

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, I. STOCK, TÜR 309 b - TELEFON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Postleitzahl 1082

Samstag, 16. April 1966

Blatt 910

Die Radiorede des Bürgermeisters

=====

16. April (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien spricht morgen, Sonntag, den 17. April, um 19.45 Uhr, im Ersten Programm Bürgermeister Bruno Marek mit dem Leiter des Rundfunkressorts "Politik und Wirtschaft", Dr. Wolfgang Gerle, über den Ausbau der Wiener Hafenanlagen.

- - -

Gesperrt bis Sonntag, 17. April, 20 Uhr!

Bürgermeister Bruno Marek:

Umschlagplatz im Herzen Europas

=====

Ein Rundfunkgespräch über den Ausbau der Wiener Hafenanlagen

16. April (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach am Sonntag, dem 17. April, Bürgermeister Bruno Marek mit dem Leiter des Rundfunkressorts "Politik und Wirtschaft", Dr. Wolfgang Gerle, über den Ausbau der Wiener Hafenanlagen.

Dr. Gerle: Wenn von Wien die Rede ist, so bewundert man in erster Linie die Schönheit der Stadt, ihre herrlichen historischen Bauten und die Bauwerke unserer Zeit. Wien ist seit eh und je ein bedeutender Handelsplatz, die alte Bernsteinstraße führte von Nord nach Süd über Wien, und der Handel mit dem Osten wurde entlang der Donau, vor allem aber in Wien, abgewickelt. Der völkerverbindende Strom, unsere vielbesungene Donau, ist seit alter ~~reher~~ ein Handelsweg

./.

von größter Bedeutung für die gesamte Wirtschaft Österreichs. In Wahrnehmung dieser Erkenntnis hat die Wiener Gemeindeverwaltung den Ausbau der Wiener Hafenanlagen zu einer ihrer vordringlichen Aufgaben gemacht. Und darüber möchte Herr Bürgermeister Bruno Marek in seiner heutigen Sendung sprechen. Verehrter Herr Bürgermeister, der Wiener Hafen dient doch in erster Linie dem Handel mit dem Osten?

Bgm. Marek: Ja, aber es besteht durchaus die Möglichkeit, daß in einigen Jahren die Handelsstraße Donau auch in westlicher Richtung an Bedeutung gewinnt, wenn der Rhein-Main-Donau-Kanal fertiggestellt sein wird. Und nach Realisierung des Donau-Oderkanals wird man von Wien aus auch nach dem Norden Europas Waren verschiffen können. Es besteht kein Zweifel, daß die Fertigstellung dieser beiden großen Kanalbauten, zusammen mit der Verwirklichung des Beschlusses der Internationalen Donaukommission, die Donau bis Wien für Hochseeschiffe - bis zu 3.000 Tonnen Tragfähigkeit - befahrbar zu machen, in erster Linie dem Wiener Hafen zugute kommen wird.

Dr. Gerle: Wenn ich recht informiert bin, so befaßte man sich mit den eben erwähnten großen Kanalprojekten bereits vor Jahrzehnten.

Bgm. Marek: Das ist richtig, und es ist daher dem Weitblick der Wiener Stadtverwaltung zu danken, daß sie die Tendenz, die Wasserstraßen Europas auszubauen und miteinander zu verbinden, rechtzeitig wahrgenommen hat und ihr dann durch die Errichtung des Donauhafens Wien Rechnung getragen wurde. Um unseren Hafen seiner künftigen Bedeutung entsprechend ausbauen zu können, wurde im Mai 1962 die Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft mbH von der Stadtverwaltung gegründet. Diese Gesellschaft verwaltet und erhält die von der Stadt Wien errichteten Hafenanlagen und besorgt alle damit in Verbindung stehenden Geschäfte.

Dr. Gerle: Was fand die Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft zum Zeitpunkt ihrer Gründung vor?

Bgm. Marek: Den gut eingespielten Ölhafen Lobau, den saisonbedingt zufriedenstellend frequentierten Getreidehafen Albern und den Hafen Freudenau, der aber lediglich als Schutzhafen in Verwendung stand. Ihr Hauptaugenmerk widmete die Gesellschaft dem

Hafen Freudenau, den sie zu einem leistungsfähigen Stückgut-hafen auszubauen begann. Gegenwärtig errichtet die Hafengesellschaft gemeinsam mit der Magistratsabteilung 29 eine moderne Tankwaschanlage im Ölhafen Lobau, in der Tankschiffe, Tankautos und Waggon gereinigt werden können und die voraussichtlich noch heuer in Betrieb genommen werden kann; sie wird die erste und einzige Tankwaschanlage an der Donau sein. Durch sie wird eine Verschmutzung des Wassers verhindert, denn die gesammelten Ölrückstände werden regeneriert und wirtschaftlich genutzt.

Die Zollfreizone Wien

Dr. Gerle: Herr Bürgermeister, im Wiener Hafen befindet sich doch, so glaube ich, seit einem Jahr eine Zollfreizone.

Bgm. Marek: Ja, sie wurde am 15. April vergangenen Jahres eröffnet, die Vorarbeiten begannen jedoch schon im Jahre 1963, als die Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft alle Tatsachen zusammenstellte, welche die Errichtung einer Zollfreizone im Gebiet des Wiener Hafens rechtfertigten. Auf Grund dieser Tatsachen wurde dann um Genehmigung der Errichtung der Zollfreizone Wien bei der Finanzverwaltung eingereicht. Am 10. Juni 1964 erteilte das Bundesministerium für Finanzen der Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft die Genehmigung zur Errichtung einer Zollfreizone.

Dr. Gerle: Aus welchen Gründen wurde diese Zollfreizone aber erst im April 1965 eröffnet?

Bgm. Marek: Eine Zollfreizone ist eine Einrichtung, die keineswegs von heute auf morgen in Betrieb genommen werden kann. Es müssen die baulichen, technischen und personellen Voraussetzungen geschaffen werden, und es muß ein Verwaltungsapparat eingerichtet werden. Das erfordert natürlich Zeit. Da die Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft jedoch gute Vorarbeit geleistet hatte, benötigte sie für die tatsächliche Errichtung der Zollfreizone nur rund zehn Monate, in denen das vorgesehene Gelände entsprechend den Vorschriften der Zollbehörde umzäunt wurde. Gleichzeitig wurden fünf Baracken zur Unterbringung der eigenen sowie der Büros des Zollamtes und der Spediteure gebaut, ferner Flugdächer, unter denen Kraftfahrzeuge abgestellt werden können. Daß auch die erforderlichen Gleisanschlüsse sowie Straßen- und Lagerbefestigungen

geschaffen wurden, erwähne ich nur der Vollständigkeit halber.

Dr. Gerle: Es gibt doch in Österreich nicht nur die Zollfreizone in Wien?

Bgm. Marek: Nein, es gibt jetzt hierzulande insgesamt vier Zollfreizonen, was zur Bildung einer Interessengemeinschaft geführt hat, die sich einem gesunden Wettbewerb auf der Grundlage gegenseitigen Vertrauens und verständnisvoller Zusammenarbeit zum Ziel gesetzt hat. Ende vergangenen Jahres waren die vorhandenen fünf Lagerhallen der Wiener Zollfreizone bereits komplett ausgelastet und bei der Geschäftsführung liegen zahlreiche Anmeldungen von Firmen vor, die daran interessiert sind, in der Zollfreizone Lager- und Manipulationsräume zu mieten.

Dr. Gerle: Ist an einen Ausbau der Wiener Zollfreizone gedacht?

Bgm. Marek: Die Hafen-Betriebsgesellschaft hat bereits vor längerer Zeit einen exakten Planungsvorschlag für den weiteren Ausbau der Zollfreizone ausgearbeitet, wobei sie darauf bedacht war, ihre Planung nach dem tatsächlichen Bedarf auszurichten. Auf Grund dieses Planungsvorschlages wurde vor kurzem die Errichtung eines 36.000 Quadratmeter großen Zentrallagerhauses und eines Bürogebäudes zur Unterbringung der Zoll- und Spediteurbüros bewilligt. Die Kosten für dieses Bauvorhaben werden sich auf rund 122 Millionen Schilling belaufen.

Dr. Gerle: Herr Bürgermeister, ich weiß nicht, ob alle unsere Hörer unter dem Begriff Zollfreizone das Gleiche verstehen.

Bgm. Marek: Sie meinen also, ich soll den Begriff Freihandelszone definieren?

Dr. Gerle: Ich bitte Sie darum, Herr Bürgermeister!

Bgm. Marek: Nun, eine Zollfreizone ist ein Gebiet, wo ausländische Waren ohne größere Zollformalitäten gelagert und verarbeitet werden können. Es sind dort alle Manipulationen und selbst eine Be- und Verarbeitung von Waren möglich, ohne daß eine Pflicht zur Verzollung entsteht. Und für diese Veredelungsvorgänge ist auch keine Ausübungsbewilligung erforderlich. Alle Waren, die sich in einer Zollfreizone befinden, sind sozusagen im Zolllausland, und die Zollsschuld entsteht erst dann, wenn die Güter in das österreichische Zollgebiet gebracht werden. Geht jedoch eine Ware in einen dritten Staat weiter, so unterbleibt eine Verzollung. ./.

Dr. Gerle: Zollfreizonen wurden aber nicht nur zur Intensivierung des Transithandels geschaffen?

Bgm. Marek: Nein, sondern auch zur Förderung des österreichischen Außenhandels im engeren Sinn, indem sowohl bei der Einfuhr als auch bei der Ausfuhr von Waren bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen Begünstigungen gewährt werden.

Dr. Gerle: Die Zollfreizone Wien ist die vierte in Österreich, nicht wahr?

Bgm. Marek: Ja, die erste wurde 1953 in Linz eröffnet, die zweite 1956 in Solbad Hall bei Innsbruck und die dritte 1959 in Graz. Bei der Einrichtung von Zollfreizonen in Österreich ging man von der Erkenntnis aus, daß die Intensivierung des internationalen Handelsverkehrs für Österreich auf Grund seiner geographischen Lage und seiner wirtschaftlichen Struktur eine Lebensfrage darstellt. Der ständig steigende Warenumschlag der österreichischen Zollfreizonen stellt die Bedeutung dieser Zolleinrichtung im internationalen Warenverkehr augenscheinlich unter Beweis.

Dr. Gerle: Was plant die Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft für die kommenden Jahre, Herr Bürgermeister, außer daß sie die Zollfreizonen auszubauen gedenkt?

Bgm. Marek: Ich glaube, das läßt sich mit wenigen Worten sagen. Sie wird alle Maßnahmen treffen, die notwendig sind, um den Wiener Hafen zu einem konkurrenzfähigen, leistungsstarken Binnenhafen zu machen und jene Voraussetzungen zu schaffen, die er als Umschlagplatz im Herzen Europas benötigt.

200 Jahre Prater

Dr. Gerle: Vom Wiener Hafen, von der Lobau, ist doch der Weg zum Wiener Prater nicht weit. Erlauben Sie mir, Herr Bürgermeister, daß ich jetzt sozusagen einen Gedankensprung mache und Sie bitte, kurz auf die Tatsache zu sprechen zu kommen, daß unser Prater in diesen Tagen 200 Jahre alt wird.

Bgm. Marek: Gerne. Am 7. April 1766 erschien der Erlaß Kaiser Josef II., der den bis dahin einer bevorzugten Schichte vorbehaltenen Wald und Wildpark, den sogenannten Prater, der gesamten Bevölkerung öffnete. Das war also vor 200 Jahren. Das

./.

ist eine lange Zeit. Geschlechter sind gekommen und gegangen, aber die Wiener haben ihrem Prater von Anfang an die Treue gehalten und die Mühen seiner Betreuer reichlich belohnt. Besucher aus allen Ländern bewunderten diese Erholungs- und Vergnügungsstätte, waren von den Blumenkorsi der großbürgerlichen Welt ebenso beeindruckt wie von der ersten Feier des 1. Mai der Wiener Arbeiterschaft im Jahre 1890. Unser Prater hat also ein bedeutendes Stück Wiener Geschichte gesehen.

Liebe Wienerinnen und Wiener! Ich bin sehr froh, daß auch die Menschen unserer Zeit den Wiener Prater lieben; das gibt mir die Gewißheit, er werde auch für kommende Generationen eine Stätte der Freude, der Entspannung und der Erholung sein. Die Wiener Stadtverwaltung sieht es als eine ihrer schönsten Pflichten an, den Wiener Prater in seinem Bestand zu erhalten und ihn auszugestalten. Ich bitte Sie, uns dabei zu unterstützen, und mitzuhelfen, daß auch unsere Nachkommen sich an diesem schönen Stück Natur erfreuen können.

- - -

Prof. Dr. Fritz Baade beim 9. Europa-Gespräch
=====

16. April (RK) Das 9. Europa-Gespräch der Stadt Wien, das vom 14. bis 18. Juni in der Volkshalle des Wiener Rathauses stattfindet, ist dem Thema "Der Einzelne und die Gemeinschaft in Ost und West" gewidmet. Namhafte in- und ausländische Persönlichkeiten werden zu diesem Thema Stellung nehmen. Unter anderen wird auch Prof. Dr. Fritz Baade als Referent am Europa-Gespräch teilnehmen.

Prof. Dr. Fritz Baade wurde am 23. Jänner 1893 in Neuruppin geboren. Er widmete sich dem Studium der Philologie (Griechisch und Latein), Kunstgeschichte, Theologie, Volkswirtschaft und Medizin an den Universitäten Göttingen, Berlin, Heidelberg und Münster. 1922 promovierte er zum Dr. rer. pol. an der Universität Göttingen. Nach dem ersten Weltkrieg fungierte er ein Jahr lang als Vorsitzender des Arbeiter- und Soldatenrates. Gleichzeitig war er Mitglied der Gemeindevertretung in Essen. Von 1919 bis 1925 betätigte er sich als praktischer Landwirt in der Nähe von Göttingen.

Während der darauffolgenden Jahre (bis 1929) war er Leiter der Forschungsstelle für Wirtschaftspolitik in Berlin und im Jahr 1926 wurde er als Mitglied in den Enquete-Ausschuß aufgenommen. In dieser Institution wirkte er bis 1930. Prof. Dr. Fritz Baade ist Mitverfasser des Agrarprogramms der SPD von 1927. Im Jahr 1928 wurde er als Dozent für landwirtschaftliches Marktwesen an die Universität Berlin berufen. Ein Jahr später betraute man ihn mit der Leitung der Reichsforschungsstelle für landwirtschaftliches Marktwesen, im November 1929 erfolgte seine Ernennung zum Reichskommissar bei der Deutschen Getreide-Handelsgesellschaft in Berlin. Anfang 1930 wurde er Vorsitzender der deutsch-polnischen Roggenkommission. Außerdem war er Mitglied des Reichstages (von 1930 bis 1933).

Im Jahr 1933 wurde Prof. Dr. Fritz Baade aus politischen Grün. all seiner Ämter enthoben; bis 1934 widmete er sich daher der Bewirtschaftung eines landwirtschaftlichen Betriebes. An-

schließlich war er vier Jahre lang Berater für Fragen der landwirtschaftlichen Marktorganisation bei der türkischen Regierung. Danach betätigte er sich als selbständiger Wirtschaftsberater in der Türkei. Während der Jahre 1946, 1947 und 1948 weilte er als Publizist in den Vereinigten Staaten. 1948 wurde er zum Ordinarius und Direktor des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel ernannt.

Ferner ist Prof. Dr. Baade Direktor des Forschungsinstituts für Wirtschaftsfragen der Entwicklungsländer, Vorsitzender der Deutsch-Türkischen Gesellschaft in Bonn und Mitglied des Kuratoriums der Deutschen Ibero-Amerika-Stiftung in Hamburg. Von 1949 bis 1965 war Prof. Dr. Fritz Baade Mitglied des deutschen Bundestages. Für seine Verdienste wurde ihm von den Universitäten Kiel und Sevilla das Ehrendoktorat verliehen.

- - -

70. Geburtstag von Alois Melichar
=====

16. April (RK) Am 18. April vollendet der Komponist Professor Alois Melichar das 70. Lebensjahr.

Er wurde als Sohn eines bekannten Kapellmeisters in Wien geboren, absolvierte an der Musikakademie seine Studien und besuchte gleichzeitig die Lehrerbildungsanstalt. 1920 folgte er seinem Lehrer Franz Schreker nach Berlin, 1923 verpflichtete er sich für drei Jahre nach Rußland, wo er sich als Orchesterdirigent, Musiklehrer und Chorleiter hervorragend bewährte und auch für sein eigenes Schaffen nachhaltige Eindrücke empfing. Nach seiner Rückkehr wurde er ständiger Dirigent der Berliner Philharmoniker und erster Dirigent der Deutschen Grammophon-Gesellschaft, für die er zahlreiche Schallplattenaufnahmen symphonischer Werke schuf, die seinen Namen weltbekannt machten. Gleichzeitig betätigte er sich als Musikkritiker und Schriftsteller. Das Jahr 1933 war das Ende seiner Dirigentenlaufbahn. Erich Kleiber vermittelte ihm ein Engagement als Tonfilmkomponist. Schon seine erste Filmmusik "Der Walzerkrieg" wurde ein so großer Erfolg, daß zahlreiche weitere Aufträge folgten und der Künstler rasch in die vorderste Reihe der Filmkomponisten rückte. Nach dem zweiten Weltkrieg kehrte Alois Melichar völlig mittellos in seine Heimatstadt Wien zurück und mußte ganz von vorne anfangen. Er war vorübergehend beim Sender Rot-Weiß-Rot beschäftigt und wandte sich dann abermals dem Film zu. In der Folge erhielt er eine Berufung nach München, wo er für lange Zeit festgehalten wurde. Gegenwärtig entfaltet er eine rege publizistische Tätigkeit. Sein kompositorisches Schaffen umfaßt außer der Filmmusik alle Zweige der ernsten Musik, Klavierwerke, Kammermusik, Orchesterwerke, Lieder, Chöre und eine Oper.

Bürgermeister Bruno Marek und Stadtrat Gertrude Sandner haben dem Jubilar in herzlichen Worten gehaltene Glückwunschschriften übermittelt.

- - -