

Rathaus - Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 23. März 1964

Blatt 651

Bürgermeister Franz Jonas:

Immer neue Freunde für Wien gewinnen!

Reiseeindrücke aus großen Städten Asiens

23. März (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 22. März, über seine Reiseeindrücke aus dem Fernen Osten.

Der Bürgermeister führte aus: "Nach der Rückkehr aus Indonesien wurde ich von mehreren Seiten ersucht, in meiner nächsten Rundfunksendung über meine Reise zu berichten. Obwohl ein solcher Bericht mit Wiener Problemen keinen direkten Zusammenhang hat, will ich doch diesem Ersuchen nachkommen. Beginnen will ich damit, daß ich im vergangenen Jahr von Dr. Sumarno, dem Gouverneur der indonesischen Hauptstadt Djakarta, zu einem offiziellen Besuch eingeladen wurde. Da ich der Meinung war, in den Ländern des Fernen Ostens weniger die technischen Probleme als die Angelegenheiten des Wohlfahrtswesens und Gesundheitswesens kennenzulernen, begleiteten mich auf dieser Reise keine technischen Experten, sondern Stadtrat Maria Jacobi als Leiterin des Wiener städtischen Wohlfahrtswesens, Stadtrat Dr. Otto Glück als Leiter des Wiener Gesundheitswesens und Obermagistratsrat Dr. Herbert Drapalik als Experte für Erwachsenenfürsorge. Nach dem Besuch in Djakarta unterbrachen wir unsere Rückreise in drei Städten, und so hatten wir auch einen je zweitägigen Aufenthalt in der britischen Kronkolonie Hongkong, in der indischen Hauptstadt Delhi und in Kairo, der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Republik.

./.

Eine Reise in diese Länder zählt zu den stärksten Erlebnissen und es ist kein Wunder, daß sie mit dem Zauber des großen Geheimnisses umgeben sind, das der ferne Orient für uns immer bleiben wird. Es ist wirklich eine andere Welt. Es hätte keinen Sinn, auf die Verhältnisse dieser fernen Länder einen österreichischen oder gar Wiener Maßstab anzuwenden. Natürlich könnte man Vergleiche ziehen. Aber bekanntlich hinken alle Vergleiche, erst recht dann, wenn es sich um so verschiedene Länder und Kulturen, Menschen und Städte handelt. Ich wage es auch nicht, ein Urteil über die Verhältnisse in diesen Ländern abzugeben, ich kann bestenfalls schildern, was ich gesehen und gehört habe. Aber auch das ist schon interessant genug.

Die großen Überraschungen und Unterschiede, die auf uns warten sollten, zeigten sich gleich zu Beginn der Reise. Am 15. Februar flogen wir bei acht Grad minus von Wien ab und einen Tag später landeten wir in der thailändischen Hauptstadt Bangkok bei 45 Grad plus. Diese tropische Temperatur ist uns dann während der Reise im großen und ganzen treu geblieben, nur mit dem Unterschied, daß es manchmal trocken-heiß und ein anderes Mal feucht-heiß war. Alle Städte, die wir besuchten, haben zwei bis drei Millionen Einwohner oder noch mehr. Sie befinden sich in einer stürmischen Entwicklung, vor allem hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl, die in den letzten 30 Jahren auf das Vier- und Fünffache gestiegen ist. Die Ursache dieser Erscheinung ist die hohe Geburtenzahl, der starke Zuzug aus den ländlichen Gebieten oder eine große Flüchtlingsbewegung, wie das in Hongkong der Fall ist. Sie können sich leicht vorstellen, welche Aufgaben damit für die dortigen Stadtverwaltungen verbunden sind. Ein so rasches Anwachsen der Bevölkerung schafft schier unlösbare Schwierigkeiten, denn es ist nicht möglich, im gleichen Tempo Wohnungen und Schulen und Spitäler zu bauen, die neu besiedelten Stadtteile mit Straßen und Verkehrsmitteln aufzuschließen, Abwasser-Kanäle anzulegen und die Müllbeseitigung zu organisieren, die Versorgung mit Wasser und womöglich auch mit Elektrizität zu sichern. So sind also auch in diesen Großstädten Asiens die Wohnungs- und Verkehrsschwierigkeiten besonders drückend, wobei die Aufgaben der Volksgesundheit noch stärker als bei uns in den Vordergrund treten. Allerdings, so drückend auch die Wohnungsfrage in diesen Städten ist, wird

sie doch durch die tropische Wärme einigermaßen gelindert. Denn die Obdachlosen, die zu Tausenden im Freien schlafen, dürften davon keinen gesundheitlichen Schaden erleiden. Die Stadtverwaltungen versuchen zweifellos ihr Bestes zu tun, um dem großen Wohnungsmangel abzuhelpfen, doch muß damit gerechnet werden, daß die Wohnungsnot noch sehr lange dauern und die Anspannung aller wirtschaftlichen Kräfte verlangen wird.

Am drückendsten schien mir die Wohnungsnot in Hongkong zu sein, wo seit 1949 ungefähr eineinviertel Millionen Flüchtlinge aus China einwanderten. Der verantwortliche Stadtfunktionär für das Wohnungswesen berichtete uns, daß ungefähr 600.000 dieser Flüchtlinge noch jetzt auf den Berghängen in wilden Siedlungen hausen, die sie sich notdürftig mit allerprimitivsten Mitteln und in beängstigender räumlicher Enge erbaut haben. Dort fehlt es buchstäblich an allen Einrichtungen, die eine Großstadtbevölkerung normalerweise zur Verfügung hat. Und doch hatten wir den Eindruck, daß diese Flüchtlinge sich von ihrem Schicksal nicht unterkriegen lassen, sondern sich durch besonderen Fleiß wieder hinaufarbeiten. In diesen Flüchtlingssiedlungen wirken in verdienstvoller Weise viele private Wohlfahrtsorganisationen; sie kümmern sich um die Kleinkinder und Schüler, sie sorgen für eine Berufsausbildung der Jugendlichen, aber sie sind personell und finanziell viel zu schwach, als daß sie ihre Tätigkeit auf alle Flüchtlinge ausdehnen könnten. Ein besonderes Schreckgespenst ist die Brandgefahr in diesen wilden Siedlungen. Es hat in den letzten Jahren mehrere solcher Brände gegeben, bei denen zehntausende Menschen ihr armseliges Obdach verloren.

Die Verwaltung der britischen Kronkolonie Hongkong unternimmt ungeheure Anstrengungen, um Jahr für Jahr möglichst viele Wohnungen zu bauen. Sie fördert außerdem durch billigen Baugrund und Kredite genossenschaftliche Wohnhausbauten, und so sieht man in unmittelbarer Nähe der wilden Flüchtlingssiedlungen riesige Wohnhäuser bis zu 20 Stockwerken hoch. In diesen Wohnhausanlagen werden auch Schulen, Kindergärten, Horte und Spielplätze untergebracht. Das ist umso notwendiger, als der Kindersegen in Hongkong besonders groß ist; im vergangenen Jahre wurden 115.000 Kinder geboren.

Eine zweite Ursache der Wohnungssorgen besteht darin, daß ungefähr 200.000 Menschen seit Jahrzehnten in kleinen und primitiven

Wohnbooten auf dem Wasser leben. Nach den Plänen der Stadtverwaltung sollen auch diese Boote verschwinden und ihre Bewohner in neuen Häusern untergebracht werden.

Und nun zu den Verkehrsproblemen. In den besuchten Städten merkten wir deutlich, daß die Technik und die Motorisierung überfallsartig auftraten. In Djakarta wird ein großer Teil des Stadtverkehrs mit mehr als 10.000 Dreirad-Rikschas bewältigt, die man wie ein Taxi mieten kann. Selbstverständlich gibt es aber auch öffentliche Autobusse und Taxi. Mitten durch die Stadt wurde eine Expresß-Straße mit sechs Fahrbahnen gebaut, und in beiden Fahrtrichtungen ist eine Nebenfahrbahn für diese Rikscha-Taxi reserviert. In Hongkong, das zu den dichtestbewohnten Städten der Erde gehört, ist der Straßenverkehr außerordentlich lebhaft. Neben einer großen Zahl von Autobuslinien gibt es sehr viele Autos, auch solche der modernsten Bauart, aber daneben gibt es auch noch Rikschas, die von Menschen im Laufschrift gezogen werden.

Delhi ist die Hauptstadt von Indien, einem Land mit ungefähr 450 Millionen Einwohnern. Im Straßenverkehr von Delhi sieht man die verschiedensten Transportmittel; Pferde- und Ochsespanne, Autobusse und Personenkraftwagen. Auf den Straßen gibt es aber auch Kühe. Diese Tiere sind in Indien heilig, sie werden von allen Menschen respektiert. Sie leben auch in der Millionenstadt Delhi in großer Zahl. Und wenn so eine Kuh über die Straße spaziert, dann stockt eben der ganze Verkehr.

Die Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Republik, Kairo, hat ähnlich widerspruchsvolle Verkehrsverhältnisse. Man kommt zwar mit dem modernsten Flugzeug an, wenn man dann vom Flugfeld in die Stadt fährt, darf man sich aber nicht wundern, wenn neben den modernsten Straßenkreuzern museumsreife Automobile und Lastkraftwagen, Last- und Reitesel und Kamele die Straßen beleben. Auf dem Nil sieht man nicht nur schnittige Motorboote und Kähne, sondern auch Lastboote, die von Männern an Seilen stromaufwärts geschleppt werden. Natürlich gibt es im öffentlichen Verkehr auch eine Straßenbahn und Autobusse.

Das Straßenleben ist in diesen orientalischen Ländern viel lebhafter als bei uns. Allerdings nicht um die heißen Mittagstunden. Ein großer Teil des Lebens spielt sich im Freien ab, auch das Geschäftsleben, das dadurch eine eigene charakteristische Note hat.

Natürlich macht man noch andere Feststellungen, wie zum Beispiel die, daß die moderne Architektur auch in den meisten orientalischen Städten ihren Einzug gehalten hat. Zwar nicht überall in Form von ausgesprochenen Wolkenkratzern, aber man baut doch jetzt überall höher als früher. Die modernen Baumaterialien Beton, Glas und Stahl beginnen sich bei der Erbauung von Hotels, Wirtschafts- und Repräsentationsbauten durchzusetzen. Es ist besonders reizvoll zu sehen, daß die modernen Architekturformen der europäischen und amerikanischen Länder doch nicht sklavisch kopiert werden, sondern versucht wird, sie mit den einheimischen Kunstauffassungen einigermaßen in Einklang zu bringen.

Allerdings drängte sich uns öfter der Gedanke auf, daß die Lebens- und Arbeitsgewohnheiten sowie die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Formen manchesmal noch zu sehr traditionsgebunden sind. Dadurch geraten sie immer wieder in Gegensatz zu den Notwendigkeiten der modernen Technik, deren Ausbreitung sich durch nichts hindern läßt. Wir konnten mit wirklich tiefer Bewunderung die schönsten Zeugnisse einer alten Baukunst erleben, wir lernten unvergleichliche Beispiele einer alten und hochstehenden Kultur kennen und waren davon fasziniert. Wir konnten aber auch feststellen, daß die Sicherung der materiellen Existenz, der soziale Schutz der alten Mitbürger und die gesundheitliche Betreuung der Bevölkerung manches zu wünschen übrig lassen. Wenn wir von der Notwendigkeit sprechen, einen Kampf gegen Hunger, Krankheit und Unwissenheit zu führen, so ist diese Aufgabe bei uns leicht, im Vergleich zu den Städten im Mittleren und Fernen Osten. Dort ist es eine harte Aufgabe der Behörden und privaten Wohlfahrtseinrichtungen. Es ist hierfür nicht nur viel Geld, viel Geduld und viel Idealismus notwendig, man muß auch wissen, daß damit ein Wettlauf mit der Zeit verbunden ist. Denn die Lösung dieser Aufgaben wird wegen der explosiven Bevölkerungsvermehrung immer dringender.

Nun wollen wir uns fragen, ob unser verhältnismäßig kleines und bescheidenes Land Österreich in irgendeiner Weise dazu beitragen kann, diesen Ländern den Anschluß an den modernen Fortschritt zu erleichtern. Natürlich wird sich Österreich bemühen müssen, mit den Erzeugnissen unserer hochentwickelten Industrie und mit anderen technischen und chemischen Qualitätsprodukten

in dem Entwicklungsprozeß mitzuhelfen. Aber ich glaube, eine der wirksamsten Methoden besteht darin, möglichst viele Studenten und Handwerker bei uns auszubilden, die dann nach ihrer Rückkehr in die Heimat selbst wieder imstande sind, die eigenen Landsleute für ihren Beruf vorzubereiten. Diese Methode hätte den Vorteil, daß wir in den Entwicklungsländern eine große Zahl von Freunden gewinnen, die immer wieder gerne an ihre Studienzeit in Wien zurückdenken und mit unserer Stadt dauernd in Verbindung bleiben.

Und zum Abschluß noch eine kurze Episode, die zeigen soll, wieso unser Wien in der Welt so beliebt und bekannt ist. In der indonesischen Stadt Bandung gab der Gouverneur zu Ehren seiner Wiener Gäste einen Empfang mit wunderbaren Tanz- und Musikdarbietungen. Am Ende dieses Empfanges spielte ein sogenanntes Bambus-Orchester von ungefähr hundert Burschen und Mädchen den Walzer von Johann Strauß "An der schönen blauen Donau". Und das 12.000 Kilometer von Wien entfernt!

Am Ende meines Berichtes habe ich allen unseren Gastgebern für die überaus herzliche Freundschaft zu danken, mit der sie uns aufgenommen haben."

- - -

Entfallende Sprechstunden

=====

23. März (RK) Mittwoch, den 25. März, entfallen die Sprechstunden beim Amtsführenden Stadtrat für Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten, Karl Lakowitsch.

- - -

Gedenktage im April

=====

23. März (RK)

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Prof. Dr. Anton A. Benedetti-Pichler, Chemiker | 70. Geburtstag |
| 2. Robert Hirschfeld, Musikschriftsteller | 50. Todestag |
| 3. Friedrich Kaiser, Volksstückdichter | 150. Geburtstag |
| 4. Hofrat Eduard Strauss, Handelskammerrat,
Präsident der Wiener Messe-AG | 70. Geburtstag |
| 6. Univ.-Prof. Dr. Fritz Demmer, Chirurg | 80. Geburtstag |
| 6. Willy Schmidt-Gentner, Komponist | 70. Geburtstag |
| 8. Egmont Colerus von Geldern, Schriftsteller | 25. Todestag |
| 9. Prof. Gustav Gugitz, Kulturhistoriker (ge-
storben 3. März 1964) | 90. Geburtstag |
| 10. Prof. Dr. Michael Mayr, Bundeskanzler 1920,
Historiker (gestorben 21. Mai 1922) | 100. Geburtstag |
| 11. Dr. Emil Maurer, Rechtsanwalt, Präsident der
Israelitischen Kultusgemeinde | 80. Geburtstag |
| 12. Prof. Dr. Hans Tietze, Kunsthistoriker | 10. Todestag |
| 13. Prof. Oskar Maurus Fontana, Schriftsteller | 75. Geburtstag |
| 14. Franz Karl Gewey, Volksschriftsteller | 200. Geburtstag |
| 14. Prof. Karl Stemolák, Bildhauer (gestorben
14. April 1954) | 10. Todestag |
| 17. Ern(e)st Finger, Dermatologe | 25. Todestag |
| 17. Ludwig Herzer, Librettist | 25. Todestag |
| 18. Ludwig Döbler, Physiker und Taschenspieler | 100. Todestag |
| 19. Prof. Rudolf Schmidt, Bildhauer | 70. Geburtstag |
| 21. Rudolf Jettmar, Maler | 25. Todestag |
| 22. Dr. Felix Cazafura, Rechtswissenschaftler | 75. Geburtstag |
| 24. Prof. Dr. Moriz Wlassak, Rechtswissenschaftler | 25. Todestag |
| 26. Moritz Dreger, Kunsthistoriker | 25. Todestag |
| 26. Eduard Sueß, Altmeister der Geologie | 50. Todestag |
| 29. Paul Hörbiger, Schauspieler | 70. Geburtstag |

- - -

Ostertisch 1964 - reich gedeckt

=====

23. März (RK) Der Lebensmittelmarkt für die Osterfeiertage wird auch heuer wieder reich beschickt sein. Auf dem Geflügelsektor werden neben einem entsprechenden Angebot an Inlandsware rund 1.200 Tonnen Importe von Junghühnern, Poulards, Truthühnern, Suppenhühnern und Enten zu verhältnismäßig günstigen Preisen zur Verfügung stehen. An Wildbret sind allerdings nur mehr geringe Lagerbestände vorhanden.

Die zu den Osterfeiertagen erfahrungsgemäß gesteigerte Nachfrage nach Eiern kann außer durch die Inlandsproduktion durch Importe von rund 16 Millionen Stück gedeckt werden. Mit Preisänderungen ist hier nicht zu rechnen.

Das Angebot an Süßwasserfischen beträgt 60 Tonnen Karpfen aus dem In- und Ausland sowie 11 Tonnen importierte Welse, Schleien, Hechte und Zander. An Seefischen wurden 250 Tonnen gefrorene Kabeljau- und Dorschfilets eingeführt; 100 Tonnen Frischware (Kabeljau, Goldbarsch und Seelachse) werden noch einlangen. Ferner wird es auf dem Fischmarkt rund 20 Tonnen sogenannte Sortenfische geben, das sind Seezungen, Schollen, Steinbutt usw. Preisänderungen sind auch hier keine zu erwarten.

Für die Deckung des Fleischbedarfs wird genügend Rind- und Kalbfleisch zur Verfügung stehen, ebenso Schweinefleisch aller Sorten. Selch- und Wurstwaren sind reichlich vorhanden. Kitze und Lämmer können nur in geringen Mengen geliefert werden.

Die Belieferung des Marktes mit inländischem Gemüse kann, der Saison entsprechend, im allgemeinen als bedarfsdeckend bezeichnet werden. Der Nachfrage nach grünem Salat und Spinat wird durch Importe entsprochen werden; Karfiol, Tomaten und Gurken aus dem Ausland werden zur Vergrößerung der Auswahl beitragen. Auf diesem Sektor wird es voraussichtlich nur unbedeutende Preisschwankungen geben.

Der Obstmarkt wird fast ausschließlich mit steirischen Wirtschaftsäpfeln beliefert, deren Preise gleich bleiben werden. Tafeläpfel sind jedoch Mangelware. Von den Importen sind vor allem italienische Äpfel von guter Qualität zu erwähnen. Ziemlich

teuer werden Birnen und Weintrauben aus Übersee sein. Bananen sind genügend vorhanden, Mandarinen gibt es jedoch nur mehr in Restmengen. Die Verbraucher sollen aber durch verstärkte Anlieferungen von Halbblut-, Blut- und Jaffaorangen von guter Qualität zufriedengestellt werden. Das Angebot an Zitronen ist reichlich.

- - -

Nur einwandfreies Fleisch im Handel
=====

23. März (RK) Das Veterinäramt der Stadt Wien hat nach dem Kühlhausbrand im Kühlhaus Pasettistraße durch Überprüfung des gesamten eingelagerten Fleisches sichergestellt, daß nur völlig einwandfreies Fleisch dem freien Handel zugeführt worden ist.

Fleisch, Geflügel und Fische, die beschädigt waren, wurden je nach dem Grad der Veränderungen der Freibank oder der Tierkörperverwertungsanstalt übergeben. Auf Grund eingehender Untersuchungen sowie nach restloser Entfernung der veränderten Teile wurde in der Freibank die entsprechende Verarbeitung des Fleisches gestattet, wodurch die bestmögliche Verwertung erreicht werden konnte. Bedingt durch den großen Anfall wurden auch Freibänke außerhalb Wiens ersucht, am Verkauf der erzeugten Fleischwaren mitzuwirken. In Wien wird in den Freibankverkaufsstellen Wurst um 18 Schilling abgegeben.

- - -

Ende Mai auf den Floridsdorfer Linien:Neue Gelenktriebwagen der Verkehrsbetriebe
=====

23. März (RK) Ende Mai werden auf den Floridsdorfer Linien 231 und 331 neue Gelenktriebwagen der Wiener Verkehrsbetriebe eingesetzt werden. Später soll auch die Linie 132 auf die neue "Type F" umgestellt werden. Auf den neuen Wagen, die in einer Serie von 50 Stück in Auftrag gegeben wurden (25 bereits geliefert), wurde bereits mit den Schulungsfahrten begonnen.

Die Wiener Journalisten hatten heute vormittag Gelegenheit, den Gelenktriebwagen im Bahnhof Erdberg zu besichtigen und eine Probefahrt zu unternehmen. Der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen Schwaiger, der mit Generaldirektor Dipl.-Ing. Dr. Horak und Verkehrsbetriebe-Direktor Dr. Mauric zu der Probefahrt für die Journalisten gekommen war, teilte mit, daß der F-Typ zwei Millionen Schilling kostet. Ursprünglich waren diese Wagen getrennt - Triebwagen und einzelne Beiwagen - bestellt worden. Dem Zug der Zeit entsprechend, hat man sich jedoch entschlossen, diese Type zu einem einzigen Gelenktriebwagen zusammenzubauen, wodurch Personal eingespart werden kann. Derzeit verfügen die Verkehrsbetriebe über einen Wagenpark von 2.411 Fahrzeugen, davon 1.172 Triebwagen. Mit Schienenbremsen ausgerüstet sind bereits 1.988 Triebwagen und Beiwagen.

Der neue Gelenkzug unterscheidet sich äußerlich kaum von den schon im Straßenbild zu sehenden Wagen dieser Art. Für die Fahrgäste wichtig ist jedoch, daß er eine neuerlich verbesserte Heizung besitzt, die auch im tiefsten Winter ausreichen wird. Und noch wichtiger für die Sicherheit des 109 Plätze fassenden Zuges: die Bemsen sind ausgezeichnet, wie auf der Probefahrt eindrucksvoll demonstriert werden konnte.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 23. März

=====

23. März (RK) Unverkauft vom Vormarkt: O. Neuzufuhren Inland: 48 Ochsen, 300 Stiere, 633 Kühe, 169 Kalbinnen, Summe 1.150. Aus Polen 8 Stiere. Gesamtauftrieb: 48 Ochsen, 308 Stiere, 633 Kühe, 169 Kalbinnen, Summe 1.158. Bis auf 2 Kühe wurde alles verkauft.

Preise: Ochsen 11.70 bis 13.50 S, extrem 14.20 bis 15 S, Stiere 12 bis 14 S, extrem 14.20 bis 14.50 S, Kühe 9.50 bis 11.50 S, extrem 11.60 bis 12 S, Kalbinnen 11.80 bis 13.80 S, kein Exptrempreis; Beinlvieh Kühe 8 bis 9.50 S, Ochsen und Kalbinnen 10 bis 11.70 S.

Der Durchschnittspreis für Inlandrinder ermäßigte sich bei Ochsen um 59 Groschen, bei Stieren um 25 Groschen, bei Kühen um 34 Groschen und bei Kalbinnen um 9 Groschen je Kilogramm. Er beträgt für: Ochsen 12.28 S, Stiere 13.05 S, Kühe 10.02 S, Kalbinnen 12.33 S; Beinlvieh verbilligte sich bis zu 40 Groschen je Kilogramm. Polnische Stiere notierten 13.30 S (13.80 S).

In der Zeit vom 13. bis 20. März wurden 242 Rinder außer Markt bezogen.

- - -