

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

Montag, 16. Juni 1952

Blatt 978

Schulausstellung schließt mit 320.000 Besuchern =====

16. Juni (RK) Die Ausstellung "Unsere Schule" im Wiener Messepalast wurde Sonntag abend mit einer Ansprache des Geschäftsführenden Präsidenten des Wiener Stadtschulrates Nationalrat Dr. Zechner an die Gestalter und Mitarbeiter der Ausstellung offiziell geschlossen. Diese Ausstellung ist während ihrer vierwöchigen Dauer von rund 320.000 Personen besucht worden.

Neue Ehrung für Prof. Dr. Walter Glaser =====

16. Juni (RK) Hochschulprofessor Dr. Walter Glaser, der erst Anfang Juni den Preis der Stadt Wien für Naturwissenschaften erhalten hat, wurde bei der kürzlich in Tübingen abgehaltenen Generalversammlung der Deutschen Gesellschaft für Elektronenmikroskopie zum Präsidenten dieser Gesellschaft (Sitz Düsseldorf) gewählt.

Pferdemarkt vom 10. Juni =====

16. Juni (RK) Aufgetrieben wurden 76 Pferde. Als Schlächterpferde wurden 55, als Nutztiere 13 verkauft, unverkauft blieben 8. Bezahlt wurde für ein Kilogramm Lebendgewicht: Bankvieh Ia 5.50 S, IIa 4.70 S, Fohlen 5.70 S. Alle Preise plus saisonbedingtem Aufschlag. Der Marktverkehr war flau.

Herkunft der Tiere: Wien 12, Niederösterreich 42, Burgenland 13, Oberösterreich 2, Steiermark 7.

"500 Jahre Spinnerin am Kreuz" und "Der Monte Laa" verlängert

Neue Ausstellungsobjekte - Kostenlose Führungen

16. Juni (RK) Wegen des großen allgemeinen Interesses wird die Ausstellung "500 Jahre Spinnerin am Kreuz" im Festsaal der Bezirksvorstehung 10., Gudrunstraße 130, die schon über 11.000 Besucher hatte, bis Sonntag, den 6. Juli, verlängert. Es werden auch einige neue Ausstellungsobjekte zu sehen sein. Kostenlose Führungen für Schulen und Organisationen können bei der Bezirksvorstehung angemeldet werden (Tel. U 47-5-20). Die Besuchszeit ist bei freiem Eintritt täglich an Wochentagen von 9 bis 18 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 13 Uhr.

Ferner wird die Ausstellung "Der Monte Laa", Landschaftsaquarelle von Paul Passini, 10., Laaer Straße 170 (Schule), gleichfalls bis 6. Juli verlängert. Besuchszeiten bei freiem Eintritt wie oben.

Wilhelm Neumann zum Gedenken

16. Juni (RK) Am 19. Juni wäre der namhafte Internist Prof. Dr. Wilhelm Neumann 75 Jahre alt geworden.

Zu Ullrichsthal in Nordböhmen geboren, wurde er nach Absolvierung seiner Studien in Wien Volontär am pathologisch-anatomischen Institut und anschließend Assistent an der 2. medizinischen Universitätsklinik bei Neusser. 1912 habilitierte er sich für innere Medizin, seit 1919 war er Abteilungsvorstand des Wilhelminenspitals. Am 25. Dezember 1944 ist er gestorben. Neumann veröffentlichte auf seinem hauptsächlichlichen Forschungsgebiet, der klinischen Tuberkulose, zahlreiche Arbeiten, die die vielfältigen Erscheinungsformen dieser Krankheit in ihren Zusammenhängen und Entwicklungsphasen in ein System brachten. Auch um die Einführung des Pneumothorax, um die Heilstätten- und Tuberkulintherapie machte er sich verdient. Neumann gehörte verschiedenen wissenschaftlichen Vereinigungen an und war unter anderem Mitglied der Internationalen Gesellschaft zur Bekämpfung der Tuberkulose sowie des obersten Sanitätsrates.

Musikveranstaltungen in der Woche vom 16. bis 22. Juni

16. Juni (RK)

Datum:	Saal:	Veranstaltung:
Montag, 16. Juni	Schubertsaal (KH) 19.30	Akademie für Musik und d. Kunst: Klavierabend der Klasse Prof. Czaczkes
	Konservatorium der Stadt Wien Konzertsaal 19.00	Musiklehranstalten der Stadt Wien: Vortragsabend der Gesangsklasse Maria Freiberg-Marx
Dienstag 17. Juni	Brahmssaal (MV) 19.30	Mozartgemeinde Wien: 6. Abend im Marx-Zyklus; Lieder- abend Hans Braun
	Musikakademie Vortragssaal 19.00	Akademie für Musik und d. Kunst: Liederabend der Klasse Prof. Adolf Vogel
	Universitäts- kirche 19.00	Akademie für Musik und d. Kunst: Orgel-Weihnestunde der Klasse Prof. Alois Forer
	Musikakademie 1. Singerstr. 26 Orgelsaal 19.00	Akademie für Musik und d. Kunst: Orgelabend der Klasse Prof. Anton Heiller
	Konservatorium der Stadt Wien Konzertsaal 19.00	Musiklehranstalten der Stadt Wien: Konzert der Zweigschule III
Mittwoch 18. Juni	Musikakademie Vortragssaal 19.00	Akademie für Musik und d. Kunst: Kammermusikabend der Klassen Prof. Stella Wang u. Prof. Edith Steinbauer
	Konservatorium der Stadt Wien Konzertsaal 19.00	Musiklehranstalten der Stadt Wien: Erster Klassenabend der Klavier- klasse Hertha Offner
Donnerstag 19. Juni	Musikakademie Vortragssaal 19.00	Akademie für Musik und d. Kunst: Vortragsabend Donna Pegors (Sopran) und Dika Newlin (Klavier)
	Konservatorium der Stadt Wien Konzertsaal 19.00	Musiklehranstalten der Stadt Wien: Erster Schüler-Vortragsabend

16. Juni 1952

"Rathaus-Korrespondenz"

Blatt 981

Datum:	Saal:	Veranstaltung:
Freitag 20. Juni	Musikakademie Vortragssaal 19.00	Akademie für Musik und d.Kunst: Vortragsabend der Kompositionsklas- se Prof. Rudolf Kattinig
	Konservatorium der Stadt Wien Konzertsaal 19.00	Musiklehranstalten der Stadt Wien: Zweiter Klassenabend der Klavier- klasse Hertha Offner
Samstag 21. Juni	Kammersaal (MV) 19.30	Akademie für Musik und d.Kunst: Klavierabend der Klasse Prof. Dr. Viktor Ebenstein

Orthopädische Versorgung des Landesinvalidenamtes Wien
=====

16. Juni (RK) Die Abteilung für orthopädische Versorgung des Landesinvalidenamtes für Wien, Niederösterreich und Burgenland ist von Wien 1., Nibelungengasse 10, nach Wien 5., Geiger-gasse 5, übersiedelt. Parteienverkehr ist wieder wie bisher von Montag bis Mittwoch und Freitag von 8 bis 12 Uhr.

Pferdemarkt vom 13. Juni
=====

16. Juni (RK) Aufgetrieben wurden 10 Pferde. Als Schlächterpferde wurden 6, als Nutztiere 2 verkauft, unverkauft blieben 2. Bezahlt wurde für ein Kilogramm Lebendgewicht: Bankvieh Ia 5.50 S, IIa 4.70 S. Alle Preise plus saisonbedingtem Aufschlag. Der Marktverkehr war flau.

Herkunft der Tiere: Wien 1, Niederösterreich 8, Burgenland 1.

5. Verkehrswissenschaftliche Woche eröffnet
=====

16. Juni (RK) Heute vormittag wurde im Saal des Ingenieur- und Architektenvereines in der Eschenbachgasse die 5. Verkehrswissenschaftliche Woche in Anwesenheit von Unterrichtsminister Dr. Kolb und Bürgermeister Jonas eröffnet. Der Kongreß steht unter dem Ehrenschutz des Bundesministers für Verkehr und Verstaatlichte Betriebe, Dipl.Ing. Waldbrunner, der Mittwoch, den 18. Juni, um 9 Uhr, einen Vortrag über "Verkehrsprobleme Österreichs vom Standpunkte der Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer kommenden Entwicklung" halten wird.

"Bedeutsame Wiener Verkehrsfragen"

So lautete der Titel des Vortrages, den heute nachmittag der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen, Dkfm. Nathschläger, im Rahmen der Tagung hielt. Anschließend erläuterte der Direktor der Wiener Verkehrsbetriebe, Dipl.Ing. Grohs den Vortrag an Hand von Lichtbildern.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger unterstrich das Bemühen der Stadt Wien um die Anpassung der Verkehrsbedienung an die in anderen europäischen Großstädten und verwies dabei auf die sich ergebenden technischen und finanziellen Schwierigkeiten. Die vordringlichste Aufgabe ist die Beseitigung der Kriegsschäden, um vorerst einmal den verkehrsmäßigen Vorkriegsstand, allerdings mit besseren und moderneren Mitteln, wieder herzustellen. Die Zahl von 2480 betriebstauglichen Trieb- und Beiwagen bei der Straßenbahn und der Stadtbahn ist noch immer um 697 geringer als vor dem Krieg.

Interessant ist auch die Altersstruktur des Wagenparks. Von den Triebwagen sind 83 Prozent älter als 25, 73 Prozent älter als 30 und 50 Prozent älter als 40 Jahre. Von den Beiwagen sind 80 Prozent älter als 25, 64 Prozent älter als 30, 50 Prozent älter als 40 und 18 Prozent älter als 50 Jahre. Von 1918 bis 1929 wurden 410 Triebwagen und 621 Beiwagen nachgeschafft. Von 1944 bis jetzt sind 122 Straßenbahntriebwagen hinzugekommen. 90 Beiwagen sollen im heurigen Jahr noch folgen. Gegenüber einem täglichen Auslauf von im Durchschnitt 2300 Wagen betrug die

Reserve im Jahre 1937 noch 27.6 Prozent, zu Ende 1951 jedoch nur 7.3 Prozent, obwohl der Tiefpunkt schon überwunden erscheint. Es muß also einerseits dafür gesorgt werden, daß das Platzangebot der vernichteten Wagen ersetzt wird, welcher Forderung durch 200 Großraumzüge entsprochen werden könnte. Es muß aber auch andererseits die Linie verfolgt werden, daß die Wagen ältester Bauart, deren Reparatur und Instandhaltung sich nicht mehr auszahlt, nach und nach aus dem Verkehr gezogen werden. Durch die Verschrottung eines Teiles des alten Wagenparks würde zwar eine neue Lücke entstehen, die aber dadurch größtenteils wettgemacht werden könnte, daß die moderneren Wagen eine größere Geschwindigkeit entwickeln und somit zur Bewältigung des gleichen Verkehrsanfalles weniger Wagen erforderlich wären.

Stadtrat Dkfm. Nathschläger ging sodann im einzelnen auf die Vor- und Nachteile des Großraumwagens ein und stellte fest, daß die betrieblichen Nachteile durch die technischen und wirtschaftlichen Vorteile aufgehoben werden. Nach den Erfahrungen zahlreicher Studienreisen wurde von den Wiener Verkehrsbetrieben der erste Wiener Großraumzug bereits geplant. Er wird voraussichtlich im kommenden Jahr den Wienern gezeigt werden können. Nach diesem ersten Musterzug soll die serienweise Erzeugung folgen, wobei zu wünschen wäre, daß die Schwierigkeiten erzeugungstechnischer Art - Österreich besitzt nur eine leistungsfähige Waggonfabrik - sowie in finanzieller Hinsicht sich nicht allzu hemmend auswirken.

Es ist aber auch daran gedacht, das Großraumwagenprinzip auf ältere, dazu geeignete Wagentypen anzuwenden, und zwar in der Art, daß ähnlich wie in Mailand oder in Rom zwei Wagen ^{entweder} (ein Trieb- und ein Beiwagen oder zwei Triebwagen) durch Abschneiden von zwei Plattformen und Einfügung eines Mittelstückes zu einem sogenannten Gelenkwagen zusammengefaßt werden. Ein solcher Gelenkwagen würde etwa 170 Personen aufnehmen können.

Um die Unfallhäufigkeit speziell auf der Stadtbahn zu verringern, beabsichtigen die Verkehrsbetriebe am Ende dieses Jahres sukzessive den gesamten Fahrpark mit selbstschließenden pneumatischen Türen zu versehen. Die Modernisierung der Stadtbahnwagen wird etwa fünf bis sechs Jahre dauern.

Durch das ständige Einschleusen neuester Fahrbetriebsmittel in den innerstädtischen Verkehr und durch das Verschwinden alter, langsamer Typen wird zumindest von dieser Seite schon eine Beschleunigung der Verkehrsabwicklung erfolgen. Diese hängt allerdings nicht ausschließlich von den Verkehrsbetrieben ab, sondern auch von anderen Kompetenzen. Zum Beispiel hat Wien im Vergleich zu anderen Großstädten zu viele geregelte Kreuzungen. Es wird an verhältnismäßig vielen Stellen ein Verkehr geregelt, der nicht nennenswert oder fast gar nicht vorhanden ist. Möglicherweise haben derart einschneidende Verkehrsregelungsvorschriften früher auch im Ausland bestanden. Sie wurden aber offenbar im Laufe der Zeit wesentlich gelockert, weil sonst die Bewältigung des sich immer intensiver gestalteten Großstadtverkehrs überhaupt nicht mehr denkbar gewesen wäre.

Sodann sprach Stadtrat Dkfm. Nathschläger über die verschiedenartige Tarifgestaltung in den größeren Städten Europas. Er regte an, daß gerade diese Frage einer eingehenden wissenschaftlichen Überprüfung und Forschung unterzogen werde.

Große Bedeutung in der Bewältigung des städtischen Massenverkehrs kommt der jeweiligen Anpassung der Wagenfolge und des Wageneinsatzes an den täglichen, ja stündlichen Bedarf zu. Im Ausland konnten manche Erfahrungen gesammelt werden, wie man jede Möglichkeit ausnützt, um Wagenkilometer zu ersparen und dabei trotzdem eine befriedigende Verkehrsbedingung erzielt. Begreiflicherweise kommt der Organisator oder der Betriebsleiter, wenn er auf Grund von kontrollierten Frequenzziffern einen Beiwagen abkuppeln läßt, oder eine Parallellinie einstellen läßt, sehr oft mit der Bevölkerung in Widerspruch. Benützer eines städtischen Verkehrsunternehmens müssen aber wissen, daß der Wirtschaftlichkeit dieses Betriebes gegenüber auch gewisse Opfer gebracht werden müssen. In das gleiche Gebiet fallen auch die Intervalle zwischen den einzelnen Haltestellen. Wenn der eine Teil der Bevölkerung wünscht, möglichst rasch zum Ziel zu gelangen und daher größere Haltestellenabstände ohne weiteres in Kauf nimmt, reflektiert der andere Teil darauf, daß möglichst bei seinem Haus eine Haltestelle eingerichtet wird. Hier wird nach gewissen Normen vorgegangen. Gegenwärtig beträgt der Abstand zwischen den einzelnen Haltestellen durchschnittlich 440

Meter und wird in nur sehr wenigen Ausnahmefällen überschritten.

Durch die Modernisierung der Verkehrsmittel wird auch mit der Zeit eine Änderung der Verkehrskontrolle in der Art erfolgen, daß sie sich weniger auf die Fahrkartenkontrolle beziehen wird, sondern mehr auf die Lenkung und Beschleunigung der Verkehrsabwicklung.

Verkehrsprobleme auf längere Sicht

Ebenso wie in anderen Großstädten wird auch in Wien der Ausbau des innerstädtischen Massenverkehrs nur in Etappen erfolgen können, wie es eben die natürliche Verkehrsentwicklung verlangt. Im Stadtzentrum, das in allen europäischen Großstädten eine dichte Verbauung mit engen Straßen zeigt, ist in der Regel der Autobus das zweckmäßigste Verkehrsmittel. Für die im allgemeinen stark belasteten Radiallinien mit hoher Spitzenbelastung entspricht wieder die Straßenbahn am besten den Anforderungen. Für Rundlinien, die in der Regel keine überhöhte Spitzenleistungen aufweisen, eignen sich Obusse eventuell mit Anhänger oder Gelenkwagen. Obusse sind auch dort am Platz, wo auf starken Steigungen die Vorzüge des Elektromotors zur Geltung kommen. Für periphere Gebiete sind meistens Autobusse als Zubringerlinien ausreichend.

Der Vortragende wies auf die Tatsache hin, daß der Straßenbahnbetrieb die geringste Straßenfläche je beförderten Fahrgast beansprucht und deshalb das rationellste Beförderungsmittel für den Massenverkehr auf der Oberfläche bleibt. Sein Ersatz durch Autobusse oder Obusse würde die Straße durchaus nicht entlasten, sondern gerade das Gegenteil herbeiführen, weil der Autobusbetrieb nach vielseitigen Ermittlungen für die gleiche Beförderungsleistung 25 bis 40 Prozent mehr an Straßenfläche beansprucht als die Straßenbahn.

Wenn die Verhältnisse dazu reif geworden sind, wird sich Wien auch einmal mit dem größten Problem der Zukunft, mit der U-Bahn, beschäftigen müssen. Stockholm, Mailand aber auch Zürich denken bereits an die Realisierung eines solchen Projekts und in Rom ist ein kurzes Stück einer U-Bahn im Rohbau bereits fertig.

In der chronologischen Folge der weiteren Entwicklung werden jedoch andere Probleme, als das eben aufgezeigte, zuerst rangieren. Im Zuge der fortschreitenden Elektrifizierung der Bundesbahnen wird die Frage aktuell werden, ob der innerstädtische Verkehr der Stadtbahn durch eine Verknüpfung mit dem Bundesbahnnetz nicht wieder eine solche Erweiterung erfahren könnte, wie sie bis zur Elektrifizierung der Stadtbahn im Jahre 1923 bestanden hat. Dabei tauchen aber schon wieder eine Menge von Detailfragen auf, die diskutiert und geregelt werden müssen, bevor man zur Verwirklichung eines solchen Programms kommt. Die erste Schwierigkeit ist, daß die Wiener Stadtbahn mit einer anderen, wesentlich niedrigeren Spannung bedient wird als die Bundesbahn. (Verkehrsbetriebe 750 Volt Gleichstrom. Bundesbahn $16\frac{2}{3}$ periodigen, einphasigen Wechselstrom von 15.000 Volt) Es könnten somit die Stadtbahnzüge auf dem Bundesbahnnetz nur dann geführt werden, wenn die Spannung in der Leitung der Stadtbahn auf die der Bundesbahn erhöht würde. Das hätte wieder eine Reihe von anderen technischen Konsequenzen zur Folge. Es bliebe noch der Ausweg, daß für den Betrieb der Stadtbahn mit der jetzigen Spannung auf der Bundesbahn eine dritte Schiene vorgesehen würde, wie dies beispielsweise bei der Metro in Paris der Fall ist. Möglich wäre auch, daß die Bundesbahn ihre Züge über das Stadtbahnnetz führt, aber nicht auf elektrischem Wege, sondern mit Diesellokomotiven. Dabei ist allerdings zu bedenken, daß die Perrons der Stadtbahn auf den derzeit bestehenden Fahrpark abgestimmt sind.

Eine bedeutende Verbesserung des innerstädtischen Schnellbahnverkehrs wäre zu erwarten, wenn sich der Plan verwirklichen ließe, die Gürtellinie einerseits von Nußdorfer Straße aus über Heiligenstadt, die Nordwestbahnbrücke, nach Floridsdorf bis nach Stammersdorf zu verlängern und andererseits von der Gumpendorfer Straße über eine Doppelhaltestelle Margarten-Gürtel, ferner über den Gaudenzdorfer Gürtel und unter dem Matzleinsdorfer Bahnhof hindurch bis zur Station Meidling Südbahnhof zu führen. Ein solch großzügiger Ausbau der Wiener Stadtbahn würde eine bedeutende Frequenzsteigerung auf der Gürtellinie und eine fühlbare Erleichterung auf anderen Strecken zur Folge haben.

Englische Feuerwehrmänner im Rathaus
=====

16. Juni (RK) Bürgermeister Jonas empfing heute vormittag im Wiener Rathaus in Anwesenheit von Vizebürgermeister Honay, Stadtrat Mandl und Branddirektor Dipl. Ing. Priessnitz eine Abordnung britischer Feuerwehrbediensteter aus verschiedenen Städten Englands, darunter auch drei Vertreterinnen von weiblichen Feuerwehrmannschaften. Die englischen Gäste kamen im Rahmen einer englisch-österreichischen Austauschaktion zu einem zehntägigen Studienaufenthalt nach Wien, wo ihnen reichlich Gelegenheit zur Besichtigung sozialer, kultureller und feuer-technischer Einrichtungen geboten wurde. Die Mitglieder der Abordnung wurden den Vertretern der Stadt durch den Kulturreferenten des Vertrauenspersonenausschusses der Feuerwehrbediensteten der Stadt Wien, Brandmeister Sellner, vorgestellt.

Bürgermeister Jonas richtete an die englischen Gäste eine herzliche Ansprache, in der er auf die wichtige Funktion der Feuerwehr hinwies. Wenn junge Menschen heute die oft irri-ge Vorstellung haben, daß es in der Welt keinen Platz mehr für richtiges Heldentum gibt, dann übersehen sie die Leistungen der Feuerwehr. Er verwies dann auf die schweren Kriegsschäden, die Wien, ähnlich wie auch viele englische Städte, erleiden mußte. Die mit viel Opfern und Entbehrungen verbundene Bautätigkeit der Wiener Stadtverwaltung ist ein Ausdruck des Friedenswillens und zugleich ein Zeichen der Abscheu vor jedem Krieg. Der Bürgermeister wünschte den englischen Freunden einen angenehmen Aufenthalt in unserer Stadt.

Im Namen der Gäste dankte der Feuerwehrmann Humphries aus Glasgow für den freundlichen Empfang im Wiener Rathaus.

Rohlinge in Wiener Parkanlagen
=====Junge Enten zu Tode getrampelt

16. Juni (RK) Bürgermeister Jonas und Stadtrat Thaller haben erst am vergangenen Samstag anläßlich der Eröffnung des neuen städtischen Kinderfreibades am Kardinal Nagl-Platz an die Wiener die Bitte gerichtet, der Gemeinde Wien beim Schutz der Kinderfreibäder und aller öffentlichen Anlagen vor unverantwortlichen Elementen behilflich zu sein. Sie mußten hierbei mit Be-

dauern feststellen, daß diese Bäder in den Abend- und Nachtstunden wie auch zur Winterzeit, wenn sie nicht in Betrieb sind, immer häufiger in mutwilliger Weise beschädigt werden.

Wenige Stunden später lieferten unbekannte Täter im Schweizer Garten ein weiteres Beispiel dieses verbrecherischen Treibens. Ihre Attacke richtete sich diesmal gegen die erst vor kurzem in diesem Park ausgesetzten türkischen Enten. Sonntag früh sah man auf der Teichinsel eine Ente mit gebrochenen Flügeln, eine weitere mit ausgerupften Federn. Mehrere kleine Enten wurden bei dem nächtlichen Besuch von den Rohlingen zertrampelt. Blutspuren weisen darauf hin, daß der Enterich an Ort und Stelle abgeschlachtet und mitgenommen wurde.

Dieser Vandalismus ist umso weniger begreiflich, da allgemein bekannt ist, daß das Fleisch dieser Ziervögel wegen seines Fischgeschmackes für Menschen ungenießbar ist. Der nächtliche Rohheitsexzeß im Schweizer Garten kann nicht scharf genug geprangert werden. Der Hilferuf der Stadtväter um Schutz des öffentlichen Eigentums darf daher nicht ungehört bleiben.

Ein richtiger Badesonntag

=====

16. Juni (RK) Zum ersten Mal in der heurigen Badesaison war ein Bad bis auf das letzte Kästchen ausverkauft. Das städtische Sommerbad Krapfenwaldl mit seinem vergrößerten Schwimmbecken avancierte erwartungsgemäß zum Lieblingsbad jener Badeausflügler, die den herrlichen Blick auf Wien zu schätzen wissen. Der Fassungsraum des Krapfenwaldlbades für rund 3.000 Badegäste war am gestrigen Tag voll ausgenützt. Auch das städtische Gänsehäufelbad hat mit 17.000 Badegästen den ersten starken Tag verzeichnet. Insgesamt hat das prachtvolle Badewetter 37.000 Besucher in die städtischen Sommerbäder gelockt.

Rinderhauptmarkt vom 16. Juni

=====

16. Juni (RK) Neuzufuhren aus dem Inland: 223 Ochsen, 164 Stiere, 379 Kühe, 78 Kalbinnen, Summe 844. Neuzufuhren aus Jugoslawien: 36 Ochsen, 26 Stiere, 53 Kühe, 30 Kalbinnen, Summe 145. Gesamtauftrieb: 259 Ochsen, 190 Stiere, 432 Kühe, 108 Kalbinnen, Summe 989. Verkauft wurden: 256 Ochsen, 190 Stiere, 431 Kühe, 107 Kalbinnen, Summe 984. Unverkauft blieben 3 Ochsen, 1 Kuh, 1 Kalbin, Summe 5. - Bei anfangs lebhaftem, später ruhigem Marktverkehr wurden die Vorwochenpreise im allgemeinen behauptet. Nur bei Ochsen trat eine Abschwächung um etwa 20 g je Kilogramm Lebendgewicht ein.