

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 Quartalschluß erfolgen.



Anzeigen werden nur nach Seitenteilen, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$,
 $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$ Seiten, berechnet. — Preise und
Rabatt laut Tarif. — Erfüllungsort: Berlin-Mitte.

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

XVIII. Jahrgang

Berlin, den 20. Dezember 1928

Nummer 24

Inhalt: Aus fünf Weltteilen. — Weltstraßenbau 1927. — Vom Straßenbau im Landkreis Hirschberg. — Ist die Bevorzugung von Teer und Bitumenemulsionen gegenüber der Verwendung von Heißteer und Heißbitumen wirtschaftlich gerechtfertigt? — Die Verwendung von Hochofenschlacke im Straßenbau. — Frachtenkontrolle. — Aus der Rechtspraxis. — Verschiedenes. — Zeitschriftenschau. — Teer und Teerprodukte. — Patentschau. — Bücherschau. — Beilagenhinweis.

Aus fünf Weltteilen.

XLIII.

Alle Rechte vorbehalten.

Straßenbau.

Belgien.

Auf dem Geländestreifen, der durch das Schleifen der Festungswälle von Antwerpen frei wird, soll eine breite Umföhrungsstraße um die Stadt gebaut werden. Diese Straße wird in Merxem mit der Staatsstraße Antwerpen—Breda in Verbindung stehen und über Schooten, Deurne, Mortsel, Wilrijk und Berchem bis zur Schelde föhren.

Holland.

In den ersten fünf Monaten 1928 sind in Rotterdam Arbeiten an rund 170 000 m² Straßenfläche ausgeföhrte worden, die einen Aufwand von 2,5 Mill. Gulden erforderten. Teilweise konnte altes Deckenmaterial wieder verwandt werden. An neuen Materialien wurden angefordert: 1,3 Mill. Pflastersteine, 3 Mill. Klinker, 500 000 Basalt-Ziegel, 100 000 m³ Sand, 17 000 m Bordsteine usw. Ein Teil der Straßenfläche wurde asphaltiert.

Frankreich.

Die Verbindung der beiden Ufer der unteren Seine leidet unter dem Mangel von Brücken zwischen Rouen und Le Havre, d. h. auf einer Entfernung von über 100 km. Es wird deshalb der Bau eines Unterwassertunnels vorgeschlagen. Eine 6 m breite Straße würde von Conteville zu einer beweglichen Brücke über die Risle föhren und in das südliche Tunnelende einmünden. Dieser Tunnel von 6 m Innendurchmesser würde 1000 bis 1200 m lang sein. Am nördlichen Tunnelende würde eine neue 6 m breite Straße beginnen, die am Cap de Hode am Kanal von Tancarville endet. Die erforderliche Bauzeit wird auf 3 Jahre veranschlagt, während die Kosten nach „Batiment et Travaux Publics“, Paris, mit 25 Mill. Fr. und 7 Mill. Goldmark an Lieferungen auf Reparationskonto angegeben werden.

Im Sommer 1928 wurden in Paris weitere Steinpflasterungen ausgeföhrte, da sich diese in bezug auf Festigkeit und Lebensdauer bewährt haben. Hierfür sind 9 070 000 Fr. vorgesehen. Für Ausbesserungen an bestehenden Holzpflasterungen wurden 6,4 Mill. Fr. bewilligt und weitere 8 515 000 Fr. für die Ausbesserung von Decken in weniger befahrenen Straßen. Die Versuche mit verschiedenen Decken werden fortgesetzt und werden voraussichtlich zur Ausscheidung einiger bisher verwandten Verfahren föhren. Das Holz-

pflaster gilt als geräuschlos, sauber, mäßig haltbar und zu kostspielig für Straßen der inneren Stadt. Die Kleinsteinpflasterung in Mosaik hat ausgezeichnete Ergebnisse geliefert. Gußasphalt scheint dazu berufen, Stampfasphalt in allernächster Zeit vollkommen zu verdrängen. Die Betonversuchsstrecken verhielten sich bisher zufriedenstellend und sind gekennzeichnet durch eine hohe Widerstandsfähigkeit bei ausreichend rauher Oberfläche. Das Kriegsministerium und das Ministerium für Öffentliche Arbeiten haben im Bois de Vincennes (vgl. „Die Straße“, Nr. 5/1928, Seite 87) eine Versuchsstreße gebaut, auf der alle neuzeitlichen Straßenbauverfahren ausgeföhrte wurden. Diese Straße ist als Mittler zwischen Theorie und Praxis gedacht. Die Lastkraftwagen der Heeresverwaltung werden diese Straße befahren und die Stadt Paris beabsichtigt, die Widerstandsfähigkeit der verschiedenen Straßendecken zu messen. Die Straße soll in nächster Zeit eingeweiht werden.

Sardinien.

Durch umfangreiche Straßenbauten soll der Verkehr zwischen den bisweilen noch abseits gelegenen bedeutenden Ortschaften der Insel ermöglicht werden. Insgesamt befinden sich 38 Straßen im Wert von 26 Mill. Lire in Ausführung, darunter der Abschnitt Terranova—Palau der Küstenstraße und die Strecke S. Maria Arzachena—Palau.

Tschechoslowakei.

Im Rahmen der Straßenverbesserungen, die 1928 aus den Mitteln des Straßenfonds ausgeföhrte werden, sollen auf der Karlsbader Staatsstraße in Richtung Buchau 8 km bituminöser Oberfläche erstellt werden und eine ähnliche Verbesserung von 3 Abschnitten von insgesamt 19 km Länge der Straße Karlsbad—Eger ist vorgesehen. Von Eger soll bei der Einmündung von Marienbad eine 4 km lange Asphaltdecke ausgeföhrte werden, 1,4 km im Tränkungsverfahren hergestellte Makadam-Decke werden auf der Staatsstraße hinter Franzensbad nach Voitzersreuth gebaut. Weitere 8 km der Staatsstraße Marienbad—Eger, 2 Abschnitte von 3,5 und 17,6 km der Staatsstraße Marienbad—Karlsbad und 2 Abschnitte von 4,2 und 10,8 km der Staatsstraße Karlsbad—Joachimstal erhalten eine bituminöse Oberfläche.

Finnland.

Die neue Kilometereinteilung der Landstraßen sowie die Austellung neuer Kilometersteine und Wegweiser hofft man