

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1830 - 1852

Weech, Friedrich

Karlsruhe, 1898

Die Verkehrsverhältnisse

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

ein Steiggerüste errichtet war, welches im April 1851 ausgebeffert und erhöht wurde. Im gleichen Jahre versammelten sich am 30. Juni viele auswärtige Feuerwehren, um mit den Karlsruher Kameraden eine große Übung abzuhalten. Leider verunglückte dabei der Adjutant Peter, der an den Folgen eines unvorsichtigen Sprunges nach schweren Leiden am 3. Oktober starb. Ebenfalls dem Jahre 1851 gehört das umgearbeitete Statut des Karlsruher Freiwilligen Feuerwehr-Korps an, welchem im April 1852 die Abfassung von Dienstvorschriften für die Feuerwache folgte. Bei einem im März 1852 ausgebrochenen Brande hatte es sich gezeigt, daß die Alarmsignale der freiwilligen Feuerwehr nicht ausreichend waren. Es wurde daher von der Stadtkommandantschaft Alarmierung durch Militär und von dem Polizeiamt, auf Antrag des Feuerwehrkommandos, der Alarm mittels der Glocke angeordnet. In den folgenden Jahren gelang es, die Ausbildung und Leistungsfähigkeit des freiwilligen Feuerwehrkorps immer mehr zu vervollkommen.

Die Verkehrsverhältnisse.

Über den Bau der Eisenbahn, welche Karlsruhe einerseits mit Mannheim, anderseits mit Basel verband und dadurch in den großen Weltverkehr einbezog, über die Eröffnung der Fahrten und den Einfluß dieser neuen Beförderungsart auf den Verkehr der Residenzstadt ist schon an anderer Stelle berichtet worden*). Durch das neue Verkehrsmittel wurde auch der Dienst der Post mannigfach berührt. Man wird sich darüber am besten klar, wenn man in chronologischer Folge die wichtigsten postalischen Nachrichten zusammenstellt.

Schon vor der durch die Eisenbahnen getroffenen neuen Aera zeigten sich auf diesem Gebiete manche den Verkehr fördernde und aus der Erweiterung des Verkehrs hervorgehende Fortschritte. Schon 1835 nahm der Postverkehr und damit auch die Korrespondenz so zu, daß die Namen der Adressaten unbestellbarer Briefe regelmäßig im Tagblatt veröffentlicht wurden. Im Jahre 1836 wurden Briefladen am Kaufmann Bierordt'schen Hause und an der Ecke der Waldhornstraße, am Gasthof zur Sonne, an-

*) Seite 108 ff.

gebracht und täglich dreimal geleert; dagegen wurde eine der beiden Briefladen am Postgebäude geschlossen. Eine Neuerung war, daß von nun an auch Stadtbriefe in die Briefladen gelegt werden durften. Diese wurden täglich dreimal ausgetragen, das Porto betrug 2 Kreuzer und den bei Empfang zu entrichtenden Bestellkreuzer. Am 2. Juli dieses Jahres wurde bekannt gemacht, daß fortan Briefe und Zeitungen aus Paris, Lyon und Straßburg gegen 4 Uhr abends, also 12 Stunden früher als bisher eintreffen und noch abends ausgegeben werden. Der Schalter der Fahrpostexpedition war täglich von 8 bis 12 und von 1 bis 7 Uhr geöffnet. Vom 1. April 1838 ab ging von Karlsruhe eine Mallepост nach Zürich, die auch Briefe für Lahr, Freiburg und die Schwarzwaldgegend mitnahm. Vom 15. Mai an verkehrten zwischen Karlsruhe und Freiburg neunfüßige Gilwagen. Am 1. Mai 1839 wurde in Mühlburg eine Briefsammlung mit einer Brieflade am Hause des Handelsmanns Sutter eröffnet. Die Lokaltaxe zwischen Karlsruhe und Mühlburg wurde, ohne Rücksicht auf das Gewicht, auf 2 Kreuzer nebst dem üblichen Abgabekreuzer festgestellt. Der Briefverkehr mit den Landorten ließ viel zu wünschen übrig. Nur zweimal in der Woche wurden Briefe, Zeitungen, Pakete und dergleichen an die Landbewohner durch die Amtsboten versendet. Im Jahre 1844 klagt in der Karlsruher Zeitung ein von Karlsruhe acht Stunden weit entfernt Wohnender, daß er Briefe von dort durch die Post oft erst am achten Tage nach ihrem Abgang erhalte. Seit Eröffnung der Eisenbahn war ein zweites Postbureau am Bahnhof eingerichtet worden. Frankierte Briefe konnten nur bei den Schaltern dieser beiden Bureaux aufgegeben werden. Gegen die Absicht der Postdirektion, die Bureaux zur Aufgabe von frankierten Briefen und Fahrpoststücken auf den Bahnhof zu verlegen, wurde lebhafteste Einsprache erhoben, besonders auch in einer auf den 4. Juni 1844 in den Gartenjaal des „Grünen Hofes“ einberufenen Versammlung. Im gleichen Jahre wurde zu größerer Bequemlichkeit des Publikums die Anordnung getroffen, daß vom 1. Dezember an alle frankierten und rekommandierten Briefe außerdem auch an drei verschiedenen Orten der Stadt bei Kaufleuten, die für die Post in Pflicht genommen waren, während der Tageszeit und so lange die Laden geöffnet blieben, abgegeben werden konnten. Unfrankierte Briefe wurden nach

wie vor in die Briefladen eingelegt. Der Abschluß des deutsch-österreichischen Postvereines im Jahre 1851 brachte für die diesem Vereine angehörenden Staaten den Frankaturzwang für Briefe und damit die Einführung der Briefmarken. Der Tarif war sehr kompliziert je nach der Entfernung des Aufgabsortes vom Bestimmungsorte und vom Gewichte der Briefe. Eine Anzahl deutscher Bundesländer trat zunächst dem Postvereine nicht bei, und für diese galt ebenso wie für die außerdeutschen Gebiete kein Frankaturzwang, frankierte Briefe, die in solche Länder abgeandt wurden, konnten aber natürlich nicht mit Marken frei gemacht werden. Für Ortsbriefe und für Druckfachen betrug das Porto 1 Kreuzer für das Loth. Poststücke von 4 Loth an konnten nur mit der Fahrpost befördert werden.

Für die Personenbeförderung wurde die Zahl der Eilwagen und der Fahrten derselben nach und nach vermehrt. Außerdem verkehrten zwischen Karlsruhe und den Nachbarstädten Ettlingen, Rastatt und Baden, Bruchsal, Pforzheim, Kandell, Landau sogenannte „Ordinair-Chaisen“ und größere „Gesellschaftswagen“ mit Abfahrts- und Ankunftsstellen an Gasthöfen. Diese beförderten auch unversiegelte Pakete. Nach und nach wurden die regelmäßigen Fahrten dieser Privatunternehmungen auch weiter ausgedehnt: über Rastatt und Offenburg bis Freiburg, über Pforzheim bis Stuttgart. In noch größerer Nähe verkehrten Gesellschaftswagen vom „Weißen Löwen“ und vom Durlacher Thor nach den Bädern im Alleeuhause, das seit 1841 den Namen „Silberburg“ führte, Omnibusse und andere Gefährte vom Hause des Kaufmanns Konradin Haagel, vom Gasthaus zur „Stadt Rastatt“ und vom Mühlburger Thor aus an den Rhein, wo schon 1833 der Schwimmmeister Millot im Altrhein gegenüber dem Daylander Fahrdamm und 1842 bei Maximiliansau in der Nähe der Knielinger Schiffbrücke der Wirtschaftsbeständer Busam Badanstalten eröffneten. Nach Knielingen, zu den Dampfschiffen und nach Leopoldshafen beförderte der Bote Andreas Bez täglich um 9 Uhr morgens Pakete, Güter und Effekten. — Für Luftfahrten in die Umgegend wurden Fiafer (Ein- und Zweispänner) benutzt. Im Jahre 1833 wurde für diese Fuhrwerke ein Tarif festgesetzt. Die Fahrt nach Durlach, Mühlburg und Beierthelm kostete 36, von den Thoren aus

24 Kreuzer, nach Ettlingen, Berghausen, Durmersheim, Weingarten und Söllingen 1 fl. 21 kr. Höhere Forderungen zu stellen war den Kutschern verboten, dagegen durften sie unter der Taxe fahren. — Von der Einführung der Droschken im Jahre 1844 wurde im Zusammenhang mit der Eröffnung der Eisenbahn schon früher berichtet*). 1845 wurde eine neue Droschkenordnung erlassen, wonach den 16 Droschken (darunter 3 Zweispännern) neue Haltestellen angewiesen wurden: 8 standen am Marktplatz, 4 am Langenstein'schen Garten, je 1 am „Erbprinzen“ und am „Goldenen Kreuz“, 2 am „Ritter“.

Der Güterverkehr, den die Eisenbahn vermittelte, machte die Einrichtung eines Transportdienstes von der Stadt nach dem Bahnhof und umgekehrt nötig. Diesen übernahmen im Jahre 1844 die Firmen Heinrich Rosenfeldt, Christian Riempp und C. Glock, die sich auch zur Besorgung aller für die Expedition auf der Eisenbahn vorgeschriebenen Formlichkeiten verpflichteten. Im Jahre 1849 übernahm diese Besorgung auch Güterbestätter Bähr unter Festsetzung einer festen Taxe: für Sendungen unter 1 Zentner 3, über 1 Zentner für Güter I. bis III. Klasse 2, IV. und V. Klasse 3, für Eilgüter unterschiedlos 3 Kreuzer für den Zentner.

Im Jahre 1851 wurde der elektromagnetische Telegraph längs der Eisenbahn auf der ganzen Strecke von Mannheim bis Haltingen eingeführt. Auf der Strecke Mannheim—Bruchsal—Karlsruhe—Baden bediente man sich der Morse'schen Schreibapparate, die, nach einem Muster aus Hannover, Lorenz Bob in Furtwangen anfertigte. Am 16. Oktober 1851 wurde in Karlsruhe die Telegraphenanstalt dem Publikum geöffnet.

Handel, Gewerbe und Industrie.

Als Vertretung des gesamten Handelsstandes dehnte die Handelskammer**) ihre Wirksamkeit immer mehr aus und fand, wie es scheint, auch immer größeren Anklang in den hier in Betracht kommenden Kreisen. Im Jahre 1833 wurde „zur mehreren freundschaftlichen Annäherung der Mitglieder“ der Handelskammer „ein

*) Seite 112.

**) Vgl. Band I., S. 480 f.