

welcher Nachteil zu Beschwerden der Geschäftsleute und Bewohner der umliegenden Häuser Veranlassung gab, und weil sich bei Aufbrechen des Pflasters einige Monate nach Fertigstellung ergeben hat, daß der Zement trotz längerer Absperrung nicht genügend erhärtet war. Letzterer Mangel dürfte auf die störenden Wirkungen des Wagenverkehrs nach Eröffnung der Straßen zurückzuführen sein.

Die Herstellungsweise des Anschlusses der Würfelpflasterungen an die Straßenbahngleise ist aus den Abb. 141 und 143 zu ersehen. Bei Unterleitungsgleisen sind die an die Kanalschienen anschließenden Steine mit Rücksicht auf die Kanäle niedriger als die übrigen Steine. Die Fugen der Pflasterflächen beiderseits von Kanalschienen werden in der Breite von je 40 cm mit einem Asphaltsurrogate ausgegossen. Die rechteckig geformten Steine werden in gleicher Weise wie die Würfel, jedoch stets in zur Straßenachse senkrechten Reihen verlegt; die ordinären und Köpfelsteine erhalten eine Sandunterlage von 10 cm Höhe. Die Würfel können, wenn die Oberfläche abgenützt ist, noch zweimal gewendet und in Nebenstraßen wieder verwendet werden, so daß die Steine eine lange Reihe von Jahren hindurch in Gebrauch bleiben können. Die rechteckigen Steine können nur einmal gewendet werden. Die Neupflasterungen ebenso wie die Umpflasterungen werden an Unternehmer vergeben, welche bei Arbeiten größeren Umfanges durch zwei Jahre, bei kleineren durch ein Jahr nach Fertigstellung zu haften haben.

Mit Asphaltpflaster wurde in Fahrbahnen der erste Versuch bereits im Jahre 1872 gemacht. Die Herstellungsweise dieser Versuchspflasterung war die für Stampfasphaltpflasterungen noch heute übliche. Seither wurden solche Pflasterungen in allerdings mäßigem Umfange ausgeführt. Eine im Jahre 1884 versuchte Verwendung von doppeltem Gußasphaltbelage zur Fahrbahnpflasterung ergab einen ungünstigen Erfolg, daher ein solcher Belag in Fahrbahnen nicht mehr angewendet wird. Asphaltpflaster gelangt nur in Straßen mit Steigungen bis höchstens 1:50 (20‰) zur Anwendung.

Der Stampfasphalt, dessen Herstellung in der üblichen Weise durch Aufbringen des heißen Asphaltsteinpulvers, Überfahren mit heißen Walzen und Stampfen geschieht, erhält in gewalztem Zustande eine Stärke von 5 cm und eine Betonunterlage von 18—20 cm Stärke, welche aus Portlandzement, reschem Sande und Rundschotter im Mischungsverhältnisse 1:3:5 hergestellt wird. Das verwendete Asphaltgestein wird zumeist aus dem Val de Travers in der Schweiz, ferner auch aus Sizilien und St. Valentino in Italien, Lobsann im Elsaß und Seissel in Frankreich bezogen.

Bei dem Anschlusse an die Straßenbahngleise, woselbst das Asphaltpflaster starker Abnützung unterworfen ist, wurde versuchsweise ein schmaler Streifen mit Gußasphalt belegt, welcher sich leicht auswechseln läßt, es hat sich diese Methode jedoch nicht bewährt. In letzter Zeit wird allgemein eine Saumschar aus Holzstöckeln längs der äußeren Schienen gegeben (siehe Abb. 144). Bei dem Anschlusse des Asphaltpflasters an Granitpflaster werden die drei ersten Reihen desselben zur Vermeidung von Setzungen auf Beton gelegt. In letzter Zeit wurde auch ein Versuch mit Belag der ganzen Fahrbahn mit Asphaltplatten gemacht.

Die Ausführung der Stampfasphaltpflasterungen wird an Unternehmer vergeben, welche eine fünfjährige Haftung für die Güte der Herstellungen zu übernehmen haben. Die Ausbesserungen werden ebenfalls durch ständige Unternehmer nach Einheitspreisen besorgt.

Holzpflaster wurde zum ersten Male probeweise im Jahre 1875 nach dem System Norris gelegt. Nach diesem wurden die Holzstöckel auf einen mit Teer bestrichenen Bohlenbelag aufgebracht. Diesem Versuche folgten weitere Herstellungen mit zumeist aus weichem Holze angefertigten Stöckeln, welche mit karbolsaurem Teeröle oder mit Chlorzink oder mit einem Gemische dieser beiden Flüssigkeiten imprägniert und anfänglich ebenfalls auf Bohlenunterlage gelegt wurden. Diese ersten Holzpflasterungen fielen zumeist nicht befriedigend aus, woran wohl die mangels genügender Erfahrung unrichtige Herstellungsweise, insbesondere auch die Bohlenunterlage die Ursache war; durch Anbringen einer Betonunterlage anstatt der Bohlen und durch verschiedene andere Verbesserungen erzielten die weiteren Pflasterungen allmählich bessere Resultate. Die Dauer des Belages beträgt bisher durchschnittlich zehn Jahre.

Holzpflaster wird insbesondere in Straßen mit Steigungen von 30‰ (ausnahmsweise 40‰), deren Zahl in Wien infolge der ungleichen Bodenbeschaffenheit ziemlich groß ist, weiters in kürzeren Straßenstrecken vor Anstaltsgebäuden, weil der Übergang der Pflaster von Stein auf Holz leichter ist als von Stein auf Asphalt, wohl auch, weil es schalldämpfender ist als Asphalt, angewendet. Das Holzpflaster erhält jetzt immer eine Betonunterlage in der Höhe von 18—20 cm, welche in gleichem Mischungsverhältnis hergestellt wird wie jene für das