

platte vollendet. Die Strecken CE und DF besitzen die normale Fahrbahnbreite; auf den Strecken CA und BD , die sich allmählich erbreitern bzw. verengern, kann mit dem Schwicken begonnen bzw. aufgehört werden.

Wenn in besonders steilem Gelände den geraden Strecken CA und BD ausnahmsweise keine genügende Länge gegeben werden kann, entsteht eine Gegenkrümmung, deren Breitenverhältnisse unschwer durch Einzeichnen des maßgebenden Langholzfuhrwerks ermittelt werden können. Dürfen Teile der Stämme über den Fahrbahnrand hinausragen, was aber

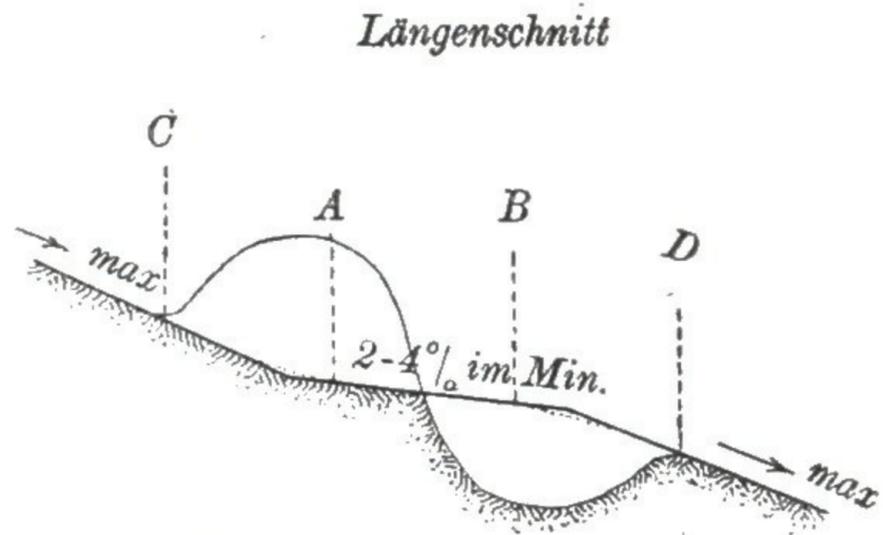
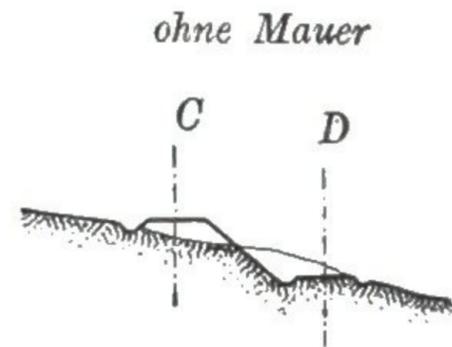
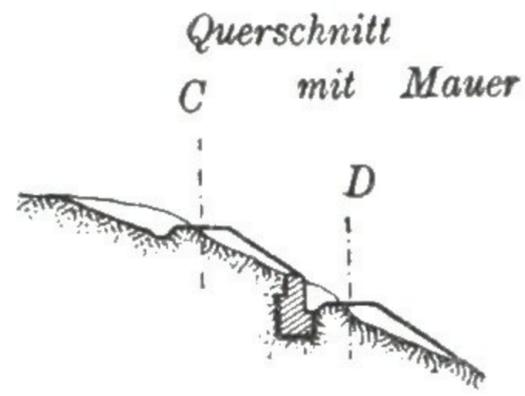
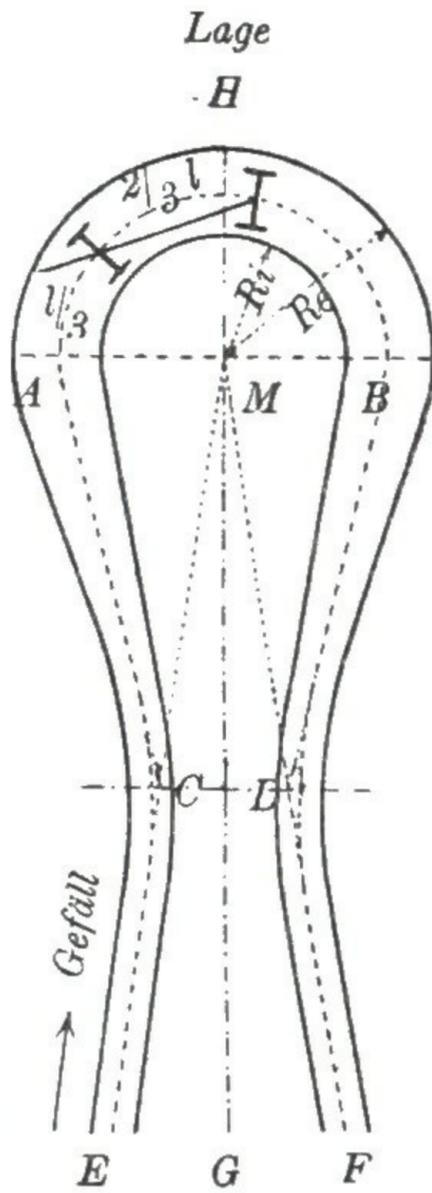


Abb. 43. Wendeplatte.

nur in seltenen Fällen und womöglich nur in dem in der Auffüllung gelegenen Teil der Wendeplatte gestattet werden sollte, so ist in der gleichen Weise mit R_i und nach Buchstabe 3b, S. 32 mit R_a zu verfahren. Sehr einfach gestaltet sich die Sache, wenn nur gewöhnliche Fuhrwerke oder Kraftwagen in Frage kommen (Ziff. 1 u. 2 S. 28 u. 30). In allen Fällen kommen zu der Fahrbahnbreite noch Bankette oder Fußwege hinzu.

E. Vergleichung verschiedener Linien.

Wie bereits in Unterabschnitt A angedeutet wurde, sind, auch wenn der Zweck einer neu zu schaffenden Straßenverbindung und ihre Ausgangs- und Endpunkte im allgemeinen festliegen, oft noch recht verschiedenartige Lösungen möglich, vor allem in steilem und bewegtem Gelände. Da es in solchen Fällen häufig nicht gelingt, über die günstigste Linie nur auf Grund von allgemeinen Erwägungen und Vorerhebungen ins klare zu kommen, ist es dringend geboten, für die verschiedenen in Frage kommenden Linien wenn nicht baureife, so wenigstens allgemeine Entwürfe aufzustellen und ihre voraussichtlichen Kosten zu überschlagen. Hierzu bieten Höhenkarten im