

Wien, Dienstag, den 26. April 1927.

Eröffnung von städtischen Wohnhausanlagen in Hietzing. Am Samstag wird Bürgermeister Seitz in Hietzing zwei grosse kommunale Wohnhausbauten eröffnen. Die beiden Anlagen sind bereits seit längerer Zeit bewohnt. Um 1/2 5 Uhr nachmittags wird der Wohnhausbau in der Lenneisgasse-Fenzlgasse-Goldschlagstrasse eröffnet; an diese Feier schliesst sich an die Eröffnung der Wohnhausanlage in der Hinkelgasse - Barchettigasse - Sebastian Kelehgasse - Meisselstrasse.

Die Lobau kann wieder besucht werden! Infolge der Bemühungen der Gemeinde wurde die Lobau im vergangenen Jahr für den allgemeinen Besuch im Sommer zugänglich gemacht. Der grosse Naturpark zeigt jetzt den herrlichsten Frühlingssehmuck und kann seit Sonntag wieder besucht werden. Der Eintritt ist nur an Donnerstagen gesperrt. An allen übrigen Tagen ist die Lobau gegen eine Gebühr von zwanzig Groschen für Erwachsene und zehn Groschen für Kinder von sieben Uhr früh an geöffnet. Auch Fuhrwerke und Automobile können die Lobau auf der Strecke Aspern bis zum Jägerhaus gegen eine Gebühr, die für Automobile drei Schilling und für Motorräder einen Schilling beträgt, befahren. Im Lobgrund und im Forsthaus wurde ein Milchsausschank errichtet. Vorzüglich markierte Wege und malerische Ruheplätze ermöglichen die bequeme Durchwanderung der Lobau. Die Eintrittskarten und ein hübsch ausgestatteter Führer sind an Sonn- und Feiertagen bei den Eingangstoren erhältlich, an Wochentagen in Gross-Enzersdorf, Uferhaus und Egerer; in Aspern: Jägerhaus; am Schutzdamm: Gasthaus Grill (Roter Hiasl); am Praterspitz: Ueberfuhr Löscher; in Wien: an den Kassen der Binnenschiffahrt A.G. (Marienbrücke und Urania).

Der Kampf der Gemeindeverwaltung gegen die Staubplage. Der Zustand der Wiener Strassen entsprach schon vor dem Krieg nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs und der Hygiene. Waren doch von den rund elf Millionen Quadratmetern Fahrbahnflächen nur sieben Prozent mit geräuschverminderten, waschbaren Belegen auf starker Betondeckung ausgestattet. Es waren dies meist Holz- und Stampfasphalt-Strassen. Die Hälfte aller Strassen waren gewöhnliche Schotterstrassen: 43 Prozent waren mit Granitwürfeln gepflastert, aber ohne regelrechten Unterbau, nur auf einer Schichte von Rundschotter liegend und mit Sandfüllung der Fugen ausgeführt. Ist es schon an sich eine erschreckende Tatsache, dass die Hälfte aller Strassen vor dem Krieg minderwertig ausgeführte Schotterstrassen waren, so wird dieser Miasstand noch vergrössert, weil in einzelnen Bezirken nahezu alle Strassen gepflastert waren, während in den äusseren Bezirken auch die Strassen mit starkem Verkehr nur geschottert wurden. Die Holz- und Asphaltstrassen lagen zusammenhanglos über das Stadtgebiet zerstreut. Diese Unzulänglichkeit wurde infolge der Zunahme des Autoverkehrs immer deutlicher sichtbar. Während der Kriegsjahre haben dann die eisenbereiften Lastkraftwagen geradezu furchtbar die Strassendecken Wiens beschädigt. Die meisten Strassen hatten zahlreiche Schlaglöcher, ja selbst grössere Senkungen; die Schotter

strassen waren vollständig abgefahren, bei schönem Wetter entwickelten sie Staubwolken, bei Regen bildeten sie ein Schlammmeer. In den Jahren 1919 bis 1922 musste sich die Gemeindeverwaltung auf die Behebung der grössten Schäden beschränken. In Jahre 1923 wurde mit der Verbesserung der Strassen grosszählig begonnen und neun Millionen Schilling dafür aufgewendet. Im Jahre 1924 stiegen die Ausgaben für die Strassenbauten auf 11.7 Millionen Schilling, erreichten 1925 bereits 12.4 Millionen Schilling und betragen in den Jahren 1926 und 1927 rund 17 Millionen Schilling für jedes der beiden Jahre. Der Wiederaufbau des Wiener Strassennetzes vollzieht sich jetzt nach einer neuen Methode. Der Kalkschotter, früher das einzige und wenig haltbar, deshalb staubbildend Material der Schotterstrassen, ist seit zwei Jahren vollständig durch den ungleich widerstandsfähigeren Hartschotter verdrängt worden. Der moderne Bitumenstrassenbau, der statt der unzureichenden Wasserbindung die Bindung der Schotterteile durch Asphalt oder Teer und damit die Staubbefreiheit erreicht, wird im grossen Umfang angewendet. Nach diesen neuen Methoden wurden in Wien bis Ende 1926 rund 220.000 Quadratmeter oder 27 Kilometer Strassenlänge Walzasphalt und 320.000 Quadratmeter oder 40 Kilometer Strassenlänge Schotterstrassen mit Bitumenüberzug hergestellt. Bei den neuen Pflasterstrassen werden

die Fugen mit Asphalt vergossen, wodurch Staubbefreiheit und Waschbarkeit der Strassendecke erzielt wird. Der Fortschritt im Strassenbau kommt auch in der maschinellen Ausrüstung zum Ausdruck. Die Gemeinde verfügte im Jahre 1919 nur über 15 Dampfwalzen, gegenwärtig sind 17 Dampfwalzen, sieben Motorstrassenwalzen, zwei Motorgehwegwalzen und ein Kompressor in Betrieb. Interessant ist auch die von 1919 bis 1926 verbrauchten Strassenbaustoffe. Die Gemeinde Wien hat in dieser Zeit 11.7 Millionen Würfel oder 19.500 Waggon und 400.000 Quadratmeter Schlägelschotter oder 60.000 Waggon in die Strassen eingebaut. Die Steinmenge entspricht einer Strassenfläche von 400.000 Quadratmetern. Mit dem Schlägelschotter wurden rund 1.3 Millionen Quadratmeter Strassen instandgesetzt, 170.000 Quadratmeter Bitumenstrassen, zahlreiche andere Strassenzüge neu hergestellt und auch die übrigen Schotterstrassen ausgebessert. Der Abbau der gewöhnlichen Schotterstrassen vollzieht sich planmässig. Von den 5.5 Millionen Quadratmetern gewöhnlichen Schotterstrassen wurden 230.000 Quadratmeter hauptsächlich mit Granit, teilweise auch mit Holz gepflastert, 130.000 Quadratmeter wurden als Walzasphaltstrassen umgebaut, 320.000 Quadratmeter neu instandgesetzt und mit Bitumen überzogen. Ausserdem wurden 20.000 Quadratmeter schadhafte Granitpflasterungen in Holz oder Asphaltpflaster umgewandelt. Schliesslich wurden noch 2.3 Millionen Quadratmeter Schotterstrassen durch Oelung vorläufig staubfrei gemacht.

Die Gemeindeverwaltung hat auch die Gehwege vollständig instandgesetzt, die während des Krieges stark gelitten hatten.

Im Jahre 1927 wird die Gemeinde 2.3 Millionen Granitwürfeln und mehr als 10.000 Waggon Schlägelschotter für den Strassenbau verwenden. Es werden 59.000 Quadratmeter durch Granit-, Holz- oder Asphaltpflaster ersetzt, 65.000 Quadratmeter werden als Walzasphaltstrassen umgebaut, 200.000 Quadratmeter erhalten einen Asphaltüberzug, nachdem diese Strassenflächen vorher vollständig instandgesetzt wurden. Es werden also wieder 324.000 Quadratmeter Strassenflächen durch dauerhafte, staubfreie Belege ersetzt. Ferner werden neuer 2.317.000 Quadratmeter Strassenfläche geölt, so dass von der ganzen ursprünglichen Schotterfläche nahezu ein Fünftel endgültig umgebaut und mehr als zwei Fünftel wenigstens vorläufig staubfrei gemacht worden sind. Auch der maschinelle Apparat für die Strassenbauten wird im Jahre 1927 bedeutend vergrössert.