

Das

Strassen = Bau = Mandat

vom 28. April 1781

und

seine geschichtliche Bedeutung für Sachsen

von

H. O. Merbach,

Ingenieur.

Dresden,

Druck und Verlag der Königl. Hofbuchdruckerei von C. C. Meinhold und Söhne.

Saxon.

M.

00,4

Erklärung

1871

Erklärung

Erklärung

Erklärung

Erklärung

In der Geschichte der Völker, in der Gesamtübersicht ihrer allgemeineren Entwicklung, die klarer mit zuverlässigen Buchstaben aufgezeichnet steht, treten zuweilen lichte Zeitabschnitte hervor, die, nach und nach aus dem Dunkel der chaotisch-verschlungenen Ereignisse sich losreißend, selbst entweder, direct zum Fortschritt in der Cultur Veranlassung gaben, oder auch der Zeitrechnung übergebene, großartige Beweise sind von dem Fortschritte, in welchem die Völker begriffen, von der Höhe der Cultur, auf welcher sie angelangt waren. Ist der Geist des Menschen in seiner nie rastenden Thätigkeit eben dazu geeignet und bestimmt, den kleinen Flecken Erde zur immer größeren Veredlung zu bringen, ist dem menschlichen Geiste die Eigenschaft gegeben, nach reiflichem Urtheile Neues, nie Bekanntes zu schaffen, aus dem Dunkel hervorzurufen, seinen Zwecke anzupassen, so kann es auch keinem Zweifel unterworfen sein, daß eben jene durch die Geschichte der Völker documentirten zeitweiligen Lichterscheinungen im Wirken jener, Anstrengungen des menschlichen Geistes nach etwas Höherem sein mußten, daß in solchen Ereignissen der Beweis gegeben ist, wie weit sich jene erwachende, geistige Kraft in ihrer Macht in einzelnen Individuen zeigen und anwachsen konnte, um ganze Völkerstämme für etwas Höheres, für etwas Gemeinnützigeres zu entflammen.

Je verschiedenartiger nun selbst die Stufe der Cultur des Volkes, um so verschiedenartiger sind die Arten jener aus der



Hand der Allwaltenden Vorsehung entspringenden, von Menschen auf die Menschheit selbst ausgehenden Zeitereignisse stets gewesen; immer werden sie noch jetzt zu den Betrachtungen der interessantesten und belehrendsten Art Veranlassung geben, indem sie zeigen, wie nach und nach der Drang eines großen Volkes nach ruhmvollen Thaten Jahrhunderte lange Umwälzungen in der damaligen Welt zur Folge hatte, wie wiederum der Trieb eines emsigen, mit Handel besonders beschäftigten Volkes, um seine weitgreifenden Unternehmungen zu vergrößern, zu Entdeckungen und Erfindungen der höchsten Bedeutung führte, wie die festere Ansiedelung früher kriegerischer, wandernder Völkerschaften nach und nach den Bedürfnissen Rechnung tragen mußten, die ein an die Erdscholle festergeknüpftes Leben hervorrufen. Treten dann von solchen Zeiten an, wo einzelne Völker der Erde den Grund zu ihrer späteren überwiegenden, den ganzen Erdball beherrschenden Macht legten, zeitweilig Epochen an das Licht, die, wie solches mehrfach innerhalb europäischer Grenzen seit den Zeiten der Völkerwanderungen der Fall gewesen ist, einen immer größern Einfluß der geistigen Thätigkeit auf das Wachsthum der allgemeinen Wohlfahrt der menschlichen Gesellschaft bestätigen, so kann es, bei irgend theilnehmenden, lebhaften Interesse an jenem Entwicklungsgange der gebildeten Völker der Erde und Europa's insbesondere, Keinen mehr in Zweifel lassen, daß der heutige Tag, die jüngst vergangene Zeitperiode Wunder der geistigen Thätigkeit des Menschen zu Wege gebracht haben, die für die Nachkommen stets Denktafeln sein werden. Sind auch in Deutschland, sind auch in andern Ländern Europa's, als den Wiegen der, der Jetztzeit angehörenden Culturstufen der Menschheit, zeitweilig Perioden eingetreten, die mit Krieg und Verwüstung ihre Denksteine setzten, und augenblicklich die Fortschritte der ganzen Entwicklung der Cultur zu hemmen schienen, so war doch nicht zu verkennen, daß alsbald jene Thätigkeit von Neuem und ungezügelter in den gewerbreichen und intellectuellen Gauen jener Länder erwachte, sobald das Friedensspanier wieder wehend seinen Segen überall zu verbreiten begann. Sind daher solche Unterbrechungen der Lebensthätigkeit eines intellectuellen, emsigen Volkes auf der einen Seite der Brüstlein der innern, festgewurzelten Kraft, so sind sie die Mittel zugleich, den Werth derselben fühlbar zu machen, und werden daher stets, wenn gleich in der Gegenwart unheilbar, für die Folge doch segensreich. Sind der Mittel und Wege so viele vorhanden, sind der Ereignisse der verschiedensten Art in dem letztvergangenen Jahrhunderte Ursache

gewesen, um zur Höhe der jetzigen Cultur in Europa gekommen zu sein, so muß es insbesondere auch dann nicht Wunder nehmen, wenn sich diese geistige Thätigkeit der Bewohner des genannten Erdtheiles, zwar einem Ziele entgegengehend, doch in so manchen Einzelheiten so verschieden gestaltete; denn nichts ist eben durch die Geschichte selbst besser documentirt, als eben der Einfluß, den die Lage eines Landes, das Clima, die Eigenthümlichkeit des Volkscharakters, die Beschaffenheit der Sitten und Gebräuche, ihr Cultus, und seine Verfassung in staatlicher Hinsicht auf die Eigenthümlichkeit dessen ausübt, was die Thatkraft eines solchen Volkes bei Benutzung der ihm gebotnen materiellen Mittel hervorbringt. Als ganz in solchen Verhältnissen begründet, finden sich Englands Bewohner schon Jahrhunderte als das große, für einen Welthandel begeisterte, bei freien Institutionen stets vorwärts strebende Volk, das die Reichthümer seiner Erdscholle zum tausendfachen vermehrend, nie rastet, seinen materiellen Interessen, die eine ganze Welt zu beherrschen scheinen, gegenüber, den menschlichen Geist zu allen möglichen Leistungen aufzufordern, um sich von Neuem wieder Mittel zu größern Unternehmungen zu verschaffen; so lassen sich die Bewohner Frankreichs, als ein für jedes höhere, geistige und materielle Gut plötzlich enthusiastisches Volk erkennen, das nur zu oft, in seinem Drange nach freier Entwicklung, durch Gewalt von Neuem unterdrückt und gemißbraucht, doch unter den civilisirten Völkern der neuesten Periode einen Rang einnimmt, der der Nachahmung im vollsten Maaße bedarf, so finden sich im Herzen Europa's die alten deutschen Stämme wieder, und lassen sich, für ihr Vaterland begeistert, als ein Volk erkennen, das, zwar mit verhältnißmäßig geringen Mitteln und bei vielmehr beengenden Institutionen, doch in dem nie rastenden Streben, Wissenschaft und Kunst auf eine gedeihliche Höhe zu bringen, seinen Wohlstand durch immer kräftigere Entwicklung zu verbessern, in der Achtung vor etwas wahrhaft Gutem, die Achtung anderer Völker sucht und findet; so läßt sich denn inmitten dieses Landes ein kleiner Theil erkennen, der geachtet von allen Nationen, sich bei seinen geregelten Institutionen und durch seine industrielle Thätigkeit und Wohlstand ein Blatt in der Geschichte der Cultur aufbewahrt hat. Ist es der Character des Volkes, sind es die eigenthümlichen Schätze oder ist es die Lage des Landes in Bezug auf den Verkehr nach Außen, die zu dieser geachteten Stellung des Landes inmitten der übrigen Völker beitrug, — fest steht doch vor Allem, daß Fürst und Volk der Sachsen nicht zauderten, wenn es galt, durch That zu

beweisen, daß der Wille, den Wohlstand des Landes zu unterstützen und zu heben, stets ein ernster, allgemeiner war. Hiefür ist ein Beispiel zwar eigner Art, aber zu seiner Zeit zuvörderst von unbezweifeltem Nutzen, das am 28. April 1781 erschienene Mandat, die Verbesserung der sächsischen Straßen betreffend, ein Gesetz, dem der damalige größere, wie kleinere Verkehr Vieles in Bezug auf die Veränderung der Straßen verdanken mußte, und dem bald ähnliche Verordnungen, wie z. B. die für die Oberlausitz vom 6. Juli 1782 folgten.

Erfolgt daher hier eine Citation jenes Mandates in gewissen Grenzen, soll von seinem Einflusse in geschichtlicher Beziehung auf sächsische Zustände überhaupt gesprochen werden, so geschieht es in der Ueberzeugung, daß ein solcher Einfluß kein kleiner gewesen ist und noch ist, und der Zweck dieser Schrift würde vollkommen erfüllt sein, wenn das darin Gesagte zum Wohle Sachsens und zur Ehre der Wissenschaft und Kunst als Wahrheit erkannt würde.

Denkt man sich in eine Zeitperiode zurück, wie die im Anfang des achtzehnten Jahrhunderts, stellt man sich, wenn auch nicht mit übertriebenen, doch mit lebhaften Farben den Zustand aller Verhältnisse im öffentlichen Leben vor, der jene Zeitgenossen mit einander verband, sowohl in Ausübung ihrer täglichen Geschäfte in Haus und Hof, als auch in Stadt und Land, so muß man bei einiger Kenntniß der damaligen Zeitverhältnisse, jene Periode als eine von der Morgenröthe einer von Neuem erwachenden, gekräftigten Cultur, für Deutschland insbesondere betrachten; verheerende Kriege hatten außer manchen übrigen Leiden einzelne Länderteile mannichfach zurückgesetzt, und nur erst gegen das Ende der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts fanden sich die Kräfte des Landes wieder; Unternehmungen verschiedener Art gingen lang-

sam aber sicher ihren Weg vorwärts, der Handel und Verkehr schien sich zu beleben, der Bedarf besserer Verkehrsmittel machte sich bei Hoch und Niedrig über das Land immer mehr fühlbar, gab zu gerechten Beschwerden über die vorhandenen Mittel Anlaß, und so entstand denn jenes Mandat, das bestimmt war, diesen lebhaft gefühlten Mangel möglichst sichere und kräftige Abhülfe zu verschaffen.

Die Zustände der damaligen Zeitperiode mögen in Bezug auf öffentlichen Verkehr sehr oft die kläglichsten gewesen sein; sind die Beweise dafür noch heutigen Tages an so manchen Ueberresten früherer Straßenzüge, besonders solcher über hohe, jähe Bergrücken durch tiefe, enge Schluchten und Hohlungen geführten, dem aufmerksamen Beobachter bei seinen Wanderungen durch das Vaterland nicht entgangen, so sind hierauf sich beziehende Thatsachen jener sowie der jüngst vergangenen Zeitperioden, die solche Zustände charakterisiren, traditionsweise von einer Generation auf die andere übergegangen, und junge Männer der Jetztzeit hören von den Schicksalen Verstorbenen auf sächsischen Straßen, wie von Gefahren erzählen, die jene im Kriegsgetümmel überstanden haben. Der Mangel an erfinderischer Thätigkeit und einem praktischen speculativen Sinne bei einem größten Theile des Volkes; mochte solche wie andere Uebel, wenngleich es darunter litt, lange bestehen lassen; kein Auge schien in einem speculativen Sinne zur Abhülfe jener Uebel bisher geübt gewesen zu sein, um aus der Abhülfe einen pecuniären Nutzen für Privaten zu ziehen; die Institutionen des Landes, die Ansichten der obersten Verwaltungsbehörden schienen nicht der Art gewesen zu sein, um Einrichtungen entstehen zu sehen, die eine Abhülfe jener Uebelstände, selbst bei den größten Heerstraßen, durch Privaten unter deren Verantwortlichkeit erlaubt hätten. Das beweisen die schon damals beim Erscheinen jenes Mandates bestehenden und wirksamen Straßencommissionen.

Irgend eine gründliche Kenntniß und Erfahrung, auf Unterricht begründet, in diesem Zweige des Civilbaues (stehe das Mandat) konnte aber damals sicher nicht vorhanden sein, um, selbst unter der Aufsicht der Straßencommission, tüchtig auf die Verbesserung dieses ersten, unbezweifelt nothwendigsten Verkehrsmittel eines in der Cultur emporblühenden Staates eingewirkt haben zu können, sonst würde ein Anhang zu jenen Mandate nicht als ein zur Belehrung nothwendiger Theil als erforderlich angesehen, er würde nicht so rein speciell nach damaligen Begriffen als Bauvorschrift

abgehandelt worden sein, als er es wirklich ist. — Wie konnte dieß auch damals anders sein. Einestheils war die Erbauung solcher Straßen im Lande noch nicht bekannt, die Verwaltungsbehörden hatten vielleicht erst nach längerem Zaudern beschlossen, sich von der Tüchtigkeit solcher Straßen überzeugen zu wollen, nachdem bis dahin nur Gerüchte von dem Bestehen solcher in Ländern, wo ein schon viel regerer Verkehr, die Unterhaltung und Erschaffung dieser beförderte, herüber gekommen waren; die Individuen, denen die Ausführung solcher neuen Sachen anvertraut werden mußte, waren jedenfalls auch nicht in der Anzahl und Capacität zu haben gewesen, um bei diesen Umständen ein sofortiges Gelingen und ein sicheres Fortbestehen einer solchen neu einzuführenden Sache erwarten, um überhaupt sofort eine gute Straße voraussetzen zu können. Es ist daher ganz erklärlich, daß man unter solchen schwierigen Umständen, einem Gesetze, von unleugbaren Nutzen für die damalige Zeit zuvörderst, Zusätze gab, die in einigen ihrer einzelnen Theile, insofern von geschichtlichem Werthe sind, als sie den damaligen Standpunkt dieses Theiles des Civilbaues, des Straßenbaues documentiren, und zwar insofern insbesondere, als aus der ganzen Haltung jener Verordnungen hervorgeht, wie verschiedenartig diese Baubranche verstanden, beurtheilt und ausgeführt worden, wie gering der Einklang gewesen sein mochte, unter welchen überhaupt nach Grundzügen der Wissenschaft und gründlichen Erfahrung gebaut werden muß, wie unzureichend und oberflächlich die nothdürftigsten Kenntnisse gewesen sein mögen, die irgend ein Individuum zu einem Straßenbedienten stampeln konnten; diese einzelnen Verordnungen documentiren mit besonderer Schärfe, den Standpunkt, von welchem aus überhaupt damals das Straßenbauwesen in den Regionen der gesetzgebenden Körper selbst betrachtet wurde; denn es steht ausdrücklich im Mandat geschrieben und zwar im §. 23., daß der Straßenbau eine Landes-Polizei-Anstalt sei, und ist dieß überdieß noch hinreichend bestätigt, durch die jedesmaligen Mitglieder einer Straßencommission, die nicht eine Baucommission sondern eine Landes-Polizei-Commission constituiren. Ferner ist diese Erläuterung des Begriffs vom Straßenbau noch ferner geschichtlich und gesetzlich documentirt, durch die Verordnung vom 6. July 1782, in welcher ausdrücklich gesagt ist, daß Zollbereuter und andere Zoll- und Postofficianten (heutzutage gehören hierzu noch die Gensd'armes) angehalten sein sollen, über den Zustand der Straßen, hier in Bezug auf die der Oberlausitz, zu berichten. Die unter dem Anhange des Mandates mit „Anweisung“ bezeichneten Bauvorschriften geben zur Genüge zu erkennen, wie wenig

Gewicht auf eine genaue Aufnahme der Gegend, auf eine verständliche Anschaulichmachung eines Straßenzuges durch Zeichnungen damals gelegt werden konnte, da einestheils die Vorkenntnisse, die solche Arbeiten des heutigen Tages im Bereiche der practischen Geometrie, der Arithmetik und Trigonometrie, des Zeichnens und der Projectionenlehre etc. erfordern, in keinen der damaligen Schulen gelehrt, daher bei Straßenbedienten überhaupt, als zum Straßenbau nicht erforderlich, nicht vorausgesetzt wurden, oder auch, weil man überhaupt sich aus Mangel an tüchtigen Schulen den Werth dieser Wissenschaften nicht vergegenwärtigen konnte. War dieß bei den Straßenbedienten der Fall, so war dieß bei den Straßencommissionen nicht weniger, da diese die ganze Angelegenheit als eine polizeiliche betrachteten. In gleicher Weise beziehen sich jene Anweisungen auf die Mangelhaftigkeit der Begriffe eines Erdkörpers und seiner Form, auf die Mangelhaftigkeit der Ansichten von einer öconomischen Massenvertheilung nach vorheriger, auf Zeichnung und nicht bloße Abschätzung beruhender Berechnung, ingleichen auf den Mangel einer auf Erfahrungen gestützten Angabe, die geeignetsten dem Verkehr angepaßter Steigungs- und Richtungsverhältnisse einer Straße betreffend, ingleichen auf das überaus und höchst sonderbar erscheinende Voraussetzen aller Unkenntniß der Sache bei den betreffenden Bedienten.

Es liegt in der Natur der Sache, daß unter solchen Umständen auch dem Straßenbau und seinen Bedienten, die Ausführung von größern Brücken nie zur Aufgabe gemacht werden konnte, daß, wie schon das Mandat darauf hinweist, in der Regel der Bau solcher wegen Mangel an Kenntnissen bei den Straßenbedienten, von denselben nicht controllirt werden konnte, und einem Maurer anheim fiel; oder daß solche Bauten, den damaligen Ansichten zufolge, nicht zum Straßenbau gehörig, einer andern Baubehörde übergeben wurden.

Diese hier nun angeregten aus dem Inhalte des Mandates selbst, hergeleiteten und documentirten Mängel jener Zeit verbesserten sich aber theils hinsichtlich der Anforderungen, die an die Straßenbedienten in wissenschaftlicher Hinsicht mit der Zeit gestellt werden konnten, theils hinsichtlich der Erwartungen, die man von jenem Mandate in Bezug auf die Verbesserung der Straßen zum Heile des Verkehrs zu hoffen wagte, nur langsam und spärlich, wiewgleich Berichte insbesondere von England und Frankreich, über immer größere und wichtigere Bauunternehmungen, einzig auf die

Verbesserung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs berechnet, sich vielseitig hören ließen, die geschichtlich begründen, bis zu welcher Höhe der menschliche Geist, bei freier Entwicklung seiner Kräfte, die Schätze der Wissenschaft und Kunst zur Wohlfahrt der Gesellschaft verwerthen kann. Während dem englischen und französischen Unternehmungsgeiste die harte Straße nicht mehr genügte, während er die künstlichen Wasserstraßen hervorrief, schmachteten in Sachsen die Lastthiere auf den gefährlichsten Gebirgsstraßen bis in die neueste Zeit; während von Frankreich der Ruhm der polytechnischen Schule in alle Gauen Europa's drang, während die Zöglinge jener Schule unter der Leitung von Gelehrten, die der Wissenschaft Denkmäler setzten, zu Corporationen heranwuchsen, die die Ehre der Nation und die Wohlfahrt des Landes zu begründen halfen, was geschah während All' dem in Sachsen mit dem Straßenbau?

Gestehen wird sich jeder Zeitgenosse, daß dieser Zweig des Bauwesens seit dem Erscheinen des Mandats, hinsichtlich dessen was er geleistet, nicht viel vorwärts geschritten ist. Zwar sind die Straßen breiter, zwar sind sie härter, zwar kann man sagen, daß die Straßen im flachen Lande unter die bessern gehören, aber lügen müßte man, wenn dieß von den Gebirgsstraßen behauptet werden sollte, lügen müßte man, wenn man behaupten wollte, daß sich Wissenschaftlichkeit, bei Straßenbedienten, allseitig hätte Anerkennung verschaffen können, lügen müßte man, wenn man behaupten wollte, daß der Straßenbau mit Kenntniß der nöthigen Wissenschaften gleichmäßig im ganzen Lande in constructiver Hinsicht worden wäre, wenn man behaupten wollte, daß die Gebirgschaufseer Sachsens zweckmäßig, dem Verkehre angepaßt, allerseits seit jener Zeit des Erscheinens jenes Mandates, projectirt und ausgeführt worden wären. Und doch wurden jene vielfachen Straßenzüge sämmtlich in Einklang jenes Mandates und unter der Aufsicht der Straßencommissionen genehmigt.

Was kann an All' diesem noch nicht gründlich gehobenen Uebelständen schuld sein, was kann die Ursache sein, daß in Sachsen vorzugsweise die innere Ausbildung dieses Zweiges des Civilbaues vor meist allen deutschen Ländern zurück, weit zurück geblieben ist? Was mag die Ursache sein, daß sich auch in diesem Zweige der Verwaltung die Wissenschaft noch nicht volle Anerkennung hat verschaffen können? — Dieß sind Fragen, die sich demjenigen von selbst aufwerfen, der einen Vergleich

des hier berührten sächsischen Zustandes mit dem anderer Länder zieht, der, im Interesse für die Sache, den Stein des Anstoßes bei Seite gewälzt sehen möchte; und doch, gehen die Betrachtungen tiefer in die anderweitige geschichtliche Entwicklung Sachsens ein, so finden sie, daß eben jenes Mandat von wesentlichem directen und indirecten Einfluß auf eben beregte Zustände gewesen sein mag.

Es entstehen daher die zur specielleren Beantwortung hier aufzustellenden Fragen:

bis wie weit, bis zu welchem Zeitpunkte kann obiges Mandat nur von heilvollem Einflusse, mit seinen der Jetztzeit höchst mangelhaft erscheinenden speciellen Instructionen, für den Baudienst betrachtet werden, —

bis zu welchem Grade kann dies Festhalten an veralteten Gesetzen und auf beschränkte wissenschaftliche Begriffe basirte Vorschriften, der allgemeineren Annahme und Verbreitung eines auf die unleugbaren Fortschritte der Wissenschaften begründeten, umzugestaltenden, freisich entwickelnden Civilbaues gegenüber ersprießlich sein, vorausgesetzt, die Stimmen im Volke, die zur Umgestaltung mahnen, gehen von Trägern jener Wissenschaft, gehen von Vertretern jener Baukunst aus, —

und zuletzt

bis zu welchem Grade kann das Festhalten des Begriffes: der Straßenbau, als Theil des Civilbaues sei eine Landes-Polizei-Anstalt, wie das Mandat sagt, bei der heutigen Entwicklungsstufe der Wissenschaft und Kunst, ferner noch für das Land ersprießlich sein? —

Die Beantwortung dieser Fragen wird nachdem, was die neuere Geschichte Sachsens aufzuweisen hat, nicht schwer fallen; es wird jedoch nöthig sein, ehe an eine directe Beantwortung dieser gedacht werden kann, eine Darstellung derjenigen geschicht-

lichen Facta dem Auge vorzuführen, die ein Bild von dem Entwicklungsgange der wissenschaftlichen Basen in Sachsen, der Pflerschulen für hierhergehörende Wissenschaft und Kunst, zu geben im Stande sind und die darzuthun vermöchten, in wie weit diese dem Lande gereichten Vortheile hinreichende Geltung und Anerkennung durch ihre Schüler gefunden haben.

Schon früher, ehe an eine Verbesserung der Straßen überhaupt gedacht wurde, ehe ein Verkehr in den hiesigen Landen bestand, der durch seine Anforderungen einem solchen Mangel gründliche Abhülfe versprach, legte Sachsen in der Bergakademie zu Freiberg einen Schatz, wie ihn nicht so leicht ein Land aufweisen konnte, noch aufweisen kann. Zur Heranbildung von Ingenieuren für den Bergbau, für das Hüttenwesen bestimmt, war diese Schule mit Bezug auf Sachsen eben berechtigt, nur jene Classe von Bauleuten und Chemikern zu bilden, die der sächsische Bergbau vorerst erforderte und bevorzugt vor allen, wie überhaupt das sächsische Bergwesen es stets gewesen, ist diese Berechtigung seitens der Schule, sowie seitens ihrer Schüler auf Anstellung im sächsischen Bergdienste, bis auf den heutigen Tag geltend geblieben. In gleicher Weise bestand in Sachsen die Ritterakademie und Artillerieschule für Heranbildung der Ingenieure bestimmt, die im Kriegsdienst ihren Kenntnissen in Wissenschaft und Kunst Geltung verschaffen sollten und gleichwie der Besuch dieser Schule zu einer fortschreitenden Wirksamkeit im Kriegsdienste selbst berechtigte, war der Besuch der Schule, eine abzulegende Prüfung über die darin erlangten Kenntnisse, eine Erforderniß zur Erlangung jenes Rechtes auf Anspruch einer Anstellung. So findet man zur Pflege der schönen bildenden Kunst in Dresden eine königliche Kunstakademie und später mit ihr verbunden, gleichsam als der erste Funken des dunklen Gefühls, daß der Civilbau in seinen heute so viel bedeutenden einzelnen Zweigen auch einer Beachtung werth wurde, eine Bauschule, zur Ausbildung von Baugewerken, nach damaliger Anforderung, bestimmt. In dem Entwicklungsgange dieser Schulen finden sich Beweise genug, daß Fürst und Volk den Bedarf eines steten Fortschrittes auf dem Felde der Wissenschaft und Kunst zur Wohlfahrt des Ganzen lebhaft fühlten, daß Einzelne aus dem Volke, in diesem Gefühle zur Ehre der Wissenschaft und Kunst all' ihre geistige Kraft aufopferten, um mit Generationen den Schatz ihres Wissens zu theilen. Die Namen Werner, Thürmer, Fischer &c. sprechen selbst dafür.

So war die Kriegsperiode im Anfange des 19ten Jahrhunderts innerhalb Deutschland verflossen, der begonnene Frieden wirkte mächtig auf die Betriebsamkeit des sächsischen Volkes ein, der practische Sinn der Gewerbtreibenden begann, wenn auch höchst mangelhaft im Anfange die Lücken mit dem auszufüllen, was aus Mangel an wissenschaftlichen und künstlerischen Talente, die Uebermacht des Auslandes ihm zu benutzen gebot.

So kommen die zwanziger Jahre in Sachsens Geschichte heran und mit ihnen das Gefühl eines Mangels an Schulen für die Pflege der Technik und der Gewerbe, der bisher nur höchst einseitig und unvollständig eine Abhülfe in der Bauschule und Sonntagsschule gefunden hatte. So entstand zunächst, nach Anerkennung dieses Mangels bei den höchsten Behörden des Landes, die technische Anstalt in Dresden, deren höchstes Ziel denn, der damals sich immer mehr ausbildenden in alle Gewerbe eingreifenden Mechanik zufolge, sobald sie, wie der damalige Organisationsplan ausdrücklich sagt, die Bauschule nicht unterstützte, die Ausbildung von Maschinenbauingenieuren sein sollte und war. Und doch, trotz daß im Jahre 1835 ausgesprochen wird, die Bauschule und Kunstakademie sei nur zur Ausbildung von Baugewerken und Architecten bestimmt, sagt der im Jahre 1839 revidirte Organisationsplan jener technischen Anstalt, daß in dieser nicht nur alle Hülfswissenschaften der Baukunst gelehrt, sondern auch specielle Vorträge über Bauwissenschaft, Wasser- und Straßenbaukunde zu dem doppelten Zwecke gehalten werden solle, um sowohl den Unterricht an der Kunstakademie zu ergänzen, als auch die höhern Schüler der Anstalt selbst hierin auf eine ihrer künftigen Bestimmung entsprechenden Weise auszubilden.

Liegen in diesen geschichtlichen Thatsachen nicht zugleich Beweise der Anerkennung dessen was einer Abhülfe bedürfte, liegen in diesen Entwicklungsgänge jener Schule nicht Beweise der Anerkennung dessen, was innerhalb kurzer Zeit bis zum Ende des vorigen Jahrzehend im In- und Auslande so mächtig beitrug, den ganzen innern unzertrennlichen Zusammenhang der Civilbaukunst streng wissenschaftlich zu begründen; liegen nicht in diesen geschichtlichen Thatsachen nochmals die Beweise der Anerkennung des mächtigen Fortschrittes einer von außen einwirkenden Cultur, der gewaltig durch Verbesserung und Vervollkommnung von Allen und jeden Verkehrsmitteln, auf die geistige Thätigkeit der, Sachsen eigenen Bevölkerung einwirkte. Liegt nicht für sächsische Bewohner und

für die, die Wissenschaft und Kunst zu pflegen Berufenen dieses Landes, der Beweis, daß damals die Pflanzschule für den wissenschaftlich zu bildenden Civilbaumeister von der Regierung selbst begründet, bestätigt, anerkannt, für nothwendig befunden wurde, gleich wie früher vor Jahrhunderten es mit den Bildungsschulen für Berg- und Militäringenieurde der Fall gewesen ist, — und, wenn alle diese Folgerungen in Wahrheit begründet sind, sollte man nicht glauben können, daß den Schülern die jene Schule besucht und einer Prüfung hätten unterworfen werden können, ein ähnliches Recht auf Anstellung beim öffentlichen und Privatcivilbau zuerkannt werden dürfte, wie es bei jenen genannten Ingenieurschulen der Fall ist; sollte man glauben können, daß in Sachsen heutzutage noch nicht der Werth jener Schule ihren Schülern, daher auch nicht der Werth der dort gelehrten Wissenschaften zur Anerkennung bei den gesetzgebenden Körperschaften hat gelangen können, daß es noch keine Bedingung, nach Gesetzesform für Anstellung beim öffentlichen und Privatcivilbau geworden ist, Schüler jener Schule gewesen zu sein? — Mag der Grund zu dieser schauerlichen Wahrheit liegen wo er will, so ist diese Wahrheit nicht hinwegzuleugnen; mag der Grund hierzu liegen wo er will, die Folgen dieser Wahrheit finden sich noch heutzutage in den Zweigen des öffentlichen und Privatcivilbaues innerhalb Sachsen wieder; sie finden sich für jeden Sachsen in dem Mangel an gesetzlichen, der Zeit angemessenen, auf die in jener Schule gelehrten Wissenschaften und Künste basirten, der jetzigen Culturstufe entsprechenden, überall gleichmäßig übereinstimmenden Bauvorschriften, für den öffentlichen und privaten Civilbau; sie finden sich wieder in der gänzlichen Abwesenheit einer gesetzlichen Verordnung, in Folge dessen ein öffentlicher oder Privatbaubediente für den Civilbau, auf Grund der in jener Schule gelehrten Wissenschaften und Künste entsprechend gewürdigt würde, oder ein Recht habe, sich behufs eines gewissen Grades würdigen lassen zu können; sie finden sich wieder in der Art und Weise, wie sich der Mangel an wissenschaftlicher Bildung und Erfahrung noch heute beim Civilbau unter dazu günstigen Umständen volle Anerkennung zu verschaffen im Stande ist; findet sich vor Allem, charakteristisch für diese Zustände Sachsens, wieder in der Art und Weise, wie selbst bei Herstellung der zusammengesetztesten aller öffentlichen Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, sowohl im öffentlichen und Privatinteresse der Werth jener Schule verkannt, zurückgesetzt, mißachtet wurde; sie finden sich wieder in der größtmöglichen Zerstückelung aller derjenigen Verwaltungsbehörden, die auf den Civilbau überhaupt, nur

im organischen Zusammenhange heilvoll zur Wohlfahrt des Landes wirken können.

Ist die Möglichkeit vorhanden, gegen solche Thatsachen ernst-mahnend aufzutreten zu können, nun, dann finden sich in solchen Thatsachen auch die Ursachen zu obigen Fragen, — der Civilbau wird im Allgemeinen gleichen Fortschritt nehmen, wenn eine Abhülfe aller dieser Gebrechen begonnen und durchgeführt wird; der Civilbau wird vor Allen sich auf der Basis der Wissenschaftlichkeit fester und fester begründen, wenn jene Schule ihre Anerkennung, ihre Rechte im Kreise der übrigen durch ihre Schüler im vollen Maaße erlangt, und nicht schwer dürften sich nun die letzten Antworten mit Bezug auf das Straßenbaumanandat vom 28. April 1781 wie folgt gestalten:

Jenes Mandat wird von der Zeitperiode an als ein unheilvolles zu betrachten sein, welche nach dem bisher Gesagten in der neuesten sächsischen Verfassungsgeschichte als diejenige dasteht, in der eine, den Anforderungen der Cultur und den Höhenstufen der Wissenschaft und Kunst angemessene Begründung von Pflegeschulen des gesammten Civilbaues, für heilvoll und nothwendig erkannt wurde; das Festhalten an veraltete Gesetze, wie dieses Mandat, konnte nur bis zu dem Grade für das Land ersprießlich in allen seinen Anforderungen sein, als die Höhenstufe der Cultur, gehaltvollere Gesetze überhaupt nicht bedurfte; diese Art von Gesetzen, Verordnungen, Einrichtungen und Bestimmungen werden aber indirect nachtheilig sein, wenn Wissenschaft und Kunst in ihrer freien Entwicklung zu einer Stufe emporgestiegen sind, mit welcher solche noch fortbestehenden Gesetze und Verordnungen im grellsten Widerspruche stehen, ihre eigne Kahlheit verrathen, und nur dazu dienen, geschichtliche Documente abzugeben von dem, was dem Lande fehlt; veraltete und mangelhafte Gesetze für Civilbau werden um so mehr indirect nachtheilig für das Land, wenn sie neben der Pflege der dahin gehörenden Wissen-

schaft und Kunst gerechte, aus jenem Mangel entspringende Beschwerden und Klagen zu Tage fördern, die von Baubedienten selbst ausgehend, durch die Geringschätzung ihrer geistigen Güter hervorgerufen sind.

Zuletzt kann der Straßenbau an und für sich, sowie als Theil des gesammten Civilbaues von der Zeitperiode an aus der Classe der Landes-Polizei-Anstalten ausgeschieden insgemein mit den übrigen Zweigen des Civilbaues seiner eigenen selbstständigen, der freien Wissenschaft und Kunst angemessenen Entwicklung mit Fug und Recht überlassen, von der Beaufsichtigung Seiten der Landes-Polizei- und Zöllpersonen überhoben werden, von welcher aus die Wissenschaft und Kunst, aus dem Chaos des dunkeln Gefühls ihres Daseins emporgestiegen, sich derjenigen Anerkennung werth machte, daß es für nothwendig gehalten wurde eine eigene Schule für ihre Pflege zur Wohlfahrt des Landes zu gründen. —

