

Die verwegene Idee erregte Schauern in allen redlichen Gemüthern, die da wissen, daß die Nacht keines Menschen Freund ist. Man mochte sich nur mit den 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 genötigt sind, zu Nachtreisen Zuflucht zu nehmen.

In der That begannen die Nachtzüge zuerst mit langsamen Fahrten; aber nach kurzer Zeit kehrte sich die Weltordnung vollständig um, die Nachtzüge wurden Jagdzüge, und die soliden Leute finden, daß das Reisen am Tage eine Zeitverschwendung ist, da man im Schlafabteil, in das man in Berlin abends einsteigt, vortrefflich ruht und am Morgen frisch und munter in Köln ist, um seine Geschäfte dort abzuwickeln.

Und merkwürdig! Die statistischen Aufnahmen beweisen, daß von allen Unfällen, welche Eisenbahnreisende betreffen, gerade die Nachtfahrer am allermeisten verschont bleiben.

Bernstein.

185. Das Postwesen in den letzten fünfzig Jahren.

Fünf Tatsachen sind es, die den gewaltigen Aufschwung ermöglichten, den das Postwesen im Laufe der jüngstverfloffenen 40–50 Jahre genommen hat: die allgemeine Einführung der Eisenbahnen, die Erfindung und Anwendung elektromagnetischer Telegraphen, die britische Postreform Rowland Hills, die Einrichtung des österreichisch-deutschen Postvereins (1850) und die Gründung des Weltpostvereins (1874).

Die größte Schwierigkeit bei der Verbesserung des Postwesens lag stets darin, daß die Regierungen immer von dem Grundsatz ausgingen, die Post müsse dem Staate Gewinn abwerfen. Diesem Grundsatz entsprachen denn auch die hohen Portosätze, welche alle nach Meilen festgesetzt waren. Hatte ein Brief mehrere Blätter, z. B. drei, so zahlte man dreifaches Porto. So mußte zu Anfang des vorigen Jahrhunderts ein Engländer für ein Paket Briefe und Zeitungen aus Griechenland 17 Pfund Sterling (340 Mark) Porto bezahlen. Für einen Brief aus Frankreich nach Hannover waren noch 1833 1,40 bis 1,70 Frank zu entrichten. In Deutschland betrug das Porto für einen einfachen Brief von einem Ende bis zum anderen einen Gulden, in Preußen für einen Brief von Aachen nach Memel 18 Silbergroschen. Allgemein wurde der Druck dieser veralteten Posteinrichtungen gefühlt; am meisten in England, wo manches große Kaufhaus mehrere tausend Pfund Sterling an Porto zu entrichten hatte. Da trat 1837 Rowland Hill, ein britischer Versicherungsgehilfe, mit Vorschlägen auf, wodurch er der Reformator des britischen und des Weltverkehrs geworden ist. Er beantragte nämlich, daß für jeden nicht mehr als 15 g schweren Brief im gesamten britischen Gebiete ein Penny erhoben werden möchte. Dieser Vorschlag wurde zwar von den Behörden mit Entrüstung abgelehnt; das Volk aber nahm ihn begeistert auf; es drängte die Regierung, und 1840 trat nach Hills Entwurf das einheitliche Penny-Porto für alle Gebiete der britischen Krone ins Leben. Und was war die Folge? Während im Jahre 1839 die Zahl aller im Bereiche Großbritanniens und seiner Kolonien der Post übergebenen Briefe 75 Millionen betrug, belief sie sich schon 1840 auf 170 Millionen.