No. 63

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

GLADHEID VAN TEER- EN ASPHALTWEGEN.

No. 2.

NIX—BANDOENG

GLADHEID VAN TEER- EN ASPHALTWEGEN.

No. 2.

In de eerste publicatie over opgemeld onderwerp (no. 13) zijn de resultaten medegedeeld van het door het Dagelijksch Bestuur ingestelde onderzoek naar de bezwaren, welke het verkeer (vooral dat in physieke tractie) ondervindt van de gladheid van teer- en asphaltwegen, en de daartegen te nemen maatregelen, welk onderzoek voornamelijk de in het buitenland ter zake opgedane ervaringen betrof.

Nu ook hier te lande op het betrokken gebied ervaring is opgedaan, heeft de Wegenraad het nuttig geoordeeld vorenaangegeven onderzoek verder uit te breiden, met 't gevolg, dat thans, in aansluiting op bovengenoemde publicatie, het volgende, op grond van ondervinding, hier in de praktijk opgedaan, kan worden medegedeeld. In hoofdzaak betreft het hier *hellende* wegen, omdat daarop 't meest hinder van de gewraakte gladheid wordt ondervonden.

1. Ten aanzien van de vraag, of bij het asphalteeren van hellende wegen speciale maatregelen tegen de gladheid in kwestie worden getroffen, dan wel aan speciale bindmiddelen voor dit doel de voorkeur wordt gegeven, is op voorloopige, gunstige resultaten te wijzen van proefnemingen met 't gebruik van kalksteengruis (afval van kalkbranderijen) als indekmateriaal (vergelijk publicatie no. 13, blz. 1 en 2 onder 4a en b). Te ver doorgevoerde verschraling, welke minerale stof daarvoor ook gebezigd worde, schijnt echter te moeten worden ontraden, met 't oog op den levensduur der betrokken asphalthuid, die met toeneming der verschraling op een gegeven moment sterk achteruitgaat.

   In enkele gevallen is met succes de voorkeur gegeven aan het gebruik van z.g. natuurasphalt boven z.g. kunst- of petroleumasphalt, ook wel aan teer. Toepassing hiervan vordert echter over 't algemeen belangrijk grootere uitgaven dan die van z.g. petroleumasphalt.

2. Ten aanzien van de vraag, tot welke maximum helling met de afdekking der wegverharding met asphalt kan worden gegaan, loopen de antwoorden zeer uiteen.
Hier oordeelt men een helling van 4 % maximum met 't oog op het veilig verkeer over een asphaltverharding, daar een van 8 %. En, waar speciale bindmiddelen worden toegepast (zie onder 1), meent men tot hellingen te mogen gaan van 10 %, in uitzonderingsgevallen zelfs van 12 ½ %. Dit laatste vindt dan motiveering in het feit, dat, waar op groote hellingen als genoemd, kleinplaveisel (zonder asphalt) is toegepast naast oppervlakteasphalteering, het kleinplaveisel gemeden wordt, ook door bestuurders van paarde- en ossewagens.

3. Volgens welhaast alle wegbeheerders wordt de hinder, welke de gladheid op hellende asphaltwegen heet te veroorzaken, overschat, niet zelden zelfs sterk overdreven. Uitglijden en vallen van trekdieren althans komen volgens hen op den duur slechts weinig of niet meer voor.
In verband hiermede wordt schoeiïng van ossen (met rubber) funest genoemd en ijzerbeslag aanbevolen. 't Eerste verschaft den dieren minder houvast op de verharding, het tweede daarentegen meer, vooral juist op asphaltverhardingen.
Hierop afgaande, schijnt te mogen worden vastgesteld, dat zonder bezwaar hellende wegen, indien niet meer hellende dan rond 8 %, van een asphaltverharding zijn te voorzien, als gezorgd wordt voor een doelmatige indekking met stroefmakend materiaal dan wel gebruik gemaakt wordt van eenig uit zichzelf stroef bindmiddel, als enkele soorten z.g. natuurasphalt zijn.

4. Bij het vorenstaande moet aanstonds worden opgemerkt, dat zich, vooral bij asphaltwegen een groot euvel voordoet, daarin bestaand, dat karrenvoerders bij het afgaan van hellingen, om gemakkelijker te kunnen remmen, de onverharde bermen opzoeken. Het groote nadeel hiervan is, dat de zijkanten der verharding stuk gereden worden. Hiertegen kan niet beter worden gewaakt dan door het eischen van een voldoende reminrichting voor alle wagens,

waarmede hellingen worden bereden, en niet in 't minst ook door beperking van de te zware lasten, welke veelal ver boven het toelaatbare worden opgevoerd.

5. Blijft de physieke tractie onder omstandigheden, als bij de uit deze publicatie sprekende aanbeveling gedacht, hinder van gladheid ondervinden, dan zal zulks in zóó geringe mate zijn, dat niet behoeft te worden afgezien van het gebruik van (teer of) asphalt voor de bevestiging der wegverharding, waar dit uit anderen hoofde — en dat zal in de eerste plaats zijn uit hoofde van besparing op de kosten van instandhouding van den weg — voordeelig is.

Het geheele verkeer, dat in physieke tractie daaronder begrepen, zal zich binnen afzienbaren tijd aangepast hebben aan de effen verharding, zonder bezwaren van de gladheid daarvan te ondervinden in gelijke mate als- en zeker niet in meerdere mate dan die van de vaak groote oneffenheid eener niet bevestigde, gewone grind- of steenslagverharding (vergelijk publicatie no. 13, blz. 1 onder 1).
