



Vorkommen von geeignetem Kies gebundenen Kiesbahnen an Verbreitung und Bedeutung so erheblich nach, daß der Hauptteil dieser Erörterung den Schotterbahnen gewidmet sein wird. Es gibt zweierlei Arten, solche Schotterbahnen für Landstraßen herzustellen. Bei der einen, unbedingt besseren von beiden, wird zunächst eine sogenannte *Packlage*, auch *Grundsicht* oder *Vorlage* genannt, je nach der Schwere des zu erwartenden Verkehrs in einer Stärke von 15—20 cm auf den Erdgrund aufgebracht. Diese Packlage besteht aus pyramidenartigen Bruchsteinen mit möglichst ebenen Grundflächen, die hochkantig mit den Spitzen nach oben und mit den Längsseiten quer zur Straßenachse eingestellt und fest verspannt werden. Hierauf köpft man die oberen Spitzen der Steine ab und keilt damit die Lücken zwischen den einzelnen Steinen aus („Verzwicken“). Von diesem festen Verspannen und Auskeilen der Packlage hängt ihre Brauchbarkeit in hohem Maße ab, weil dadurch sowohl das Versinken einzelner Steine in den Untergrund als auch ein Emporquellen desselben zwischen den Steinen verhindert wird. Auf die Packlage wird sodann als Abnutzungsschicht eine *Decke* aus *Schotter*, auch *Steinschlag* oder *Kleingeschläg* genannt, in solcher Stärke aufgebracht, daß sie in gewalztem oder festgefahretem Zustand, je nach der Verkehrsbedeutung der Straße, noch eine Stärke von 8—15 cm, durchschnittlich 10 cm, besitzt. Diese Schotter-schicht überdeckt man zur Glättung häufig noch mit einer etwa 2 cm starken Schicht von feinkörnigem Gestein, sogenanntem Grus. Zu vgl. Abb. 21. Durch das Festwalzen oder Festfahren verliert die lose aufgebrachte Schotterdecke etwa  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{5}$  ihrer Stärke, da sie einerseits in die Zwischenräume zwischen den einzelnen Steinen der Packlage eingepreßt, andererseits aber auch in sich selbst zusammengedrückt wird. Sie muß deshalb zur Erzielung einer bestimmten Stärke im festen Zustand zunächst entsprechend höher aufgeschüttet werden. Im allgemeinen ergibt 1 cbm Schotter in lose geschüttetem Haufen etwa 0,8 cbm feste Schotterdecke. Es empfiehlt sich sehr, vor dem Einstellen der Packlage dem Erdkörper genau die Form der künftigen Fahrbahnoberfläche zu geben, so daß sowohl die Packlage als auch die Schotterdecke überall eine gleichmäßige Stärke erhalten können.

Die zweite Art der Schotterbahnen, die nach dem Engländer Mac Adam, der sie zuerst in größerem Maßstab zur Ausführung gebracht hat, den Namen *Macadamstraße* führt, unterscheidet sich