

länge aller deutschen Eisenbahnen 54500 km (1871 = 21000, 1881 = 34000, 1891 = 44000 km) und übertrifft die aller andern europäischen Länder. (Rußland 53000, Frankreich 45000, Österreich-Ungarn 39000, Großbritannien und Irland 36000, Italien 16000, Spanien 14000, Schweden 12000 km.) An Dichte des Eisenbahnetzes steht Deutschland allerdings hinter Belgien und England zurück. In diesen Staaten kommen auf 100 qkm Landfläche 23 und 11 km, in Deutschland 10 km Bahnlänge. Infolge der Bodengestaltung und der früheren staatlichen Zersplitterung fehlt dem deutschen Eisenbahnetze die einheitliche Anlage und Zentralisation, wie sie z. B. das französische besitzt. Wenn auch in Berlin jetzt 11 Hauptlinien zusammenlaufen, so bilden doch auch noch eine Reihe andrer Städte, wie München, Frankfurt a. M., Köln, Hannover, Hamburg, Leipzig, Posen u. a., wichtige Knotenpunkte des Verkehrs. Treffend hat Feschel die deutschen Eisenbahnen mit einem Fischernetz, die französischen mit dem Netz einer Spinne verglichen. Das Anlagekapital aller deutschen Bahnen, die zum weitaus größten Teile Staatsbahnen sind, betrug am 1. Jan. 1905 14,2 Milliarden *M.* und verzinst sich zu 5,9%. Ein gleich hoher Gewinn ist bis jetzt in keinem andern Staate erzielt worden. Die deutschen Bahnen verfügten 1903 über 21000 Lokomotiven, 42000 Personen- und über 430000 Gepäc- und Güterwagen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 950 Mill., das Gewicht der Güter nahezu 400 Mill. t, wovon allein 85 Mill. auf Steinkohlen kamen.

Das **Postwesen** Deutschlands hat lange im Argen gelegen. Von 1815—1850 gab es im Gebiete des deutschen Bundes 17 selbständige Postbezirke, deren jeder möglichst viel für sich herauszuschlagen suchte. In den 30er Jahren noch betrug z. B. das Porto für einen einfachen Brief von Frankfurt a. M. nach Danzig 15 Silbergrößen. Bedeutende Verbesserungen im Postverkehr und eine Verbilligung der Tarife brachten die Gründung des Deutsch-österreichischen Postvereins (1850) und die Post des Norddeutschen Bundes (1866). 1867 wurde das Einheitsporto von 1 Groschen für den einfachen Brief innerhalb Deutschlands eingeführt. Nach der Gründung des Deutschen Reiches erband die Deutsche Reichspost mit einheitlicher Leitung und einheitlichem Betrieb. Doch blieben Bayern und Württemberg eigene, aber dem Ganzen eingegliederte Postverwaltungsbezirke mit eigenen Freimarken, die Württemberg aber 1904 aufgegeben hat. Die Deutsche Reichspost erhielt durch den Generalpostmeister Dr. Stephan († 1897) eine muster-gültige Organisation, die vorbildlich für andere Staaten geworden ist. Stephan ist auch der Begründer des 1874 ins Leben getretenen Weltpostvereins, dem jetzt alle Kulturstaaten mit Ausnahme Chinas angehören. Während früher für Briefe aus Deutschland nach dem zum Weltpostverein gehörigen Ländern 65 und für den Verkehr aller dieser Länder untereinander sogar 1500 verschiedene Portosätze in Geltung waren, wird jetzt auf die größten Entfernungen hin ein Brief bis zu 20 g Gewicht für 20, eine Postkarte für 10 Pf. befördert. Für den Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn gelten sogar die Portosätze des Inlandes.

Von der Bedeutung der Deutschen Post zeugt die Tatsache, daß von den 250000 Postämtern, die es 1900 im Gebiete des Weltpostvereins gab, über 37000 auf Deutschland kamen; am Weltbriefverkehr war sie mit 14% beteiligt (England 16%, die Union 33%). Die Portoeinnahmen betragen 1903 395 Mill. *M.*, die Telegrammgebühren 94 Mill. *M.* Die Zahl der eingegangenen Briefsendungen stieg innerhalb 10 Jahren (1894—1903) von 2015 auf 4020 Mill., die der eingegangenen Pakete ohne Wertangabe von 130 auf 197 Mill., der Betrag der Briefe und Pakete mit Wertangabe von 14700 auf 18350 Mill. *M.*, der der eingegangenen Postanweisungen von 5700 auf 10200 Mill. *M.* Unter den Staaten Europas hat nur England einen größeren Postverkehr.

Sehr dicht ist das **Telegraphennetz** Deutschlands. Die Gesamtlänge der Drähte betrug 1903 521000 km, (1902 = Deutschland 507000, Rußland 541000, Frankreich