

Landeshauptmann, die Vorstände der Bundesgendarmerie und des Bundespolizeikommissariates und eine entsprechende Anzahl von Dienerwohnungen vorgesehen. Die Baukosten belaufen sich auf 3,200.000 S und werden in 3 Raten sichergestellt.

Ein wichtiges Moment bildet ferner die Beschaffung von Wohnungsmöglichkeiten für die Beamten in Eisenstadt. Die Gemeinde Eisenstadt hat durch die Errichtung von 20 Beamtenwohnungen, mit einem Kostenaufwand von 400.000 S, einen Teil dieser Fürsorge auf sich genommen. Hiedurch ist aber nur ein Bruchteil des Bedarfes gedeckt. Das Land und der Bund gehen nunmehr daran, in den Jahren 1928 und 1929 in Eisenstadt 13 Gebäude mit zusammen 180 Wohnungen zu errichten. Der Kostenaufwand für diese Bauten beläuft sich auf 3,800.000 S, wovon auf das Land 2,200.000 S und auf den Bund 1,600.000 S entfallen. Ein Gebäude für 20 Wohnungen ist bereits im Bau und wird im Frühjahr 1929 fertiggestellt werden.

Vorgesehen ist ferner ein Zentralamtsgebäude in Oberpullendorf und ein Landesgericht in Mattersburg.

So wie in den anderen Bundesländern wurden auch im Burgenlande längs der Grenze Zollgebäude zur Überwachung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs errichtet. Infolge der langgestreckten Grenze hat sich die Errichtung von 17 Zollgebäuden als notwendig erwiesen. Die Kosten betragen 3,400.000 S.

Die im Lande vorhandenen Spitäler genügen den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht, so daß ein großer Teil im Bedarfsfalle gezwungen ist, die Spitäler von Ungarn oder Altösterreich aufzusuchen. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel hat die Landesregierung helfend eingegriffen und nachstehende Spitalbauten bereits durchgeführt, deren Durchführung in Angriff genommen oder subventioniert.

a) Spital Güssing: Das bestehende Spital wurde durch den Zubau eines neuen Traktes, Schaffung eines Isolierpavillons, Einführung der Zentralheizung in alle Räume, Warmwasserleitung, Kanalisierung, vergrößert und ausgebaut. Die Kosten betragen 210.000 S. Der Bau ist bereits fertiggestellt und seit 1926 in Benützung genommen.

b) Spital Oberpullendorf: In der Gemeinde Oberpullendorf ist derzeit ein neues Krankenhaus mit allen modernen Einrichtungen mit 60 Betten in Bau, dessen Fertigstellung im Laufe des Sommers 1928 erfolgen wird. Die Kosten belaufen sich auf 620.000 S.

Das Privatspital in Kittsee wurde in die Verwaltung des Landes übernommen und mit einem Kostenaufwande von 40.000 S adaptiert und vergrößert.

Für das Spital in Oberwart, welches adaptiert und wesentlich vergrößert wurde, hat das Land eine Subvention von 60.000 S gewährt.

Für die Errichtung der obenerwähnten Beamtenwohnhäuser in Oberwart, Oberpullendorf und Neu-

siedl, für die Errichtung eines Fürsorgeheimes in Neudorf, für die Instandsetzung jener Kirchen und Pfarren, deren Erhaltung dem Religionsfonds obliegt, ferner für die Erhaltung jener Amtsgebäude, die Bundes- oder Landeseigentum sind, wurden bisher 1,300.000 S aufgewendet.

#### Zusammenstellung

aller Kosten der baulichen Aufwendungen, die aus Bundes- oder Landesmitteln bis Ende 1927 durchgeführt wurden:

|                                    |       |             |
|------------------------------------|-------|-------------|
| Schulen . . . . .                  | S     | 390.000     |
| Amts- und Wohnhausbauten . . . . . | „     | 2,800.000   |
| Zollgebäude . . . . .              | „     | 3,400.000   |
| Spitäler . . . . .                 | „     | 850.000     |
| Verschiedene Gebäude . . . . .     | „     | 1,300.000   |
|                                    | Summe | S 8,740.000 |

#### Straßenwesen.

Das burgenländische Straßennetz ist ein sehr ausgedehntes und umfaßt nach dem Stande vom 1. Jänner 1928 181 km Bundesstraßen, 424 km Landesstraßen und 399 km Bezirksstraßen, von welch letzteren noch zirka 72 km auszubauen sind. Als zu Beginn des Jahres 1922 das Burgenland in österreichische Verwaltung übernommen wurde, befanden sich die burgenländischen Straßen, mit Ausnahme weniger ehemaliger ungarischer Staatsstraßenstrecken, in einem desolaten Zustande. Da im Lande selbst Stein- und Schottermaterial nicht überall gewonnen werden kann, hatten die Straßen überhaupt keinen Unterbau und waren bei nasser Witterung vollkommen aufgeweicht und für jeden Verkehr unbenützlich. Die Straße wurde so zum Morast, in dem Zugtiere und Wagen halbmetertief einsanken und stecken blieben.

Es wurde daher im Frühjahr und Herbst nahezu jeder Verkehr vom Lastfuhrwerk eingestellt und beschränkte sich auf die Zeit der Trockenheit und des Frostes. Bei Regenzeiten fuhr man auf den angrenzenden Feldern und Wiesen, weil selbst auf dem Ackergrund ein leichteres Vorwärtskommen besser möglich war, als in dem tiefen Morast der eigentlichen Fahrbahn. Da sich neben den Straßen auch fast sämtliche Brücken und sonstige Straßenobjekte in einem außerordentlich schlechten, meist auffälligen Zustande befanden, kann ruhig behauptet werden, daß das Burgenland fast keine Verkehrswege nach westlichen Begriffen hatte und ein den Verkehrsanforderungen entsprechendes Straßennetz erst neu geschaffen werden mußte.

Dazu kommt, daß die Angliederung des Burgenlandes an Österreich die Verkehrsverhältnisse bedeutend geändert hat. Durch die Abtrennung Ödenburgs, das das natürliche Zentrum des Handelsverkehrs und des Straßen- und Eisenbahnnetzes bildete, wurden außer den Eisenbahnlinien sieben Straßenzüge an der Grenze von dem Ödenburger Gebiet abgeschnitten und das Burgenland in zwei Teile getrennt, die miteinander keine fahrbare Verbindung besitzen.