

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b - TELEPHON: 45 16 31, KL. 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Dienstag, 1. Oktober 1957

Blatt 1944

Geehrte Redaktion!

=====

Wir erinnern daran, daß morgen, Mittwoch, den 2. Oktober, eine Pressekonferenz stattfindet, bei der der Vorsitzende der Verkehrsplanungskommission, Stadtrat Thaller, die Journalisten über den Umbau des Südtiroler Platzes und die Erhebung des Wiener Fahrzeugverkehrs durch Postkartenbefragung aller Kraftfahrer informieren wird.

Zusammenkunft um 10.30 Uhr im Steinernen Saal des Wiener Rathauses, 1. Stock. Zugang über Stiege 5 beim Rathauseingang Lichtenfelsgasse.

- - -

Rundfahrt "Neues Wien"

=====

1. Oktober (RK) Donnerstag, 3. Oktober, Route 1 mit Besichtigung des zukünftigen Museums der Stadt Wien am Karlsplatz, des Hochhauses am Heu- und Strohmart, des Theresienbades in Meidling, der Heimstätte für alte Menschen "Am Schöpfwerk" und anderer Wohnhausanlagen im 12. und 13. Bezirk.

Abfahrt vom Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse, um 14 Uhr.

- - -

Genesungswünsche des Städtebundes für den Bundeskanzler
=====

1. Oktober (RK) Der Österreichische Städtebund hat Bundeskanzler Ing. Raab anlässlich seiner Entlassung aus dem Krankenhaus ein in herzlichen Worten gehaltenes Glückwunschsreiben übermittelt. Darin wird der Hoffnung der österreichischen Städte und Gemeinden auf eine baldige völlige Wiederherstellung des Regierungschefs Ausdruck verliehen.

- - -

Neue Baustellen in unterirdischen Wien
=====Erweiterung der modernen Müllabfuhr

1. Oktober (RK) Der Gemeinderatsausschuß für Öffentliche Einrichtungen genehmigte gestern eine Reihe von Kanalbauten in den äußeren Bezirken. Für den Bau eines Sammelkanals in der Kaiser-Ebersdorfer Straße in Simmering wurden zwei Millionen Schilling bereitgestellt. Ein Kanalbau in Weidlingau-Hadersdorf wird 1,1 Millionen kosten. Weitere Kanalbauten werden im 10., 14. und 16. Bezirk sowie in Mauer, Liesing und Siebenhirten in Angriff genommen.

Größere Wasserrohrlegungen werden auf dem Machplatz im 2. Bezirk, in der Wienerfeld Siedlung-West und zwischen dem Behälter Rosenhügel und Liesing durchgeführt. Den Wasserwerken wurden für diese Einbauten fünf Millionen Schilling und für den Ausbau des Grundwasserwerkes in Nußdorf weitere 1,2 Millionen Schilling bereitgestellt.

Auf Antrag von Stadtrat Koci werden die ehemaligen Gemeinden Inzersdorf, Erlaa, Siebenhirten und das Gebiet des Kuchelauer Hafens in die staubfreie Müllabfuhr einbezogen.

- - -

Gesperrt bis 18.30 Uhr!Stadtrat Dkfm. Nathschläger über Wiener Verkehrsprobleme
=====

1. Oktober (RK) Im Donaueuropäischen Institut hielt der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen Dkfm. Nathschläger heute abend ein umfangreiches Referat über Wiener Verkehrsprobleme, wobei er an Hand von Lichtbildern auch ausführlich die praktischen Erfahrungen erwähnte, die er bei Besuchen in Paris, London, Hamburg und Berlin sammeln konnte.

Wie Stadtrat Dkfm. Nathschläger ausführte, ist das Problem der Beseitigung der Verkehrsnot in unseren Städten vor allem ein solches des Raumes, wenn man bedenkt, daß die zur Verfügung stehende Straßenfläche etwa seit der Jahrhundertwende nur unmerklich gestiegen ist, während der Verkehr, besonders der private motorisierte Verkehr, in den letzten sechs Jahrzehnten eine Steigerung auf das 50- bis 60fache erfahren hat. Das starke Emporschnellen des motorisierten Individualverkehrs, das sich nicht nur im fließenden, sondern auch im ruhenden Verkehr bemerkbar macht, ist die Ursache, warum die Verkehrsstockungen in unseren Straßenzügen immer stärker und fühlbarer werden. 1949 gab es in Wien noch rund 56.000 motorisierte Fahrzeuge, 1953 bereits 87.200, 1956 146.400 und per 15. September halten wir bei 161.400 motorisierten Fahrzeugen ohne Berücksichtigung von etwa 25.200 Mopeds.

Es steht einwandfrei fest, daß nicht der zunehmende Strom von Menschen, die in den Stadtkern wollen, die Schwierigkeiten verursacht, sondern daß es der wachsende Strom von Kraftwagen ist, der unsere Straßen verstopft. Es klingt zwar grotesk, trifft aber zu, daß das Auto hergestellt worden ist, damit man schneller vorwärts kommt, daß es aber im städtischen Verkehr Veranlassung gibt, diesen zum Stocken zu bringen. Was nützt es, wenn wir heute bei den öffentlichen Verkehrsmitteln Autobusse mit 150 oder Großraumwagen mit 220 PS einsetzen, die eine bedeutende Reisegeschwindigkeit entwickeln könnten, wenn es letzten Endes dazu kommt, daß sowohl der Autobus als auch der Großraumzug in den verkehrsstarken Zeiten nur mit mittleren Reisegeschwindigkeiten von 8 bis 10 Stundenkilometern verkehren können, eine Geschwindigkeit also, die auch die

Pferdetramway vor 60 und 70 Jahren mit weit weniger Pferdestärken erreicht hat. Aber auch der Straßenkreuzer mit seinen 110 und mehr PS ist infolge der gegenseitigen Behinderung des öffentlichen und des privaten Verkehrs gezwungen, nur im Schritt zu fahren. Dabei darf eines nicht außeracht gelassen werden, daß nämlich der öffentliche Verkehr weit weniger Platz einnimmt und daher viel leistungsfähiger ist als der motorisierte individuelle Verkehr. Ein einziger Autobus ist zum Beispiel imstande, die erfahrungsmäßige mittlere Besetzung von 40 motorisierten privaten Fahrzeugen zu bewältigen.

Das Problem des zeitweiligen und des Dauer-Parkens nimmt immer größere Formen an, und es war interessant, festzustellen, daß die Verkehrsfachleute aus ganz Europa, soweit sie vom öffentlichen Verkehr kommen, dafür plädierten, keine neuen Parkplätze im Stadtkern zu schaffen, weil dadurch der Autodruck in den Zentren ein noch größerer wird, der jedoch im Gegenteil vermindert werden soll. Die Zukunftsplanungen der besuchten vier Städte lassen alle einen gemeinsamen roten Faden erkennen, nämlich: Ist der motorisierte Verkehr so stark gewachsen, daß der öffentliche Verkehr auf der Oberfläche neben dem privaten ohne wesentliche Behinderung nicht mehr funktionieren kann, wenn also die Reisegeschwindigkeiten demart herabgedrückt werden, daß weder das private Auto, noch die Straßenbahn oder der Autobus in einer vernünftigen Zeit weiterkommen, dann ist der Zeitpunkt gegeben, wo ein Verkehrsmittel - das öffentliche oder das private, zumeist ist es aber das öffentliche - in eine andere Ebene verlegt werden muß. Hierbei ist es vollkommen falsch einzuwenden, daß beispielsweise ein Untergrundbahnnetz mit etwa 40 km Länge, das unter unseren Hauptverkehrsstraßen, zum Beispiel Mariahilfer Straße, Währinger Straße, Alser Straße, Wiedner Hauptstraße, Landstraßer Hauptstraße, um nur einige zu nennen, verlegt werden würde, den Verkehr auf der Oberfläche nicht wesentlich entlasten würde. Aber auch dann, wenn das vorhandene "Atemloch" verhältnismäßig rasch wieder vom privaten Verkehr in Anspruch genommen werden würde, wäre jedoch eines auf alle Fälle gesichert, und das ist das unbehinderte Funktionieren des öffentlichen Verkehrs im Untergrund. Früher als wir glauben, wird es sich erweisen, daß auch bei Ausschöpfung der etwa noch vorhandenen Straßenreserven,

nach Regulierung von neuralgischen Verkehrsschwerpunkten und Kreuzungen ein Nebeneinander des öffentlichen und privaten Verkehrs in den großen Straßenzügen der Stadt nicht mehr möglich sein wird. Die Zeit ist nahe, wo man gezwungen sein wird, die schienengebundene Straßenbahn aus verschiedenen Straßenzügen, wo sie bereits zu einem Hindernis geworden ist, zu entfernen und durch Autobusse zu ersetzen. Diese Umstellung wird viel Geld kosten und der Betrieb mit Autobussen wird auch etwas teurer zu stehen kommen als der mit der Straßenbahn. Nichtsdestoweniger kann diese Tendenz nicht aufgehalten werden und wir müßten uns, besonders in kommunalen Kreisen darauf vorbereiten, sie zeitgerecht zu realisieren.

Wenn in Paris und London keine Straßenbahnen mehr verkehren, sondern nur mehr Autobusse und die Untergrundbahn, wenn der Direktor der Hamburger Hochbahn A.G. Dr. Ing. Lademann den Standpunkt vertritt, daß in Zukunft ein grundsätzlicher Wandel in der Bedienung des öffentlichen Massenverkehrs eintreten müsse, der nach dem Muster ausländischer Millionenstädte in verstärktem Umfang unter die Erde verlegt werden muß, und wenn der erste Direktor der Berliner Verkehrsgesellschaft Dr. Schneider erklärt, daß in Berlin innerhalb von 10 Jahren die Straßenbahn zum Verschwinden gebracht wird, dann dürfen wir uns in Wien nicht einbilden, daß wir grundsätzlich andere Wege gehen könnten, ohne im Verkehrschaos zu versinken. Der Hamburger Senat hat vor etwa zwei Jahren ein 10-Jahres-Programm beschlossen, das die Stadt mit rund 1 Milliarde D-Mark belasten soll. Hamburg ist eine Stadt mit 1.8 Millionen Einwohnern, die nicht fleißiger arbeiten als unsere Wiener Bevölkerung. Warum sollte also bei gutem Willen und sicherlich bei Anspannung aller Kräfte dasselbe in Wien nicht möglich sein, was in Hamburg auf keine Schwierigkeiten stößt? Um aber einen so großzügigen Verkehrsplan realisieren zu können, muß er zunächst einmal da sein, was aber seitens der Stadtverwaltung auch noch nicht der Fall ist. Bei Vorhandensein eines solchen umfassenden Planes wird es aber dann sicherlich nicht mehr so schwierig sein, ihn Stück für Stück zu verwirklichen. Freilich muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß eine solche großzügige Lösung nicht von der Stadt allein zu finanzieren ist, sondern daß auch alle jene Stellen unseres Staates und des umliegenden Landes dazu beizutragen haben,

die an einem weltstädtischen Funktionieren des künftigen Verkehrswesens in Wien interessiert sind.

Abschließend sprach Stadtrat Dkfm. Nathschläger über die Empfehlungen, die der Internationale Verein für öffentliches Verkehrswesen kürzlich in einer bereits viel beachteten Broschüre zusammengefaßt hat. Unter anderem wird darin eine Beschränkung der Kraftwagenzahl in der Innenstadt verlangt, damit sowohl der individuelle als auch der öffentliche Verkehr in einem befriedigenden Tempo abgewickelt werden kann. Der Hauptzweck muß sein, bessere Verkehrsverhältnisse für die große Anzahl Menschen und nicht für die größte Anzahl Wagen zu schaffen. - Der öffentliche Verkehrsapparat muß modernisiert und rationalisiert werden, sodaß man dem Publikum eine Bequemlichkeit bieten kann, die dem Komfort des individuellen Fahrzeugs entspricht. Man könne nicht verlangen, daß der individuelle Verkehrsteilnehmer, der in einem Modell 1957 fährt, sich in einem Omnibus oder Straßenbahnwagen des viktorianischen Zeitalters wohlfühlen soll. - Wenn es sich darum handelt, die Stadtmitte von dem Autodruck zu befreien, folgt in logischer Weise, daß man in Zukunft keine größeren Parkplätze in der Innenstadt neu anlegen soll. Parkplätze sind vorzugsweise außerhalb des Geschäftsviertels (für Kurzparker) oder am Rande der Innenstadt (für Dauerparker) anzulegen. Aus dem gleichen Grunde dürfen städtische Autobahnen nicht bis zur Stadtmitte geführt werden, sondern müssen an der Peripherie aufhören oder als Tangente um die Innenstadt herumgeleitet werden. Hochhäuser ziehen den Verkehr an und tragen in hohem Grade dazu bei, die Verkehrsstockungen zu vergrößern. - Was die großen Städte anbelangt, so soll man darauf hin arbeiten, einen Teil des Straßenverkehrs in eine andere Ebene zu verlegen, entweder unter oder über die Erde. Je nach der Struktur der betreffenden Stadt ist die Auswahl des entsprechenden niveaufreien Verkehrsmittels zu treffen. - Ein Gesamtverkehrsplan für die ganze Stadtgemeinschaft ohne Rücksicht auf Gemeindegrenzen ist aufzustellen. Die verschiedenen Verkehrsmittel sind nach Zeit und Ort einzusetzen, wo sie der Allgemeinheit den größten Nutzen gewähren.

Jeder private Autofahrer müßte sich die Prophezeiung eines hervorragenden amerikanischen Wegebauers für den Verkehr im Jahre

1965 zu Herzen nehmen: "Wenn dann alle amerikanischen Autofahrer in einem riesigen Verkehrsknäuel wie Mäuse in einer Mausefalle sitzen, dann können sie am besten die Zündung abstellen, ihren Wagen stehen lassen und das Spaziergehen lernen." -- Wenn alle Verkehrsteilnehmer verständnisvoll der künftigen Entwicklung in die Augen sehen, wird es dazu nicht kommen. Andernfalls wäre das Chaos unausbleiblich!

- - -

Anerkennung für einen mutigen Lebensretter

=====

1. Oktober (RK) Bürgermeister Jonas empfing heute im Beisein von Stadtrat Riemer den Revierleiter Albrecht Walzhofer, um ihm die besondere Anerkennung des Wiener Stadtsenates für seinen mutigen Einsatz bei einem Verkehrsunfall auszusprechen. Der 35jährige Revierleiter des Forstes der Gemeinde Wien in Weichselboden hat am 28. Juli durch sein geistesgegenwärtiges Eingreifen zehn Fahrgäste eines bei Wildalpen in die reißende Salzach gestürzten Postautobusses gerettet. Er schwamm mit einem Seil durch das eiskalte Wasser und stellte so die rettende Verbindung zum Ufer her.

Bürgermeister Jonas sprach dem in Wien gebürtigen Lebensretter auch seinen persönlichen Dank aus und überreichte ihm ein Ehrengeschenk der Wiener Stadtverwaltung.

- - -

Das Wahlrecht sichern!

=====

1. Oktober (RK) Die Stimmliste ist das ständige Wählerverzeichnis, das bei Wahlen angewendet wird. Sie wird von der Behörde auf Grund der ihr bekanntgewordenen Veränderungen auf dem laufenden gehalten. Mit Rücksicht darauf, daß in einem Monat in Wien durchschnittlich 25.000 Veränderungsmeldungen zu bearbeiten sind, ist es aber notwendig, die jedes zweite Jahr stattfindende Personenstands- und Betriebsaufnahme auch zur Überprüfung der Richtigkeit der Stimmliste zu verwenden. Aus diesem Grunde erhalten die

Hausbesitzer (Hauswarte) bei den Lohnsteuerartenreferaten der Magistratischen Bezirksämter nicht nur die Hauslisten und Haushaltslisten der Personenstands- und Betriebsaufnahme, sondern auch Hauslisten und Stimmlistenanlageblätter für die Richtigstellung der Stimmliste.

Die Hausbesitzer (Hauswarte) sind verpflichtet, die Hausliste auszufüllen und die Stimmlistenanlageblätter noch vor dem 10. Oktober jenen Hausbewohnern zu übergeben, die im Jahre 1937 oder in einem vorhergegangenen Jahr geboren sind und die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen. Die Wahl- und Stimmberechtigten sind verpflichtet, die Stimmlistenanlageblätter auszufüllen und entweder dem Hausbesitzer (Hauswart) oder direkt dem Magistratischen Bezirksamt (Stimmlistenreferat) zu übergeben.

Die Hausbesitzer (Hauswarte) erhalten mit den Drucksorten der Personenstands- und Betriebsaufnahme und der allgemeinen Aufnahme der Wahl- und Stimmberechtigten auch eine Kundmachung über diese allgemeine Aufnahme. Diese Kundmachung ist in den Hausfluren an einer gut sichtbaren Stelle anzuschlagen. Aus diesen Kundmachungen ist zu entnehmen, bei welchen Stellen die ausgefüllten Hauslisten und Stimmlistenanlageblätter abzugeben sind. Jene Wahl- und Stimmberechtigten, die die ausgefüllten Stimmlistenanlageblätter unmittelbar dem Stimmlistenreferat übergeben, müssen dies dem Hausbesitzer (Hauswart) mitteilen, der dies in die Hausliste einträgt. Die Hauslisten der allgemeinen Aufnahme der Wahl- und Stimmberechtigten sind zum Unterschied von den Hauslisten der Personenstands- und Betriebsaufnahme auf rosa Papier gedruckt.

Die Ausfüllung und Abgabe der Stimmlistenanlageblätter ist zur Sicherung des Wahlrechtes unbedingt notwendig. Vor allem ist darauf zu achten, daß auch der Geburtsjahrgang 1937, dessen Angehörige noch nicht in der gegenwärtigen Stimmliste enthalten sind, bei dieser allgemeinen Aufnahme der Wahl- und Stimmberechtigten erfaßt wird.

Ehrenmedaille für einen verdienten Schulmann
=====

1. Oktober (RK) Heute vormittag fand im Roten Salon des Wiener Rathauses die feierliche Überreichung der Ehrenmedaille der Bundeshauptstadt Wien an Landesschulinspektor i.R. Hofrat Leopold Scheuch statt. An der Feier nahmen Bürgermeister Jonas, Vizebürgermeister Honay, die Stadträte Afritsch, Bauer, Koci, Lakowitsch, Mandl, Dkfm. Nathschläger, Riemer, Stadtschulratspräsident Dr. Zechner und Obersenatsrat Dr. Ledl in Vertretung des Magistratsdirektors teil.

Der Wiener Gemeinderat hat am 28. Juni einstimmig beschlossen, Hofrat Scheuch in Würdigung seiner besonderen Verdienste auf dem Gebiete des Schulwesens anlässlich seines 80. Lebensjahres die Ehrenmedaille zu verleihen. Gleichzeitig hätte auch Hofrat Prof. Ferdinand Grossmann heute die Medaille aus der Hand des Bürgermeisters erhalten sollen, er ist jedoch an einer Lungenentzündung erkrankt und war daher nicht in der Lage, an der Feier teilzunehmen. Die Übergabe der Auszeichnung wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Stadtrat Mandl schilderte in seiner Würdigungsansprache das Leben von Hofrat Scheuch, der am 12. Mai 1877 in Wien geboren wurde. Er besuchte das Untergymnasium, später die Lehrerbildungsanstalt in St. Pölten und legte die Lehrbefähigungsprüfung für Volks- und Bürgerschulen, außerdem die Fachprüfungen für Stenographie, Französisch und Esperanto ab. Er bildete sich aber auch in Abendkursen weiter und wurde schon in jungen Jahren als Vortragender bekannt. 1896 trat er dem Zentralverein der Wiener Lehrerschaft bei, zu deren alter Garde er zählt. Bis 1919 unterrichtete er an Volks-, Bürger-, Handels- und Gewerbeschulen sowie in den Lehrkursen des Vereines "Freie Schule".

Seit 1910 war Hofrat Scheuch Herausgeber des von der Pädagogischen Gesellschaft veröffentlichten pädagogischen Jahrbuches und von 1913 bis 1920 Schriftleiter der Österreichischen Schulzeitung. Nach Errichtung des Österreichischen Unterrichtsamtes wurde der verdiente Lehrer von Otto Glöckel, der für die Verwirklichung seiner Schulreform besonders fähige Pädagogen suchte, in die

Reformabteilung des Unterrichtsministeriums berufen. Ein Jahr später wurde er Landesschulinspektor für Niederösterreich, und zwar für das Gebiet südlich der Donau. In dieser Stellung blieb er bis zu seiner 1934 erfolgten Zwangspensionierung und entwickelte sich in seinem Wirkungskreis zu einem bedeutenden Schulmann, der das uneingeschränkte Vertrauen der Lehrer und Kinder genoß, weil er sich nicht nur als ihr Inspektor, als ein Kontrollorgan, fühlte, sondern ihr wirklicher Freund war. Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges stellte er sich trotz seines vorgerückten Alters wieder dem Schuldienst zur Verfügung und arbeitete noch zwei Jahre in seinem ihm so sehr ans Herz gewachsenen Beruf weiter, bis er 1947 endgültig in den Ruhestand trat. Hofrat Scheuch war, wie nur wenige seines Faches, für sein Amt berufen und ging voll in ihm auf. Als konsequenter Anhänger und Verfechter moderner, fortschrittlicher Ideen in der Erziehung lehnte er die strenge, fast militärische Disziplin der alten Schule mit ihrer Überbetonung der Autorität und ihrem blinden Gehorsam bedingungslos ab. Er wollte vielmehr eine wirkliche Gemeinschaft zwischen Lehrer und Schüler herstellen, um den Unterricht fruchtbringend zu gestalten. Dies ist ihm auch in vielen Fällen gelungen.

Sein bestreben, das Schulwesen zu reformieren, führte zu einer reichen publizistischen Tätigkeit, die in zahllosen Artikeln ihren Niederschlag fand und große praktische Erfahrung sowie die feste Entschlossenheit bekundet, einer neuen Richtung in der Erziehung Bahn zu brechen. Eine Auswahl davon erschien 1933 unter dem Titel "Zur Praxis der neuen Schule" und zeigt die Vielfalt der Probleme, mit denen er sich beschäftigte. Seine Aufsätze über staatsbürgerliche Erziehung, seine Abhandlungen über die Sprache in der Schule, sein Eintreten für eine alkoholfreie Jugenderziehung beweisen, wie aufgeschlossen er den von ihm behandelten Themen gegenüberstand. Sie lassen aber auch erkennen, daß sie nicht grauer Theorie entspringen, sondern aus unmittelbaren und konkreten Anliegen der Praxis kommen.

Auch das Prinzip der Bodenständigkeit im Unterricht, die Forderung, daß dieser von der natürlichen Umgebung des Schulkindes Ausgang nehmen soll, wurde von ihm immer wieder betont, ein Umstand, der gerade für die Landschulen von großer Bedeutung ist.

Die natürliche Auswahl des Lehrstoffes, erwachsen aus dem Alltagsleben des Landkindes, war ein für den zeitnahen Arbeitsunterricht äußerst notwendiger Faktor. Hofrat Leopold Scheuch ist vom Anfang bis zum Ende seiner Laufbahn ein Idealist, ein überzeugter Republikaner und Demokrat geblieben. Er erscheint uns als die Verkörperung des wahren Jugendbildners, der unbeirrbar an den durch richtige Wissensvermittlung und Charakterbildung gewährleisteten, geistigen Aufstieg der ihm anvertrauten jungen Generation glaubt und dafür kämpft.

Bürgermeister Jonas überreichte unter dem Beifall der Anwesenden die Ehrenmedaille an Hofrat Scheuch. Zu ihm gewendet sagte der Bürgermeister, er habe Scheuch als einen der besten Freunde unserer Schuljugend kennengelernt. Er müsse feststellen, daß die öffentlich Angestellten im allgemeinen und die Lehrer im besonderen kaum in der Lage sind, am Ende ihres Lebens auf Reichtümer hinzuweisen, die sie sich in ihrer Berufsarbeit erworben haben. Was Hofrat Scheuch jedoch auszeichnet, ist die Tatsache, daß er für die Erziehung ganzer Generationen gesorgt hat und dafür, daß das bunte, entwicklungsreiche Leben sich immer wieder in der Schule spiegelt. Es ist wohl eine der schwersten Aufgaben für die Lehrer, der Entwicklung des Lebens Rechnung zu tragen und die alten Erziehungsideale zu vervollständigen. Hofrat Scheuch könne jedoch von sich sagen, daß er sein Bestes getan hat, um der Jugend zu geben, was sie für das Leben braucht. Der Bürgermeister gratulierte Hofrat Scheuch im Namen der Stadtverwaltung und bat ihn, die Auszeichnung, die ihm der Gemeinderat verliehen hat, als ein Zeichen der Anerkennung und des Dankes anzusehen.

Stadtrat Slavik als Mitglied der Landesregierung angelobt
=====

1. Oktober (RK) In der heutigen Sitzung der Wiener Landesregierung nahm Landeshauptmann Jonas die Angelobung von Stadtrat Slavik als Mitglied der Wiener Landesregierung vor. Stadtrat Slavik leistete das Gelöbnis, die Bundesverfassung und alle Gesetze und Einrichtungen der Republik Österreich getreulich zu beobachten und die mit seinem Amte als Mitglied der Landesregierung verbundenen Pflichten nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen.

- - -

St. Pölten und Kurashiki
=====Ein Beitrag zur Völkerverständigung

1. Oktober (RK) Der Gemeinderat von St. Pölten hat am 30. September in einer Festsitzung, an der auch Vertreter des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens der Stadt teilnahmen, beschlossen, mit der japanischen Industriestadt Kurashiki einen Freundschaftsbund zu schließen. Die Anregung zu diesem Freundschaftsbund kam vom österreichischen Gesandten in Japan, Dr. Leitner. In Österreich selbst trat der Österreichische Städtebund als Förderer und Vermittler auf.

Die Gründung wurde vom Gemeinderat der beiden Städte zur gleichen Zeit in feierlicher Form vorgenommen. Anlässlich der Festsitzung in St. Pölten, die mit einem Klaviertrio von Wolfgang Amadeus Mozart eingeleitet wurde, würdigte Bürgermeister Dr. Steingötter die Bedeutung dieses Freundschaftsbundes, der vor allem der Völkerverständigung und dem Frieden dienen soll.

Im gleichen Sinne sprach der Vertreter Japans, Botschaftsrat Osato, der auch die Bewunderung des japanischen Volkes für die kulturellen Leistungen Österreichs und dessen freundschaftliche Gefühle für das österreichische Volk zum Ausdruck brachte.

Ein Bürger von Kurashiki, Shigeki Nomura, überbrachte eine Botschaft seines Bürgermeisters und übernahm als Geschenk St. Pöltens an Kurashiki ein Aquarell, das einen der schönsten Teile der

alten Barockstadt zeigt.

Als Vertreter des Österreichischen Städtebundes beglückwünschte Vizebürgermeister Honay die Stadt St. Pölten zu ihrem Entschluß, der zwei durch Meere und Kontinente getrennte Völker, die im letzten Krieg viel Leid ertragen mußten, einander näher bringen wird.

- - -

Alois Miesbach zum Gedenken

=====

1. Oktober (RE) Am 3. Oktober sind es 100 Jahre, daß der Industrielle Alois Miesbach in Baden bei Wien gestorben ist.

Am 1. Jänner 1791 zu Röschitz in Mähren geboren, lernte er als Begleiter des Fürsten Kaunitz-Rietberg auf dessen Gesandtschaftsreisen die im Aufschwung begriffene Industrie und Landwirtschaft Westeuropas kennen und gründete später nach diesem Vorbild seine eigenen Unternehmungen. Er erwarb die Ziegelöfen bei Meidling, kaufte die Güter Inzersdorf dazu und baute die Ziegelerzeugung zu einem Großbetrieb aus. Miesbach hat auch als erster den Wert der Steinkohle für die Industrie richtig erkannt und ihr durch den Ausbau der österreichischen Kohlenbergwerke den wichtigsten Energiestoff geliefert. Er brachte 30 Bergwerke, in denen 2.500 Arbeiter beschäftigt waren, in seinen Besitz. Als Abzweigung der Ziegelindustrie förderte er auch die Herstellung von Terrakotta-waren und betonte vor allem die kunsthandwerkliche Seite. Terrakottaerzeugnisse aus Österreich waren um die Jahrhundertwende sehr gefragt und besaßen fast eine Monopolstellung. Alois Miesbach war nach dem Urteil seiner Zeitgenossen ein sozial denkender, hilfsbereiter Mensch, der einen Teil seines Vermögens für humanitäre Zwecke verwendete. Eine Gasse im 2. Bezirk erinnert an den verdienten Repräsentanten der jungen Wirtschaft Österreichs.

- - -

Schweinehauptmarkt vom 1. Oktober
=====

1. Oktober (Rk) Unverkauft vom Vormarkt 213. Neuzufuhren: Inland 4.932, Ungarn 460, Jugoslawien 350, Rumänien 300, Polen 772. Gesamtauftrieb: 7.027. Verkauft wurden 6.913, unverkauft Inland 25, Rumänien 89.

Preise: Extremware 14.- S, 1. Qualität 13.60 bis 14 S, 2. Qualität 12.90 bis 13.50 S, 3. Qualität 12 bis 12.90 S, Zuchten 11 bis 11.80 S, Altschneider 9.50 bis 10.50 S. Der Durchschnittspreis für Inlandschweine ermäßigte sich um 10 Groschen. je Kilogramm und beträgt 13.13 S. Ungarische Schweine notierten von 13.30 bis 13.60 S, jugoslawische Schweine von 12.20 bis 13.20 S, rumänische Schweine von 12.30 bis 13.50 S, polnische Schweine von 12.20 bis 13.90 S.

- - -