

so ist für *Stützmauern* gewöhnlicher Ausführung und bei nicht zu nasser Hinterfüllung $b \cong \frac{1}{3} h$, für Mauern von besonders sorgfältiger Herstellungsweise mit wagrecht gelagerter trockener Hinterfüllung kann b auf etwa $\frac{2}{7} h$ ermäßigt werden, während b bei tonigem und lehmigem Auffüllmaterial, das zu Rutschungen neigt, auf $\frac{3}{7} h$ zu erhöhen ist. Für Futtermauern ohne Erdüberhöhung kann als mittlere Mauerdicke angenommen werden $b = 0,29 \text{ m} + 0,17 h$. Im allgemeinen

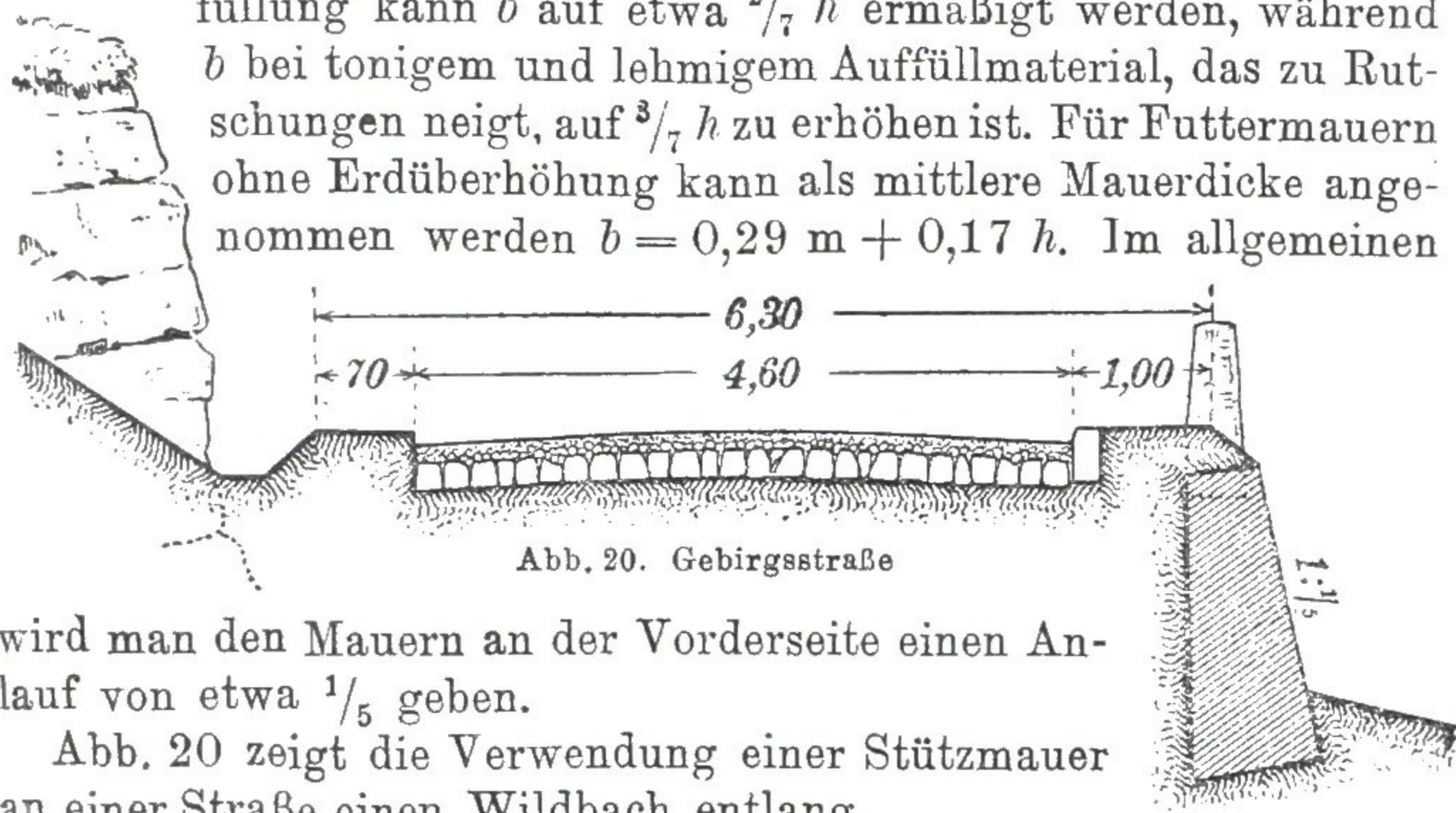


Abb. 20. Gebirgsstraße

wird man den Mauern an der Vorderseite einen Anlauf von etwa $\frac{1}{5}$ geben.

Abb. 20 zeigt die Verwendung einer Stützmauer an einer Straße einen Wildbach entlang.

VII. Oberbau (Befestigung).

A. Allgemeine Gesichtspunkte.

Wie die Fahrbahn der Straße ihr weitaus wichtigster Bestandteil ist, so bildet auch die Frage ihrer Befestigung den Hauptgegenstand des vorliegenden Abschnitts, hinter dem die Behandlung der Fuß-, Reit- und Radfahrwege erheblich zurücktritt. Die nachfolgenden allgemeinen Erörterungen im besonderen beziehen sich nur auf die Befestigung der Fahrbahnen.

Bloße *Erdstraßen*, die lediglich aus einer geebneten Erdbahn mit oder ohne Seitengräben ohne besondere Befestigung ihrer Oberfläche bestehen, bilden eine ganz unzulängliche Einrichtung für den Verkehr, die auch bescheidenen Ansprüchen nicht zu genügen vermag. Mögen derartige Erdbahnen, solange sie sich in trockenem Zustand befinden, auch für leichte Fuhrwerke ein weiches und ruhiges Fahren ermöglichen, so verwandeln sie sich bei nasser Witterung in grundlose Sümpfe, in denen die Fahrzeuge tief einsinken und Gleise hinterlassen, die auch nach dem Wiederaustrocknen des Erdbodens nur allmählich durch den Verkehr wieder eingeebnet werden und ihn deshalb noch lange belästigen. So verbreitet sie unter primitiven Verhältnissen in früheren Zeiten auch waren und in unentwickelten Gegenden selbst jetzt noch sind, so ist doch ihre Anwendung in fortgeschrittenen Ländern trotz der geringen Herstellungskosten wegen der geschilderten Mängel mit Recht sehr in Abgang gekommen. Sie werden hier nur noch in gewissen Fällen als Feld-, Wald- und Reitwege, sowie auf Landstraßen als sogenannte Sommerwege neben einer befestigten Fahrbahn angeordnet.