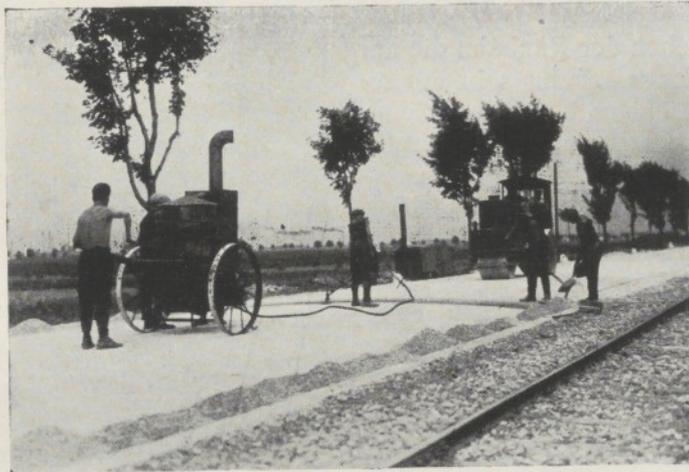


beschriebenen Versuchsstrecke in Traiskirchen mehrjährige Erfahrungen im Lande bereits vorliegen.

Als schwere Bauweise kommt für Niederösterreich vor allem in die engere Auswahl: Das Großsteinpflaster, das Kleinsteinpflaster (Abb. Seite 93), der zweischichtige Asphalt- oder Teerbeton (Abb. Seite 92) und der zweischichtige Zementbeton (Abb. Seite 91 u. 93). Die zwei erstgenannten Belagarten sind Fugenpflasterungen, gleicherweise für den Kraftwagenverkehr wie für den gemischten Verkehr, für die Gerade wie in der Kurve und im Gefälle in freier und schattiger Lage geeignet, ihr Anwendungsgebiet ist daher ganz allgemein, nur sind sie in der Anschaffung teurer als die letztgenannten Beläge. Diese sind nur für ausgesprochenen Kraftwagenverkehr in der geraden und horizontalen Strecke geeignet und besitzen neben dem Vorzug der Fugenlosigkeit, das heißt der Staub- und Kotfreiheit sowie der Geräuschlosigkeit noch den Vorzug der größeren Billigkeit.

Die wenigen Strecken, welche in diesem Jahre in der mittelschweren Bauweise ausgeführt werden sollen, werden vornehmlich als Tränkungen (Abb. Seite 91 u. 95) gebaut werden, wobei es den Ausschreibungen vorbehalten bleiben wird, auch bewährte und preiswerte Teppichbeläge anzunehmen.

So wird in diesem Jahre der erste bedeutungsvolle Schritt getan werden, unsere Hauptdurchzugsstraßen in Niederösterreich für den Kraftwagenverkehr umzubauen. Zwei Organisationsprobleme sind bei diesem Ausbau zu lösen: Die Organisation des neuzeitlichen Straßenausbaues und die Organisation der neuzeitlichen Straßenpflege. Nur wenn es gelingt, beide Probleme in gleicher Weise zufriedenstellend zu lösen, werden wir jene schönen, staubfreien und immer gleich gut fahrbaren Straßen erhalten, auf welche unser Volk schon so lange wartet und für welche es gewillt ist, so große finanzielle Opfer zu bringen.



Tränken einer Schotterschichte mit Heißasphalt.
Brünner Bundesstraße 1927.