

jedes einzelnen Querschnitts (zur Hälfte Einschnitt, zur anderen Hälfte Auffüllung) oder auf kurze Entfernung zwischen verschiedenen Querschnitten gesucht werden. Auf diese Weise erhält man

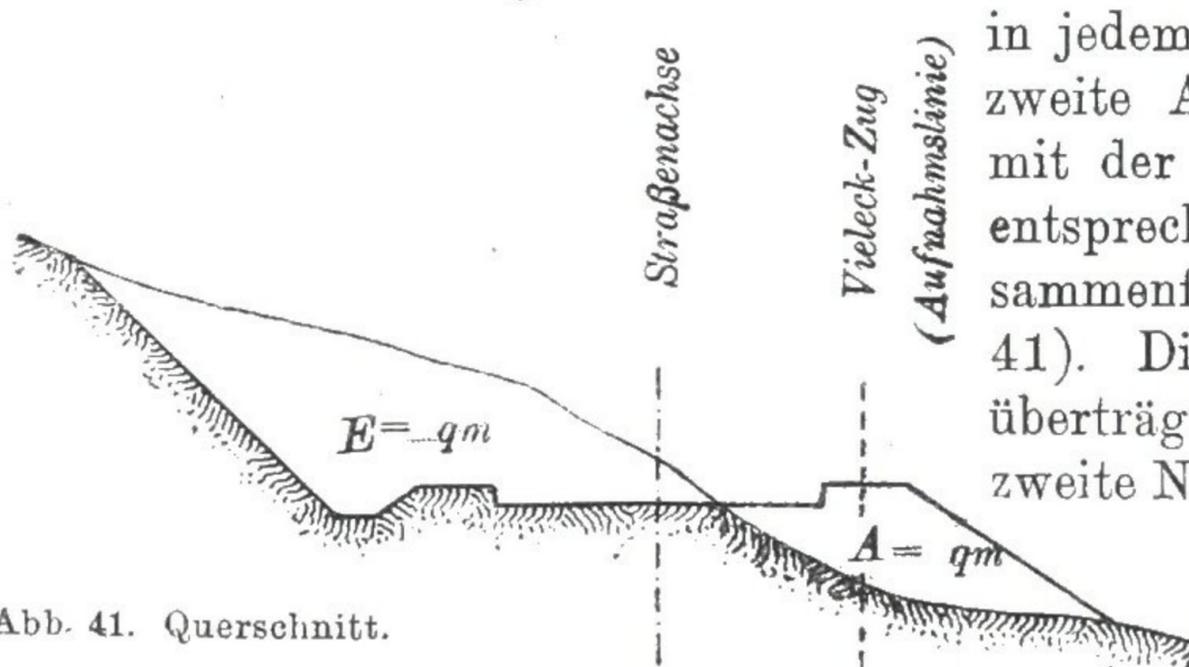


Abb. 41. Querschnitt.

in jedem Querschnitt eine zweite Achse, die meist mit der dem Vieleckzug entsprechenden nicht zusammenfallen wird (Abb. 41). Diese neue Achse überträgt man nunmehr als zweite Nulllinie in den Lageplan und entwirft hierauf in Anlehnung an

sie nach den in Abschnitt IV angegebenen Grundsätzen eine erste eigentliche Straßenachse mit geraden Linien und Krümmungen (Abb. 42). Diese Achse wird nun ihrerseits wieder in die Querschnitte eingetragen und zu erneuter (veränderter) Einzeichnung des Straßenquerschnitts benutzt. Nun ist zum erstenmal eine genaue

Ermittlung der Erdmassen vorzunehmen. Zu diesem Zweck wird zunächst für jeden Querschnitt der Flächengehalt F von Einschnitt ($F = E$) und Auffüllung ($F = A$) je für sich nach einem der aus der praktischen Geometrie bekannten

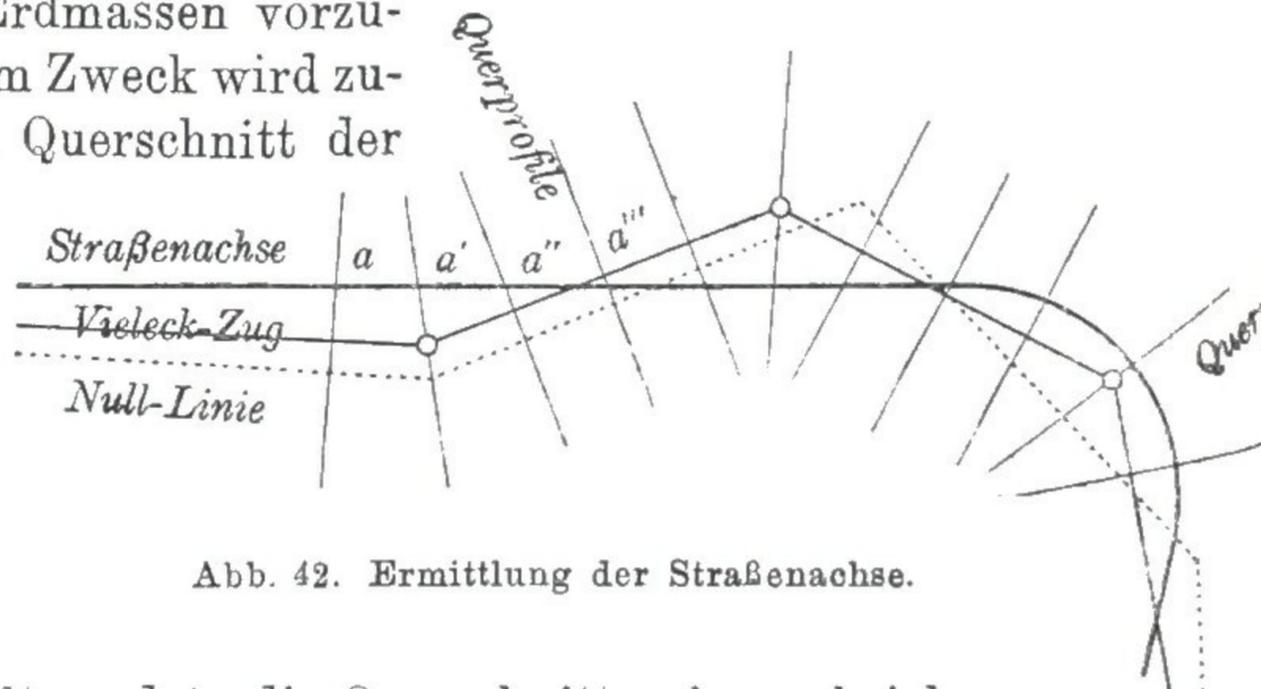


Abb. 42. Ermittlung der Straßenachse.

Verfahren ermittelt und in die Querschnitte eingeschrieben (Abb. 41), worauf die Massen M aller Einschnitte und Auffüllungen getrennt berechnet werden. Dies geschieht vielfach mit Hilfe von Vordrucken in Tabellenform auf Grund der Näherungsformel

$$M = \frac{F + F'}{2} l \quad (27)$$

wo F und F' den Flächengehalt zweier benachbarten Querschnitte, getrennt nach Einschnitt und Auffüllung, und l ihre Entfernung in der neu gezeichneten Achse (also nicht im Vieleckzug), aus dem Lageplan abgegriffen, bedeuten. Die Förderweite für die Erdmassen, die bei der Preisfestsetzung eine Rolle spielt, kann bei Straßenbauten meist auf Grund dieser Tabellen mit hinreichender Genauigkeit geschätzt werden. Zur Ermittlung der Erdmassen und Förderweiten können auch die im Eisenbahnbau üblichen zeichnerischen Verfahren benützt werden.