

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens im Großherzogthum Baden während des fünfundzwanzigjährigen Zeitraums von 1872 - 1896

Karlsruhe, 1897

X. Besondere Betriebsverhältnisse

[urn:nbn:de:bsz:31-38166](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-38166)

II. An Sonntagen.

a. 1 malige Bestellung und 1 malige Einsammlung in 2859 Orten,

b. 1 malige „ „ 2 malige „ „ 69 „

Nach den jetzigen Einrichtungen sind die Einwohner von 1650 Ortschaften ohne Postanstalt in der Lage, die Antworten auf briefliche Nachrichten am Tage des Empfanges der letzteren dem Landbriefträger mitzugeben.

X. Besondere Betriebsverhältnisse.

a. Im Allgemeinen.

Wie bereits erwähnt, haben die günstigen Bodenverhältnisse, die rege Betriebsamkeit, welche in Baden immer geherrscht hat, und der gewaltige Aufschwung des Großgewerbes in den letzten Jahrzehnten auf die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens besonders fördernd eingewirkt. Wie stark dieser Einfluß ist, soll an einigen Landeserzeugnissen, welche regelmäßig oder doch zu gewissen Zeiten in Massen zur Postbeförderung gelangen, kurz dargelegt werden.

Zunächst ist der Versandt von Obst (Kernobst, Kirschen, Zwetschgen u. s. w.), von Weintrauben und von Spargeln zu erwähnen. Nicht nur, daß die vielen Sendungen mit solchen Erzeugnissen, die alljährlich zur Post gegeben werden, eine erhebliche Steigerung des Paketverkehrs bewirken, — allein von Schwefingen gehen jährlich binnen wenigen Wochen rund 13 000 Spargelpakete ab — es findet auch vor und während der Versandzeit, namentlich zur Zeit der Traubenernte, ein reger Telegrammaustausch zwischen Käufern und Verkäufern statt.

Von noch größerer Bedeutung für den Post- und Telegraphenverkehr sind der hauptsächlich in der Rheinebene von Freiburg bis Bühl und von Bruchsal bis Mannheim betriebene Hopfen- und Tabakbau und die an letzteren sich anschließende Cigarrenfabrikation. Die Zahl der jährlich mit der Post verschickten Tabak- und Cigarrensendungen übersteigt weit 500 000 Stück; an Telegrammen werden anlässlich des Tabak- und Hopfenverkaufs in den Monaten Oktober und November annähernd 20 000 Stück gewechselt.

Auch die bekannten Schwarzwälder Uhren, welche durch ihre Eigenart, insbesondere wegen der kunstreichen Schnitzereien an den Gehäusen, Weltruf erlangt haben, machen der Post viel zu schaffen. Hauptindustrieorte für diese

Ahren sind St. Georgen, Furtwangen, Triberg, Pillingen und Lenzkirch. Wenigstens 60 000 Packetsendungen mit Ahren und Ahrenbestandtheilen werden jährlich von diesen Orten nicht allein nach den verschiedensten Gegenden im Deutschen Reiche, sondern auch in das Ausland, namentlich nach England, Oesterreich-Ungarn und Rußland mit der Post verschickt.

Von beachtenswerther Ausdehnung ist ferner der Postversandt von Zeitschriften und Büchern, welcher von den Buchhändler- und Verlags-Firmen in Tauberbischofsheim, Heidelberg, Karlsruhe, Bühl, Lahr, Freiburg und Waldshut (Filiale der Firma Benziger & Co. in Einsiedeln) unterhalten wird. In jährlich über 100 000 Packetsendungen und über 550 000 theils gewöhnlichen, theils eingeschriebenen Drucksachensendungen gehen von den genannten Städten aus Werke der Litteratur in alle Welt.

Als Hauptversendungsgegenstände einzelner Orte sind schließlich noch zu nennen:

	Packetsendungen
Bese (Großsachsen, Grünwinkel und Käferthal) jährlich rund	180 000
Cartonnagewaaren (Lahr)	„ „ 30 000
Parfümerien (Karlsruhe)	„ „ 20 000
Brezeln (Freiburg)	„ „ 20 000
Lichtpauspapier (Freiburg)	„ „ 20 000

b. Mannheim.

Besondere Erwähnung erheischen die Verkehrsverhältnisse der Stadt Mannheim, in welcher Handel, Industrie und Schiffahrt sich zu hoher Blüthe entfaltet haben. Mannheim, am Ende der Berichtsperiode in die Reihe der Großstädte eingetreten (1872: 39 620, 1897: 101 000 Einwohner), ist als die wichtigste Handelsstadt Süddeutschlands zu bezeichnen und verdankt seine Bedeutung, soweit die natürlichen Faktoren in Betracht kommen, vornehmlich seiner günstigen Lage am Endpunkte des regelmäßig offenen Großschiffahrtsweges auf dem Rhein. Mannheims gesammte Güterbewegung, die in Empfang und Versandt zu Wasser und mit der Bahn im Jahre 1872: 1 219 853 t betrug, ist bis zum Jahre 1896 in regelmäßigem Wachsthum auf 7 304 935 t gestiegen. Von diesem Verkehr entfielen auf den Rhein und Neckar 1872: 418 513 t, 1896: 4 182 482 t, auf die Eisenbahnen 1872: 801 340 t, 1896: 3 122 453 t.

Es dürfte wenige Plätze geben, an denen die wirtschaftlichen Vortheile des Zusammenwirkens von Eisenbahn und Schiffahrt sich dem Beobachter deutlicher aufdrängen, als gerade Mannheim. Von richtiger Würdigung dieser

Vorthelle geleitet, hat denn auch die Großh. Regierung dem Ausbau der Mannheimer Bahn- und Hafenanlagen ihre besondere Fürsorge zugewendet. Von den im Jahre 1896 in einer Länge von 19,8 km im Betriebe gewesenen Verladeuffern der verschiedenen Häfen am Rhein und Neckar sind 18 km mit Schienengeleisen ausgerüstet und dem unmittelbaren Güteraustausch zwischen Wasser- und Eisenstraße dienlichbar gemacht.

Als Gegenstände des Groß- und Speditionshandels, der diese Verkehrseinrichtungen jahrein jahraus nutzbringend beschäftigt, kommen hauptsächlich in Betracht Getreide, Mehl und Mühlenfabrikate, Pflaumen, Petroleum und andere Oele und Fette, Kohlen und Eisen, Holz, Tabak, Hopfen, Wein, Bier, Spiritus, Zucker, Kaffee, Reis, Gewürze und Drogen, Salz, künstliche Düngemittel, Harze, Baumwolle und Wolle, Papier und Pappwaaren.

Von den Erzeugnissen der hoch und mannigfaltig entwickelten Industrie sind hervorzuheben die zahlreichen Fabrikate der chemischen Großindustrie wie Holzleimstoff, Kunstdünger, Theerpräparate, Anilinfarben, pharmazeutische Artikel, verflüssigte Gase, Säuren und Salze aller Art; die Erzeugnisse der Maschinenindustrie wie Lokomobilen, landwirtschaftliche Maschinen, Krane und Waagen, Armaturen, hydraulische und andere Pressen, Schiffe und Brücken, Stellwerke, Weichen und anderer Eisenbahnbedarf, Gas- und Benzinmotore und Motorwagen, Fahrräder u. a. m., ferner Cement, Roh- und Spiegelglas, Weich-, Hartgummi- und Celluloidwaaren, Tapeten, weiter Oele, Zucker, Mehl- und Mühlenfabrikate, Bier, Spirituosen, Tabak und Cigarren, Lacke und Glasuren, Bettfedern und vieles Andere.

An der Entwicklung und Vergrößerung des Mannheimer Verkehrs hat die Reichspostverwaltung den regsten Antheil genommen. In welchem Maße dies der Fall war, dafür liefern folgende Zahlen den besten Beweis. Der Post- und Telegraphenverkehr Mannheims hat betragen in Tausenden:

Briefpostsendungen:

	Ankunft	Abgang	Zusammen
1872:	2 584	3 000	5 584
1896:	11 025	14 277	25 302

Postanweisungen:

in 1000 Mark

	Ankunft	Abgang	Zusammen
1872:	2 159	1 277	3 436
1896:	60 202	24 279	84 481

Packet- und Werthsendungen:

	Ankunft	Abgang	Zusammen
1872:	236	266	502
1896:	622	643	1 265

Telegramme:

	Ankunft	Abgang	Zusammen
1872:	97	87	184
1896:	264	322	586

Eigens für das Hafengebiet ist eine Postanstalt (Mannheim 4, nur mit Annahmefugnissen) eingerichtet. An der etatsmäßigen Gesamteinnahme der Verkehrsämter in Mannheim von 1 949 641 Mark im Jahre 1896 hat diese Postanstalt mit 284 387 Mark Antheil, darunter an Telegrammgebühren 30 009 Mark. Eingelieferte Brieffsendungen werden in Mannheim 4 im täglichen Durchschnitt 3875 Stück bearbeitet.

c. Pforzheim.

Eine hervortretende Stellung im badischen Handels- und Verkehrsleben behauptet auch Pforzheim mit seiner weltbekannten Fabrikation und Versendung von Bijouteriewaaren. Die in etwa 550 Gold- und Silberwaarenfabriken mit 250 Hilfsgeschäften von mehr als 11 000 Arbeitern gefertigten Schmuckgegenstände werden bis nach den entferntesten Ländern der Erde verschickt.

Im Jahre 1895 wurden im Ganzen ungefähr 328 000 Sendungen mit Bijouterien zur Post gegeben, und zwar

etwa 113 000 Pakete mit Werthangabe,
„ 35 000 Briefe „ „
„ 160 000 Einschreibbriefe und
„ 20 000 gewöhnliche Pakete.

Außerdem werden alljährlich in den Monaten October, November und December ungefähr 300 000 Preislisten über Bijouteriewaaren als Drucksachen versandt.

Hinsichtlich der eingelieferten Werthpakete wird Pforzheim mit 113 688 Stück im Jahre 1895 nur von Berlin mit 275 788 und von Frankfurt (Main) nebst Vororten mit 122 261 Stück übertroffen; Städte wie Hamburg und Leipzig stehen in dieser Beziehung Pforzheim bedeutend nach.

Was die Einlieferung von Werthpaketen nach dem Auslande anlangt, so nimmt Pforzheim in ganz Deutschland die erste Stelle ein. Von den oben

erwähnten 113 688 Werthpaketen waren 49 581 für das Ausland bestimmt, und zwar zum großen Theil für die südamerikanischen Staaten und für den Orient, während von den im Jahre 1895 in Berlin und Frankfurt (Main) eingelieferten Werthpaketen nur 34 614 bezw. 47 564 nach dem Auslande gerichtet waren. Zur Beförderung der Werthbriefe und der Pakete mit und ohne Werthangabe für die östlichen Länder fertigt Pforzheim täglich je zwei Kartenschlüsse nach Wien Stadt und Wien Westbahnhof.

d. Postbeförderung auf dem Bodensee.

Ueber 70 Jahre sind verflossen, seit das erste Dampfschiff den Spiegel des Bodensees durchfurcht hat. Aus bescheidenen Anfängen hat sich im Laufe der Jahrzehnte die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee zu einem wichtigen Verkehrsmittel emporgeschwungen; mit ihr hat sich auch die anfänglich nur geringfügige Dampfschiffs-Postbeförderung zu ihrer jetzigen Höhe entwickelt.

Eine allgemeine Bedeutung erlangte die Schiffspost erst im Jahre 1856, als die täglichen Eilwagenkurse zwischen Stockach und Friedrichshafen über Meersburg und zwischen Konstanz und Stockach über Radolfzell eingingen und die Postverbindung zwischen Konstanz, Meersburg, Friedrichshafen, Meberlingen und Ludwigshafen durch die Dampfschiffahrt hergestellt wurde. Unterm

30. December 1855
5. Januar 1856 wurde seitens der Direction der Großh. badischen Verkehrsanstalten mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Konstanz vertragsmäßig vereinbart, daß für die Postbeförderung gegen entsprechende Vergütung

- a. täglich einmalige Dampfbootfahrten von Ludwigshafen nach Friedrichshafen und umgekehrt mit Anhalten an den Städten Meberlingen und Meersburg und mit Anschluß in Friedrichshafen an die Eisenbahnzüge und in Ludwigshafen bezw. Stockach an die Eilwagen nach und von Freiburg, sowie
- b. täglich einmalige Anschlußfahrten von Konstanz nach Meersburg und umgekehrt

während des ganzen Jahres zu unterhalten seien.

Zur Begleitung der Postsachen (Briefpost und Päckereien) stellte die damalige Postadministration die Conducteurs. Dieser Vertrag trat mit dem 1. Juni 1856 in Kraft und ist, nachdem die badische Bodensee-Dampfschiffahrt im Jahre 1863 aus dem Besitze einer Actiengesellschaft in den Staatsbetrieb übernommen worden, beim Uebergang des badischen Postwesens auf das Reich in Geltung geblieben. Die Benützung badischer Dampfschiffe zur Postbeförderung ist seitdem erheblich erweitert worden.

Im Sommer 1896 wurde der Postverkehr zwischen badischem, württembergischem, bayerischem und österreichischem Gebiet täglich durch 10 badische Dampfboote vermittelt und zwar unter Begleitung von Schaffnern des Bahnpostamts Nr. 28 in Konstanz, welchen für sich und ihre Ladung abgesonderte, gedeckte Räume angewiesen sind. Die Post wurde mit den Postanstalten in 14 Bodenseeuferorten ausgewechselt. Von schätzbarem Werth sind die Anschlüsse der Bodenseepost in Friedrichshafen, Lindau und Bregenz wegen der günstigen Eisenbahnverbindungen dieser Orte mit Norddeutschland, dem mittleren und nördlichen Bayern, Oesterreich-Ungarn und besonders mit Tirol.

Aber nicht allein badische Schiffe führen die Postbeförderung aus; wie die Schaffner der Reichspost ihre Sendungen in die fremden Gebiete begleiten und sie dort den Beamten der Nachbar-Verwaltungen anvertrauen, so überbringen wiederum württembergische und österreichische Postbedienstete die auf den verschiedenen Landesgebieten gesammelten Postsendungen der Reichspost. Auch die bayerischen Dampfboote theilnehmen sich an der Vermittelung des Postverkehrs zwischen den Bodenseeuferstaaten; ihr Schiffpersonal besorgt den Austausch von Briefpaketen und Briefbeuteln bei den einzelnen Kursanstalten. So reichen sich auf diesem kleinen Gebiet vier Postverwaltungen einmüthig die Hände zu gemeinsamer Arbeit und zu gegenseitiger Unterstützung bei der Befriedigung der internationalen Verkehrsbedürfnisse.

XI. Betheiligung der Post an der Ausführung der Sozialgesetzgebung.

Mit Einführung der Gesetze über die Kranken-, Unfall-, Alters- und Invaliditätsversicherung ist der Postverwaltung die dem eigentlichen Verkehrswesen fernliegende Aufgabe zugefallen, die Abwickelung der finanziellen Leistungen zwischen den Versicherten und den Versicherungsanstalten zu vermitteln. Die hiermit verknüpften Geschäfte bestehen hauptsächlich in der Auszahlung von Unfallrenten und von sonstigen Entschädigungen für Rechnung der Berufsgenossenschaften, in der Auszahlung von Alters- und Invalidenrenten für Rechnung der Landesversicherungsanstalten und besonderen Kasseneinrichtungen, sowie in dem Vertriebe der zur Entrichtung der Alters- und Invaliditätsversicherungs-Beiträge bestimmten Marken. Diese Dienstverrichtungen sind im Laufe der Zeit zu einer solchen Höhe angewachsen, daß die