

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruhe**

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1715 - 1830

**Weech, Friedrich**

**Karlsruhe, 1895**

Dampfschiffahrt

[urn:nbn:de:bsz:31-17279](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17279)

in Kehl und abends 8 Uhr in Karlsruhe eintraf, von hier Sonntag früh  $\frac{1}{2}$  6 Uhr abging, mittags 12 Uhr in Heidelberg, abends 6 Uhr in Darmstadt und nachts 9 Uhr in Frankfurt ankam. In umgekehrter Richtung kam der Samstag früh 5 Uhr Frankfurt verlassende Eilwagen nachts 9 Uhr in Karlsruhe an, setzte Sonntag früh 5 Uhr die Fahrt fort, langte nachts 9 Uhr in Freiburg an, von wo er Montags früh  $\frac{1}{2}$  6 Uhr wieder die Reise fortsetzte, um mittags  $\frac{1}{2}$  1 Uhr in Basel anzukommen. In Kehl bezw. Heidelberg wurde eine Stunde zum Mittagmahl verwendet, landabwärts in Karlsruhe, landaufwärts in Karlsruhe und Freiburg übernachtet. Dieser Tageilwagen enthielt 14 Plätze, 6 im vorderen und hinteren Coupé, 6 im Kasten, 2 auf der Imperiale.

Die Fahrpreise betragen in den Eilwagen 40 Kreuzer per Meile, das Gepäck war auf 60 Pfund (davon 40 Pfund portofrei) für die Person beschränkt. Die über 60 Pfund schweren Gepäckstücke mußten mit dem Packwagen befördert werden. Die Fahrgäste auf der Imperiale zahlten per Meile nur 25 kr. Dazu kam noch eine Scheingebühr von 8 kr. für die Person. Nach diesem Tarif belief sich z. B. die Taxe für eine Person von Karlsruhe nach Mannheim auf 4 fl., nach Schwetzingen auf 3, nach Waghäusel auf 2, nach Graben auf 1 fl. 15 kr.

Als non plus ultra von Eilwagengeschwindigkeit galt gegen Ende der 1820er Jahre die Schnellpost von Mainz nach Köln, da diese 40 Stunden lange Strecke in einem Tage zurückgelegt wurde.

### Dampfschiffahrt.

Als neues Verkehrsmittel trat um diese Zeit die Dampfschiffahrt in die Erscheinung. In Baden war schon früher die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee begünstigt worden, im September 1825 erteilte der Großherzog dem Freiherrn v. Cotta in Stuttgart, dem amerikanischen Consul Church und dem Handelsmann und Spediteur Rißling in Rastatt die Erlaubnis, eine Aktiengesellschaft zur Errichtung und zum Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Rhein von der Grenze des Kantons Basel bis an die nördliche Grenze des Großherzogtums zu gründen. Im Juli 1827 machte das erste Dampfboot „Ludwig“ seine Probefahrt nach dem Oberrhein. Am 12. Juli abends kam es im Hafen zu Schröck an, wo sich unter den zahl-

reich anwesenden Zuschauern, welche das imposante Schiff mit Jubel begrüßten, auch viele Karlsruher befanden. Am 13. blieb das Schiff, dem eine Menge Neugieriger zuströmte, im Hafen von Schröck und setzte am 14. die Probefahrt bis Kehl fort. Zu einem regelmäßigen Verkehrsmittel auf dem Oberrhein waren indes die Dampfschiffe weder jetzt noch später geeignet.

### Lohnkutscher.

Im Jahre 1812 wurden auch solche Karlsruher Einwohner, die nicht über eigenes Fuhrwerk verfügten, in die Lage versetzt, in eleganten, bequemen und mit guten Pferden bespannten Wagen zu fahren. Da die Behörde den hierauf zielenden Wunsch verschiedener Personen „der Würde einer Residenzstadt angemessen“ fand, erfolgte ein entsprechendes Ausschreiben und der sich meldende Lohnkutscher Stephan von Heidelberg wurde mit drei Wagen mit je zwei guten Pferden angenommen. „Um diesem Etablissement mehr Glanz zu geben“, wurden außerdem zwei Livreebediente gedungen, die bei Visitentouren in Thätigkeit traten. Allen übrigen Lohnkutschern wurde bei Strafe von 5 Reichsthalern verboten, innerhalb des Weichbilds von Karlsruhe Leute in einer sogenannten „Chaise“ (d. h. „in einem mit Fenstern und Thüren versehenen Wagen“) im Lohn zu führen. Dieses Recht stand Stephan allein zu. Ihm wurde auch die Bespannung der Leichenwagen übertragen. Außerdem hatte Stephan, wie alle übrigen Lohnkutscher, das Recht, auch über Land zu fahren und Reitpferde zum Vermieten zu halten. Eine überaus komplizierte Taxordnung, welche der Generalmajor Frh. v. Stockhorn, Stadtkommandant, als Polizeidirektor der Residenz, im Intelligenz- und Wochenblatt vom 2. Dezember 1812 verkündigte, regelte die Ansprüche des Lohnkutschers Stephan gegenüber dem Publikum.

Im November 1813 machte Stephan bekannt, daß er einen eigenen Trauerwagen, der ausschließlich für Leichensfahrten bestimmt sei, habe bauen lassen und daß die übrigen Stadtwagen bei Beerdigungsfahrten nie zur Anwendung kommen würden.

Die Verbindung mit Heidelberg gab Stephan nicht auf. Als er im Mai 1816 anzeigte, daß er seine Wohnung in die verlängerte Kronenstraße verlegt habe, that er zugleich kund, daß er „mit seiner Ordinaire, mit großherzoglichem Patent versehenen Chaise, die