

streben, mit Inlandsmaterialien gute Straßen zu bauen, denn die für Straßenzwecke erforderlichen Bindemittel stellen eine ganz bedeutende Menge dar.

Nun haben wir aber in dem Steinkohlenteer, der auch in Österreich in großen Mengen anfällt, ein geeignetes Mittel, uns von der Einfuhr ausländischen Asphalt unabhängig zu machen und muß es auch das Bestreben sein, dem Vorbilde wirtschaftlich stärkerer Länder folgend, unsere Handelsbilanz wo immer es geht, aktiv zu gestalten. Von diesem Gesichtspunkte aus sollen wir österreichischen Straenfachleute trachten, der Teerbauweise, die in neuerer Zeit wieder bedeutende Erfolge zu verzeichnen hat, unser Hauptaugenmerk zuzuwenden. Es kann als eine sehr erfreuliche Tatsache bezeichnet werden, daß sich unsere staatlichen Straenbaubehorden schon im ersten Jahre des Ausbaues unserer Straßen dazu entschlossen haben, einen großen Teil der im heurigen Jahre zur Durchführung gelangenden Arbeiten in Teerbauweisen zu vergeben und hiezu in erster Linie Inlandsteer zu verwenden.

Der aus den Gasanstalten Österreichs anfallende Teer ist durch Destillation und durch Zusatz von Asphalt derart für Straenzwecke geeignet gemacht, daß er sowohl für Oberflächenbehandlungen als auch zu Innenbehandlungen mit bestem Erfolg Verwendung finden kann. Die Verwendung von destilliertem Teer unter gleichzeitigem Zusatz von Asphalt, gleichgültig ob Trinidad- oder Erdol-asphalt, hat namentlich in England ganz hervorragende Erfolge ergeben, und zeigt die Verwendung von rund 700.000 Tonnen Teer im vergangenen Jahre für Straenbauzwecke, daß sich auch England vom Bezuge des aulandischen Asphalt unabhängig zu machen sucht, welchem Beispiele Deutschland mit seiner Teerproduktion zu folgen scheint.

Unter den Teerbauweisen können wir ebenfalls Oberflächenbehandlungen und Innenbehandlungen unterscheiden, wobei letztere als Teertrankungen, Teermakadam-, Teerbeton- und Teersand-Beläge ausgeführt werden. Hoffentlich sprechen die heuer auf den österreichischen Straßen ausgeführten Teerbelage im günstigen Sinne für diese Bauweisen, die in anderen Staaten so gute Erfolge gezeitigt haben, damit sich für den inländischen Teermarkt ein weites Betätigungsfeld öffnet.

Ich möchte noch darauf hinweisen, daß sich Teer ganz besonders zur Erhaltung wassergebundener Makadamstraen im Flickverfahren eignet. Der Verkehr mit Kraftwagen läßt eine bloße Zuschotterung der sich auf den Makadamstraen bildenden Schlaglöcher und Furchen nicht mehr zu. Das Schottermaterial, lose in solche schadhafte Stellen eingebracht, wird durch das rasch verkehrende Fahrzeug zur Seite geschleudert, auf den festgebliebenen Fahrbahnteilen durch das Fuhrwerk sinnlos und zwecklos zerdrückt, Mensch, Tiere und selbst die Fahrzeuge werden durch die weggeschleuderten Steine gefährdet und der Straenschaden selbst wird nicht behoben, sondern eher vergrößert. Werden aber die ausgefahrenen Stellen gereinigt, mit Teer, der in kleinen, fahrbaren und heizbaren Karren erwärmt wird, gut ausgestrichen und hierauf Splitt eingebracht, dann erfolgt ein Verkleben des Splittes mit der Unterlage und der Steinchen untereinander. Der daruberfuhrende Verkehr festigt die schadhafte Stellen und mit der Zeit bildet sich bei fortgesetzter Ausbesserung in der gleichen Weise eine fast geschlossene Teerdecke. Dabei wird an Schottermaterial gespart und die Fahrbahn weist einen Zustand auf, der zu keinerlei Klagen Anlaß gibt.

Zum Schlusse möchte ich noch darauf hinweisen, daß frisch gewalzte, wassergebundene Makadamstraen durch olungen mit Mineralol oder Teerolkompositionen nicht nur staubfrei gemacht werden können, sondern daß diese Stoffe auch in gewissem Sinne konservierend auf die Oberfläche wirken. Allerdings werden Straßen mit stärkerem Kraftwagenverkehr bessere Erfolge zeigen, als solche mit ausgesprochenem Pferdefuhrwerksverkehr. Durch die gummibereiften Räder werden beim Kraftwagenverkehr lose gewordene, mit Ol umhüllte Steinteilchen immer wieder festgedrückt, während durch die Hufe und Griffe der Zugtiere die obersten Deckenteilchen aufgerissen und die mit Ol umhüllten Teilchen zu stark mit den darunter befindlichen, losgerissenen, ungeolten Materialen vermischt werden, wodurch die Klebekraft rasch verloren geht. Mit olungen hat insbesondere die Gemeinde Wien ganz hervorragende Resultate erzielt und können olungen jenen Städten, die über große Bestände wassergebundener Makadamstraen verfügen, und deren Umwandlung in moderne Beläge aus finanziellen oder anderen Gründen nicht so schnell möglich ist, nur empfohlen werden.

Spramex und Mexphalt,

die Bindemittel für den neuzeitlichen Asphaltstraenbau.

Wenn sich der Straenbauer der Jetztzeit mit dem Asphaltstraenbau befaßt, so stößt er unbedingt auf die Begriffe „Spramex“ und „Mexphalt“. Diese beiden Worte sind tatsächlich unauzloslich mit dem modernen Asphaltstraenbau verbunden, denn sie sind die bekanntesten unter allen Erdol-Asphalten und haben in jahrelanger Anwendung ihre Brauchbarkeit in der ganzen Welt gezeigt.

Es ist daher nicht zu verwundern, daß man heute nur von „Spramexierung“ spricht, wenn man die Oberflächenbehandlung einer Straße mit Bitumen meint. Hier haben wir den seltenen Fall, daß der Handelsname des Erzeugnisses in den allgemeinen Sprachgebrauch übernommen worden ist. Einen bes-

seren Beweis für die Güte und Brauchbarkeit eines Erzeugnisses gibt es wohl kaum! Eine ähnliche Wortbildung mit Mexphalt ist wegen der Art der Verwendung des Mexphalts im Straßenbau nach dem Sprachgefühl nicht möglich, sonst wäre sie sicher auch gebildet worden.

Unerprobte Erzeugnisse sind Spramex und Mexphalt also nicht; sie sind vielmehr den Erkenntnissen der modernen Wissenschaft und den Fortschritten der Technik wertvolle Hilfsmittel geworden, die sich in der ganzen Welt glänzend bewährt haben.

Mit Spramex und Mexphalt gebaute Straßen findet man daher in allen Teilen der Erde: in