

Die rasche Sandbestreuung, insbesondere der Asphalt- und Holzstöckelpflasterstraßen, ist bei Nebelwetter und Glättebildung zur Erhaltung einer genügenden Sicherheit gegen die Gleitgefahr der Automobile bei der fortwährenden Steigerung des Verkehrs von größter Wichtigkeit. Bisher wurde diese Bestreuung der Fahrbahnen durch Straßenarbeiter von Handkarren aus händisch durchgeführt, jedoch ist hierbei der Arbeitsfortschritt infolge der Zeitverluste durch die Zubringung des Sandes von den Depotplätzen ein verhältnismäßig geringer.

Die Direktion des städtischen Fuhrwerksbetriebes hat daher aus Deutschland drei Aufstreumaschinen bezogen und sie für die Wiener Verhältnisse in der eigenen Werkstätte des Betriebes umgebaut beziehungsweise verbessert.

Diese Maschinen bestehen aus einem zweiräderigen Fahrgestell, auf dem ein Sandtrichter montiert ist, aus dessen unterer Öffnung der Sand auf einen rotierenden Teller gelangt und hierdurch mit großer Geschwindigkeit gleichmäßig auf die Straßen gestreut wird. Diese Maschine wird an einen mit Sand beladenen Lastkraftwagen angehängt, von dem aus zwei Arbeiter während der Fahrt den Trichter beschicken.

Mit einer Maschine können in der Stunde 50.000 Quadratmeter Straßenfläche bestreut werden. Die Streubreite beträgt acht Meter, so daß eine normal breite Fahrbahn in ihrer ganzen Breite bei einmaligem Durchfahren bestreut wird.

Mit Schneeschmelzmaschinen durchgeführte Versuche hatten noch kein günstiges Ergebnis.

Im Jahre 1928 hat die Schneeabfuhr für die städtische Straßensäuberung Ausgaben von 1,880.000 Schilling erfordert.

2. Staubbekämpfung

a) Besprengung mit Wasser

Für die Wasserbesprengung werden nahezu nur mehr Automobile verwendet. Nur in entlegenen Gebietsteilen des XXI. Bezirkes werden noch einzelne Pferdesprengwagen, die von Unternehmern beigelegt sind, verwendet. Der größte Teil der eigenen Kraftsprengwagen ist nach einer einheitlichen Type mit einem Wasserkessel von fünf Kubikmeter gebaut. Alle Sprengwagen arbeiten ohne Druckpumpe und wird mit dem natürlichen Wasserdruck aus dem möglichst hochgelagerten Kessel eine Sprengbreite von

sieben bis neun Metern erzielt. Die Tagesleistung eines Wagens bei ungefähr 35 Füllungen und 45 Kilometer Fahrlänge beträgt durchschnittlich 246.000 Quadratmeter besprengte Fläche. Die Sprengdichte ist hierbei beiläufig ein Liter auf den Quadratmeter. Nachdem in der Regel die Straßen zweimal besprengt werden, ist für je 123.000 Quadratmeter Straßenfläche ein Kraftsprengwagen erforderlich.

Gewisse Verkehrsflächen, wie breite Straßen und große Plätze, die außerdem einen starken Verkehr aufweisen, lassen sich am besten mit den sogenannten Schlauchtrommelkarren bespritzen. Mit diesen können bedeutende Wassermengen rasch und sicher auf die Fahrbahnen und die dazwischen liegenden Gehwege gebracht werden, wobei als Vorteil der Umstand zu werten ist, daß der Wasserstrahl leicht abgelenkt und wieder auf eine vorher von Fuhrwerk oder Fußgängern in Anspruch genommene Fläche aufgebracht werden kann. Als Nachteil der Schlauchtrommelbesprengung sind die durch den wuchtigen Wasserstrahl eintretenden Pflasterschäden und die hohen Personalkosten in Rechnung zu stellen. Aus diesen Gründen wird die Besprengung mit Schlauchtrommelkarren immer mehr eingeschränkt und zur billigeren Besprengung mit den Autosprengwagen übergegangen.

Im Jahre 1928 wurden 8,100.000 Quadratmeter Straßenfläche mit Wasser besprengt, hievon 26.000 einmal, 7,477.000 zweimal und 597.000 dreimal im Tage. Die täglich bespritzte Fläche war demnach 16,771.000 Quadratmeter. Hiefür waren 59 Autosprengwagen, 11 Pferdesprengwagen und 13 Schlauchtrommelkarren erforderlich. Die Jahresleistung betrug bei den Kraftsprengwagen 306.430 Kilometer, bei den Pferdesprengwagen 1184 Pferdepaartagschichten, wobei in der Sommerperiode 107 ganze und 34 halbe Spritztage verzeichnet wurden.

Die Kosten der Wasserbesprengung beliefen sich im Jahre 1928 auf 1,049.000 Schilling für 8,100.000 Quadratmeter Fahrbahnfläche, somit auf 13 Groschen für den Quadratmeter und Jahr.

b) Staubbindemittel

Bei der Imprägnierung von Schotterstraßen mit Mineralöl wurden seit dem Jahre 1923 so günstige Ergebnisse erzielt, daß diese Methode der Staubbekämpfung jedes Jahr wiederholt wird. Der weitaus größte Teil der Bevölkerung hat die Vorteile richtig erkannt, was aus den jährlich in



Entleerung der Wechseltonnen

großer Zahl einlangenden Wünschen ersichtlich ist. In den vergangenen Jahren wurden Straßenimprägnierungen mit Mineralöl oder Teeröl in folgendem Ausmaße durchgeführt:

1923	rund	300.000	Quadratmeter
1924	„	1.000.000	„
1925	„	1.522.000	„
1926	„	2.032.000	„
1927	„	2.750.000	„
1928	„	2.387.000	„

Im letzten Jahre waren hievon 2,287.300 Quadratmeter mit Mineralöl und 99.700 Quadratmeter mit Teeröl behandelt, oder nach der Länge 336 Kilometer beziehungsweise 21 Kilometer, zusammen 357 Kilometer, das ist die Strecke von Wien bis ungefähr Bischofshofen. Bei der im Jahre 1928 durchgeführten Offertverhandlung wurde ein Einheitspreis von 40'8 Groschen für ein Kilogramm Mineralöl beziehungsweise 65 Groschen für einen Quadratmeter Teerölanstrich erzielt. Die Arbeiten wurden am 17. April begonnen und am 4. August beendet, die letzten Nachölungen am 16. Oktober 1928 durchgeführt.

Für die Imprägnierung der 2,287.300 Quadratmeter umfassenden, mit Mineralöl behandelten Fläche wurden 2,890.000 Kilogramm Öl verbraucht. Die spezifische Ölmenge war daher im Jahre 1928 im gesamten Durchschnitt 1'26 Kilogramm auf einen Quadratmeter.

Von den mit Mineralöl imprägnierten Straßen

wurden 1,432.000 Quadratmeter (62'6 Prozent) einmal, 796.200 Quadratmeter (34'8 Prozent) zweimal und 59.100 Quadratmeter (2'6 Prozent) dreimal geölt.

Die Erreichung der absoluten Staubfreiheit ist nicht der einzige Vorteil der Straßenölungen, sondern auch die mit der Imprägnierung erzielte bessere Konservierung der Straßendecke. Diese Wirkung wird hauptsächlich durch Verhindern des Eindringens von Wasser in die Schotterdecke erreicht. Nach langjähriger Anwendung wurde in Wien beobachtet, daß die mit Öl behandelten Straßen vor dem Verfall gerettet wurden. Die Erhaltungsarbeiten sind bedeutend geringer, als sie ohne Imprägnierung wären.

Mit Rücksicht auf die großen Flächen, die geölt werden sollen, müssen auch Straßen in das Programm aufgenommen werden, die nicht mehr vollständig gut erhalten sind. Bei diesen werden nach Möglichkeit vor der Ölung die vorhandenen Schlaglöcher mit Riesel ausgefüllt und mit einem bitumenreicheren Öle getränkt; solche ausgebesserte Stellen werden sehr bald hart und widerstandsfähig. Diese Ausbesserungsmöglichkeit ist ein besonderer Vorteil der Straßenölungen und wird dadurch die Lebensdauer der Straßen verlängert. Im Jahre 1928 wurde für diesen Zweck ein Betrag von 11.200 Schilling aufgewendet, worin die Kosten für den Riesel nicht enthalten sind, da er von der Abteilung für Straßenbau zur Verfügung gestellt wurde.

Mit Rücksicht auf die kurze zur Verfügung stehende Zeit ist es nicht möglich, alle schadhafte Straßen vor der Ölung auszubessern; es müssen daher auch schlechterhaltene Straßen geölt werden. Von der Imprägnierung solcher Straßen kann aber nicht abgesehen werden, weil gerade diese am meisten zur Staubplage beitragen. Eine Bespritzung der sehr schlechten Straßen muß aber möglichst vermieden werden, weil die Sprengautos durch Achs- und Federbrüche stark in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Gesamtkosten für die Imprägnierung der Schotterstraßen mit Mineralöl einschließlich der Schlaglochausbesserung und der in Bergstraßen angeordneten Mehrbesandung betragen im Jahre 1928 1.213.600 Schilling, somit waren die durchschnittlichen Kosten 53 Groschen für einen Quadratmeter. Demgegenüber kostet die Bespritzung mit Wasser jährlich rund 13 Groschen für einen Quadratmeter. Durch die Imprägnierung wird aber eine ständige Staubfreiheit erzielt, während durch die Bespritzung nur eine rasch vorübergehende erreicht werden kann.

Im Jahre 1928 wurden versuchsweise alte Holzstöckelpflasterungen mit Mineralöl getränkt, um ihre Lebensdauer zu verlängern; die hiebei erzielten Erfolge sind günstig. Es wurden 7000 Quadratmeter mit 9410 Kilogramm Mineralöl und 1412 Quadratmeter mit Teeröl behandelt. Die

Gesamtkosten der Holzstöckel Imprägnierung waren rund 4700 Schilling.

Die Versuche mit anderen Staubbindemitteln, insbesondere mit Chlormagnesium, wurden zwar fortgesetzt, haben jedoch den gewünschten Erfolg nicht gebracht. Die Behandlung dürfte sich nach den bisherigen Erfahrungen auf ungefähr 35 Groschen für den Quadratmeter im Jahre stellen.

3. Öffentliche Anstandsorte

Der Betrieb und die Erhaltung der öffentlichen Bedürfnisanstalten und Pissoire ist seit dem Jahre 1883 der Firma Wilhelm Beetz übertragen; nur fünf Pissoire stehen in eigener Verwaltung der Gemeinde.

Die Ölpsissoire wurden vor mehr als vier Jahrzehnten zuerst in Wien eingeführt. Sie sind in sanitärer Hinsicht mustergültig und bieten aber auch gegen die früher üblichen Wasserspülungen wirtschaftliche Vorteile. Statt zirka 2600 Kubikmeter Wasser werden im Jahre nur je nach Benützung drei bis zehn Kilogramm Urinol pro Pißstand benötigt.

Im Jahre 1928 wurde der bestehende Vertrag mit der Firma Wilhelm Beetz nach längeren Verhandlungen bis 31. Dezember 1950 verlängert.

Im Berichtsjahre wurden neu errichtet drei Bedürfnisanstalten: II, Volkertplatz, II, Rotundenbrücke, XVI, Maroltingergasse; ferner



Schneeauflademaschine