

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1852 - 1874

Weech, Friedrich

Karlsruhe, 1904

Die Verkehrsverhältnisse

[urn:nbn:de:bsz:31-17294](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17294)

Augenblick sogar den Fortbestand des Korps zu bedrohen schien. Das Jahr 1867 war für das Korps bedeutsam durch die Feier seines zwanzigjährigen Bestehens und durch die in Karlsruhe abgehaltene Landesfeuerwehr-Versammlung*), das Jahr 1870/71 durch die hervorragende Beteiligung des Korps an dem Transport und der Verpflegung der Kranken und Verwundeten**), unter der Leitung des Kommandanten Ludwig Voit, der den erkrankten Dölling vertrat, bis dieser am 17. August 1871 unter Ernennung zum Ehrenkommandanten von seinem Amte zurücktrat. Vorher hatte er noch mit Erfolg für eine durchgreifende Verbesserung und Vermehrung der Löschapparate seinen Einfluß beim Gemeinderate eingesetzt. Im Jahre 1867 war das neu erbaute Feuerhaus in der Lyceums- (jetzt Hebel-) Straße bezogen worden. Ein zweites Feuerhaus wurde 1873 in der Schützenstraße erbaut. Bei einer Anzahl großer Brände (1852 Waldhornstraße Nr. 23, 1864 Ecke der Jähringer- und Waldhornstraße, 1869 im Magazin der Maschinenbau-Gesellschaft, 1871 Waldhornstraße Nr. 38 und alte Synagoge mit den anstoßenden Gebäuden) hatte die freiwillige Feuerwehr Gelegenheit, in hervorragender Weise ihre Tüchtigkeit zu bewähren. Auch bei bedeutenden Bränden, die in der Nachbarschaft ausbrachen (1857 in Mühlburg, 1864 in Bruchsal, 1865 in Königsbach) leistete die Karlsruher Feuerwehr ausgezeichnete Dienste. Von besonderer Förderung ihrer Thätigkeit war die Erstellung des Hofwasserwerkes (1872) und des städtischen Wasserwerkes (1870), welche die genügende Wassermenge bei Brandfällen sicherten.

Die Verkehrsverhältnisse.

Im Verlaufe der Jahre 1852—1874 wurde eine ganze Reihe von Eisenbahnen erbaut, welche für die Verhältnisse des Verkehrs wie des Handels und der Industrie der badischen Haupt- und Residenzstadt von Bedeutung waren. Die Hauptbahn, die das Land von Norden nach Süden durchzieht und die im Jahre 1851 von Mannheim bis Haltingen vollendet war, wurde 1855 bis Basel weiter geführt, 1856 wurde die Strecke Basel-Waldshut eröffnet, 1863

*) Oben S. 138 ff.

**) Oben S. 168 ff.

erfolgte der Abschluß der Bahn durch Vollendung der Strecke Waldshut-Konstanz. In östlicher Richtung wurde 1859 die Strecke Durlach-Wilferdingen eröffnet, an die sich 1861 die Bahn bis Pforzheim, 1863 bis Mühlacker angeschlossen. Von der städtischen Rheinbahn Karlsruhe-Magau, 1862 vollendet und von der 1865 erfolgten Erbauung der Rhein-Eisenbahnbrücke bei Magau ist oben eingehend gehandelt worden *). War die Erbauung dieser Bahn das Werk der Stadtgemeinde Karlsruhe, so verdankt die auch für unsere Stadt sehr wichtige Bahn zur unmittelbaren Verbindung der Städte Mannheim und Karlsruhe, die sogenannte Rheinthalbahn, der Initiative, Einsicht und Opferwilligkeit der Stadtverwaltung von Mannheim ihre Entstehung.

Am 20. Februar 1868 wurde durch ein Gesetz der Bau einer Eisenbahn vom Hauptbahnhof in Schwetzingen durch die Rheinebene in den Hauptbahnhof Karlsruhe durch die von dieser Bahn berührten Gemeinden, eine Aktiengesellschaft oder andere Unternehmer, unter näher bestimmten Voraussetzungen, worunter die pachtweise Überlassung des unbeschränkten Betriebes an die Staatsverwaltung, genehmigt. Am 29. April wurde die Konzession zu diesem Bau der Stadtgemeinde Mannheim erteilt und am 30. April im Regierungsblatt veröffentlicht. Am 12. Mai schloß sodann das Handelsministerium mit der Stadtgemeinde Mannheim ein Übereinkommen ab, wonach diese sich verbindlich machte, die Bahn um eine Bauerschumme von 3200000 fl. vorchriftsmäßig herzustellen, nachdem die gesamte Bauausführung durch Vertrag mit der Stadtgemeinde Mannheim vom 13. Mai die Berliner Discontogesellschaft übernommen hatte.

Eine in erster Reihe den Stand der Handel- und Gewerbetreibenden berührende, aber auch anderen Kreisen der Einwohnerschaft nicht gleichgiltige Angelegenheit war die Frage, welche Richtung die zu erbauende Rheinthalbahn auf der Strecke Karlsruhe-Eggenstein erhalten solle. Es standen sich hierbei die Anschauungen der Bewohner des östlichen und des westlichen Teiles unserer Stadt schroff gegenüber, da diese die Führung der Bahn von Eggenstein nach dem Magauer Bahnhof am Mühlburger Thor, jene dagegen durch den Groß-

*) Seite 278 ff.

herzoglichen Part gegen Gottesau zu in den Hauptbahnhof verlangten. Es fanden im Laufe des Monats Juli 1868 in beiden Stadtteilen Versammlungen statt, in denen diese Frage nicht ohne Leidenschaftlichkeit erörtert wurde. Im westlichen Stadtteil waren die Hauptredner Apotheker Dr. Kiegel und die Kaufleute Perrin Sohn und Kömhildt, im östlichen Hofwagner Kauth, Kaufmann Zipperer, Blechner Ostertag und Badeigentümer Bleidorn. Von beiden Parteien wurden an das Handelsministerium, an den Karlsruher Gemeinderat und an das Komitee für die Rheinhalfbahn in Mannheim Eingaben mit eingehender Darlegung ihrer Ansichten und Wünsche gerichtet. Nachdem außer den anderen in Betracht kommenden Faktoren auch noch dem Generalstab Gelegenheit gegeben worden war, sich über die Zugrichtung zu äußern, erfolgte auf den Vortrag des Handelsministeriums am 11. Februar 1869 eine Entschliebung des Großherzogs, wonach die Rheinhalfbahn Mannheim-Karlsruhe bei dem Mühlburger Thor an die städtische Rheinbahn Karlsruhe-Magau anzuschließen und von hier aus in den Hauptbahnhof weiter zu führen sei und dem Zugrichtungsprojekt die Genehmigung erteilt werde. Dabei wurde dem Inhaber der Konzession überlassen, hinsichtlich einer gemeinsamen Haltestelle am Mühlburger Thore sich mit der Stadtgemeinde Karlsruhe zu vereinbaren, was denn auch geschah. Für den Güterverkehr wurde von dieser Haltestelle aus eine Verbindungsbahn über das Beierthimer Feld nach den Geleisen der Hauptbahn angelegt, die sogenannte Kurvenbahn, deren Name — nachdem diese Bahn längst verlegt ist — in der Kurvenstraße noch fortlebt.

Die Rheinhalfbahn wurde am 4. August 1870, am ersten Schlachtentage des deutsch-französischen Krieges, selbstverständlich ohne Feierlichkeit eröffnet.

Oberbürgermeister Lauter, von dem Bestreben geleitet, immer weitere Kreise der Umgebung Karlsruhes durch die Erbauung von Eisenbahnen in nähere Beziehungen zu der badischen Haupt- und Residenzstadt zu bringen, begrüßte lebhaft das Vorhaben einer Anzahl von Städten des Kraichgaus, eine unmittelbare Bahn von Karlsruhe nach Heilbronn durch diesen fruchtbaren Landesteil zu erbauen. Im September 1871 beschäftigte sich mit diesem Plane eine Ver-

sammlung von Vertretern der Städte Bretten, Eppingen und Heilbronn und eine Reihe an dem Vorhaben interessierter Landgemeinden, die in dem württembergischen Orte Schwaigern stattfand. An dieser Versammlung nahmen Oberbürgermeister Lauter und Gemeinderat Krämer teil. Es wurde ein Ausschuß gebildet, um bei den Regierungen von Baden und Württemberg die Erlaubnis zum Bau und Betrieb dieser Bahn zu erwirken. Die Abfassung der Eingabe wurde dem Karlsruher Oberbürgermeister übertragen. Ein großes Bankgeschäft hatte die Übernahme der Erbauung und allenfalls auch des Betriebes in Aussicht gestellt. Der Gemeinderat stimmte in seiner Sitzung vom 27. September, in welcher über jene Versammlung Bericht erstattet wurde, dem Vorgehen seiner Vertreter zu. Eine zweite Versammlung fand im Karlsruher Rathause am 2. Januar 1872 statt. Ihren Beschlüssen, wonach die Gemeinde Karlsruhe um Verleihung der Konzession unter gewissen Voraussetzungen nachsuchen und die Kosten der Vorarbeiten vorschießen sollte, trat der Gemeinderat am 3. Januar einstimmig bei. Nach einem von Oberbaudirektor Gerwig aufgestellten Entwurfe wurde als Ausgangspunkt der Bahn, die ursprünglich erst in Berghausen von der Hauptbahn abzweigen sollte, Durlach festgestellt. Die Notwendigkeit einer Beschleunigung in der Betreibung dieser Angelegenheit ergab sich aus dem fast gleichzeitig von der Stadt Bruchsal an die Regierung gerichteten Gesuch um die Erteilung der Konzession zur Erbauung einer Bahn von dort über Abstadt und Eppingen nach Heilbronn. Dieses von der württembergischen Regierung begünstigte Projekt lag indessen glücklicherweise eben so wenig im Interesse des badischen Staates als der Stadt Karlsruhe. Auf eine an die Regierung gerichtete Anfrage über ihre Stellung zu dem Karlsruher Plane, zunächst zum Bau einer Bahn über Bretten nach Eppingen war ein günstiger Bescheid erteilt worden unter der Voraussetzung, daß der Staats-Bahnverwaltung der Betrieb dieser Bahn gegen einen festen Pachtzins übertragen werde, im übrigen der Konzession ähnliche Bedingungen wie bei dem Bau der Mannheim-Karlsruher Bahn zu Grunde gelegt würden. Dem entsprechend erfolgte eine Vorlage der Regierung an die Landstände, aus deren Beratungen das vom Großherzog am 30. März 1872 genehmigte Gesetz hervorging, welches bestimmte, daß der Bau dieser Bahn der Stadtgemeinde Karlsruhe oder andern Unternehmern übertragen

werden könne, und daß der Unternehmer die Bahn der Staats-Bahnverwaltung zum unbeschränkten Betriebe gegen Bezahlung eines jährlichen Pachtzinses von $4\frac{1}{2}\%$ des Anlagekapitales zu überlassen habe. Am 17. Juli 1872 konnte der Oberbürgermeister in der Sitzung des Gemeinderates mitteilen, daß Oberbaurat Sexauer als Regierungskommissär für den Bahnbau ernannt sei. Eine weitere Mitteilung am 31. Juli gab bekannt, daß auf Ansuchen des Gemeinderats und auf Antrag der Generaldirektion der Staatsbahnen vom Handelsministerium genehmigt worden sei, daß Bezirksbahn-Ingenieur Möglich für die zu bauende Eisenbahnlinie die erste Absteckung und Nivellierung wie die ersten zur endgiltigen Bestimmung der Trace und der anzulegenden Stationen nötigen Vorarbeiten vornehme. Im Monat August erfolgte auch seitens des Reichskanzleramtes vom Standpunkt des allgemeinen Verkehrs und der militärischen Interessen die Zustimmung zu dem Bahnprojekt Durlach-Bretten-Eppingen mit etwaiger Fortsetzung der Bahn von Eppingen nach Heilbronn.

Im Oktober 1873 wurden die Projektierungsarbeiten begonnen und im Jahre 1874 fortgesetzt, in letzterem auch die Pläne und Kostenberechnungen für die ganze Bahn fast vollständig beendigt. Dabei mußten jedoch, da die Verhandlungen über die württembergischen Bahnanschlüsse bei Bretten und Eppingen noch nicht zum Abschlusse gekommen waren, die für diese Orte in Betracht kommenden Bahnstrecken und Bahnhofanlagen einstweilen noch ausgeschlossen bleiben.

Für die Vorarbeiten dieser Bahn bewilligte am 21. November 1873 der Bürgerausschuß einen Voranschußkredit von 200 000 fl., der am 17. April 1874 auf 250 000 fl. erhöht wurde. Mit Ausarbeitung der Pläne und Kostenberechnungen für die Hochbauten wurde von der Generaldirektion der Staatsbahnen die Rheinische Baugesellschaft in Karlsruhe beauftragt.

Die weitere Fortführung und Vollendung des Bahnbaues erfolgte erst in den nächsten Jahren.

Im Jahre 1872 suchte Oberbürgermeister Lauter einem anderen Eisenbahnprojekte die Wege zu ebnen, welches die Erbauung einer Nebenbahn nach Ettlingen mit Haltestellen in Rüppurr, Ettlingen und bei der dortigen Spinnerei und Weberei in's Auge faßte. Diese Ab-

thal-Bahn sollte ihre Fahrten nach Bequemlichkeit und nach Bedürfnis des Publikums von Karlsruhe und Ettlingen und der dortigen Fabriken einrichten, auch mit den Ettlinger Steinbrüchen durch ein Nebengeleise verbunden werden, damit die Karlsruher Bauhandwerker rascher und billiger zu den Bausteinen gelangen könnten, welche bei der neuerdings herrschenden Baulust in großen Massen nötig werden, und die Karlsruher den Bergen des Albthales näher gebracht würden. Der Gemeinderat, dem in der Sitzung vom 1. Februar 1872 der Oberbürgermeister über diese Pläne berichtete, ersuchte diesen, die Angelegenheit weiter zu verfolgen. Aber in Ettlingen fand das Projekt keinen Anklang. Am 22. Mai mußte Oberbürgermeister Lauter anzeigen, daß der Bürgerausschuß in Ettlingen die Beteiligung der dortigen Stadtgemeinde an dem Bau einer Eisenbahn Karlsruhe-Ettlingen abgelehnt habe. Es hat lange Zeit bedurft, um die Ausführung dieses Planes zunächst bis Ettlingen und später bis Herrenalb, wovon damals auch schon die Rede war, zur Verwirklichung zu bringen.

Im September des Jahres 1872 fing ein im ganzen Land verbreitetes Gerücht, daß der Verkauf der badischen Staatseisenbahnen an die Berliner Discontogesellschaft beabsichtigt sei, auch in Karlsruhe an, die Gemüther zu beunruhigen. Am 14. September fand in der Schuberg'schen Gartenhalle unter sehr starker Beteiligung eine Versammlung statt, welche sich mit diesem Gerüchte beschäftigte. Nachdem die Gemeinderäte Lang und Morstadt, Partikulier Kienzle und Kaufmann Herlan sich mit Entschiedenheit gegen den Verkauf der Staatsbahnen erklärt hatten, machte Ministerialrath Nicolai die Mitteilung, daß allerdings der Regierung ein Anerbieten gemacht worden sei, welches zu einer eingehenden Prüfung Veranlassung gegeben habe, die indes noch keineswegs beendet sei. Die Versammlung fand sich durch diese Mitteilung nicht beruhigt und beauftragte das Komitee, welches diese Versammlung berufen hatte, auch fernerhin in Thätigkeit zu bleiben und in Verbindung mit Gesinnungsgenossen im ganzen Lande Unterschriften zu einer Erklärung an das Staatsministerium gegen den Verkauf zu sammeln. In seiner nächsten Sitzung vom 17. September beschäftigte sich auch der Gemeinderat mit dieser Frage, und es wurde beschlossen, für die nächste Sitzung einen hier-

auf bezüglichen Antrag vorzubereiten, der auch am 28. September eingebracht und begründet wurde. Der Gemeinderat erklärte sich grundsätzlich gegen den Verkauf der Staatsbahnen und beschloß eine Eingabe an die Regierung mit der Bitte zu richten, ihre Stellung zu der Angelegenheit in der Öffentlichkeit bekannt zu geben und vor einer etwaigen Entscheidung Gutachten der Industriellen und des Handelsstandes zu erheben. Die Antwort der Regierung erfolgte sehr bald darauf durch eine Mitteilung in der Karlsruher Zeitung, welche zu der Erklärung ermächtigt war, daß die zunächst nach der finanziellen Seite hin angeordnete Prüfung des von der Diskontogesellschaft vorgelegten Planes der Bildung einer badischen Staats-eisenbahn-Gesellschaft, sowie anderweite allgemeine Erwägungen das Staatsministerium zu der Entscheidung veranlaßt haben, auf die überreichten Vorschläge nicht einzugehen.

Bei der verhältnismäßig großen Ausdehnung der Stadt Karlsruhe von Osten nach Westen und dem regen Verkehr mit den nach diesen beiden Weltgegenden gelegenen Nachbarstädten Durlach und Mühlburg war mit der Steigerung des Verkehrs der Wunsch nach einer ständigen Verbindung dieser Endpunkte, die gleichzeitig auch dem Inneren der Stadt zugute kommen mußte, hervorgetreten. Am 22. Juli 1869 schloß die Großh. Wasser- und Straßenbau-Inspektion — da der ganze Straßenzug zu den Staats- (gewöhnlich genannt Land-) Straßen gehörte — mit Herrn Lewis Wells Broadwell, Fabrikanten aus Nordamerika, einen Vertrag über den Bau und Betrieb einer Pferdebahn von Durlach über Karlsruhe nach Mühlburg ab. Broadwell bildete ein Gründungskomitee für eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 185 000 fl. in 370 Aktien zu 500 fl. Die Rentabilität des Unternehmens wurde auf 17 vom Hundert berechnet. Der Mitunternehmer G. A. Buhl regte die Beteiligung der Stadtgemeinde an. Der Bürgerausschuß beschloß, daß die Gemeinde (ob mit Aktien oder in anderer Form, wurde anheimgestellt) sich an dem Unternehmen mit einem Betrage bis zu 10 000 fl. beteiligen dürfe. Während noch die durch die Zahl der dabei in Betracht kommenden Behörden sehr umständlichen Verhandlungen schwebten, ohne zu einem Ergebnis zu führen, trat der Ausbruch des 1870er Krieges der Ausführung des Planes hindernd entgegen. Der Gedanke, diesen Plan zu verwirklichen,

mußte aber immer wieder hervortreten. Im März 1872 trat ein Unternehmer aus Berlin an das Handelsministerium mit der Bitte um die Erlaubnis zur Errichtung einer Pferdebahn in Karlsruhe heran, und auf die Mitteilung des Ministeriums an den Gemeinderat richtete dieser am 3. April an seinen Vorsitzenden das Ersuchen, mit dem Unternehmer in Verhandlungen zu treten. Im Mai d. J. wurde einer Gesellschaft aus Genf gestattet, behufs Erbauung einer Pferdebahn technische Prüfungen dahier vorzunehmen. Im Laufe des Herbstes brachte dann Oberbürgermeister Lauter in der Kreisversammlung die Ausführung einer Pferdebahn von Durlach durch Karlsruhe nach Mühlburg aus Kreismitteln in Anregung, die jedoch ohne Ergebnis blieb. Aber der unermüdlche und vor Hindernissen nicht zurückschreckende Eifer Lauters ließ den für den Verkehr der Stadt Karlsruhe so bedeutungsvollen Plan nicht aus den Augen. Er veranlaßte nunmehr den Vorstand des städtischen Wasser- und Straßenbauamtes, Ingenieur Lang, einen Bericht zu erstatten und legte ihn am 12. März 1873 dem Gemeinderate vor. Dieser umfangreiche und interessante Bericht erbrachte den Nachweis, daß die Unternehmer ohne Zuschuß der in Betracht kommenden Gemeinden nur mit ganz geringen Zinsen arbeiten könnten. Zur weiteren Behandlung des Gegenstandes wurde eine Kommission gebildet, der unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters die Gemeinderäte Leichtlin, Morstadt und Stüber angehörten. Zu dieser Kommission wurden ferner die Bürgermeister von Durlach und Mühlburg und, als beratendes Mitglied, Ingenieur Lang beigezogen. Erst in dem letzten Abschnitt unserer Stadtgeschichte wird über die Verwirklichung des so lang erörterten Planes zu berichten sein.

Bis zur Eröffnung der oben angeführten Eisenbahnen, welche Karlsruhe mit der Nachbarschaft verbanden, war, wie früher, der Verkehr mit diesen durch Gilwagen, Post- und Privat-Omnibusse vermittelt worden und wurde es auch jetzt noch in den Richtungen, nach welchen keine Schienenwege bestanden, besonders auch nach Ettlingen und Herrenalb. Die Omnibusgesellschaft, welche den Verkehr zwischen der Stadt und dem Bahnhofe vermittelte, wurde schon im Jahre 1855 aufgelöst und dieser Verkehr fortan nur durch Droschken vermittelt, von denen im Jahre 1864 zwei zur Verfügung

Der mit den (damals nur zwei) Nachtzügen Ankommenden an den Bahnhof beordert wurden. Mit der Steigerung des Bahnverkehrs vermehrte sich auch die Zahl der Nachtdroschken. Der Verein der Omnibusführer übernahm die Gepäckbeförderung an den Bahnhof und errichtete hiefür mehrere Meldestellen in der Stadt.

Wie für das gesamte Verkehrswesen, so war auch für die örtlichen Einrichtungen von Post und Telegraphen die im Jahre 1854 erfolgte Ernennung des Oberpostrats Zimmer zum Direktor der Verkehrsanstalten von Bedeutung. Noch in das gleiche Jahr fällt die Einrichtung des Nachtdienstes auf der Telegraphenstation Karlsruhe. Im Jahre 1858 wurde das Telegraphenbureau vom Bahnhof in das Dienstgebäude der Generaldirektion der Verkehrsanstalten in der Kreuzstraße verlegt, wo auch ein Postbureau eröffnet wurde. Auf dem Bahnhofsbureau wurden fortan nur noch Telegramme von Reisenden angenommen. Im gleichen Jahre wurden auch Freicouverts eingeführt, für die ein die Kosten der Aufertigung deckender geringer Zuschlag erhoben wurde. Dieser Zuschlag fiel vom Jahre 1862 an hinweg und fortan wurden die Freicouverts nur zum Tagwerte verkauft, zu 3, 6, 9, 12 und 18 kr. Vom 1. Oktober 1862 an betrug die Tage für einfache Briefe im inneren Verkehre des Großherzogtums nur noch 3 kr. Die Bestellgebühr von 1 kr. für Briefe und Kreuzbandsendungen wurde aufgehoben. An Stelle der Abgabegebühr für diese Sendungen trat eine Packgebühr. Vom 1. Januar 1867 an wurden im badischen Postverkehr Postanweisungen eingeführt, die Tage betrug bis zu 100 fl. 6 kr. Im Jahre 1868 wurden einige weitere Briefladen in der Stadt angebracht, deren Gesamtzahl nun 8 waren.

Mit dem Übergang der Post an das Reich am 1. Januar 1872 waren manche Anordnungen verbunden, welche in der Einwohnerchaft Unzufriedenheit erregten. In den „Karlsruher Nachrichten“, in welchen die Klagen aller mit staatlichen oder städtischen Einrichtungen Unzufriedenen niedergelegt zu werden pflegten, erschien in der dritten Nummer des Jahres 1872 unter der Überschrift „Stadtpostalische Übelstände“ eine Zusammenstellung solcher mehr oder weniger berechtigten Klagen über tief eingreifende, alle Schichten

der Bevölkerung, besonders beim Jahreswechsel, nahe berührende Vorschriften, wie jene über den Gebrauch der Postmarken, das zulässige Gewicht der Briefe, Versendung von Drucksachen, Behandlung von Posteingahlungen u. s. w., insbesondere aber über deren durchaus ungenügende Veröffentlichung. Wenn dabei auch über den Hauptaufgabeort der Briefe, an dem zugleich Marken gekauft, Scheine erhoben, Auskunft verlangt, Postanweisungen gekauft und geschrieben, Ein- und Auszahlungen gemacht und noch gar manche andere Dinge verrichtet werden, und andere schon unter der badischen Verwaltung oft gerügte Mißstände scharf hervorgehoben wurden, so trug an diesen jedenfalls die Reichspost-Verwaltung keine Schuld, mit der sich denn auch die Karlsruher Einwohnerschaft bald befreundete. Durch den Ankauf des Häßlinger'schen Hauses am Friedrichsplatz im Juli 1872 konnte schon manchen in den unzureichenden Räumen des Postgebäudes in der Kreuzstraße bestehenden Mißständen abgeholfen werden. Im Oktober siedelte die Telegraphenexpedition aus dem Schulhause in der Spitalstraße, wohin sie wegen Raum Mangels im Postgebäude verlegt und ungünstig genug untergebracht war, in das von der Reichs-Telegraphenverwaltung angekaufte ehemals Bandirektor Fischer'sche Haus in der Herrenstraße, das zugleich Sitz des Telegraphendirektors wurde, über.

Die durch das Kaiserliche Postamt bei Eintritt des Winters erfolgte Anstellung eines Landbriefträgers zur Besorgung der Postsendungen an außerhalb des Stadtbezirkes, jedoch in unmittelbarer Nähe der Stadt wohnende Adressaten, wurde — wegen dadurch erfolglicher rascher Bestellung der Brieffsendungen in wie außerhalb der Stadt — als sehr zweckmäßig begrüßt.

Handel, Industrie und Gewerbe.

Das am 15. Oktober 1862 in Wirksamkeit getretene Gewerbegesetz für das Großherzogtum Baden vom 20. September d. J. hob die Innungsrechte auf. Damit hörten auch die auf den bisherigen kaufmännischen Vereinigungen beruhenden Handelskammern unseres Landes und so auch die Karlsruher Handelskammer auf zu bestehen. Ihre Geschäfte wurden im Auftrage des Karlsruher Handelsstandes von den früheren Handelskammermitgliedern ein-