

Erster Theil.

W e g b a u .

Vorbemerkung.

Der Nutzen guter Wege ist so allgemein anerkannt, daß es überflüssig erscheint, ihn hier nachzuweisen. Am besten wird er aus der Erfahrung erkannt werden, daß — eine ebene und horizontale Fahrbahn vorausgesetzt — die Zugkraft auf einem gewöhnlichen Feldweg 75 mal größer sein muß als auf einer Eisenbahn, auf dem besten Pflaster noch 9, auf einer guten Steinbahn (Landstraße) 10 bis 12 mal. Ist aber die Fahrbahn eine ansteigende, so wird das Verhältniß noch ungünstiger, und zwar um so mehr, je größer die Steigung ist.

Eine horizontale Fahrbahn ist daher jedenfalls diejenige, welche die wenigste Zugkraft erfordert, und daraus geht weiter hervor, daß die Wegfläche möglichst glatt gehalten werden muß.

Die natürliche Beschaffenheit der Erdoberfläche, welche keine Ebene im strengsten Sinn des Wortes enthält, bei der vielmehr beträchtliche Höhenunterschiede vorkommen, läßt die Herstellung von durchaus horizontalen Straßenzügen nirgends in größerer Ausdehnung zu, dieselben sind aber auch schon deswegen nicht wünschenswerth, weil es von Wichtigkeit ist, daß das Wasser nicht auf einer Straße stehen bleibe, und in den Wegkörper versinkend, keinen weiteren Abfluß findet. Daher sucht man, wo eine vollkommen horizontale Fahrbahn möglich wäre, wenigstens derselben so viel Neigung zu geben, daß sich das Wasser aus dem Wegkörper herausziehen, solchen also nicht erweichen kann. (Unterschied einer nassen horizontalen gegen eine geneigte Straße, letztere trocknet um so rascher, je größer die Neigung.) Hienach haben wir also, strenge genommen, von vornherein keine horizontalen Straßen anzustreben, obwohl Fälle vorkommen, wo sie angemessen sind, jedenfalls aber soll die Fahrbahn selbst nie horizontal sein.