



Abb. 27. Querschnitt durch eine Klinkerstraße.

oder Sandschichte je von etwa 15—25 cm Höhe zu versetzen und gut abzurammen (Reihenpflaster). Beinahe immer werden Steine von nicht genau prismatischer Form, die sogenannten Kopfsteine oder Köpfel genügen, die von der Kopffläche aus nur auf etwa 5 cm Tiefe vollkantig sind und sich von da ab nach unten verjüngen. Derartige Steine sind erheblich billiger als die sogenannten Würfelsteine, die genau prismatische Form aufweisen. Auch auf gleiche Breite der einzelnen Steine ist kein erheblicher Wert zu legen, wenn schon natürlich für ein und dieselbe Reihe gleichbreite Steine zusammengenommen werden müssen (Abb. 26).

Das an Widerstandsfähigkeit hinter dem Kleinpflaster und sogar hinter einer guten Hartschotterfahrbahn zurückstehende *Klinkerpflaster* ist das einzige auf Landstraßen einigermaßen verbreitete *Kunststeinpflaster* und, wie bereits erwähnt, nur da am Platz, wo die Beifuhr natürlicher Steine unverhältnismäßige Kosten verursachen würde. Diese Pflasterart hat es deshalb nur zu einer örtlichen Bedeutung gebracht. Dem Verkehr schwerer Fuhrwerke ist sie nicht gewachsen. Die 18—23 cm langen, 10—11 cm breiten und $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ cm starken Steine werden aus Ton geformt und bis zur Sinterung gebrannt. Sie kommen in bewährter Güte namentlich aus Ziegeleien in Osnabrück, Bockhorn und Amsterdam. Bei ihrer länglichen Form und geringen Stärke lassen sie sich ohne guten Unterbau, der aus einer Schicht Beton von 15—20 cm Stärke oder aus einer noch kräftigeren Sand- oder Kiesschüttung besteht, nicht haltbar verlegen. Die Steine werden ähnlich wie Großpflaster in Reihen senkrecht zur Straßenrichtung und im Verband gesetzt, ohne daß die dichten Fugen zunächst mit Sand ausgefüllt würden. Dies geschieht vielmehr erst nach dem Versetzen des Pflasters in der Weise, daß Sand auf die Oberfläche des Pflasters aufgebracht und durch Wasser in die Fugen eingeschlemmt wird. Zum Schutz gegen Beschädigungen erfordert das Klinkerpflaster die dauernde Erhaltung einer etwa 2 cm hohen Sandschicht auf seiner Oberfläche. Seitliche Abgrenzung des Pflasters durch Bordsteine oder Rasenstreifen ist empfehlenswert. (Abb. 27.)

3. Bituminöse Fahrbahnen. Unter diesem Sammelnamen fassen wir diejenigen Verfahren zusammen, welche die Benützung von natürlichem oder künstlichem Bitumen, d. h. von *Asphalt-* oder *Steinkohlenteer* zur Bindung des Staubes als Grundlage haben. Sie lassen sich nach der Art und Weise, wie das Bitumen verwendet