

Abb. 52. Landstraße mit Straßenbahn.

dungen für die Anschaffung des Schotters, für seine Verarbeitung und für die Pflege der Fahrbahn und Gehwege getrennt dargestellt werden. Von besonderer Wichtigkeit ist es ferner, die Kosten für bestimmte Einheiten zu berechnen und anzugeben. Als solche Einheiten kommen namentlich in Betracht 1 km Straßenlänge, 1 km Straßenlänge und 100 Zugtiere, 1 qm Fläche und 1 cbm Schotter. Dadurch werden wertvolle Vergleiche zwischen verschiedenen Straßen sowohl als auch zwischen größeren Gebieten ermöglicht.

Die Zusammenstellung in Übersichtstafeln ist die wichtigste Art der Darstellung für diese Angaben, ihre Endergebnisse lassen sich aber auch vielfach im Bilde anschaulich vor Augen führen. Zu vgl. Abb. 51.

XIII. Kleinbahnen auf Landstraßen.

Die Gleise von Kleinbahnen werden vielfach der Einfachheit und Kostenersparnis halber auf oder unmittelbar neben Landstraßen gelegt, was häufig bauliche Änderungen an den Straßen zur Folge hat. Die hierfür maßgebenden Grundsätze sollen deshalb einer kurzen Erörterung unterzogen werden. Voranzustellen ist hierbei der durch die Erfahrung bestätigte Gesichtspunkt, daß auf Landstraßen verlaufende Bahnen mit Dampflokotivbetrieb, namentlich wenn sie auch einen größeren Güterverkehr zu bewältigen haben, vielfach nicht bloß den Verkehr auf den Landstraßen belästigen, ja gefährden, sondern daß auch die Bahnen selbst durch die Anpassung an die Landstraße und den Verkehr auf derselben sowohl hinsichtlich ihrer Anlage als auch ihres Betriebs Beeinträchtigungen erfahren können. Wo diesen Nachteilen nicht erhebliche Vorteile, namentlich große Ersparnisse, gegenüberstehen, ist es deshalb angezeigt, die Bahn auf eigenem Körper abseits der Straße zu führen. Wenn die Bahnen aber auf die Straßen gelegt werden, so ist nach Möglichkeit darauf abzuheben, daß die Gleise nicht in

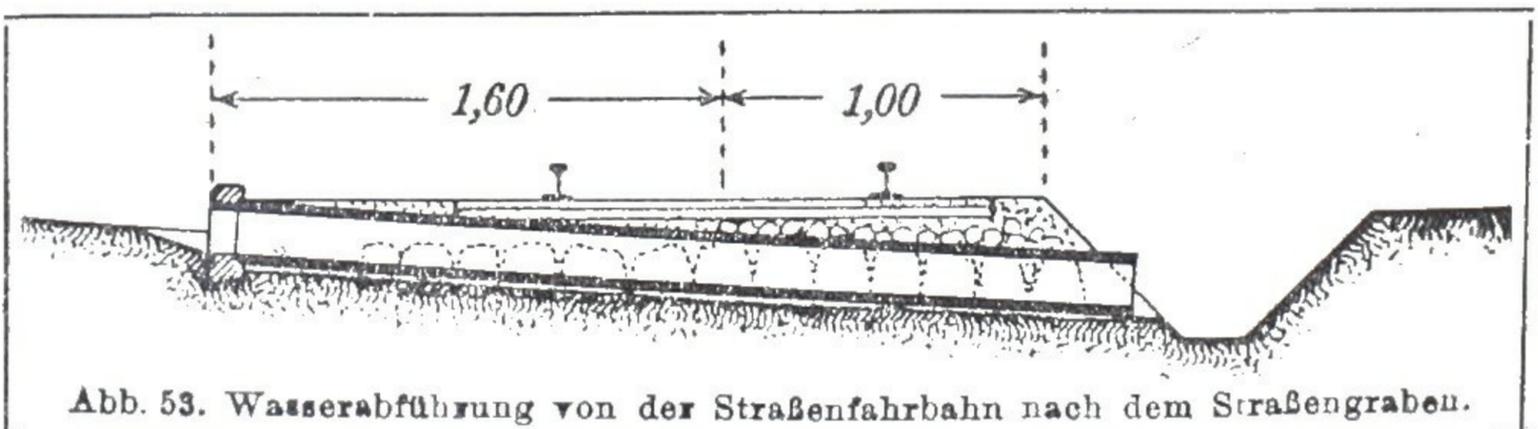


Abb. 53. Wasserabführung von der Straßenfahrbahn nach dem Straßengraben.