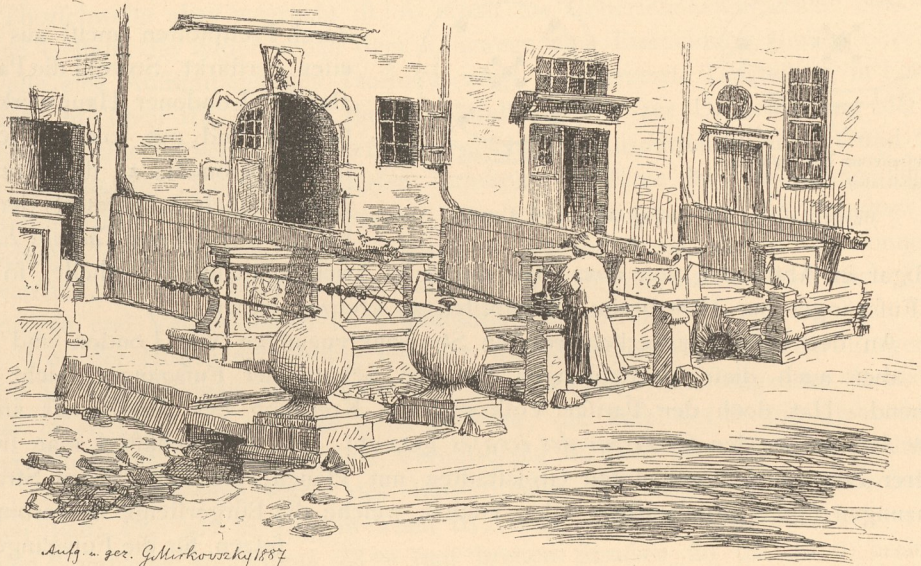


einem dritten Verkehrsstockwerk zu thun haben, was auf die zukünftigen Strafsenbilder unserer Großstädte keinen sehr erfreulichen Ausblick eröffnet. Unterirdische Fußwegkreuzungen unter lebhaft benutzten Fahrdämmen würden zwar weniger verlorene Steigung erfordern, aber wegen Dunkelheit und befürchteter Unsicherheit eben so wenig zur Benutzung einladen, zudem mit den vielen sonstigen unterirdischen Anlagen leicht in Conflict kommen.

Fig. 656.

Beifschläge zu Danzig⁹⁶⁾.

532.
Beifschläge
in alter Zeit.

Die gute alte Zeit! Während heute die ganze Strafsenfläche von Hausfront zu Hausfront den verkehrsluftigen Menschen nicht mehr genügt, sondern überirdisch und unterirdisch neue Wege für das rastlose Hin und Her erdacht werden, konnte man ehemals die neben der Rinne vor den Häusern liegenden Seitenstreifen der Strafsen den Bewohnern für ihren Privatgebrauch überlassen. Hier spannen und klöppelten die Weiber; hier ruhten die Männer nach der Vesper aus, und auf der Steinbank vor der Hausthür plauderten Alt und Jung. Unter solchen Verhältnissen konnte man auch das, was man heute Bürgersteig nennt, schwarz asphaltirt und im Sturmschritt überrennt, behaglich ausbilden und mit Freitreppen, Vordächern, Lauben, Ruhesitzen u. dergl. künstlerisch ausstatten. Möge deshalb ein Theil der Danziger »Beifschläge« in Fig. 656⁹⁶⁾ den beruhigenden Schluss dieser Erörterung bilden.

d) Unterhaltung und Reinigung.

533.
Unterhaltung
der
Fahrwege.

Die Unterhaltung und die Reinigung der Strafsen gehören zu den lästigen Aufgaben des Städtebauwesens. Wegen des wichtigen Antheiles am Gemeinde-Budget, den diese Arbeiten bilden, wird es aber angemessen sein, dieselben wenigstens mit einigen Worten zu berühren.

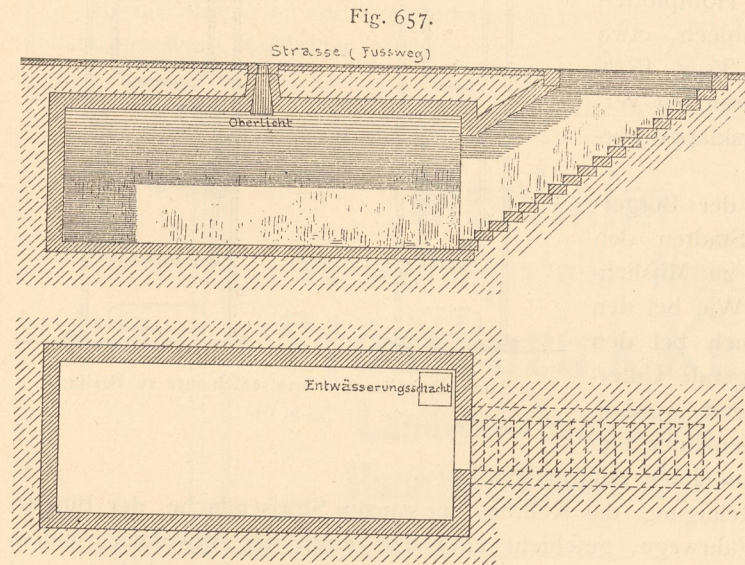
Die Unterhaltung der Fahrwege erfordert eine stete Aufmerksamkeit, eine unausgesetzte Thätigkeit. Die nöthigen Ersatzmaterialien müssen stets auf Lager gehalten

⁹⁶⁾ Facf.-Repr. nach: Architectonische Rundschau 1889, Taf. 52.

werden, geübte Arbeiter, zweckmäßige Geräte und Werkzeuge immer zur Verfügung stehen. Bei einiger Ausdehnung des Unterhaltungsgebietes ist ein wohl eingerichteter »Bauhof« unentbehrlich. Die Bauleitung und Materialbeschaffung muß einheitlich, nach gleichen Grundfätzen betrieben werden; Steinforten und Steinformate, Holzarten und sonstige Materialien dürfen nicht mehr wechseln, als in den Straßen- und Verkehrsverhältnissen begründet ist, damit nicht Unterhaltung und Ersatz unnötig erschwert werden. Es ist vom Uebel, wenn in derselben Stadt Staats-, Provinzial-, Gemeinde- und Privatstraßen durch einander liegen und verschiedenartig behandelt werden. Die Ablösung aller Straßen oder wenigstens die Uebnahme der Unterhaltung Seitens der Gemeinde stellt sich in der Regel als dringendes Bedürfnis heraus, welches je eher je besser befriedigt werden sollte.

Bei den Chauffirungen unterscheidet man Flickarbeit an einzelnen Stellen und gänzliche Erneuerung der Decke. Die erstere wird möglichst vermieden; die letztere findet nach Bedürfnis unter Wiederverwendung des vorher gesiebten Deckmaterials statt, und zwar unter Benutzung einer schweren Walze (am besten Dampfwalze) bei beständigem Feuchthalten der Straße.

Die Unterhaltungsarbeit am Steinpflaster zerfällt in einzelne Ausbesserungen, in Umpflasterungen und Neupflasterungen. Bei Ausbesserungen und Umpflasterungen wird die Sandbettung, abgesehen vom Grundbett (Beton, Steinschlag, Kies), erneuert, und die unbrauchbar gewordenen Steine werden entweder durch Behauen (Zurichten) wieder verwendbar gemacht oder durch neue von entsprechender Beschaffenheit ersetzt.



Werkzeugraum unter der Straße zu Paris. — $\frac{1}{125}$ n. Gr.

Unter Umständen kommen bis 50 Procent neue Steine zum Gebrauch. Ist indess die Abnutzung so besonders stark, so hat man zu erwägen, ob es nicht besser sei, die Pflasterung ganz zu erneuern und die noch verwendbaren alten Steine an anderer Stelle zu verwerten. Für das Aufbewahren der Werkzeuge und Geräte bedarfes außer dem Hauptlager auf dem Bauhof verschiedener verschließbarer Räume in den Stadt-

teilen; sind solche überirdisch nicht zu haben, so bleibt nichts übrig, als sie unterirdisch im Straßenkörper an geeigneten Punkten anzulegen. Fig. 657 zeigt einen solchen Werkzeugraum unter der Straße aus Paris.

Die Asphaltstraßen bedürfen der anhaltenden Wartung, namentlich der beständigen Beseitigung des Pferdedüngers, um das Schlüpfrißwerden der Oberfläche und das Ausgleiten der Pferde zu verhüten. Bei leichtem Regen muß zu demselben Zwecke ein dünner Wurf scharfen Sandes ausgebreitet werden; derselbe ist entweder in offenen

Haufen, was häßlich aussieht, oder in Kisten oder in verschlossenen Gruben auf der StraÙe in Vorrath zu halten. Das Ausbessern schadhafter Stellen ist leicht: die Decke wird an den Rändern der Flickstelle scharf durchgeschlagen; der Asphalt läßt sich ohne Mühe vom Betonbett ablösen; frisches Pulver wird heiß aufgebracht und mit einiger Ueberhöhung gegen die vom Verkehre bereits verdichtete ältere Decke eingewalzt, und nach kurzer Zeit hat die Fläche wieder ein einheitliches Aussehen.

Sehr mißlich ist das Ausbessern des Holzpflasters, da die neu eingesetzten Theile, seien es einzelne Klötze, seien es ganze Flächen, von den älteren Theilen der Straßendecke nach Höhe und Beschaffenheit abweichen; auch das Abhobeln der Ausbesserungsstelle, um sanfte Uebergänge zu erzeugen, mildert den Uebelstand nur, ohne ihn zu beseitigen. Bezüglich des Reinhaltens macht Holzpflaster dieselben Ansprüche, wie Asphalt; außerdem soll allmonatlich eine Schicht groben, reinen Kiesandes über die Holzdecke ausgebreitet werden, damit der Verkehr in das Hirnholz der Klötze stets von Neuem die Kieskörner eindrücke.

Das beständige Reinigen des Holz- und Asphaltpflasters verlangt das Anbringen geeigneter Behälter am Fahrwege entlang, in welchen die Schmutzmassen bis zur Abfuhr untergebracht werden. Es sind GefäÙe in verdeckten Gruben im Bürgersteig oder aufrecht stehende Hohlpfosten aus Brettern oder Eisenblech, etwa 1,5 m hoch, 40 cm oder 35×45 cm weit, oben offen und unten mit verschlußfähiger Entleerungsklappe versehen (Fig. 658).

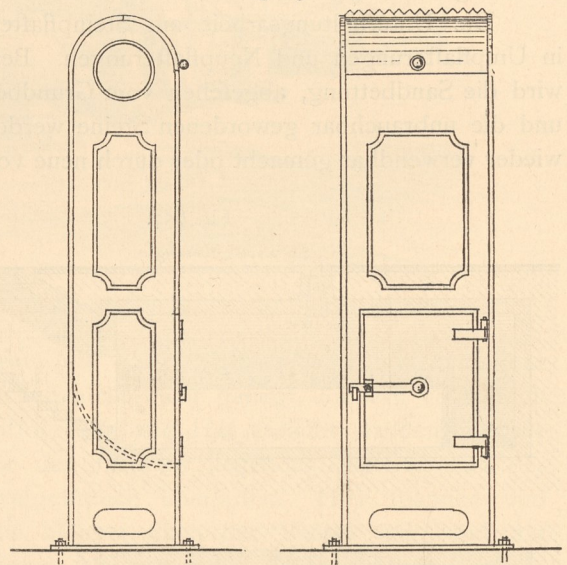
534.
Unterhaltung
der
Bürgersteige.

Die Unterhaltung der Bürgersteige liegt in vielen Städten den Hausbesitzern ob, was zu Mißlichkeiten aller Art führt. Wie bei den Fahrwegen, so kann auch bei den Fußwegen eine befriedigende Unterhaltung nur dann erwartet werden, wenn dieselbe von der Gemeinde einheitlich nach festen Grundsätzen besorgt wird.

535.
Straßen-
reinigung.

Die regelmäßige Reinigung, das Kehren, der ganzen StraÙenfläche, der Bürgersteige sowohl als der Fahrwege, geschieht entweder durch die Anwohner, indem jeder an bestimmten Tagen zu bestimmten Stunden »vor seiner Thür kehrt«, und und zwar den Schmutz in Häuflein bringt, welche der Abfuhrunternehmer auf seinen Wagen ladet — wenn nicht inzwischen Regen und Wind die Schmutzstoffe wieder ausgebreitet haben —, oder besser durch die Gemeindeverwaltung mittels leistungsfähiger Maschinen unter sofortiger Abfuhr in den Nacht- oder frühen Morgenstunden. In weitaus den meisten Städten ist leider immer noch die unvollkommene Einzelreinigung im Gebrauch und deshalb der Sauberkeitsgrad der StraÙen ein recht bescheidener. Die Ansprüche sind eben in dieser Beziehung verschieden. Wie man die Cultur der Städtebewohner nach der Menge des verbrauchten Wassers oder der

Fig. 658.



Sammelbehälter für StraÙenschmutz zu Berlin.

$\frac{1}{60}$ n. Gr.

benutzten Seife, nach der Kleinheit der Sterblichkeitsziffer oder der Häufigkeit der Kurzsichtigen glaubt beurteilen zu können, so sind auch eben so sichere Schlüsse aus der Pflege des Pflasters, der Bürgersteige, der Bäume und Gartenpflanzungen und aus der Reinlichkeit der öffentlichen Strafen zu ziehen⁹⁷⁾.

5. Kapitel.

Die Kundmachungs-Einrichtungen.

Die auf der Strafe anzubringenden Kundmachungen sind theils amtliche, theils private. Zu ersteren gehören die Grenz-, Orts- und Strafsenschilder, die Hausnummern, Warnungstafeln, Uhren und Wetterfäulen; für private Kundmachungen dienen Anschlagtafeln, Anschlagfäulen, Annoncen-Uhren, Transparente u. dergl.

a) Amtliche Kundmachungen.

Grenzschilder werden an solchen Punkten errichtet, wo unbebaute Strafsenfrecken von der Stadtgrenze geschnitten werden und die Kennzeichnung der Unterhaltungspflicht, der Polizei-Hoheit, des Verwaltungsbezirkes von Wichtigkeit ist. Fig. 660 zeigt ein Grenzschild von Köln: ein Zinkgusschild auf eine Eisenplatte genietet, mit Rahmen und Pfofen aus Schmiede- oder Walzeisen.

Ist die Strafe an der Gemeindegrenze bebaut, so ist wegen des am ersten Hause anzubringenden Ortschaftsildes ein besonderes Grenzschild entbehrlich. Die Ortschafts-

536.
Grenz-
schilder.

537-
Orts-
schilder.

Fig. 659.



Ortschafts-

$\frac{1}{20}$ n. Gr.

⁹⁷⁾ Bezüglich weiterer Einzelheiten über Construction, Herstellung, Unterhaltung und Reinigung der Strafen muß auf die einschlägige Sonder-Literatur verwiesen werden, aus der hervorgehoben seien:

AHLBURG. Der Strafenbau etc. Braunschweig 1870.

NIEDEN, J. ZUR. Der Bau der Strafen und Eisenbahnen etc. Berlin 1878.

STÜBBEN, J. Paris in Bezug auf Strafenbau und Stadterweiterung. Berlin 1879.

KRÜGER, R. Handbuch des gefamten Strafenbaues in Städten. Jena 1880.

MÜLLER, E. Der Chaufféebau und seine Hilfswissenschaften. Jena 1881.

DIETRICH, E. Die Asphaltstraßen. Berlin 1882.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Bd. I. Leipzig 1880. (2. Aufl. 1884.) Kap. 6: Strafenbau. Von F. LAISSELE.

Deutsches Bauhandbuch. Bd. III. Berlin 1879. Der Strafenbau. Von F. W. BÜSING & A. MEYER.

Aufser diesen Sonderwerken sei auch vieler werthvoller Zeitschriftenaufsätze gedacht, aus denen nur angeführt sei:

PINKENBURG. Vergleichende Betrachtungen über Steinpflaster — Asphaltpflaster — Holzpflaster. Deutsche Bauz. 1889,

S. 154, 175, 189.