

# 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 VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Dienstag, 5. Mai 1964

Blatt 1009

Am Samstag:

## Grundsteinlegung zum Floridsdorfer Hallenbad =====

5. Mai (RK) Bürgermeister Jonas wird Samstag dieser Woche, 9. Mai, um 10.30 Uhr, in der Franklinstraße 16-18 in einem feierlichen Akt den Grundstein zum Floridsdorfer Hallenbad legen. Das neue große städtische Hallenbad wird in Sichtweite der Schnellbahnstation Floridsdorf und in nächster Nähe des Verkehrsknotenpunktes Am Spitz liegen.

### Geehrte Redaktion!

Sie sind herzlich eingeladen, zu der Grundsteinlegung für das Floridsdorfer Hallenbad Berichterstatter und Fotoreporter zu entsenden.

- - -

## Einschreibungen in das Gymnasium für Berufstätige =====

5. Mai (RK) Das Bundesgymnasium und Bundesrealgymnasium für Berufstätige (vormals "Arbeitermittelschule") eröffnet im Herbst dieses Jahres neue Lehrgänge. Die Einschreibungen finden ab sofort bis Schuljahrsende und ab 31. August 1964 statt. Persönliche Anmeldung im Schulsekretariat, 15, Henriettenplatz 6, ist erforderlich. Dienststunden Montag bis Freitag 14 bis 20 Uhr; Telefon 83 13 44.

Das Reifezeugnis der Lehranstalt gewährt volle Hochschulreife.

- - -

Straßen- und Brückenbau in Wien  
=====Vorträge der Senatsräte Grassinger und Ellinger am Österreichischen Straßentag

5. Mai (RK) Im Rahmen des 26. Österreichischen Straßentages, der gegenwärtig in Wien stattfindet, hielten heute vormittag unter anderen der Leiter der Wiener Magistratsabteilung für Straßenbau, Senatsrat Dipl.-Ing. Grassinger, und der Leiter der Wiener Magistratsabteilung für Brücken- und Wasserbau, Senatsrat Dipl.-Ing. Ellinger, Vorträge, die sich mit den Themen "Straßenbau in Wien" und "Brücken- und andere Verkehrsbauten in Wien" beschäftigten. Im folgenden bringen wir Auszüge aus diesen Vorträgen.

"Straßenbau in Wien"

Senatsrat Dipl.-Ing. Grassinger sagte in seinem Vortrag unter anderem:

'Wir alle kennen unsere Bundeshauptstadt als eine in Jahrhunderten gewachsene Stadt, um deren Kern mit der Stephanskirche sich im Lauf der Jahrzehnte die Vororte gruppiert haben, die nach Auflassung des Linienwalls in das Stadtgebiet einbezogen wurden. Das Straßennetz dieser alten Stadt ist durch die engen Gassen der Innenstadt und die weitläufigen Siedlungsgebiete am Rande der Stadt gekennzeichnet. Über die engen Straßen der Innenbezirke ist nun in den Fünfzigerjahren eine Verkehrslawine hereingebrochen, deren Ausmaße niemand auch nur annähernd voraussehen konnte. Die Straßen und Plätze der Altstadt sind angefüllt mit Fahrzeugen. Sie sind nicht mehr in der Lage, weitere Steigerungen aufzunehmen.

Im Jahr 1951 gab es 71.000 PKWs in Wien; 1955 stieg diese Zahl auf 130.000 und im Jahr 1963 erreichten wir einen Stand von 258.000 Kraftfahrzeugen. Diese beinahe mathematisch genaue lineare Zunahme der Kraftfahrzeuge hat alle seinerzeit aufgestellten Prognosen über den Haufen geworfen. Man hat angenommen, daß die Zunahme nach einer Kurve verlaufen und bald ein Maximum erreichen würde. Statt dessen ist diese stark ansteigende, geradlinige Zunahme eingetreten, deren Ende noch gar nicht abzusehen ist. Die Verlängerung dieser Geraden würde nämlich im Jahre 1980 eine Zahl

von 532.000 Kraftfahrzeugen ergeben; das bedeutet, daß bei gleichbleibender Bevölkerungszahl von rund 1,7 Millionen Einwohnern ein PKW auf 3,2 Personen entfiel. Da dieses Verhältnis zumindest theoretisch möglich erscheint, muß in den nächsten Jahren mit einer gleich starken Zunahme der Kraftfahrzeuge wie in den letzten zehn Jahren gerechnet werden.

Es ist klar, daß der bisherigen Zunahme des motorisierten Verkehrs das alte Straßennetz nicht gewachsen sein konnte. Schon Anfang der Fünfzigerjahre wurde erkannt, daß alles unternommen werden mußte, um eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Straßennetzes zu erreichen. Angefangen vom Umbau wichtiger Kreuzungen über den Bau von Lichtsignalanlagen, den Umbau und die Modernisierung wichtiger Haupt- und Geschäftsstraßen mit möglicher Trennung der Verkehrsarten, bis zu Maßnahmen, die zum Schutz der Fußgänger erforderlich waren, mußten alle Mittel angewendet werden, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Hand in Hand damit mußte der Ersatz der alten Schotter- und Pflasterdecken, die dem Kraftwagenverkehr nicht mehr entsprachen, durch moderne Beläge in Angriff genommen werden.

Neben dem Umbau von Hauptstraßen erwachsen der Straßenverwaltung jedoch auch große Aufgaben im Rahmen der Wohnbautätigkeit. Umfangreiche Straßenbauten mußten bei neuen Wohnhausanlagen durchgeführt werden. Ein weiteres, sehr schwierig zu lösendes Problem, stellten die Siedlungen am Stadtrand dar. Mehr als 800 Kilometer unbefestigter Siedlungsstraßen waren nach dem zweiten Weltkrieg vorhanden. Die zunehmende Motorisierung erforderte auch eine Befestigung dieser vorher kaum befahrenen Verkehrsflächen. Auf Grund von Erfahrungen, die anlässlich einer Studienreise in den USA gesammelt wurden, erwarb die Stadt Wien bereits im Jahre 1952 zwei Motorgrader und Gummiradwalzen. Durch die Verwendung dieser neuen Straßenbaumaschinen und die Einführung neuer Baumethoden wurde es möglich, in wirtschaftlicher Weise die Befestigung der Siedlungsstraßen in großem Umfang durchzuführen. Wir haben heute wohl noch mehr als 200 Kilometer unbefestigter Siedlungsstraßen, können aber mit Berechtigung hoffen, mit diesem Problem in den nächsten Jahren fertig zu werden.

Eine weitere Aufgabe bestand in der Erschließung des nahen Ausflugsgebietes. Die wunderbare Umgebung Wiens zieht die Bevölke-

rung an jedem Wochenende ins Freie. Früher wurden diese Ausflüge mit der Straßenbahn oder zu Fuß gemacht. Heute fährt man natürlich mit dem Auto. Die Straßenbauabteilung hat in den vergangenen zehn Jahren zahlreiche Straßen des näheren und weiteren Ausflugsgebietes ausgebaut und mit modernen Belägen versehen. Mit dem Bau der Autobahn-Einfahrten wurde im Westen und Süden begonnen.

Für alle diese Arbeiten wurden in den vergangenen Jahren ganz beträchtliche Summen aufgewendet. Im Jahr 1955 wurden 133,2 Millionen Schilling für den Straßenbau ausgegeben; einschließlich der Kosten für Brücken und Verkehrsbauten waren es 144,5 Millionen. Im Jahr 1960 stiegen diese Summen auf 176,6 bzw. 230,4 Millionen und erreichten im Jahr 1963 die Höhe von 270,2 Mill. bzw. 397,8 Mill. S. Auf den Bundesstraßen wurden im Jahr 1955 360.000 Schilling, im Jahr 1960 2,255.000 Schilling und im Jahr 1963 5,448.000 Schilling verbaut. Für den Bau der Autobahnen auf Wiener Stadtgebiet wurden im Jahre 1960 673.000 Schilling und im Jahr 1963 21,950.000 Schilling aufgewendet.

Mit diesen sehr beträchtlichen Mitteln wurde das Straßennetz in den letzten zehn Jahren ausgebaut und erweitert. Die Länge der befestigten Straßen Wiens, die im Jahr 1945 2.374 Kilometer betragen hatte, war nach der Ausgemeindung im Jahr 1955 auf 1.684 Kilometer zurückgegangen. Durch den fortschreitenden Ausbau ist zum Jahresende 1963 diese Länge bereits wieder auf 2.030 Kilometer angestiegen. Diesen stehen nur mehr 227 Kilometer unbefestigter Straßen gegenüber.

Alle diese Maßnahmen haben wesentlich dazu beigetragen, daß der Verkehr in Wien nicht zum Erliegen kam. Es wurde jedoch klar, daß trotzdem auf lange Sicht die Anforderungen des motorisierten Verkehrs nicht mehr befriedigt werden können. Der Gemeinderat hat daher mit dem im Herbst 1961 beschlossenen städtebaulichen Grundkonzept auch den Plan eines übergeordneten Straßennetzes genehmigt. Dieses Straßennetz soll in erster Linie der Entlastung der Innenstadt und der Verbesserung der Ein- und Ausfahrten des Wiener Stadtgebietes dienen. Dementsprechend sollen leistungsfähige Verkehrsflächen die inneren Bezirke umschließen und autobahnmäßig ausgebaute Ausfallstraßen entstehen. Der innere dieser Ringe besteht in der Hauptsache aus der sogenannten Zweierlinie und den Straßen entlang dem Donaukanal, der äußere wird im wesentlichen

durch den Gürtel und die Straßen entlang dem Donaustrom gekennzeichnet. Dazu kommen die Ausfallstraßen nach Westen, Süden, Südosten, Osten und Norden.

Ein wesentlicher Teil des Vortrages von Senatsrat Dipl.-Ing. Grassinger galt dem durch Lichtbilder illustrierten Leistungsbericht über die Verkehrsbauten in Wien, wie den Fußgängerpassagen im Verlauf der Ringstraße, dem Südtiroler Platz, der Schottenkreuzung, dem Umbau der Zweierlinie, der Autobahnplanung im Bereich Auhof, dem Umbau des Flötzersteiges, dem Umbau der Wiental-Begleitstraßen, dem Umbau der Kennedy-Brücke in Hietzing, den Bauarbeiten am Hubertusdamm, an der Nordeinfahrt, der Nordbrücke über die Donau und der Gürtelverlängerung von der Nußdorfer Straße nach Floridsdorf.

#### "Brücken und andere Verkehrsbauten in Wien"

Senatsrat Dipl.-Ing. Ellinger sagte in seinem Vortrag unter anderem:

Aus der Fülle von derzeit im Bau befindlichen Brücken im Raum von Wien soll hier nur über die wichtigsten Bauten im Zuge der Nordeinfahrt sowie über das Verkehrsbauwerk Lastenstraße berichtet werden, und zwar über die "Nordbrücke", die neben der Reichsbrücke und der Floridsdorfer Brücke als dritte Donaubrücke errichtet wird, die "Nußdorfer Brücke", die den Stadteinwärtsverkehr von der Nordbrücke über den Donaukanal zur rechtsufrigen Donaukanalschnellstraße vermittelt, und die "Gürtelbrücke" als Verbindung der Floridsdorfer Brücke mit der Gürtelstraße.

Die Nordbrücke wurde auf der im Zuge von Umplanungen des Wiener Eisenbahnnetzes aufgelassenen Bahntrasse der Nordwestbahn errichtet; der Bahnverkehr über die Donau wird nun ausschließlich über die Nordbahnbrücke und die Ostbahnbrücke abgewickelt. Die Verwendung von Teilen der Nordwestbahntrasse für die Brückenschlüsse ermöglichte die Schaffung einer zügigen Nordeinfahrt. Die neue Brücke hat zwei je acht Meter breite Richtungsfahrbahnen, die durch Leitplanken getrennt sind. Dem Fußgängerverkehr dienen zwei je 1.5 Meter breite Gehwege. Die insgesamt 920 Meter lange Nordbrücke besteht aus der 330 Meter langen Strombrücke, die in Stahlverbundbauweise mit einer Bauhöhe von 3.10 Meter als Vierfeldträger das 280 Meter breite Strombett überbrückt, der 480 Meter

langen Flutbrücke, die über dem Überschwemmungsgebiet in Spannbetonbauweise (System Losinger) als Durchlaufträger über sieben und acht Felder von je zirka 32 Meter Feldweite mit einer Bauhöhe von 1.70 Meter ausgebildet wurde, und der Kaibrücke über die Verkehrsflächen am rechten Donauufer, einer als Dreifeldträger mit 2.30 Meter Bauhöhe ausgeführten Stahlverbundbrücke mit 110 Meter Länge.

Nußdorfer Brücke: Die Verbindung der Nordbrücke stadteinwärts mit der rechtsufrigen Donaukanalschnellstraße bedingt eine äußerst schiefe Brücke über den Donaukanal mit einem Kreuzungswinkel von nur 37 Grad. Die Achse der acht Meter breiten Fahrbahn verläuft im Bauwerksbereich, am linken Kanalufer beginnend, anfangs nach einer Klothoide, auf die eine Gerade folgt; im Mittelfeld schließt dann wieder eine Klothoide mit darauffolgendem Kreisbogen ( $R = 300$  Meter) an, der gegen das Nußdorfer Widerlager wieder in eine Klothoide übergeht. Als statisches System wurde ein dreifeldriger Rahmen (Feldweiten: 50.50 Meter und 101 Meter und 50.50 Meter) mit unterschiedlich hohen Stielen gewählt, der an den Widerlagern auf Stelzen, beim rechtsufrigen Stiel auf einem festen Lager (Linienkipplager) und beim linksufrigen Pfeiler auf einem schräg gestellten Pendel (Corroweld-Lager) ruht.

Die Gürtelbrücke, stadtauswärts am Liechtenwerder Platz beginnend, führt über die zehn Gleise der Franz Josefs-Bahn, die Stadtbahn, einen Sportplatz, die Spittelauer Lände, den Donaukanal, die Brigittenauer Lände und endet mit einer Rampe bei der Klosterneuburger Straße in die Adalbert Stifter-Straße, die ihrerseits direkt bis zum Friedrich Engels-Platz, also zum Brückenkopf der Floridsdorfer Brücke führt und somit die Verbindung zum linken Donauufer herstellt. Die Gegenrichtung stadteinwärts wird parallel geführt, zuletzt über die Heiligenstädter Straße, und schließt an den äußeren Gürtel an. Die Brücke hat eine Länge von etwa 600 Meter, hierzu kommen Auf- und Abfahrtsrampen, welche die Verbindung zu den Donaukanalexpreßstraßen herstellen.

Die Lastenstraße stellt im innerstädtischen Verkehr einen der am stärksten belasteten Straßenzüge dar. Zählungen im Jahr 1962 haben im Bereich Getreidemarkt-Messeplatz in den Verkehrsspitzen eine Belastung bis zu 2.700 Fahrzeuge je Stunde ergeben.

Seit 1962 ist der Verkehr noch weiter gestiegen.

Sämtliche Möglichkeiten wie Signalsteuerung und Spurenregelung waren bereits voll ausgeschöpft, es gab daher keine Reserven zur Leistungssteigerung mehr. Somit blieb nur mehr die Möglichkeit, den Verkehr in zwei Ebenen aufzuspalten. Vorerst war die Frage zu klären, ob die zweite Verkehrsebene unter die Erde verlegt werden sollte oder aber eine Hochführung möglich sei. Weiter war zu entscheiden, ob der Individualverkehr oder die Straßenbahn in die zweite Ebene verlegt werden sollte.

Städtebaulich war auf jeden Fall eine Hochführung mit Rücksicht auf die Einheit Hofburg, Maria Theresien-Denkmal mit den beiden Museen und den ehemaligen Hofstallungen, abzulehnen, aber auch technisch gesehen wäre die Auframpung am Getreidemarkt, die ohnehin eine beträchtliche Steigung zur Mariahilfer Straße aufweist, noch steiler geworden, sodaß auch die Gestaltung des Längenschnittes gegen eine Hochführung sprach. Somit war bereits die Entscheidung gefallen, die zweite Verkehrsebene unter die bestehende erste zu verlegen.

Ein Autotunnel hätte, wegen seiner Länge von fast zwei Kilometern, komplizierte und aufwendige Be- und Entlüftungsanlagen mit Sicherungsmaßnahmen gegen CO-Vergiftungen erforderlich gemacht; weiter hätten die Kreuzungsstellen der Lastenstraße mit den wichtigsten Straßenzügen wie Mariahilfer Straße, Burggasse, Lerchenfelder Straße und Josefstädter Straße für die Abbieger Auf- und Abfahrtsrampen gefordert, die kostenmäßig äußerst aufwendig sind und für die vielfach zwischen den Baulinien gar nicht genügend Platz vorhanden wäre.

Es wurde daher ein Projekt ausgearbeitet, das die unterirdische Führung der Straßenbahnlinie (Linie Zwei) im Bereich Secession bis Alser Straße vorsieht. Die Abfahrtsrampe in den Tunnel beginnt bei der Secession mit einem Längsgefälle von maximal 35 Promille, der gegen die Mariahilfer Straße ansteigende Getreidemarkt ermöglicht es, die offene Rampe sehr kurz zu halten, sie ist 110 Meter lang. Das Tunnelportal befindet sich zwischen Makartgasse und Gauermanngasse. Die Tunnelstrecke selbst ist 1.640 Meter lang und endet bei der Florianigasse; die offene Rampe beträgt hier 150 Meter. Für die Planung war der Grundsatz maßgebend, den Straßenbahnverkehr über die gesamte Bauzeit aufrechtzuerhalten und den Individualverkehr so wenig wie möglich zu behindern.

Neue Abteilungsleiter im Wohnungsamt  
=====

5. Mai (RK) Im Wiener Wohnungsamt in der Bartensteingasse fand heute früh die Amtseinführung der neuen Leiter der beiden Magistratsabteilungen der Geschäftsgruppe IX, Wohnungs-, Siedlungs- und Kleingartenwesen, statt. Zum Nachfolger des in den Ruhestand getretenen bisherigen Leiters der Magistratsabteilung 50 (Allgemeine und rechtliche Angelegenheiten des Wohnungswesens), Senatsrat Dr. Kohl, wurde der bisherige Leiter der Magistratsabteilung 52 (Verwaltung der städtischen Wohn- und Amtsgebäude; Siedlungs- und Kleingartenwesen), Senatsrat Dr. Grimme, bestellt. Zum neuen Leiter der Magistratsabteilung 52 rückte der bisherige Stellvertreter von Senatsrat Dr. Grimme, Obermagistratsrat Dr. Peter, auf.

An der Amtseinführung und der gleichzeitigen Verabschiedung von Senatsrat Dr. Kohl nahmen die Stadträte Bock und Glaserer sowie Magistratsdirektor Dr. Ertl und Senatsrat Dr. Delabro teil. Die beiden Stadträte wünschten dem scheidenden Senatsrat Dr. Kohl alles Gute für seinen weiteren Lebensweg und beglückwünschten die beiden neuen Leiter zu ihrer Bestellung, wobei Stadtrat Glaserer darauf hinwies, daß Senatsrat Dr. Grimme ja im selben Haus bleibt und die Leitung einer Abteilung übernimmt, die er bereits gut kennt, da er in der Magistratsabteilung 50 längere Zeit tätig war. Magistratsdirektor Dr. Ertl schloß sich den Wünschen seiner Vorredner an und überreichte den beiden neuen Leitern die Ernennungsdekrete.

- - -



Gewinnung von Maul- und Klauenseuche-Impfstoff  
=====

5. Mai (RK) Das Auftreten von Maul- und Klauenseuche in grenznahen Gebieten Bayerns hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft veranlaßt, in einzelnen Bezirkshauptmannschaften Oberösterreichs die Schutzimpfung von Rindern gegen Maul- und Klauenseuche anzuordnen. Die Bundesanstalt für Virusseuchenbekämpfung in Wien 12 hat aus diesem Grunde im verstärkten Ausmaß die Produktion von Maul- und Klauenseuche-Impfstoff aufgenommen, zu dessen Herstellung größere Mengen des Epithels von Rinderzungen benötigt werden.

Das Veterinäramt der Stadt Wien hat in einem Aufruf die Wiener Fleischhauer gebeten, in Anbetracht der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung einer ausreichenden Impfstoffherzeugung, welche vor allem den Schutz der bedrohten Klauentierbestände gewährleistet, Rinderzungen zur Hautabnahme bei einer angemessenen Entschädigung zur Verfügung zu stellen.

- - -

Italienische Techniker studieren Wiener Verkehrseinrichtungen  
=====

5. Mai (RK) Gegenwärtig hält sich eine Gruppe italienischer Techniker in Wien auf, um Verkehrseinrichtungen unserer Stadt und Maßnahmen auf diesem Gebiet zu studieren. In Vertretung des Bürgermeisters begrüßte Baustadtrat Heller gestern mittag die Techniker-Delegation bei einem Empfang im Wiener Rathauskeller, an dem seitens der Stadtverwaltung auch Stadtrat Dr. Drimmel teilnahm. Stadtrat Heller wünschte den Gästen einen angenehmen Aufenthalt in Wien und viel Erfolg bei ihrer Studienreise.

- - -

Vertreter der Europa-Union im Rathaus  
=====

5. Mai (RK) Vizebürgermeister Slavik empfing heute im Namen des Bürgermeisters 40 Vertreter des Kreisverbandes Bad Kissingen der Europa-Union im Roten Salon des Wiener Rathauses. In seiner Begrüßungsrede umriß der Vizebürgermeister die Nachkriegsentwicklung der Stadt Wien, die Wiederaufbauleistungen und die gegenwärtigen kommunalen Probleme sowie einige der Grundsätze, von denen sich die Stadtverwaltung bei ihrer Lösung leiten läßt. Vizebürgermeister Slavik betonte auch das Verständnis, das man hierzulande der Europa-Idee entgegenbringt. Wien mit seiner Mischbevölkerung aus allen Nationen der alten Monarchie habe besonderes Verständnis für andere Völker und sei bekannt für seine Freundlichkeit Fremden gegenüber. Wien wolle auch das Seine dazu beitragen, daß die politische Spaltung Europas überwunden werde und die Staaten sich zu freundschaftlicher Zusammenarbeit entschließen.

Der Vorsitzende des Kreisverbandes, Dr. K. Federer, dankte Vizebürgermeister Slavik für seine Worte und wies darauf hin, daß Wien vom Europarat in Straßburg den Titel einer "Europastadt" erhalten habe. Der Redner überbrachte die Grüße des Oberbürgermeisters von Bad Kissingen Dr. Weiß und überreichte Vizebürgermeister Slavik einen original fränkischen Bocksbeutel und Bildbände aus Bad Kissingen für die Stadtbücherei.

- - -

Personalnachrichten  
=====

5. Mai (RK) Auf Antrag des städtischen Personalreferenten Stadtrat Bock hat heute der Wiener Stadtsenat Senatsrat Dipl.-Ing. Franz Bartos, Primararzt Dr. Walter Lesigang, Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Anton Siegel und den Oberamtsräten Alfred Pichler und Hermann Wolf Dank und Anerkennung ausgesprochen. Aus dem gleichen Anlaß wurde dem Technischen Amtsrat Ing. Franz Kacetyl der Titel Technischer Oberamtsrat verliehen.

- - -

Bürgermeister Jonas begrüßt 700 Mittelschüler  
=====

5. Mai (RK) Seit 17 Jahren lädt das Theater der Jugend einmal jährlich Mittelschüler und Mittelschülerinnen siebenter Klassen aus allen Bundesländern zu einem mehrtägigen Besuch der Stadt Wien ein. Heute früh wurden die 700 Septimaner im Festsaal des Wiener Rathauses von Bürgermeister Jonas, Vizebürgermeister Slavik und dem Präsidenten des Stadtschulrates NR. Dr. Neugebauer empfangen. In einer humorvollen Begrüßungsansprache wies der Bürgermeister darauf hin, daß alljährlich 500.000 bis 600.000 erholungsuchende Wiener die Bundesländer besuchen und Wien sich daher über den Gegenbesuch der Jugendlichen stets freut. Freilich hat Wien nicht immer das ansehnliche Bild geboten, wie heute. Es hat knapp vor der Geburt jenes Jahrganges, dessen Vertreter heute im Festsaal stehen, nur 1,200.000 Einwohner gezählt und war vom Krieg unvorstellbar verwüstet. Über 16.000 Zivilpersonen kamen bei Bombenangriffen ums Leben, mehr als 100.000 Wohnungen, über 130 Brücken waren zerstört und etwa 500 Wiener wurden hier als Blutzugehen des österreichischen Patriotismus vom NS-Regime enthauptet. Das Wien von heute ist ein Zeichen unerhörten Fleißes und des Glaubens an die Zukunft der Stadt. Die Generation des Wiederaufbaues will es der Jugend von heute ersparen, jemals so schreckliche Dinge mitzuerleben, wie sie selbst erlebt hat.

Die 700 Septimaner quittierten die herzlichen Worte des Bürgermeisters mit begeistertem Beifall und einigen Chordarbietungen. Ein Schüler aus Graz sowie der administrative Leiter des Theaters der Jugend, Prof. Dr. W. Hills, dankten Bürgermeister Jonas für seine Worte und die Gastfreundschaft der Stadt Wien. Die Schüler wurden anschließend durch das Rathaus geführt und vom Bürgermeister zu einer Autobusfahrt durch Wien und auf den Kahlenberg eingeladen.

- - -

Bei Entrümpelungsaktion den Hausanschlag beachten!

=====

5. Mai (RK) Bei der gegenwärtig laufenden Entrümpelungsaktion der Magistratsabteilung 48 kann es aus technischen Gründen vorkommen, daß in manchen Straßen der schon vor längerer Zeit in der Presse angegebene "Fahrplan" nicht genau eingehalten werden kann. Manchmal erfolgt die Abholung schon früher. Der richtige Tag ist aber dem Anschlag in den Häusern zu entnehmen. Die Wiener Bevölkerung wird deshalb ersucht, sich nur nach dem Datum des Hausanschlages zu richten.

Gleichzeitig wird noch einmal darauf hingewiesen, daß sich diese Aktion lediglich auf Sperrmüll erstreckt, also auf Abfälle aus den Haushalten, die ihrer Größe wegen in die Koloniagefäße nicht hineingehen. Alle Abfälle, die kleiner sind, gehören in die Mistkübel.

- - -

Sozialistische Kulturreferenten tagen in Wien  
=====

5. Mai (RK) Am 4. und 5. Mai fand in Wien unter dem Vorsitz von Vizebürgermeister Mandl die 19. Tagung der sozialistischen Kulturreferenten statt. An der Tagung nahmen rund 40 sozialistische Mandatare und Beamte teil, die in den wichtigsten österreichischen Städten oder in den Landesregierungen in führender Position auf kulturellem Gebiet tätig sind. Bei den regelmäßigen Zusammenkünften der Kulturreferenten werden sowohl kulturelle als auch theoretische Fragen besprochen.

Die Wiener Stadtverwaltung gab heute im Rathauskeller ein Mittagessen für die Tagungsteilnehmer. Vizebürgermeister Mandl hieß die Gäste herzlich willkommen und überbrachte die Grüße von Bürgermeister Jonas. Unter den Tagungsteilnehmern sah man Nationalrat Mark, den Salzburger Landesrat Kaut, den St. Pöltner Alt-Bürgermeister Dr. Steingötter, Stadtrat Pölzl aus Graz und Stadtrat Thurner aus Klagenfurt.

- - -

Pressekommission des Österreichischen Städtebundes tagte in Wien  
=====

5. Mai (RK) Die Pressekommission des Österreichischen Städtebundes hielt heute im Wiener Rathaus unter dem Vorsitz des Leiters des Presseamtes der Stadt Linz, Obermagistratsrat Dr. Scherbantin, eine Sitzung ab, in deren Verlauf sich zunächst Magistratsrat Dr. Krebs, Wien, mit Problemen der Öffentlichkeitsarbeit der Gemeinden beschäftigte. Der Berichterstatter ging dabei vom Funktionswandel der öffentlichen Verwaltung aus, der auf die Veränderungen in der Gesellschaft zurückzuführen ist. Die obrigkeitliche Verwaltung gehört der Vergangenheit an. Als Folge dieser Entwicklung muß die Bevölkerung zur Mitwirkung bei der Lösung der Probleme der kommunalen Verwaltung gewonnen werden, wobei Voraussetzung hierfür eine ausreichende Information bildet, um die Grundlagen für eine Meinungsbildung zu schaffen.

Über die gegenwartsnahe Gestaltung kommunaler Publikationen berichteten der Leiter der Pressestelle der Stadt Salzburg, Chefredakteur Oberhofer, sowie Redakteur Lebner, Österreichische Gemeinde-Zeitung, für die Pressestelle der Stadt Wien nahm Chefredakteur Adametz an den Beratungen teil.

- - -

Vorbereitungsarbeiten für das Wohnbauprogramm 1965 und 1966  
=====

5. Mai (RK) Die Vorbereitungen für das alljährlich durchzuführende Wohnbauprogramm der Stadt Wien nehmen naturgemäß stets eine längere Zeit in Anspruch. Um mit den Bauten im kommenden Jahr zeitgerecht und in richtiger Reihenfolge beginnen zu können, ist es notwendig, die dafür in Aussicht zu nehmenden Baustellen schon jetzt zu bestimmen. Darüber hinaus muß schon jetzt auch für das Baujahr 1966 mit den Vorarbeiten begonnen werden. Diese Arbeiten umfassen in erster Linie Vermessungen, Sondierungsbohrungen, die Verfassung der Pläne, die Einleitung der zumeist sehr schwierigen Verhandlungen zur Grundfreimachung usw.

Für alle diese Arbeiten sind natürlich auch entsprechende Geldbeträge notwendig. Daher beschloß heute der Bauausschuß des Wiener Gemeinderates auf Antrag von Stadtrat Heller die noch heuer anfallenden Kosten der Vorarbeiten für die Wohnbauvorhaben (500.000 Schilling) sowie für die Grundfreimachung für Verkehrsflächen (200.000 Schilling) zu genehmigen. Der Antrag wird nun noch dem Stadtsenat und dem Gemeinderat zur endgültigen Beschlussfassung zugewiesen werden.

- - -

Empfang für Münchner Polizeifunktionäre  
=====

5. Mai (RK) Vom 3. bis 5. Mai unternahm der Straßenverkehrs- und Polizeiausschuß der bayrischen Landeshauptstadt München eine Studienreise nach Wien. Die Delegation, die unter der Leitung des zweiten Bürgermeisters von München und Vorsitzenden des Straßenverkehrs- und Polizeiausschusses Brauchle, des Münchner Stadtrats Dr. Dölker und des Münchner Polizeipräsidenten Dr. Schober steht, studierte in den vergangenen Tagen die Organisation und Methoden der Wiener Polizei sowie verschiedene Maßnahmen zur Lösung des Parkproblems und zur Flüssighaltung des Straßenverkehrs.

Für heute abend hatte Bürgermeister Jonas die Teilnehmer an dieser Studienreise zu einem Empfang in den Wiener Rathauskeller geladen. Mit dem Bürgermeister waren die Stadträte Heller und Sigmund erschienen, ferner nahmen Polizeipräsident Holaubek und Polizeivizepräsident Dr. Rueff-Seutter an dem Empfang teil. Bürgermeister Jonas hieß die Gäste aus München im Rathaus herzlich willkommen und gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß sie wertvolle Informationen und Anregungen von ihrer Studienreise mit nach Hause nehmen werden.

- - -

Schweinehauptmarkt vom 5. Mai  
=====

5. Mai (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 0. Neuzufuhren  
Inland: 7.020. Gesamtauftrieb: dasselbe. Verkauft wurde alles.

Preise: Extremware 14.40 bis 14.50 S, 1. Qualität 13.90 bis  
14.30 S, 2. Qualität 13 bis 13.80 S, 3. Qualität 12.70 bis 13 S,  
Zuchten extrem. 12.40 bis 12.60 S, Zuchten 11.80 bis 12.30 S,  
Altschneider 10 bis 10.50 S.

Der Durchschnittspreis für inländische Schweine erhöhte sich  
um 29 Groschen und beträgt nunmehr 13.46 S. In der Zeit vom  
25. April bis 1. Mai wurden 3.276 Schweine außer Markt bezogen.

- - -

Pferdehauptmarkt vom 5. Mai  
=====

5. Mai (RK) Aufgetrieben wurden 69 Stück, hievon drei Fohlen.  
Als Schlachttiere wurden 63 Stück verkauft und eine Notschlachtung,  
als Nutztiere 1 Stück, unverkauft blieben 4 Stück.

Herkunft der Tiere: Niederösterreich 52, Oberösterreich 3,  
Burgenland 10, Tirol 4.

Preise: Schlachttiere Fohlen 13 bis 13.70 S, Pferde extrem  
9.60 bis 10 S, 1. Qualität 9 bis 9.50 S, 2. Qualität 8.50 bis  
8.80 S, 3. Qualität 7.50 bis 8.30 S, Nutztiere Pferde 10.50 S.

Auslandsschlachthof: kein Auftrieb.

Der Durchschnittspreis erhöhte sich für inländische Schlacht-  
pferde um elf Groschen und für inländische Schlachtfohlen um  
70 Groschen je Kilogramm. Er beträgt für: Schlachtpferde 9.23 S,  
Schlachtfohlen 13.30 S, Schlacht- und Nutzpferde 9.25 S, Pferde  
und Fohlen 9.44 S.

- - -