöhung abgesehen und es ergibt sich für die Besitzer der Stadtbahn eine Ermässigung um zwei Groschen. Die im Vorverkauf erhältlichen Kinderkarten zu 2 Groschen (Stadtbahn 4 Groschen) werden nun einheitlich 2 Groschen kosten. Man kann bei den Kinderkarten kaum mehr recht von einem Anerkennungspreis sprechen. Die mit dem Druck der Karten und der sonstigen Manipulation verbundenen Ausgaben würden es fast richtiger erscheinen lassen, alle Kinder umsonst zu befördern. Dies würde aber voraussichtlich dazu führen, dass Strassenbahn und Stadtbahn förmlich zum Spiel für die Jugend werden würden, was auch Gefahren mit sich bringen müsste. Der so geringfügige Preis macht es aber auch der kinderreichsten Familie möglich, Fahrten ins Freie anzutreten. Auch die nur im Vorverkauf zu lösende Schülerkarte, für die jetzt auf der Strassenbahn 4, auf der Stadtbahn 6 Groschen zu zahlen sind, soll nach der Neuregelung später einheitlich nur 4 Groschen kosten. Die Frühfahrtscheine von 13 Groschen (Stadtbahn 20 Groschen), werden einheitlich mit 14 Groschen festgesetzt. Das ist also eine Erhöhung um einen Groschen bei der Strassenbahn, eine Ermässigung von sechs Groschen bei der Stadtbahn. Die jetzt im Vorverkauf erhältlichen Tagesfahrtscheine zu 19 (Stadtbahn 28 Groschen), werden einheitlich 22 Groschen kosten. Bisher betrug die Spannung bei der Tageskarte

der Strassenbahn zwischen dem Lösen auf dem Wagen und im Vorverkauf nur einen Groschen. Planmässig wird dieser Unterschied auf zwei Groschen erhöht. Die Strassenbahnen werden allerdings dabei einer erheblichen Mindereinnahme zu verzeichnen haben, doch ergibt sich dafür eine raschere Manipulation auf dem Wagen. Da das Manipulieren mit den Groschenstücken im Vergleich mit dem heutigen Zustand ohnehin eine Erschwerung bedeutet, erscheint es wünschenswert den Anreiz zur Verwendung von Vorverkaufskarten zu erhöhen und sie noch stärker als bisher einzubürgern. Im Jahre 1924 sind übrigens bereits 136 Millionen Tagesfahrtscheine im Vorverkauf abgegeben worden. Sie gelangen schon zu fünf Stück zum Verschleiss, so dass auch den Mindestbemittelten diese Ersparungsmöglichkeit geboten wird.

Die Hin- und Rückfahrtscheine werden statt derzeit 29 Groschen (Stadtbahn 44 Groschen), einheitlich 30 Groschen kosten. Es wird also bei der Strassenbahn ein Groschen aufgeschlagen und bei der Stadtbahn werden 14 Groschen nachgelassen.

Die typische Kartenkategorie der Arbeiter und Angestellten ist die Wochenkarte. Für sie sind jetzt auf der Strassenbahn 1 Schilling und 35 Groschen, auf der Stadtbahn 2 Schilling zu zahlen. Der künftige Preis wird 1 Schilling und 40 Groschen sein. Da die Wochenkarte zu zwölf Fahrten berechtigt, ergibt sich bei der Strassenbahn eine Steigerung von weniger als einem halben Groschen für eine Fahrt, während der Stadtbahnpreis um 50 Groschen herabgesetzt wird. Es ist überhaupt das Merkzeichen dieser Tarifregulierung, dass die von der grossen Masse der Bevölkerung benutzten Kartenarten zum Teil ganz unverändert bleiben, zum Teil nur unwesentlich erhöht werden. Für alle jene, die von den reichlich gebotenen Begünstigungen wirklich Gebrauch machen, werden sich durch die Einbeziehung der Stadtbahn in das allgemeine Verkehrsnetz, durch die Aufhebung des Abendtarifs und der Sonderstreckentarife, keine Mehrausgaben, sondern vielfach sogar Ersparnisse ergeben. Dies gilt ganz ausnahmslos für die Benutzer der Stadtbahn, denen der Einheitstarif ausserordentliche Vorteile bringt.

Das Tarifgebiet II betrifft in Zukunft nur mehr solche Linien, die über das Wiener Gemeindegebiet hinausgehen. Die vier Teilstrecken zu 10, 20, 30 und 40 Groschen werden in Zukunft unter gleichmässiger Steigerung 12, 24, 36 und 48 Groschen kosten. Sie bleiben noch immer bedeutend unter dem Tarif der parallel gehenden Eisenbahn zurück.

Die Preise der Strecken- und Monatskarten sind schon bisher sehr niedrig gehalten worden und dies soll noch stärker betont werden. Es gehört zum Ziel der Strassenbahnen, weite Kreise der Bevölkerung zur Lösung von Strecken- und Monatskarten zu veranlassen, um dadurch den Geldverkehr auf dem Wagen selbst einzuschränken. Gegenwärtig ist der Preis der Karte für zwei Teilstrecken achteinhalb Schilling auf der Strassenbahn und elf Schilling auf der Stadtbahn. Der neue Einheitspreis wird neun Schilling sein. Es steht also einer Steigerung von fünfzig Groschen auf der Strassenbahn, eine Ermässigung von zwei Schilling auf der Stadtbahn gegenüber. Für fünf Teilstrecken werden künftighin anstatt elf ^{Schilling} auf der Strassenbahn (vierzehn Schilling auf der Stadtbahn), als neuer Preis elfeinhalb Schilling, für mehr als fünf Teilstrecken statt dreizehn und sechzehn Schilling, der Einheitspreis von 13'50 Schilling zu zahlen sein.

Gegenwärtig haben die Stadtbahnkarten keine Zeitmarkierung. Dies ist natürlich bei dem unbegrenzten Umsteigerecht

nicht aufrecht zu erhalten. Die Direktion der Strassenbahnen beschäftigt sich schon seit längerer Zeit mit der Prüfung von neuen Markierungsapparaten, die im Laufe der nächsten Monate eingeführt werden sollen.

Falls der Gemeinderat am Freitag den Vorlagen über die Erhöhe der Bezüge des Personals der Stadtbahn und Strassenbahn zustimmt und auch den Einheitstarif beschliessen sollte, so würde diese Neuregelung am Dienstag, dem 20. Oktober wirksam werden. Die Benützung der Wochenkarte wird noch bis zum 26. Oktober zulässig sein. Ebenso wird im Gegensatz zu früheren Tarifierhöhungen davon abgesehen werden, Nachzahlungen bei den Monatskarten zu verlangen. Der neue Tarif wird einheitlich für die Monatskarte der Stadt- und Strassenbahn vom 1. November an, gelten.

Die materielle Auswirkung der Tarifregulierung ist die Wiederherstellung des seit Juli 1924 gestörten finanziellen Gleichgewichtes bei der Strassenbahn. Die zuletzt am 1. Dezember 1924 durchgeführte Preisregulierung wurde schon damals als nicht voll ausreichend bezeichnet. Es war aber technisch nicht gut möglich, den Preis der Tageskarte, wie es richtiger gewesen wäre, mit 2100 Kronen zu bemessen. So schliesst das Gebarungsjahr 1924 mit einem Abgang von rund zehn Milliarden Kronen. Es bestand überdies auch die Hoffnung, dass eine fortschreitende Verdichtung des Verkehrs erhöhte Einnahmen bringen würde. Es scheint indes, dass wir in dieser Beziehung an einen Ruhepunkt angelangt sind. Zieht man die Verminderung der Bevölkerung in Betracht, so hat sich ohnehin eine in früheren Epochen niemals zu verzeichnen gewesene förmlich sprunghafte Erhöhung der Frequenz ergeben. Man kann ruhig sagen, dass sich der Verkehr verdoppelt hat. Es ist dies zum einen Teil der wirtschaftlich unerwünschten Tatsache zuzuschreiben, dass die Menschen gegenwärtig ihrem Arbeitsort nicht nachziehen können, wie sie es früher getan haben, zum Teil hat gewisse dies bei den Strassenbahnen, ebenso wie beim Gas- und Elektrizitätswerk verfolgte Tarifpolitik, die Preise möglichst niedrig zu halten und dafür einen Massenkonsum zu erzielen, ihre Wirkung geübt. Es ist zu hoffen, dass die Eingliederung der Stadtbahn, der Wegfall der Sonderstrecken, die Aufhebung des Abendtarifs einen neuen Anreiz ausüben werden, doch muss man sich jedenfalls damit vertraut machen, dass diese Entwicklung künftighin wie vor dem Krieg nur mehr eine allmähliche sein wird. Gegenwärtig entfallen auf den Kopf der Bevölkerung jährlich 311 Fahrten gegenüber 152 im Jahre 1913. Das Defizit des Jahres 1924 hat sich heuer fortgesetzt. Es beträgt seit Beginn des Jahres zweieinhalb Milliarden Kronen monatlich. Dabei konnte für einen Erneuerungsfonds und für die unumgänglich notwendigen Abschreibungen nicht vorgesorgt werden. Die jetzt zu beschliessende Lohn- und Gehaltsregulierung bedeutet eine Belastung von über 36 Milliarden Kronen jährlich. Dazu kommen noch die bereits bewilligten Gehaltsregulierungen der Beamenschaft. Aber auch alle Materialien verzeichnen namhafte Preissteigerungen. Selbstverständlich hält die Gemeindeverwaltung unbedingt an dem Grundsatz fest, die Strassenbahn, ebenso wie die anderen Monopole nicht als Steuerquelle zu besitzen. So wie jeder sich ergebende Verlust eines Jahres vorgetragen werden muss, so verbleibt jeder allfällige Gewinn bei dem bezüglichen Werk und dient ausschliesslich dazu, die technischen Einrichtungen zu verbessern oder Tarifierhöhungen solange als nur möglich hinauszuschieben.