

oder solche Salze selbst in trockenem Zustand angewendet und endlich ölige und bituminöse, mit Wasser leicht verdünnbare Stoffe (Duralit, Solutin, Kiton, Westrumit usw.). Die Dauer der Staubbindung wechselt bei allen diesen Stoffen etwa zwischen 5—10 Tagen, sofern sie nicht schon eher durch Regengüsse abgeschwemmt werden. In nicht zu großen Entfernungen von ihren Erzeugungsstätten, also bei mäßigen Beförderungskosten kann die Verwendung derartiger Mittel billiger zu stehen kommen als die von gewöhnlichem Wasser. Im allgemeinen wird dies aber nicht der Fall sein.

Die Ausführung der Besprengungen erfolgt ausschließlich durch große Wagen, die bei Pferdezug etwa bis zu 2000 Liter Inhalt, bei Kraftwagen bis zu 5000 Liter Inhalt haben. Die letzteren sind den ersteren wegen der Raschheit des Betriebs und ihres großen Fassungsvermögens, das die Zahl der Fahrten bei weit entfernten Wasserentnahmestellen verringert, erheblich überlegen (Abb. 47, 48, 49, Tafel II). Im übrigen sei hier auch noch auf die Besprechung der staubarmen Fahrbahnbefestigungen in Abschnitt VII, insbesondere des Kleinpflasters, hingewiesen, da diese Beläge bei genügender Reinhaltung auch ohne Besprengungen verhältnismäßig wenig Staub erzeugen.

XII. Statistik.

A. Zweck und Bedeutung.

Die Statistik soll die Verhältnisse des Landstraßenwesens, soweit sie allgemeines Interesse bieten und in Zahlen faßbar sind, festlegen und auf bestimmte allgemein gebräuchliche Einheiten beziehen, um hierdurch Vergleiche zwischen verschiedenen Straßen und Straßennetzen zu ermöglichen. Dabei handelt es sich der Natur der Sache nach weniger um Neubauten als um die Verhältnisse von bestehenden Landstraßen, insbesondere um die Darstellung des Straßennetzes und -verkehrs und um die Art sowie die Kosten der Straßenunterhaltung. Neben dem rein wissenschaftlichen Wert derartiger Feststellungen, welche die maßgebenden Verhältnisse scharf und klar beleuchten, vermag eine richtig durchgeführte Statistik reiche Anregungen für die Praxis des Landstraßenwesens zu geben. Indem sie auffallende Abweichungen von der Norm deutlich hervortreten läßt, veranlaßt sie dazu den Gründen solcher Ausnahmeerscheinungen nachzuspüren und, falls sich hierbei Fehler und Mißstände herausstellen, die bessernde Hand anzulegen. Je größer das von der Statistik erfaßte Gebiet ist, um so vielseitiger und wertvoller werden im allgemeinen die Aufschlüsse sein, die sie bieten kann.

Von der Zuverlässigkeit und Genauigkeit aller einzelnen Erhebungen hängt die Brauchbarkeit der Statistik ab, flüchtige und ungenaue Feststellungen führen in die Irre und wirken deshalb

schädlich. Kaum minder wertvoll ist die Übersichtlichkeit und Klarheit der Darstellung, für die sich bald die Form der Übersichtstafel, bald die des Bildes als zweckmäßig erweist.

B. Arten der Statistik.

1. **Das Straßennetz.** Vor allem macht sich das Bedürfnis nach einem Übersichtsplan für das Straßennetz des Gebiets der Verwaltung (Staat, Provinz, Kreis, Bauamt), einer sogenannten Straßenkarte, geltend, die unter Dämpfung aller übrigen Angaben die Straßenzüge, nötigenfalls unterschieden nach Straßenarten (z. B. Land-, Kreis- und Gemeindestraßen), deutlich heraustreten lassen soll. Als zweckmäßig erweisen sich je nach der Größe des darzustellenden Gebiets Maßstäbe etwa von 1:100 000 bis 1:500 000. Der Einschrieb der amtlichen Straßenbenennung und der Vermessung etwa von 2 zu 2 oder 5 zu 5 km ist für viele Verwendungsarten dieser Pläne von Wert. Zu ihrer Ergänzung dient ein Verzeichnis der Straßenzüge des betreffenden Gebiets mit Angabe ihrer Längen in km je nach Bedarf auf 1 bis 3 Dezimalstellen genau. Interesse bietet sodann eine Angabe über die Befestigungsart der Straßen, indem sowohl die gesamte Länge der beschotterten, gepflasterten und bituminösen Straßenstrecken je für sich in km als auch ihr Verhältnis zur Gesamtlänge aller Straßen verzeichnet wird.

Wichtige Einblicke in die Verteilung der Landstraßen auf die verschiedenen Gebiete gewähren Tafeln über ihre Dichte, in denen neben der Gesamtlänge der Straßen die auf eine bestimmte Flächeneinheit, etwa 100 qkm, und Einwohnerzahl, etwa 10 000, entfallende gesamte Straßenlänge angegeben ist. Für Fragen der Verwaltung und Behördenorganisation ergeben sich wichtige Fingerzeige aus Übersichten, in denen die von den einzelnen technischen Organen (Bauamt, Straßenmeister, Wärter) einer Verwaltung zu besorgenden Straßenstrecken nach ihrer Länge verzeichnet sind, und aus Übersichten über die Kosten der Verwaltung, gegliedert nach den verschiedenen Arten des Aufwandes.

2. **Verkehrsaufnahmen.** Es leuchtet ohne weiteres ein, daß eine Ermittlung des Verkehrs der Landstraßen mit viel größeren Schwierigkeiten zu kämpfen hat, als gleichartige Arbeiten bei den Eisenbahnen oder Wasserstraßen mit ihrem organisierten Verkehr und dem genau bekannten Gewicht ihrer Fahrzeuge samt Nutzlast. Der Verkehr auf den Straßen ist nicht nur außerordentlich vielgestaltig, sondern auch wegen der Engmaschigkeit der Straßennetze schon auf kurze Strecken einem starken Wechsel unterworfen. Eine Ermittlung der Verkehrslasten läßt sich meist nicht mit Sicherheit durchführen. Diese eigenartigen Verhältnisse machen eine genaue Aufnahme des gesamten Straßenverkehrs zur Unmöglichkeit und nötigen zu weitgehenden Beschränkungen und Vereinfachungen, die