

Holz zu Kulturzwecken, zu Bauten, Wegebetterungen 2c., hat der Förster aufzumessen und in sein Nummerbuch mit einer entsprechenden Notiz versehen einzutragen, ebenso unbedeutende Bruch- und Frevelhölzer, deren schleunige Verwerthung bei Gefahr im Verzuge ihm überlassen bleibt.

b. Transport des Holzes.

§ 267.

1. In Lande.

Meistens wird das Holz, wie es in den Schlägen liegt, verkauft und abgegeben, seltener wird es auf große an bedeutenden Verkehrsstraßen liegende Holzhöfe oder Ablagen gerückt*) und hier verkauft. Um nun eine Wegschaffung des Holzes in bequemer Weise zu ermöglichen, hat der Waldbesitzer Abfuhrwege im Walde anzulegen und zu unterhalten, welche mit den größeren Verkehrsstraßen in Verbindung stehen, die für den weiteren Transport sorgen. Die Möglichkeit, das Holz bequem aus dem Walde schaffen zu können, hat den größten Einfluß auf die Holzpreise und sind diese, selbst bei geringerer Güte des Holzes, meist da die höchsten, wo die besten Abfuhrwege vorhanden sind. Aus diesem Grunde müssen die Forstbeamten auf Anlage und Ausbesserung ihrer Wege außerordentliche Sorgfalt verwenden und muß der Förster, sobald er Mängel auf Wegen, Brücken, Ueberfahrten 2c. bemerkt, die in seinem Reviere oder in der Nachbarschaft liegen, ohne Säumen sofort Meldung machen, oder dieselben, falls die Abfuhr ganz stockt, selbstständig fortschaffen; ist Gefahr mit dem ferneren Passiren der Brücken oder der Wege verbunden, so sind dieselben an Stellen, wo noch ein Ausbiegen möglich ist, zu sperren.

§ 268.

Bau und Erhaltung von Wegen.

Die Wege, mit denen der Forstmann zu thun hat, dienen hauptsächlich zum Holztransport, also zum Transport großer und schwerer

*) Sehr vortheilhaft scheint nach bisherigen, allerdings erst kurzen Erfahrungen das Rücken der Hölzer mittelst der transportablen Waldeisenbahnen, System Spalbing, zu sein, auf welchen große Lasten mit Pferden leicht und sicher bewegt werden.

Massen und sollen deshalb, namentlich wenn dieselben für längere Zeit dem Transport dienen, wie z. B. Wege, in die die kleineren Abfuhrwege, die nur zum Transport des Holzes einzelner Schläge oder im Abtriebe befindlicher Wirthschaftsfiguren für kürzere Zeit angelegt sind, münden, solide und dauerhaft gebaut werden. Man kann deshalb dauernde und vorübergehende Abfuhrwege unterscheiden:

Dauernde Abfuhrwege müssen mindestens 6—8 m Breite und Wölbung haben, dürfen, wenn Gefäll und Steigung abwechseln, höchstens auf 100 m 7 m ansteigen (7 pCt. Steigung), müssen mit Gräben und Bäumen eingefast sein und einen dauernden Unterbau von Steinen oder fester Erde haben.

Hiernach unterscheidet man zunächst Erdwege, d. h. solche Wege, zu denen ein anderes Material als das gerade im Straßenkörper oder dessen Umgebung befindliche nicht verwendet wird. Nachdem der Wald in der vorher abgesteckten Linie durchhauen und gerodet ist, wird die Breite des Weges abgemessen und durch Signale resp. Steine festgelegt; dann werden zu beiden Seiten des Straßenkörpers Gräben ausgeworfen, deren Größe sich nach der Bodenfeuchtigkeit und dem Abflusse richtet. Der Auswurf wird so auf dem Straßenkörper ausgebreitet, daß er in der Mitte um 5—10 cm höher liegt als an den Gräben, also gewölbt wird. Bei etwaigen Durchstichen müssen die Böschungen gehörig abgechrägt werden (bei festem Boden auf je 1 m Höhe 0,5 m horizontale Abchrägung, bei losem Boden 1,5 m Abchrägung, cfr. § 98) und sollten dieselben mit Faschinen oder Plaggen oder Besäen mit Gras resp. durch Bepflanzung mit Weiden (*Salix caspica*, *acutifolia* Willd., *pruinosa* Wundtl.) oder Akazien nöthigenfalls befestigt werden, um Nachrutschungen und Verschüttungen zu vermeiden.

Das Gleiche muß bei Ueberführungen von Einsenkungen beobachtet werden, oder wenn der Weg um Berglehnen herumgeführt wird. — Etwaige Steigungen sind event. durch Nivellement (siehe § 77) zu ermitteln und ist danach die Steigung des Weges festzulegen. Das Wasser wird von der Straße, jedoch nur wo die Seitengräben nicht genügen sollten oder solche nicht vorhanden sind, durch sog. Abschläge, d. i. gepflasterte Mulden, oder in kleinen gemauerten Durchlässen in Thon-, Cement- u. Röhren, zuweilen auch in untergelegten Brunnenröhren abgeführt. Die obere Erdschicht solcher Wege besteht am besten zur Beförderung der Trockenheit aus einer Mischung von Lehm und

Sand*), von letzterem soll man im Zweifel eher zu viel als zu wenig nehmen (eine Schicht von 5—8 cm hoch Sand im Mittel wird genügen). Diese Erdwege genügen jedoch nur in solchem Boden, der einen sehr festen Untergrund hat. Im andern Falle muß man die Wege, nachdem das Planum hergestellt ist, noch mit Steinschüttungen versehen. Solche Steinschüttungen sind je nach der Bedeutung der Straße sehr verschieden. Bei chaussirten Wegen, die eine Breite von 6—8 m haben, wird entweder in der Mitte der Straße oder auf einer Hälfte, während die andere unversteint, sog. Sommerbahn, bleibt, das Planum für die 3—3,5 m breite Steinschüttung 6 cm tief eingegraben und mit kantig behauenen Steinen gepflastert, auf diese sog. Packlage werden eine oder mehrere Schüttungen von klein behauenen Steinen 6—8 cm hoch gelegt, dann wird die Bahn 10 cm hoch abgewölbt, festgestampft oder gewalzt und schließlich eine 7 cm starke Kieseldecke aufgebracht und unter Wassersprengung ebenfalls festgewalzt.

Folgt mehrere Steinschüttungen über einander, so ist als Hauptregel fest zu halten, daß der feinere Steinschlag immer über den gröberen zu liegen kommt und jede Steinlage für sich festgestampft wird. Fehler auf solchen Straßen müssen möglichst schnell mit klein gehauenen Steinen ausgebessert und festgestampft werden; diese müssen deshalb immer in Haufen längs der Straße vorrätig gehalten werden. Für nöthigen Wasserabfluß ist durch Abschläge und Durchlässe zu sorgen. Die in solche Hauptverkehrsstraßen mündenden Nebenwege werden je nach dem Bedürfnisse mehr oder minder dauerhaft gebaut; sie sind meist nur 4—6 m breit und haben in kleineren und größeren Entfernungen je nach der Uebersicht der Straße Ausbiege-, hier und da auch Umbiegestellen. Bei stark benutzten Straßen und auf ungünstigem Untergrund bringt man auf das Planum 20—30 cm starke Steinschüttungen.

Wege mit Steinschüttungen lassen sich nur auf gutem und festem Untergrund bauen, auf schwer zu entwässerndem, nassem und nachgiebigem Untergrund sinken die Steinschüttungen ein und da muß man entweder entwässern oder erhöhen oder den wenig dauerhaften Holzbau zu Hilfe nehmen. Zu einzelnen sumpfigen Stellen auf sonst mit Stein-

*) Nach einem Min.-Reser. vom 23. Mai 1877 wird bei Anlage von Lehmbahnen ganz besonders die Aufschüttung von Kies zur Pflicht gemacht, weil Lehmwege in den nassen Jahreszeiten den Verkehr erschweren und zu wenig dauerhaft sind.



schutt gebauten Wegen benutzt man Fichten- und Kiefernreisig, welches mit dem Stöckende nach innen etwa 35 cm hoch gleichmäßig auf dem Planum ausgebreitet, mit Beertraut, Plaggen zc. bedeckt und schließlich mit größerem Kies (nicht mit feinem Sand!) überschüttet wird. Eine andere Ueberführung nasser und sumpfiger Stellen bewirkt man mit Knüppeldämmen, die jedoch bei dem jezigen Werthe des Holzes, da sie oft erneuert werden müssen, meist zu kostspielig werden; in solchem Falle muß man, ohne eine einmalige große Ausgabe zu scheuen, für dauernde Abhilfe durch Entwässerungen sorgen. Alles, was hier über die Anlage von Wegen gesagt ist, betrifft den schwierigen Straßenbau, wie er namentlich im Hügellande und Gebirge nothwendig zu werden pflegt und sollen die Angaben nur Anhaltspunkte gewähren, da ein tieferes Eingehen auf den Wegebau zu weit führen würde; in der Ebene werden meistens nur Wege der einfachsten Art nöthig, da die Gestelle gleichzeitig als Abfuhrwege benutzt werden; hier genügt gewöhnlich das Ziehen von den Bedürfnissen angepaßten Gräben*) zu beiden Seiten des Weges und Aufschütten und Abwölben des Grabenaufwurfs; an weicheren Stellen werden Haide- oder Rasenplaggen oder Reisig eingelegt. Zur Erhaltung der Wege dient das sog. Einspuren, Bedecken von tiefen Stellen, Ausfüllen der Schlaglöcher, Ausebnen ungleicher Stellen, Belegen mit großen Steinen, um einseitiges Befahren zu verhüten. Moorige Stellen übersande man, auf Sandwege bringe man starke Schichten von Lehm, Torf- oder Brucherde, von Moos, von Haideplaggen, die dicht an einander gepflastert werden, auf Lehmwege bringe man Kies zc., jedoch stets, nachdem man zuvor einen 5—15 cm tiefen Kasten im Wegeplanum ausgehoben hat; Haideplaggen pflastere man nur in versetztem Verband (wie Ofenkacheln). Zur Unterhaltung der gewöhnlichen Erdwege eignet sich der Elbinger oder Weber'sche Wegehobel am besten; ersterer kostet 15 Mk., letzterer 50 Mk.

Der in einzelnen hohen Gebirgsgegenden vorkommende Transport durch sog. Riesen, die entweder von zusammengelegten Langhölzern gebaut oder einfach muldenförmig im Boden ausgeebnet werden, um Holz von hohen Bergen in Thäler und an die größeren Wege hinabzurutschen, wird hier als zu selten vorkommend übergangen.

*) Sollten am Wege sturmgefährdete Bestände stehen, so muß die Anlage von Gräben an der Bestandesseite unterbleiben.

In den letzten Jahren hat der Bau von Waldeisenbahnen immer größere Verbreitung gefunden.

§ 269.

2. Transport zu Wasser.

Um den Bau kostspieliger Wege zu umgehen, werden nicht selten Flüsse und Bäche, die aus dem Walde in der Richtung des Hauptabzugsgebietes ihren Verlauf haben, zum Transport des Holzes benützt; es wird auf ihnen geflößt. Man pflegt Brennholz zu flößen, indem die Scheite einfach in das Flößwasser geworfen und an dem Bestimmungsort durch sog. Schwemmbäume, die im Wasser durch Böcke befestigt sind, aufgefangen werden. Das etwa an den Ufern hängen bleibende Holz ist von Flößknechten zu revidiren und abzustößen.

Langholz wird zu Flößen zusammengebaut und von auf denselben befindlichen Flößern stromabwärts geführt. Da der Bau derselben wohl nie Sache der Beamten sein wird, so wird derselbe übergangen.

C. Verwendung des Holzes.

a. Bauholz.

§ 270.

1. Hochbau.

Der Hochbau begreift den Bau der Gebäude und der etwa bei demselben vorkommenden Einfriedigungen in sich. Alles Bauholz muß durchaus gesund und dauerhaft sein; dauerhaft besonders solches, welches dem verderblichen Wechsel von Trockniß und Feuchtigkeit ausgesetzt ist. Leichtes Bauholz ist beliebter als schweres Holz, um eine übermäßige Belastung, namentlich mit Bedachungsholz, zu vermeiden. Die Hauptsache ist, daß das Bauholz möglichst vollholzig, gerade gewachsen und astfrei, möglichst lang und gesund ist. Alles Holz, was diesen Bedingungen genügt, ist als Bauholz in den Schlägen auszuhalten; nur Stämme mit fehlerhaftem Wuchs oder nicht gesunde Stämme sind in das Brennholz zu schlagen, wobei aber die noch irgend wie zu Nutzholz tauglichen Theile in solche auszufortiren sind; das Holz soll im Übrigen so lang als möglich ausgehalten werden. Besonders vollholzige, ast- und fehlerfreie Baumstücke werden hier und da als werthvollere Schneidhölzer, Blöcke oder Sägeblöcke in gewöhnlich von den Abnehmern genau angegebenen Längen (3—8 m) abgetrennt. Das übrigbleibende Stück