

# Vorschlag zu einem Gesetze über Wege- und Brückenbau, für einen schweizerischen Canton

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **1 (1836)**

Heft 12

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2344>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

daß immer noch so wenig für Erhaltung gleichmäßiger Wärme und für die Gesundheit im Allgemeinen geschieht.

Die Heizung mit Wasserdämpfen scheint wenig Beifall zu finden, da die Röhren, welche die Dämpfe leiten, häufig undicht werden und allerlei Nachtheile sich dadurch erzeugen. Selbst bei den Treibhäusern hat man diese früher sehr gerühmte Heizungsart theilweise schon wieder abgestellt.

Die Heizung, welche durch Frikction (z. B. von 2 metallenen Scheiben) erzeugt werden soll, wird wohl nie zur Vollkommenheit gedeihen, da ein zu großer Aufwand von allerlei Kräften und technische Hindernisse ihr im Wege stehen.

Der immer weiter strebende Erfindungsgeist, welcher jetzt von allen Seiten angeregt wird, läßt übrigens hoffen, daß wir immer vollkommnere, bequemere und Heizmaterial so wie Baukosten vermindernde und Gesundheit befördernde Heizmethoden finden werden.

(Fortsetzung folgt.)

## Vorschlag zu einem Gesetze über Wege- und Brückenbau, für einen schweizerischen Canton.

(Von einem seit 20 Jahren in mehreren Cantonen praktizirenden Ingenieur.)

Einer der wichtigsten Zweige der Industrie ist der Straßenbau und der von ihm abhängige Brückenbau. Obgleich die Chausséen keine Erfindung neuerer Zeit sind, da uns das Alterthum schon dergleichen Werke zeigt, über die man jetzt noch erstaunen muß \*); obgleich die Bauart derselben schon in vielen schätzenswerthen Werken vorgeschrieben und in der Ausführung auch auf eine hohe Stufe der Vollkommenheit gebracht worden ist, so scheinen uns doch die, zu einem guten Straßen- und Brückenbau unumgänglich nothwendigen Gesetze und Verordnungen, von manchen unserer schweizerischen Regierungen theils zu wenig gekannt, theils nicht hinlänglich beobachtet zu werden. Wir wollen deshalb, im Interesse dieses Haupttheiles des gesammten Bauwesens, versuchen, in dieser Zeitschrift eine allgemeine Uebersicht der uns nothwendig scheinenden und noch hin und wieder mangelnden Verfügungen zu geben.

### I. Allgemeine Bestimmungen über die Wege.

Alle Straßen und öffentlichen Wege im ganzen Canton sind Staats Eigenthum.

Der Regierung allein steht es zu, neue Wege zu eröffnen, alte zu verändern, zu klassifiziren und zu verbieten.

Jede Gemeinde kann die Eröffnung und Unterhaltung eines Weges in eine an ihren Bann gränzende Gemeinde verlangen, und diese anstoßenden Gemeinden können solches nicht verweigern,

\*) Z. B. die 450 deutsche Meilen lange Straße in Persien von Sardes bis zur Residenz Susa; die römischen Straßen, die man in ungeheurer Menge und Größe, oft 1200 Meilen lang durch das ganze Reich anlegte.

wenn nicht Hindernisse dabei zu überwinden sind, die mit dem Zweck im Mißverhältniß wären, oder andere Wege zweckmäßigere Communicationen darbieten, worüber dann der Staat entscheiden wird.

Von allen Wegen hat man das Recht, das Wasser auf das nebenliegende Land da abzuleiten, wo es die Lokalität am besten zuläßt; das jedesmal tiefer liegende Land muß dieß Wasser dem Nachbar abnehmen.

Keine Gemeinde, Corporation, kein Partikular kann sich weigern, das zum Wegebau und zu Kiesgruben benötigte Land oder Gebäude gegen volle Entschädigung abzutreten, wobei nach den deßfalls bestehenden Gesetzen zu verfahren ist.

Die Unterhaltung der öffentlichen Wege, ihrer Gräben und anderer integrierender Theile, bloß nur durch die Anwohner, ist gänzlich in- und außerhalb der Ortschaften abgeschafft. Wenn Straßenarbeiten auf liegende Güter vertheilt werden, so sind deren Besitzer verbunden, die Arbeit in demjenigen Gemeindegann zu leisten, worin die Güter liegen. Jeder Bürger und Einwohner des Cantons, welcher weder Gebäude noch Grundeigenthum besitzt, ist verpflichtet, Straßenarbeit in demjenigen Banne zu leisten, wo er wohnt.

Wenn Jemand einen Weg zehn Jahre lang benützt hat, ohne die Einwilligung des Eigenthümers einholen zu müssen, so hat sich derselbe dadurch das Recht der freien Durchfahrt erworben.

Jeder neue Bau einer öffentlichen Straße, eines solchen Weges oder einer Brücke und anderer Kunstarbeiten an denselben, soll, wo die Arbeit nicht am Gemeindegann ausgeführt wird, in der Regel entweder im Ganzen oder nach zu machenden Abtheilungen durch öffentliche Ausschreibung demjenigen gegen annehmbare Sicherheit verdungen werden, welcher die günstigsten Bedingungen macht und die nöthigen Kenntnisse dazu aufweisen kann.

## II. Classification der Wege.

Die Straßen und Wege im Canton sind je nach dem Bedürfniß in folgende 7 Klassen einzutheilen:

Erste Klasse: Landstraßen, welche zum Postenlauf und dem Handelsverkehr mit dem Auslande dienen. 2te Kl. Nebenstraßen durch die Haupt-Nebenthäler des Landes und als Hauptverbindung dieser Thäler und der Landstraßen mit einander. 3te Kl. Verbindungswege, alle übrigen Verbindungen und Communicationswege von einer Gemeinde in die andere, oder auf die Land- und Nebenstraßen. 4te Kl. Permanente oder stets offene Feld- und Waldwege auf die Nebenhöfe. 5te Kl. Brachfeldwege, oder periodische Feldwege. 6te Kl. Öffentliche Fußwege zur Verbindung von Ortschaften und Güterfußwege. 7te Kl. Privatwege, auf eigenem Grund und Boden, oder laut bestehenden Rechten über fremdes Eigenthum gehend.

Die Regierung theilt die bestehenden Straßen und Wege in diese Klassen ein, und macht das Verzeichniß davon bekannt; für die Folge kann sie diejenigen Abänderungen an ihren früheren Bestimmungen treffen, welche die Umstände erheischen. Wird eine Straße aus irgend einer Klasse in eine andere versetzt, so finden rücksichtlich der Unterhaltung derselben die Bestimmungen ihre Anwendung, welche für diejenige Klasse gelten, in welche sie versetzt wurden.

### III. Breite, Erweiterung und Aussteinerung der Wege.

Die Breite der Fahrbahn der Straßen und Wege, ohne die Börde (Böschungen) und Abzugsgräben derselben, ist bestimmt: für die 1ste Klasse wenigstens 24 Fuß

„	„	2te	„	„	20	„
„	„	3te	„	„	16	„
„	„	4te	„	„	12	„
„	„	5te	„	„	10	„
„	„	6te	„	„	4	„
„	„	7te	„	„	je nach den Rechten, die dem	

Besitzer derselber zukommen.

Ueber die hier bestimmte Breite kommt den Wegen noch diejenige zu, welche für die Seitengräben und Börde je nach der Lokalität erforderlich ist.

Hat die Fahrbahn einer öffentlichen Straße oder eines Weges die vorgeschriebene Breite nicht, so soll ihr dieselbe, wenn es die Umstände zulassen, bei künftigen Ausbesserungen nach Bedürfnis gegeben werden; überschreitet hingegen ein vorhandener Weg die gesetzliche Breite, so behält das außerhalb derselben fallende Land gleichwohl die rechtliche Eigenschaft einer öffentlichen Sache bei, und kann als solche an die Anstößer verkauft oder sonst zum Vortheil des Staats verliehen oder von den Wegmachern benutzt werden.

Bei der Erweiterung der Straßen und Wege auf ihre gesetzliche Breite soll folgendermaßen verfahren werden: da wo sie zur Zeit nicht ausgesteint sind, soll das Erforderliche jeder Seite zur Hälfte unentgeltlich, sowohl zur Fahrbahn als zu den Gräben und zu den Börden, zurückgegeben werden. Wo ferner Gebäude die Erweiterung verhindern, da soll dieses nach und nach geschehen, in dem Maße, als man sich mit den Eigenthümern verstehen kann; und wenn ein solches verengendes Gebäude baufällig wird, so soll der Eigenthümer gehalten seyn, vor der Herstellung der Baubehörde Anzeige zu machen, damit darüber ein Kauf eingeleitet werden kann.

Alle Straßen und Wege der 1sten, 2ten und 3ten Klasse sollen auf die ihr zukommende Breite, und da, wo Seitengräben nöthig sind, diese inbegriffen, mit gehauenen Steinen ausgegränzt werden. Die untern und obern Börde der Straßen behalten da, wo sie bereits ausgesteint sind, ihre bisherigen Bestimmungen und bleiben öffentliches Eigenthum. Bei ferneren Erweiterungen oder neuen Anlagen von Straßen und Wegen sind die Anstößer für die neu entstehenden Börde innert den ausgesteinten Gränzen der Anstößer angemessen zu entschädigen; sey es durch einen zu leistenden Abtrag oder durch Ankauf des zu den Börden benötigten Landes, in welchem letztern Fall der angekaufte Börd mit der Straße ausgesteint, und somit Staatseigenthum wird. Hingegen da, wo solche Börde dormalen nicht zum Weg gehörend ausgesteint sind und nicht zur Erweiterung der Fahrbahn verwendet werden, verbleiben sie Eigenthum des Anstößers. Die mit Steinen bezeichneten Gränzen bilden von einem Stein zum andern eine gerade Linie, daher in Biegungen die Gränzsteine vermehrt werden müssen. Die Wegsteine der 1sten, 2ten und 3ten Klasse dürfen nicht anders als im Beiseyn des Bau-Ingenieurs oder eines von ihm Bevollmächtigten, durch die dazu aufgestellten Behörden gesetzt werden. Ueber alle bestehenden, so wie über alle neuen Wegaussteinerungen wird der Bau-Ingenieur eine Messung der Längen und Breiten und eine Beschreibung veranstalten, auch dafür sorgen, daß deren Bezeichnung in die aufgenommenen



Kadaster-Pläne eingetragen werde; wo keine solchen Pläne vorhanden sind, sollen die Wege der ersten drei Klassen topographisch vermessen werden. In den Landstraßen, den Neben- und Verbindungswegen sollen die Gemeindegrenzen mit 3 Fuß hohen Bannsteinen bezeichnet werden, worauf die Namen der Gemeinden eingehauen sind.

#### IV. Erbauung und Unterhaltung der Landstraßen oder der Wege erster Klasse.

Der Aufwand für die Anlegung einer neuen, für die Veränderung einer bestehenden und für den Unterhalt der öffentlichen Landstraßen wird vom Staate bestritten, und zwar sind darunter alle Kosten für Aufsicht, für Landankauf zu den Straßen selbst und zu den Kiesgruben für Arbeiten und Führen, für Brücken, Mauern und andere Kunstarbeiten an den Straßen verstanden. Machen Beteiligte, um die Anlegung und Veränderung einer solchen Straße zu befördern, den Antrag zu einer Beisteuer, so ist derselbe bei dem Beschlusse, der darüber zu nehmen ist, gehörig zu berücksichtigen. Dagegen hat der Staat an die gewöhnliche Unterhaltung derjenigen Landstraßen-Bezirke, welche bis dahin innerhalb der Ortschaften von den Gemeinden unterhalten wurden, so wie auch des Straßenpflasters an denjenigen Orten, wo ein solches vorhanden ist, keinen Beitrag zu leisten, sondern bloß in dem Falle beizutragen, wenn an solchen Bezirken Veränderungen oder neue Anlagen vorgenommen werden, wo alsdann der Staat die baaren Auslagen für die technischen Kunstarbeiten, die betreffende Gemeinde aber die Führen und gewöhnlichen Handarbeiten leisten wird. Diese Gemeinds-Landstraßen-Bezirke sind nach dem Maafstab der Volkszahl des Kadasters und des Zugviehes vom Bau-Departement auszumitteln, und nach erfolgter Bestimmung die Endpunkte dieser Bezirke mit gehauenen Steinen zu bezeichnen. Die Aufsicht und alle kleinen Ausbesserungen an diesen Gemeinds-Landstraßen-Bezirken werden durch die vom Staat aufgestellten Wegmacher besorgt, wie auf den Straßen, die durch das offene Land laufen. Hingegen zu den größeren Unterhaltungsarbeiten wird der Wegmacher von der betreffenden Gemeinde die nöthige Hülfsmannschaft und Führen verlangen, und mit diesen die Arbeiten nach den erhaltenen Weisungen des Bau-Ingenieurs ausführen. Leistet eine Gemeinde diesen Anordnungen kein Genüge, so wird sich der Wegmacher sogleich an den betreffenden Bezirksverwalter wenden, welcher die faumselige Gemeinde ernstlich zu ihrer Pflicht anhalten und nöthigen Falls das Erforderliche auf Kosten der Gemeinde machen lassen wird.

Zur Beaufsichtigung und Unterhaltung der Landstraßen soll die nöthige Anzahl Wegmacher aufgestellt werden; es sind denselben nur so große Bezirke zuzutheilen, als ihnen, je nach den Umständen, möglich seyn wird, alle Unterhaltungsarbeiten allein zu besorgen. Hingegen soll wo möglich das Rüsten und Zuführen des Materials, so wie das Abführen von Schlamm nach öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Die Wegmacher erhalten eine spezielle Instruktion, wie solche im Reglement über die Organisation des Bau-Departements enthalten ist. \*)

\*) Siehe IX. Heft, Seite 273.

## V. Erbauung und Unterhaltung der Nebenstraßen und Verbindungswege, oder der Wege 2ter und 3ter Klasse.

Jeder Gemeinde ist die Neuerbauung, Herstellung und Unterhaltung der in ihrem Bann liegenden Wege der 2ten und 3ten Klasse in allen ihren Theilen auferlegt, und zwar der Aufwand für alle Arbeiten und Fuhren bei der Aussteinung, der Landankäufe und Entschädigungen zu den Wegen und Kiesgruben, das Kiesrüsten, die Mauern, Brücken und andere Kunstarbeiten. Zur Beaufsichtigung und Leitung der Arbeiten an den Wegen 2ter und 3ter Klasse werden in jeder Gemeinde Wegmacher vom Staat aufgestellt und besoldet, welche eine besondere Instruktion erhalten werden. Wenigstens einmal im Jahr wird der Bau-Ingenieur die Wege der 2ten und 3ten Klasse mit den betreffenden Wegmachern und Gemeinderäthen inspiciren, darüber dem Bau-Departement Bericht erstatten; den hierauf getroffenen Verfügungen dieser Behörde und den Anordnungen des Bau-Ingenieurs werden die Gemeinden Folge leisten. Die vorzunehmenden Arbeiten werden den betreffenden Wegmachern zur Ausführung übertragen; diese werden demnach von dem Gemeinderath die nöthige Anzahl Arbeiter (oder Fröhner) und Züge begehren und mit denselben das Befohlene ausführen. Erfolgt zur festgesetzten Zeit die begehrte Anzahl Arbeiter und Fuhren nicht, so wird sich der Wegmacher sogleich an den betreffenden Bezirksverwalter wenden, welcher entweder die Gemeinde zur Pflichterfüllung ernstlich anhalten wird, oder ermächtigt ist, die Arbeit auf Kosten der saumseligen Gemeinde machen zu lassen. Der Wegmacher wird ebenfalls den Bau-Ingenieur darüber berichten. Da es im Interesse jeder Gemeinde liegt, daß die Frohnpflichtigen sich gehörig einstellen und dabei nach ihrer Schuldigkeit arbeiten, so wird der Gemeinderath einen Mann bevollmächtigen, der die Arbeiter und Züge aufbietet, sie aufschreibt, controllirt, zur Arbeit anhält und die Unstelligen dem Gemeinderath anzeigt; die Ausführung der Arbeit selbst aber hat der Wegmacher allein nach den erhaltenen Weisungen zu leiten.

Es ist jeder Gemeinde überlassen, ob sie die Wegarbeiten nach der gewöhnlichen Frohntour oder durch Vertheilung nach dem Kadaster und dem Vermögen ausführen wolle; nur im letztern Falle können die auswärtigen, im Bann besitzenden, Grundeigenthümer zugezogen werden, wobei sowohl die Grundstücke des Staats als die anderer Gemeinden und Corporationen keine Ausnahme machen. Bei neuen oder größeren Wegarbeiten, als: Brückenbauten, Mauern, Güterentschädigungen und andern neuen Weganlagen und Kunstarbeiten, können die betreffenden Gemeinden bei der Regierung um einen Beitrag anhalten. Die Bestimmung eines solchen Beitrags wird, je nach der Wichtigkeit der Verbesserung und dem Vermögenszustande der betreffenden Gemeinde, ausfallen. Zum Voraus wird dabei als Grundsatz angenommen, daß die baaren Auslagen nach zu machendem Ueberschlag 100 Fr. oder die Frohnarbeit  $\frac{1}{1000}$  des gesammten Kadasters der Gemeinde übersteigen sollen, ehe ein solcher Beitrag bewilligt werden kann. Ebenso kann die Regierung das zu solchen Arbeiten benöthigte Sprengpulver liefern und das Holz aus den Staatswaldungen anweisen lassen; es kann auch Hoch- oder Gemeindewald gegen abzutretendes Land zum Behuf der Wege bewilligt werden.

Im Fall an einem Nebenwege eine Brücke erbaut werden soll, welche mehrere Gemeinden bei ihrem täglichen Verkehr interessirt, so ist diejenige Gemeinde, in deren Bann die Brücke errichtet werden soll, berechtigt, zu verlangen, daß die interessirten Gemeinden zu einem theilweisen Beitrage für die Neuerbauung und Unterhaltung der Brücke angehalten werden. Das

Bau-Departement wird demnach mit den Ausschüssen dieser Gemeinden einen besondern Austheiler festsetzen, der nach der Anzahl der Einwohner, deren Zügen, ihrem Gemeinds-Kadaster und der Entfernung von der Brücke, im Verhältniß stehen wird. Können sich die betreffenden Gemeinden über den Austheiler nicht verständigen, so wird der Regierungsrath den Fall einem der Bezirksgerichte, in dessen Gerichtssprengel keine der betheiligten Gemeinden liegt, zur Beurtheilung in erster Instanz übertragen. Das beauftragte Gericht wird sich vom Bau-Ingenieur Bericht erstatten lassen, und nöthigenfalls eine Expertise von Sachverständigen anordnen. Ueber die Kosten wird das Gericht entscheiden. Jeder Gemeinde bleibt dabei überlassen, ihren Antheil entweder in Geld oder durch Naturalleistungen abzuführen.

Auch zu solchen gemeinsamen Arbeiten kann die Regierung, nach oben angeführten Grundfällen und auf Ansuchen der betreffenden Gemeinden, einen Beitrag bewilligen.

Wenn ein Nebenweg einen Bann so durchschneidet, daß er die Ortschaft selbst nicht berührt, so ist diese Gemeinde berechtigt, zu verlangen, daß diejenigen, welche er eigentlich verbindet, nach Maafgabe der Benutzung an die Erbauung und Unterhaltung beitragen, worüber von dem Bau-Departement mit den Ausschüssen der interessirten Gemeinden ein Vergleich aufgestellt werden soll.

Wenn ein Nebenweg durch Industriezweige, wie Bergwerke, Steingruben, beträchtliche Holz- und Kohlenfuhrn u. dgl. vorübergehend oder für längere Zeit in dem Maafse verdorben wird, daß die Unterhaltung derselben Strecke mehr erfordert als gewöhnlich, so müssen sich die Eigenthümer oder Unternehmer solcher Gewerbe zu einem besondern Beitrag verstehen. Dieser Beitrag soll auf Verlangen der Gemeinden und auf gegenseitige Anhörung von Sachverständigen vom Bau-Departement durch ein besonderes Verkommniß aufgestellt werden; derselbe soll aber nie mehr als die Hälfte des gewöhnlichen Weggeldes auf den Landstraßen betragen, und kann nach Belieben von den Pflichtschuldigen in baarem Gelde oder in Naturalleistungen abgetragen werden, und soll endlich nur so lange dauern, als dieser Industriezweig sich dieser Nebenwege bedient.

#### VI. Anlegung und Unterhaltung der Feld-, Güter-, Wald- und Fußwege, oder der Wege 4ter, 5ter, 6ter und 7ter Klasse.

Nach der Instandstellung der Communicationswege sollen die betreffenden Gemeindräthe dafür sorgen, daß auch die in ihrem Bann befindlichen Feld-, Wald- und öffentlichen Fußwege in guten Stand gestellt und darin unterhalten werden. Die Arbeiten und allfälligen Kosten an diesen Wegen sollen zur Hälfte von der gesammten Gemeinde, und zur Hälfte von denen, den betreffenden Weg benutzenden Güterbesitzern, pro Rata der Größe ihrer Grundstücke, geleistet werden. Entstehen wegen des Austheilens solcher Unterhaltungsarbeiten und Kosten, Streitigkeiten, so wird der Bezirksverwalter suchen, die Anstände, unter Mitwirkung zweier sachverständigen und unpartheiischen Männer, in Güte zu vergleichen; im Falle aber das nicht erreicht werden sollte, die Partheien an das betreffende Bezirksgericht weisen.

Die Aussteinung dieser Wege hat nur da Statt, wo es entweder der Gemeinderath für nöthig erachtet, oder wo alle oder nur einzelne anstoßende Besizer die Gränzen zwischen ihren Grundstücken und dem Weg mit Steinen bezeichnet haben wollen. In beiden Fällen zahlt jede Parthei, die bei der Aussteinung gegenwärtig seyn muß, die Hälfte der Aussteinungskosten.

Ist der Gemeinderath in Herstellung der Güterwege nachlässig, so können die Besitzer, welche einen solchen Weg gebrauchen, die Anordnung zur Herstellung dieser Wege durch den Bezirksverwalter von dem Gemeinderath verlangen, oder sich auch nöthigenfalls an höhere Behörden wenden.

Alle Fußsteige, Fußwege und Bannwege, besonders diejenigen, welche in andere Gemeinden führen oder häufig von fremden Durchreisenden begangen werden, sollen von den Gemeinden, in deren Bann sie sind, wohl unterhalten werden; hauptsächlich soll das Wasser von derselben abgeleitet, dieselben jährlich, wo es nöthig ist, ausgehauen und mit den nöthigen Wegweisern und an gefährlichen Abgründen mit Lehen versehen werden. Die Gemeinds-Wegmacher werden sie wenigstens jeden Monat einmal begehen, kleine Schäden ausbessern und die größern dem Gemeinderath anzeigen, damit solche sogleich wieder hergestellt werden können. Bei hohem Schnee sollen die Gemeinden, so weit ihr Bann geht, diese Fußwege bahnen und die unkenntlichen Stellen mit Schneestangen bezeichnen.

Da die Einführung der zu allen Zeiten offenen Feldwege, statt der beschränkten Zelgwege, ein Bedürfnis geworden sind, und einer der Hauptvorteile, welcher aus dem Zehnten-Loskauf für den Landbau hervorgeht, die freie Kultur des Bodens ist, so kann der Zelgenzwang nur dann aufgehoben werden, wenn durch anzulegende Feldwege jedes Grundstück für jede Zeit zugänglich gemacht wird. Wenn von Gutsbesitzern einer Zelg die Anlage von Feldwegen verlangt wird, so soll die Ausführung eintreten, wenn entweder die Hälfte der betreffenden Gutsbesitzer sich dafür erklärt, oder wenn der Flächeninhalt des Grundbesitzes der zu dieser neuen Anlage sich Erklärenden die Hälfte des dadurch zugänglichen Landes ausmacht. Die Entschädigung für das Land zu dem neuen Feldweg soll nach Verhältnis des Flächeninhalts und des Werthes ausgemittelt, und der Beitrag jedes anstoßenden Grundbesitzers nach Maßgabe seines dadurch zugänglich gewordenen Landes, mit Berücksichtigung aller dadurch entstehenden Vor- und Nachtheile bestimmt werden. Erst nachdem dieses geschehen, soll die Besitznahme des abzutretenden Landes und die Anlage des neuen Feldweges Statt finden.

Können sich die Betheiligten über die Anlage eines solchen Feldweges und über die deßfalls zu leistenden Entschädigungen nicht verständigen, so soll das Gesetz über die Abtretung von Liegenschaften angewandt werden.

Die Anlage und der Unterhalt der Feldwege, so wie die Kosten der Aussteinung fällt den Güterbesitzern zu, welche das Recht haben, den Weg zu benutzen, und zwar im Verhältnis ihres Beitrags an die ausgemittelte Entschädigung. Nach beendigter Anlage sind die neuen Feldwege durch das betreffende Gesetz unverzüglich auszusteinern.