

Die Straße

Zeitschrift für

Straßenbau, Straßenunterhaltung und Straßenverkehr

Offizielles Organ des Verbandes

der Straßenmeister Deutschlands



Erscheint am 10. und 25. j. Mts. Inland 4,50 RM.
Ausland 6 RM. pro Quartal. — Abbestellungen
müssen 14 Tage vor Quartalsschluß erfolgen.

Anzeigen werden nur nach Seitenteilen, $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{2}$,
 $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$ Seiten, berechnet. — Preise und
Rabatt laut Tarif. — Erfüllungsort: Berlin=Mitte.

Verlag: EMIL LANGE, G. m. b. H., BERLIN SW 61, Eylauer Straße 10

XIX. Jahrgang

Berlin, den 10. Januar 1929

Nummer 1

Inhalt: Die Befestigung und Unterhaltung der Straßen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht. — Weltstraßenbau 1928. — Straßenbau und Erschließung neuer Wohngebiete. — Straßenbau und Straßenverkehr — Sitzungen — Kongresse. — Zeitschriftenschau. — Teer und Teerprodukte. — Fragekasten und Rechtsberatung. — Zur Jahreswende. — Vereinsnachrichten. — Personal-Nachrichten. — Bücherschau.

Die Befestigung und Unterhaltung der Straßen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Von Prof. Knipping (Darmstadt).

Bei dem Straßenbau, von dem die Befestigung ein besonders wichtiger Teil ist, bei der Unterhaltung des Geschaffenen, welches natürlich in erster Linie den Teil des stärksten Verschleißes, also wiederum die Befestigung, betrifft, handelt es sich nicht um die Lösung einer technischen Aufgabe, sondern in gleichem Maße um die Lösung eines schwierigen wirtschaftlichen Problems. Eine gestellte Aufgabe, insbesondere eine technische Aufgabe, gut durchführen, heißt gleichzeitig, dies auch mit den geringsten Aufwendungen, mit den geringsten Unkosten zu tun. Auf den Straßenbau, auf die Straßenbefestigung angewendet, will dies besagen, daß die Ausführungsart dem jeweiligen Bedürfnis genau angepaßt werden muß, daß jeweils nicht mehr, aber auch nicht weniger, als nötig ist, geschieht.

Nun ist es keine Frage, daß der Verkehr, d. h. der Umfang und die Schwere desselben einerseits und die Art der Fahrzeuge andererseits, von wesentlichem, ja von ausschlaggebendem Einflusse auf die Güte der Ausführung sein müssen. Es ist daher selbstverständlich, daß man sich zunächst ein Bild von dem Verkehr, seiner bisherigen und künftigen Entwicklung, von dem Wesen und Eigenschaften der Fahrzeuge machen muß, wenn man die technischen und wirtschaftlichen Maßnahmen erörtern will. Die gewaltige Umwälzung im Straßenverkehr, das damit verbundene Aufkommen einer Unmenge neuer Verfahren und Methoden, die Schwierigkeit, in die Einzelheiten des gesamten Problems einzudringen, hat den Straßenbau und alles, was damit zusammenhängt, aus der mehr handwerksmäßigen Betätigung herausgehoben und ihn geradezu zu einer besonderen Wissenschaft gemacht.

Die Entwicklung der neuesten Zeit ist gekennzeichnet durch das Aufkommen und den raschen Siegeszug des Kraftwagens. Der große Krieg hat diese Entwicklung teils gehemmt, teils gefördert. Gehemmt insofern, als in den am Kriege beteiligten Ländern alles Können und alle Mittel in den Dienst des Krieges gestellt wurden, für andere Betätigungen weder Zeit noch Arbeitskraft noch Geldmittel zur Verfügung waren. Gefördert insofern, als die Anforderungen an die Beförderung großer Massen, an die Sicherheit und Schnelligkeit dieser Beförderung erheblich waren und in der Hauptsache nur mit Hilfe des Kraftwagens möglich erschienen.

Einige Zahlen der Statistik mögen den Entwicklungsgang darstellen: Von 1914 auf 1927 stieg der Kraftwagenbestand (ohne

Krafträder) in Deutschland von 69000 auf 369000, d. h. nahezu auf das $5\frac{1}{2}$ fache. Bei den anderen europäischen Ländern, die am Kriege teilnahmen, also England, Frankreich, Italien und Belgien war die Steigerung mit Ausnahme Englands wesentlich höher und lag durchschnittlich bei dem 8—10fachen, während die Vereinigten Staaten von Nordamerika auf das 13fache kamen. Für Ende 1927 kommt in Deutschland (immer ohne Krafträder) erst auf 171 Menschen 1 Kraftwagen, in England, Frankreich und Dänemark bereits 42—44 Einwohner, in der Schweiz immerhin auf 75 Einwohner, von den Vereinigten Staaten Nordamerikas mit einem Kraftwagen auf 5,3 Einwohner ganz zu schweigen. Da ist doch der Schluß nicht unberechtigt, daß die Entwicklung des Kraftwagens bei uns keineswegs abgeschlossen ist, daß wir vielmehr erst im Anfang einer noch gar nicht abzusehenden Steigerung des Kraftwagenverkehrs stehen. Wir sehen es deutlich, daß der Kraftwagen schon für breite Schichten des Mittelstandes erschwinglich geworden, daß er im geschäftlichen Verkehr in viel weitgehendem Maße wirtschaftlich, wenn nicht gar unentbehrlich geworden ist.

Durch den Kraftwagen ist der Verkehr über Land und auf den Straßen, auf den Landstraßen, wieder zu Ehren gekommen, während nach dem Aufkommen der Eisenbahnen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts der Straßenverkehr sowohl für die Beförderung von Personen wie Lasten nur lokale Geltung hatte, ihm neben der Kommunikation für kurze Entfernungen nur der Zubringerdienst für die Eisenbahnen zufiel, hat er nunmehr mit Hilfe des Kraftwagens seine Bedeutung sowohl der beförderten Menge wie auch der Beförderungslänge nach wesentlich vergrößert. So hat sich auf den Landstraßen nicht nur die Art des Verkehrs vollkommen verschoben (Ersatz des Pferdewagens durch den Kraftwagen), sondern es hat auch der Verkehr erheblich zugenommen. Diese Tatsache hat die Wegeunterhaltungspflichtigen vor die schwierige und bedeutungsvolle Aufgabe gestellt, ihre Straßen dem neuartigen und schnellen Kraftwagenverkehr anzupassen und allgemein widerstandsfähiger zu machen.

Mit dieser Tatsache müssen alle Wegeunterhaltungspflichtigen rechnen. Es hat keinen Zweck, vor den Notwendigkeiten dieser neuzeitlichen Entwicklung die Augen zu verschließen oder gar sich gegen sie zu sperren. Neben dem Vorwurf der Rückständigkeit würde ein solches Verhalten letzten Endes nur die eigenen Interessen schädigen, wie es vor vielen Jahrzehnten ab und an geschehen ist, als sich Orte gegen die Berührung durch eine Eisenbahnlinie in Rücksicht auf die Interessen der ansässigen Fuhrleute stemmten.

In Deutschland ist der Straßenbau nicht Reichs-, sondern Landesangelegenheit. Die Länder, die Einzelstaaten besitzen und