

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

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

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Mittwoch, 22. März 1961

Blatt 494

Gesperrt bis 13.30 Uhr!

Die Trauerfeier für Lois Weinberger
=====

22. März (RK) Bei der Trauerfeier, die heute nachmittag auf dem Rathausplatz stattfand, hielt Stadtrat Lakowitsch im Namen der Stadt Wien folgende Ansprache:

"Als uns vor ungefähr drei Wochen die Nachricht ereilte, daß Minister und Vizebürgermeister a.D. Lois Weinberger einen Unfall erlitten hatte, erfüllte uns dies mit großer Anteilnahme. Aber wohl niemand von uns dachte daran, daß dieser Unfall den Anfang vom Ende eines Menschenlebens bedeuten sollte. Es schien, als ob die Heilung der Folgen des Unfalles gute Fortschritte mache. Weinberger empfing in den letzten Tagen eine Reihe von Besuchen, die ihn alle in verhältnismäßig guter Verfassung vorfanden. Erst Mitte der vergangenen Woche kamen die besorgniserregenden Mitteilungen von seinem Krankenlager und erfüllten uns mit Sorge um das Leben Weinbergers. Alle ärztliche Kunst war vergebens. Sein Körper, der durch Konzentrationslager, Todesurteil und Warten auf den Henker so schwer gelitten hatte, vereitelte alle Bemühungen der Ärzte. So erreichte uns Freitag morgen die traurige Nachricht von seinem Tode und wir haben uns heute auf dem Platz vor dem Wiener Rathaus, der Stätte seines langjährigen Wirkens versammelt und ich nehme vor Vertretern der Bundesregierung, der österreichischen Bundeshauptstadt und unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und seiner Freunde im Namen der Stadt Wien Abschied von dem Menschen und dem Politiker Lois Weinberger.

./.

Lois Weinberger entstammte einer alten Handwerkerfamilie aus dem Böhmerwald und er war immer stolz auf diese Herkunft. Er wurde im Jahre 1902 in Markt Eisenstein im damaligen größeren Österreich geboren. Schon als junger Mensch kam er in die Bundeshauptstadt und absolvierte hier seine Studien. Schon in diesem Zeitabschnitt seines Lebens nahm Weinberger regen Anteil am öffentlichen Leben. Frühzeitig trat er in die Bewegung christlicher Arbeiter und Angestellter ein, der sein großes Interesse und seine Mitarbeit bis zu seinem Lebensende galt. Seine Anteilnahme am öffentlichen Geschehen und sein Interesse für Politik hat ihm zwar manche Anerkennung und viele Ehrungen gebracht, aber auch viel schmerzvolles Leid. In der Zeit, in der die Nennung des Namens Österreich verpönt war und jeder, der trotzdem an die Wiedergeburt unseres österreichischen Vaterlandes glaubte, verfolgt und eingekerkert wurde, ereilte auch Lois Weinberger dieses Schicksal. Durch die Befreiung Wiens im Jahre 1945 wurde er tatsächlich in letzter Stunde vor dem Schafott gerettet. Aber all die vielen Verfolgungen konnten seinem Geist und seiner Überzeugung nichts anhaben und wenn auch körperlich schwer getroffen, stellte er sich vom ersten Augenblick an in den Dienst des Wiederaufbaues unseres Vaterlandes und unserer Heimatstadt. Er war einer der Mitbegründer der Österreichischen Volkspartei, er stand an der Wiege des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, er war Obmann des Österreichischen Arbeiter- und Angestelltenbundes, in der provisorischen Staatsregierung Staatssekretär, später Minister, Amtsführender Stadtrat und Vizebürgermeister der Bundeshauptstadt Wien und war Landesparteiobmann der Wiener ÖVP.

Als Weinberger zu Beginn des Jahres 1946 in den Wiener Stadtsenat kam, wurde ihm die Sorge um den Wiederaufbau des Wiener Gesundheitswesens übertragen. Eine gigantische Arbeit, denn so wie fast alles am Ende des Krieges zerstört war und neu aufgebaut werden mußte, so mußte auch auf dem Gebiet des Gesundheitswesens unter schier unüberwindlich scheinenden Hindernissen ganz neu begonnen werden. In seiner Funktion als Amtsführender Stadtrat für das Gesundheitswesen schuf Weinberger wieder die Voraussetzungen für einen klaglos funktionierenden Gesundheitsdienst. Seine Bemühungen galten nicht nur der Wiederherstellung

des großen Rufes der Wiener medizinischen Schule, sie galten vor allem der Hilfe für die erkrankten Mitbürger, Möglichst frühzeitig sollten Erkrankungen erkannt und für ihre Heilung gesorgt werden.

Man kann nur schwer ermessen, wie vieler Arbeit, wie vieler oft zäher Verhandlungen es bedurfte, um die Wiener Gesundheitsverwaltung wieder aufzubauen und darüber hinaus Neues zu schaffen. Bedenken wir doch, daß im Jahre 1945 mehr als ein Drittel der uns heute wieder zur Verfügung stehenden Spitalsbetten ganz einfach nicht mehr existierten. Weinberger konnte es noch erleben, bei der Grundsteinlegung zum ersten Spitalsneubau nach dem Kriege dabei zu sein. Im Wilhelminenspital entstehen zwei neue große Pavillons, die der Heilung unserer kranken Mitbürger dienen werden. Es war ihm nicht mehr vergönnt, den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses zu erleben. Aber wir können heute sagen, daß er maßgeblichen Anteil an den Vorarbeiten hatte und daß er schon zu einer Zeit für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses eintrat, als andere noch "unmöglich" sagten.

Sein ganz persönliches Werk ist auch die Schaffung der Gesundheitsuntersuchungsstellen der Stadt Wien, die seit einem Jahrzehnt mithelfen, eine der Geißeln der Menschheit, den Krebs, zu bekämpfen. Schließlich soll heute auch nicht unerwähnt bleiben, daß Weinberger es war, der die Impfung gegen Kinderlähmung in Wien durchsetzte.

Heute, da wir trauernd an seiner Bahre stehen, können wir sagen, daß Lois Weinberger in den vielen öffentlichen Funktionen Bleibendes geleistet hat, in die das Vertrauen der Wähler und der Partei ihn berufen haben. Als ihn sein immer schlechter werdender Gesundheitszustand zwang, die aktive Politik zu verlassen, verfolgte er trotzdem mit dem wachen Interesse des Politikers aus Berufung und mit manchem guten Rat die politische Entwicklung.

Er war ein Meister im Verhandeln mit dem politischen Gegner und ein großer Vermittler, wenn im eigenen Lager Gegensätze auftraten. Auch in aussichtslos wirkenden Situationen, wenn die Fronten so verhärtet waren, daß ein Zusammenkommen fast unmöglich schien, fand er immer noch einen Vorschlag, der sich schließlich für beide Seiten annehmbar erwies.

Nun hat sich sein Leben erfüllt, sein Leben, das er für sein Vaterland und die Stadt Wien gelebt hat. Wie bei jedem, der sich mit Leib und Seele der Politik verschrieb, hat Weinberger nicht nur Freunde gehabt und selbst diese waren nicht immer einer Meinung mit ihm. Aber alle, die mit ihm zu tun hatten, können ihm bestätigen, daß er ein hochanständiger, immer zur Verständigung bereiter Mensch war, der bei aller Grundsatztreue stets ausgleichend und niemals starr zu sein sich bemühte. Vielleicht charakterisieren Weinbergers Wirken am besten seine eigenen Worte, die er aussprach, als er zum letztenmal im April des Vorjahres im Wiener Gemeinderat das Wort ergriff: "Niemand ist in der Lage, so sagte er damals, das wiederzugeben und zu schildern, was wir erlitten, was wir erduldet und ertragen haben, deswegen erlitten, erduldet und ertragen haben, weil wir mit einem glühenden Herzen an diesem Vaterland hingen, weil wir jede Gewalttat ablehnten und entschlossen waren, jede Diktatur, nicht nur die damalige, sondern auch jede künftige Diktatur mit allen Mitteln abzuwehren. Aus diesem Grunde waren wir so schwer heimgesucht und geprüft worden. Trotzdem sind wir ohne Hass aus dieser Heimsuchung hervorgegangen. Ja im Gegenteil! Wir haben uns vorgenommen, vom ersten Tage unserer persönlichen Freiheit an dafür zu wirken, daß alle Gutgesinnten zusammenkommen und gemeinsam versuchen sollten, einen neuen Beginn zu setzen, es besser zu machen als die Vorfahren, dafür vorzusorgen, daß dieses schwerkgeprüfte Land wieder aufgebaut und schöner und besser eingerichtet wird, als es jemals zuvor eingerichtet war."

Nach diesen Worten hat er gelebt, nach diesen Worten hat er gehandelt und vieles geleistet. Diese Tatsache möge seiner Gattin und seinen Kindern, denen wir unsere aufrichtige Anteilnahme zuwenden, ein Trost in ihrem großen Schmerz sein. Sie können überzeugt sein, daß sich Lois Weinberger nicht nur in der Geschichte dieser Stadt, sondern auch in den Herzen seiner Mitbürger ein Denkmal für alle Zeiten errichtet hat.

So darf ich Dir, Lois Weinberger, namens der Stadt Wien und Deiner Freunde nochmals für alles, was Du geleistet hast, herzlich danken und wir alle wünschen, daß Du, der so viel gelitten und gekämpft hat, nunmehr den ewigen Frieden gefunden hast." (Den Bericht über die Trauerfeier bringen wir in unserer zweiten Ausgabe.)

3. Seminar für Verkehrsfragen:

Methoden zur Stützung und Entwicklung des menschlichen Verkehrssinnes

22. März (RK) Bei dem 3. Seminar für Verkehrsfragen des Österreichischen Städtebundes im Wiener Rathaus hielt heute Dr. Gerhard Munsch, der Leiter der Psychologisch-Medizinischen Untersuchungsstelle des Technischen Überwachungsvereins Bayern, München, ein Referat über "Methoden zur Stützung und Entwicklung des menschlichen Verkehrssinnes".

Es wird heute vielfach fälschlich unterstellt, die Verkehrsgefährdungen und Verkehrsunfälle würden in erster Linie aus einer schlechten Verkehrsgesinnung des Menschen resultieren, also Auswirkungen primärer minderwertiger Charakterzüge (übertriebener Egoismus, Rücksichtslosigkeit, Leichtsinn, mangelndes Verantwortungsgefühl und ähnliches) sein. Demgegenüber lehren zahllose Unfallanalysen, daß es viele Versager bisher lediglich nicht richtig gelernt hatten, den Verkehr kritisch zu beobachten, daß sie zu wenig Kenntnisse besaßen über die typischen Eigenarten anderer Verkehrsteilnehmer, daß ihnen die Gefährlichkeit bestimmter Umweltgegebenheiten unbekannt war, daß sie infolgedessen nicht in der Lage waren, Verkehrsabläufe einigermaßen sicher vorauszusehen. Umgekehrt ergaben Untersuchungen an bewährten Verkehrsteilnehmern, beispielsweise an Kraftfahrern, die jahrelang unfallfrei gefahren waren, daß sie über die genannten Fähigkeiten in hohem Maße verfügten, ohne zugleich moralisch besonders hochstehend zu sein.

Man sagt verkehrsbewährten Menschen oft nach, sie hätten einen guten "Riecher", einen "siebenten Sinn" für die Unfallgefahren auf der Straße. Diese Tatsache weist darauf hin, daß die Erfassung des Verkehrsgeschehens wie auch die Meisterung der Verkehrsanforderungen ein "sinnennahes" Tun sein muß. Verkehrsbewährte Menschen müssen so etwas wie einen besonderen Verkehrssinn besitzen.

Was ist der Verkehrssinn? Handelt es sich dabei, wie man bisher zumeist angenommen hat, tatsächlich um eine mystisch-überirdische Begabung oder können wir ihn doch etwas genauer definieren? Speziellere Forschungsarbeiten haben ergeben, daß man den

Entwicklungsgrad, die Leistungen und die Fehlleistungen des Verkehrssinnes sehr wohl erfassen kann.

Den Verkehrssinn muß man sich als ein komplexes Aufnahme- und Steuerungsorgan vorstellen, das seiner Art und seiner Funktionsweise nach etwa dem Natursinn oder dem Musiksinn ähnelt. Wie man von einem gut entwickelten Natursinn spricht, wenn jemand sich für die Gegebenheiten und die Vorgänge in der Natur interessiert, an der Natur etwas zu entdecken vermag, sie erfassen kann und dafür Unterscheidungskriterien zur Hand hat, sie versteht, sich auf sie einrichtet, also ihr nicht unproblematisch gegenübersteht und auch nicht hilflos ist, wenn ihm etwas begegnet, was für ihn neu ist, so kann der rechte Verkehrssinn dort als gegeben erachtet werden, wo jemand die speziellen Struktur- und Funktionsgesetze des Verkehrslebens begriffen hat.

Die "Vor-Sicht" im Verkehr, das richtige Voraussehen von Verkehrsabläufen basiert in erster Linie auf Leistungen des Gesichtssinnes, und man könnte deshalb den Verkehrssinn auch als den auf das Verkehrssehen spezialisierten Gesichtssinn bezeichnen.

Richtiges bzw. mangelhaftes Verkehrssehen führt fast automatisch zum richtigen bzw. falschen Verhalten im Verkehr. Die Reize im Auge lösen auf subcorticalen Wege unmittelbar in den Muskeln die richtigen bzw. falschen Handlungsimpulse aus. Die corticalen Funktionen, nämlich das bewußte Denken sowie das bewußte Werten und Urteilen, sind an diesem Prozeß wenig oder gar nicht beteiligt. Wäre es anders, dann würde der Mensch mit den Anforderungen des modernen Verkehrs kaum fertig werden können, dann wären alle Kraftfahrer schon längst an irgendeinem Hindernis zerschellt.

Aus den Untersuchungen über die Leistungen und die Fehlleistungen des Verkehrssinnes ergeben sich einige recht bedeutende Konsequenzen für die Gestaltung der Verkehrswelt und für die Verkehrserziehung.

Unter anderem müssen wir in Zukunft beim Straßenbau mehr als bisher berücksichtigen, daß sich der Kraftfahrer über das unscharfe Sehen in der Peripherie des Auges relativ zuverlässig leiten, aber auch verleiten läßt (Reuseneffekt). Es ist angezeigt, bestimmten Markierungen in der Verkehrswelt den Charakter von "Augenschienen" zuzusprechen. Durch Anbringung zweckmäßiger

optischer Leitelemente läßt sich der Verkehrssinn in vorteilhafter Weise "dynamisieren", wie man ihn umgekehrt auch durch ungeschickte Markierungen "statisieren", also irritieren kann.

Was die Verkehrserziehung betrifft, so bedarf es hier in erster Linie eines eingehenden Trainings des Verkehrssehens. Man muß beispielsweise die Menschen rechtzeitig üben, alte Leute bereits auf große Entfernung zu erkennen, was man meistens schon an der gebückten Gestalt, an der steifen Gangart, am Tragen eines Stockes, am weißen Haar, an der unmodernen Kleidung und ähnliches sieht. Einhämmern muß man ihnen natürlich auch, daß alte Leute oft schlecht sehen und hören, unbeweglich sind, leicht kopflos werden. Man muß die Kraftfahrer üben, Kinder schon von weitem zu erkennen, ja beim Befahren eines Straßenzuges sofort zu "wittern" ob dort Kinder sein können. Einhämmern muß man ihnen auch, daß Kinder unvermittelt über die Straße laufen, wenn sie miteinander plappern, sich zanken oder im Spiel vertieft sind. Man muß die Kraftfahrer üben, den Verkehrspartnern die Unaufmerksamkeit schon auf weite Entfernung vom Rücken her anzusehen. Der Kraftfahrer muß einen sicheren Blick für gefährliche Straßenzüge und tückische Kreuzungen bekommen. Das alles kann man nicht mit dem Verstand, sondern eben nur mit dem Verkehrssinn meistern.

- - - -

Neue Belüftungsanlage für Römische Ruinenstätte

=====

22. März (RK) Die Römische Ruinenstätte unter dem Hohen Markt wird eine neue Entlüftungsanlage erhalten, die aus dem Lichthof des Hauses der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Hoher Markt 3, zugeleitet werden soll. Dies bedeutet eine Abänderung des bisherigen Planes für die Zuluftleitung von der Straße her, da sonst wegen der eindringenden Autogase für die in den unterirdischen Räumen sich aufhaltenden Personen unerträgliche Zustände geschaffen würden. Der Gemeinderatsausschuß für Kultur, Volksbildung und Schulverwaltung hat für diesen Zweck 160.000 Schilling zur Verfügung gestellt.

- - -

3. Seminar für Verkehrsfragen:

Städtische Verkehrsorganisation, dargestellt am Beispiel

=====

der Landeshauptstadt München

=====

22. März (RK) Bei dem 3. Seminar für Verkehrsfragen des Österreichischen Städtebundes im Wiener Rathaus hielt heute Verwaltungsrat Rudolf Ries, München, ein Referat über "Städtische Verkehrsorganisation, dargestellt am Beispiel der Landeshauptstadt München".

Der Redner schilderte die schwierige Verkehrslage Münchens, die durch die ständige Zunahme der Bevölkerung (durchschnittlich 30.000 Personen jährlicher Wanderungsgewinn seit zehn Jahren, derzeitige Einwohnerzahl 1,100.000) und die nicht abbreißende Motorisierungswelle (200.000 Kraftfahrzeuge - ohne Mopeds - werden in diesen Wochen erreicht) besonders akzentuiert ist.

Er hob hervor, daß Fortschritte im Verkehrsausbau bisher nur an der Peripherie der Stadt gemacht wurden, wo Zugriffe auf die Trasse leichter und die Kosten erheblich geringer seien, während für den Autoverkehr und die Massenverkehrsmittel in der Innenstadt bisher nichts wesentliches geschehen sei.

Als Rückgrat der Münchner Verkehrsordnung bezeichnete Ries das automatische Lichtsignalnetz, das zur Zeit 275 Anlagen umfaßt. Die meisten Anlagen werden von einer modernen Zentrale im Polizeipräsidium als "Grüne Welle" gesteuert. Allein der Dosierung des Verkehrs durch die automatischen Signalanlagen, die schon an der Peripherie beginnen, sei es zu danken, daß ein Zusammenbruch des Verkehrs in der Innenstadt bisher verhindert werden konnte.

Der Räumung der Innenstadt in der Abendflutstunde müsse Vorrang zuerkannt werden. Durch Radar-Zähleinrichtungen am Rand der Innenstadt und durch Fernaugen an den Hauptverkehrsknoten werde in München angestrebt, den bedrohlichen Zufluß zur Innenstadt rechtzeitig zu erkennen und vorübergehend - mit Ausnahme der Straßenbahn - auf Ringstraßen abzuleiten.

Eine wertvolle Auflockerung sei durch die Staffelung der Arbeitszeit erreicht worden. Alle großen Industriebetriebe be-

ginnen mit einer Staffelung von zehn zu zehn Minuten zwischen 6.30 und 7.30 Uhr. Die städtischen Behörden, Versicherungen und Oberschulen staffeln bis 8.15 Uhr fort. Diese Regelung sei entscheidend für das Beförderungsvolumen der Massenverkehrsmittel und käme auch der Bewältigung des Autoverkehrs am Morgen zugute; sie müsse noch weiter ausgebaut werden.

Die nach Jahren des Rückgangs seit 1960 wieder steil ansteigende Verkehrsunfallziffer (31.000 Unfälle mit 11.200 Verletzten und 274 Toten) bezeichnete Ries als Geißel des modernen Verkehrslebens.

Das Parkproblem in der Münchner Innenstadt sei ungelöst. Die bedauerlichste Tatsache sei, daß es auf Grund der rasanten Verkehrsentwicklung nicht mehr möglich sei, das Parkvolumen in der Innenstadt nach dem Bedarf der Anlieger und Geschäfte zu beurteilen; es müsse jetzt vor allem auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes abgestellt werden. An einen forcierten Bau von Parkhäusern in der City sei daher mit Vorsicht heranzugehen.

Über "Blaue Zonen" für Kurzparker könne die Polizei nach Meinung des Redners nicht sonderlich froh sein, weil die Überwachung der Parkscheiben wesentlich umständlicher sei als die Verwendung von Parkuhren.

Die Tätigkeit der Schülerlotsen an 35 Münchner Volksschulen für die Sicherung des Schulweges der Kinder bezeichnete Ries als segensreich und als ausgezeichnetes Mittel der Verkehrserziehung.

Planungsziel für die Bewältigung des künftigen Verkehrs müsse sein, das bisherige Mißverhältnis zwischen Individual- und Massentransport zu beseitigen. Den öffentlichen Verkehrsmitteln müsse vorrangig geholfen werden, um sie wieder leistungsfähig und attraktiv zu machen. Das könne in einer Millionenstadt nur noch durch eine U-Bahn oder eine Tiefbahn (unter der Straßenoberfläche verkehrende Straßenbahn) erreicht werden. Auf Grund der von Experten erwarteten Bevölkerungshöchstzahl von 1,4 Millionen Einwohnern innerhalb des Burgfriedens beabsichtigt München den Bau einer Tiefbahn in mehreren Bauabschnitten. Außerhalb der Innenstadt müsse versucht werden, die Straßenbahn möglichst auf eigenem Bahnkörper unterzubringen, um sie vom Autoverkehr zu trennen und dadurch schneller zu machen. ./.

Der Münchner Außenraum, in dem jetzt schon 300.000 Menschen wohnen, wovon 90.000 als "Pendler" täglich beruflich nach München kommen, müsse durch die Eisenbahn und zusätzliche S-Bahnlinien künftig besser angeschlossen werden.

Das Münchner Straßennetz müsse durch den Bau von mehreren Ringstraßensystemen und zusätzliche Radialstraßen leistungsfähiger gemacht werden. Die Hauptverkehrsknoten könnten nur noch niveaufrei gelöst werden. Ohne beträchtliche Zuschüsse von Bund und Land seien die Kommunen aber außer Stande, solche Aufgaben zu meistern.

Eine künftige grundsätzliche Sperre der Innenstädte für den Individualverkehr könne nicht Ziel der Verkehrsplanung sein. Unter anderem dürfte auch nicht der ungeheure Substanzverlust außer Betracht gelassen werden, den die Geschäftswelt in der City dadurch erleide. Es sei bezeichnend, daß die amerikanischen Städte das "Park-and-Ride" System zwar angeboten, aber bisher nirgends zur Pflicht gemacht haben.

- - -

Entfallende Sprechstunden

=====

22. März (RK) Donnerstag, den 23. März, entfallen die Sprechstunden beim Amtsführenden Stadtrat für Wirtschaftsangelegenheiten, Franz Bauer.

Donnerstag, den 23. März, den 30. März, und den 6. April, entfallen die Sprechstunden beim Amtsführenden Stadtrat für das Gesundheitswesen, Dr. Otto Glück.

- - -

Graphiken und Kleinplastiken auf dem Friedrich Schmidt-Platz
=====

22. März (RK) Im Ausstellungsraum des Kulturamtes der Stadt Wien, 8, Friedrich Schmidt-Platz 5, wurde heute vormittag im Beisein zahlreicher Wiener Künstler und Kunstfreunde die neue Schau "Das menschliche Antlitz - Kleinplastiken und Graphiken" eröffnet. Es handelt sich um eine weitere thematische Ausstellung des Kulturamtes, wie Dr. Waissenberger einleitend ausführte, die der Öffentlichkeit ein vielfältiges Bild und einen Überblick über die gegenwärtige Kunst des Porträtierens vermitteln soll. Diese Kunst hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte verändert, so wie sich das Antlitz des Menschen und der Mensch selbst verändert haben.

Die Eröffnung der Ausstellung, in der 35 Wiener Künstler mit 50 Werken vertreten sind, nahm Senatsrat Dr. Gapp vor. Die Schau ist bis 14. April montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr bei freiem Eintritt zugänglich.

- - -

Abschied von Lois Weinberger

=====

22. März (RK) Eine große Trauergemeinde versammelte sich heute nachmittag vor dem Wiener Rathaus, um Abschied von Lois Weinberger zu nehmen. An der Trauerfeier nahmen Bundespräsident Dr. Schärf, Nationalratspräsident, Dr.h.c.Dipl.-Ing. Figl sowie alle in Wien anwesenden Mitglieder der Bundesregierung mit Bundeskanzler DDr.h.c.Ing.Raab an der Spitze teil. Seitens der Stadt Wien nahmen an der Trauerkundgebung Bürgermeister Jonas, die Mitglieder des Wiener Stadtsenates sowie zahlreiche Gemeinderäte und Bezirksvorsteher teil.

Nach der Einsegnung durch Erzbischof - Koadjutor Dr. Jachym hielt Stadtrat Lakowitsch am Katafalk einen tiefempfundenen Nachruf für den Verstorbenen. (Den Wortlaut der Trauerrede brachten wir in unserer ersten Ausgabe.)

Unter den Klängen eines Chorals, ausgeführt vom Trompeterchor der Stadt Wien und dem Geläute der Glocken der Motivkirche setzte sich dann der Trauerzug zum Friedhof nach Bisamberg in Bewegung.

- - -

Ab Montag, 27. März:

Die neuen Straßenbahntarife treten in Kraft

=====

Neue Preise - neue Liniensignale - neue Fahrkarten - neue
Stempelzangen

22. März (RK) Im "Presseclub Concordia" informierte heute der Amtsführende Stadtrat für die Städtischen Unternehmungen Schwaiger die Vertreter der Presse über verschiedene Maßnahmen der Wiener Verkehrsbetriebe anlässlich der am 27. März in Kraft tretenden neuen Tarife. Der Generaldirektor der Wiener Stadtwerke Dr. Dipl.-Ing. Horak und Verkehrsbetriebe-Direktor Dipl.-Ing. Grohs waren bei der Pressekonferenz ebenfalls anwesend.

Wie Stadtrat Schwaiger erklärte, ist die Genehmigung der neuen Tarife für Straßenbahn und Autobusse bereits am Freitag der vorigen Woche vorgelegen. Es besteht also keine Schwierigkeit - wie verschiedentlich irrtümlich berichtet wurde -, daß diese Tarife am 27. März in Kraft treten.

Unter den Neuerungen, die der neue Tarif mit sich bringt, hob der Stadtrat besonders hervor, daß nunmehr Straßenbahn und Autobus mit demselben Fahrschein benützt werden können. Dabei ist jedoch zu beachten, daß der neue Einheitstarif nicht für die sogenannten innerstädtischen Autobuslinien gilt, also für die Linien 4, 5, 6, 7, 8 und 9 sowie für die "Luxuslinien" 21 und 21 A auf den Kahlenberg und den Leopoldsberg. Ebenso ist selbstverständlich der Nachtautobusverkehr aus dem Einheitstarif ausgenommen. Der Grund dafür, daß für die innerstädtischen Autobuslinien ein eigener Fahrschein gelöst werden muß, liegt darin, daß man ganz einfach nicht alle Fahrgäste durch die Innenstadt befördern könnte, die wegen der kürzeren Fahrzeit wahrscheinlich von der Straßenbahn auf den Autobus abwandern würden.

Folgende periphere Autobuslinien werden ab 27. März mit dem Straßenbahnfahrschein benützt werden können: 17, 18, 18 A, 19, 22, 25, 28, 29, 30, 31 und 31 A, 32 und 33. Ebenfalls gilt der Einheitstarif, wie bereits bekannt, auf den zukünftigen Schnellbahnstrecken.

Um die peripheren Autobuslinien in das bestehende Straßenbahnnetz einbeziehen zu können, war es jedoch notwendig, die Signale gegenseitig anzupassen. Die Autobuslinien, die als Verlängerung einer Straßenbahnlinie geführt werden, bekommen daher in Zukunft das gleiche Liniensignal wie die Straßenbahn. Jene Autobuslinien, die von einer Straßenbahnlinie abzweigen, werden das gleiche Signal mit einem zusätzlichen "A" erhalten. So wird die Autobuslinie 17 25 A heißen. Die Linie 18 wird 30, 18 A wird 30 A, 19 wird 25, 22 wird 39 A, 25: 49, 28: 64, 29: 64 A, 30: 66 A, 31: 67 A, 31 A: 67, 32 und 33 werden 60 A. Aus dem gleichen Grund mußten auch drei Straßenbahnlinien geänderte Liniensignale erhalten. Die Linie 18 wird in Zukunft das Liniensignal 7 führen, die Linie 117 wird 17 A heißen und die Linie 118 wird zur Linie 18.

Mit der Einführung des Einheitstarifes erwarten sich die Verkehrsbetriebe auf den peripheren Autobuslinien eine starke Frequenzsteigerung. Jene Passagiere, die bisher zu Fuß bis zur Straßenbahn gegangen sind, um nicht eigens für den Autobus Geld ausgeben zu müssen, werden nun wohl den Autobus benützen. Es muß daher wegen des Mangels an Betriebsmitteln und Personal daran gedacht werden, den Betrieb auf den über die Stadtgrenze hinausreichenden Streckenteilen vorübergehend einzustellen, sofern dort andere Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Folgende Autobuslinien werden von den Kürzungen betroffen sein: Linie 30 (bisher 18) von Illgasse bis Gerasdorf, Linie 25 (bisher 19) von Neu-Eßling bis Raasdorf, Linie 64 (bisher 28) von Liesing bis Perchtoldsdorf, Linie 64 A (bisher 29) von der Amtsstelle Siebenhirtten bis Mödling und Linie 60 A (bisher 30) von der Triester Straße bis Vösendorf. Außerdem wird bei den mit der Straßenbahn parallel laufenden Autobuslinien 66 A (bisher 30) und 67 A (bisher 31) die Endstation jeweils zur Endstation der anschließenden Straßenbahnlinie verlegt.

Am Montag werden sich die Wiener auch mit den neuen Fahrscheinen und den neuen Stempelzangen vertraut machen müssen. Die alten Fahrscheine werden vom 29. März bis 14. April bei den Vorverkaufsstellen zurückgekauft, mit Ausnahme der Kurzstreckenfahr-scheine zu einem Schilling, die im Rahmen ihrer Gültigkeit auch weiterhin verwendet werden können. Vom 27. März bis 29. April

können außerdem in der Abteilung für Kartenausgabe und Fahrbegünstigungen, 6, Rahlgasse 3, alte Fahrscheine zurückgegeben werden.

Die neue Stempelzange - 6.000 solcher Geräte werden angeschafft - wird es dem Schaffner möglich machen, viel rascher als bisher zu arbeiten; auch wird nicht mehr so leicht eine Fehlmarkierung erfolgen. Mit einem Stempeldruck werden Linie, Fahr- richtung, Teilstrecke, Tag, Stunde und Betriebswoche auf den Fahrschein aufgestempelt. Die Gesamtkosten für die Anschaffung der Stempelzangen betragen 4,75 Millionen Schilling, doch wird sich diese Anschaffung allein durch die Einsparung von Druck und Papierkosten in ungefähr drei Jahren amortisiert haben.

- - -

Vandalen im Wasserpark

=====

22. März (RK) In der vergangenen Nacht leisteten sich unbekannte Individuen im Floridsdorfer Wasserpark wieder einmal eine besondere "Ruhmestat", indem sie aus dem Nest des brütenden schwarzen Schwanenpaares acht Eier knapp vor dem Ausbrüten gestohlen haben. Das Stadtgartenamt bedauert diesen Vandalismus umsomehr, da schwarze Schwäne bei uns nur sehr selten brüten.

Einen weiteren Verlust meldet der städtische Reservegarten in Hirschstetten. Vor einigen Tagen ist aus dem dortigen Freigehege ein prächtiger rosa Flamingo entfliegen und nicht mehr zurückgekehrt. Das Stadtgartenamt bittet um Benachrichtigung, falls der Ausreißer irgendwo gesehen worden sein sollte.

- - -