

III, 59.



III, 59.



Kurzgefaßte
A b h a n d l u n g
von
Bau- und Beßerung
derer Straßen
im Churfürstenthume Sachsen,
als eine
auf die Erfahrung gegründete Probe
der
Straßen- Bau- Kunst.



Leipzig und Zwickau,
bey Christian Lebrecht Stieler. 1768.

Handwritten text in Gothic script, likely a title or reference number, appearing as a mirror image.

Handwritten text in Gothic script, appearing as a mirror image.





Inhalt
der
Abhandlung.

Einleitung.

Von denen Ursachen, Absichten, und der Bestimmung dieser Abhandlung.

Allgemeine Abhandlung.

Erster Abschnitt.

Von Benenn- und Eintheilung auch Nuzen derer Strassen in Chursachsen.

Anderer Abschnitt.

Von deren verschiedenen Grundlagen oder
Terrains.

Dritter Abschnitt.

Von denen, zum Straßenbau erforderlichen
Materialien, und deren Känntniß.

Vierter Abschnitt.

Von denen, zum Straßenbau angeestellten
Commisarien, Beamten und Unterbe-
dienten, auch deren Direction, Dienst-
Verrichtung und Schuldigkeit.

Fünfter Abschnitt.

Von denen, an Straßen liegenden Grundbe-
sitzer Obliegenheiten, in Absicht auf die
Straße.

Sechz

Sechster Abschnitt.

Von denen allgemeinen Schuldigkeiten derer
Chursächsischen Unterthanen beym
Strafenbau.

Siebender Abschnitt.

Von denen, mit Privatpersonen geschlossenen
Strafenbau- oder Strafsenerhaltungs-
Contracten, im Ganzen oder über be-
sondere Arbeiten.

Achter Abschnitt.

Allgemeine Sätze, so in folgenden zur An-
wendung gebracht werden.

Besondere Abhandlung.

I. Von denen, zum Strafenbau gehö-
rigen Haupt- und Nebenarbeiten.

Erster

Erster Abschnitt.

Vom Planiren.

Anderer Abschnitt.

Vom Niveliren, oder Abwägen der Strafen.

Dritter Abschnitt.

Von Seitengräben.

Vierter Abschnitt.

Von Abschlägen.

Fünfter Abschnitt.

Von Aufschlägen.

Sechster Abschnitt.

Von Strafenbrücken, oder Schleusen, deren
Nutzen und Nothwendigkeit.

Sie

Siebender Abschnitt.

Von Distanzsteinen und deren Nutzen.

A n h a n g.

Von denen an die Straßen gesetzten Baum-
alleen, und in wie fern solche nützlich
oder schädlich seyn können.

II. Von der Verschiedenheit des Stras-
senbaues, nach denen Grund- oder Erd-
lagen, auch Gränzen der Straße.

Erste Anweisung.

Zum' Straßenbau auf leimigten oder fetten
Boden.

Anderer Anweisung.

Zu Bannung derer, durch Tiefen oder hohle
Wege gehenden Straßen.

Drit-

Dritte Anweisung.

Zu Bauung einer, auf sumpfigten Boden
liegenden Strafe.

Vierte Anweisung.

Zum Strafenbau bey gebürgischen oder ber-
gigten Strafen.

Fünfte Anweisung.

Wie Strafen auf festem Boden zu bauen und
zu erhalten.

Sechste Anweisung.

Wie die, an Flüssen liegende Strafen zu er-
halten.

Ein



Einleitung.

So wichtig und nützlich die, auf Bau- und Besserung derer Strassen verwendeten Beschäftigungen, besonders in Absicht auf das Publicum, sind; So wenig hat man zeithero von der Art und Weise, wie die Strassen gebessert und gebauet werden sollen, vor die, in denen Chursächsischen Landen, der alten und höchstlöblichen Verfassung gemäß, zum Strassenbau angestellten Dieneren, außer der, am 25. Jan. 1765. durch den Druck gnädigst emanirten General-Instruction, und beygefügten Nachricht, wie mit dem Strassenbau im Württembergischen Lande verfahren worden, eine säkliche Anweisung gehabt. So nothwendig dergleichen ist, so sehr wird überhaupt eine gründhafte Anleitung zum Strassenbau, bey uns vermisset.

Ein mathematischer Auszug und Unterricht, von der Civilbaukunst ist diesem Endzwecke so wenig angemessen, und zur Zeit eben so wenig ausgearbeitet, als weniger dergleichen die Strafenbau-Aufseher, Strafenmeister, Strafenwärter und Arbeiter begreifen können, oder zu erlernen, Zeit und Gelegenheit haben, es ist erforderlich, daß die Unterweisung zum Strafenbau, denen Begreifen dergleichen dabey unentbehrlicher Personen gemäß, eingerichtet werde, wenn solche etwas helfen, und in der Zeitfolge, bey der Ausübung ihres Dienstes vortraglich seyn soll. Wir haben von Jahrhunderten her, unumstößliche Beweise, wie sehr sich die Beherrscher derer Churfürstlichen Lande, als wahre Väter ihrer Unterthanen, angelegen seyn lassen, die vorhandenen Strafen in sahrbarem Stande zu erhalten, und zu Verkürzung derer Wege, auch bequemerm Fortkommen derer Reisenden und des Fuhrwesens, neue Strafen anzulegen. Die darauf verwendeten beträchtlichen Geldsummen aus denen Landesherrlichen Cassen, haben jedesmahl den vorgesezten Endzweck, ohne Belästigung des Unterthanens, erreicht. Wir sind so glücklich, daß diese landesväterliche Sorge vor Conservation derer Strafen, noch bis jeso fort-dauert; die, nach dem letztern Landverderblichkeit Kriege, hohen Orts gemachten neuerlichen und verbesserten Anstalten, zu Beförderung des Strafenbaues, sind ohne alle Ausnahme dermaßen löblich und weise eingerichtet, daß wir in kurzer Zeit, nach wiederhergestelltem Frieden, bey der ange-

schiene-

schienenen Unmöglichkeit, verwüstete und eingefahrne Strassen wieder fahrbar zu machen, bey gänzlicher Erschöpfung aller Churfürstlichen Cassen, durch die langangehaltenen Kriegsbedrängnisse, welche überdem beträchtliche Landesdistricte außer contribuablen Umständen gesetzt hatten, die glücklichen und angenehmsten Erfolge davon mit Ueberzeugung vor Augen haben, und deren auf die Zukunft uns mit mehrern in hiesigen Landen daher versprechen können, weil die, am 25. Jan. 1765. gnädigst ertheilte General-Instruction, vor die, zum Strassenbau angestellten Dienere, nebst deren Beylagen, auf die besten, am meisten practischen Grundsätze gebauet ist. Die Direction des Strassenbaues, durch die, in jedem Crantz angestellten Commissarien, das Strassenbau-Rechnungswerck und fernere Ausführung derer gemachten Anordnungen, in der Expedition derer Beamten jeden Bezirks, die prompte Auszahlung derer zum Strassenbau gewiedmeten Gelder, die freywilligen Dienste derer Unterthanen, welche, in Rücksicht auf die unaufhörlichen Bemühungen der gnädigsten Landesherrschaft, das ganze Land überhaupt, und jeden Unterthanen insbesondere, glücklich zu machen, ihren Eifer vor das gemeine Beste verdoppeln, dieses sind die Gründe, worauf wir die Verschönerung und Fortdauer derer Chursächsischen Strassen, steifen können; es ist nur noch übrig, und ganz besonders erforderlich, daß auch die, zum Strassenbau gehörigen Unterbedienten, ihre Pflicht und Schuldigkeit genau erfüllen; es

sind dieses diejenigen, welche die Anordnungen ihrer Vorgesetzten, mit genauer Aufsicht und mit Handarbeit ausführen müssen. Die Aufsicht darf nicht allein auf diejenigen Strafen, welche aus denen landesherrlichen Cammereinkünften in Bau- und Besserung erhalten werden, sondern sie muß auch die, welche gewisse Communen oder privati, wegen der dargegen genießenden Gleitesehheit, oder des hergebrachten Wegegeldes oder sonstiger Verträge halber, ohne Concurrenz des Fiscus zu bauen und zu bessern gehalten sind, aufmerksam gerichtet werden. Die Arbeit derer Strafenmeister, Strafenwärter und Strafenarbeiter ist der Hauptumstand, worinnen selbige gründliche Unterweisung brauchen, und das ist der Endzweck unserer gegenwärtigen Abhandlung; diese vorbeschriebenen Personen, sind gewöhnlicher maßen Leute vom Bauerstande, denen es an der erforderlichen Ränntniß von dergleichen Arbeit, ursprünglich mangelt, sie arbeiten mit der Hand, ohne dabey zu denken, und folgen blindlings dem Vorgange anderer Strafenarbeiter, aus dem eingepägten Vorurtheile, daß es vor diesem auch so gemacht worden. Ist dannhero nicht ein geschickterer Strafenaufseher stündlich zugegen, der jedem Arbeiter seine Beschäftigungen anweist, und solche Schritt vor Schritt verfolgt; so wird entweder unnöthige oder unnütze und unrichtige Arbeit an denen Strafen verrichtet, und auf alle Fälle Geld und Zeit, wider die Absicht derer Vorgesetzten, verschwendet; auf solche Strafenarbeiter sich also, ohne dergleichen, nach

Beschaf-

Beschaffenheit, Vielsältigkeit und Entlegenheit derer Baue nicht allezeit möglichen Aufsicht, zu verlassen, ist zu keiner Zeit rathsam, sie müssen nothwendig einen Unterricht, von denen Absichten ihrer Arbeiten und dem daraus entstehenden Nutzen, haben, und diesen mit der Erfahrung vereinigen.

Bemühet man sich um Bücher, die von Bau- und Besehung derer Straten handeln sollen, so sind solche in fremden Sprachen geschrieben, entweder sehr weitläufig und kostbar, oder man ist unglücklich genug dasjenige darinnen vergeblich zu suchen, was zu der ausübenden Geschicklichkeit in dieser Wissenschaft dienen kann, die noch sehr unbearbeitet liegt, ob schon solche einen unstrittig großen Einfluß in vielerley Geschäfte, und in Ab- sicht auf die Nahrung derer Einwohner und die Commercia, in das Wohl eines Landes, hat.

Gepflasterte Straten, Straten von geschnitte- nem Holze, von Klöppeln, oder von eingelegten Faschinen, davon man so viel Ruhmens in eini- gen Schriften, und gedruckten Abhandlungen derer Ausländer findet, machen uns schüchtern, solche ganz durchzulesen, denn sie streiten mit dem un- veränderlich angenommenen Grundsatz, daß man die Straten auf alle mögliche Art wohlfeil, je- doch allezeit dauerhaft bauen müsse; die sehr weitläufig beschriebenen Kostbarkeiten derer präch- tigen Römischen Heerstraten, gehören vor Gelehr- te, aber wegen derer jährlich darauf verwendeten


Millionen, können wir solche Anweisungen, weder annehmen, noch nachahmen; um daher etwas brauchbares vor die, zum Strafenbau geordneten Bedienten, entwerfen zu können, hat man keine weitem Hülfsmittel, als die Erfahrung, zum Grunde zu legen vermogt; man hat sich um die Strafen, derer Verschiedenheit, Grundlagen, und Mängel bekümmert, in wie ferne letztere in Rücksicht auf die Terrains und Baumaterialien, zumal letztere nicht aller Orten so zu haben, wie man sie brauchen kann, oder nöthig hat, zu verbessern, wie die Strafen am wohlfeilsten und dauerhaftesten zu bessern, und zu bauen, sorgsam überlegen, und solchergestalt die nöthigen Umstände bey öfters wiederholter Beaugenscheinigung der Strafen, und derer daran geschenehen Arbeiten, durch eigenen Fleiß erlangen müssen; es ist uns vielleicht nur in einiger Maße gelungen; wir erachten es aber dennoch vor eine Schuldigkeit, diese geringen Bemühungen, welche in denen, von andern Verrichtungen übrig gebliebenen einzelnen Stunden zusammen getragen worden, bey denen, von höchster Landesherrschaft und deren hohen Collegiis jesho so vorzüglich betreibenden Strafenbaubeschäftigungen, durch den Druck bekannt zu machen, in der Hoffnung, weil in dieser Art von Wissenschaften, und besonders von dem Strafenbau in Churfachsen, noch so gar wenige besondere Anweisungen zum Vorscheine gekommen, wenigstens einigen Nutzen dem Publico geleistet, oder doch vielleicht einem geschicktern Manne, zu Ausarbeitung einer aus-

ausführlichen Straßenbaukunst, Veranlassung gegeben zu haben.

Es sind keine Vorschriften oder Formulare von diesen oder jenen, beym Straßenbauwesen erforderlichen Ausarbeitungen, hier beygefügt; denn eines theils sind dergleichen Vorschriften allzu generell, alsdenn helfen sie niemanden: sind solche speciell, so kann man sie nicht in allen Gegenden, weder in denen Preisen, noch bey andern Umständen, gebrauchen, und, da diese Ausarbeitungen, in die Ämter gehören, so haben selbige dergleichen Formulare nicht nöthig, und in allen Betracht sind dergleichen, dem jetzigen Endzwecke dieser Abhandlung nicht gemäß, als welche blos denenjenigen, so einige Kännniß vom Straßenbaue zu haben verlangen, und solche vergebens in Büchern suchen, besonders aber denen, beym Churfächsischen Straßenbaue angestellten Unterbedienten, zu desto besserer Ausübung ihrer Schuldigkeiten als eine Anleit- und Anweisung hierdurch gewidmet wird. Es ist eine Probe, und wird niemahlen für etwas vollkommenes, oder eine Ausarbeitung, oder gänßliche Erschöpfung der Straßenbaukunst in Sachsen, weniger vor einen Unterricht, zu Formirung eines General-Straßenbaumeisters oder Ingenieurs ausgegeben, da uns nicht unbekannt, daß darzu ein weit mehreres, und eine ganz andere mehr jährige Uebung auch mathematische Abhandlung, erforderlich sey; jedoch kann

jeder bey dieser Anweisung weitere und nützliche Einrichtungen derer Arbeiten, selbst erfinden, und die Wissenschaft des Strassenbaues in mehreres Licht setzen. Wir sind vor die jezige Arbeit unendlich belohnt, wenn diese bey Bau- und Besserung derer, während letztern Krieges so ausserordentlich niedergekommenen und verderbten Strassen in Sachsen, einige Anleitung geben, oder auch nur in wenigen Puncten den Leser einiger maßen befriedigen kann.




 Allgemeine
A b h a n d l u n g.

Erster Abschnitt.

Von

Benenn- und Eintheilung auch Nutzen
 derer Strafen in Chursachsen.

§. 1.

Strafen sind öffentliche, erlaubte, zum Ge-
 hen, Reuten und hauptsächlich zum Fahren
 bestimmte Hauptwege durch eine Provinz, von
 einem Orte zum andern.

§. 2.

Diese Strafen werden in Post- Heer- und
 Landstraßen, ingleichen in Communications-
 und Beystraßen eingetheilet, und erstere unter
 der Benennung von Commercial- und Gleits-
 Straßen begriffen, indem solche insgesamt zu
 Beförderung der Handlung in einem Lande, vie-
 les beytragen, und von einer Gleitsstätte zur an-
 dern, gerichtet sind. In dieser Absicht kommen
 dahero die Namen derer Wege hier in keine Be-
 trachtung, indem Schleifwege verbotzen,
 Markt- Dorf- Holz- Nachbar- und
 Feldwege aber besondere und Privatwege sind,

A 5

die

die nicht jederman erlaubt, ausdrücklich aber den Fuhrleuten, weil sie dadurch die Gleits- und Accisstätte umfahren, folglich Unterschleife begehen, in denen hiesigen Landesgesetzen verboten, und sie zu Haltung derer Landstrafen nachdrücklich angewiesen worden.

S. 3.

Heer- und Landstrafen sind vor andern um deswillen in vorzügliche Obacht zu nehmen, weil sie zum Aufnehmen und zur Glückseligkeit eines Landes sehr vieles beitragen, indem sie zum Nutzen und Sicherheit der Handlung, zu Einbring- und Fortschaffung ausländischer oder Ausfuhrung inländischer Güter, Frachten und Fabrikwaaren angeleget worden, und das Landesherrliche Interesse, in Ansicht des Gleites, der Accisen, Licenten, Imposten etc. befördern, nach dem sie in guten Umständen, und fahrbar sind, hingegen Abgang oder Nachtheil bringen, wenn der Fuhrman schwerlich fortkommen kann; denn der Preis aller ein- und außer Landes gehenden oder von einem Orte zum andern, im Lande geschafften Waaren, richtet sich allerdings mit nach der Wohlfeiligkeit oder Theurung des Frachtaufwandes, und dieser vermindert oder erhöht sich, nach der Beschaffenheit derer Strafen, wenn solche gut oder schlecht ausfällt. Der inländische Kaufmann oder Fabricant gewinnet daher jederzeit, wenn er wohlfeile Frachten hat, diese aber gründen sich auf das gute und leichte Fortkommen des Fuhrmanns, wenn er bey guter Stra-

se

se wenige Vorspanne braucht, an dem Zeuge wenig abnuhet und zu Schanden macht, das Zugvieh nicht zu sehr abtreiben darf, und doch mehr Centner an Fracht laden, stärkere Tagereisen thun, folglich an Zehrung und Futter ersparen kann. Werden also diese Strassen in baulichem Wesen, und jedes mal fahrbar erhalten, so ist das Fortkommen zu allen Zeiten des Jahres, bey allen möglichen Veränderungen der Witterung, gleich gut.

S. 4.

Da die Sicherheit und Geschwindigkeit der Correspondenz, unter andern auch eine wichtige Hülfe zu Beförderung des Commercii ist; so sind zu diesem Ende, auch zu geschwinde Fortschaffung derer Briefe, Gelder und reisenden Personen, die Posten angelegt, und daher die Poststrassen entstanden, welche die ordinairn und Extraposten, von einer Station zur andern, befahren. Weilen nun gemeiniglich diese Poststrassen, die ordentlichen Heer- und Landstrassen halten; so werden diese Strassen zusammen Post- Heer- und Landstrassen genennet. Was dannenhero bey Heer- und Landstrassen Statt findet, das hat auch bey denen Poststrassen Platz. Denn von Beförderung- und Beschleunigung der Correspondenz, insonderheit eines Kaufmanns, hanget grösstentheils die Richtigkeit seiner Geschäfte, und ein wichtiger Vortheil von seiner Handlung, ab, unstreitig wird dadurch das Beste eines Landes, und der Handlung ins besondere, befördert, weshalber von höchster

ster Landesherrschaft der vorzüglichste Augenmerk auf Verbesser- und Erhaltung derer Poststrassen gerichtet wird.

S. 5.

Communicationsstrassen sind öffentliche, zum Fuhrwesen, vorzüglich bestimmte erlaubte Wege, von einer Landstrafe zur andern; es kommen solche auch unter den Namen der Querstreffen vor, und verbinden zwey Strassen zur Bequemlichkeit des Fuhrwesens, mit einander.

Beystrafen oder Weichwege sind erlaubte öffentliche Fahrwege an einer Landstrafe angelegt. Diese sind entweder beständig, und kommen bey hohlen, engen Wegen, bey jähen Bergen, vor, dienen aber darzu, daß die Fuhren und Geschirre einander weichen können, weshalb gewisse Wegweiserfäulen gesetzt werden, die denen Fuhrleuten anzeigen, ob sie rechts oder links fahren sollen, damit sie einander in denen hohlen Wegen nicht begegnen dürfen, oder die dem Berg herein kommenden Fuhren nicht aufgehalten werden, sowohl des Ausweichens halber keine Excesse entstehen können. Dergleichen Beystrafen oder Weichwege sind aber auch nur bey einem gewissen Vorfalle erlaubt, wenn in der ordentlichen Landstrafe nicht fort zu kommen, daher solche meistens mit einem Schlagbaume verwahret sind; man könnte auch dahin die sogenannten Sommerwege rechnen, welche zur Bequemlichkeit der Fuhrleute, neben den Landstrafen hingehen, und blos bey trockener Witterung befahren werden.

Von

Von Communications- und Beystrafen, ist solchergestalt eben dasjenige zu sagen, was oben von denen Landstrafen angeführet worden, sie verbinden zwey Landstrafen mit einander, um einen sonstigen Umweg zu vermeiden, sie dienen zur Bequemlichkeit des Fuhrwesens, um die öfters beynt Ausweichen entstehende Gefahr, Unordnungen und Aufenthalt zu verhindern.

Von Nachbar- oder Feldwegen, so auf- oder über eine Landstrafe gehen, ist hier nur so viel zu gedenken, daß solche auf keine Weise der Strafen schädlich werden dürfen, dahero diejenigen, welche dergleichen Wege, ihrer Grundstücken halber, befahren, die Strafe, so weit sie solche betreffen, bauen, erhalten, und über die Seitengräben, zur Ueberfahrt, Brückgen anlegen müssen, damit daran nichts eingefahren, und der Wasserabzug nicht verstopfet werden könne.

Anderer Abschnitt.

Von

denen verschiedenen Grundlagen oder Terrains derer Strafen.

§. I.

So verschiedentlich als der Grund und Boden einer Gegend ist, eben so mancherley zeigen sich die Strafenarten in Ansicht ihrer Grundlagen, oder Terrains; und unstreitig ist deren Kännntniß dem-

demjenigen nöthig, der sich mit dem Strafenbau beschäftigten will und muß.

§. 2.

Je mehr die Strafe auf einer zähen, schwarzen, leimichten, gelb-thonigten Erde, auf einem gemeinen Erdsande, auf einer sumpfigten Moor-Erde, in hohlen Wegen und Wäldern, die ausser Luft und Sonne liegen, und da der Weg schwerlich austrocknen kann, gehet, je schlechter wird solche, bey unterbleibender Besserung und Vorkehrung derer erforderlichen Anstalten; denn dergleichen Boden giebt nach, weil die Erdtheile nicht nahe genug an einander sind, er kann die Feuchtigkeiten desto eher annehmen, und von der Last, womit die Oberfläche gedrückt wird, sich zusammen treiben lassen, woraus ein Sudel erwächset. Es darf wenige Zeit vergehen, so entstehen tiefe Gleise zum Anfang, die nothwendige Erhöhung der Mitte solcher Strafe wird ausgetreten, vertieft und ausgefahren, die Wasser müssen also darinnen stehen bleiben, daraus erwachsen Surrallen und dergestaltige Löcher, worinnen die Fuhrleute oft viele Stunden lang liegen müssen, ehe sie solche überwinden können, daher denn vorgedachte Strafen, einer beständigen genauen Aufsicht, und alljährlichen Besserungen, unterworffen seyn müssen, woserne man Hauptbaue vermeiden will, die unstreitig mit großen Kosten verknüpft sind.

§. 3.

§. 3.

Sträßen, die zu ihrem Grunde einen felsicht-steinigt-kiesigten, grobsandigen, roth- und blauthonigten Grund haben, können mit geringerm Aufwande, bey derer Strassenmeister und Strassenaufseher im Herbst und Frühjahr, auch bey großen Regengüssen im Sommer, habenden guten Obacht, erhalten werden, da man bey dergleichen Art Strassen auch das Material zu deren Bau- und Besserung so gleich an der Hand hat, welches bey denen §. 2. angegebenen Arten gemeiniglich entfernt ist, oder wohl gar mangelt, und, in Betracht derer erforderlichen Fuhren, den Bau kostbar machen muß.

§. 4.

Aus nachfolgenden wird sich in mehrern zu Tage legen, wie unumgänglich nöthig es sey, bey Anordnung eines Strassenbaues, oder einer Ausbesserung, vor allen Dingen sich des Terrains zu erkundigen; oder den Grund und Boden der Straße, sowohl, als bey nicht sogleich vorhandenen Baumaterialien, die ganze Gegend zu untersuchen und nach dem Befinden, dergleichen Bau anzuordnen, damit man dessen Dauer mit der Wohlfeiligkeit verbinden könne, und weder Zeit noch Geld unnütze verschwende.

Drit-

Dritter Abschnitt.

Von

denen zum Strafenbau erforderlichen
Materialien und deren Kännntniß.

§. 1.

So erforderlich die genaue Kännntniß der Grundlagen einer zu bauenden oder zu bessernden Strafe ist, eben so nothwendig muß auch derjenige, welcher beym Strafenbau gebraucht wird, die nöthigen Baumaterialien, welche am vorträglichsten, wo solche in der Nähe und am wohlfeilsten zu haben, auch wie solche am schicklichsten anzufahren sind, im ganzen Umfange kennen.

§. 2.

Besters ist es möglich, daß man in der Gegend des vorzunehmenden Strafenbaues, in Ansicht derer Baumaterialien, nicht so gar sehr wählen kann, alleine es bleibt doch allemal noch eine Wahl bey denen Materialien übrig, die man zu erlangen im Stande ist, oder die wirklich in der Nähe vorhanden sind. Wir wollen solche nach ihren verschiedenen Arten und Nußbarkeiten, in nachstehenden bemerken.

§. 3.

§. 3.

Die Materialien zum Straßenbau bestehen in dreyerley Arten, als in

Erde, Sand und Steinen.

Zu letztern könnte man noch die nützbaaren

Erz, Eisen und Steinkohlenschlacken

setzen, nur daß diese nicht aller Orten und in gehöriger Menge zu haben sind.

§. 4.

Die Erde überhaupt betrachtet, ist zum Straßenbau entweder.

a) brauchbar

oder

b) schädlich.

§. 5.

Ad a) Alle blauthonigte Erde führet etwas kalkartiges mit sich, oder entspringt von einer schieferartigen Grundlage, wird daher bey dem Straßenbau nützlich gebraucht, besonders bey dem Aufstreichen, oder Fertigung der Dämme, die, in Grund gebrachten starken Steine, damit auszufüllen oder zu kütten, und zu überschütten, weil dadurch eine dauerhafte Festigkeit und Unbeweglichkeit derer Steine, erlangt wird, und dergleichen Erdart die Feuchtigkeiten nicht so sehr an sich ziehet.

B

Roths

Roththonigte Erde führet gemeiniglich Kieß und Sand bey sich, und in solcher Beschaffenheit ist solche zum Strassenbau, insonderheit bey denen Dämmen, zur Erhöhung, dienlich, wenn solche gebührend gerammtet wird, indem nicht leicht die Wasser auf dergleichen Dämmen eindringen können.

S. 6.

Ad b) Alle zähe = fette = schwarze = roth = und gelb = leimigte Erde, weisser Thon, ohne Sand und Steine, ingleichen sumpfigte Moorerde, ist denen Strassen schädlich, wenn auch solche blos in Grund gebracht werden sollte; denn dergleichen Erdarten ziehen die Feuchtigkeiten an sich, trocknen sehr schwerlich, werden von Frösten gezogen und locker, folgsam die Strassen schadhast gemacht; bey feuchter Herbst = oder Frühjahrswitterung, ja so gar bey anhaltendem Regenwetter im Sommer, entstehen sogleich kostbare Reparaturen, werden aber solche verabsäumet, so wird eine Strasse von dergleichen Grundlage gar bald nicht mehr fahrbar.

S. 7.

Der Sand, so ein unentbehrliches Stück solcher zum Strassenbau ist, so verschieden ist dessen nutzbarer Gebrauch, in Ansicht der Dauer einer Strasse, und des daher erwachsenden Nutzens. Es findet sich

gemeiner Erdsand,

der aus denen zarten Theilgen einer unfruchtbaren oder Stauberde bestehet, und zu keiner Strasse alleine,

alleine, tauglich ist, indem aus solchem bey trockener Witterung ein unerträglicher tiefer Staub, bey feuchtem Wetter aber ein, der Strafe und dem Fuhrwerk schädlicher Schlamm entstehet, der besonders sich an die Räder hänget, auch sofort tiefe Gleise und stehende Wasser verursachet,

gegrabener Sand,

ist entweder schwarz oder grau, roth, glänzend oder kiesigt; der schwarze Sand hat die meisten schlammigten Erdtheile, der graue ist etwas besser, desgleichen der rothe; der glänzende und kiesigte aber der beste, der ganz weise hingegen der allerschlechteste; überhaupt kann der gegrabene Sand, da er etwas gröber und kiesigter ausfällt, im Mangel des Flussandes oder Kieses, zum Strafenbau genuset werden.

Bachsand

führet kleine Kiesel mit sich, ist an sich schon gröber, als die erstern Sorten, und daher zum Strafenbau anzupreisen.

Flußkies oder Kiebsand

ist eine Sammlung von allerhand kleinen Steinen, mit einem, von denen Erdtheiligen gereinigten Sande vermengt, und an Flüssen, auf denen Angern und an denen niedrigen Ufern ausgeworffen zu befinden, auch bis zur Größe einer Faust und drüber zu erlangen, dieser behauptet bey dem Strafenbau den ersten Platz, die kleinen Steine drücken sich in die, vom Sande geschmeidig gemachte Erde,

machen die obere Fläche der Strafe feste, und die Gewässer schleunig abfallend, so bald solche gerammtet und zusammen gefahren sind. Auf dem Fall, wo außer diesem keine großen Steine zu erlangen, können die Strafen, wenn sie tüchtig auf- und zusammen getrieben, blos mit dergleichen Kießsand überfahren werden; nur erfordern solche Strafen im Anfange öftters Ausschütten und Eingleisen, werden aber, wenn solches die ersten zween Jahre fleißig in Obacht genommen wird, feste und dauerhaft.

S. 8.

Die Steine sind vor dem Gebrauche billig erst zu probiren, ob sie feste sind, Nässe und Kälte ausstehen, und nicht zerfallen. Steine können überhaupt nach ihrer Verschiedenheit die Strafe gut oder schadhafft machen; deren Güte bestehet darinnen, daß sie sich nicht leicht zerreiben, in der Luft und Wasser nicht zerfallen, und in der Kälte nicht zerspringen, gleichwohl durch Eisen zerschlagen werden können. Alle Steine haben eine Feuchtigkeit bey sich, wenn sie aus dem Steinbruche kommen, die zum Strafenbau bestimmten, müssen daher eine Zeitlang zum Austrocknen liegen, ehe sie verbaut werden, daraus siehet man, wie sie in der Luft dauern, feuchtet man die Steine mit Wasser an, und kraschet solche mit einer eisernen Bürste, und sie geben eine schleimigte Materie von sich, so dauern sie nicht in der Luft, wenlger im Wasser; oder so man einen Stein vorher wiegt, dann ins Wasser

Wasser legt, und solcher dadurch schwerer wird, so ist dessen Dauer in Feuchten nicht zu hoffen, die Festigkeit der Steine wird durch den Fäustel im Schlagen erforschet.

Schiefrichte oder blättrichte, gelbe, absonderlich aus faulen Schichten erlangte Kalksteine, ingleichen weiche Bruchsteine

sind auf alle mögliche Art beym Strafenbau zu vermeiden, wenigstens da, wo man ein anderes Baumaterial haben kann, und nach dem gemeinen Sprüchworte, aus der Noth eine Tugend zu machen, nicht gezwungen ist. Denn dergleichen Steinarten, wenn solche in Grund kommen, sind dem Drucke von der obern Fläche, zu widerstehen nicht vermögend, also von keiner Dauer, die Dämme sinken und geben nach, fahren sich aus einander, oder vertiefen sich, und veranlassen neue oft kostbare Reparaturen. Auf der obern Fläche einer Strafe sind dergleichen Steine noch weniger zu nutzen, sie zerfallen vom Wind und Wasser in kleine Stückgen, ziehen die Feuchtigkeiten an sich, werden vom Fuhrwerk kleine gestoßen, in Erdtheilgen verwandelt, überhaupt aber auch im Winter vom Froste zersprenget, und degeneriren in einen Schlamm.

Sandsteine

sind besser, jedoch in Ansicht der kurzen Dauer, zur obern Fläche der Strafe, wo es anders möglich,

lich, nicht zu wählen, hauptsächlich müssen dergleichen Steine nicht so gleich vom Bruche weg, in die Strasse verbauet, sondern zuvörderst an der Luft recht trocken werden, wodurch sie eine mehrere Festigkeit erhalten.

Kieselsteine

die zu vielen Centnern schwer, auf denen Feldern, auch in Wäldern und Gehölzen liegen, ferner Felsensteine, sogenannte Wassensteine, dergleichen in vielen Gegenden vorhanden, da einer, wenn er mit Pulver geschickt gesprengt wird, verschiedene Ruten Steine hergiebet; hierüber diejenigen Kalksteine, woraus der Weißkalk gebrannt wird, und welche aus einer guten oder wilden Marmorart bestehen, auch blos durchs Feuer aufgelöst werden, und in Naße, Frost und Wärme stehen, endlich harte Bruchsteine, besonders, wenn selbige, nachdem sie aus denen Steinbrüchen gewonnen, und in Ruten aufgesetzt, eine zeitlang zum Austrocknen an der Luft gestanden haben, alle diese, sammt und sonders, sind zum Strassenbau die vorzüglichsten, sie können zum Grunde, in der Mitten und auf die Oberfläche der Strasse mit Nutzen und mit gewisser Dauer, angewendet werden; allzuharte Kieselsteine, besonders eisenartige, dergleichen bey Lauter liegen, sind gar zu hart, lassen sich nicht zerschlagen, noch zersahren, bleiben daher groß und ganz, das Gewässer wäscht das Erdreich um sie herum weg, und macht lose Wege,

ge, daher solche zum Strafenbessern nicht taugen, man müste denn die grosen im Grunde brauchen.

Hierbey möchte noch zuerwähnen seyn

Knak

oder der Schutt in denen Steinbrüchen, welcher aus kleinen Steinstückgen bestehet, die sich bey Aufsetzung der Bruchsteine nach Ruthen, nicht mit aufsetzen lassen, auch ohne Begehung eines Betrugs, in die Mitten dergleichen Ruthensteine nicht geleyet werden dürfen.

Ist dieser Knak von harten Steinen, so kann selbiger statt Kießes und Sandes auf die Straßen zum Planiren und Aufschütten, nützlich gebrauchet werden.

Schlacken

von Erz, von Steinkohlen und überhaupt von Schmieden und Hohenöfen, sind denen Straßen sehr gut, welche thonigten und etwas leimigten Boden haben, gestalte durch Aufschüttung dergleichen Schlacken eine gute Festigkeit der StraÙe erlanget wird, die uns aber der Fuhrmann, weil Pferde und Zeug dabey leiden, eher nicht danket, als bis solche zusammen gefahren, in die Erde eingedrückt und sich mit selbiger verbunden haben, zu dessen Beförderung könnten dergleichen Schlacken gleich anfänglich mit einem Handrammel ein und gleich gestossen, auch mit dem Fäustel oder Schlegel klein geschlagen werden. Es ist zu bedauern, daß wir dergleichen Schlacken größtentheils im Obergebürge, wo die Straßen an sich schon steinigten

nigten und besten Grund haben, und anderer Orten nur in geringer Menge, haben, folglich der Nutzen nicht ins Ganze gehet.

Bauschutt,

so von Einreißung alter, und Aufbaumung neuer Gebäude entstehet, auch in weiter nichts als Ziegel- und Kalkstücken bestehet, ist zu denen Wegen gut zu gebrauchen, zu Strassen hingegen von geringerem Nutzen, weil die Land- und anderen Fuhrn solchen Schutt klar drücken; der sich darnach in Erde und Schlamm verwandelt, jedoch kann solcher im höchsten Nothfall zum Strassenbau und zum Ueberschütten noch genußt werden, wenn nicht etwas leimigtes unter dergleichen Schutte vorhanden, weil nach und nach die Oberfläche der Strasse dadurch befestiget wird, wenn anders der Grund derselben gnüglichen Widerstand hat.

Vierter Abschnitt.

Von

denen, zum Strassenbau angestellten Commissarien, Beamten und Unterbedienten, auch derer erstern Direction, Dienstverrichtung und Schuldigkeit.

§. I.

Die Strassencommission jeden Crenßes bestehet aus dem Crenßhauptmanne, welcher die Strassenbaue dirigiret, das Archiv bey sich hat, auf

auf Befolgung derer Generalien Absicht führet, Stra-
ßenmeister annimmt und absetzet, zu Straßenauf-
sehern geschickte Subjecta dem hohen Cammer-Col-
legio vorschlägt, alle Hauptanordnungen über-
nimmt, und bey denen sonstigen Berrichtungen im
Creyße, Straßenbaue anordnet und beaugenschei-
niget. Unter dem Creyßhauptmanne muß der
Gleits-Commissarius auf die Beschaffenheit der
Straßen im Creyße, mit attendiren, die Expedi-
tion bey den Generalanordnungen des erstern, be-
sorgen, die alljährlichen Straßubauanschläge aber,
nebst denen darüber gehaltenen Baurechnungen,
ehe sie von dem Creyßhauptmanne zum Cammer-
Collegio eingeschickt werden, zugleich mit attestir-
ren. Der Amtshauptmann hat in denen, ihm
zugetheilten Aemtern, die Anordnung, zu Ferti-
gung gewissenhafter Bauanschläge, Schließung
der nöthigen Bau- und Erhaltungscontracte, die
Aussicht auf die angeordneten Baue, die Signi-
rung der Lohnzettel, zu besorgen, und den Erfolg,
auch die etwa befundenen Unrichtigkeiten, dem
Creyßhauptmanne zu melden. Die Justizbeam-
ten haben, wo an einbezirkte Gerichtsobrigkeiten,
oder wegen vorzukehrender gerichtlichen Zwangs-
mittel, Verfügungen nöthig, desgleichen, wenn
Contracte geschlossen werden, oder andere, bey
Straßenwesen einschlagende gerichtliche Handlun-
gen vorkommen, auch sonst auf alle Art und Wei-
se, ohne Weigerung zu assistiren; die Rechnungs-
Beamten hingegen, die ihnen von der Commission
aufgegebene Besorgung der Straßenbauanschläge,
B 5 Ferti-

Fertigung der Rechnung, Lohnung der Arbeiter, Auszahlung bewilligter Baukosten, öftere Besichtigung der Strafen, Annotirung derer, von Strafenauffsehern und Strafenmeistern angezeigten Schadhastigkeiten, und deren Anzeige beym Amtshauptmanne, zu besorgen, welches in denen Aemtern, wo der Justizbeamte zugleich die reservirten Intraden mit einzunehmen hat, von diesen zu beobachten ist.

S. 2

Der reutende Strafenbauaufseher ist eine, zum Strafenbau unumgänglich nöthige Person, und, daß derselbe vom Strafenbau umständliche Kenntniß haben müsse, das bewähret seine Verrihtung; denn es muß der Strafenbauaufseher, sich alle, des Strafenbaues halber, ins Land ergangene höchste Verordnungen und Befehle, wohl bekant machen und solche genau befolgen, nöthige Anschläge fertigen, wenigstens alle Monathe, wenn an denen Strafen gebauet wird, außerdem aber so oft es nöthig, die in dem Amtsbezirk ihm anbefohlene Strafen, besuchen, und ob die Strafenmeister und Strafenarbeiter denen, vom Amte erhaltenen Anweisungen fleißig nachkommen, zu rechter Zeit an die Arbeit, und nicht vor dem gewöhnlichen Feyerabende abgehen, sich genau erkundigen; ob die Abschläge, so oft es nöthig, geöffnet, die Wasser aus denen Gleisen abgezogen, ingleichen ob zu Erhaltung derer Dämme, so oft es erforderlich, eingegleiset oder eingebnet worden, wohl
zu

zu sehen, und den Trunck gänzlich meiden. Er muß ferner sein Augenmerk darauf richten, daß die zum Strafenbau, und Zuführung derer Materialien, angelegten Fuhrleute, gnügllich laden, und in der Anfuhr fleißig, daß sowohl die vor Lohn, als zur Frohne gehaltene Arbeiter tüchtige Personen, und nicht Kinder, Weibspersonen oder Krüpel, sind, auch daß sie die gesetzten Stunden accurat halten, sowohl daß von denen anliegenden Grundbesitzern die Gräben zu rechter Zeit und gehörig gehoben, die Abschläge geräumt und aufgehoben werden. Dann sich des Landes wohl und besonders wo Steinbrüche, Rießgruben und andere zum Strafenbau dienliche Materialien zu finden, genau erkundigen, wenn von der Strafencommissiön oder vom Amte hier und da Strafenbaue oder Reparaturen angeordnet und vorgenommen werden, derer Strafenmeister unterschriebene und besiegelte Arbeitszettel, vor deren Uebergabe zur Strafenbaucasse, genau durchgehen, vor deren Bezahlung solche pflichtmäßig untersuchen, und ehe solche der Amtshauptmann contrasigniret, unterzeichnen und attestiren, ohne Verordnung aber an niemand einnige Bezahlung anweisen, oder selbst etwas bezahlen.

Wenn wider einen oder den andern Strafenmeister, Strafenwärter und Arbeiter Verdacht eines Unterschleifs, oder Nachlässigkeit sich hervor- thun sollte, oder aber derselbe die Strafen vernachlässiget, die Seitengräben zu rechter Zeit, im Frühlinge und Herbst, von denen, welchen dergleichen obliegt,

obliegt, nicht gehoben fände, solches so fort genau untersuchen, und da möglich, durch glimpfliche Erinnerungen und nachdrückliche Aermahnungen, abstellen, ausserdem aber das Befinden, ohne etwas aus dieser oder jener Absicht zuvertuschen, so gleich beim Amte, oder bey der vorgesezten Strafenbaucommission vorbringen.

Bei Endigung jeden Jahres, Baues, und Abgehung der Arbeiter, beim Amte anzeigen;

- 1.) Wie viel in des Amts Refier und auf jeder Strafe an Ruthen gebauet, und
- 2.) Was an Baukosten wirklich verwendet worden;
- 3.) Wie viel Ruthen und auf welcher Strafe inskünftige zu bauen unumgänglich nöthig seyn mögte,

damit solches in eine Tabelle gebracht und mittelst unterthänigsten Berichts angezeigt werden könne.

Zielen aber binnen Verlauf des Jahres einige Stücken Strafe unumgänglich zu bauen vor, solches schleunig, zu weiterer Anzeige bey der Strafencommission, im Amte melden.

Besonders über die unwegsamen Strafen und Orte, mit Beschreibung der Gegend, wo solche schadhafte Stücke befindlich, fleißige Anmerkungen machen, jedesmal die anliegenden Feldnachbarn dabey anführen, und alles dieses pflichtmäßig anzeigen. Endlich aber genaue Erkundigung einzie-

einziehen und untersuchen, ob auch diejenigen, welche die neu zerbauenden Strafen gedinet, ihren Contracten nachkommen, und ob solche in beständiger Besserung gehalten werden, oder zum Schaden der Casse wieder eingehen, die befindenden Mängel unverzüglich anmelden und gehörige Verfügung darauf gewarten, ferner

Die Strafenmeister dahin anweisen und anhalten, daß sie denenjenigen, so ihre Strafen an denen Strafen abzarbeiten, vom Amte angewiesen werden, so bald sie dieserhalb das gebührende geleistet, Bescheinigung ertheilen, inmassen denn vor einen Tag Gefängniß ein Tag Fahren mit einem einspännigen Karrn, oder drey Tage Handarbeit, und vor zwey Tage Gefängniß, ein Tag Fahren mit dem zweyspännigen Wagen, angenommen wird, woserne nicht von höhern Orte dergleichen anders beliebt werden möchte.

Daß er endlich, auffer seinem Gehalte, sich etwas, es bestehe worinnen es wolle, nicht anmassen oder zueignen solle.

S. 3.

Zu Strafenmeistern sollen von rechtswegen solche Leute gewählt werden, die schreiben und lesen können, und eine hinlängliche Ränntniß von denen Strafen, darüber sie gesetzt sind, ingleichen von denen Hauptgründen des Strafenbaues, haben; die Schuldigkeit eines Strafenmeisters besteht alsdenn in folgenden, welches ihm zu genauer Befolgung einzuschärfen, daß er die ihm anvertrauten

trauten Strafen fleißig und wenigstens zweymal im Sommer und viermal zu Herbst- und Frühlingszeit, da man die schlechte Beschaffenheit derer Strafen am besten wahrnehmen kann, begehen, auch das Befinden derselben treulich und gewissenhaft, mit Anzeigung der Lage, wenn er diese oder jene Strafe begangen, bey dem Amte, worunter die Strafe gelegen, und wohin er gewiesen, zu denen Acten melden, in Ansicht derer von gewissen Communen, wegen der genießenden Gleitsfreyheit oder sonst, allein zu bauenden Strafen, die Art des Baues, und wie solcher am kürzesten, wohlfeilsten und dauerhaftesten anzustellen, Anweisung geben, denenjenigen, welche vermöge besonderer Contracte den Strafenbau oder deren Besserung übernommen haben, mit Rath an die Hand gehen, und, daferne diese den Bau nicht tüchtig oder denen Landesgesetzen, Verordnungen und Befehlen, ingleichen denen geschlossenen Contracten nicht gemäß, verfertigen sollten, umständliche und grundhafte Anzeige zum Amte thun, das, was auf denen Strafen zu bessern, nach erhaltender Anweisung, treulich veranstalten, überdem sich die, wegen des Strafenbaues ergangenen alten und neuen aller- und gnädigsten Mandate, Generalien und Verordnungen wohl bekannt machen, das, was solche in sich halten, so viel an ihm ist, genau befolgen, sich aller Bevortheilung an Reisenden, ingleichen an den Strafen, oder an denen, mit Spann- und Handdiensten, oder vors Lohn arbeitenden Leuten, auch bey Attestirung der Lohnzetteln und sonst,

sonst, bey unvermeidlicher Cassation auf den ersten Vergehungsfall, enthalten, und mit seinem bestimmten Gehalte lediglich zufrieden seyn solle.

§. 3.

Die Pflicht des Strafenwärters gehet vorzüglich dahin: daß selbiger die ihm übergebene Strafen fleißig begehren, vor deren und derer vorhandenen Aufschläge, tüchtige Erhaltung, besonders Sorgfalt anwenden, auf die Aufschläge genaue Acht haben, diese zu rechter Zeit öffnen, die Wasser bey starken Regen, Gewittern und Thauwetter, auch so oft es sonst nöthig, ohnverzüglich ableiten, das Eingleisen zu rechter Zeit besorgen, und wenn er, daß an einem oder anderm Orte die Strafe durch eine zeitige Reparatur zu erhalten, gewahr würde, solche aufs schleunigste, besorgen und dem Amte Anzeige thun, bey Anlegung neuer Kießdämme solche so viel nur immer möglich, in gerade Linie bringen, dabey das ordentliche Strafenmaaß brauchen, daß solche wenigstens zehen Ellen in der gerade fortgehenden Linie, und wo sich nicht abzuändernde, Krümmen finden, 18. Ellen, ausgeschloßen, die Seitengräben, in der Breite angelegt und erhalten, auch weder durch herausackern derer Feldnachbarn, etwas an der Strafenbreite geschmälert oder sonst von jemand sich, es geschehe unter welcherley Vorwand es wolle, etwas davon angemaset, und der Strafe entzogen, weniger an dem, in der Strafenbreite schon stehenden, oder noch aufwachsenden Holze sich von jemand

mand vergriffen werde, Aufsicht haben, daß die anliegenden Grundbesitzer die Seitengräben in gehöriger Breite und Tiefe halten und ordentlich heben, das Erdreich, wo es erforderlich, und wenn das Land schicklich, auf die Strassen werfen, und diese damit erhöhen, wohl beobachten, auch wenn dadurch die Strasse gnüßlich erhöhet, so weit solche außer der Städte Weichbild, und denen Dorfzäunen gehet, mit Stein und Kieß tüchtig überschütten, die Strassen zu bequemer Zeit einebnen und eingleisen, darauf, daß die, solche Strassen passirende Fuhrleute das Gleiß halten, und durch Ausschneideln, die Dämme nicht zu Schande fahren, die zum Strassenbau angelegte Arbeiter und Fuhrleute aber zu rechter Zeit zur Arbeit kommen, solche mit gebührendem Fleiße verrichten, und nicht vor der Zeit davon abgehen, nicht nur selbst genaue Aufsicht führen, sondern auch vor seine Person fleißig mit arbeiten, denen andern Arbeitern und Fuhrleuten weder ein mehreres, als sie verdient, attestiren, noch sich selbst mehrere Tage, als er gearbeitet, ansetzen, zur Arbeit auf der Strasse, Weiber, Kinder, und andere darzu untaugliche Personen, keinesweges anlegen, weniger sein eigen Weib oder minderjährige Kinder darzu gebrauchen oder auf die Lohnzetteln bringen, hierüber auch, daferne sich die, an solchen Strassen anliegende Kommunen, welche die, durch ihre Fuhren gehende Strassen selbst in baulichem Wesen zu erhalten schuldig, hierunter säumig erweisen würden, solches schleunig bey dem Amte anzeigen, und überhaupt alles,
was

was zu Beförderung des Landesherrlichen Interesses bey dem Strafenbau, etwas beytragen kann, und zu Erhaltung der Strafen in trüchtigem Stande dienet, nach allen seinem Vermögen, besten Wissen und Verstande, besorgen, hingegen allen Schaden und Nachtheil, so viel an ihm ist, warnen und verhüten solle. Es sind zwar vor jezo dergleichen Strafenwärter nicht mehr in voriger Activität, alleine, da solche, wo sie noch vorhanden, zum Strafenbau adhibiret werden, und das Tagelohn gleich einem andern Strafenarbeiter erhalten, folglich an Seiten der Strafenbaucaße keinen besondern Aufwand machen; so ist es rathsam, dergleichen Strafenwärter in dieser Qualität und blos als Strafenarbeiter, ohne besondere Pflicht, beyzubehalten, um so mehr, da sie gemeinlich viele Jahre bey dem Strafenbau gearbeitet, und mehrere Kenntniß, als bloße Tagelöhner haben, dannenhero, wenn in einem Amte nicht mehr als ein Strafenmeister und reutender Strafenaufseher ist, und diese verschiedene Baue zu einer Zeit an diversen Orten besorgen müssen, folglich nicht alltäglich bey jedem Baue zu bleiben vermögen, sie in deren Abwesenheit die Anstalten derer Strafenaufseher und Strafenmeister ausführen, und die Arbeiter bey ihrer Arbeit mit anweisen können.



E

Fünfe

Fünfter Abschnitt.

Von

Derer, an der Strafe liegenden Grundbesitzere Obliegenheiten, in Absicht auf die Strafe.

§. 1.

Diejenigen Unterthanen, so Feld, Wiesewachs oder Holzboden, und überhaupt Grundstücke an der Strafe besitzen, sind schuldig, sowohl um ihres eigenen Besten, als auch des, der gemeinen Sache daraus erwachsenden Nutzens willen, auf die Strafe mit Acht zu haben, und darzu, daß solche beständig fahrbar bleibe, mit behülflich zu seyn; Denn, wenn auf der Strafe übel fort zu kommen ist, wenn böse Sudel und Löcher auf der Strafe vorhanden sind; so kann der Fuhrmann nicht fortkommen, und wird daher alle Schwierigkeiten, alle Gräben und Aufwürffe, zu überwinden wissen, er wird auf die anliegenden Felder, Wiesen, Laiden &c. ausbrechen, sein Fortkommen suchen, und alles zu Schande fahren, ohne sich um den Schaden zu bekümmern, welcher dem Grundbesitzer daraus erwächst.

§. 2.

Da nun die Abschläge und die Seitengräben, wie unten bey der besondern Abhandlung in mehreren angezeigt wird, eine ausserordentlich wichtige

Ver-

Verbindung mit der Tüchtigkeit der Strafe haben; so ist in Absicht auf diese Umstände, zumal die anliegenden Grundbesitzer die Strafe selbst viel mit brauchen, in denen Chursächsischen Landesgesetzen weislichst verordnet, daß alle diejenigen, deren ihre Grundstücken mit der Strafe reihen, gehalten sind,

den Abzug derer Feuchtigkeiten aus der Strafe zu befördern.

Dahero müssen selbige die Seitengräben, so weit ihre Besitzungen gehen, von Zeit zu Zeit tüchtig heben, in der, unten beschriebenen gesetzmäßigen Weite und Tiefe auswerfen, und das Land, wenn es besondere kiesigt und sandigt, zu Beförderung des Wasserabfalls, auf die Mitten der Strafe werfen, die Abschlüge, welche die Wasser von der Strafe in die Seitengräben ziehen, machen, und fleißig, besonders zu der Zeit, wenn große Regengüsse oder Thauwetter vorhanden, öffnen, sie dürfen sich von der Strafenbreite nichts anmaßen, ausserdem ihnen solches wieder abgenommen wird; deshalb ihnen auch keine Verjährung zu staten kömmt.

§ 3.

Diejenigen, welche an denen Strafen ihre Wiesen haben, und solche zu ihrem Nutzen wässern können, dürfen die Wässerungsgräben nicht zu nahe an die Strafe, weniger zu deren Nachtheil, Wässerungswehre anlegen, noch weniger das Wasser in die Seitengräben, oder gar in die Strafe leiten,

36 Allgemeine Abhandlung.

leiten, sondern sie müssen sich solcher Wässerung, ohne Nachtheil der Strafe, ohne einige Feuchtigkeiten in die Strafe zu ziehen, gebrauchen.

§. 4.

Die Feldwässer müssen die Grundbesitzer auf ihren Grund und Boden aufnehmen und fortführen, daferne aber ja dergleichen Grundstücke, gegen die Strafe abhängig wären, so müssen die Grundbesitzer Verteidigungsgräben, außerhalb der Seitengräben, an ihren Grundstücken halten, und tüchtig verwahren, damit die Wässer nicht in die Strafe fallen können.

§. 5.

Da aber ja keine Möglichkeit vorhanden, die Wässer endlich von der Strafe wegzubringen, so müssen die Grundbesitzer solche durch gepflasterte oder durch sonst tüchtig befestigte Ableitungen und Canäle, an Orten, wo Schleußen durch die Strafe gehen, in die Seitengräben ein- und durch die Strafe führen, auch auf alle mögliche Art dahin sehen, daß der Fall des Wässers gemindert, auch bey dem Eingange in die Seitengräben, sowohl bey dem Durchgange durch die Schleuße nichts zerrißen oder verderbet werde. Auch in Städten und Dörfern müssen die Abzüge der Gauche aus den Ställen, oder sonstige Wassergänge und Canäle nicht in die Strafe, sondern durch gepflasterte Abzüge darunter weg, oder wohin sie am besten abfallen, geleitet werden.

§. 6.

Die Allgemeinheit derer, denen Straßennachbarn oder anliegenden Grundbesitzern, vorgeschriebenen Obliegenheiten, in Hebung derer Seitengräben, Fertigung und Defnung derer Abschläge, erhellet daraus, daß auch die Churfürstlichen Forberge und Grundstücken, so an der Straße liegen, davon nicht ausgeschlossen sind. Dahero auch alle an die Straßen reinende Grundbesitzer, zu Ausübung obiger Schuldigkeiten, und bey deren Unterlassung, durch Obrigkeitliche Zwangsmittel, angehalten werden.

Sechster Abschnitt.

Von

den allgemeinen Schuldigkeiten derer Chursächsischen Unterthanen beym Straßenbau.

Es ist in vorherstehendem bereits ausgeführt, daß die Straßen und deren Tüchtigkeit, einen beträchtlichen Einfluß in das allgemeine Wohl eines Landes und dessen Einwohnere, haben; es fordert daher Recht und Billigkeit, daß letztere zu Erhaltung des gemeinschaftlich nützlichen Endzwecks das ihrige mit beitragen.

In Absicht auf deren Schuldigkeit beym Straßenbau,

senbau, müssen die Unterthanen in zwey Classen eingetheilet werden.

Einige genießen Gleitsfreyheit andere aber nicht.

S. 2.

Diejenigen Chursächsischen Unterthanen, welche die Gleitsfreyheit genießen, sind vorzüglich zum Strafenbau mit anzuhalten, weil gemeiniglich diese Befreyung aus jenem Grunde entsprungen ist. Dannenhero müssen selbige, wenn Strafenbrücken, Schleusen und dergleichen anzulegen oder auszubessern sind, die benöthigten Spann- und Handdienste dabey verrichten. Sie müssen ferner Löcher und Sümpfe ausfüllen, eingleissen, einebnen, so weit die Strafe, außer den Dörfern auf ihren Reysen geht, und ohne Unterscheid sind sie schuldig Pferde- und Handdienste auf dergleichen Strafen zu leisten, und vor deren Bau- und Besserung zu haften, dahero auch die Strafen von denen Sträuchern und Gestrippe zu räumen, welche das Austrocknen derselben hindern; sie dürfen an der gesetzten Strafenbreite von 10. Ellen, wenn solche gerade, und 18. Ellen, wenn solche in Krümmen geht, nichts schmälern, und so bald über Nachlässigkeit derer Gleitsbefreyeten Unterthanen, oder über Untüchtigkeit der Strafe, oder deren Baues, Klage vorfällt, sind selbige zu ihrer Schuldigkeit durch Zwangsmittel anzuhalten, oder bey fernerer Weigerung von denen Beamten, Arbeiter an zu legen, und ist das Lohn mit Execution von denen Widerspenstigen einzubringen.

S. 3.

Unterthanen, so keine Gleitsfreiheit zu genießen haben, sind keinesweges von der Mitleidenheit zum Strafenbau befreyet, sie sind solche, in Ansicht des, dem gemeinen Wesen daraus erwachsenden Nutzens, allerdings schuldig, und werden bey denen Strafenbaudiensten, allenfalls gegen eine Ergözllichkeit oder eine billige Geldabfindung, zur Mitleidenheit gezogen.

Die Communen, so allernächst an der Strafe gelegen, und innerhalb des Meilenbezirks befindlich, sollen, mittelst zu errichtender Vergleiche, gewisse Tage des Jahres zum Strafenbaudienste, theils an Fuhren, theils an Handarbeit, übernehmen und die Gleichheit oder die Ausgleichung sothaner Mitleidenheit nach denen, jeden Orts vorhandenen Hufen, einrichten.

Ueberhaupt aber müssen die Communen alle Strafen innerhalb des Reichbildes oder derer Dorfzäune, in baulichen Wesen und Besserung erhalten, und wenn so gleich allenthalben, wegen Mangel des Gespannes die völlige Lichtigkeit auf einmal nicht möglich zu machen, dennoch wenigstens zu Zuflutung der Löcher, Sümpfe, auch Einebnung und Eingleisung angestrenget werden, weil sie solche täglich selbst brauchen, und durch die Mistfudeln verderben, auch durch ihr Vieh zertreten und ruiniren lassen.

Im Fall sich ein oder die andere Commun dessen weigern sollte, oder nachlässig befunden würde, sollen sie alle, durch anzulegende Pferde- und Handarbeit,

arbeit, verursachte Kosten, tragen, und diese nöthigen Falls, von denen Beamten durch Execution eingetrieben werden.

Zusatz.

Es ist bereits oben im 4ten Abschnitte S. 2, von dem Abarbeiten dererjenigen Strafen, welche in Rugen-Sachen, bey denen Aemtern, in denen Rugen-Protocollen, oder durch erteilte Decisa dictirt werden, etwas erwähnet worden; es ist nützlich, dergleichen Verbrechere, welche die dictirten Strafen in Gelde zu bezahlen nicht vermögen, zum Strafenbau eher, als zum Absitzen, anzuhalten, denn durch dergleichen Arbeiten profitiret der Fiscus allemahl das Tagelohn, durch das Absitzen derer Strafen hingegen, wobey, weil die Gerichts-obrigkeiten nicht selbst darnach sehen können, vieles auf die Gunst derer Gerichtsfrohne beruhet, wird der Verbrecher am wenigsten gebessert; dahero zu wünschen, daß dergleichen Strafenarbeiten von denen Rugenverbrechern, die darzu geschickt, und die Geldstrafen zu entrichten nicht im Stande, anzuwenden, durch höchste Verordnungen in Aemtern feste gesetzt werden mögte, wodurch, besonders bey denen Aemtern, viele Rugenreste, die lange Jahre in denen Amtsrechnungen herum geschleppt werden müssen, wegblieben, zumal ohnehin, nach denen Landesgesetzen die Wahl in dergleichen auf Geld, Gefängniß und Handarbeit gerichteten Strafen, denen Obrigkeiten freysethet.

Sie

Siebender Abschnitt.

Von

denen, mit privat Personen geschlossenen Strafenbau- und Strafen-erhaltungs-Contracten im Ganzen oder über besondere Arbeiten.

§. 1.

Es gereicht zwar denen, zur Strafencommission gnädigst verordneten Herren Creyß- und Amshauptleuten zu einiger Erleichterung, denen Beamten hingegen, welche die reservaten Einnahmen, folglich zugleich die Besorgung der Strafenbauanschläge, Löhnung der Arbeiter, Auszahlung der Bauanschlagskosten und Fertigung der Rechnung, über sich haben, fällt die größte Arbeit hinweg, wenn die Strafen an gewisse Entreprenneurs, zum Bau oder Erhaltung, verdinget werden.

Alleine es ist, im Betracht der öfters widrigen Erfahrung, alle mögliche Vorsicht, in Ansehung derer, zu dergleichen Entreprenneurs zu wählenden Personen, und der Einrichtung dergleichen Contracte, anzuwenden.

§. 2.

Derjenige, welcher über eine gewisse Strafe, oder nur über ein Stück derselben, ein Gedinge machen, oder den erforderlichen Bau gegen einen

E 5

gewissen

gewissen Geldbetrag übernehmen will, muß ein be-
 kannter, ehrlicher, uneigennütziger Mann, und nach
 dem Verhältniß des bedingenen Geldes, hinläng-
 lich angesehen seyn, oder genügsame Caution stel-
 len können. Er muß hiernächst zureichende Kennt-
 niß vom Straßenbauwesen haben, und sich kei-
 nesweges auf seine Arbeitsleute, oder deren Ange-
 ben verlassen, sondern die Anlage selbst machen,
 und ausführen können, er muß vorhero das Ter-
 rain, und wo die Baumaterialien am besten und
 am wohlfeilsten zu erlangen, vollkommen wissen,
 und wie sowohl dauerhaft als wohlfeil zu bauen, in-
 gleichen wie diese oder jene Art derer Materialien
 und wo? nutzbar anzuwenden, verstehen.

S. 3.

In Ansicht des Contracts selbst, ist ein solcher
 Straßenbau-Entreprenneur aufs möglichste zu vir-
 culiren; daher in einem dergleichen Contracte, vor
 allen Dingen der Anfang und das Ende, der zu
 verdingenden Strafe, nach richtiger Ruthenanzahl,
 genau anzugeben, die Gegend wo Aufschläge, Stra-
 senbrücken oder Schleußen zu beßern, oder neu
 zu fertigen, nach deren Benennung zu bestimmen;
 und weillen gemeinlich dergleichen Straßenbau-
 Entreprenneurs wieder Unterpächter annehmen, und
 vorzüglich dahin trachten, den Bau mit guter Be-
 quemlichkeit zu einer Zeit, da sie mit dem Geschirr
 ohnedem nicht viel zu verdienen im Stande, und
 da die Tagelöhner um ein billiges zu haben sind,
 wenn keine Feldarbeit, in der Heu- und Getreide-

beendete oder Bestellzeit vorhanden ist, zu vollenden, oder wohl gar den Bau bey trockner Witterung, durch bloßes Auf- und Zusammentreiben der Strafe, zu berichtigen, ohne auf den nöthigen Endzweck der Dauer zu sehen; so würde jedesmal, bey einem Strafencontracte eine gewisse Zeit, die man allerdings gar wohl voraus bestimmen kann, binnen welcher der Entreprenneur die gedungene Strafe vollenden und tüchtig übergeben muß, zu benennen, und zugleich, daß der Grund an sumpfigten Orten, und bey leimigten oder fetterdigen Strafen mit Steinen befestiget werden müsse, mit zu bemerken, auch alle Unterpachtereiy zu verbieten seyn, hauptsächlich muß der Strafencontrahente, um alle leichte Scheinbaue zu verhindern, schlechterdings zu Gewährung der Strafe auf 3 bis 4. Jahr oder länger, und deren tüchtige Erhaltung, sich bequemen, dergestalt, daß er von der Zeit der Uebergabe an, 2 Jahre lang, vor alle Reparaturen und 4 Jahre lang vor alle entstehende Hauptbaue haftet, ihm auch das Geld eher, als bis dahin, völlig nicht, sondern nur nach und nach, ausgezahlt wird.

Es ist aber auf alle Fälle noch eine beständige gute Aufsicht bey dergleichen verdingten Strafenbau nöthig, damit nichts verabsäumt und leichte weg, gemachet werde; denn sogar die verschiedentlich ergangenen landesherrlichen Befehle beweisen, daß die Strafencontrahenten, derer höchsten Orts confirmirten Contracte ohngeachtet, die Strafen in tüchtigem baulichen Wesen nicht erhalten,

ten, und dennoch die bestimmten Gelder erhoben, weshalb die verdungenen Strafen, vor allen Dingen von denen Strafencommissariis in Augenschein genommen, und bey befundener Contractmäßigen Tüchtigkeit, erst die versprochenen Gelder verabsolget, überhaupt aber alle verdungene Strafen in dem Amtsbezircke zum öftern und wenigstens vor und nach denen 13 Leipziger Messen besichtigt, und wenn ein oder der andere das Seinige daran gebührend nicht gethan, der oder dieselben zu Ergänzung der Strafe, zum Ersatz des, zur Ungebühr erhobenen Lohnes, auch alles entstehenden Schadens und Gefahr, angehalten werden.

Bei einer verdungenen Strafe ist also auf die Zeit, so in dem Contracte zum völligen Ausbau, gesetzt, und auf alle darinnen gemachte Bedingungen, genau zu sehen, und darüber zu halten; besonders muß der Strafencontrahente, so bald die Strafe fertig ist, und die Fuhrn darauf gelassen werden, einen Tag um den andern die Gleise, wo mit Kieß oder Saude überschüttet worden, fleißig einziehen, und wo ein Stein sich gedrückt, oder lucker worden, solchen helfen lassen, dadurch werden die Gleise feste und widerstehen den größten Lasten, zumahl, da nach Vorschrift derer Landesgesetze die Fuhrleute einerley Gleis halten müssen, und bey Strafe nicht ausschneideln dürfen.

In vielerley Betrachtung, besonders aber zu Beschleunigung des Baues ist jederzeit am dienlichsten, wenn zu einem Straßenbau alle Arten der Arbeit an einzelne, angelegene Personen verdinget

dinget werden, zumal bey einer auf alle Fälle nöthigen guten Aufsicht, zu einem tüchtigen Bau die gewisste Hofnung ist, wenn jeder seinen Fleiß auf eine einzelne Art der Arbeit, verwendet.

Da aber alle besondere Arbeiten des Strafenbaues auf einer gewissen Gegend einem einzelnen Individuo überlassen werden, so ist überhaupt und insonderheit letztern sehr nützlich, einen oder mehrere geschickte Strafenmeister oder Strafenwärter, bey solchem Baue mit zugebrauchen, weils deren Lohn, zumaln sie nicht allein anstellen, sondern auch mit arbeiten müssen, reichlich dabey herauskömmt.

Achter Abschnitt.

Allgemeine Sätze, so in folgenden angewendet werden.

S. I.

Bey Unternehmung eines Strafenbaues muß man sich vor allen Dingen nach denen Umständen und Orten auch Beschaffenheit der Strafe, nach ihren Grundlagen, nach denen vorhandenen Baumaterialien, auch deren Nähe und Entfernung, richten, ob Baudienste vorhanden oder nicht, was das Gegend übliche Fuhr- und Tagelohn betrage, erkundigen, alsdenn das Stück Strafe, so weit solches gebauet werden soll, abmessen, und in richtige Ruthenanzahl, jede Ruthe zu 8. Ellen

Leipzig

46 Allgemeine Abhandlung.

Leipziger Maases gerechnet, bringen, und nach allen diesen Umständen, den Anschlag darauf fertigen.

§. 2.

Es ist möglich, ja es dienet zu einer wahren Zierde, wenn eine Strase in gerader Linie angelegt wird; und es wird, wo eine Möglichkeit vorhanden, jederzeit anzurathen seyn, bey dem Strassenbau diesen durch abzusteckende Liniengleiche, gerade fort einzurichten und in gewissen Entfernungen Pfähle dazu einzuschlagen; es fällt aber dieses bey gebürgischen, durch Wälder gehenden Strassen gänzlich weg, und auch auf ebenen Strassen, wo nicht außer der Verkürzung noch ein merklicher Nutzen, zum Exempel die Umfahung eines hohen Weges, und dergleichen, zu erlangen, leidet solches einigermaassen seinen Abfall.

Denn wenn man durch Wegbringung der Krümmen an 100. Ruthen ohngefähr 1. 2. Ruthen in der Verkürzung gewinnen, und zu deren Erlangung die Strase über Felder oder Wiesen legen wollte, so wäre solches unrecht, und wider die landesherrliche Intention, in Betracht dem Unterthanen, wenn er auch vor sein Grundstück eine Schadloshaltung empfänget, ein nutzbares Stück Land entzogen wird, das er, wenn auch ihm die davor liegend bleibende Strase, die in solchem Fall gewiß nicht mehr fahrbar war, überlassen würde, in zehn und mehr Jahren nicht nutzen kann, wenn er noch so viel darauf verwendet, indem doch der Grund allemahl aus Steinen, die sich auf

auf einander nach und nach in das Land eingedruckt und bevestiget haben, bestehet. Ueberdieses hat eine alte Strafe, wenn sie noch so sehr verdorben ist, allemal nach obigem Sage, einen zusammen gedruckten und vestern Boden, als geackertes lufferes Land, folglich ist, wenn man dabey gebührend verfähret, eine verdorbene Strafe, mit wenigern Kosten dauerhaft zu machen, als eine neue über Felder oder Wiesen angelegte, die sich aller Vorsicht ohngeachtet, viele Jahre nach einander zusammen fest, auch einer steten Aufsicht und Besserung bedarf, und eine geringe Krümme wird von dem Fuhrmanne nicht geachtet, wenn er nur guten Weg hat; alleine diese Ausnahme hebet die Regel nicht auf, denn wenn man eine Strafe, durch Verlust einer großen Krümme oder schlechten Terrains in die gerade Linie bringen kan, so ist solches auf alle Fälle anzurathen, und dem Unterthanen, außer der Schadloshaltung vor seine herzugebenden Grundstücke, die alte Strafe zu überlassen, welche, wenn nur einiger Fleiß darauf gewendet wird, wenigstens zu Anpflanzung einigen Buschholzes genuset werden kann, da ohnehin über den Holzmangel in allen Landen geklagt wird.

S. 3.

Beym Strafenbau ist auf einen tüchtigen Grund, der dem Drucke von der Oberfläche hinlänglich widerstehen kann, vorzüglich das Abschen zu richten, und das Fuhrwerck, so über eine Strafe gehet, mit jenem

jenem in richtige Vergleichung zu bringen; in dessen Unterlassung ist die Hauptursache des Ruins unserer Straßen zu suchen; es wäre daher hauptsächlich zu wünschen, daß zu Erhaltung derer Straßen, ein gewisses Regulativ gemacht würde, wie viel Pferde vor einem Frachtwagen zu gestatten, und wie viel Centner Guth auf einen Wagen zu führen, erlaubt wären; denn bishieher, da man Fuhrleute mit 8. 10. 12. Pferden vor einem Wagen, und also nach Proportion eine Ladung von 100. und mehr Centnern auf hiesigen Straßen gehen sehen, so ist kein Wunder, wenn auch die dauerhafteste Straße, durch den Druck der überwiegenden, und mit deren Grunde in keine Verhältniß zu bringenden Last, ruiniret, und wandelbar werden muß; zumal die sogenannten Gabelwagen, wo ein Pferd einzeln vor das andere gespannt wird, die Mitte der Straße, und deren, zu Abziehung und Abfließung der Feuchtigkeiten, nothwendige Erhöhung, austreten, und sodann die Wässer sich sammeln, woraus ein außerordentlicher Nachtheil vor die Straße erfolgen muß. Es sind, wie man sich erinnert, in andern Ländern, besonders im Reiche, dieserwegen bereits Vorschriften vor die Fuhrleute vorhanden.

S. 4.

Eine Landstraße muß nach denen Chursächsischen Gesetzen, 10. Leipziger Ellen, wo sie gerade zu, und wo sie in Krümmen gehet, 18 Ellen Breite halten, damit zwey Wagen bequem neben ein

einander ausweichen und fahren, auch der Fuhrmann neben seinem Fuhrwerke her gehen kann; jedoch sind die Seitengräben, außer dieser Straßenbreite anzulegen; hiesiger Gegend, wie meistens in Sachsen, ist ein einfaches Straßengleis zwey Ellen und ein Viertel weit, und werden die Achsen drey Ellen und ein Viertel lang gemacht, die Achsen bey ordentlichen Landfuhrleuten aber kommen bis auf 4. Ellen Länge, folglich ist allemal der nöthige Platz zu zwey Wagen und und Fuhrleuten auf der Breite, vorhanden, ohne daß bey dem Ausweichen der Fuhrman Gefahr läuft.

S. 5.

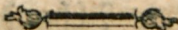
Die bequemste Zeit zum Straßenbau ist in Ansehung der Fuhren, diejenige, da der Landmann an seinem Feldebau und wirthschaftlichen Verrichtungen nicht gehindert wird, und man also die Fuhre am wohlfeilsten haben kann; daher im Winter, bey Schnee und Frost, weil zu dieser Zeit die Pferde ohnehin im Stalle stehen, und wenig verdienen, die Materialien an Steinen, Kieß, Sand und dergleichen, auf die Plätze, wo solche erforderlich, bequem und wohlfeil angefahren werden; wobey jedoch dieses zu beobachten, daß dergleichen Baumaterialien nicht zusammen, und an Orte, wo sie der künftigen Arbeit hinderlich sind, oder die Abschläge verstopfen, angefahren werden dürfen.

Die Zeit zum Strafenbau mit denen Handarbeitern, giebt lediglich die Witterung an die Hand, nachdem die Strafen, bey einem guten Frühling, zeitig trocken werden, oder im Herbst die naße Witterung den Bau nicht hindert; denn die Trockenheit ist ein unumgänglich nöthiger Umstand bey dem Strafenbau, daserne derselbe von statten gehen und dauerhaft werden soll;

Im Frühlinge ist also die Zeit, vor und nach der Hafer- und Gerstensaar, und im Herbst, wenn die Winterbestellung vorüber, im Winter hingegen, bey Frost und Schnee, besonders wenn man Schlitten brauchen kann, unstreitig die beste, zur Anfuhr derer Materialien zum Strafenbau, durch den Landmann; denn Pferde und Karrn, zum Strafenbau, auf Kosten der Landeshererschaft, das ganze Jahr über zu halten, ist in verschiedenerley Betrachtung wider die Wohlfeiligkeit des Strafenbaues, und also zu vermeiden, so ferne man darauf bedacht gewesen, die Baumaterialien zu der Zeit anfahren zu lassen, wenn der Landwirth die Pferde zu wichtigern wirthschaftlichen Verrichtungen nicht nöthig hat.



Beson-


Besondere
Abhandlung.

I.

Von

denen, zum Strafenbau gehörigen
Haupt- und Nebenarbeiten.

Erster Abschnitt.

Von

Planiren.

Wenn eine neue Strafe angeleget, oder eine alte in tüchtigen fahrbaren Stand gebracht werden soll; so wird solche, so viel nur immer möglich, in einer geraden Linie abgesteckt, und mit eingeschlagenen Pfählen auf beyden Seiten die Gerade und Breite der Strafe bestimmt. Die Gerade dienet nicht blos zu einer sehr angenehmen Aussicht in die Ferne, sondern auch vorzüglich zu Verkürzung des Weges, wenn man die, meistens bey allen Strafen vorhandenen Krümmen und Abweichungen in eine gerade Linie bringt, davon unten im achten Abschnitte dieser Abhandlung weiter etwas angeführet werden soll;

D 2

soll;

sohl; Die Breite der Strasse richtet sich nach dem Gebrauche, es müssen zwey Wagen einander ohne Anstoß ausweichen können, und die Fuhrleute gnüglischen Platz haben, neben ihren Wagen her zu gehen; ein Wagengleisß ist, (die Obergebürgischen etwas engeren Wege ausgenommen) zwey und eine viertel Elle breit, die Achsen werden drey und eine viertel Elle lang gemacht, ein Fuhrman muß wenigstens eine Elle zum Gehen haben, folglich eine Landstrasse zum einfachen Gleisße wenigstens vier Ellen und ein Viertel, und also auf zwey Wagen an zehn Ellen breit werden, wenn sie dem rechten Endzwecke gemäß gebauet seyn, und die richtige Weite halten soll. Vor allen Dingen ist alsdenn

Das Planiren der Straße,

vorzunehmen, damit auf alle mögliche Art die vorkommenden Erhöhungen und Tiefen in eine Horizontallinie gebracht werden können; letzteres gehört zum Nivelliren, folglich in den andern Abschnitt. Werden nun ordentliche Strasendämme angeleget, so kann man mit dem Planiren kürzer verfahren, weil theils die nicht allzubeträchtlichen Vertiefungen und Erhöhungen nicht so viel schaden, theils aber mit dem Damme in eine Gleichheit oder Horizontallinie gebracht werden können.

Auf alle Fälle aber muß man sorgfältig dahin trachten, daß bey dem Planiren die etwa vorhandenen

nen Pfützen, sudelichten Löcher, oder morerdigter und fauler Grund weggeschafft werden, denn auf dergleichen Flecken wird in der Zeitfolge die Strafe eher wandelbar werden, als man denket; dergleichen Pfützen müssen, soviel nur immer möglich, durch Gräben ausgezogen und trocken gemacht, der faule Grund muß ausgehoben, weggeschafft und mit festerm Grunde erstattet, auch zusammen getrieben oder gerammelt werden, damit man einen egal besten Grund erlange, und beehrt Baue eine gleich gut gegründete Strafe bekomme, wovon in denen besondern Anweisungen, nach Beschaffenheit des Terrains derer Strafen, mehrere Anleitung gegeben und daraus erhellen wird, wo das Planiren practicable ist oder nicht.

Anderer Abschnitt.

Vom

Nivelliren oder Abwägen der Strafe.

Nivelliren heißt in der gegenwärtigen Bedeutung, durch die Wage eine Strafe abzuwägen, dadurch, ob deren Lage in einem fortgehenden Districte höher oder niedriger sey, zu erfahren und den Unterschied einer Gegend daher zu wissen. Wenn man eine Strafe planiret, und eine ebene Gegend vor sich hat, so untersuchet man billig, ob sie horizontal, wagerecht oder wasserpaß liegt;

liegt; und weilen nunmehr zu denen Seitengräben verschritten werden muß; so ist in platten oder ebenen Districten das Abwägen der Strafe zum Behuf der Gräben das allererste Geschäfte, damit man nicht nur erfahre, wohin denen Wässern in denen Seitengräben selbst, so wohl als durch Abschläge, der erforderliche Abzug zu geben, sondern auch an welchen Orten die Strafe dermaßen einzurichten sey, damit ihr Rücken bey entstehenden Fluthen über das Gewässer hervor rage; das letztere zu erlangen, darzu müssen die Schleusen helfen, wovon unten. Es ist keinem Zweifel unterworfen, daß diese Arbeit mit vieler Genauigkeit vorgenommen werden müsse, wosern nicht unwiederbringliche Fehler beym Strafenbau vorkommen sollen; denn stehen die, in denen Seitengräben sich sammelnden Gewässer wagerecht, so haben sie keinen Abfall oder Zug, folglich muß nothwendig der Grund einer Strafe dadurch leiden, weil er zu keiner Zeit recht austrocknen kann; wannenhero dergleichen Wässern ein Abzug verschafft werden muß; dieses geschiehet durch das Nivelliren, und da dergleichen nicht allemahl Ingenieurs mit mathematischen Instrumenten verrichten können, sondern dergleichen Arbeit vor die, zum Strafenbau angestellten Unterbedienten gehört; so ist erforderlich, solche vor letztere einzurichten. Es wird, wie gedacht, hier allemahl eine ebene und platte Gegend zum Grunde gesetzt, zum Abwägen wird eine Distanz nach Beschaffenheit des Ortes, der Absicht und Möglichkeit der Wasser-

fer-

serabführung, und derer dießfalls anzulegender Schleußen, erwähnt, und man kann dießfalls eine gewisse Vorschrift von der Länge dergleichen Distanz nicht bestimmen; wir wollen zu einer Probe eine Länge des Seitengrabens bis zu einer Schleuße, von 10. Straßenruthen annehmen, um nun den Wasserfall zu bestimmen, müssen vom Anfange des Seitengrabens bis zur Schleuße alle 8. Leipziger Ellen lang, als soviel eine Straßenruthe enthalten soll, kleine oben glatte Pfähle nach der accuraten Erdrichtung, eingeschlagen, und mit einer geraden 9 eiligten gehobelten Doppellatte, welche in der Hise nicht so leicht krum laufen oder sich werfen kann, belegt, auf diese Latte eine Blen- oder Segwage, welche aus einem gleichseitigen oder gleichschenkligen Triangel bestehet, auch, weil die Mäurer und andere Handwerksleute dergleichen gebrauchen, jederman bekannt ist, gesetzt, und, wenn der Anfang des Seitengrabens wagerecht ist, auf jede Ruthe 1 und 1 halber Zoll, Abfall gewogen werden, folglich kommen auf 10. Ruthen, 15. Zoll Wasserfall, und solchergestalt wird kein Wasser in denen Seitengräben stehend bleiben; dieses Exempel kann jeder Straßenbaumeister nach Beschaffenheit der Gegend und Länge auch sonstiger Gelegenheit brauchbarer machen und anwenden, weil es in Betracht derer vorkommenden Fälle zu keiner Vorschrift dienet, überhaupt aber, wie aus folgenden sich ergiebet, denen Seitengräben eine allzu große Senkung oder Wasserabfall zu geben, schädlich ist.

Dritter Abschnitt.

Von

denen Seitengräben.

§. 1.

Seitengräben sind Vertiefungen, so an beyden Seiten der Strassen, außerhalb der Gesetzmäßigen Strassenbreite, zu Abziehung und Aufnahme derer, auf den Strassen entstehenden Feuchtigkeiten und Gewässer, angelegt und mit der Strafe verbunden sind; Dahero diejenigen Gräben, welche die Grundbesitzer an ihren Feldern, Wiesen oder Hölzern, theils zu Abhaltung der Gewässer daß sie nicht in die Straße fallen, theils zu Wässerung derer Wiesen, halten, wenn sie gleich ohnweit der Strafe geführet werden, unter dieser Benennung nicht zu verstehen sind, sondern vielmehr Schutz- oder Abweisungs- und Wässerungsgräben heißen, indem kein an der Strafe liegender Grundbesitzer die Wässer in die Strafe führen darf, sondern solche auf seinem Grund und Boden wegweisen muß.

§. 2.

Die Seitengräben müssen also, wenigstens von einem Hauptabschlag bis zum andern eine gleich abfallende Sohle oder ganz gleichen Abzug haben, welches durchs Abwägen eingerichtet wird, ferner müssen solche Gräben so viel nur immer möglich, nahe

nahe an die Strafe gelegt werden, und, damit sie die Wässer völlig aufnehmen, welche von der Strafe abfallen, die gehörige Breite und Tiefe, nach der Menge des Wassers, halten, inmaßen alle von der Strafe entfernte Gräben, diesen Endzweck so wenig erreichen, als diejenigen, welche zu schmal und zu seichte sind.

Derer Seitengräben fortgehenden Länge muß man den gebührenden Fall, wie gedacht, durchs Abwägen geben, damit die Wässer nicht stehend bleiben, faulen und im Sommer einen übeln Geruch machen; dieser Fall muß sich nach der Beschaffenheit der Wässer und der Strafengrundlage richten; je leimichter und fetter die Erde ist, desto weniger muß dieser Fall sich senken, weil sonst die Gräben gar leichte zerrissen würden, und überhaupt gründet sich die Breite und Tiefe der Gräben auf die Menge des aufzunehmenden Wassers, und auf die Höhe, welche man der Strafe geben muß; ist man aber, in Ansicht der Lage gezwungen, die Seitengräben nach einer jähligen Senkung zu machen, und dem Wasser den stärkern Zug zu lassen; so wird die Zerreiß- und Ausziehung der Seitengräben dadurch gehindert, wenn man in gewissen Entfernungen in denen Seitengräben kleine Querdämme stehen läßt, welche aber über eine viertel Elle nicht hoch seyn dürfen, damit das Wasser sich nicht zu sehr stämme.

S. 3.

Weil sich von Zeit zu Zeit in denen Seitengräben einiger Schlamm sammlet, so muß man auf deren zeitige Räumung bedacht seyn, damit solche nicht vom Schlamme angefüllet, und zu Aufnehmung der Strafenwässer nicht ungeschickt werden. Die anliegenden Grundbesitzer sind ohne Unterscheid schuldig, diese Gräben, so weit ihre Besitzungen gehen, zu räumen und zu heben, auch (wo die Strafe einige Erhöhung braucht,) das darzu schickliche Land, mit Vorbewußt und Rath des Strafenmeisters, auf die Strafe zu werfen; ist aber keine Erhöhung erforderlich, so gönnet man dieses meistens theils geile Land, den Grundbesitzern, um es auf ihre Felder zu bringen.

Auf den erstern Fall, wenn nemlich das Erdreich zur Strafe und zu deren Erhöhung, ingleichen zu Ausfüllung der tiefen Gleise und Löcher zu nutzen, ist solches keinesweges an die Seitenwände der Strafe zu werfen, daß dadurch die Abschläge verstopft werden, weil man auf alle mögliche Weise vor den Abzug der Feuchtigkeit aus der Strafe besorgt seyn muß; wäre aber ja die Nothwendigkeit vorhanden, das Land aus denen Seitengräben auf die Strafenseiten zu werfen, so muß doch dergleichen anderergestalt nicht geschehen, als auf besondere Haufen, zwischen welchen die Abschläge frey bleiben.

Denn weil, wie aus nachstehenden erhellet,
die

die Räumung und Hebung der Seitengräben im Frühjahre oder Herbstes geschicht, da gemeinlich wegen vorhandener Nässe in der Strafe, nicht viel zu arbeiten ist, so würde die auf die Strafenmitte geworfene Erde, den Weg äußerst verschlimmern, da im Gegentheil, wenn die Strafe nebst dem, auf Haufen geworfenen Landgrunde, ausgetrocknet ist, letzterer wenn er nur nicht aus fettem Schlamme bestehet, gut genuzet werden kann, jedoch wird dabey die Vorsicht zu gebrauchen seyn, daß man dergleichen Erde, so zu Erhöhung der Strafe, Ausfüllung der Löcher und dergleichen Behuf angewendet wird, unter Anweisung eines Strafenmeisters, mit Handrämmeln klar und zusammen schlage, damit von Erdklößen kein Zwischenraum entstehe, und sich die Feuchtigkeit nicht sogleich einziehe, ferner, daß so fort nach dem Rämmeln, die Strafe mit Kieß und Sande übersühret werde, damit es sich zu mehrerer Dauer, mit einander gehörig verbinde.

§. 4.

Die Seitengräben müssen, wenn sie von Dauer seyn und der Strafe nutzen sollen, in Ansicht der Böschung oder Abdachung dergestalt beschaffen seyn, daß die Fläche derer Ufer, keinen größern, als einen rechten halben Winkel mache, oder sie müssen schräg einwärts gestochen, 2 bis 3 Ellen oben im lichten und wenigstens anderthalb Ellen unten weit auch 2 Ellen tief seyn.

Werden

Werden die Seitengräben nicht schräg einwärts, sondern gerade eingemacht, so senket sich das Erdreich an solchen, so bald es der Frost zieht, in den Graben, und füllet solchen zu, wodurch man denn genöthiget ist, die Gräben alle Jahre zu heben, und entweder den Rand derselben nach zustechen, oder das weitere Nachgeben der obern Erdoberfläche oder Ufer durch einen Näherzaun zu bewahren, folglich unnütze Kosten zu verwenden.

S. 5.

Die Zeit zu Anlegung und Hebung der Seitengräben ist unstreitig der Frühling und Herbst; ersterer um deswillen, weil daraus der Vortheil erwächst, daß die schräg einwärts gestochenen Gräben an denen Seiten berasen, und feste werden, folglich nicht zu besorgen, daß sich das Land in die Gräben senke, oder von jählingen Wasserfluthen zerrißen werde. Die Herbstzeit hingegen dienet der Strafe, weil zu solcher Zeit die meiste anhaltende feuchte Witterung enttehet und die Austrocknung der Strafe, nicht wie im Sommer erfolgt, mithin die Abführung der Feuchtigkeit durch deren Abzug in die Gräben, um so mehr nöthig wird.

S. 6.

Der Nutzen von Seitengräben ist aus obigen, augenscheinlich; denn die beste Strafe wird keine beständige Dauer haben, woserne nicht die erste Sorge auf Abführung der Feuchtigkeiten verwendet,

det, und die Strafe ins trockene gebracht wird, und mittelst der Abschlüge werden die Wässer aus der Strafe in die Seitengräben gezogen und abgeleitet.

Vierter Abschnitt.

Von

Abschlägen.

§. 1.

Abschläge sind kleine Quergräben, so sich in gewisser Entfernung auf beyden Seiten der Strafe, von denen Gleisen anfangen, und nach denen Seitengräben ziehen, um die Wässer, so in der Strafe und im Gleise sich sammeln, dahin abzuführen.

§. 2.

Diese Abschläge sind 1 bis 2 Schaufeln weit zu machen, und richten sich nach der Lage und Beschaffenheit der Strafen, und der Menge abzuleitender Gewässere.

Sie müssen im Anfange mit der Tiefe des Gleises gleich seyn und im Fortgange sich nach den Seitengräben senken, damit das Wasser desto geschwinder abfallen möge.

Und weils durch dergleichen Wasser der zarte Schlamm oder Sand aus der Strafe in die Abschläge

schläge gezogen wird, und sich darinnen anlegt, solche verstopft und aussetzet, so müssen die Absschläge fleißig ausgeräumt werden, welches man die Absschläge öffnen nennet.

Und weil diese Arbeit mit der an den Seitengräben erforderlichen Beschäftigung, genau verbunden ist, auch einerley Endzweck und Nutzen hat, nemlich die Strasen trocken zu erhalten; so sind nach unsern Landesgesetzen die an die Strasen reinenden Grundbesitzer, zu fleißiger Deffnung der Absschläge, verbunden.

S. 3.

Nach Beschaffenheit der Strasen und derer darauf fallenden Wasser oder wenn solche Berg ein gehet, hat man, weil auf dergleichen Abschläge so viel ankömmt, in einer Entfernung von 1. 2. 3. Ruthen, einen Abschlag zu halten und sich dabey blos nach denen Wässern und deren Riesel oder jählingen Fall zu richten; denn je weiter das Wasser in Gleiß oder auf der Straße laufen muß, ehe es durch die Absschläge abgeföhret wird, je mehr wird die Straße verderbet oder zerrissen.

Fünfter Abschnitt.

Von

Aufschlägen.

Aufschläge sind kleine Querdämme auf denen, Bergen oder Bergunter gehenden Strasen.

Der

Der Hauptendzweck bey solchen ist, daß die, bey Regengüssen und Thaumetter entstehenden Gewässer auf, und von Zerreißung der Strasen abgehalten, auch dadurch sogleich in die Seitengräben gewiesen werden.

Der Nutzen vor den Fuhrmann bestehet darinnen, daß er Bergein und Bergauf die Pferde, indem sich der Wagen an diese Aufschläge stämmet, anhalten und ruhen lassen kann.

Je mehr und je jählinger die Strase sich von der Horizontallinie senket, je mehr müssen Aufschläge angeleget werden, und darnach richtet sich auch die Entfernung der Aufschläge von einander, denn je mehr die Strase Bergein gehet, je mehr stößet der Lastwagen die Pferde, je reisender werden die Wässer, desto mehr thun sie Schaden, und desto sorgfamer müssen die Aufschläge alle 4. bis 6. Ruthen wiederholet werden.

Da das schädliche Zerreißen der, in die Tiefe sich senkenden Strase, durch die Gewässer, mit dergleichen Aufschlägen zu hindern ist, so müssen letztere mit festen starken Steinen von oben her, abwärts angeleget, in die nöthige Tiefe gebracht, in das aufgeluckerte Land eingedruckt, mit Lande ausgefüllt, gerammelt, auch sodann mit Kiese und Sande von unten herauf überzogen werden, dergestalt, daß der Anfang des Aufschlags von oben hinunter, zum Widerstande des Wassers genugsam erhöhet, und alsdenn ohne einen Absatz in
der

der Strafe unterwärts zu machen, mit der Strafe wieder gleich sey. An beyden Seiten werden große und derbe Steine eingesezt, damit der Aufschlag nicht eingefahren werden möge. Wo das Holz nicht zu kostbar, legt man einen Stamm Holz ein, und überschüttet solchen der Dauer halber, mit Kiesel von unten her auf.

Dieses hat zweyerley Nutzen, eines Theils wird dergleichen Aufschlag weit dauerhafter, weil er mit mehrerer Gewalt denen reißenden Gewässern widerstehen kann, als ein Querdamm, der auf beyden Querseiten erhaben gemacht, und dem Unter- oder Auswaschen derer Steine ausgefekt wird, andern Theils hat der Fuhrmann diesen Nutzen davon, daß der Wagen, wenn er über dergleichen Aufschlag abwärts gehet, nicht jähling niederschlägt oder prellet, und dem Zeuge schadet, auch wenn der Fuhrmann Bergan fährt, der Wagen keinen schärfern Zug an dem Aufschlage erfordert, und dann über den Aufschlag leicht einsetzet.

Wenn der Hauptendzweck die reisenden Gewässer ab- und in die Seitengräben zu weisen, erlanget werden soll, so muß über jeden Aufschlag auf einer Seite, oder wenn die Strafe jähling Bergin gehet, und viel Gewässer einfällt, auf beyden Seiten, zu schleuniger Ablaufung des Wassers ein Abschlag gehalten, und fleißig geöfnet werden, damit das Wasser desto weniger Gewalt an dem Aufschlage ausüben könne, sondern gleich
beym

beym erstern Anprall auf die Seiten abfallen und abfließen müsse; denn so bald sich die Wässer an den Aufschlägen sammeln oder stemmen, so bald reißen selbige das Land an den Steinen hinweg, wühlen in die Erde, als den luchersten Gegenstand, machen die Steine und also den ganzen Aufschlag hohl, oder schlagen mit Gewalt über den Aufschlag hinüber und zerreißen die unterhalb desselben fortgehende Strase, desto gewisser, durch den Druck und jähligen Sturz.

Bei manchen Umständen ist es erforderlich, die Aufschläge nicht in einem geraden Querdamme über die Strase zu machen, sondern den Anfang an einer Seite höher, als den Ausgang der andern Seite nach dem Abschlage, anzulegen, und diesen schräg, nach der Tiefe zu wenden, um die Gewalt des Wassers allmählich zu brechen, und einen gelinden Abfluß zu geben; Z. E. da in einer Bergab gehenden Strase die Wasser mehr auf die linke Seite zusammen fallen und der Abschlag anders nicht, als auf der rechten Seite angebracht werden kann, oder auf der rechten Seite der Zufluß des Wassers stärker ist, und auf der linken Seite abfallen muß, so ist nothwendig auf der Seite, wo der Anfall des Wassers am stärksten wird, der Aufschlag höher anzulegen und gegen den Abschlag zu senken.

Bei denen schräg gemachten Aufschlägen ist noch dieser Vortheil vor den Fuhrmann, daß der Zug nicht so schwer darüber ist, als über einen
 E
 quer.

quer = geraden Aufschlag. Denn auf ienen steigt ein Rad nach dem andern hinauf, und erleichtert den Zug, auf diesen aber müssen beyde Räder zugleich auf den Aufschlag gezogen werden.

Sechster Abschnitt.

Von

Straßenbrücken oder Schleusen, deren Nutzen und Nothwendigkeit.

Schleusen sind kleine Straßenbrücken zu Ableitung der Gewässer aus denen Seitengräben quer durch die Straße angelegt; dahero darunter die Brücken, welche im Fortgange einer Straße, über ein Wasser, über einen Bach oder zu Gewinnung einer jähen Berganhöhe gebauet werden müssen, unter diesen Straßenbrücken oder Schleusen nicht zu verstehen sind, da zumal iene von Mauermeistern gebauet und die hier bemerkten von Straßenwärtern und Arbeitern gefertigt werden. Die Ursachen warum Schleusen nöthig, sind in der Unmöglichkeit, die Wässer aus denen Seitengräben in Abfall zu bringen; denn außer diesem Nothfalle kann man die Schleusen entbehren, es ist also darben erforderlich, daß die eine Seite der Straße oder des Seitengrabens tiefer liege, als die andere, woraus man das Wasser durch eine Schleuße wegbringen will.

Der

Der Grund zu einer Schleufe und deren Weite richtet sich nach der Menge des aufzunehmenden Wassers; ordentlich muß auch der Grund zugleich nach dem Boden der Strafe, tief oder seichte werden, indem auf einem leimichten oder fetten Boden eine Elle und drüber, auf einem festeren Terrain aber 12. bis 16. Zoll erforderlich ist, davon man bey der Erfahrung und dem Gebrauche das nöthige selbst überlegen und erfinden kann.

Die Weite im lichten kann nach der Vergleichung mit denen Wässern aus den Seitengräben, oder einer, an der Strafe gelegenen und zum Abzuge gefaßten Quelle von 1. bis anderthalbe Ellen seyn.

Der Druck von dem darüber gehenden Fuhrwerke bestimmt die Tüchtigkeit und den damit proportionirten Widerstand im Grunde.

Es müssen dazu feste und große Steine genommen in der Quer der Strafe 10, Ellen breit gesetzt und zu der Strafenbreite eingerichtet, aufs beste zusammen getrieben und ausgefüllt, sodann mit ausgesuchten Steinen, mit eingelegtem Moos, gerade auf, bundweise gemauert, und die beyden Seitenwände oder Unterstüßungsmauern bis auf drey viertel Elle von der Strafenseite in die Höhe gebracht werden, sodann werden 6. bis 8. Zoll starke Decksteine oder Platten aufgelegt und mit Sande so überschüttet, daß solche mit der Strafe durchgehends eben oder wagerecht sind; solcher-

E 2

gestalt,

gestalt, weil in der Mitte allemal eine Erhöhung bleibt, fallen die Wässer auf den Seiten herunter in den, aus den Seitengräben nach der Schleuse gehenden Quergraben, und laufen ab. Die Stärke derer Seitenwände richtet sich theils nach deren Höhe, theils nach denen darüber gehenden Lasten.

Es wird daher die Stärke von 12 bis 14 Zoll bey einer mittelmäßigen Höhe und Last, dauerhaft seyn, wenn man den Rücken derer Steine an dergleichen Seitenwänden tüchtig zusammen gerammt, mit dem dahinter liegenden Lande wohl zu verbinden, und deren Druck mehr gegen das Land, als ins freye zu richten, unvergeßen gewesen.

Die Platten oder Decksteine müssen auf denen Seitenmauern 8. bis 12. Zoll richtig und glatt aufliegen und sich nicht schieben können, damit die Gefahr diese Steine zuzersfahren, oder mit dem Geschirre durchzufallen, abgewendet werde.

Eine dergleichen Mauer mit eingelegtem Moos ist um deswillen besser als mit Kalk, weil das Moos, der beständig unter der Schleuse vorhandenen Feuchtigkeiten halber sich anlegt, wächst und die Lücken ausfüllt, hingegen der Kalk dieser Ursache halber abfällt und sich von der Verbindung mit denen Steinen nach und nach ablöset; und daferne auch anhaltende feuchte Bitterung entstehen sollte die sich hinter denen Seitenmauern herab zöge, so behält

behält solche allemal einen gelinden Abfluß durch die, zwischen denen Steinen sich annoch findenden kleinen Oefnungen, welcher bey einer Kalkmauer fehlt, und solcher schädlich ist. In denen Gegenden, wo man keine Decksteine von der nöthigen Größe und Festigkeit haben kann, werden die Schleußen entweder mit rundem Klöppelholze überlegt, und überschüttet, oder man wölbet über die beyden Seitenwände einen Bogen, darzu aber der scharfen Verbindung halber, der Kalk unentbehrlich fällt.

Siebender Abschnitt.

Von

denen Distanzsteinen und deren Nutzen.

Distanzsteine sind die, in einer Entfernung von bestimmter Ruthenanzahl, auf denen Seiten der Strase, außer der gesetzmäßigen Strasenbreite, aufgerichtete, mit aufsteigenden Zahlen versehene Steine.

Die Höhe dieser Distanzsteine ist allerdings willkürlich, dabey aber nöthig, daß solche auf einer Strase, von egaler Höhe gemacht werden. Es kömmt mit darauf an, wie man die Steine haben kann.

Wenn solche anderthalb Ellen hoch zu erlangen sind, und eine halbe bis drey Viertel Ellen tief in die Erde kommen, so ist wieder deren Nützlichkeit nichts einzuwenden, und es sind selbige dem Frevler derer Reisenden nicht so sehr ausgesetzt, als diejenigen, welche höher als 1 Elle über der Erde hervorstehen; da man gar öfters die Seitensteine abgeschlagen findet, und daher wegen der Distanzsteine gleiche Besorgniß haben muß.

Es ist nicht erforderlich, dergleichen Distanzsteine auf beyde Seiten doppelt zu setzen, sondern man setzt solche entweder wechselsweise, den ersten auf der rechten, den andern auf der linken, den dritten wieder auf der rechten Seite, und so fort, oder man richtet sich nach der Beschaffenheit und Lage der Strafe, und deren Seiten, und nach solcher legt man die Distanzsteine hieben oder drieben, fortgehend an.

Alle 100. Ruthen würde ein dergleichen Distanzstein von Nummer 1. bis zum Ende solcher Strafe, in aufsteigender Zahl zu setzen seyn, ob es schon willkührlich bleibt.

Bei Bauung einer Strafe werden von denen gebrochenen Steinen die, zu denen Distanzsteinen rüchtigen Stücke, ausgehalten und zubereitet, welches daher keinen sonderlichen Aufwand, aber den Nutzen hat, daß man durch die Distanzsteine die richtige Ruthenanzahl der Länge einer Strafe weiß, daß

daß man die richtigste Beschreibung einer Strase, deren Grundlagen, Beschaffenheit, vorhandenen Schleusen, Aufschläge und dergleichen, darnach machen kann, daß man, wenn irgends eine Reparatur auf dergleichen Strase vorkömmt, so gleich die Gegend aufs gewiseste bestimmen kann, z. E. zwischen dem dritten und vierten Distanzsteine; und daß man auch mit denen Fuhrleuten, welche Kieß oder Steine auf die Strase fahren sollen, ordentlich dingen kann, wenn man ausmacht, daß bey dem Distanzstein Nummer 1. eine halbe Ruthe Steine, oder so viel Karn Kieß, vor so und so theuer, angefahren werden muß; dieser Umstand hilft bey einem Bau gar viel, wenn man die Materialien gleich an dem Orte hat, wo man sie braucht, und nicht erst mit Radewellen oder Steinkarren solche von einem Orte zum andern schleppen darf.

Weil nun nach denen vorhandenen Distanzsteinen auch die gewisesten Strasenbau- und Erhaltungcontracte geschlossen werden, jene aber keinen sonderlichen Aufwand machen; so ist rathsam, daß dergleichen Distanzsteine auf allen Churfächsischen Heer- und Landstrasen angeleget werden; denn die, auf denen Poststrasen vorhandenen Postsäulen haben diesen Endzweck gar nicht, sondern bestimmen blos die Entfernung eines Ortes von dem andern, und haben in dieser Absicht mit den Strasen keine Verbindung, da zumal nicht alle Heer- und Landstrasen auch zugleich Poststrasen sind.

A n h a n g.

Von

denen an die Strafen gesetzten Baum-
alleen, und in wie fern solche nützlich oder
schädlich seyn können.

Eine Baumallee an einer Strafe ist eine wahre Zierde und ein Vergnügen der Reisenden, besonders zur Sommerszeit; und der bey großer Hitze dadurch entstehende Schatten ist Menschen und Vieh angenehm, trägt auch einigermaßen etwas darzu mit bey, daß der Staub in der Strafe nicht so außerordentlich groß oder viel wird, und die Reisenden beschweret; wenn man dabey in Erwägung ziehet, daß von dergleichen, am Landstrafen gesetzten Bäumen allemal ein gewisser Nutzen, in Ansicht des davon gewinnenden Holzes, zuerlangen, und daß von Zeit zu Zeit der Holz-mangel in unseren Landen zunimmt, folglich demselben auf alle ersinnliche Art entgegen zu gehen ist; so wäre wohl ohne Unterscheid anzurathen, an denen Landstrafen Bäume anzulegen.

Alleine, wenn man im Gegentheil erwägen wird, daß alle Strafen, welchen die freye Luft und Sonne benommen ist, wenn sie nicht einen puren Sandgrund haben, schwerlich austrocknen, und gar leichte schadhast werden; So wird auch die Anpflanzung derer Bäume an Landstrafen, einer gewissen Einschränkung unterworfen seyn.

Findet

Findet man an einer Strafe nicht mehr, als die ordentliche Strafenbreite von 10. Ellen, und auf deren beyden Seiten, Feld- und Wiesengrundstücke, so ist die Anlegung derer Bäume nicht dienlich, denen anliegenden Grundbesitzern aber schädlich, weil der Schatten von solchen Bäumen auf die Grundstücke dämmet, und man solches so gleich an denen Früchten wahrnehmen kann, die jedesmahl schlechter stehen, als wo sie freye Luft haben können.

Die Strafe selbst ist nicht so leicht ins trockene zu bringen, und daher öftern Reparaturen unterworfen.

Will man also Bäume zum Nutzen und zur Zierde oder zum Vergnügen, an einer Landstrafe anlegen, so niemand nachtheilig seyn sollen, so wird erfordert, daß die Strafe mehr als gesesmäsig breit sey, daß die Bäume über die Seitengräben hinaus zu stehen kommen, daß man solche nicht zu nahe aneinander pflanze, und der Strafe dadurch die Luft und Sonne entziehe, daß also wenigstens zwischen jedem Baume ein freyer Platz von 2 Ruthen sey, daß man die Bäume in ihrer gehörigen Entfernung, wechselsweise, erst einen auf die rechte, den andern auf die linke Seite, und so fort, daß jeder Baum gegen über freye Luft habe, anlege, daß man keine Obstbäume an die Strafen pflanze, als welche eines theils einen schlechten Wuchs erlangen, andern theils aber,

wenn sie auch Früchte tragen, niemand nutzen, sondern vor der Zeit abgerissen werden, und keinen Holznutzen haben; wollte man aber von der wechselseitigen Setzung derer Bäume abgehen, so müßten dergleichen Baumalleen in der Richtung der Mittagslinie bleiben, als welche solchen falls dem Graße und Getreide am wenigsten nachtheilig fallen, weil sie ihren Schatten nur die Hälfte des Tages über, auf eine Seite werfen, und wenn die Bäume einander gerade gegen über stehen, mehr interstitia vorkommen, weil die Allee von der Seite durch die Sonne beschienen wird.

Die Bäume also, welche unter denen vorgefesten Bedingungen an die Straßen gepflanzt werden können, sind Linden, Aspen, Pappeln, Lerchenbäume, und wo feuchte Gegenden vorhanden, besonders die Weiden und Erlen, man kann solche alle 4. 5. 6. Jahre nach der Beschaffenheit des Grundes, koppen, und das erlangte Reißholz verkaufen, folglich der Straßenbaucaße einige Einnahme dadurch verschaffen.



II.

Von

der Verschiedenheit des Straßen-
baues, nach denen Grund- oder Erds-
lagen, auch Gränzen der Strafe.

Erste Anweisung.

Zum Straßenbau auf leimigten
und fetten Boden.

Da eine auf leimigt = thonigt = letrichten oder
schwarzen fetten Boden liegende Strafe, die
ohne Reparatur, jederzeit schlecht ausfallen wird,
gebauet werden soll; so ist die erste Bemühung
auf Verbesserung und Befestigung des Grundes
zu wenden.

Lasset man dergleichen Strafe, die außer de-
nen naßen Monathen im Herbst und Frühjahr,
als der, zu Beaugenscheinigung der schadhaf-
ten Strafen gehörigen Zeit, vollkommen schöne aus-
siehet, auf- oder zusammen treiben, und mit Kieß
oder Sand überschütten, ohne den Grund zu bese-
stigen, so wird dergleichen Bau länger nicht dau-
ren, als bis zum Herbst- oder Frühjahr; aus der
Ursache, weil die Feuchtigkeit im Grunde bleibt
und nicht austrocknet, vielmehr die Masse an sich
zieht,

zieht, und der Druck auf der obern Fläche unten nicht gehörigen Widerstand findet, folglich der Grund nachgiebt.

Dahero sind, nach vorgängiger Planirung der Strafe, nach Einhackung der tiefen Gleise und Zerstoßung der Erdklöße mit dem Handdrummel, die größten und festen Steine zum Grunde zu wählen und anzuschaffen; denn je größer der Druck von der obern Fläche gegen den Mittelpunkt wird, desto mehr muß der Widerstand von letztern gestärket werden, wenn dergleichen Bau dauerhaft seyn soll.

Diese Art von Strafen ist die schlechteste, und wenn sie ohne Besserung gelassen worden, gemeinlich zusammen- und tief ausgefahren, hat sehr tiefe Gleise, darinnen sich die Wasser sammeln und nicht weggebracht werden können, und folglich schädliche Löcher und Vertiefungen entstehen, die Wasser können sich um deswillen nicht in die Gräben ziehen, weil solche höher als die Strafe, liegen, daher auch die Abschläge nichts helfen, und in kurzem ist auf solcher Strafe nicht mehr fort zu kommen.

Soll nun dergleichen Strafe geholfen werden, so wird der zum Bau bestimmte Platz nach Ruthen ausgemessen, die Gerade nach der Linie oder Schnur, und die, der Strafe nöthige Breite, mit eingeschlagenen Pfählen bestimmt, das Terrain aufs möglichste, wie obgedacht, planiret, die
Glei-

Gleise eingehackt und ausgefüllt, damit das Erdreich eben und gleich ausfalle, und alle Klumpen oder Erdklöse klein werden, darauf kann, wo es zu haben, klarer Sand, 2. bis auf 3. Zoll hoch geschüttet und mit dem Rechen gerade gezogen werden, aus dieser Ursache:

Es ist bekannt, daß der Sand alleine und vor sich keine Verbindung macht, wenn man aber selbigen mit dergleichen thonigt oder leimigten Erdreich vermischt, so macht er eine dauerhafte Verbindung, und die darauf gesetzten Steine bekommen einen desto festern Grund. Ist nun dasjenige, was oben von Niveliren angeführt, sorgfältig beobachtet, und der Strafe ihre gehörige Richtung gegeben worden, so werden die größten Steine so man haben kann, von Kieseln, Wassensteinen, harten Bruchsteinen und dergleichen festen Arten, alsdenn nach der Strafenbreite, von 10. bis 18. Ellen, dergestalt einfach auf die lockere und vermischte Erde, ein- und zusammen gelegt, daß man von denen beyden Landseiten anfängt, daselbst die erste Reihe mit den größten Steinen befestiget, dann kleinere ansetzet, sodann in die Mitten der Strafe, die stärksten Steine bringt, und also quer über die Strafe, die Steine zusammen treibt, daß die breiten Theile unten zuliegen, die Spizen aber aufwärts zu stehen kommen.

Man wählet deshalb die Steinlagen in der Quere, weil, wenn die ersten Seitensteine gebührend befestiget worden, die Steine in der ganzen
La-

Lage besser zusammen getrieben werden können, als wenn man solche in der Länge der Strafe hinlegen wollte.

Die Breiten der Steine aber kommen um deswillen auf den Grund, damit sie desto besser dem Drucke von oben, widerstehen können.

Der, zwischen der ersten Steinlage nothwendig verbleibende Raum, wird mit Lande, wie es vorhanden, ohne eine diesfällige Wahl, obschon leetigte oder thonigte Erde, mit etwas klaren Sande vermengt, die beste wäre, ausgefüllt und eingetreten; sodann mit dem, allen Strafenwärtern bekannten Handrammel zusammen gestoßen, so lange, bis sich die Steine (die ohnehin in das vorhin lucker gemachte Land sich eindrucken) und das Erdreich, mit einander verbunden haben und feste zusammen stehen.

Nun ist diese erste Erhöhung der Strafe mit Lande zu 4. 6. und mehr Zoll hoch, nachdem man die Dämme hoch oder mittelmäßig nöthig hat, zu überschütten, und mit eisernen Rechen, oder wo die Walzen, wie in vielen Gegenden, gewöhnlich sind, mit letzteren, gleich zu ziehen, alsdenn werden die vorhandenen kleineren Steine, 6. oder mehr Zoll hoch, nach Beschaffenheit der nöthigen Erhöhung, aufgetragen, mit Lande wieder überschüttet, und mit dem Rammel zusammen geschlagen.

Da-

Dabey iedoch dieses zu beobachten, daß auf denen beyden Seiten an die entblößten Steine der untern Lage, von dem vorhandenen Erdreiche, schräg einwärts nach den Seitengräben zu, angeschüttet, und wo es zu haben, mit Rasen oder Dueueken angelegt werde, die andere Lage Steine hingegen nach der Mitten zu höher, als nach denen beyden Seiten zu, aufgetragen werden, oben darauf wird Kieß oder grober Sand, 10. bis 12. Zoll hoch, nach und nach zur Bedeckung aufgeschüttet und auf der Strase eben gemacht; alle 2. Ruthen aber in der Länge, auf den Strasenseiten ein Karn Kießsand vorrätzig angeführt, um, so bald sich die Gleise auf dergleichen neuen Strase ein wenig vertiefen und zusammen fahren, oder die Höhe der Strasenmitte ausgetreten wird, diesen Kieß von Zeit zu Zeit wo es nöthig, aufzuwerfen, damit sich alsdenn die Strase tüchtig zusammen setzen möge.

Diese Art des Strassenbaues ist in Ansicht der Erhöhung die beste und dauerhafteste, und man nennet solches einen Strassendam.

Dabey dieses noch anzufügen, daß allemal diese Dämme zwey Frachtwägen zum Fahren neben einander und 2. Personen zum Gehen, faßen müssen, ingleichen, daß man die Abdachung oder den Fall an denen Seiten, bey dergleichen Dämmen nicht allzuabschüßig oder jähling abfallend machen, auch solche mit groben Kieß überschütten,
und

und diesen einrammeln lasse, denn sonst stehen bey hartem Frost oder Blatteise die Fuhrleute in Gefahr, die Wagen, wenn sie ein Gleiß überschreiten, oder einander ausweichen, umzuwerfen und Schaden zu nehmen, die jähling abschießenden Gewässer zerreißen auch, bey Unterlassung dieser Vorsicht, die Seiten desto leichter, und veranlassen Reparaturen.

Sollten sich in einer dergleichen Strafe Quellen oder sogenannte Surgallen finden, welches man gar bald gewahr wird, wenn in der Strafe, bey trockener Witterung, naße Flecke bleiben; so ist es nicht hinlänglich, in dergleichen Surgallen, Steine zu bringen, und dadurch deren Grund zubefestigen, denn es wird allemahl nachgeben und sich in die Tiefe senken.

Dahero nothwendig ist, dergleichen Quellen und deren schlammigtes Land tief auszugraben, auszuheben, und alsdenn den Grund mit großen Seiten zu befestigen, auch sodann Kiez und frisches Land darauf zu bringen, oder daserne eine dergleichen Quelle nicht wegzubringen und gleichwohl nicht gar zu tief und nicht unter der Tiefe derer Seitengräben, läge, so könnte man damit verfahren, wie die Landleute in verschiedenen Gegenden, welche auf ihren Feldern dergleichen Surgallen haben, zu thun pflegen, nemlich: man gräbet ein Loch, daren die Quelle gefasset wird, und macht sodann einen Canal von dem Anfange der Quelle schräg

schräg nach dem Seitengraben, daß von der Quelle dahin, der gehörige Fall bleibt; der Canal muß nach der Menge des abzuleitenden Wassers, auch oben weiter, als unten seyn; man bringet sodann ausgesuchte Kieselsteine, von der Größe bis zu einer Faust zusammen, füllet damit das Quelloch und den Canal ganz lucker aus, legt oben darauf etwas Reispig, damit die Erde die Kiesel nicht ver-
 fesse; dann kommen einige Plattensteine, und darüber das Erdreich, solchergestalt ziehet sich das Wasser aus der Quelle durch die kleinen Kiesel in dem Canale fort, und ist dieses dauerhaft, man wird auch von außen nicht das mindeste davon gewahr.

Es kann endlich auch der Fall vorkommen, daß von einer hier beschriebenen leimigt-
 lettigten oder schwarzerdigten und fetten Strafe, die bend-
 thigten Steine sehr weit entfernt und mit außer-
 ordentlich großen Kosten anzuschaffen sind, letztere
 hingegen nicht verwendet werden sollen, gleichwohl
 die Strafe gebauet werden muß.

Solchenfalls ist zwar eine beständige Dauer
 auf die Art, als wenn man den Grund mit Stei-
 nen befestiget, nicht zu erlangen, alleine es kann
 dadurch der Strafe dennoch in etwas geholfen
 werden, wenn man vor die Herbenschaffung des
 nöthigen Kieses und Sandes sorgt, sodann die
 Strafe zusammen und wenigstens eine Elle hoch
 aufstreibt, das leimigte fette Land, beym Austrei-
 ben

ben mit Sand und Kiese vermischt, mit dem Handrammel tüchtig zusammen schlägt, und als denn wenigstens 9. bis 12. Zoll hoch mit Kieffande überschüttet, mallemal über den andern Tag die Gleise einziehet und ausfüllet, da solchergestalt die Strafe derb wird.

Bekannter maßen hat der Sand mit sich, wie oben gedacht, keine Verbindung, die er aber, mit dergleichen kande vermischt, erlanget, und daher nach und nach solches feste mache, damit die Wasser sich nicht so sehr einziehen können; höher als 12. Zoll dergleichen Sand auf einer Strafe aufzuschütten ist um deswillen schädlich, weil der Fuhrmann mit Schiff und Geschir darinnen sonst nicht fortkommen kann; indem der Sand nachgiebt und die Räder durchdrucken, also einen schweren Zug machen, auch zur Sommerszeit bei großer Hitze die Pferde sich an denen Beinen und Hufen beschädigen und verbrennen; dahero anzurathen, daß man den Kieffand auf dergleichen neuen Strafe anfänglich nicht zu hoch aufschüttele; jedoch an denen Seiten beständigen Vorrath habe, damit die Strafenarbeiter immer nach und nach mehr nachbringen können, so bald der erste Auftrag derb und zusammen gefahren worden; und solchergestalt wird die Oberfläche der Strafe, ohne dem Fuhrwerke Beschwerde zu machen, derb und feste, daß die Wasser nicht sogleich eindringen können.

Wolste

Wollte man aber dergleichen Strafe bloß von dem beschriebenen Lande aufstreuen, ohne diese Vorsicht der Vermischung mit Kießsande zugebrauchen, so würde deren kurze Dauer den tüchtigsten Beweis abgeben, daß das Geld, so auf die Arbeit verwendet, verlohren sey; und dieses Umstandes halber hat man auf die Strafencontrahenten genau und fleißig Acht zu haben, daß sie nicht diesen Vortheil ergreifen und die Straßendämme ohne tüchtigen Grund fertigen; denn die Steine und deren Anfuhr machen den größten Aufwand, da hingegen zum Aufstreuen der Strafe, von ihren natürlichen Erdlagen, und zu denen daraus gemachten Dämmen, bloße Handarbeit gehört, die Arbeit fördert, wenig kostet und also dem Strafencontrahenten Profit bringet, anfänglich auch bey trockener Witterung dergleichen Baugut aussieht, in der Folge aber keine Dauer hat.

Andere Anweisung.

Zu Bauung derer, durch Tiefen oder hohle Wege gehenden Strafen.

S. I.

Hohle Wege sind diejenigen, so zwischen den bergigten Erhöhungen beyder Straßenseiten in der Vertiefung hinweg gehen. Es wird also darunter diejenige Strafe nicht verstanden, davon nur eine Seite bergigt erhaben, die andere aber

S 2

eben

eben ist; dieserwegen wird bey der vierten Anweisung etwas erwähnet werden.

S. 2.

Zu Beförderung dergleichen Strafe oder hohlen Weges werden dreyerley Stücke nothwendig erfordert, erstlich, daß man vor die Erhöhung und Erweiterung der Strafe besorgt sey, dann, daß man die einfallenden Gewässer, so viel möglich, aus der Strafe schaffe, und endlich, daß man die Höhen auf beyden Seiten befestige, damit das Land nicht herein schieseln könne.

S. 3.

Man setzet hier zum voraus, daß diese jetzt angeführte Strafe nicht auf felsigten Boden gehe, und daß deren erhabene Seitenwände keine Felsen sind, denn bey diesen hat man die, hier vorausgesetzte Vorsichtigkeit nicht nöthig, weil die Natur dabey keine Kunst verlangt, man redet daher von einem hohlen Wege, der auf einem Erd- oder Sand- oder mit beyden vermischten Grunde gehet, und dergleichen Seitenhöhen hat; und da ist die Erhöhung vor erst nöthig; hat man einen mit Kiez oder Sand vermengten Grund, so muß von denen Seitenwänden, so viel möglich schräg, von oben herein, das Land abgehacket und dadurch die Erhöhung der Strafe bewürket werden; hat man Steine bey der Hand, so sind solche in Grund, und ist so dann erst das Land darauf zu bringen, und die Erhöhung nach der Beschaffenheit des hohlen

len

len Weges, wenn er auf der Ebene, oder berg-
ein gehet, einzurichten, letztern Falls müssen die
oben beschriebenen Aufschläge angelegt und ver-
wahrt werden, ist nun solchergestalt der hohle Weg
erhöhet, so ist dessen Erweiterung zugleich mit er-
langt, denn es kann nicht fehlen, daß dergleichen
Weg unten enger und oben weiter seyn muß; wenn
man also selbigen aus der Tiefe erhebt, so wird er
auch von selbst weiter.

S. 4.

Die Gewässer aus dergleichen tiefen Strafe
zubringen, hat man entweder bey vorhandenem
Raume, die Seitengräben, jedoch so viel möglich,
ohne dadurch die Seitenwände anzugreifen, nach
dem Verhältniß der Menge des einfallenden Was-
sers, anzulegen, und, wenn die Strafe eben liegt,
ihnen den gehörigen Fall, auch da nöthig, durch
anzulegende Schleusen, zuverschaffen, oder, da
die Seitengräben nicht schicklich anzubringen, und
die Unterwaschung oder Zerreißung der Seiten-
wände, zumal bey bergeingehenden hohen Wegen,
dergleichen gewiß, zubefürchten; so kann man ein,
aus Steinen anzulegendes Gerinne an einer, oder
wo der Platz vorhanden, an beyden Seiten der
Strafe, so enge als möglich, fassen, und dadurch
den besorglichen Schaden abwenden; und, weilen
von denen Seiten gemeiniglich viel Gewässer in
die Strafe herein fällt, auch dadurch diese zerrißen
werden, jene den Schlamm mit sich in die Strafe
führen und solche sudlicht machen; so ist darauf

zu denken, wie man dieses vermeide; und solches kann dadurch am besten geschehen, wenn man an denen Seitenwänden, oben neben denen Grundstücken, Schußgräben oder Bertheidigungsgräben anlegt, welche die, nach der Straßentiefe sich ziehenden Gewässer, aufnehmen und außer der Straßeweg führen; es dürfen aber dergleichen Schutzgräben nicht zu nahe an die Oberfläche der Seitenwände der Straße, gelegt werden, weil man sonst in Gefahr stehet, daß diese dadurch lucker gemacht, zerrissen und in die Straßentiefe gestürzt werden.

Bei denen hohlen Wegen, so bergan gehen ist dieses noch insbesondere zu beobachten, daß man bei deren Untange einen tüchtigen Aufschlag, wie oben beschrieben, anlege, dadurch die Wässer auf die Seite, in Gräben leite, und, wenn im hohlen Wege keine Seitengräben anzubringen, solche außer der Straße wegführe, darzu sich nach Beschaffenheit der Gegend, vielerley Gelegenheit zeigen muß.

S. 5.

Die Seitenwände, so lucker sind, und, besonders bei anhaltendem Regenwetter, oder wenn sie vom Frost gezogen werden und aufthauen, stückweise sich los geben, und in die Straße stürzen, müssen vor allen Dingen befestiget werden. Diese Befestigung wird entweder dadurch erlangt, wenn man Gelegenheit hat, die Seitenwände abstecken und sie so viel möglich von der Gerade, schräg ein

ein, machen kann; man findet alsdenn entweder, daß dergleichen Erdreich von sich selbst bevaset und eine natürliche Dauer erlangt, oder man beleeget dergleichen Grund mit Quecken, Rieseln, und bestreuet solchen mit Haasenhöhleinensamen; (bupleurus) dieses Unkraut wächst in jedem Lande, wurzelt tief ein, läuft von der Wurzel auf dem Lande weit aus, und hält das Erdreich feste zusammen.

Kann man aber die Seitenwände nicht abstecken, so ist deren Befestigung mit eingeschlagenen Pfählen und einen Natherzain, welcher 2. oder 3mal in der Länge hin, zu wiederholen, und dadurch eine Art von Terrasse zu erlangen ist, zu bewürfen

Nimmt man die Pfähle von Weiden, so wurzeln solche ein, schlagen aus und dauern länger als anderes Holz, folglich wird der Druck von oben herein gehindert, oder doch gemindert.

Hat man in einem hohlen Wege Seitengräben anbringen können, so folgt von sich selbst, daß man die erforderlichen Abschlüge anlege, und von Zeit zu Zeit gehörig öfne.

Ist der Grund in solchem hohlen Wege leimigt, leetlicht, fett, so wird dessen Ueberschüttung mit Kieß oder Sande nützlich, ja nothwendig.

Und weil in hohlen Wegen gemeinlich Zänferenen oder Schlägerenen zwischen denen Fuhrleuthen wegen des Weichens entstehen, so ist bey dem Straßebau sich auf alle Art zu bemühen, die Straßen außer den hohlen Wegen zu bringen, und letztere zu vermeiden, oder dahin zu trachten, in-

sonderheit bey hohlen Wegen so berglein gehen, einen Weichweg anzulegen, damit das Fuhrwerk nicht gehindert werde, letztern Falls wird eine Säule an dem Anfang der Strafe und deren Ausgang gesetzt, deren Arm anweist: ob die Fuhre bergauf in dem hohlen Weg, und berglein den Weichweg gehen soll, darnach sich die Fuhrleute richten müssen; ist aber ja auf alle Fälle ein Weichweg nicht anzubringen, so muß nothwendig, zu Vermeidung aller Irrung zwischen denen Fuhrleuten, wenigstens ein Weichplatz möglich seyn und verschaffet werden.

Dritte Anweisung.

Zu Bauung einer, auf sumpfigtem Boden liegenden Strafe.

Es ist eine Strafe, so auf leimigten oder fetten Boden gehet, entweder aus denen, von ihrer innern Beschaffenheit entstehenden Ursachen, oder von äußerlichen Umständen sumpfigt oder sudlicht; ist jenes, so müssen Quellen vorhanden seyn, davon die sumpfigte Beschaffenheit entspringt, und da bey solchen Umständen alle Mühe und Kosten verlohren, wenn man in dergleichen Strafe, ohne deren vorherige Zubereitung, Steine einbauen und solcher damit helfen wollte; so ist vor allen Dingen nöthig, diese Strafe auszutrocknen und sodann daran zu bauen.

Wir

Wir nennen dergleichen auf- oder unter den Strafen liegende Quellen und daraus entstehende Sümpfe, in Sachsen, Sargallen, und es ist bereits in der ersten Anweisung Anzeige gethan worden, wie solche wegzubringen und dadurch die Strafe zu bessern, man wiederhohlet solches hieher, und füget diesem noch bey, daß zuförderst die Seitengraben in ihrer Beschnmäßigen Tiefe und Weite, ja nach Beschaffenheit der Umstände hier noch eine halbe Elle weiter und tiefer gemacht, das faule sumpfigte Land an denen Orten, wo die Quellen liegen, aufgegraben, die Quellen gefaßt und abgeleitet, dann im Grund große Steine, und nach Beschaffenheit der Sache, zwey ausgefüllte Laagen derselben auf einander gebracht und damit verfahren werden müsse, wie in der ersten Anweisung angeführet worden; ist der Damm solchergestalt tüchtig gemacht, so wird dergleichen Strafe allemal trocken bleiben, jedoch kann diese Arbeit anders nicht, als im Sommer, bey der größten Trockenheit des Landes, vorgenommen werden, weil außerdem die Arbeit nicht so gut von staten geht.

Neusserliche Umstände können eine Strafe sumpfigt machen, ohne daß sie Quellen in sich hat, und diesen muß man nothwendig abhelfen, ehe man zu seinem Zwecke gelangen kann.

Ofters liegt die Strafe tief, und auf beyden Seiten sind die Grundstücke erhaben, von diesen

ziehen sich die Feuchtigkeiten nach der Strafe, und zeigt sich dabey ein Fehler an den Seitengräben, oder die Strafe ist an sich nicht breit, so wird solche besonders bey anhaltendem Regen, bey Thauwetter ic. gar bald sumpfsichte und böe; diesem nun muß man, nach Beschaffenheit der Umstände dadurch vorkommen, daß man die anliegenden Grundbesitzer zu Schutzgräben an ihren Besitzungen hin, anhalte, daß man die Strafe, bis zu ihrer gesetzmäßigen Breite, erweitere, weil die Grundbesitzer von der Strafenbreite nichts haben, oder an sich ziehen dürfen; daß man, wo es nöthig, Schleußen anlege, und dadurch die Wasser abführe, die Strafe selbst aufstreuhe und erhöhe, die Seitengräben vertiefe, und solchergestalt die Strafe aus der Feuchtigkeit bringe.

Wo Strafen durch Wälder und Gebüsche gehen, findet man gar öfters sumpfsichte Flecke, die nicht von Quellen entstehen, sondern von der Feuchtigkeit, die keinen Abzug hat, und von Luft oder Sonne nicht ausgetrocknet werden kann, herrühren.

Hier ist vor allen Dingen nöthig, der Strafe Luft zu schaffen, die Strafenseiten vom Gebüsche, Gestrippe oder Holze zu räumen, und, da sonst ein Mangel an Seitengräben, Abschlägen, Eingleisen und dergleichen sich äußert, solchen alsbald abzuhelfen, alsdenn werden dergleichen sumpfsichte Flecke von selbst wegfallen, wosferne der Grund nicht

nicht außerdem schlecht, auf welchen Fall damit zu verfahren, wie bey der ersten Anweisung vorgeschlagen worden.

Vierte Anweisung.

Zum Strafenbau bey gebürgischen oder bergigten Strafen.

Unter diesen werden Strafen verstanden, die über Berge, und entweder Berglein oder Bergauf, auf einem steinigten Boden, oder die zwischen Bergen hindurch, oder die an einem Berge auf einer Seite hinweg, gehen.

Bei einer Strafe, so Bergauf gehet, ist nicht sowohl auf Verbeferung des Grundes, als vielmehr darauf hauptsächlich zu sehen, wie man die Anhöhen vermindere, dieses geschieht, wenn man die Strafe durch Krümmen, nach und nach auf den Berg leitet, folglich dem Fuhrwerke den Zug erleichtert; dergleichen Krümmen können zwar die Strafe verlängern, alleine der Nutzen vor das Fuhrwesen muß jenen überwiegen, da der Fuhrmann keine oder wenigere Vorspanne braucht, und wenn er dergleichen Berg wieder hereinfähret der starke Stoß des Geschirrs vermieden wird.

Es

Es ist an dem Grunde dergleichen natürlich guten Strafe wenig zu verbessern, wenn man nur besorgt ist, die Gleise von Zeit zu Zeit mit Kiesel sand auszufüllen und die Wasser aus der Strafe zu führen, obschon dadurch der Strafe kein beträchtlicher Schade geschieht.

Gehet die Strafe Bergunter, so suchet man durch Aufschläge den jähen Fall zu erleichtern, und davon ist bey denen Aufschlägen hinlängliche Anweisung gegeben worden.

Bei dergleichen Strafen ist noch diese Vorsicht nöthig, daß man dahin bemühet sey, besonders wo sich die Krümmen wenden, die Strafe so zu erweitern, daß zwey Wägen einander ohne Anstoß ausweichen können; Denn gemeinlich sind diese Strafen nicht so weit, daß man mit zwey Wägen neben einander fahren könnte.

§. 3.

Und dieses ist vor allen Dingen erforderlich, wenn die Strafe zwischen zwey Gebürgen hindurch gehet, da man um so mehr die Strafe zu erweitern nöthig hat; die Gelegenheit und die sonstigen Umstände des Orts zeigen beyhm Strafenbau selbst, wenn man solchen mit der gehörigen Aufmerksamkeit unternimmt, wie da oder dort eine Verbesserung zum Nutzen der Strafe vorgenommen werden kann, die auf alle Fälle hier voraus

zu bestimmen, unmöglich und genug ist, die vorher bemerkten Sätze in weitere Ausübung und Anwendung zu bringen.

S. 4.

Ist an einer Straßenseite ein Berg, und an der andern eine Tiefe, so sucht man den Weg, so viel möglich von der letzten zu entfernen, und die Straßenseite mehr nach dem Berge zu senken, damit man die Gefahr des Umwerfens in dergleichen Tiefsen vermeide; ist die Seite nach der Tiefe, an sich feste, und mit einer Lehne versichert, so wird weiter nichts dabey zu besorgen seyn; muß man aber in Gefahr stehen, daß die Seite nach der Tiefe zu, nachgebe, und in die Tiefe stürze, welches durch die oben herabkommenden Wässer befördert wird.

So muß man vorzüglich diese Wässer in Gräben sammeln und mit einer oder mehrern Schleusen durch die Straße leiten, die schadhafte Seitenwand hingegen mit einem von unten herauf anzulegenden Nätterzaun befestigen, damit das Land stehen müsse, und sich nicht senken könne.

Daß dergleichen Nätterzaun mit Weiden anzulegen, ist oben angeführet, und davon der Nutzen gezeiget worden.

Bei denen Bergen gehenden Straßen, sie mögen auf festem oder schlechtem Grunde liegen,
ist

ist auf alle Fälle denen Fuhrleuten verboten, das bloße Rad mit der Kette zu hemmen; weil dadurch jedesmal der Strafe Schade gethan und solche gewaltsamer Weise zerrissen wird, weshalb jeder Fuhrmann einen glatten, breiten, eisernen oder hölzernen Hemmschuh mit sich führen, und wenn er Bergen fährt, und die Räder spannen will, solche in den Hemmschuh bringen muß, damit das Rad nicht reifen kann. Der eiserne Hemmschuh muß um deswillen breit seyn, damit er nicht in das Gleis eindrücken, und darinnen reifen könne. In vielen Orten, wo dergleichen jähling herabgehende Strafen von Häusern nicht weit entfernt sind, werden Hemmschuhe vor die Fuhrleute aufbewahrt, welche letztere abholen und gebrauchen müssen; die Landfuhrleute haben jederzeit Hemmschuhe an ihren Wagen hangend.

Fünfte Anweisung.

Wie Strafen auf festen Boden zu bauen und zu erhalten.

Unter dem festen Boden versteht sich so wohl ein felsigt und steinigter Grund, als auch ein kiesigter Boden, der kleine Steingen, groben Sand oder einen thonigten Kieß, ohne leimigte Vermischung zum Grunde hat.

Der

Der erste erhält, ohne große Kunst, mit weniger Mühe und geringem Aufwande, die Strafe gut, wenn man nur die Strafe, so viel möglich über den Erdhorizont erhaben hat und besorgt ist, die Wasser durch tüchtige Abschlüge daraus abzuziehen, diese von Zeit zu Zeit öfnen, die Gleise nicht vertiefen sondern gehörig ausfüllen zu lassen, auch denen abgehenden Wässern den erforderlichen Fall nach denen Seitengräben, zu geben.

Die andere Art des festen Bodens erfordert die ebenmäßige Aufmerksamkeit, besonders die fleißige Einziehung der Gleise, und daß die Mitte der Strafe von Zeit zu Zeit eine proportionirte Höhe gegen die Abdachung nach den Seitengräben behalte.

Bei der Strafe auf einem festen Boden ist solchergestalt die wenigste Arbeit und der geringste Aufwand erforderlich; man darf solche 12. Zoll oder drüber, welches die Lage von selbst an die Hand giebet, über den Landgrund erheben, die beyden Seiten derselben mit einer gelinden Abdachung oder Senkung nach den Seitengräben ablaufen lassen, die Abschlüge beständig offen halten, die Gräben in der gehörigen Weite und Tiefe bereiten, und wo es die Lage erfordert, Aufschläge anlegen, so wird dergleichen Strafe ohne Tadel bleiben.

Kann

Kann man die Abdachung mit einigen Rasen besetzen, und mit Steinen, wenn es auch nur Kiesel wären, belegen; so wird beym Abfluß der Wässer aus der Strasse, noch weniger zu besorgen seyn; es kann auch denen nach der, bey den Seitengräben gegebenen Anweisung, schräg einwärts gemachten Seitengräben, zum Nutzen gereichen; wenn man solche oben noch einmal so weit als unten macht, und die Seiten mit Rasen belegt, denn außer dieser Vorsicht reißet das Wasser in das lockere Sandland, und macht Löcher, auf deren Ausbesserung man Geld verwenden muß.

Sechste Anweisung.

Wie die an Flüssen weggehenden Straßen zu erhalten und zu besern.

Bei dieser Art von Straßen ist hauptsächlich zweyerley voraus erforderlich, nemlich daß man suche die Straße, so viel nur immer möglich, vom Flusse zu entfernen, damit sie niemals in die Gefahr komme, aus- oder gar weggerissen zu werden, und sodann daß man die Ufer eines Flusses aufs beste besetzte und den Zug oder Druck des Wassers von dar abwende.

Es ist dannenhero anzurathen, daß man, wenn eine Möglichkeit vorhanden, die Straße von dem Flusse, daran sie gelegen, ins Freye zu bringen,
und

und vom Wasser zu entfernen, eine entstehende Krümme und sonstigen Aufwand nicht scheue; denn es kann letzterer vielfältige mal wieder erspart werden, wenn die Strafe vom Wasser nicht ausgerissen wird, und dergleichen Hauptbau alsdenn wegfällt; ist es aber unmöglich, die Entfernung zu erlangen, so muß man hauptsächlich die Ufer bis zur höchsten Wasserhöhe befestigen; dieses geschiehet, wenn man die Gewalt des Wassers bricht, am nützlichsten und am besten; man untersucht zuvörderst, wohin der Zug des Wassers am meisten gehet und am stärksten anprallet, als welches sogleich der Augenschein bewähret.

Oberhalb dieses Wasserzugs nun wird ein Knollen oder Zunge angebauet, welcher das Wasser von dem starken Zuge abhält und auf die andere Uferseite treibet.

Wollte man dergleichen Knollen dahin legen, wo der Zug des Wassers hingehet, so würde keine Festigkeit und keine menschliche Gewalt solchen erhalten, sondern das Wasser dergleichen Knollen bis auf den Grund heraus reißen, und eine schädliche Drehe machen; Da im Gegentheil an dem Orte, wo das Wasser gerade zustreicht, und sich nicht nach dem Ufer dringt, der Knollenen wenige Gewalt ausstehen darf, und den Nutzen hat, daß er das Wasser auf die andere Seite und von dem Zuge abbringe,

Zu Anlegung eines Knollen oder Zunge erwählet man die trockne Zeit im Sommer, da die Wässer gefallen und kleine sind, man bestimmet die Größe des Knollen, wie lang er werden, und wie weit er ins Wasser hinein gebauet werden soll, lediglich nach der Größe oder Stärke des Wassers, man schafft die erforderlichen Materialien, an Pfählen, Flechtreißig und Steinen, an, alsdenn wird vom Wasser nach dem Lande zu, zu Bauen angefangen, um deswillen, weil währenden Baues durch Regengüße das Wasser anlaufen kann, und alsdenn die Arbeit etliche Tage aufhält, über dieses auch dergleichen Knollen Terrassenweise erhöhet werden, und folglich der Anfang von unten geschehen muß.

Die erste Reihe Pfähle werden gegen den Strom geschlagen, müssen stark, und entweder von Eichen, Erlen oder Kiefern Holze seyn, weil diese am besten im Wasser dauern, diese Pfähle werden mit Flechtreißig, wie man es erlangen kann, am besten mit Weiden oder Erlen, derb ausgeflochten, dahinter und darzwischen mit einer Reihe Weidenpfählen, nach Beschaffenheit und Größe des Knollen, bis auf eine Elle von der ersten Reihe in quadratform, oder im halben Circuln, fortgefahen, und hinter solchen wieder eine Reihe von eichenen, erlenen oder kiefern Pfählen, die iedoch 12. bis 16. Zoll höher als die erste Reihe über der Erde stehen, gestossen, und die Verbindung des Zwischenraums mit Weidenpfäh-

pfählen wiederhohlet, bis der Knollen ans Ufer ist, dergleichen Näther oder Geslechte wird sodann mit denen größten und festesten Steinen, so derb als möglich ausgefüllt, und bey großem Wasser sezet sich der Flußsand in die kleinsten Deffnungen, und solchergestalt erlanget der Knollen seine Festigkeit, die Weidenpfähle schlagen Wurzeln und wachsen, halten solchen also noch mehr zusammen.

An dem Ufer, wo vorhero der Zug des Wassers am stärksten war, findet sich gemeinlich eine Vertiefung, und diese sezet sich nicht so bald aus, wenn man nicht ein Anhalten darzu verschafft.

Dieses wird dadurch erlanget, wenn man schickliche Schleiflinge, von Eichen, oder Fichten und dergleichen, wie man sie haben kann, nur daß sie viel Aeste haben, in solche Tiefen bringt, gehörig befestiget, auch durch die eingehauenen Löcher feste Pfähle schlägt, folglich dem Wasser Widerstand macht.

Es geschicht zuweilen, daß man die Knollen- und Nätherpfähle wegen felsigten Grundes nicht in den Grund bringen kann, solchenfalls müssen die Hauptknollenpfähle eiserne Schue bekommen,

damit sie die Natherpfähle erhalten und beschützen.

Trägt sich zu, daß eine Strase am Fluße gehet, die mit dem Ufer gerade ist, oder der Fluß gar keine Erhöhung des Ufers hat, so ist es dennoch erforderlich, die Strase, wenn man sie nicht entfernen kann, außer der Gefahr des Wassers zu setzen, wenn solches anläuft und in die Strase tritt, folglich das Fuhrwerk hindert. Zu solchem Ende werden Dämme zwischen der Strase und dem Wasser angelegt, und nach dem höchsten Wasserstande erhoben, damit das Wasser beym gewöhnlichen und starken Anwachsen, nicht in die Strase überschlagen kann.

Diese Wasserdämme werden mit einem tüchtigen Natherzaun außer dem Wasser angefangen, und so, wie es erforderlich, erhöht, im Grund kommen große Steine, die Erhöhung geschieht mit Erde und Steinen, wechselsweise, und so, daß nach dem Wasser zu, der Damm schräg einwärts gehen muß; die Erde hierzu ist am besten, wenn man sie leimigt, leetigt oder thonigt haben kann, sie hält am besten zusammen, und man belegt die Abdachung nach dem Wasser zu, mit Rasen oder Steinen, und besäet den ganzen Damm mit Heugesäme und tief einwurzelnden zusammenhaltenden Kräutern, es ist auch dienlich, so viel Weiden und Pappeln als

als angebracht werden können, an denen Seiten und Höhen zu pflanzen, damit das Wasser, wenn es ja so groß würde, daß es die Höhe des Dammes erlangte, ansolchem nicht reißen kann.

Es wird auch dergleichen Wasserdamm viel nutzen, wenn aufferhalb desselben nach dem Wasser zu, Schleiflinge gegen den Fluß befestiget werden, weil bey großem Wasser sich das Ufer nach dem Damme zu, erhöhet, und folglich das Wasser mehr gegen über nach dem andern Ufer treibt.

Auf Knollen, Mätherzäune und Wasserdämme müssen die Strassenunterbedienten fleißig acht haben, denn oft ist ein kleiner Fehler mit wenigen Groschen zu bessern, der bey entstehendem großen Wasser, wenn dergleichen Gebäude weggerißen werden, viele Hundert Thaler Schaden und Aufwand macht.

E N D E.



100 **Geistliche Erbschaft**

die ordnung der weltlichen welt, die durch
und durch in weltlicher welt die weltliche welt
es ist die weltliche welt, die die weltliche welt
mit weltlicher welt, die weltliche welt

die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt

die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt
die weltliche welt, die weltliche welt

100

100





9/1654

ULB Halle

3

004 579 097



M.C.



Inches
Centimetres

Farbkarte #13

B.I.G.



Kurzgefaßte
h a n d l u n g
 von
 Bau- und Beßerung
 derer Straßen
 Churfürstenthume Sachsen,
 als eine
 auf die Erfahrung gegründete Probe
 der
 Straßen-Bau-Kunst.



Leipzig und Zwickau,
 bey Christian Lebrecht Stieler. 1768.

