

Hartgußasphalt maschinell verlegt!

Die Hauptvorteile des Hartgußasphaltes als Straßen-
decke ergeben sich bekanntlich aus seiner vollkommenen
Dichtigkeit. Infolge Fehlens jeder Porosität, besonders jeder
sagenden Kapillarporosität, wird Wasser, der Feind Nr. 1
für fast jeden Baustoff, namentlich für jede andersartige
Straßen-
decke, sei es nun Pflaster, Beton, Makadam oder
Walzasphalt, weder aufgesaugt, noch kann es in ihn, selbst
unter Druck, eindringen. Daher vermag Wasser weder lö-
send noch quellend oder gar beim Gefrieren sprengend auf
ihn irgendwie schädlich einzuwirken. Seine hohe chemische
Indifferenz zusammen mit absoluter Dichtigkeit bewahrt den
Hartgußasphalt auch gegen die Einwirkung von Luft und
Licht, weshalb eine Alterung, d. h. ein allmähliches Nach-
lassen vorteilhafter Eigenschaften, nicht vorhanden ist. So
wird er auch von stärkster Streusalzanwendung bei der
Glatteisbekämpfung nicht im geringsten nachteilig beein-
flußt. Daher ist z. B. aufgebrochener Hartgußasphalt kein
Abfall, sondern ohne weiteres wieder verwendbar, natürlich
vorausgesetzt, daß er von Haus aus einwandfrei gewesen
ist. Zweifler an seiner völligen Indifferenz mögen durch die
jahrtausende alten Asphaltmörtel in Mesopotamien und die
durch Asphalt gebundenen Konglomerate im Tigrisbett be-
lehrt sein.

Es ist daher verständlich, wenn der Hartgußasphalt,
z. B. innerhalb Berlins, einen besonderen Vorzug vor anderen
Deckenarten genießt, zumal erwiesen ist, daß er sowohl in
bezug auf Rauigkeit wie auch auf Widerstand gegen Schub-
kräfte in Bremsstrecken und Kurven schwerstem Autover-
kehr besser gewachsen ist als andere Schwarzdecken von
meist erheblich geringerer Zug- und Schubfestigkeit.

Leider steht diesen mannigfachen technischen Vorteilen
ein großer wirtschaftlicher Nachteil entgegen, nämlich die
umständliche, zeitraubende und teure manuelle Verlegung
durch Spachtler, die die heiße, schwer bewegliche Masse
knieend ausbreiten müssen. Hierdurch wird seine Anwen-
dung örtlich auf kleinere Flächen begrenzt. Schon lange
denkt man daher an eine maschinelle Verlegungsmöglich-
keit, ohne jedoch bisher zu nennenswerten praktischen Ver-
suchen und Ausführungen vorgedrungen zu sein.

Dr.-Ing. Wichert hat sich nun vor kurzem zum
Ziel gesetzt, diesen Wunschtraum zu verwirklichen und Be-
hörden wie Unternehmer dafür zu interessieren. Bei der
Berliner Stadtverwaltung hat er dafür dankbarste Unter-
stützung der maßgeblichen Herren, Senatsrat Tockuss
und Baudirektor Schäfer, gefunden. Die Bau-
unternehmung Heinrich Köhler und die Ma-
schinenfabrik Eduard Linnhoff, Berlin, haben
ihn tatkräftig unterstützt und seine Ideen in die Praxis
umgesetzt. So ist, nach einigen Vorversuchen, am 30. 11. 53
in Berlin-Lankwitz, Siemensstraße, ein Großversuch angelaufen,
der in der Aufrauhung von altem Stampfasphaltpflaster
über eine Fläche von ca. 500 m² durch Hartgußasphalt auf
rein maschinellen Wege bestand. Es wurde hierzu die in
Berlin übliche bitumenarme und splittreiche Art des Hart-
gußasphaltes von der Bauunternehmung Köhler in einer
Menge von rd. 25 t hergestellt und in 6 Kochern auf die
Baustelle gebracht.



Abb. 1. Verlegen des Mittelstreifens
zwischen zwei erkalteten Seitenbahnen

Von Dr. P. HERRMANN, Berlin, Stadtbaudirektor i. R.



Abb. 2. Aufrauhung des noch plastischen Mittelstreifens.
Die Nähte sind fast ausschließlich Maschinenarbeit

Der Hartgußasphalt wurde wie folgt zusammengesetzt:

Edelsplitt Diorit 5—8 mm	22,5 %
Edelsplitt Diorit 2—5 mm	22,5 %
Sand 0/4	23,5 %
Kalksteinmehl (ca. 85 % Körnung 00)	24 %
Bitumen B 45	rd. 7,5 %

Diese Masse entspricht den Berliner Vorschriften.

Es war die Aufgabe gestellt, den Hartgußasphalt in einer
Stärke von ca. 15 mm auf die vorhandene Stampfasphalt-
fläche so aufzubringen, daß die Ebenheit der Oberfläche den
verschärften Vorschriften der Stadt Berlin entspricht, d. h.,
daß die Unebenheiten der fertigen Oberfläche unter einer
4 m-Latte nicht größer als 4 mm sein dürfen.

Zum Einbau der Hartgußasphalt-Masse wurde eine nor-
male Linnhoff-Einbaumaschine für Schwarzdecken, ein so-
genannter Fertiger, Typ E. L. H., Baujahr 1952, verwendet.



Abb. 3. Die Hartgußasphalt-Masse
vor der Fertiger-Bohle