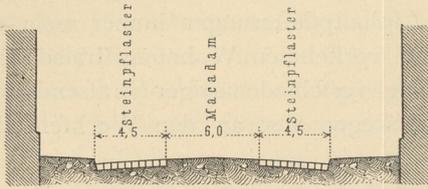


Fig. 631.



1/500 n. Gr.

Fig. 632.

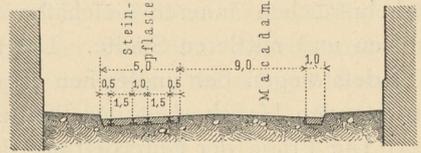
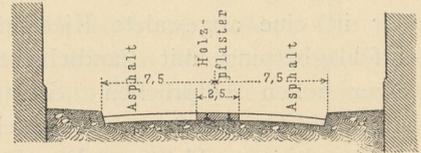


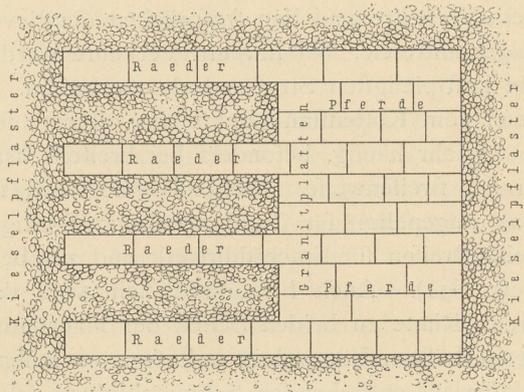
Fig. 633.



Eine notwendige Streifenbildung er-
giebt sich bei Strafsenbahngeleisen, welche in
Steinschlag- oder Asphaltstraßen verlegt sind.
Der Steinschlag zwischen den Schienen kommt
wegen der fehlenden Abwässerung und der
beständigen, gleichförmigen Angriffe der
Pferdehufe bald in einen unleidlichen Zustand;
die Asphaltdecke läßt sich an die Schienen schlecht
anschließen und ist für das An-
ziehen der Pferde ungeeignet. In beiden Fällen ist
man deshalb meist genöthigt, den
Innenraum der Geleise und zwei feitliche
Anschlußstreifen von etwa 50 cm Breite
mit Stein- oder Holzpflaster zu versehen (Fig. 632
u. 633). Das Einlegen von
Hautfeinschwellen in der Strafsenebene
zwischen die Strafsenbahnschienen und die
anschließende Asphaltdecke hat sich nicht als
zweckmäsig erwiesen.

Aehnliche Ungleichheiten der
Strafsendecke ergeben sich, wo man
Macadam-Fahrwege glaubt beibehal-
ten zu müssen, den Fußgängern
aber einen reinlichen Querübergang
vom einen Bürgersteig zum anderen
zu schaffen sucht, was besonders an
Strafsenkreuzungen nöthig ist. Hier
pflegt man einen 2 bis 3 m breiten
Querstreifen über den Fahrweg zu
pflastern oder zu asphaltiren und für
die Reinhaltung desselben, so wie
den guten Anschluß der Steinschlag-
decke beständig Sorge zu tragen.
Eine besondere Dichtung der Fugen
durch Cement- oder Asphaltvergufs

Fig. 634.



Omnibus-Halteplatz zu Mailand. — 1/125 n. Gr.

pflegt man oft in den Rinnen und auf den Halteplätzen von Droschken und Omni-
buffen anzuwenden. Auch werden zuweilen die letztgenannten Halteplätze, abweichend
von der sonstigen Strafsendecke, mit Asphalt oder Steinplatten belegt (Fig. 634).

Ueber das Längengefälle der städtischen Strafsen ist in Abschn. 2, Kap. 5
bereits das Erforderliche erörtert worden. Wie in dieser Hinsicht, so werden auch
bezüglich des Seitengefalles und bezüglich der Höhenverhältnisse bei Strafsen-
abzweigungen und Strafsenkreuzungen an Stadtstraßen andere Anforderungen gestellt,
wie an Landwege. Das Seitengefälle soll bei Steinpflasterung nicht mehr als 1 : 40
betragen, jedoch auf steigenden und sehr breiten Strafsen auf 1 : 60 ermäßigt werden.
Die Pflastersteindecke soll nicht etwa wie ein Gewölbe wirken; sondern das Quer-

**Spitzwinkelige
Kreuzung zweier Stadtstraßen,**
von denen die eine die Steigung 1:50 und die andere
die Steigung 1:20 hat.

