

sind heb- und senkbare Besen angebracht, die den noch heißen Teer sofort erfassen und ihn zu einer gleichmäßigen Schicht ausbreiten, die dann alle Bestandteile der Oberfläche aufnimmt und festhält. Beim Erkalten erhärtet der Teer und die Straßendecke kann schon bald danach befahren werden (System: Straßenbau-Gesellschaft Zoeller, Wolfers & Droege). Bei der Teerung geht man, um Behinderungen des Verkehrs zu vermeiden, gewöhnlich in der Weise vor, daß man erst die eine Hälfte der Straße vollkommen teert und dann die andere. Nach der Teerung wird, so lange der Teer heiß ist, Kies oder grobkörniger Sand über die geteerte Fläche gestreut, der gleichfalls festgehalten wird und ihre Abnutzung hindert. Auch Asphaltmakadam findet man bereits häufig. Mannigfaltig die Arten der zur Herstellung der verschiedenen Straßendecken verwendeten Maschinen. Außer den schon erwähnten werden fahrbare Druckluftanlagen zum Kaltasphaltieren von Landstraßen verwendet (System Knorrbremse). Auch Hochdruck benutzt man zur Bewegung des Teers. Dampfwalzen (System Henschel & Sohn) beginnen und vollenden das Werk.

Dem Teer ist bei der Ausgestaltung der Zukunftsstraße durch den Beton ein erheblicher Wettbewerb erwachsen. Besonders in Amerika hat man schon große Strecken betonierter oder zementierter Straßen. Hier ergibt sich die Schwierigkeit, daß die Straße im Winter großer Kälte ausgesetzt ist, während im Sommer die Sonne auf sie niederbrennt. Im ersteren Fall zieht sich der Beton zusammen, im letzteren dehnt er sich aus. Dadurch können Risse und Sprünge entstehen. Man hat nun besondere Betonarten für den Straßenbau verwendet. In der Nähe von Berlin, in Adlershof, wurde vor einiger Zeit eine Straße aus Rhoubenit-Beton von der Wayss & Freytag A.-G. hergestellt. Der Rhoubenit-Beton ist eine Erfindung von Robert Houben in Brüssel und ist auch in Belgien und Frankreich schon zur Verwendung gelangt. Er besteht, wie gewöhnlicher Beton, auch aus einem Gemenge von Zement mit Kies oder Steinschlag. Um jedoch das Rissigwerden zu vermeiden, sind noch bestimmte Bestandteile, vor allem Teer, Asphalt, eine Fasermasse bzw. Sägespäne beigemischt. Die mit dem Asphalt und Teer getränkten Sägespäne nehmen Wasser auf, das sie dann später wieder abgeben, wodurch der Beton feucht erhalten wird. Bei der Herstellung der Straße wird ein Mischer für den Beton verwendet, bei dem die Zugabe des Wassers zum Gemisch im richtigen Verhältnis vollkommen automatisch erfolgt. Der Beton wird durch einen fünf Meter langen Ausleerer unmittelbar auf die Straßendecke gebracht. Dann wird mit einer Walze besonderer Konstruktion nachgewalzt. Es folgt Nachstampfen mit Holzstampfern unter Verwendung eines Richtscheites, wodurch das richtige Profil der Straßendecke hergestellt wird. Schließlich wird die Oberfläche mit Hilfe eines Gummibandes „abgezogen“, so daß sie glatt wird und endlich mit Handreibern nachgeglättet. So entsteht eine vollkommen ebene Fahrbahn, die keinerlei Erhöhungen und Vertiefungen aufweist, deren Oberfläche hinreichend rauh ist, um ein Gleiten zu verhüten und die vor allem in sehr kurzer Zeit hergestellt werden kann.

Mit der Straßendecke allein ist es aber nicht getan! Die alten Straßen sind zu gewunden. Man legt sie deshalb vielfach gerade, so daß auf weite Strecken hin ein Überblick möglich ist. Die Straßenkreuzungen im Niveau werden in Unterführungen umgewandelt. Neuerdings ist auch die Forderung erhoben worden, die Zukunftsstraße für den Automobilverkehr um die Dörfer herum zu führen, da gerade in diesen trotz aller Vorsicht der Fahrer verhältnismäßig viele Unglücksfälle zu verzeichnen sind.

Außerdem aber sind viele Straßen nicht breit genug. Will man sie ver-