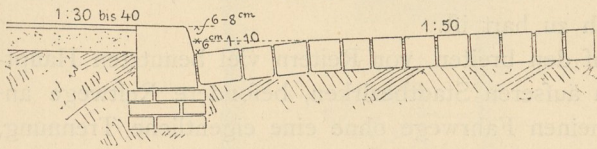


Fig. 635.



so namentlich in Paris, ist es üblich, das Quergefälle in der Nähe der Rinne zu verstärken (Fig. 635). Bei Holzpflaster sinkt das Quergefälle auf $1 : 80$, bei Asphalt auf $1 : 100$ und weniger hinab. Für Steinschlagtrafsen ist ein stärkeres Quergefälle, nämlich $1 : 40$ bis $1 : 25$, letzteres bei geringem Längengefälle, erforderlich.

An den Strafsenabzweigungen oder -Kreuzungen bilden sich, da beide zusammen-tretende Strafsen nach der Quere zu profiliren sind, kreuzkappenähnliche Strafsen-oberflächen von regelmässiger Gestalt, so lange beide Strafsen wagrecht sind; ein-hüftig, so bald die eine Strafsen ansteigt; windschief und verschoben, wenn beide Strafsen-kronen steigend sind. Schon, wenn die eine der Strafsen ansteigt, z. B. auf 10^m Länge um 20^m , so muss die Seitenrinne eines einmündenden, 10^m breiten wag-rechten Fahrweges in der Nähe der Kreuzung nach der Bergseite hin um 10^m gehoben, nach der Thalseite hin um 10^m gesenkt werden. Verwickelt werden die Höhenverhältnisse der Kreuzung, wenn beide Strafsen ansteigen, daher beide in der Nähe der Kreuzung allmählig ihr Querprofil verändern müssen. Die neben den Fahrwegen liegenden Bürgersteigflächen erhalten hierbei an der Kreuzung eine spiralförmige Gestalt. Auch das Längenprofil einer der beiden Strafsen verlangt zuweilen Hebungen und Senkungen, um sich den Höhenverhältnissen der Kreuzungs-fläche anzuschließen. Näheres ergibt sich aus dem auf der neben stehenden Tafel dargestellten Beispiel, sowohl aus den Horizontal-Curven des Grundrisses, als aus den verzerrten Längenprofilen der Bürgersteig-Hinterkanten, der Bürgersteig-Vorderkanten und der Fahrrichtungen.

Werden bei einer derartigen Ausbildung der Strafsenkreuzung die in den ein-zelnen Theilen der Strafsenoberfläche entstehenden Gefälle für den Verkehr zu stark, so ist es unerlässlich, die Gradienten entweder beider Strafsen oder einer der-selben so zu ändern, dass in der Kreuzung selbst ein schwächeres Gefälle oder eine Horizontale eingelegt wird. Dies giebt aber der Strafsen, wenn sie geradlinig über die Kreuzung fortgeht, ein unschönes Aussehen und muss daher bei durchgehenden Hauptstrafsen vermieden werden.

Die Strafsenvermittelungen und Verkehrsplätze (vergl. Abschn. 2, Kap. 7 u. 8) sind bezüglich ihrer Befestigung wie die Strafsenkreuzungen zu behandeln; nur die Fußweglinien sind ausgenommen. Bei den Markt-, Garten- und Architektur-Plätzen werden nur diejenigen Flächen mit der Fahrstraßendecke versehen, welche ausdrücklich zur Benutzung durch das Fuhrwerk bestimmt sind; vorwiegend kommen also bei diesen größeren Platzanlagen die gärtnerische Behandlung und die nachstehend besprochenen Arten der Fußwegbefestigung zur Anwendung.

b) Reitwege.

Zur Benutzung als Reitweg eignet sich Steinpflaster und Asphalt überhaupt nicht; der Reiter muss auf den so befestigten Fahrstraßen fein Pferd Schritt gehen lassen. Holzpflaster und Steinschlag sind für den Reiter weniger störend; hier darf

gefälle dient nur zur Anfamm-lung des Wassers in den Rinnen; statt der besser abwässernden Sattelform wird nur aus Schön-heitsgefühl meistens eine Bogen-linie gewählt. In einigen Städten,

516.
Kreuzungen.

517.
Platzflächen.

518.
Allgemeines.

er schon einen leichten Trabwagen. Lieber ist ihm die Kiesbahn, obwohl auch diese für stark bewegte Pferde noch zu hart ist.

Hiernach ist es erwünscht, auf den breiten, von Reitern viel benutzten Hauptstraßen, namentlich solchen in den äußeren Stadtbezirken, besondere Reitwege anzulegen, entweder auf dem allgemeinen Fahrwege ohne eine eigentliche Trennung, so daß die Fuhrwerke im Bedarfsfalle den Reitweg mit benutzen können (hauptsächlich zum Ausweichen und Anfahren), oder aber auf völlig abgetrennter Bahn. Das Letztere ist zwar das vollkommene, aber leider in den meisten Fällen nicht ausführbar.

Ein völlig abgetrennter Reitweg kann nur bei bestimmten Straßen-Profilen ausgeführt werden, da man die Wohnhäuser vom allgemeinen Fuß- und Fahrwege nicht durch einen Reitweg trennen darf. Somit ist der abgeforderte Reitweg auf beiderseits bebauten Straßen nur dann zulässig, wenn demselben ein mittlerer Streifen angewiesen werden kann, während auf einseitig bebauten Straßen die nicht bebaute Seite zur Anlage eines Reitweges sich eignet. Fig. 638 bis 641 zeigen vier derartige Straßenprofile. In Fig. 639 u. 640 ist in der Baumlinie eine Grenz-scheidung zwischen Reitweg und Fußweg erwünscht, welche durch hübsch ausgebildete Schranken, durch Pfosten mit Ketten (Fig. 636) oder dadurch hergestellt werden kann, daß die Baumreihen auf ein 1,6 bis 2,0 m breites Rasenband mit entsprechender Einfassung gesetzt werden (Fig. 637). Die Decke solcher Reitwege ist so einzurichten, daß die Pferde einige Centimeter tief weichen Boden finden. Zweckmäßig ist eine Mischung von Sand, Gerberlohe und Sägemehl in annähernd gleichen, durch Versuch zu ermittelnden Theilen. Je nach der Beschaffenheit genügt auch bloßer Kiesand. Wichtig ist eine durchlässige, gut entwässerte Unterbettung, welche am besten aus Steinchotter hergestellt wird.

Die nicht abgetrennten Reitwege, d. h. solche, welche in der Ebene des allgemeinen Fahrweges liegen, sind im Inneren der Stadt und überhaupt bei starkem Fahrverkehre nicht haltbar. Sie müssen zwar so beschaffen sein, daß man zur

Noth darüber fahren kann; immerhin aber sind sie für den Fuhrwerksverkehre wegen der geringen Tragfähigkeit und für den Fußverkehr quer über die Fahrstraße wegen der Schmutzbildung mit Störungen verbunden. Sie werden zweckmäßig als Kiesbahnen, deren oberste Schicht sehr sandreich ist, auf einem Schotterbette hergestellt (Fig. 642). Meist ist die Anlage solcher im Fahrdamm liegender Reitwege beschränkt auf breite Ring- und Promenaden- oder Parkstraßen, so wie auf besonders gepflegte Landwege. Auf letzteren sollte, der Reitweg wenigstens durch eine Baumreihe begrenzt werden (Fig. 643). Am wenigsten störend sind sie auf Macadam- oder Kiesstraßen, weil sich

519.
Abgetrennte
Reitwege.

Fig. 636.

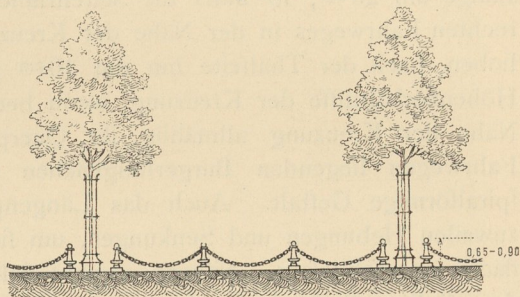
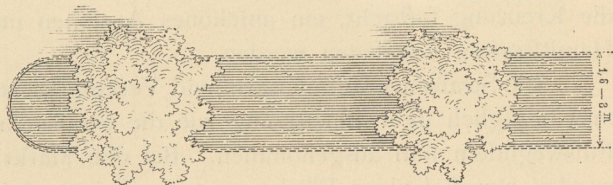


Fig. 637.



Rasenband zwischen Reitweg und Fußweg.

520.
Nicht
abgetrennte
Reitwege.

Fig. 638.

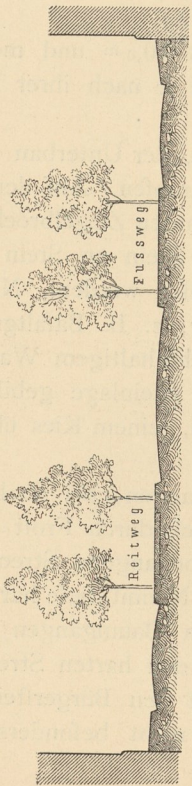


Fig. 639.

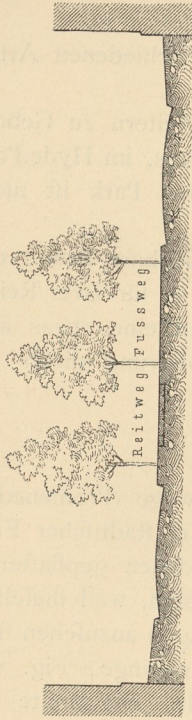


Fig. 640.

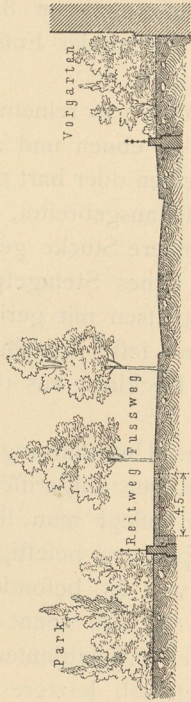


Fig. 641.

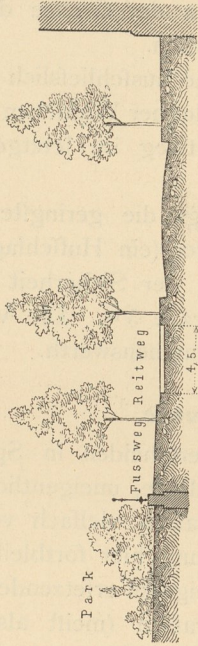


Fig. 642.

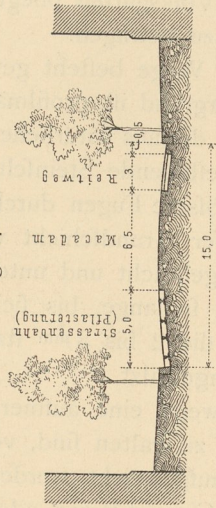


Fig. 643.

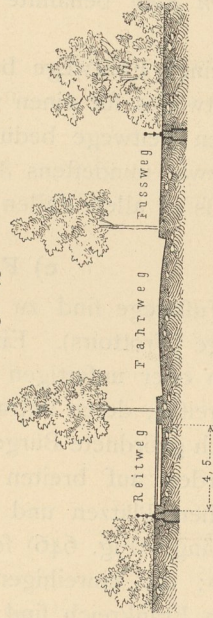


Fig. 644.

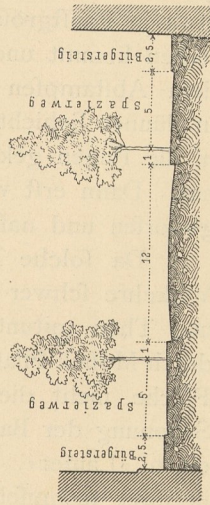


Fig. 645.

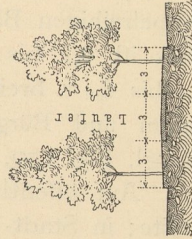
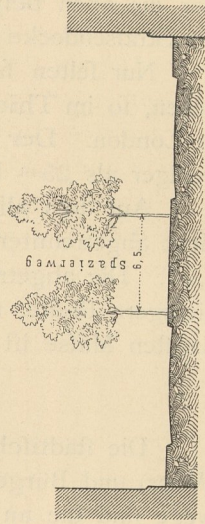


Fig. 646.



hier die oben besprochenen Unebenheiten an der Grenze der verschiedenen Arten der Strafsendecke am wenigsten fühlbar machen.

521.
Reitwege
im Park.

Nur selten findet man Reitwege, welche ausschließlich den Reitern zu Gebote stehen, so im Thiergarten zu Berlin, im Boulogner Wäldchen zu Paris, im Hyde-Park zu London. Der *Rotten Row* benannte Reitweg im letztgenannten Park ist nicht weniger als 25^m breit.

522.
Breite.

Auf dem allgemeinen Fahrwege beträgt die geringste brauchbare Breite des nicht abgetrennten Reitweges für einen Reiter (ein Huffschlag) 1,5^m, für zwei Reiter 3,5^m. Die abgetrennten Reitwege bedürfen der Sicherheit wegen eine etwas ausgiebigere Breite, und zwar mindestens 3, bzw. 5^m. Die Vergrößerung dieser geringsten Mafse ist indefs in allen Fällen wünschenswerth.

c) Fußwege.

523.
Arten.

Die städtischen Fußwege sind zu unterscheiden in Spazierwege (Promenaden-Wege) und Bürgersteige (Trottoirs). Eine dritte, uneigentliche Art städtischer Fußwege sind die an alten oder unfertigen Strafsen vielfach vorhandenen gepflasterten oder bekliesten Seitenstreifen, deren Betrachtung hier fortbleiben kann, weil dieselben nur als vorläufige, durch geordnete Bürgersteige zu ersetzende Anlagen anzusehen sind.

524.
Spazierwege.

Spazierwege werden auf breiten Strafsen (meist als Baumgänge, Fig. 644 u. 646), auf öffentlichen Plätzen und in Parkanlagen hergestellt. Die Breite der doppelreihigen Baumgänge (Fig. 646) schwankt zwischen 5 und 9^m; ein angenehmes Mafse ist 6,5 bis 7,0^m; die einreihigen Baumgänge (Fig. 644) sind zweckmäfsig 4,0 bis 6,0^m breit. In Frankreich sind auch an den Strafsenseiten zwischen Fahrdamm und Bürgersteig zweireihige Baumgänge (Gegenalleen, *Contreallées*) beliebt. (Vergl. Fig. 179, S. 98; Fig. 186 u. 187, S. 101; Fig. 191, S. 102.)

Auf öffentlichen Plätzen findet man Fußwege von 3,0 bis 10,0^m und mehr Breite; in Stadt- und Volksgärten pflegt die Breite der Fußwege je nach ihrer Bedeutung 4,0 bis 7,0^m zu betragen.

Die Decke dieser Wege besteht gewöhnlich aus reinem Kies, der Unterbau aus Steinschlag. Der Untergrund ist profilmäfsig zu ebnen und zu stampfen. Auf der so gebildeten Fläche wird der aus natürlichen Steinen oder hart gebrannten Ziegelbrocken etwa in Faustgröfse bestehende Steinschlag so ausgebreitet, dafs Stein an Stein zu stehen kommt und gröfsere Fugen durch kleinere Stücke geschlossen werden. Nach dem Abstampfen dieser Grundschicht wird feines Steingespaltter, z. B. Basaltgrus, in dünner Schicht aufgebracht und unter Begiefsen mit gering lehmhaltigem Wasser in die Fugen gekehrt, so lange, bis sich eine feste, gleichartige Steinlage gebildet hat. Dann erst wird die 2 bis 3^m starke Decklage aus reinem, feinem Kies übergeworfen und nafs eingewalzt.

Da solche Kieswege eine aufmerkfame Unterhaltung verlangen, bei starkem Verkehre schwer rein zu halten sind, vom Regen aufgerissen, auch durch Frost und Thau mitunter aufgeweicht werden, so pflegt man stark begangene Strecken durch Mosaik-Pflaster, Cement-Beton oder Asphalt zu befestigen. Nimmt diese härtere Fläche nicht die ganze Wegebite ein, wie es besonders in Baumgängen zur Schonung der Baumwurzeln üblich ist (Fig. 645), so nennt man den harten Streifen einen »Läufer«. Die Mosaik-, Cement- oder Asphaltläufer sind den Bürgersteigen in ihrer technischen Herstellung gleich, weshalb letztere hier nicht besonders zu besprechen ist.