

Welchen Werth der Staatswirth in guten Straßen erkennt, dafür mag als Beleg gelten, daß der preussische Staat schon vorlängst die Vermehrung seines Nationalvermögens durch den bloßen Gewinn an Zeit, welchen die von ihm erbauten 1200 Meilen Kunststraßen herbeigeführt, auf 50 Millionen Thlr. anschlug; — daß eben dieser Staat zum Bau neuer Kunststraßen erst noch vor 2 Jahren ein neues Anlehen von 12 Millionen kontrahirt hat. — Beweis genug, wie vielmehr parates Staatsvermögen wohl nicht besser als auf Straßenbau anzulegen steht.

So groß nun aber auch der Vorzug der heutigen Kunststraßen vor den ehemaligen minder vollkommenen Heerstraßen ist, und wenn man wohl annehmen kann, daß man auf jenen jetzt, wo die Kunst sich im Steinstraßenbau erschöpft —, das non plus ultra einmal erreicht hat, — mit gleichem Kraft- und Geldaufwande 100 Centner transportirt, wo man sonst kaum 20 Centner fortschleppte; so haben doch die letzteren Jahrzehnte in Anwendung der Technik und Mechanik auf Straßenbau und Transport eine Erfindung im Großen zur Anwendung gebracht, welche, eigentlich deutschen Ursprungs, und zwar schon Jahrhunderte hindurch vom deutschen Bergmanne in seinen unterirdischen Bauen angewandt, jetzt erst Epoche macht, und zumeist von England und Nordamerika kultivirt, dort nicht bloß die besten Steinstraßen verdrängt, sondern auch, in Verbindung mit der Anwendung des Dampfs zur Fortbewegung der Fuhrwerke, einen gänzlichen, nie geahnten, Umschwung in dem gesammten Zustande der menschlichen Gesellschaft zur Folge haben muß.

Ein im Prinzip höchst einfaches Mittel ist es, wodurch diese Wunder hervorgebracht werden, nämlich: daß man, statt, wie bisher, in Erd- oder Grandgleisen oder auf Steinpflaster, oder auf einer Bahn kleingeschlagener Steine zu fahren, (welche Materialien alle entweder ausweichen, oder leicht zerstörbar sind — von Regen und