

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Der Straßen-Reinigungsdienst in Paris.

(Korrespondenz.) Paris, Mai 1910.

Von allen hiesigen, unter städtischer Verwaltung stehenden Einrichtungen funktioniert am mangelhaftesten die Straßen-Reinigung und über kein anderes städtisches Amt verlauten, wegen seiner großen Nachlässigkeit respektive Pflichtvergessenheit so viel Klagen, als über die Straßenreinigung. Wie überaus begründet diese Klagen sind, davon kann man sich hier besonders bei stärkerem Regen überzeugen, wo der nicht oft genug beseitigte, angehäufte Straßenschmutz sich in ein Meer von Schlamm verwandelt, der durch die Pferdehufe bis in die obersten Etagen heraufgespritzt wird und wo der Fußgänger-Verkehr, namentlich bei Überschreitung der Straßen, nur unter Aufopferung der Garderobe möglich ist.

Nach dieser Richtung hin läßt die Stadt Paris alles zu wünschen übrig und wenn das so weiter geht, wie bisher, dann wird die in so vieler Beziehung mustergültige Stadt zu allem Ruhm noch den hinzuzufügen haben: unter den Großstädten die zwar bestgepfasterten, aber auch schmutzigsten Straßen zu besitzen. Danach könnte man nun glauben, daß die Munizipalität bei Feststellung des jährlichen Straßen-Reinigungsetats knickert und wie z. B. bei dem Beleuchtungsetat, Ersparungen machen will. Es werden im Gegenteil noch gewisse Kapitel des Reinigungsetats erhöht und von Jahr zu Jahr mehr Personal angestellt.

Wenn nun trotzdem der Straßen-Reinigungsdienst von Paris ein schlechter ist, so liegt das zunächst an der mangelhaften Organisation des mit der Reinigung beauftragten Personals, der Aufsichtsbeamten, Direktion etc., und hauptsächlich an dem Mangel eines so gewaltiger Arbeit entsprechenden Straßen-Reinigungsapparates.

So verwendet die Stadt Paris unglaublicherweise nicht eine Straßenkehr- oder Waschmaschine, sondern läßt die Reinigung der Straßen auf die primitivste Weise mittels Reiserbesen und Kautschuk-Harken bewirken; höchstens sieht man hin und wieder einige von ausranigierten Pferden gezogene Walzenbürsten in Tätigkeit.

Freilich hat man bis dahin eine vollkommene Straßen-Reinigungsmaschine ebensowenig, wie einen praktischen Droschken-Kontrollapparat gehabt; es existieren aber immerhin einige ziemlich gute Modelle von Straßenkehrmaschinen, die man einstweilen ganz gut anwenden könnte.

Nun verfolgt man hier mit der Straßen-Reinigung gleichzeitig noch humanitäre Zwecke, und zwar insofern, als man fast ausschließlich alte, zu jeder andern Beschäftigung nicht mehr taugliche Männer und Weiber bei der Straßen-Reinigung verwendet. Die Reinigung der Straßen findet ferner des Morgens, oder auch während des Tages inmitten des größten Verkehrs statt und beschränkt sich, letztere besonders, unter solchen Verhältnissen natürlich zumeist auf eine Spülung der Rinnsteine, welche Sorge noch durch den Arbeiter meist gänzlich dem Wasser überlassen wird. Das übrige wird, wenn es der Verkehr erlaubt, flüchtig übergefegt und die Arbeit als beendet betrachtet. Erscheint der obere Aufsichtsbeamte und spricht irgend welchen Tadel über die mangelhafte Reinigung aus, so wird ihm stereotypewidert, daß die Straße inzwischen wiederum verunreinigt worden ist.

Eine Reinigung der Straßen während der Nacht, wie sie in anderen Großstädten stattfindet und wie sie allein imstande wäre, den obigen Übelständen abzuhelpen und

reine Straßen schon bei Beginn des Verkehrs zu schaffen existiert hier nicht; die sozialistische Majorität der hiesigen Munizipalität ist gegen die Einführung jedes Nacht-dienstes, sogar dann, wenn ein solcher von den Arbeitern gewünscht würde. Eine solche Einrichtung, bei der man wohl reine Straßen erzielen würde, verstößt nach der Majorität des Pariser Konseil municipal aber grob gegen die sozialistischen Prinzipien und deshalb wird nichts daraus, mögen auch die Gesundheitsverhältnisse und die Sauberkeit der Stadt darunter leiden.

Daß bei solchen Ansichten und einer derartigen Organisation, welche letztere auch sonst noch in der Einteilungsweise der Arbeiterkolonnen, der mangelnden Autorität der Aufsichtsbeamten etc. sündigt, die Reinlichkeit der Straßen und Trottoire arg leidet, liegt klar auf der Hand.

Gegen die Verwendung der alten Leute im humanitären Interesse läßt sich ja nichts sagen, wenn darin Maß gehalten würde und das Verhältnis ein derartiges wäre, daß auf drei alte Arbeiter immer ein junger Arbeiter käme; aus dem Straßen-Reinigungsamt aber eine Alt-Männer- und Alt-Weiber-Versorgung zu machen, ist sichtlich zu weit gegangen. Ist die Zahl der älteren, noch einigermaßen arbeitsfähigen Leute wirklich so groß, wie die Verwaltung angibt, so muß für dieselben in anderer Weise Rat geschaffen werden; bei der Straßenreinigung dürfen dieselben, im Interesse der Gesundheit der Stadt, nicht alle angestellt werden. Über diese Zustände sind denn auch in letzterer Zeit von diversen, an ganz besonders vernachlässigten Straßen wohnenden Hausbesitzern und Mietern zahlreiche Proteste bei dem Seine-Präfekten eingegangen und verlangt man in diesen Protesten eine gründlichere und den diesbezüglichen Abgaben mehr entsprechende Reinigung und Spülung der Straßen.

Die Stadt Paris erhebt in der Tat eine ganz erhebliche Steuer für Beleuchtung und Reinigung der Straßen; beide, mit Ausnahme der Beleuchtung der großen Boulevards, die seit einigen Monaten durch elektrisches Licht geschieht, sind geradezu erbärmlich und einer Stadt wie Paris unwürdig!

Lokale Baunotizen.

Vortrag über das Thema „Straße und Platz“. Von einem Freunde unseres Blattes, der die diesjährige „Allgemeine Städtebau-Ausstellung“ in Berlin besuchte, wird uns mitgeteilt, daß der bekannte Kunsthistoriker Professor Cornelius Gurlitt in den dortigen Ausstellungsräumen über das Thema „Straße und Platz“ einen Vortrag gehalten hat, der bei allen anwesenden Fachmännern geradezu Sensation erregte. Der Professor besprach die Möglichkeiten sorgfältiger Planung der Straßen und Plätze, indem er auf die Fragen des Verkehrs näher einging, die der Ästhetik dagegen zurückstellte, in der Überzeugung, daß aus praktischer Gestaltung schönheitliche Lösungen sich von selbst ergeben müßten. Er wies auf die Eigentümlichkeiten der meisten modernen Straßen hin, daß sie lediglich für den Durchgangsverkehr berechnet sind, nicht aber für den Promenadenverkehr und das was er den Nachbarverkehr nennt. Die Folge ist, daß wir uns des ruhigen Aufenthaltes auf der Straße fast ganz entwöhnt haben, wie dieses z. B. eines der wesentlichsten Anziehungspunkte der Pariser Boulevards ist. Sein Ziel geht dahin, Straßen von beweglichen Grenzen zu schaffen, d. h. sie so zu planen, daß sie