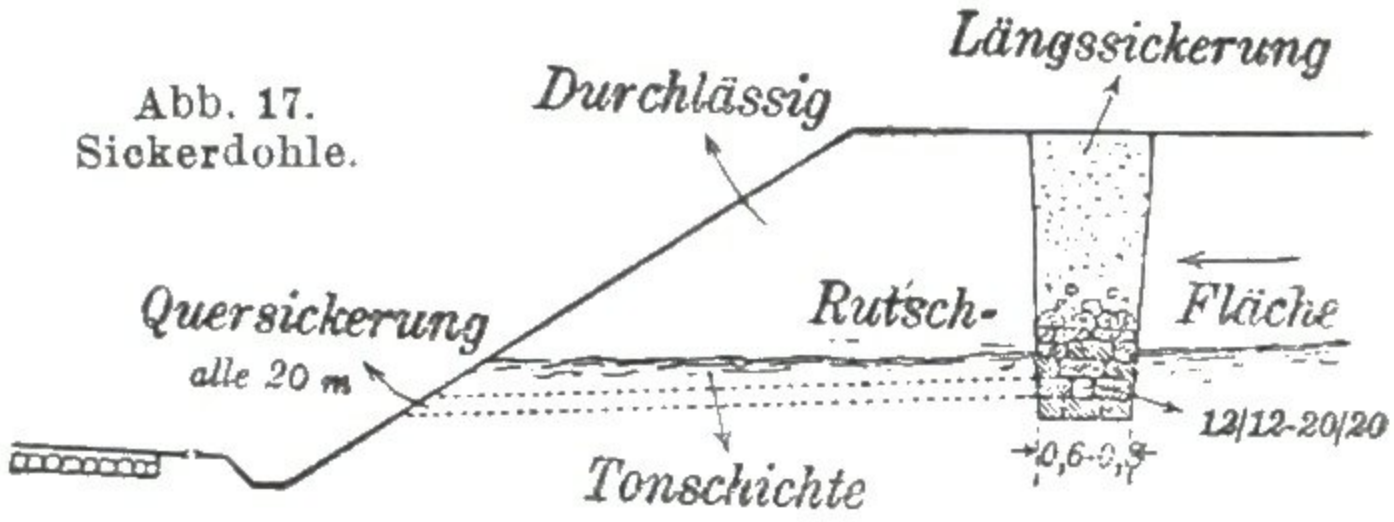
trockengelegt wird. Zu vgl. Abb. 17. Hat die Rutschung dagegen in dem ungenügenden Zusammenhang des Bodens ihre Ursache, so muß zur Abflachung der Böschungen und zur Anlage von Bermen geschritten werden. Bei der Anschüttung von Dämmen bereitet *mooriger Untergrund*, auf den aufgefüllt werden muß, erhebliche Schwierigkeiten, da er unter der Last der Auffüllung seitlich ausweicht, so daß der Damm einsinkt. Mißlich ist noch besonders, daß die *Moore* häufig eine solche Ausdehnung und Tiefe besitzen, daß weder eine Umgehung noch eine gründliche Entwässerung noch ein Aushub bis auf festen Untergrund möglich ist. In derartigen Fällen bleibt nichts anderes übrig, als entweder zur Verhinderung des Aufquellens des Moorbodens zu beiden Seiten der Straße noch breite Bermen anzuschütten oder mit der Anschüttung auf das Moor einfach so lange fortzufahren, bis das Ausweichen des Moorbodens und das Einsinken der Auffüllung von selbst zum Stillstand kommt. Mit nachträglichen Setzungen ist bei moorigem Untergrund in den meisten Fällen noch auf lange Zeit zu rechnen. In nassen Einschnitten kann es sich empfehlen, zur Trockenhaltung des Steinkörpers der Fahrbahn Quersickerungen (Steinpackungen) in angemessenen Abständen quer zur Straßenrichtung in den Untergrund einzubauen und in die genügend tief anzulegenden Straßengräben zu entwässern.

Abb. 17. Sickerdohle.



Aber nicht nur in rein technischer Hinsicht ist die Beschaffenheit des Untergrunds für die Anlage einer Straße von Belang, sie hat auch einen großen Einfluß auf die Kosten des Straßenbaus, weil die Gewinnung des Bodens naturgemäß mit zunehmender Härte immer teurer wird. Mag man deshalb selbst auf Grund von geologischen Karten und Gutachten noch so bestimmte Anschauungen von der Beschaffenheit des Untergrunds einer Straßenlinie sich verschafft haben, so wird es trotzdem immer das beste sein, vor der endgültigen Feststellung des Straßenentwurfs sich auch noch durch *Probegruben* oder an steilen Hängen durch *Probeschlitze* in angemessenen Abständen einen unmittelbaren Einblick in den Untergrund zu verschaffen und einen solchen auch dem Unternehmer des Straßenbaus vor Vergebung der Bauarbeiten zu ermöglichen. Es ist dies das einzige zuverlässige Mittel, um sich gegen Überraschungen und Überschreitungen des Kostenvoranschlags mit ihren unangenehmen Folgen zu sichern.

Was die *Ausführung der Erdarbeiten* anlangt, so wird man auch bei Straßenbauten, soweit sie nicht von ganz geringem Umfang sind,