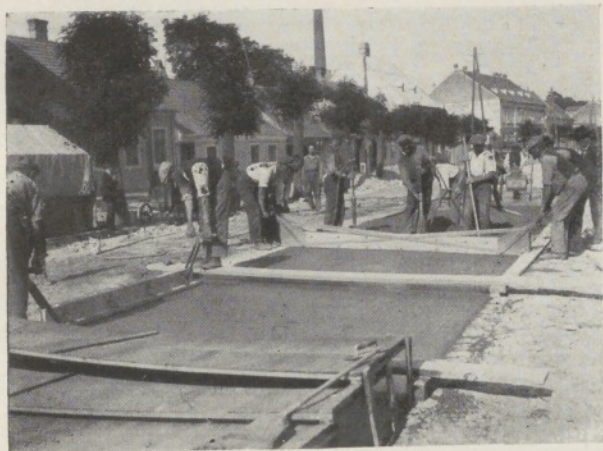


starken, zum Teile schwächeren Verkehr aufweist, zum Teil im offenen Gelände, zum Teil in einer Durchfahrtsstrecke liegt, überdies absperrbar und von Wien leicht erreicht ist.

Die Entscheidung fiel zugunsten der ungefähr 3600 Meter langen Straßenstrecke im Zuge der Triester Bundesstraße, welche bei der Abzweigung der Bezirksstraße nach Pfaffstätten—Baden (Kilometer 17) beginnt, durch die Ortschaft Traiskirchen führt und bei der Straßenkrümmung gegen Oeynhausen endet. Auf dieser Strecke, in der Fachwelt als Versuchsstrecke Traiskirchen wohlbekannt, wurde der Untersuchung der billigen Methoden mit kurzer Lebensdauer die gleiche Sorgfalt gewidmet, wie den teuren Methoden mit langer Lebensdauer. Außerdem wurden die Herstellungen mit Teer denjenigen mit Asphalt übersichtlich gegenüber gestellt, um auch hier in kleinem Maßstabe die Berechtigung des Wettstreites zwischen Teer und Bitumen beurteilen zu können, welcher auf dem Gebiete des Straßenbaues auf der ganzen Welt ausgefochten wird und einen Teil des großen Wirtschaftskampfes zwischen Kohle und Petroleum darstellt.

Die Versuchsstrecke wurde in 14 Teilstrecken geteilt, deren Länge zwischen 103 und 1000 Meter schwankte. Die erste und die zweite Teilstrecke wurde den Ölungen vorbehalten, um diese billigen, für Österreich vorerst in Betracht kommenden Staubbekämpfungsmittel zu erproben und die Einstaubung der teuren Strecken zu verhindern. In der dritten Teilstrecke wurde eine Teertränkung ausgeführt, der in der vierten Teilstrecke eine solche mit Bitumen unter Verwendung von Hartgestein, in der sechsten Teilstrecke eine solche unter Verwendung von Weichgestein gegenüber gestellt wurde. Die fünfte Teilstrecke, welche wohl als die interessanteste zu bezeichnen ist, wurde mit Walz-



Betonstraße. Glätten der Deckschichte eines Betonbelages mit der Schablone. Stockerau 1927.

asphalt belegt. Nach dieser Teilstrecke fällt eine wesentliche Verkehrskomponente — der Verkehr nach Baden — ab, die neun letzten Teilstrecken weisen daher einen verminderten Verkehr auf. Es kamen daher in der siebenten bis neunten Teilstrecke bituminöse Oberflächenüberzüge zur Erprobung,

und zwar in der siebenten Teilstrecke eine verstärkte Oberflächenteerung, der in der achten Teilstrecke eine Oberflächenbitumierung mit Teerstrichunterlage, in der neunten Teilstrecke eine solche



Kleinsteinpflasterungen zwischen Saumreihen aus Großsteinen in einer Gefällsstrecke. Rechts anschließend Betonpflaster. Stockerau 1927.

ohne Teerstrichunterlage gegenüber gestellt wurde. In der zehnten Teilstrecke wurde eine Kitiontränkung mit Goudronitüberzug ausgeführt, in den vier letzten Teilstrecken wurden Versuche mit dem Silikatverfahren mit verschiedenen Kalksteinsorten mit und ohne Oberflächenüberzug angestellt.

Die Verkehrsbelastung in den ersten fünf Teilstrecken beträgt nach der Verkehrszählung des Jahres 1926 in 24 Stunden 3100—3800 Tonnen, in den letzten Teilstrecken 1500—1900 Tonnen. Die Versuchsbeläge stehen daher unter einer maximalen Verkehrsbelastung und werden auf das äußerste beansprucht.

Die Erfahrungen, welche auf dieser Versuchsstrecke bisher gesammelt wurden, können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. Oberflächenüberzüge mit Öl, Teer und Bitumen können trotz starker Verkehrsbeanspruchung ausgezeichnete Erfolge zeitigen, wenn die Herstellung derart erfolgt, daß die Verschleißschicht direkt auf die Steinköpfe der Deckschicht aufgebracht, das heißt mit ihr in innige Verbindung gebracht wird. Bei überwiegendem schweren Fuhrwerksverkehr ist eine mit Bitumenzusatz verbesserte Teerung wegen ihrer Unempfindlichkeit gegen Verletzungen durch Hufstollen mehr zu empfehlen, als eine reine Bitumierung. In Strecken mit überwiegendem Autoverkehr und an schattigen Stellen ist eine Bitumierung am Platze, welches Material den Vorzug einer lang andauernden Regenerationsfähigkeit hat. Im Zeitpunkte, in dem das Überzugsmaterial Alterserscheinungen zeigt (beim Öl Verbleichen, beim Teer Rissigwerden und Abbröckeln, beim Bitumen Abblättern), ist ein neuer Überzug sogleich herzustellen.

2. Tränkungen der Schotterschicht mit bituminösem Material verbürgen dank der Einfachheit ihrer Herstellungsweise fast immer Erfolge. Mißer-