

fertig. Eine Probefahrt fand statt, und nicht bloß der Polizeipräsident, sondern auch zwei Minister ließen sich herab, der Einladung des Directoriums zu folgen und die Reise bis Zehlendorf mitzumachen. Auch die Schriftsteller wurden mit einer Einladung beehrt, damit die öffentliche Meinung für das große Unternehmen gewonnen werde. Die öffentliche Meinung Berlins aber war dazumal der ehrwürdige Ludwig Kellstab braven Angebens. Und er fuhr mit und fällte sein Urtheil in einem ausführlichen Berichte in der Pössiſchen Zeitung, die dazumal den Geist aller guten Berliner beherrſchte und lenkte.

Über die erſchreckende Geſchwindigkeit dieſes Probezuges — er fuhr in kaum einer Stunde richtig bis nach Zehlendorf, während der heutige Schnellzug dazu gerade ſechzehn Minuten gebraucht — wußte der Bericht die öffentliche Meinung zu beruhigen. Im Wagen merkte man die raſende Geſchwindigkeit gar nicht. Selbſt den Tunnel bei Schöneberg durchfuhr der Zug, ohne daß die Damen — es waren auch ſolche eingeladen — aufgeſchrien hätten. Nur wenn man hinausblide, werde man ein wenig ſchwindlig; aber die Berliner ſeien nicht ſo nervenſchwach und würden ſich auch daran mit der Zeit gewöhnen. Um aber den nervenſtarken Berlinern ein richtiges Bild von dem Eindrucke dieſer Schnelligkeit zu geben, verſicherte der Berichtſtatter, daß es ihm trotz der ſchnellen Fahrt vollſtändig gelungen wäre, die Gänſe auf einer Wieſe in der Nähe von Steglitz zu zählen. Und das würde wohl jedem Berliner mit ruhigem Blicke gleichfalls möglich ſein.

Dieſe Vorausſetzung bewährte ſich vollkommen. Die Bahn wurde fertig. Die Berliner zählten die Gänſe, wenn ſolche da waren, und gewöhnten ſich dermaßen an die Geſchwindigkeit, daß man ſehr bald die ganze Fahrt bis Potsdam in anderthalb Stunden abmachen konnte.

Als am Ende gar noch die Eiſenbahn die Poſt auf den Rücken nahm und mit ihr in die Welt hineinjagte, vertrauten ſich ſelbſt Poſträte ihr an und fanden, daß die Welt nicht ihrem Untergange deſhalb zueile.

Von da ab wühlte der böſe Zeitgeiſt gar ſchrecklich in der unruhigen Menſchheit. Man begnügte ſich nicht mehr, mit all den Eiſenbahnen nach allen Seiten hin gewaltige Reiſen, auf welchen man ſonſt Wochen zubrachte, in einem Tage abzumachen; nein, man faßte den Entſchluß, auch nachts die Reiſenden zu befördern.

Witten in der Nacht? Gar durch die ganze Nacht? Es war ein erſchreckender Gedanke! Wer wird denn des Nachts reiſen? Wer anders will denn des Nachts reiſen als Diebe und Mörder? Wird es ſelbſt der wachſamſten Polizei möglich ſein, hierüber eine Kontrolle auszuüben? Die verwegene Idee erregte Schaudern in allen redlichen Gemüthern, die da wiſſen, daß die Nacht keines Menſchen Freund iſt. Man mochte ſich nur mit dem Gedanken tröſten, daß die Nachtzüge gewiß nur ſehr, ſehr langſam fahren und nur ganz ſolide Reiſende befördern werden, die den Nachweis führen, daß ſie durch beſondere Umſtände genöthigt ſind, zu Nachtreiſen ihre Zuflucht zu nehmen.

In der That begannen die Nachtzüge zuerſt mit langſamen Fahrten;