

Wiener-Neustadt und St. Pölten führen in letzter Zeit umfangreiche Straßenbauten durch.

Wenn über die Straßenwiederherstellungen berichtet wird, darf auch das technische Problem nicht übergangen werden. Der immer mehr überwiegende Kraftfahrzeugverkehr stellt an die Straßen wesentlich andere Ansprüche, als dies durch den Fuhrwerksverkehr geschehen ist. Die bisher im Falle sachgemäßer Erhaltung immer ausreichenden Schotterstraßen halten dem modernen Verkehr absolut nicht mehr stand, da die schnell laufenden, angetriebenen Fahrzeugräder den bindenden Staub zwischen den Fugen der Straße herausholen, dadurch das Steingerüst lockern und die Zerstörung der Fugen vorbereiten, die dann durch die häufigen Stöße der schwerbeladenen Fuhrwerke vollendet wird. Für den schweren Verkehr werden heute, je nach den vorhandenen Geldmitteln und der über die Straßen gehenden Belastung, Steinpflaster (Groß- und Kleinsteinpflaster), Walzasphalt- oder Teerbetondecken, sowie Zementbetondecken hergestellt. Für mittelschweren Verkehr kommen die verschiedenen Teer- und Asphalttränkungsverfahren mit heißem oder kaltem Material, allenfalls in Verbindung mit bituminösen Oberflächenbehandlungen, in Betracht, während für den leichteren Verkehr Silikatdecken und bloße Oberflächenbehandlungen mit Teer oder Asphalt zur Anwendung kommen. Beim Ausbau der österreichischen Bundesstraßen, von dem hier einige Bilder vorgeführt werden, wurden zum Teile Steinpflasterungen, zum Teile aber Walzasphalt- und Teerasphaltbetondecken ausgeführt.

Das letzte Jahr der ersten Dekade der Republik Oesterreich brachte praktisch den Beginn des Ausbaues der österreichischen Straßen. Die nächste Dekade wird entscheidend dafür sein, ob wir unseren Ruf als Fremdenverkehrsland aufrecht erhalten und weiter ausbauen können. Zu diesem Zwecke wird es nicht zu umgehen sein, unser Hotelwesen und unser Straßenwesen immer weiter zu verbessern.



Mündner Bundesstraße bei Salzburg
Neuzeitlicher Straßenbelag, ausgeführt durch Ing. A. Spritzer A. G.
für Bauwesen, Wien, Innsbruck, Graz

Vor allem aber dem Ausbau der österreichischen Straßen wird für das Aufblühen der gesamten Wirtschaft Oesterreichs die größte Bedeutung zukommen.

STRASSENBRÜCKEN

Von Ing. Ant. Hafner, Ministerialrat im Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Die Tätigkeit der Bundesverwaltung, die während der Kriegsjahre auf dem Gebiete des Brückenbaues mangels an Baustoffen nahezu vollständig eingeschränkt war, konnte sich auch nach dem Umsturz nicht sobald wieder erholen. Da getrachtet werden mußte, vorerst die bereits eingeleiteten Arbeiten abzuschließen, wurden in den ersten Jahren außer einigen Holztragwerken nur wenige und auch da bloß kleinere Bauwerke in definitiver Bauweise hergestellt. So konnte die im Zuge der Triester Bundesstraße gelegene Brücke über die Kainach bei Wildon schon mit Ende des Jahres 1919 dem Verkehr übergeben werden. Dagegen gelang es, die Arbeiten an der Weinzöttlbrücke über die Mur bei Graz nur soweit zu fördern, daß der Bau im

Sommer 1922 vollendet wurde. Ein ähnliches Bauwerk wurde im Jahre 1920 über die Nideralm bei Salzburg und ein gleiches im Jahre 1924 über den Grattenbach bei Wörgl ausgeführt. Zu den Herstellungen dieser Zeit gehört auch die Brücke über die Mürz in Bruck a. d. Mur, als Ersatz der im Zuge der Bahnhofzufahrtsstraße gelegenen Holzbrücke, die schon so baufällig war, daß sie im Jahre 1920 durch eine Notbrücke ersetzt werden mußte.

Außer Beton-, gelangten aber auch Eisenbeton-Tragwerke verschiedener Spannweiten zur Ausführung. Darunter die im Herbst 1926 dem Verkehr übergebene Lechbrücke bei Reutte in Tirol. Die Brücke besitzt eine Gesamtweite von 110 Meter. Ein Bauwerk gleicher Art