

keit Stimmen laut geworden, durch Zwangsmittel die Städte in ihrer Eigenschaft als Wegeunterhaltungspflichtige zu veranlassen, den Stampfasphalt zu beseitigen. Solche Forderungen sind leicht aufzustellen, aber unmöglich durchzuführen. Wir können nicht viele 100 km noch brauchbare Decken beseitigen und durch andere ersetzen. Hierzu fehlt es an Geld, und es ist daher widersinnig, wenn immer wieder eine solche Forderung erhoben wird. Sie zeigt, daß die Antragsteller nicht denken können. Was aber gefordert werden muß ist, daß bei Neuanlagen, oder bei der Notwendigkeit einer vollständigen Erneuerung alter Belege, der Stampfasphalt in seiner jetzigen Form nicht mehr verwendet wird. Zu fordern ist aber, daß mit mehr Nachdruck wie bisher versucht wird, durch Einpressen von Riffelung, durch Aufwalzen einer rauheren Schicht, unter Wahrung der finanziellen Möglichkeiten doch zu einer brauchbaren Lösung auch hinsichtlich des vorhandenen Stampfasphalts zu kommen. Hier ist mehr Energie bei den Stadtverwaltungen am Platze. Schließlich muß die Straßenreinigung neue Wege gehen. Die Straßenkehrmaschine, die in ihrer mannigfachsten Form heutzutage im allgemeinen so konstruiert ist, daß derselbe Apparat Wasser gibt und die Reinigung in Form einer Borsten- oder Gummiwalze, je nach der Pflasterart, vornimmt, hat gezeigt, daß sie beim Stampfasphalt nicht in der Lage ist, die auf ihm befindliche Schmutzschicht zu beseitigen. Es fehlt ein gründliches Aufweichen, dann die Beseitigung des Schmutzes durch möglichst stark wirkendes Druckwasser. In vielen anderen Weltstädten ist man bereits dazu übergegangen, die Straßenreinigung durch die Feuerhydranten derart vorzunehmen, daß der hier wirksam werdende starke Strahl die Schmutzschicht fortschwemmt, um dann noch durch ein Nachwaschen die Straße vollkommen zu säubern. Außerdem ist es zwecklos, bei Stampfasphalt Sand zu streuen. Es muß verlangt werden, daß sich nicht zermahlender Feuersteinsplitt zum Streuen verwendet wird. Er bedeutet gegenüber dem Sand und auch gegenüber dem Kies einen recht brauchbaren Schleuderschutz. Es gibt also bei gutem Willen allerhand Mittel und Wege, die jetzige Schleudergefahr zu verringern.

Interessant ist es, in diesem Zusammenhange kurz zu streifen, wie die Straßenbaufrage in anderen Ländern geregelt wird.

In Amerika ist der Straßenbau Sache der einzelnen Staaten, von denen es bekanntlich 48 gibt. Der Bund gibt jedoch für die Durchgangsstraßen Zuschüsse und knüpft an diese Zuschüsse bestimmte technische Bedingungen. Eine der wichtigsten ist die Forderung, daß schienengleiche Übergänge nicht mehr erlaubt sind. Wichtig ist aber die Hervorhebung der Tatsache, daß bei der Anlage solcher Wege-Über- oder Unterführungen auch die Eisenbahn zu einem recht erheblichen Prozentsatz, durch gesetzliche Bestimmungen verpflichtet, beisteuern muß. In Amerika herrscht die 6 m breite Betonstraße vor. Der Straßenbau wird unter Anwendung aller neuzeitlichen Maschinen mit knappsten Menschenkräften in bewunderswürdiger Schnelligkeit durchgeführt.