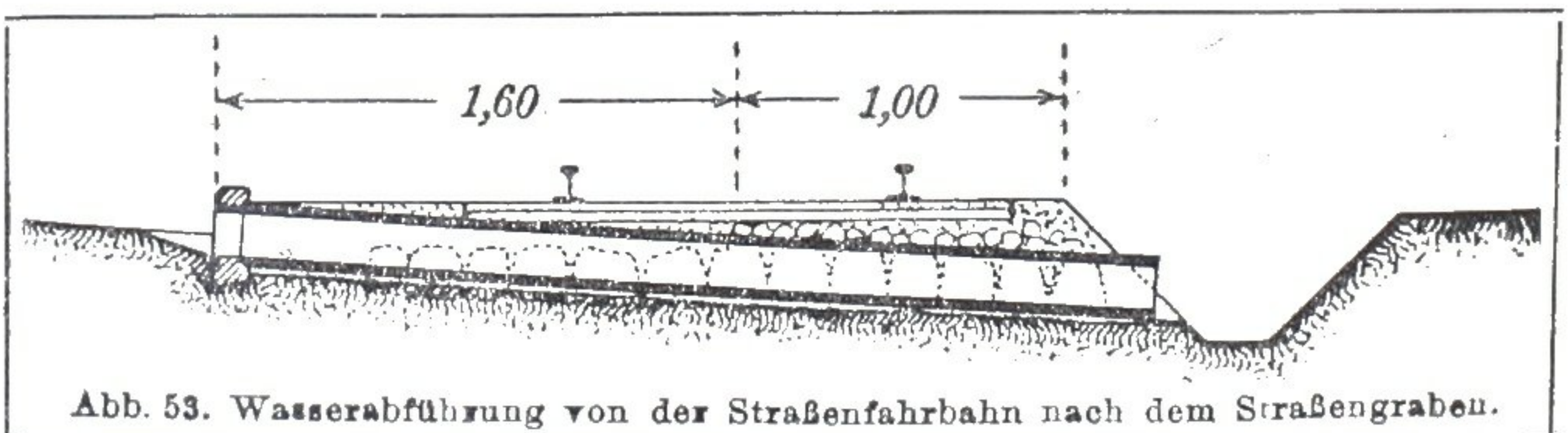


dungen für die Anschaffung des Schotters, für seine Verarbeitung und für die Pflege der Fahrbahn und Gehwege getrennt dargestellt werden. Von besonderer Wichtigkeit ist es ferner, die Kosten für bestimmte Einheiten zu berechnen und anzugeben. Als solche Einheiten kommen namentlich in Betracht 1 km Straßenlänge, 1 km Straßenlänge und 100 Zugtiere, 1 qm Fläche und 1 cbm Schotter. Dadurch werden wertvolle Vergleiche zwischen verschiedenen Straßen sowohl als auch zwischen größeren Gebieten ermöglicht.

Die Zusammenstellung in Übersichtstafeln ist die wichtigste Art der Darstellung für diese Angaben, ihre Endergebnisse lassen sich aber auch vielfach im Bilde anschaulich vor Augen führen. Zu vgl. Abb. 51.

XIII. Kleinbahnen auf Landstraßen.

Die Gleise von Kleinbahnen werden vielfach der Einfachheit und Kostenersparnis halber auf oder unmittelbar neben Landstraßen gelegt, was häufig bauliche Änderungen an den Straßen zur Folge hat. Die hierfür maßgebenden Grundsätze sollen deshalb einer kurzen Erörterung unterzogen werden. Voranzustellen ist hierbei der durch die Erfahrung bestätigte Gesichtspunkt, daß auf Landstraßen verlaufende Bahnen mit Dampflokotivbetrieb, namentlich wenn sie auch einen größeren Güterverkehr zu bewältigen haben, vielfach nicht bloß den Verkehr auf den Landstraßen belästigen, ja gefährden, sondern daß auch die Bahnen selbst durch die Anpassung an die Landstraße und den Verkehr auf derselben sowohl hinsichtlich ihrer Anlage als auch ihres Betriebs Beeinträchtigungen erfahren können. Wo diesen Nachteilen nicht erhebliche Vorteile, namentlich große Ersparnisse, gegenüberstehen, ist es deshalb angezeigt, die Bahn auf eigenem Körper abseits der Straße zu führen. Wenn die Bahnen aber auf die Straßen gelegt werden, so ist nach Möglichkeit darauf abzuheben, daß die Gleise nicht in



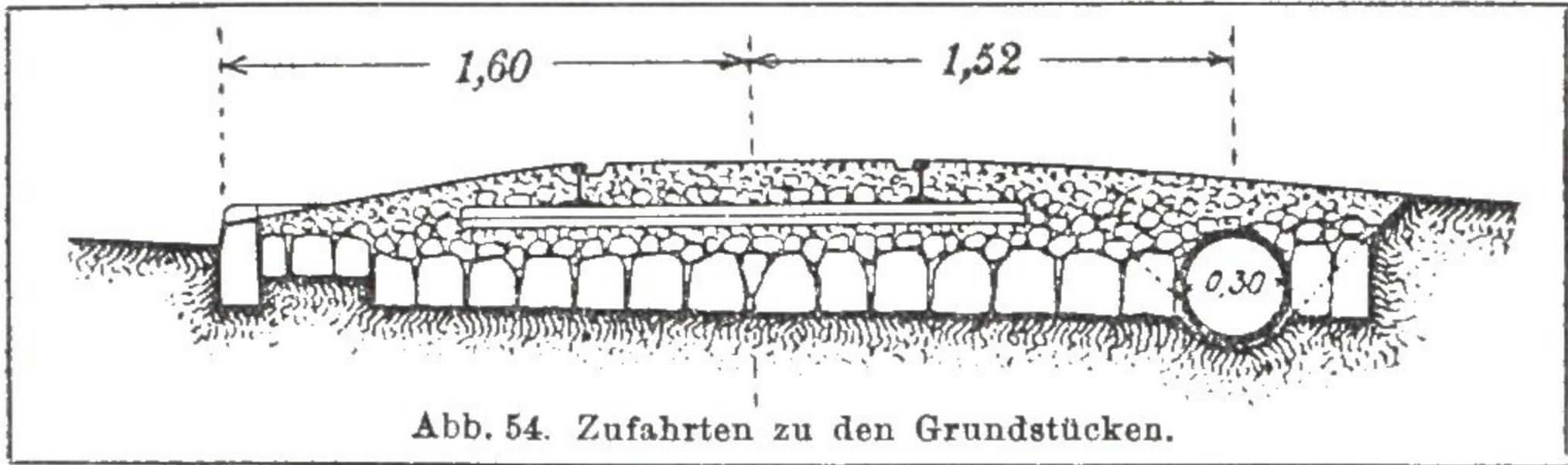


Abb. 54. Zufahrten zu den Grundstücken.

die Straßenfahrbahn selbst, sondern auf besondere erhöhte Bahnkörper zu liegen kommen, weil hierdurch die Gefahren und Nachteile sich wesentlich vermindern lassen.

Am günstigsten liegen die Verhältnisse bei elektrischem Betrieb und vorwiegendem Personenverkehr namentlich dann, wenn es sich um eigentliche Straßenbahnen (Vorortstraßenbahnen) handelt, die ohnehin ab und zu Haltestellen auf der Landstraße selbst benötigen. Aber auch hier bildet ein erhöhter Bahnkörper, entweder auf einer Seite der Straße (Abb. 52) oder bei reichlicher Breite in der Straßenmitte, eine große Erleichterung für den Bahnbetrieb nicht minder, als für den Verkehr auf der Landstraße. Von besonderer Wichtigkeit für den Zustand der Straße ist es, daß die Abführung des Tagwassers von der Fahrbahn durch den erhöhten Bahnkörper keine Beeinträchtigung erfährt. Zu diesem Behuf sind bei seitlicher Lage der Bahn Wasserabzugsvorrichtungen von der Straßenfahrbahn unter dem erhöhten Bahnkörper hindurch (Dohlen) in Abständen von etwa 15—20 m (Abb. 53) notwendig. Wegegteinmündungen und Güterzufahrten müssen in verkehrssicherer und geordneter Weise über den Bahnkörper hinweggeführt werden (Abb. 54).

XIV. Schriftenverzeichnis.

Die folgende Zusammenstellung enthält in alphabetischer Reihenfolge die bekanntesten deutschen *Einzelwerke* aus neuerer Zeit, welche den gesamten Landstraßenbau nebst seinen theoretischen Grundlagen oder wichtige Sondergebiete behandeln. Wer sich noch weiter in Einzelfragen vertiefen will, sei auf die zahlreichen technischen Zeitschriften verwiesen, unter denen für unsere Zwecke neben dem Zentralblatt der Bauverwaltung, sowie der Deutschen Bauzeitung vor allem die „*Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau*“, neuerdings übergegangen in die Zeitschrift „*Verkehrstechnik*“, und „*Der Straßenbau*“ als eigentliche Fachorgane anzuführen sind. Außer eigenen Abhandlungen über das Landstraßenwesen enthalten diese Zeitschriften auch fortlaufende Berichte über die neueste Literatur.

Andès, Die Beseitigung des Staubes auf Straßen und Wegen, Wien und Leipzig 1908, A. Hartleben.

Baer, J., Das Straßenbauwesen im Großherzogtum Baden, Leipzig 1895, J. J. Arnd.

Bavier, Die Straßen der Schweiz, Zürich 1878, Orell Fübli & Cie.

Becker, Die Wirtschaftlichkeit der Straßenbaumpflanzungen, Stuttgart 1914, Eugen Ulmer.