

Die Straße

Zeitschrift für

Straßenbau, Straßenunterhaltung und Straßenverkehr

Offizielles Organ des Verbandes

der Straßenmeister Deutschlands

Erscheint am 5. und 20. j. Mts. Inland 4,50 RM.
Ausland 6 RM. pro Quartal. — Abbestellungen
müssen 14 Tage vor Quartalsschluß erfolgen.



Anzeigenpreis: Die 4 gespaltene Petitzeile
oder deren Raum 0,40 RM. Seitenpreise und
Rabatt laut Tarif. Erfüllungsort: Berlin-Mitte.

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

XVIII. Jahrgang

Berlin, den 5. Januar 1928

Nummer 1

Inhalt: Aus fünf Weltteilen. — Streifen durch die Straßenwirtschaft von heute. — Was der Praktiker über Asphalt-Emulsionen wissen muß. — Schwedische oder deutsche Pflastersteine. — Der Kraftwagen im Dienst der Reichspost. — Straßenbau und Straßenverkehr. — Das neue Kraftfahrzeugsteuer-Gesetz. — Aus der Rechtspraxis. — Teer und Teerprodukte. — Verschiedenes. — Fragekasten und Rechtsberatung. — Patentschau. — Verband der Straßenmeister Deutschlands. — Verbändenachrichten. — Vereinsnachrichten. — Bücherschau. — Beilagen-Hinweis.

Aus fünf Weltteilen.

I.

Alle Rechte vorbehalten.

Straßenbau.

Schweden.

Die Straßenverhältnisse im Stadtgebiet von Stockholm, dort wo die Schleuse liegt, die den Übergang des Verkehrs aus dem Mälarsee in das Hafenbassin ermöglicht, bedingen eine durchgreifende Veränderung der Brückenzufahrten, damit der Verkehr nach dem Stadtteil Söder rascher abgewickelt werden kann. Ein geregelter, reibungsloser Verkehr ist nur dann möglich, wenn die Schleuse nicht benutzt wird. Das schon lange erwogene Projekt eines Tunnels unterhalb der Schleuse tritt deshalb wieder in den Vordergrund. Die Gesamtkosten werden ohne Verputz der Tunnelwände, da derselbe eine wesentliche Verteuerung zur Folge hätte, auf 650 000 Kr. geschätzt. Die notwendige Bauzeit wird mit einem Jahr angegeben.

Dänemark.

Strandweg, die berühmte Promenade Kopenhagens, ist auf bedeutender Länge so schmal, daß 2 Fahrzeuge kaum aneinander vorbeifahren können, woraus sich große Verkehrsgefahren ergeben. Die Bodenenteignung, die zu einer Verbreiterung der Straße notwendig ist, wurde im letzten Sommer eingeleitet. Ein Vorschlag, die alte Baumreihe längs Charlottenlund Skov zu beseitigen, da sie die Verkehrsaussicht behindert, wird nicht ausgeführt, da wesentliche Vorteile durch eine Neuprofilierung der Fahrbahn erzielt werden konnten. Die Umzäunungen der Villengärten sind im Laufe des Spätsommers zurückgesetzt worden. Durch das Schleifen eines alten Hauses und die Entfernung einiger alter Bäume wird die gefährlichste Kurve der alten Straße beseitigt. Mit den Aufschüttungsarbeiten wurde kürzlich begonnen.

England.

Einer Abhandlung von M. Rees Jeffreys über die neuen Straßen im Gebiet von Groß-London sind folgende Angaben entnommen: Der Straßenbau im Gebiet von Groß-London ist in den letzten 15 Jahren wesentlich gefördert worden, und dies 1. Aus der Notwendigkeit, eine Beschäftigung für die entlassenen Soldaten zu finden und 2. Durch die Anwesenheit des Straßenfonds, vergrößert durch die zunehmenden Erträge aus den Automobil-Zulassungsgebühren, wie sie mit der Finance Act von 1920 bestimmt wurden.

Einschließlich der 2 Projekte des Road Board, die Great West Road und die Croydon by-pass sind 31 Straßenbauten im

Bauprogramm enthalten, die eine Gesamtlänge von 410 km darstellen. Hiervon sollten annähernd 330 km bis Ende 1927 dem Verkehr übergeben sein. Die Gesamtkosten werden auf 15 Mill. £ geschätzt.

Der Kingston by-pass ist 13 km lang und beginnt bei Kingston, um bei Esher in die Portsmouth Road zu münden. Ein 2 km langer Abzweig führt von Tooting nach Wimbledon. Diese Umfahrungsstraße ermöglicht dem nach Südwest-Surrey gerichteten Verkehr, die überfüllten Straßen von Kingston zu vermeiden. Die gegenwärtige nördliche Zufahrt zur neuen Straße ist unzureichend. Eine vorgeschlagene Änderung führt zur Notwendigkeit einer neuen Brücke über den Beverley Brook. Die Arbeiten werden in Kürze beginnen. Eine Verlängerung in nördlicher Richtung über Barnes Common, zur Verbindung mit Castelnau und der Hammersmith-Brücke, wird als Folge des Verkehrs in nächster Zeit erforderlich. Geeignete Vorschläge haben den Behörden noch nicht vorgelegen.

Das Hauptverkehrsadern-Programm ist ein Kompromiß. Die Regierung wollte in erster Linie die Arbeitslosigkeit bekämpfen. Die Tatsache, daß 170 unabhängige Straßenbehörden im Gebiet von Groß-London sind und daß dieselben eine verschiedene Ansicht über eine Unkostenbeteiligung vertreten, hat die Durchführung besonders erschwert.

In den letzten 10 Jahren ist im Westen Londons die Great West Road gebaut worden, die an Brentford und Hounslow vorbeiführt, bis Staines verlängert wurde und im Osten die Southend Road erreicht. Beide Verkehrsadern werden von der North Circular Road gekreuzt. Dieses Projekt umfaßt 35,2 km Straßenneu- und Straßenumbau. Das größte Hindernis war die Überbrückung der Lea Valley (vgl. „Die Straße“ Heft 13/1927 Seite 233), die Middlesex von Essex trennt. Im Süden sind die Croydon by-pass und die Sutton by-pass dem Verkehr übergeben, wenn auch die Eisenbahnbrücke bei Cheam im Zuge der letztgenannten Umfahrungsstraße erst in einigen Monaten fertiggestellt sein wird. In Kent wäre der Neubau der 17,7 km langen Watling Street und einer großen Teilstrecke der London-Maidstone-Folkestone Road sowie zahlreicher anderer Landstraßen zu nennen. Der Bau der Wester Avenue ist verzögert worden. Die Straße von 19,3 km Länge führt von Bayswater bis jenseits Uxbridge, und man erwartet, daß die Regierung in nächster Zeit die notwendigen Mittel zur Beendigung der Arbeiten bereitstellt. Die Verbindung der Western Avenue mit der Eastern Avenue ist zu erwarten. Zu diesem Neubau gehört die Überquerung der Lea Sümpfe (vgl. „Die Straße“ Nr. 21/1927 Seite 422)