

Rathaus - Korrespondenz

Herausgegeben vom Wiener Magistrat, Magistrats-Direktion - Pressestelle

Wien, I., Neues Rathaus, 1. Stock, Tür 8 a // Fernsprecher-Nr.: B 40-500, Klappe 013, 837 und 838

Für den Inhalt verantwortlich: Wilhelm Adametz

13. Februar 1950

Blatt 226

Probleme der Wiener Verkehrsbetriebe =====

13. Februar (Rath.Korr.) Bei der heute im Sitzungssaal der Geschäftsgruppe für die Städtischen Unternehmungen abgehaltenen Pressekonferenz informierten Amtsführender Stadtrat Dr. Exel, Generaldirektor Frankowski und der Direktor der Verkehrsbetriebe, Dipl.Ing. Benesch, die Vertreter der Presse über aktuelle Probleme der Wiener Verkehrsbetriebe. Während Stadtrat Dr. Exel einen Gesamtüberblick gab, sowie auch an die Einsicht und das Verständnis der Presse für die bestehenden Schwierigkeiten appellierte, gingen Direktor Dipl.Ing. Benesch und Generaldirektor Frankowski auf die technischen Einzelheiten und die tarifarischen Fragen ein.

Nachstehend folgt ein Gesamtauszug aus den drei Referaten:

Wenn beispielsweise den Wiener Verkehrsbetrieben von Seiten der Tageszeitungen der wohlgemeinte Rat gegeben wurde, die dreiteiligen Züge in Einzelwagen zu zerlegen, um dadurch einen dichteren Verkehr einzurichten, so kann einem solchen Vorschlag nur zugestimmt werden. Bedauerlicherweise steht jedoch diesen Reformierungsmöglichkeiten ein unüberbrückbares Hindernis entgegen. In Ländern und Städten von Wohlhabenheit und Fülle wird die Verkehrsbedienung tatsächlich in der Weise betrieben, daß große vierachsige Triebwagen, die einen Fassungsraum für hundert und mehr Fahrgäste besitzen, in kurzen Intervallen auf die Strecke geschickt und auf diese Weise einer großstädtischen Verkehrsbedienung gerechter werden, als unser System. Solange aber noch nicht die Möglichkeit besteht, ein durchgreifendes Erneuerungsprogramm des Wagenparkes durchzuführen, müssen wir mit unseren dreiteiligen Zügen absammeln gehen. Mit diesen Verkehrsmitteln wird eine größere Anzahl von Passagieren aufgenommen. Die sich ergebenden Pausen

sind leider notwendig, da mit dem Wagenpark hausgehalten werden muß.

Seit dem gänzlichen Zusammenbruch des Wagenparkes nach Beendigung des zweiten Weltkrieges wurde mit beispielloser Mühe und Verwendung aller Hilfsmittel ein Reparaturprogramm durchgeführt, sodaß mit den alten und uralten Wagen nahezu alle Linien reaktiviert werden konnten. Zur Modernisierung des Wagenparkes gehört nicht nur viel Geld sondern auch Material. Es hat ungeheure Anstrengungen gekostet, vom Handelsministerium jene zusätzlichen Mengen an Eisen zu erhalten, die notwendig waren, um bloß 50 zweiachsige Triebwagen bei einer österreichischen Firma in Auftrag geben zu können. Wenn wir die Verkehrsverhältnisse in anderen Ländern und Städten betrachten und beispielsweise die in Zürich als vorbildlich ansehen, so muß man bedenken, daß so ein vierachsiger Triebwagen, wie ihn Zürich verwendet, bei einer Lieferzeit von reichlich zwei Jahren 600.000 Schilling kosten würde, und daß für eine solche Type im Inland noch nicht einmal die Konstruktionsdetails entwickelt sind. Deshalb ist der Ankauf der amerikanischen vierachsigen Triebwagen, die in einigen Monaten im Wiener Straßensbild zu sehen sein werden, außerordentlich zu begrüßen, da ihr Preis gegenüber der neuen Anschaffung so billig gelegen war.

Das Kardinalproblem lautet: wie sollen die für die Bewältigung des Verkehrs erforderlichen Fahrbetriebsmittel beschafft werden? Derzeit sind wir nicht imstande, in den Zeiten der Verkehrsspitzen früh und abends ausreichend viele Plätze zur Verfügung zu stellen. Um das zu beantworten, muß zunächst daran erinnert werden, daß die Verkehrsbetriebe durch den Krieg 587 Wagen eingebüßt haben und daß nach Kriegsschluß mehr als 40 Prozent des gesamten Wagenparkes schwer beschädigt waren. Die beschädigten Wagen sind wohl seither in den eigenen Werkstätten und später auch durch Heranziehung der Privatindustrie instandgesetzt worden. Der Verlust der vollständig zerstörten Wagen konnte daher bisher nicht wettgemacht werden. Noch viel schwerer wiegt jedoch die Tatsache, daß der gerettete Wagenpark wegen seiner Überalterung und der übermäßigen Beanspruchung in den letzten zehn Jahren viel stärker reparaturanfällig ist, als je zuvor. Fast ein Viertel des gesamten Wagenparkes ist ständig reparaturbedürftig und betriebsuntauglich. Der

Stand der fahrfähigen Wagen kann nur sehr langsam erhöht werden. Es darf nicht übersehen werden, daß unsere Triebwagen durchschnittlich 36 Jahre alt sind, 40 Prozent sogar älter als 40 Jahre, 96 Prozent des Gesamtstandes älter als 25 Jahre. Ähnlich verhält es sich mit den Beiwagen. Die Schwierigkeiten der Betriebsführung unter diesen Umständen werden vielleicht am besten dadurch charakterisiert, wenn gesagt wird, daß jeder Triebwagen alle 15 Wochen in die Hauptwerkstätte zur Reparatur eingezogen werden muß. Eine kurze Schneeperiode mit anschließendem Tauwetter, wie die der letzten Zeit, hat zur Folge, daß sich die Schäden sprunghaft erhöhen. So wurden im Jänner 276 Wagen schadhaft, während die Werkstätten in der gleichen Zeit nur 180 Wagen reparieren konnten.

Zur ausreichenden Verkehrsbedienung auch in den Zeiten der Verkehrsballungen früh und abends müßten 350 Wagen mehr als bisher eingesetzt werden. Im abgelaufenen Jahr wurde der tägliche Auslauf um 125 Wagen erhöht. Durch weitere Forcierung der gründlichen Überholung der Wagen ist zu hoffen, in diesem Jahr den Stand der lauffähigen Wagen um weitere 150 Triebwagen zu erhöhen. Mit einem Teil der in Amerika gekauften 45 Triebwagen wird in der zweiten Hälfte März der Betrieb auf der Linie 331 aufgenommen werden. Der Rest dieser Wagen wird bis spätestens Juli dem Verkehr übergeben werden können.

Die anfang 1947 bestellten 50 neuen Triebwagen, deren Herstellung sich leider dadurch verzögert hat, daß die erforderliche Eisenzuteilung erst Ende 1948 erwirkt werden konnte, soll in der zweiten Hälfte dieses Jahres geliefert werden. 90 dazugehörige Beiwagen werden in nächster Zeit in Auftrag gegeben und hoffentlich im Anschluß an die Triebwagen geliefert werden. Diese neuen Wagen inländischer Erzeugung werden bemerkenswerte konstruktive Neuerungen aufweisen, von denen zu hoffen ist, daß sie den Beifall des Publikums finden. Sie werden mit geschlossenen Türen fahren, wodurch die Sicherheit der Fahrgäste gewährleistet ist und eine angenehme Lüftung, Beleuchtung und Beheizung aufweisen.

Die künftigen weiteren Beschaffungen als Ersatz für die auszuscheidenden Wagen sind durch den technischen Fortschritt klar vorgezeichnet. Dieser technische Fortschritt ist durch die Tendenz gekennzeichnet, die Sicherheit der Beförderung zu garantieren,

eine höhere Reisegeschwindigkeit durch rascheres Anfahren und Bremsen zu erzielen sowie die Instandhaltungskosten und damit auch die Personalkosten zu senken. Es kommen für die Zukunft nur vierachsige Großraumwagen in der Bauart der amerikanischen PCC-Wagen oder in der Bauform der Züricher Wagen in Frage, die den amerikanischen Einheitswagen nachgebaut worden sind. Diese bewährten Ausführungen nachzubauen, ist keine technische Schwierigkeit, stellt aber ein schwieriges finanzielles Problem dar, da sich ein solcher Triebwagen im Inland auf schätzungsweise mindestens 550.000 bis 600.000 Schilling stellen dürfte. Ein Umbau der zerbombten alten Wagen nach diesen modernen Konstruktionsprinzipien wäre unmöglich und überdies eine Fehlinvestition.

Was die Bahnanlagen betrifft, ist die Wiederherstellung aller zerbombten Wagenhallen und sonstigen Objekte, ausgenommen die Stadtbahnstrecke nach Heiligenstadt, im wesentlichen vollendet. Unter den neu aufgebauten Objekten ist die Wagenhalle im Straßenbahnhof Vorgartenstraße als größte Halle mit einem Fassungsraum für 119 Wagen bemerkenswert.

In der Linienführung und Befahrung des Straßenbahnnetzes ist der Vorkriegszustand nahezu erreicht. Es ist beabsichtigt, die derzeit gekürzten Linien 40 in absehbarer Zeit auf ihrer alten Route wieder zur Börse zu führen. Zur Entlastung der Verkehrsmisere auf dem Meidlinger Teil der Linie 8 wird die Verlängerung der Linie 9 nach Meidling erwogen und, sobald die erforderlichen Wagen hierfür zur Verfügung stehen, versuchsweise durchgeführt werden.

Die Einrichtung, daß an den Haltestellen-Tafeln der wichtigsten Umsteigplätze die Zeiten der Durchfahrt der ersten und letzten Züge angeschlagen werden, wird in Bälde wieder eingeführt. Es wurde auch die Kennzeichnung der letzten Züge durch ein blaues Schlußsignal erwogen. Die Einführung der "Blauen" begegnet jedoch Schwierigkeiten, seitdem nach den gesetzlichen Bestimmungen ein rotes Schlußlicht zwingend vorgeschrieben ist. Die Kennzeichnung muß daher in anderer Weise versucht werden. Die Schiebetüren, die oft zu Klagen Anlaß geben, werden allmählich verbessert werden. Auch die Beleuchtung der Wagen wird durch Vermehrung der Lampen verbessert werden.

Im Autobusbetrieb ist ein weiterer Ausbau der peripheren

Linien beabsichtigt. Als nächste neue Linie ist eine solche von der Stadtbahnstation Meidlinger Hauptstraße über Ruckergasse - Tivoligasse - Grünbergstraße - Altmannsdorfer Straße - Neu-Erlaa nach Atzgersdorf, Liesing in Aussicht genommen, die später auch nach Maria-Enzersdorf verlängert werden soll. Auch eine Stahllinie über Rodaun nach Perchtoldsdorf kommt eventuell in Frage. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch eine Linie von Groß-Jedlersdorf nach Gerasdorf geplant. Von den innerstädtischen Linien soll die Linie 8 zunächst bis zur Stadtbahnstation Alser Straße und im 3. Bezirk bis zur Baumgasse verlängert werden. Die Linie 9 soll versuchsweise durch die Taborstraße zum Nordwestbahnhof geführt werden. Der Nachtautobusverkehr bleibt auch nach dem Fasching aufrecht. Wenn er einen halbwegs ausreichenden Zuspruch findet, wird er noch weiter ausgebaut werden.

Zur Garagierung der Autobusse für alle nördlichen Linien und des Lastwagenparkes ist in der Vorgartenstraße eine Groß-Garage im Bau, deren Fertigstellung sich leider durch den Brand im Vorjahre bis zum Herbst des heurigen Jahres verzögern wird. Sie wird die größte und modernste Garage Österreichs sein und weist eine neuartige Konstruktion auf, die in Österreich in diesen Dimensionen bisher noch nicht ausgeführt worden ist.

Bei Betrachtung der tarifarischen und der damit zusammenhängenden Probleme muß von der Tatsache ausgegangen werden, daß im Vergleich zu 1938 etwa 15 Prozent weniger Triebwagen und Beiwagen zur Verfügung stehen, gleichzeitig aber die Zahl der Gäste um 16.5 Prozent gestiegen ist. Häufig diskutiert wird die Frage des Kurzstreckentarifes. Seine Einführung würde bedeuten, daß vor allem in den dicht befahrenen Gebieten wieder eine stärkere Überfüllung eintritt und die Gefahr besteht, daß Fahrgäste, die längere Strecken fahren müssen, in den überfüllten Wagen oft nicht unterkommen. Auch eine Erhöhung der Langstreckentarife wäre unvermeidlich. Solange nicht genug Wagen vorhanden sind, muß in erster Linie der Langstreckenfahrer berücksichtigt werden. Die Überfüllung der Wagen würde auch die gewollten und ungewollten Schwarzfahrer wieder in erhöhtem Umfang mit sich bringen.

Ein anderes Problem ist das des Raucherwagens. Ein Großteil der Fahrgäste begrüßten seine Abschaffung. Wenn man bedenkt,

daß die Durchschnittsfahrstrecke eines Fahrgastes 4.27 km beträgt, mit einer durchschnittlichen Fahrzeit von nur etwa 18 Minuten, so ist es kein unbilliges Verlangen, daß die Raucher für diese kurze Zeit auf Nikotin verzichten. Die Einführung des Raucherwagens würde außerdem das Zusammendrängen eines größeren Teiles der Fahrgäste auf die ersten Wagen mit sich bringen, was indirekt eine Verzögerung der Geschwindigkeit bedeutet.

Immer wieder wird auch das Problem der Wiedererrichtung von aufgelassenen Haltestellen erörtert. Geringerer Wagenpark und erhöhte Fahrgästepzahl im Vergleich zum Frieden bedeuten, daß nur mit einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit der Verkehr bewältigt werden kann. Dazu trägt wesentlich die Auflassung einer größeren Zahl von Haltestellen bei. Die mittlere Entfernung zwischen zwei Haltestellen beträgt etwa 400 Meter. Es kann sich also um eine Gehzeit von nur ein bis zwei Minuten bis zur nächsten Haltestelle handeln.

Durch den Krieg wurden viele Wartehäuschen zerstört. Mit ihrer Aufstellung oder Instandsetzung kann nur schrittweise vorgegangen werden, weil das verfügbare Geld in erster Linie zur Ausgestaltung der Wagen verwendet werden muß.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Verkehrsbetriebe wohl noch nicht ihre Friedensleistung erreicht haben, daß aber doch Jahr für Jahr diesem Zustand nähergekommen wird.

Feierliche Benennung des Eifler-Hofes
=====

13. Februar (Rath.Korr.) Sonntag vormittag fand die feierliche Benennung der Wohnhausanlage in Hernals, Hernalser Hauptstraße 221, in "Eifler-Hof" statt. In dem weiten Hof, der mit Fahnen geschmückt war, versammelten sich die Ehrengäste, unter ihnen Bürgermeister Dr.h.c. Körner, Vizebürgermeister Honay, Stadtrat Fritsch und Stadtrat Jonas, der Geschäftsführende Präsident des Stadtschulrates, Nationalrat Dr. Zechner, mehrere Nationalräte, Gemeinderäte, Bundesräte, Bezirksvorsteher und die Angehörigen Alexanders Eiflers.

Nach Begrüßungsworten durch Bezirksvorsteher Panek hielt Vizebürgermeister Honay, der lange Jahre zusammen mit Eifler im KZ Dachau verbringen mußte, die Gedenkrede. Er schilderte Eifler, den ehemaligen Stabschef des Republikanischen Schutzbundes, als einen Mann, der bereit war, für seine Ideale sein Leben hinzugeben.

Dann sprach Dr. Julius Deutsch im Namen der Sozialistischen Freiheitskämpfer.

Bürgermeister Dr.h.c. Körner forderte in seiner Rede die Bewohner des großen Baublockes auf, immer die Erinnerung an Alexander Eifler, sein Leben und Sterben, wach zu halten und nahm die Enthüllung der Gedenktafel vor. Die Tafel trägt die Inschrift: "Alexander Eifler, Stabschef des Republikanischen Schutzbundes, 1888 - 1945".

Lebensmittelkarten für die nächste Versorgungsperiode
=====

13. Februar (Rath. Korr.) Das Landesernährungsamt Wien gibt bekannt:

In Wien und den Randgemeinden werden die Lebensmittelkarten für die nächste Versorgungsperiode in dieser Woche von Mittwoch, den 15. bis Freitag, den 17. Februar ausgegeben. Die Inhaber der Behebungsausweise mit dem Kennzeichen A erhalten die Lebensmittelkarten am Mittwoch, die mit B am Donnerstag und jene mit C am Freitag.

Die Milchbestellscheine müssen bis spätestens Samstag, den 25. Februar, in einem Milchgeschäft abgegeben werden.

Die künftige Stromart in Wien
=====

13. Februar (Rath.Korr.) Wir wurden von Stadtrat Dr. Exel aufmerksam gemacht, daß der "Wirtschafts-Korrespondenz" in der Notiz "Wiens klaglose Elektrizitätsversorgung erfordert Rationalisierung" in der Aussendung vom 11. Februar ein störender Irrtum unterlaufen ist. Die dort erwähnte Umschaltung des Wiener Stromnetzes von 220 auf 380 Volt Drehstrom kommt technisch nicht in Betracht. Gemeint ist vielmehr, worüber die "Rathaus-Korrespondenz" schon vor zwei Jahren berichtet hat, daß eine aus Gründen der Rationalisierung und Entlastung der vorhandenen Gleichstromnetze unbedingt notwendige Umschaltung aller anderen Stromarten auf 220/380 Volt Drehstrom erfolgen soll.

220 Volt, das ist die Spannung zwischen einer Phase des Drehstromnetzes und dem Null-Leiter, werden ausschließlich für das Lichtnetz, zum Anschluß von Glühlampen und Elektrogeräten, verwendet. Die Spannung zwischen den Phasen, die 380 Volt beträgt, dient jedoch nur zum Anschluß von Motoren und Großverbrauchsgeräten.

Es handelt sich also bei den Haushalten um jene Stromart, die im Volksmunde 220 Volt Wechselstrom genannt wird und die schon jetzt in den meisten Häusern am Stadtrande eingeführt ist.

Herabsetzung von Höchstpreisen für Kalbfleisch, Schweinefleisch
=====

und Wurst
=====

13. Februar (Rath.Korr.) Ab sofort gelten folgende Verbraucher^{ch}höchstpreise für Kalbfleisch, Schweinefleisch und Wurstwaren in Schilling je Kilogramm:

Kalbfleisch

	I. Qualität		II. Qualität	
	mit Kn.	ohne Kn.	mit Kn.	ohne Kn.
Wammerl	-	6.--	-	4.--
Brust und Brustkern	4.70	6.--	4.--	5.--
Karree	6.60	9.--	4.--	5.20
Wadschinken	-	8.60	-	5.--

Schulter, ausgelöst	-	13.---	-	7.---
Schulter mit Stelze	8.60	-	6.---	-
Nierenbraten mit Koteletten	13.---	-	9.---	-
Schlögel mit Schlussbraten und Stutzerl ohne Wadschinken, ausgelöst	-	20.---	-	10.---
Schlögel mit Schlussbraten und Stelze	14.---	-	7.50	-
Schnitzel von Schlögel oder Schulter, zugerichtet	-	21.---	-	11.---
Vorfaschiertes	9.80			
Knochen	1.60			
Fleischknochen und Schweiferl	2.---			
Füsse, geputzt	2.---			
Kopf ohne Hirn und Züngerl	3.---			
Knochenbeigabe 30% des Gesamtgewichtes.				

Innereien:

Leber ohne Milz	20.---	Beuschel mit Herz und Milz	5.---
Züngerl	6.50	Hirn	18.---
Briesrose	16.---		

Schweinefleisch:

	mit Knochen	ohne Knochen
Bauchfleisch, jung oder abgezogen	13.---	18.---
Wadschinken	-	12.---
Schulter, jung oder abgezogen ausgelöst ohne Wadschinken	-	23.---
Schulter mit Fuss	16.---	-
Karrœ, jung oder abgezogen, ganz	21.---	25.---
Karrec, jung oder abgezogen, lang	20.---	25.---
Karree, jung oder abgezogen, kurz	22.---	25.---
Schopfbraten	20.---	24.---
Schlögel, jung oder abgezogen, ausgelöst ohne Wadschinken	-	25.---
Schlögel mit Fuss	18.---	-
Stelze ohne Fuss	11.---	-

Vorfaschiertes	10.--
Füsse	5.--
Köpfe	8.--
Schwartel	7.--
Schweiferl	5.--
Knochen	2.50
Knochenbeigabe 20% des Gesamtgewichtes.	

Innereien:

Leber ohne Milz	20.--	Niere	10.--
Hirn	21.--	Herz	8.--
Zunge mit Schlund	10.--	Beuschel	8.--
Zunge ohne Schlund	12.--	Milz	4.--
Zunge ohne Schlund, geselcht	14.--		

Würste:

Blutwurst	4.50
Bratleberwurst	6.--
Dürre, Oderberger, gew. Presswurst rot und weiss	9.50
Gew. Streichleberwurst	11.--
Gew. Extrawurst, Zervelatwurst	12.--
Feine Braunschweiger, Klobassen, Leberkäs, Presskopf	15.--
Feine Augsburger	14.50
Feine Extrawurst, Pariser, Knackwurst	17.--
Polnische, Tiroler, Touristenwurst, Hamburger, Thüringer, Regensburger	20.--
Frankfurter, Debreziner, Bratwürstel	20.-- (einschliesslich Saitlingszuschlag).

Der Landessanitätsrat über die Lepra
 =====

13. Februar (Rath.Korr.) Der Landessanitätsrat für Wien arbeitete über die Lepraerkrankung des Dionysius Wuzinas, besonders hinsichtlich der Unterbringung, der ärztlichen Betreuung und der Isolierung folgendes Gutachten aus:

Der Patient Wuzinas ist an der sogenannten offenen Lepraform erkrankt, die Bazillen aus der Nase ausscheidet und daher der Isolierung unterliegt.

Die Art der Unterbringung des Kranken ist so, dass die Isolierungseinrichtungen ausreichend sind, um eine eventuelle Verbreitung der Krankheit zu verhindern. Der Kranke wohnt in einer Expektanz des Zentralen Infektionskrankenhauses. Er hat einen vollkommen separierten Eingang; der von ihm bewohnte Flügel ist durch eine Kapitalsemauer von dem übrigen Teil des Pavillons getrennt. Der Patient verfügt über separierte Bade- und Toiletteanlagen, eigene Gebrauchsgegenstände und hat auch ein eigenes, geschultes Pflegepersonal. Nur seine Frau und ein kranker Landsmann aus der Lepraabteilung haben die Erlaubnis, ihn zu besuchen. Es ist Wuzinas gestattet, die dem Flügel, in dem sein Zimmer liegt, gegenüberliegende Lepraabteilung zu besuchen, wo derzeit zwei Patienten untergebracht sind. Wuzinas hat auch die Möglichkeit, kleine Spaziergänge in dem Gartenteil zu unternehmen der hinter dem Pavillon liegt. Dagegen ist nichts einzuwenden, da kein Fall von Infektion durch eine Begegnung im Freien bekannt ist. Von dem Patienten konnte unter den gegebenen Verhältnissen nur im Zustande einer hochgradigen Erregung oder geistigen Umnachtung Gefahr drohen. Der Patient ist durch einen Psychiater eingehend ^{über}prüft und als geistig normal und zurechnungsfähig erklärt worden. Er macht den Eindruck eines ruhigen und geistig normalen Menschen.

Der Vorschlag, ein Doppelgitter mit versperrbarem Eingang und die Expektanz anzubringen, in der sich der Patient Wuzinas befindet, wird nicht für zweckmässig angesehen. Durch diese abschreckende Massnahme, würde die Erbitterung des Kranken mit Recht auf den Höhepunkt getrieben werden, was sich in vieler Hinsicht ungünstig auswirken würde. Eine Einschränkung der Verbreitung der Krankheit würde sich daraus auch nicht ergeben.

Die relativ geringe Ansteckungsgefahr der Lepra steht im krassen Gegensatz zu der weitaus grösseren Ansteckungsgefahr die von einem Patienten mit offener Tuberkulose droht. Man denke

an die furchtbaren Verheerungen, die ein mit offener Tuberkulose behafteter Volksschullehrer oder eine Kindergärtnerin unter ihren Schützlingen anrichten kann. Und doch ist die Furcht, die unter der Bevölkerung gegenüber einem hustelnden Mitmenschen der mit einem "Spitzenkatarrh" behaftet ist, unverhältnissmässig geringer, als gegenüber einem Leprösen.

Was schliesslich die Frage anlangt, ob die derzeit geltenden österreichischen Verordnungen von 1915 ausreichen, die in der "Belehrung über die Durchführung der Absonderung bei übertragbaren Krankheiten" im Punkt 9 festgelegt wurden, so kann keineswegs gesagt werden, dass dieselben in Bezug auf diese Krankheit als veraltet oder lückenhaft anzusehen sind. Sie sind auch heute noch als zweckentsprechend und genügend streng zu betrachten. Die ärztliche Betreuung des Patienten ist in jeder Hinsicht zweckentsprechend und ordnungsgemäss. Dem Kranken stehen derzeit Mittel moderner Lepratherapie zur Verfügung.

Die Stellungnahme des Landessanitätsrates wurde auf Grund eines Referates des o.ö. Professors Dr. Jettmar von der Universität Graz beschlossen. Ferner wurde Dr. Hamming, praktischer Arzt in Wien, den Beratungen zugezogen. Dr. Jettmar war, wie bereits mitgeteilt, kurze Zeit im Jahre 1930 und später ununterbrochen ^{von 1937} bis 1946 im Auftrage des Völkerbundes als hygienischer Fachexperte in China tätig; er hat sich besonders mit verschiedenen Fragen der Lepra wissenschaftlich und praktisch beschäftigt. Er war daher auf Grund, eigener reichhaltiger Erfahrungen wie kein anderer in Österreich befähigt und berufen, zu diesen Fragen entsprechend Stellung zu nehmen. Dr. Hamming war von 1921 - 1937 in Niederländisch-Indien als Militär- und Regierungsarzt in holländischen Diensten, wo er über die Lepra gleichfalls grosse praktische Erfahrungen sammeln konnte.