



Abb. 14. Langholzfuhrwerk.

näher ge-
zeigt werden.

Zunächst sollen
an dieser Stelle die
allgemeinen Bezie-
hungen zwischen den

Langholzfuhrwerken und den Straßenkrümmungen und -breiten abgeleitet werden, wobei die beiden Fälle zu unterscheiden sind, daß entweder kein Teil der Stämme über die Fahrbahn hinausragen darf oder daß das hintere Ende ebenso wie das Mittelstück des Stammes zwischen dem Vorder- und Hinterwagen über die Fahrbahn hinausstehen. Bei Langholzfuhrwerken empfiehlt sich die zeichnerische Lösung ganz besonders. Angaben über die Länge derartiger Fuhrwerke siehe S. 9. Die ortsübliche größte Länge ist im einzelnen Fall zu erheben.

a) *Kein Teil der Stämme darf über die Fahrbahn hinausragen.* Es leuchtet ein, daß bei dieser Annahme der Mindestkrümmungshalbmesser und die notwendige Fahrbahnbreite größer werden als im zweiten Fall. Trotzdem verdient sie im allgemeinen, besonders bei schmäleren Straßen, den Vorzug, da durch ein Hinausragen von Teilen der Langholzstämme, namentlich ihrer Enden über die Fahrbahn nicht nur der Fußgängerverkehr belästigt und gefährdet wird, sondern bei nicht ganz vorsichtigem Fahren auch Einfriedigungen, Bäume, Mauern, Sicherheitssteine auf den Straßenrändern oder den Grundstücken neben der Straße Beschädigungen ausgesetzt sind. Die Grenzen der Fahrbahn sind in diesem Fall durch das innere Hinterrad und den Weg des Stammendes (ausnahmsweise durch die Bespannungsspitze) vorgezeichnet. Es ist nach Abb. 14

$$R_i = \frac{l \cos \alpha}{\sin(\alpha + \alpha_1)} - \frac{s}{2} \quad (19)$$

$$\text{und } R_e = \sqrt{\left(R_i + \frac{s}{2}\right)^2 + l_1^2 + 2 l_1 \left(R_i + \frac{s}{2}\right) \sin \alpha_1} \quad (20)$$

Die notwendige Breite B der Steinbahn ergibt sich demnach unter Annahme eines Spielraums von 0,2 m neben dem Hinterrad an der inneren Seite, während ein solcher neben dem Stammende an der äußeren Seite nicht erforderlich ist, zu