

# Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, 1. STOCK, TUR 309b - TELEFON: 45 16 31, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 13. Februar 1961

Blatt 243

## Bürgermeister Franz Jonas:

Die neue Straßenverkehrsordnung bewährt sich  
=====

13. Februar (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 12. Februar, über die bisherigen Auswirkungen der neuen Straßenverkehrsordnung und über die Auflegung der Wiener Stadtanleihe 1961.

Der Bürgermeister führte aus: "In meiner Sendung vom 4. Dezember des vergangenen Jahres habe ich sehr eingehend über die neue Straßenverkehrsordnung gesprochen, die am 1. Jänner 1961 in Kraft getreten ist. Ich habe auf die außerordentliche Bedeutung des Gesetzes für alle Verkehrsteilnehmer hingewiesen und die Zeitungen gebeten, sie mögen sich in den Dienst der Popularisierung der Straßenverkehrsordnung stellen, weil damit manches Unglück verhindert und viel Gutes erreicht werden kann. Ich habe auch angeregt, daß die Versicherungsgesellschaften und die Schulen der Bevölkerung und besonders der Jugend die Kenntnis der neuen gesetzlichen Bestimmungen vermitteln. In dankenswerter Weise wurde mit allen geeigneten technischen und psychologischen Hilfsmitteln das Inkrafttreten der neuen Straßenverkehrsordnung vorbereitet und so war die Bevölkerung in weitem Ausmaß bereit, die neue Ordnung auf den Straßen anzuerkennen.

Als dieses Gesetz im vergangenen Jahre im Nationalrat behandelt wurde, haben einige Redner die Hoffnung ausgesprochen, daß es eine neue Epoche des Verkehrswesens einleiten möge. Man hat große Hoffnungen gehegt, denn am Zustandekommen dieses wichtigen Gesetzes haben weite Bevölkerungskreise und alle

./.

interessierten privaten und öffentlichen Institutionen mitgewirkt. Es war also ein Gemeinschaftswerk im besten Sinne des Wortes. Allerdings war man sich darüber im klaren, daß das beste Gesetz nichts nützen werde, wenn es nicht respektiert wird, und wenn weiterhin auf den Straßen Gedankenlosigkeit und Rücksichtslosigkeit statt Vernunft und Rücksichtnahme herrschen. Die Debatte im Nationalrat war deshalb ein sehr eindringlicher Appell an alle unsere Mitbürger, den Anforderungen des modernen Verkehrs mit einer menschlichen Einstellung Rechnung zu tragen.

Nun ist das Gesetz bereits einige Wochen wirksam und so bin ich in der Lage, über die Ergebnisse und Erfahrungen im ersten Monat zu berichten. Ich habe mir von jenen Stellen, deren Dienst am stärksten mit dem Geschehen auf der Straße verbunden ist, Einzelberichte eingeholt, und zwar von der Verkehrspolizei, von der Städtischen Rettung und von der Feuerwehr. Um es kurzweg zu sagen, die Hoffnungen, die an das neue Gesetz geknüpft wurden, haben sich erfüllt! Obwohl man noch nicht damit rechnen konnte, daß schon jedermann die Bestimmungen des Gesetzes genau kennen und sich darnach halten würde, hat es sich doch schon im ersten Monat erwiesen, daß das neue Gesetz wohl im Stande ist, eine bessere und vernünftiger Ordnung zu schaffen und das Sterben auf der Straße zu bekämpfen. Gewiß haben wir in der gleichen Zeit hören müssen, daß Sorglosigkeit und Prahlerei, Alkoholismus und Rücksichtslosigkeit wieder ihre Opfer gefordert haben. Trotzdem war der Beginn der neuen Straßenverkehrsordnung sehr ermutigend und erfolgreich. Deshalb müssen wir alle dafür sorgen, daß sich das neue Gesetz gut einlebt und von allen ausnahmslos respektiert wird, sodaß endlich eine wirklich menschliche Ordnung auf der Straße herrscht.

Es wäre aber falsch, sich mit dem ersten Erfolg schon zufrieden zu geben. Im Gegenteil! Wir müssen uns hüten, die Sache von der gemütlichen Seite aus zu betrachten, denn wenn es um Gesundheit und Leben unserer Mitbürger geht, hört sich die Gemütlichkeit von selbst auf. Wenn wir also feststellen können, daß es durch das neue Gesetz besser geworden ist, so müssen wir dafür sorgen, daß es in Zukunft noch weniger Unglück auf der Straße gibt.

Die Zahlen, die ich Ihnen nun nennen werde, sprechen eine sehr klare und eindeutige Sprache. Ich stelle den Zahlen vom Jänner 1961 jene vom Dezember 1960 gegenüber, wo es ungefähr die gleiche Zahl von Kraftfahrzeugen in Wien gab und auch das Wetter fast gleich war. Die Verkehrspolizei meldet, daß im Dezember 1960 in Wien 1.987 Verkehrsunfälle waren, während es im Jänner dieses Jahres nur mehr 976, also um 1.011 weniger Verkehrsunfälle gab. Die Zahl der verletzten Personen ist von 771 im Dezember auf 463 im Jänner gesunken, also um 308. Die Zahl der Verkehrstoten ist von 19 im Dezember auf fünf im Jänner zurückgegangen. Man kann also sagen, daß wahrscheinlich 14 Personen es dem neuen Gesetz verdanken, daß sie noch am Leben sind. Wenn das Sterben auf der Straße schon im ersten Monat so erfolgreich bekämpft werden konnte, muß uns das ein Ansporn sein, dem neuen Gesetz noch mehr und noch wirkungsvoller Geltung zu verschaffen.

Die weiteren Zahlen, die die Verkehrspolizei liefert, sind ebenso erfolgversprechend. Im Dezember gab es 184 Fälle von Fahrerflucht, im Jänner nur mehr 116. Im Dezember mußte das Verkehrsunfallkommando 199mal ausrücken, im Jänner nur mehr 108mal. Daß das neue Gesetz auch in anderer Hinsicht sehr erzieherisch wirkt, beweist der Umstand, daß im Dezember noch 82 alkoholisierte Lenker an Unfällen beteiligt waren, während es im Jänner nur mehr 32 waren. Also auch hier eine augenfällige Verbesserung, die zweifellos dazu beigetragen hat, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Die gleiche Tendenz zur Besserung zeigt ein Bericht der städtischen Feuerwehr, die im Dezember 79mal zur Behebung von Verkehrsstörungen auszurücken hatte, während sie im Jänner nur mehr 46mal gerufen wurde.

Ich will nicht den Anschein erwecken, als ob ich ungerecht wäre, und nur die Autofahrer für die Verkehrssicherheit verantwortlich mache. Ich weiß sehr gut, daß es leider auch genug Fußgänger gibt, die so tun, als würde die Straße ihnen allein gehören und die deshalb auf nichts Rücksicht nehmen. Es müssen eben alle mithelfen und es müssen alle vernünftig sein, dann kann der Erfolg nicht ausbleiben. Ich bin mir natürlich darüber im klaren, daß das günstige Ergebnis des ersten Monats nicht allein auf den guten Willen der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen ist. Die Polizei hat nämlich auch viel dazu beigetragen. In den ersten

zwei Wochen hat mancher Polizeibeamte noch ein Auge zugeedrückt, die Verkehrsteilnehmer aufgeklärt und ihnen gut zugeredet. Es war eine Art Vorbereitungszeit für beide Teile, für die Polizei und für die Verkehrsteilnehmer, Dann aber kam der Ernst des Lebens wieder zu vollem Recht und die Polizei mußte genau nach den Vorschriften des neuen Gesetzes vorgehen. Vielleicht hat der eine oder der andere Verkehrssünder versucht, sich auf seine Unwissenheit zu berufen. Eine solche Ausrede darf es aber bei der intensiven Vorbereitung des neuen Gesetzes gar nicht geben. Im übrigen gilt bei uns in Österreich der Grundsatz, daß die Unkenntnis des Gesetzes nicht vor Strafe schützt.

Wer auf der Straße sorgsam und vernünftig ist, hat keine Strafe zu erwarten. Er wird mit allen gut auskommen und vor allem erleichtert er den Dienst der Verkehrspolizisten, denen das Strafen sicherlich keine Freude macht. Wenn ich Ihnen jetzt sage, daß im Jänner von der Polizei 22.200 Strafen verhängt wurden, die einen Betrag von 765.000 Schilling ausmachten, dann dürfen Sie ja nicht glauben, daß wir uns darüber freuen. Im Gegenteil! Wir würden gerne auf dieses Geld und auf die Strafen verzichten, wenn keine Verkehrssünden begangen würden und die Polizei keinen Anlaß zu Beanständigungen hätte. Ich sage aber mit aller Offenheit und Deutlichkeit, daß die Polizei nicht nachgeben darf und weiterhin die Verkehrssünder bestrafen muß. Das Strafen ist nicht angenehm, aber eine hohe Statistik der Strafen ist noch zehnmal besser als hohe Zahlen der Verletzten und Toten. Vor allem müssen die gesetzlichen Bestimmungen über Alkoholismus im Verkehr strengstens angewendet werden, um diese Gefahrenquelle womöglich ganz auszuschalten. Ich kenne nichts Gewissenloseres als einen Autofahrer, der sich betrinkt, dann losfährt und seine Mitmenschen und sich in höchste Gefahr bringt. Niemand kann die Verantwortung für Unfälle dieser Art übernehmen und deshalb muß dem Alkoholismus am Lenkrad der schärfste Kampf angesagt werden. Es ist eine Gewissensfrage für uns alle!

Wiener Stadtanleihe 1961

Ich habe heute Anlaß, Ihnen über ein außergewöhnliches Ereignis in der Wiener Gemeindeverwaltung zu berichten. Zum erstenmal seit Kriegsende wird eine städtische Investitionsanleihe im Nominalbetrag von 500 Millionen Schilling zur Zeichnung aufgelegt. Wohl hat die Gemeinde seit 1945 die außergewöhnlich großen Aufgaben des Wiederaufbaues aus den normalen Kasseneingängen finanzieren können. Aber das erfreuliche Wachstum unserer Wirtschaft und die allgemeine Besserung der Lebenshaltung stellen unsere Stadtverwaltung vor immer größere Aufgaben. Ich denke da vor allem an die Modernisierung und an den Umbau unserer Verkehrsbetriebe und an die Ausweitung und Vergrößerung der Gaswerke und der Elektrizitätswerke. Wenn man hört, daß der Energiebedarf sich in zehn Jahren verdoppelt, dann muß vorgesorgt werden, daß unsere Stadtwerke diesen Bedürfnissen der Wirtschaft und der Haushalte Rechnung tragen können. Dazu ist es aber notwendig, die Betriebe ständig zu erweitern und die Produktion zu steigern.

Sie wissen, daß die Stadt Wien eine sehr gewissenhafte Finanzpolitik betreibt. Sie lehnt es ab, ihre finanziellen Schwierigkeiten durch Aufnahme von Krediten zu beseitigen, und zwar deshalb, weil es für die Steuerzahler ein großer Nachteil ist, wenn man eine Schuldenwirtschaft betreibt. Diese Bedenken bestehen aber nicht, wenn man durch Kredite eine Modernisierung von Betriebsanlagen erreichen kann, die dann mehr und billiger produzieren können. Durch einen solchen Kredit wird eine echte wirtschaftliche Mehrleistung ermöglicht, weshalb seine Inanspruchnahme in jeder Hinsicht gerechtfertigt ist. Weil die Stadt Wien diese echten wirtschaftlichen Ziele erreichen will, deshalb hat sie sich entschlossen, diese Anleihe für einmalige große Investitionen aufzunehmen. Zu diesem Schritt konnte sich die Gemeindeverwaltung um so leichter entschließen, als trotz der großen Anforderungen der Nachkriegszeit die Verschuldung der Stadt Wien sehr gering ist und ihre Finanzen ein günstiges Bild zeigen. Wie jeder Privathaushalt muß aber auch die Stadt Wien vorsichtig und vernünftig wirtschaften. Deshalb hat sie sich zum Grundsatz gemacht, daß die laufenden Ausgaben mit den laufenden Einnahmen

zu bedecken sind. Wenn aber einmalige große Aufgaben durchzuführen sind, dann ist es auch wirtschaftlich vertretbar, langfristige Kredite aufzunehmen.

Ich kann Ihnen auch schon sagen, wozu die Anleihe verwendet werden soll. Es handelt sich darum, durch den Bau neuer Betriebsanlagen die Erzeugungskapazität der Gaswerke und der Elektrizitätswerke zu erhöhen und die Modernisierung und den Umbau unserer Verkehrsbetriebe zu beschleunigen. Außerdem soll auch die Fertigstellung der Wiener Schnellbahn bis Ende 1961 ermöglicht werden. Die Schnellbahn ist zwar eine Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen, aber die Stadt Wien hat sich bekanntlich bereit erklärt, eine Vorfinanzierung vorzunehmen, damit eine wertvolle Ergänzung des städtischen Straßenbahn-, Stadtbahn- und Autobusbetriebes durch die Schnellbahn erreicht wird. Das sind gewaltige Aufgaben, die einzig und allein im Interesse der Wiener Bevölkerung durchzuführen sind. Deshalb ist es auch selbstverständlich, daß die Gemeindeverwaltung bei der Zeichnung der Investitionsanleihe auf das Interesse der Wiener Bevölkerung rechnen darf.

Die Anleihe hat eine Laufzeit von längstens 20 Jahren und ist mit sehr vorteilhaften Bedingungen ausgestattet. So ist zum Beispiel die Verzinsung mit sieben Prozent festgesetzt, und - was das wichtigste ist - die Stadt Wien garantiert mit ihrem gesamten Vermögen für die Sicherheit ihrer Investitionsanleihe. Das ist auch der Grund, weshalb diese Anleihe für die Anlegung von Mündelgeldern zugelassen sein wird. Bevor sich die Stadt Wien zur Aufnahme dieser Investitionsanleihe entschlossen hat, hat sie sehr ernst und gewissenhaft alle Voraussetzungen hierfür geprüft. Weil unsere finanzielle Lage absolut gesund ist, konnte sie sich zu diesem Schritt entschließen. Diese Anleihe der Stadt Wien ist deshalb ein Zeichen des Optimismus und ein Zeichen des Vertrauens in unsere wirtschaftliche Zukunft."

- - -

Mittwoch, 15. Februar:

Zeichnungsbeginn für die Wiener Stadtanleihe 1961  
=====

13. Februar (RK) Ab Mittwoch, den 15. Februar, wird die Wiener Stadtanleihe 1961 mit einem Nominale von 500 Millionen Schilling zur Zeichnung aufgelegt. Aus diesem Anlaß fand heute im Wiener Rathaus eine Pressekonferenz statt, zu der Bürgermeister Jonas, Vizebürgermeister Slavik und der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen Schwaiger erschienen waren.

Bürgermeister Jonas wies vor den Vertretern des Finanzministeriums, der Banken und vor den zahlreich erschienenen Journalisten darauf hin, daß die Stadt Wien zum ersten Male nach dem Krieg eine Anleihe zur Zeichnung auflegt. Sie dient rein wirtschaftlichen Zwecken mit dem großen Ziel, die Anlagen der Wiener Stadtwerke zu modernisieren und ihre Kapazität zu vergrößern. Nach dem zweiten Weltkrieg haben die Stadtwerke ungeheure Aufgaben zu erfüllen gehabt. Es ist in der Öffentlichkeit viel zu wenig bekannt, daß die Kriegszerstörungen ausschließlich aus eigenen Mitteln behoben werden konnten. Nun können wir in den letzten Jahren feststellen, daß der Bedarf an Energie in Wien ständig steigt. Die E-Werke haben heute ein Netz von 10.000 Kilometer Kabel zu betreuen. 1937 wurden in Wien 518 Millionen Kilowattstunden verbraucht, 1960 waren es bereits 1.973 Kilowattstunden. Die Zahl der Abnehmer ist von 703.000 auf 972.000 gestiegen.

Die Gaswerke, deren Rohrnetz 2.300 Kilometer umfaßt, haben 1937 240 Millionen Kubikmeter Gas abgegeben und 1960 553 Millionen Kubikmeter. Die Zahl der Abnehmer ist von 534.000 auf 682.000 gestiegen.

Ein besonders vielseitiges und problematisches Arbeitsgebiet stellen die Wiener Verkehrsbetriebe dar. Sie haben wohl die stärksten Kriegszerstörungen erlitten. 80 Prozent der Oberleitungen waren vernichtet, 4.000 Bombenrichter zerrissen die Gleise in den Wiener Straßen, mehr als ein Drittel des Wagenparkes fiel dem Krieg zu Opfer. Alle diese umfangreichen Zerstörungen konnten auch hier aus eigenen Mitteln behoben werden.

Im Jahre 1960 haben die Verkehrsbetriebe 504 Millionen Fahrgäste befördert. Und wenn auch infolge der zunehmenden Motorisierung ein gewisser Fahrgastschwund festzustellen ist, so kann wohl niemand damit rechnen, daß die Verkehrsbetriebe überflüssig werden. Deshalb ist auch hier die Modernisierung notwendig. Gegenwärtig verfügen die Verkehrsbetriebe über 1.400 Triebwagen, 1.500 Beiwagen und 260 Autobusse. In den nächsten Jahren sollen durch die Modernisierung eine Leistungssteigerung, größere Sicherheit und mehr Bequemlichkeit für den Fahrgast erreicht werden.

Es ist also ein großzügiges, umfangreiches, aber auch sehr aufwendiges Investitionsprogramm vorgesehen, schloß Bürgermeister Jonas, das zum Teil mit Hilfe der Anleihe durchgeführt werden soll.

Vizebürgermeister Slavik teilte ergänzend mit, daß die Anleihe auch zur Vorfinanzierung der Wiener Schnellbahn dienen sollte. Er erinnerte dann an das im Jahre 1958 beschlossene große Investitionsprogramm für die Stadtwerke, das 1.250 Millionen Schilling beinhaltet, wozu noch 634 Millionen für den rascheren Ausbau der Wiener Schnellbahn kommen. Seit damals haben die Stadtwerke bisher zweimal 250 Millionen und einmal 200 Millionen Schilling, insgesamt also 700 Millionen Schilling auf dem Kreditwege erhalten. Für die Vorfinanzierung der Schnellbahn wurden im Jahre 1958 65 Millionen, 1959 wurden 245 Millionen und 1960 weitere 60 Millionen zur Verfügung gestellt, wobei im letzten Jahr die Vorfinanzierung vom Finanzministerium zunächst abgelehnt worden war.

Die Stadt Wien wollte ihre Anleihe eigentlich schon im Vorjahr auflegen, doch wurde dies auf Ersuchen des Finanzministeriums zurückgestellt. Die Zwischenzeit wurde durch Kredite und aus den Kassenbeständen überbrückt, was wieder einmal mehr zeigt, wie wichtig Rücklagen für die Stadt Wien sind. Insgesamt wurden also bisher für die Stadtwerke und die Schnellbahn mehr als eine Milliarde Schilling zur Verfügung gestellt. Die Wiener Stadtanleihe dient nun zur Fortsetzung des Investitionsprogrammes. Die Stadtanleihe wurde gut ausgestattet. Sieben Prozent sind wohl eine gute Verzinsung, wobei der Kurs mit 98 Prozent festgesetzt wurde. Außerdem ist die Anleihe steuerbegünstigt, das Papier ist mündelsicher, denn die Gemeinde Wien haftet mit ihrem ganzen Vermögen.



Vizebürgermeister Slavik beschäftigte sich auch mit den Vorwürfen in einer heutigen Zeitung, daß die Stadt Wien ihre Verpflichtungen gegenüber Vorkriegsanleihen nicht erfüllt habe. Er stellte dazu fest, daß nach dem zweiten Weltkrieg die Stadt Wien ihre Vorkriegsschulden wieder anerkannt hat, daß jedoch die Schuld aus dem Jahre 1894 durch eine bundesgesetzliche Regelung bereinigt wurde, wobei für die Stadt Wien nicht nur ein Gewinn, sondern auch ein Verlust entstanden ist; denn auch die Guthaben der Stadt Wien wurden vermindert.

Abschließend erklärte Vizebürgermeister Slavik: Wenn unsere Wirtschaft florieren soll, dann darf nicht alles ausgegeben werden, was wir verdienen. Wir müssen unser Geld auch dazu verwenden, unsere Wirtschaft leistungsfähiger zu machen, damit wir unsere Konkurrenzfähigkeit nicht nur aufrechterhalten, sondern auch verbessern können. Deshalb ist die Zeichnung von langfristigen Anleihen nicht nur im Interesse des einzelnen, sondern auch im Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung!

- - -

#### Blumen für Bürgermeister Jonas

=====

13. Februar (RK) Aus Anlaß des Valentin-Tages überreichten heute früh zwei junge Blumenbinderinnen Bürgermeister Jonas in seinem Arbeitszimmer im Rathaus einen Nelkenstrauß. Der Präsident des Verbandes der Erwerbsgärtner, Ökonomierat Schwarzrock, und der Obmann der Fachgruppe Blumengroßhandel, Kommerzialrat Steffek, übermittelten dem Stadtoberhaupt die Grüße ihrer Berufsvereinigungen. Der Bürgermeister bedankte sich für das duftende Geschenk und wünschte allen Angehörigen der Gärtnereibetriebe und des Blumenhandels viel Erfolg mit den Blumen und den Blumenfreunden.

- - -

Die drei besten Plakate des Jahres 1960  
=====

13. Februar (RK) Vizebürgermeister Mandl überreichte heute mittag im Kulturamt der Stadt Wien die Geldpreise und Diplome an die Entwerfer der drei besten Plakate des Jahres 1960. Gleichzeitig wurden die Drucker und Auftraggeber dieser Graphiken durch Diplome geehrt. Die Jury hat das von der Direktion der Wiener Festwochen in Auftrag gegebene Plakat "Gustav Mahler und seine Zeit" (Entwurf Prof. Willi Bahner), das Plakat der Ford-Werke "Ford - Maßstab im Automobilbau" (Entwurf Otto Stefflerl) und das Plakat der Durlin AG "Durlin - der leuchtende Lack" (Entwurf Prof. Richard Exler und Maria Dressler) prämiert. Die beiden erstgenannten Plakate wurden in der Druckerei Piller, das dritte in der Steyrermühl hergestellt.

Vizebürgermeister Mandl erinnerte daran, daß die Plakatwertungsaktion des Kulturamtes der Stadt Wien nun seit zehn Jahren die besten Werbegraphiken des Monats, des Vierteljahres und schließlich die besten drei Plakate des Jahres ermittelt. Die künstlerische Qualität der Wiener Plakate, sagte er, hat sich im letzten Jahrzehnt verändert. Dank der Mitwirkung der Jury dieser Wertungsaktion, deren Angehörige sich ehrenamtlich zur Verfügung stellen, kann eine allgemeine Aufwertung des Niveaus der Wiener Plakatkunst festgestellt werden. Er benützte die Gelegenheit, um der Jury dafür zu danken und überreichte jedem Mitglied aus Anlaß des zehnjährigen Jubiläums als Erinnerungsgeschenk das Werk "Barock in Österreich".

Sämtliche 36 Plakate, die im vergangenen Jahr prämiert wurden, werden während der Wiener Festwochen 1961 in einer Ausstellung vor dem Messepalast gezeigt werden. Die Plakatwertungsaktion, stellte Vizebürgermeister Mandl abschließend fest, konnte in den vergangenen Jahren wesentlich zur Geschmacksbildung der Bevölkerung beitragen. Sie wird ihre Arbeit fortsetzen, wahrscheinlich unter Berücksichtigung verschiedener Vorschläge, die sich aus der Praxis der letzten Jahre ergeben haben.

Theodor Escherich zum Gedenken  
=====

13. Februar (RK) Auf den 15. Februar fällt der 50. Todestag des Begründers der Säuglingshygiene in Österreich Univ.-Prof. Hofrat Dr. Theodor Escherich.

Am 29. November 1857 in Ansbach, Bayern, geboren, studierte er in Würzburg, Straßburg, Kiel und Berlin, spezialisierte sich dann auf Kinderheilkunde und habilitierte sich in München für Pädiatrie. 1902 übernahm er als Nachfolger Widerhofers die Wiener Lehrerkanzel, starb aber schon nach neunjähriger Tätigkeit. Escherich verfaßte nahezu 160 Arbeiten über alle Probleme seines Fachgebietes. Am bekanntesten wurden seine Forschungen über Bakteriologie, Tuberkulose und Skrofulose. Ebenso erfolgreich war sein praktisches und organisatorisches Wirken. Er schuf den Verein "Säuglingsschutz" und regte die Errichtung einer Reichsanstalt für Mütter- und Säuglingspflege an, die die Fürsorge für das Kind auf ganz Österreich ausdehnen sollte. Die Schule Theodor Escherichs hat sich in vielen europäischen Kliniken durchgesetzt.

- - -

Letzte Woche:Stadtbildausstellung im Historischen Museum  
=====

13. Februar (RK) Nach einer Verlängerung um drei Wochen wird die Ausstellung "Das Stadtbild Wiens im 19. Jahrhundert" des Historischen Museums der Stadt Wien am Sonntag, den 19. Februar, um 13 Uhr endgültig geschlossen. Es ist daher nur mehr in dieser Woche Gelegenheit gegeben, die Ausstellung, die so viel Aufsehen erweckt hat, zu sehen.

In den darauffolgenden Wochen wird eine Neuerwerbungen-Ausstellung vorbereitet, die im März geöffnet wird und überaus interessante Objekte enthalten soll, so zum Beispiel eine Federzeichnung von Guglielmi, die einer der ersten Entwürfe für die dem Brand zum Opfer gefallene Decke des Festsaales der alten Universität darstellt, sowie das neuerworbene Beethovenbildnis.

- - -

## Rinderhauptmarkt vom 13. Februar

=====

13. Februar (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 15 Ochsen, 1 Stier, 13 Kühe, 2 Kalbinnen, Summe 31. Neuzufuhren Inland: 101 Ochsen, 193 Stiere, 559 Kühe, 129 Kalbinnen, Summe 982. Gesamtauftrieb: 116 Ochsen, 194 Stiere, 572 Kühe, 131 Kalbinnen, Summe 1.013. Verkauft wurden: 104 Ochsen, 186 Stiere, 569 Kühe, 131 Kalbinnen, Summe 990. Unverkauft blieben: 12 Ochsen, 8 Stiere, 3 Kühe, Summe 23.

Freise: Ochsen 10.20 bis 12.70 S, extrem 12.80 bis 13.50 S, Stiere 11.20 bis 12.80 S, extrem 12.90 bis 13.10 S, Kühe 7 bis 10.50 S, extrem 10.70 bis 11 S, Kalbinnen 10.50 bis 12.80 S, extrem 12.90 bis 13.20 S; Beinlvieh Kühe 6.50 bis 8 S, Ochsen und Kalbinnen 8 bis 10.50 S.

Marktverkehr: Die Qualität der Rinder ist gegenüber der Vorwoche unverändert. Lediglich bei den Kalbinnen war eine leicht bessere Qualität festzustellen. Der Durchschnittspreis für inländische Rinder ermäßigte sich bei Ochsen um 16 Groschen je Kilogramm und erhöhte sich bei Stieren um 13 Groschen je Kilogramm, bei Kühen um 11 Groschen und bei Kalbinnen um 15 Groschen je Kilogramm. Der Durchschnittspreis beträgt für Ochsen 11.36 S, für Stiere 12.19 S, für Kühe 9.08 S, für Kalbinnen 11.65 S; Beinlvieh notierte unverändert. In der Zeit vom 4. bis 10. Februar 1961 wurden 222 Rinder außer Markt angeliefert.

- - -