

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1875 - 1900

Weech, Friedrich

Karlsruhe, 1904

Die Verkehrsverhältnisse

[urn:nbn:de:bsz:31-17308](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17308)

Gewerbesteuerkapital, 36 938 665 Mk. Einkommensteuereinschlag und 274 904 720 Mk. Rentensteuerkapital.

Diese Ziffern weisen deutlicher, als die umfassendste Darlegung es vermöchte, nach, welche großen Aufschwung die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe vom Jahre 1876 bis zum Schlusse des 19. Jahrhunderts genommen hat.

Die Verkehrsverhältnisse.

Eisenbahnen, Dampfbahnen, Pferde- und elektrische Bahnen.

Die riesige Entwicklung der Stadt Karlsruhe in dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hinsichtlich des Verkehrs bedingte einerseits vollkommen neue Einrichtungen im Verkehrsbetrieb, andererseits mehr oder weniger ausgedehnte Vergrößerungen und Verbesserungen der schon bestehenden Verkehrsmittel. Der in den 1870er Jahren eifrigst angeregte und auf die verschiedenartigste Weise projektierte Bau einer Bahn von Durlach über Bretten nach Eppingen*) erhielt am 29. Juli 1876 seine definitive Konzession. Dabei trat die Stadt Karlsruhe als Unternehmerin auf; das Kapital von 12 Millionen Mark aber wurde zu 4½ % vom Staat, der den Betrieb übernahm, verzinst. Die Frankfurter Firma Holzmann & Co. und der Bauunternehmer Kögler aus Bretten wurden mit der Ausführung des Baues betraut. Im August 1880 konnte endlich die feierliche Eröffnung der Bahnstrecke stattfinden. Für Karlsruhe war die Erbauung dieser Bahn von Wichtigkeit; denn die Stadt hätte, falls diese Bahnstrecke nicht erbaut worden wäre, als Verkehrsplatz sowohl, wie auch als Eigentümerin der Magauer Bahn entschieden verloren, da sie bei dem Verkehr zwischen der Pfalz und Württemberg durch die Germersheimer Bahn alsbald nach deren Eröffnung zum größten Teil umgangen worden wäre. Ferner war dadurch die Ver-

*) Vgl. oben S. 365.

Bindung mit sehr wohlhabenden Gegenden hergestellt und ein kürzerer Verkehrsweg nach Würzburg, Mühlacker—Stuttgart, Heilbronn und Nürnberg geschaffen.

Nachdem im März 1881 der Stadtrat, auf Grund eingeholter Gutachten der Handelskammer und des Gewerbevereins, in Übereinstimmung mit denselben beschlossen hatte, der Großh. Oberdirektion zu berichten, daß der Bau der projektierten Straßenbahn Karlsruhe—Durlach als ein sowohl im Interesse der Stadt, wie auch in dem von deren östlichen Umgebung wünschenswertes Unternehmen zu bezeichnen sei, nahm er die darauf erfolgten Konzessionsbedingungen ohne Einwendung an, erklärte sich außerdem bereit, den zur Errichtung eines Wartepavillons erforderlichen Platz vor dem Durlachertor pachtweise dem betreffenden Unternehmer zu überlassen und vertrat die Ansicht, daß es vorteilhaft und im Interesse des Publikums sei, wenn die Pferdebahn und die projektierte Dampfbahn in einer Hand sich befänden. Die Konzession zur Anlage der Bahn wurde dann auch dem Privatier Christian Hoek, der den Pferdebahnbetrieb in der Stadt hatte, erteilt. Der nördliche Seitenweg der Karlsruhe—Durlacher Landstraße wurde als Bahnkörper genommen. Am 17. Juli 1881 ging die Eröffnung der neuen Linie vor sich. Die Gesamtlänge der Bahn betrug jetzt 14 Kilometer. Das Aktientkapital der diesen Bahnbetrieb führenden Gesellschaft wurde auf 550 000 Mk. festgesetzt. Davon befanden sich gleich zu Beginn für 200 000 Mk. Aktien in festen Händen, während die weiteren 350 000 Mk. in 700 Aktien à 500 Mk. von der Vereinsbank in Berlin zur Subskription zum Kurse von 105 plus 4 % Stückzinsen aufgelegt wurden. Zum Verkehr auf der Bahn wurden kleine, von der Karlsruher Maschinenfabrik erstellte Lokomotiven, an welche sich mindestens 4 Wagen anhängen ließen, genommen. Der Fahrpreis vom Durlachertor bis Durlach betrug an Werktagen 10 Pf. und an den Sonntagen 15 Pf. Abends und morgens wurden Arbeiterzüge eingelegt. Die Züge hatten von einer halben Stunde zur andern zu fahren. An der feierlichen Eröffnungsfahrt nahmen der Generaldirektor der bad. Staatsbahnen Eisenlohr, Bürgermeister Schnekler, mehrere Mitglieder des Stadtrats, die Direktoren und Ingenieure der Bahn, Vertreter der Presse, der Gemeinderat von Mühlburg und sonstige eingeladene Gäste teil.

Anfangs November des Jahres 1885 wurde wegen des Baues einer Dampfstraßenbahn Karlsruhe—Hagsfeld von Interessenten in Hagsfeld eine Versammlung abgehalten, an der, auf Ersuchen des Stadtrats, in dessen Namen Bürgermeister Schnekler teilnahm. Sämtliche Vertreter der beteiligten Hardtgemeinden Blankenloch, Büchsig, Friedrichstal, Rintheim, Spöck und Staffort waren erschienen. Dabei äußerte Bürgermeister Schnekler die Ansicht, daß die Stadt Karlsruhe jede Vermehrung der Verkehrswege zwischen der Residenz und den Nachbarorten freudig begrüße und tunlichst fördern werde, daß sie aber an dem Unternehmen sich nicht beteiligen könne, da sie kein direktes Interesse an dessen Verwirklichung habe. Auf einstimmigen Beschluß dieser Versammlung wurde, im Hinblick darauf, daß das Dampfbahnprojekt einem wirklichen Bedürfnisse des Stadt- und Landbezirks entspreche, das seitherige Komitee erweitert durch Kooptation der sämtlichen Bürgermeister der interessierten Gemeinden und des Landtagsabgeordneten K. N. Schneider, des Vertreters für Karlsruhe-Land in der II. Ständekammer. In den Stadtratsitzungen vom 10. Juni und 18. Juli 1887 befürwortete der letztere lebhaft den Antrag auf Bewilligung eines Kredits von 4300 Mk. zur Herstellung von Plänen und Kostenvoranschlägen für die von Karlsruhe nach Spöck zu erbauende schmalspurige Dampfstraßenbahn. Nachdem mehrere Komiteesitzungen stattgefunden, vereinbarte man sich, den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn Ötigheim—Karlsruhe—Spöck dem aus den Firmen Bachstein & Co. Berlin, Darmstädter Bank, Ladenburg & Söhne in Mannheim und Rheinische Kreditbank in Karlsruhe bestehenden Konsortium zu konzeffionieren, und zwar unter der Bedingung, daß die beteiligten Gemeinden das auf ihren Gemarkungen für die Bahn erforderliche Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen und das Unternehmen, so lange dasselbe nicht eine Rente von $4\frac{1}{2}\%$ abwerfe, umlagefrei lassen sollten. Soweit sich diese Bedingungen auf die Gemarkung Karlsruhe bezogen, nahm der Stadtrat, vorbehaltlich der Zustimmung des Bürgerausschusses, der diese alsbald erteilte, dieselben an. Die interessierten Gemarkungen folgten in Wälde nach. Am 26. Oktober 1887 ließ das bekannte Konsortium in einer Stadtratsitzung erklären, daß es bereit sei, den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn Ötigheim—Karlsruhe—Spöck sich konzeffionieren zu lassen. Da jedoch die Ver-

Handlungen, die von seiten der Stadt Karlsruhe bezüglich der Erstellung eines Anschlusses an die genannte Bahn mit Rastatt angeknüpft worden waren, nicht zum Ziele führten, so wurde diese nur bis Durmersheim gebaut, und zwar unter denselben Bedingungen, wie sie bei der ursprünglich geplanten Straßenbahn nach Dügheim vereinbart worden waren. Der Bahnhof in Karlsruhe wurde beim alten Friedhofe angelegt, eine Verbindung desselben mit dem Güterbahnhof der Staatsbahn hergestellt. Von dem genannten Ort aus wurde die Bahn durch die Kriegstraße geführt, bei der Westendstraße überschritt sie die Staatsbahn, sodann in der Nähe der Militärschwimmerschule die Alb, von hier aus ging sie nach Grünwinkel und mündete, die Orte Forchheim, Mörich und Bickesheim berührend, in Durmersheim.

Lange war auch der Wunsch rege, zwischen Karlsruhe und Ettlingen eine direktere Verbindung, als dieses durch die ungünstige Lage des Ettlinger Bahnhofes möglich war, herzustellen.*) Zu diesem Zwecke wurde die Errichtung einer Dampfstraßenbahn ins Auge gefaßt. Nachdem verschiedene engere Versammlungen von Industriellen und den betreffenden Amtsvorständen in dieser Angelegenheit stattgefunden, die Sache wegen Bewilligung der Kosten für die Vorarbeiten vor den Bürgerausschuß in Ettlingen gebracht worden war und dieser einstimmig die Bewilligung des geforderten Credits angenommen hatte, zog es sich dennoch weit über ein Dezennium hin, bis der Bau dieser Sekundärbahn in Angriff genommen und vollendet ward. Am 1. Dezember 1897 erst wurde der Betrieb auf der 7,82 Kilometer langen Teilstrecke-Karlsruhe-Meißplatz-Ettlingen-Holzhof der Albtafbahn eröffnet. Am 14. Mai des folgenden Jahres wurde die Fortsetzung dieser Bahn bis Frauenalb und etwas später auch die Strecke Frauenalb-Herrenalb dem Verkehr übergeben. Vom 1. Mai 1898 an verkehrten die Züge auf der Strecke Karlsruhe-Meißplatz bis Ettlingen-Holzhof, die später als elektrische Bahn eingerichtet wurde, von 5 Uhr 30 Min. morgens bis abends 11 Uhr halbstündlich. Die Bahn wurde von der Firma Lenz & Co. in Stettin als eingleisige Schmalspurbahn erbaut. Zu den Baukosten hatte Karlsruhe, gemäß Beschluß des Bürgerausschusses

*) Vgl. oben S. 367.

vom 30. November 1896, einen Beitrag von 150 000 Mk. geleistet. Eine zweite von Busenbach abzweigende, nach Pforzheim führende Bahnlinie wurde im Jahre 1899 dem Betrieb übergeben. Daß diese Bahn als notwendig und rentabel sich erwies, zeigt die Tatsache, daß 1898 auf der Bahn 877 222 Personen, 453 Tonnen Gepäck und 2134 Tonnen Güter befördert wurden, und die Einnahmen sich auf 220 000 Mk. beliefen.

Am 1. Mai 1888 fand die feierliche Eröffnung der Drahtseilbahn Durlach=Turmberg statt. Eine ähnliche eigenartige Bahn war in Deutschland bis dahin nur noch in Ems zu finden. Sie bildete eine schätzenswerte Sehenswürdigkeit für die Besucher Karlsruhes und ward darum auch im Anfang schon stark frequentiert. An einem Mai Sonntag des Eröffnungsjahres wurde sie von 1500 Personen benützt.

Das Bedürfnis einer Pferdebahn,*) deren Schienenstrang sich vorerst längs der Kaiserstraße, der Mühlburger und Durlacher Allee erstrecken und in ihren beiderseitigen Ausgangspunkten die beiden Nachbarstädte mit der Residenz verbinden sollte, war Ende des Jahres 1875 ein sehr reges geworden, besonders nachdem im Oktober des gleichen Jahres der Ingenieur Huber aus Luxemburg mit dem Gesuch vor den Stadtrat getreten war, man möge ihm die Erbauung einer Pferdeeisenbahn gestatten. Diesem Gesuche, dem noch gleiche Gesuche von seiten anderer Firmen, so von der Stuttgarter Pferde-Eisenbahngesellschaft, vom Civilingenieur Westfeld aus Bremen, folgten, wurde vor eine eigens gebildete Kommission zur Antragstellung gewiesen. Am 20. Mai 1876 schloß Bürgermeister Schnekler mit dem Herrn Westfeld einen Konzeßionsvertrag bezüglich des Baues und Betriebes einer Pferdebahn längs der ganzen Langenstraße — jetzigen Kaiserstraße — und vom Marktplatz an zum Hauptbahnhofe ab, der die Genehmigung des Stadtrates erhielt. Die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues erteilte Mitte Juni des genannten Jahres im allgemeinen diesem Vertrage ihre Zustimmung. Dem Ersuchen, die Bahn, statt sofort zweigleisig, zunächst eingleisig bauen zu dürfen, wurde vom Stadtrat Mitte November die Genehmigung erteilt. Sonntag den 21. Januar

*) Vgl. oben S. 369.

1877 begann der Betrieb der neuerrichteten Pferdebahn. Die Probefahrt auf der Bahn ging unter Anwesenheit von Vertretern der Hof-, Staats- und Gemeindebehörden, von Vertretern der Presse und von Freunden und Gönnern des notwendigen und dankenswerten Unternehmens vor sich. Die Pferdebahn beförderte seit 1. März 1877 in anfangs 2, später 4 Wagen, beiläufig 42 000 Personen. Der Pferdebestand betrug vorerst 20, jener der Wagen schließlich 6 Stück. Bald wurde auch die Weiterführung der projektierten Bahnstrecke nach Durlach in Angriff genommen und der Bau der Stallungen und Remisen begonnen. Da die Frequenz der Pferdebahn eine immer größere wurde — an einem Sonntag beförderte dieselbe z. B. 3035 Personen — war die Legung eines zweiten Gleises bald notwendig geworden. Ende April 1878 stand dasselbe schon fertig da. Einige Wochen später ging auch die Weiterführung des Schienengleises nach dem Bahnhofe vor sich, und am 1. September des gleichen Jahres konnte die feierliche Eröffnung der Pferdebahnstrecke Karlsruhe-Mühlburg stattfinden. Anfangs September 1880 wurde die Pferdebahn, welche Ingenieur Westfeld an den Besitzer des „Grünen Hofes“, Herrn Hoef käuflich abgetreten hatte, von diesem an zwei Herren aus Berlin um verhältnismäßig billigen Preis verkauft. Ende Mai 1881 teilte die Direktion der Pferdebahn dem Stadtrate mit, daß sich unter der Firma „Vereinigte Karlsruhe-Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft“ eine Aktiengesellschaft gebildet habe. Die Fahrtaxen betragen bis zum Jahr 1892: von Mühlburg bis Mühlburgertor 15 Pfg., Mühlburg bis Marktplatz Karlsruhe 20 Pfg., Mühlburg bis Durlachertor 25 Pfg., Mühlburg bis Gottesau 30 Pfg., Mühlburg bis Durlach 45 Pfg. Mühlburgertor bis Durlachertor 10 Pfg., bis Gottesau 15 Pfg. Die Fahrtaxe von 15 Pfg. wurde 1892, auf Grund einer Vereinbarung der Direktion der Pferde- und Dampfbahngesellschaft mit dem Stadtrat, auf 10 Pfg. herabgesetzt. Als Gegenleistung verzichtete die Stadt in widerruflicher Weise darauf, die Gesellschaft zu den Kosten für die Unterhaltung und Reinigung des Bahnkörpers innerhalb der Stadt beizuziehen. Im März 1898 schloß dieselbe Gesellschaft mit dem Stadtrat einen Vertrag ab, über die Umwandlung der bisherigen Pferdebahn- und Dampfbahnstrecke in elektrische Bahnen, sowie über den Betrieb einiger neuen elektrischen Linien im Stadtgebiete. Die erforderliche Staatsgenehmi-

gung hierzu wurde vom Großh. Ministerium im gleichen Jahre erteilt. Zu Beginn des Jahres 1900 fand die Umwandlung der bisher als Dampf- und Pferdebahn betriebenen Strecken in solche mit elektrischem Betriebe statt. Auch wurden die neuen Linien „Hauptbahnhof=Moltkestraße (Grenadierkaserne)“, „Mühlburgertor=Kühler Krug“ und „Kaiserstraße=Beiertheim“, die eine im März, die anderen im Dezember, dem Verkehr übergeben. Bemerkenswert sei hier noch, daß die Strecke Marktplatz-Hauptbahnhof als Pferdebahn schon seit einer Reihe von Jahren eingegangen war und nun als Teilstrecke der elektrischen Linie Hauptbahnhof-Moltkestraße aufs neue eröffnet wurde.

Ein anfangs der 80er Jahre entworfenen Projekt, die Errichtung einer Omnibuslinie zwischen Altstadt und Bahnhofstadtteil, bezw. dem Nordost- und Südwestende der Stadt, wurde 1884, von seinem Urheber, Herrn A. Kost, ins Leben gerufen. Doch war diese Einrichtung von nicht langer Dauer. Nach Erweiterung des Betriebes der Pferdebahnlinie verschwand dieselbe wieder.

Die Karlsruher Bahnhöfe.

Zwecks Erweiterung des Güterbahnhofs wurde von der Stadt der an den alten Lohfelder Graben grenzende südliche Geländeabschnitt des Gewanns Lohfeld mit Flächengehalt von 24,43 a käuflich erworben und laut Beschluß der am 25. Januar 1875 stattgehabten Stadtratsitzung an die Eisenbahnverwaltung abgetreten. Da der Mühlburger Bahnhof für den immer mehr sich entwickelnden Verkehr nicht mehr ausreichte, mußte er erweitert werden. Die Stadt bewilligte in dieser Sache in der Stadtratsitzung vom 11. August 1882 19 200 Mk.

Der Hauptbahnhof war, wegen seiner dem allzugroß gewordenen Verkehr nicht mehr genügenden Einrichtungen, hinsichtlich mannigfaltiger Verbesserungen sowohl in den Sitzungen der zweiten Badischen Kammer, wie in denen des Stadtrats des öfteren zur Sprache gekommen. Die ungünstige Lage der Bahnhofgebäulichkeiten hatte im Laufe der Jahre viele Übelstände hervorgerufen. War doch durch den Bahnhof der neue Bahnhofstadtteil von der Altstadt geradezu abgeschlossen. Seit den 1870er Jahren beschäftigte die Bahnhoffrage die Stadt. Viele Vorschläge wurden gemacht, viele Projekte ausgearbeitet. Teils sprach man sich für eine voll-

ständige Verlegung, teils für eine Hochlegung des Bahnhofes aus. Andere wieder wollten, zugleich mit der Verlegung, die Idee einer Kopfstation verwirklicht wissen. Erst anfangs der 80er Jahre richtete auch die zuständige Behörde ihr Augenmerk auf diesen in der Öffentlichkeit viel besprochenen Punkt. In dem der Zweiten Kammer der Landstände zu Anfang des Jahres 1881 zugegangenen Entwurfe des Eisenbahnbudgets für die Periode 1882—83 war eine Erweiterung des hiesigen Personenbahnhofs mit einem Aufwande von 700000 Mk. vorgesehen. Die schwebende Bahnhoffrage hatte damit in unserer Stadt einen neuen Anstoß erhalten. Auf Veranlassung einiger Mitglieder des hiesigen Handelsstandes fand infolge dessen zwischen diesen und den hiesigen Mitgliedern der Handelskammer ein diesbezüglicher Meinungsaustrausch statt, wobei beschlossen wurde, daß der Vorsitzende der Handelskammer zum Zweck der Stellungnahme zu vorliegender Frage eine Versammlung der hiesigen Kaufleute und Industriellen einberufen solle. In letzterer, von ungefähr 300 Personen besuchten Versammlung wurde mit Stimmeneinheit beschlossen, durch die Handelskammer das Ministerium der Finanzen zu bitten, daselbe wolle dahin wirken, daß die Vorlage an den Landtag, betreffend die Erweiterung des Karlsruher Personenbahnhofs, zurückgezogen und daß eine neue Vorlage an den Landtag eingebracht werde, und zwar nach stattgefundenem Benehmen mit den städtischen Interessenten, unter Festhaltung des jetzigen Platzes für den Umbau und unter Erstrebung vollständiger Beseitigung der Verkehrsstörung zwischen der Altstadt und dem Bahnhofstadtteil. Anfangs April des gleichen Jahres war in der Zweiten Kammer daraufhin die Regierungsvorlage einstimmig angenommen, aber dabei zugleich beschlossen worden, eine Petition des Stadtrats, die sich im Prinzip mit der Resolution der oben erwähnten Versammlung deckte, der Regierung empfehlend zu überweisen. Für die Interessen unserer Stadt trat besonders der Abgeordnete Kiefer ein. Ihm und dem Abgeordneten Hoffmann war es vorzüglich auch zu danken, daß die in der Vorlage enthaltene Forderung der Eisenbahnverwaltung, den Bau eines eigenen Gaswerkes zu genehmigen, abgeschlagen wurde. Im Oktober wurden die Umgestaltungsarbeiten im Innern des Bahnhofes mit Benützung der weniger verkehrreichen Jahreszeit schon eifrig betrieben. Die alte, große, rauchgeschwärzte Einsteighalle

wurde abgebrochen und damit für Wartesäle, Restauration und Bureau-räume mehr Licht gewonnen. Der vom Aufnahmsgebäude isolierte Mittelperron wurde auf seine ganze Länge mit einem gefälligen, leichten, eisernen, säulengetragenen Dach versehen. Ferner wurden unterirdische Verbindungswege zwischen dem Wartesaalperron und den anderen Perrons fertiggestellt. Zu ungestörter Handhabung dieser Arbeiten wurde ein provisorischer Bahnhof in der Nähe des Winterdenkmals angelegt. Der Umbau des Bahnhofs konnte darum ziemlich rasch vor sich gehen. Anfangs 1885 war das Hauptgebäude in seinem Außern vollendet. Die beiden Endpavillons wurden schon im Mai von dem provisorischen Bahnzaun befreit. In dem westlichen Pavillon wurde das Bureau des Bahnamtsvorstandes neu etabliert, während der östliche, den Fürstlichen Wartesaal enthaltend, mit einem neuen Glasvordach versehen wurde; auch am Mittelbau wurde ein solches Vordach angebracht. Zur geschmackvollen Ausstattung der Schalterhallen und Wartesäle wurden mehrere hiesige Künstler beigezogen. Die beiden Wartesäle, geräumig, hell und mit hinreichenden Sitzplätzen versehen, wurden mit den Restaurationen direkt verbunden. Ebenso freundlich und einladend wie die Wartesäle wurden auch die Restaurationen hergerichtet. Die Einrichtung eines geräumigeren Gepäckbureaus bedeutete auch eine wesentliche Verbesserung. Gleichzeitig erfuhr die Gleisanlage eine durchgreifende Umgestaltung. Dieselbe ward durch die Einrichtung einer zentralen Weichenstellung viel übersichtlicher und einfacher gemacht. Das für die Einfahrt vom Oberland und der Rheinbahn bestimmte Zentralstationshäuschen fand unter dem Übergang an der Ettlinger Landstraße seine Aufstellung. Waren somit die Verkehrsverhältnisse in den Grenzen des Hauptbahnhofs besser geworden, so hatte doch die Bahnhoffrage damit ihre Lösung noch nicht gefunden. Die bauliche Anlage des Bahnhofs rief eben immer noch dieselben Übelstände hervor, die seit Jahren den Verkehr der Altstadt mit dem Bahnhofstadtteil in so hohem Grade erschwert hatten. Der im Jahre 1883 gegen 15000 Einwohner zählende Stadtteil empfand lebhaft diese Übelstände, und es wurde auch diesem Empfinden in mehreren Versammlungen von Seiten der Interessenten öffentlich Ausdruck verliehen. Der Stadtrat, der diese Bewegung zu würdigen wußte, richtete Ende Januar 1884 eine Petition an die Zweite Kammer, sie möge zur Ausführung von je einem

Tunnel für Fußgänger an den Bahnübergängen der Ruppurrer-, Ettlinger- und Gartenstraße die Mittel bewilligen, dagegen die Anforderungen der Regierung für Herstellung von Bahnüberbrückungen ablehnen. In den Jahren 1871 und 75 hatte er zwar die Herstellung von Überbrückungen neben den Niveauübergängen gewünscht. Nachdem jedoch dieser Wunsch von seiten der Regierung abgelehnt worden war und daraufhin der Stadtrat es übernommen hatte, ein Projekt zu entwerfen, kam er während der Ausarbeitung desselben zur Erkenntnis, daß eine Überbrückung keine Verbesserung für den Verkehr bedeuten würde, und gab deshalb seinen bis dahin eingenommenen Standpunkt auf. Die Sache ruhte nun bis zum Jahre 1882, als sich in der Stadt das Gerücht verbreitete, die Regierung beabsichtige eine Erweiterung des bestehenden Bahnhofes ohne Beseitigung der vorhandenen Mißstände der den Bahnhof kreuzenden Straßen. Eine lebhafteste Bewegung entstand in der Stadt, Eingaben mit zahlreichen Unterschriften wurden an den Stadtrat eingereicht, die den Wunsch ausdrückten, der Stadtrat möge sich bei der Regierung dafür verwenden, daß ein solcher Bahnhofumbau in Aussicht genommen werde, der auch den bestehenden Mißständen abhelfe. Der Stadtrat wandte sich alsbald an die Generaldirektion. Nachdem aber in der Vorlage der Regierung an die II. Kammer über die Bahnhofserweiterung für fragliche Übergänge keine Verbesserung vorgesehen worden war, wandte sich der Stadtrat an die II. Kammer mit der Bitte, sie wolle bei eventueller Bewilligung der von der Regierung für die Erweiterung des Karlsruher Bahnhofes geforderten Beträge aussprechen, daß diese Mittel nicht ausschließlich für das von der Regierung vorgelegte Projekt als bewilligt anzusehen seien, und daß die Regierung vor Inangriffnahme der Arbeiten nach Anhören des Stadtrates noch zu prüfen habe, ob nicht Mittel und Wege gefunden werden könnten, die ohne Überschreitung des bewilligten Betrags, unter Verbesserung der Zustände des innern Bahnhofes auch jene der Straßenübergänge ermöglichen. Um diese Wege anzudeuten, wurde von Baurat Professor Baummeister ein Gutachten hierüber für den Stadtrat ausgearbeitet. Die Regierung lehnte aber jede Verhandlung hierüber mit dem Stadtrate ab, worauf derselbe um die Belassung der bestehenden Fahrübergänge und Herstellung von Tunneln für den Personenverkehr bat, wobei er bemerkte, daß er in der Herstellung von Überbrückungen keinen

Vorteil für den Straßenverkehr erkenne, gegen diese vielmehr als entschieden schlimmer gegenüber dem jetzigen Zustand sich aussprechen müsse und sich gegen einen in Aussicht gestellten Beizug zu den Kosten verwahrte. Anfangs 1883 wandte sich der Stadtrat an den Großherzog mit der Bitte, die Erbauung eines Centralbahnhofes mit Berücksichtigung der Interessen der Stadt in Erwägung zu ziehen. Durch das Finanzministerium wurde diese Bitte ablehnend beantwortet. Gleichzeitig konnte man in einem Karlsruher Blatte lesen, daß die Herstellung von Überbrückungen für die Rüppurrer-, Ettlinger- und Gartenstraße von der Regierung beabsichtigt sei. Dies veranlaßte den Stadtrat, statistische Erhebungen über den Verkehr dieser Straßen vornehmen zu lassen, um sich eine sichere Grundlage für die Beurteilung der Angelegenheit zu verschaffen. Aus diesen Erhebungen ging hervor, daß die größte Gefahr beim derzeitigen Zustande in dem außerordentlich starken Straßenverkehr bei den Übergängen lag, der durch die tagsüber häufig geschlossenen Barrieren sehr gehindert war. Ohne wesentliche Schädigung des Bahnverkehrs konnte also durch Erbauung von Tunnels dieser größte Mißstand beseitigt werden. Was den Fuhrwerksverkehr anbelangte, hätte die Herstellung von Überbrückungen absolut keine Erleichterung bedeutet, sondern derselbe hätte eher erhebliche Erschwerungen erfahren. Es war darum keine unwichtige Entscheidung der Budgetkommission der II. Kammer, als sie das von der Regierung geplante Projekt einer Bahnüberbrückung an der Ettlinger- und Rüppurrerstraße mit 1½ Millionen Kostenaufwand ablehnte. Nunmehr konnte das vom Stadtrat und Bürgerausschuß sowie von der Handelskammer und dem Gewerbeverein gemeinsam befürwortete anderweitige Projekt zur Durchführung gelangen. Dasselbe zielte bekanntlich dahin, die bisherigen Bahnübergänge für den Fuhrwerksverkehr zu belassen und an Stelle der geplanten teureren, unpraktischen und mißliebigen Überbrückung für Fuhrwerk und Fußgänger lediglich 2 Tunnels für letztere zu erstellen. Ein dritter Tunnel an der Gartenstraße wurde dagegen als nicht absolut erforderlich, seitens der betreffenden Kommission für überflüssig erachtet. Diesem Projekte pflichtete schließlich auch die II. Kammer bei. Es kam in den Jahren 1885—86 zur Ausführung der Tunnelarbeiten. Nachdem Ende 1885 schon der Durchgang an der Rüppurrerstraße erbaut war, folgte anfangs des nächsten Jahres die Errichtung eines gleichen

Fußgängertunnels an der Ettlingerstraße, wo gleichzeitig der dort seit 1875 befindliche Steg abgetragen wurde. Wohl war damit den Übelständen etwas abgeholfen; aber die Verbesserungen reichten bei weitem nicht aus, die Bürgerschaft zufrieden zu stellen. Immer und immer wieder kam die Bahnhoffrage zur Sprache. Am 19. März 1895 stellte deshalb der Stadtrat an die Generaldirektion den Antrag, endlich einmal eine definitive Lösung der Bahnhoffrage durch Ausarbeitung von Plänen und Verhandlung derselben mit dem Gemeinderat herbeizuführen. Jetzt erkannte die Generaldirektion an, daß die Höherlegung des Bahnhofs wohl das geeignetste Mittel zur Beseitigung der vorhandenen Mißstände sei. Jedoch könne in dieser Sache noch keine bestimmte Entschliesung getroffen werden. Mehrfach an die schwebende Frage erinnert, ließ das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, dem die Eisenbahnen seit 1893 unterstellt sind, drei Projekte ausarbeiten und stellte diese am 19. Februar 1898 auf einige Tage zur allgemeinen Besichtigung aus. Das erste Projekt befaßte sich mit einer hochliegenden Kopfstation zwischen Tiergarten und Veierthemer Wäldchen (Kostenanschlag 8 230 000 Mk.); das zweite mit der Hochlegung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle (Kostenanschlag: 17 750 000 Mk., wenn die Magauer Bahn und die Bahn Karlsruhe—Eggenstein—Graben auf der jetzigen Linie belassen würde; Kostenanschlag: 15 000 000 Mk., wenn die Magauer Bahn und die Bahn Karlsruhe—Eggenstein—Graben nach der Linie der gegenwärtigen Güterbahn: Rangierbahnhof—Westbahnhof—Mühlburg verlegt würde); das dritte endlich mit der Überführung der Ettlinger-, Garten-, Rippurrer- und Wolfartsweiererstraße mittelst Brücken über die Bahn (Kostenanschlag: 4 320 000 Mk.). Inzwischen war die Bahnhoffrage bei der Beratung des Eisenbahnbudgets im Mai 1898 in den beiden Kammern des Landtags zur Sprache gekommen. In der zweiten Kammer bekannte sich der Abgeordnete Delisle als Gegner der Überführungen; ihm schloß sich der Abgeordnete Bleß für Karlsruhe an. Der Abgeordnete Fieser sah die Notwendigkeit einer späteren Höherlegung des Bahnhofs voraus, verneinte aber, daß dieselbe augenblicklich schon Bedürfnis sei, und befürwortete fürs erste die Überführung. Minister v. Brauer erklärte, daß die Überführung kein Provisorium bedeuten solle, daß bei derselben hinreichender Raum bleiben werde, um die später erforderliche Erweiterung des Bahnhofs

innerhalb desselben vorzunehmen. Bezugnehmend auf verschiedene Ausstellungen von Modellen betonte er, daß die Überführungen keine Verunstaltung der Stadt zur Folge hätten, daß sie im Gegenteil eine hervorragende Zierde für dieselbe werden würden. Er schloß damit, daß er wiederholte, die Regierung sei für die Überführungen und sie hoffe, daß die städtische Behörde und die Einwohnerschaft für diesen Plan noch günstig gestimmt würden. Nun aber waren gerade die Straßenüberführungen in demjenigen Projekt vorgesehen, gegen welches sich die weitesten Kreise der Einwohnerschaft durchaus ablehnend verhielten, während die Meinungen über die beiden anderen Projekte, Verlegung und Höherlegung, sich ungefähr das Gleichgewicht hielten. Außerdem hatte Oberbaurat Professor Baumeister, der von der Stadt zum zweitenmal um ein Gutachten erjucht worden war, im Mai die Hochlegung des Bahnhofes für die Stadt wiederum als das wünschenswerteste Hilfsmittel zur Beseitigung der Mißstände erklärt, mit Rücksicht auf den Kostenaufwand allerdings geraten, mit den Überführungen sich zunächst zu begnügen. Bei der außerordentlichen Bedeutung der ganzen Frage für die Stadt beschloß nunmehr der Bürgerausschuß auf Anregung des Stadtrats, bevor er endgültig zu den Projekten der Generaldirektion Stellung nehme, zunächst ein weiteres Sachverständigen-Gutachten einzuholen, durch welches die Gemeindeverwaltung und insbesondere auch die Bürgerschaft in die Lage versetzt werden solle, über die eisenbahntechnische Seite der Frage sich näher zu unterrichten. Die Ausfertigung dieses Gutachtens wurde wieder dem Oberbaurat Professor Baumeister zusammen mit dem Generaldirektor der Königl. Bayerischen Staatsseisenbahnen, G. v. Ebermayer in München, und dem Zivilingenieur C. D. Gleim in Hamburg übertragen. Diese drei Sachverständigen kamen zu dem Ergebnis, daß vorläufig eine Verlegung des Personenbahnhofes nicht empfohlen werden könne, da für die möglichst zentrale Lage des Hauptverkehrspunktes einer Stadt neben den geschäftlichen Einzelvorteilen, welche sich an die Lage eines bestehenden Bahnhofes knüpfen, das wohlverstandene allgemeine Interesse der Bevölkerung so maßgebend sei, daß man heute schon mit Bestimmtheit sagen könne, die Sache dürfe auch in Karlsruhe keinen andern Verlauf nehmen, als in so vielen anderen Städten, welche sich oftmals mit schweren Opfern die zentrale Lage ihrer Hauptbahnhöfe gewahrt hätten. Die Anlage eines Kopfbahnhofes wurde

als ausgeschlossen betrachtet wegen der mit einem solchen verbundenen Betriebschwierigkeiten und Zeitversäumnisse, die bei einer Station wie Karlsruhe, bei welcher der Durchgangsverkehr die Hauptrolle spiele, besonders schwer ins Gewicht fallen müßten. Demgemäß bestände nur die Möglichkeit einer Hochlegung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle mit Unterführung der kreuzenden Straßen ungefähr in ihrer jetzigen Höhenanlage oder einer Überführung der Straßen auf Brücken. Auf Grund dieses Gutachtens entschied sich der Stadtrat einstimmig für die Höherlegung des Bahnhofes, und seinem Antrage gemäß beschloß sodann der Bürgerschaft ebenfalls einstimmig in einer Sitzung vom 24. Oktober 1898, daß der Stadtrat bei dem Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten namens der Stadtgemeinde sich für die Höherlegung des Bahnhofes aussprechen solle. Am 2. Februar 1900 aber ließ der Minister von Brauer in einem Erlaß einige Bedenken technischer Art gegen die Höherlegung des Bahnhofes am alten Platz laut werden. Die angeführten Gründe wurden am 23. Februar vom Bürgerschaft auch als stichhaltig befunden. Und als am 25. Mai 1900 die Bahnhoffrage wieder in der zweiten Kammer zur Verhandlung kam, schlossen sich auch die Landstände der Begründung für die Verlegung an. Es wurde zugleich zur Ausführung der Vorarbeiten und zur Erwerbung des erforderlichen Geländes am Lautersee eine Million Mark bewilligt.

Der Eisenbahnrat.

Durch landesherrliche Verordnung vom 4. November 1879 wurde nach dem Vorgange anderer deutschen Staaten zur Beratung des Handelsministeriums und der Generaldirektion der Staatseisenbahn für das Großherzogtum ein Eisenbahnrat errichtet. Derselbe übernahm die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirtschaft berührenden Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen des Betriebsreglements, der Tarife und der Fahrpläne gutachtliche Äußerungen abzugeben und Wünsche und Beschwerden zur Kenntnis der Zentralbehörde zu bringen. Die Schaffung eines Eisenbahnrats wurde als eine willkommene Einrichtung freudig begrüßt; ist doch dadurch den Vertretern des Handels- und Industriestandes die Möglichkeit

geboten, in regelmäßig wiederkehrenden Sitzungen dessen Wünsche, die sich auf den Betrieb der Eisenbahn beziehen, unmittelbar zur Kenntniss der leitenden Behörde zu bringen.

Kanal und Hafen.

In der Frage der Erbauung eines rechtsrheinischen Kanals von Mannheim nach Straßburg war seit der bekannten Interpellation der Karlsruher Abgeordneten in der Zweiten Kammer im Jahre 1884 völliger Stillstand eingetreten. Erst im Januar 1894 wandten sich Karlsruher Interessenten, Kohlenhändler und Industrielle, mit einer ausführlichen Vorstellung an die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. Durch den abnorm niederen Wasserstand der vorangehenden Jahre waren denselben nicht nur die Mißstände, die sich der Schifffahrt selbst in günstigen Jahren entgegenstellten, völlig klar geworden, sondern auch ganz empfindliche Schädigungen entstanden. Besonders der Kohlenhandel war davon schwer betroffen. Die Erbauung eines Kanals oder eine durchgreifende Oberrheinregulierung war also dringend notwendig. Drei Projekte wurden im genannten Jahre ausgearbeitet und veröffentlicht. Eines, das die Bezeichnung der Fahrrinnen durch Signalstangen und die Ausbaggerung der Sandschwellen im Auge hatte, konnte am ehesten zur Ausführung gelangen. Zunächst waren die bekannten gefährlichen Übergangsstellen und Untiefen beim Rottergrund, bei Hochstetten oberhalb der Bell, dem sog. schwarzen Grund und der großen Pappel unterhalb Maxau auszupeilen, dann diese Stellen auszubaggern. Der erwähnten Eingabe bezüglich der Regulierung schloß sich noch die Bitte an, die Fortführung des Waffertelegraphen, der in Greffern endigte, bis Maxau veranlassen, ferner die für die Fahrt nach Maxau bisher unzureichenden Angaben des Pegels dadurch verbessern zu wollen, daß, in Verbindung mit der in der Vorhalle des Direktionsgebäudes sich befindenden Pegelmarke für Maxau, Mitteilungen über den Wasserstand bei Kehl, Waldshut und Konstanz gemacht würden. Dieser Bitte wurde von der betreffenden Behörde insofern entsprochen, als dieselbe die Einsendung der täglichen Wasserstandsnachrichten der Rheinpegelstationen Waldshut und Kehl mittels Postkarten und ihre Bekanntmachung in dem Vorraum des Erdgeschosses des Direktionsgebäudes zur Einsicht aller Interessenten anordnete. Was die in der

Eingabe angeregten Auspeilungen und Ausbaggerungen anlangte, vertrat die Behörde die Ansicht, daß dieselben jedenfalls kostspielig und in den meisten Fällen von recht fragwürdigem Erfolge wären, daß sie überdies nur im Einvernehmen mit der Königl. Bayerischen Regierung und mit deren Mitwirkung zur Ausführung gebracht werden könnten. Dieser Sache wegen fand im hiesigen Rathhause eine Versammlung von Vertretern mittelbadischer Gemeinden und Interessentencreise statt, die einstimmig zu der Resolution kamen, daß die Verbesserung der Schiffahrtsstraße auf dem Oberrhein einem vaterländischen Interesse entspräche, besonders aber für eine günstige Entwicklung von Handel, Industrie und Landwirtschaft in Mittelbaden und dem badischen Oberlande hohe Bedeutung habe und daher mit Entschiedenheit zu fördern sei. Auf das von der Budgetkommission der zweiten Kammer des Bad. Landtags in der Session 1895—96 an die Regierung gerichtete Ersuchen um Mitteilung, ob und wie weit Arbeiten für die Schiffbarmachung des Oberrheins unternommen worden seien, ging die Auskunft dahin, daß zunächst im September 1893 auf Anregung der Regierung von Elsaß-Lothringen eine Verhandlung zwischen Bevollmächtigten der drei Uferstaaten Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen stattgefunden habe und dabei festgestellt worden sei, daß das Ziel einer Regulierung darin bestehe, eine für die Großschiffahrt benutzbare Wasserstraße zu schaffen, deren Tiefe 2 m und deren Breite 80—100 m bei mittlerem Wasserstand betrage; ferner, daß zunächst 2 Vorfragen zu prüfen seien, nämlich einerseits in hydrologischer Beziehung, ob nach der physikalischen Beschaffenheit des Strombettes jenes Ziel durch künstliches Eingreifen in den gegenwärtigen Stromzustand erreicht werden könnte, und andererseits in hydrotechnischer Hinsicht, durch welche technischen Mittel und mit welchem Kostenaufwande eine solche Regulierung durchzuführen wäre. Ferner gab das Auskunftsschreiben bekannt, daß im Einverständnis der Regierungen der drei Uferstaaten zunächst eine technische Kommission, bestehend aus den leitenden Wasserbaubeamten, damit betraut worden sei, auf Grund der vorhandenen Materialien die hydrologische Frage zu begutachen, und daß diese in einer Schlußverhandlung vom April 1895 zu der Anschauung gelangt sei, daß die derzeitigen Stromverhältnisse zwischen Mannheim und Sonderheim im wesentlichen schon jetzt den Bedürfnissen der

Großschiffahrt genügte, sofern nur auf der Strecke von Rheinhausen bis Sonderheim durch Baggerungen zeitweise nachgeholfen würde. In den gegenwärtigen Stromzuständen auf der Strecke von Sonderheim aufwärts bis Straßburg dagegen seien, insbesondere durch die geringe Fahrtiefe auf den zwischen den Kiesbänken gelegenen Talwegschwellen bei niederen Wasserständen, durch die auf den seichten Schwellen infolge der verstärkten Strömung bewirkte ungünstige Fahr- richtung und durch die wirbelnden Wasserbewegungen beim Abfall der Kiesbänke, für eine regelmäßige und kräftige Entwicklung der Großschiffahrt Hindernisse gegeben, die nur durch künstliches Eingreifen in den Stromzustand beseitigt werden könnten. Ferner hätten sich die drei Uferstaaten auf Grund einer am 7. und 8. Oktober 1895 zwischen ihren Bevollmächtigten stattgehabten weiteren Verhandlung darüber geeinigt, daß tunlichst bald ein Projekt über die zur Erreichung des Regulierungszweckes auszuführenden Arbeiten samt Kostenvoranschlag aufzustellen und im Einverständnis der beteiligten Regierungen Oberbaudirektor Honjell mit der Arbeit zu betrauen sei. Bald nach dieser Antworterteilung von seiten der großh. Behörde wurden die zur Regelung nötigen Arbeiten begonnen und durchgeführt. Der Handelskammer, welche die Regulierung des Oberrheinschiffahrtsweges von Anfang an warm befürwortet und eifrigst unterstützt hatte, ging schon am Ende des Jahres 1895 von einer Firma ihres Kammerbezirks ein Schreiben zu, in dem dieselbe über die günstigen Folgen der geregelten Schiffahrtstraße für ihren Geschäftsgang sich verbreitete. 1896 und 1897 war die Schiffahrt auf dem Oberrhein auch wirklich eine rege. Allein im Jahre 1898 konnte, infolge des allzugeringen Wasserstandes, 14 volle Wochen die Strecke Mannheim-Maxau nicht befahren werden. Ein Hauptgrund für diese unwillkommene Erscheinung lag mit darin, daß für Baggerungen zu wenig geschehen war. Vom 16. Mai bis 6. Juni 1898 tagte eine Versammlung der internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Hinsichtlich der Rheinstraße zwischen Worms und Straßburg wurde dabei bemerkt, daß die technische Befahrungskommission festgestellt habe, die Wasserstraße bis Speyer ließe nichts zu wünschen übrig, zwischen Speyer und Germersheim dagegen könne nur durch Nachhilfe mittelst Baggerungen die Flußrinne eine genügende Fahrwassertiefe von 2 m erhalten. Auf der Rheinstraße ober-

halb aber bis nach Straßburg könne ein den augenblicklichen Verkehrsbedürfnissen entsprechender, einem regelmäßigen Betriebe der Großschiffahrt dienlicher Zustand nur dann erhalten werden, wenn mit einer auf die Ausbildung eines Niederwasserbettes im Stromschlauch mit 2 m Fahrwassertiefe gerichteten Regulierung durchgegriffen würde. Die hinsichtlich dieser letzteren Strecke beteiligten Regierungen kamen schließlich zu der Übereinstimmung, daß die vorgenommenen Baggerungen einerseits fortgesetzt, andererseits aber auf das von Oberbaurat Honjell ausgearbeitete Projekt sich stützende, durchgreifende Regulierungsarbeiten in Angriff genommen werden sollten. Jedoch die Inangriffnahme der Regulierung zog sich sehr in die Länge.

Für Karlsruhe war es ja vom größten Interesse, daß eine Regulierung intensiv in Angriff genommen und durchgeführt werde; ging doch soeben der Bau eines großen Hafens seiner Vollendung entgegen. Bis in den Beginn des 19. Jahrhunderts reichten die Bestrebungen zurück, Karlsruhe durch eine schiffbare Wasserstraße mit dem Rhein zu verbinden. Auf die verschiedenste Weise wurde immer und immer wieder die Lösung der Frage versucht. Als im Jahre 1871 Elsaß-Lothringen eine deutsche Provinz geworden war und die bedeutende Elsäßische Industrie sich gezwungen sah, neue Absatzgebiete in Deutschland zu suchen, und als sich das Fehlen einer für die Großschiffahrt geeigneten Wasserstraße nach Mannheim-Ludwigshafen, dem Niederrhein und Belgien sowie nach Straßburg sehr fühlbar gemacht hatte, waren seit dieser Zeit die Stadt Straßburg, die Handelskammer daselbst, verschiedene Komitees und die Regierung von Elsaß-Lothringen ununterbrochen bestrebt, die Durchführung eines linksrheinischen Schiffahrtskanals von Straßburg nach Ludwigshafen oder eine Regulierung des Rheins herbeizuführen. Während das Projekt eines linksrheinischen Kanals der Elsaß-Lothringischen Regierung unterbreitet wurde, ließ die Stadt Karlsruhe im Jahre 1893 von Oberingenieur Schmick in Frankfurt a. M. das Projekt eines rechtsrheinischen Kanals, der bei Kehl mittels Kanalbrücken oder direkter Benutzung der entsprechend umzugestaltenden Rinne des Rheins den Strom überschreiten, Rastatt und Karlsruhe berühren und bei Germersheim endigen sollte, bearbeiten und beantragte bei der Großh. Regierung, daß ein etwa zu erbauender Kanal auf dem rechtsrheinischen Ufer geführt werden sollte. Nach

dem Schmid'schen Projekte sollten die Kosten der Herstellung eines solchen Kanals sich auf 28 Millionen Mark belaufen, dieser Kanal 11 Schleusen — 3 bei Karlsruhe — erhalten und mit Benutzung der überflüssigen Wasserzuflüsse und der Schleusengefälle der Industrie mittelst dieser 3 Schleusen 4800 P. S. zur Verfügung stellen. Ein anderes Projekt eines linksrheinischen Kanals wurde unter Leitung des Ministerialrates, Wasserbaudirektors Willgerodt, gefertigt und der Regierung von Elsaß-Lothringen vorgelegt. Vieles wurde damals geschrieben und gesprochen über die Vor- und Nachteile von links- und rechtsrheinischen Kanälen. Die ganze Angelegenheit wurde jedoch durch die im Jahre 1890 erschienene Broschüre des Oberbaudirektors, Geheimrats Honjell, „Die Wasserstraße zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Rehl-Strasbourg, Kanal oder freier Rhein?“ in neue Bahnen gelenkt. In dieser Broschüre wurde nachgewiesen, daß durch geeignete Regulierung des Oberrheins eine Niederrasserrinne geschaffen werden könne und alsdann der Oberrhein während des ganzen Jahres schiffbar sei. Es wurde ferner darin geltend gemacht, daß die Regulierung des Oberrheins geringere Kosten als die Herstellung eines Kanals verursachen würde und die Schiffbarmachung des Oberrheins den Staaten und den Gemeinwesen an beiden Ufern Nutzen bringen, während ein Seitenkanal nur die Bedürfnisse der am betreffenden Rheinufer wohnenden Bevölkerung berücksichtigen und das Interesse der Bevölkerung des andern Ufers schädigen würde. Inzwischen war Magau der Hafen für die Stadt Karlsruhe geblieben. Der Verkehr in Leopoldshafen war unbedeutend, der Güterumschlag in Magau dagegen nahm stetig zu. Er stieg von 17680 Tonnen im Jahre 1870 auf über 200000 Tonnen im Jahre 1899. Diese bedeutende Verkehrszunahme hatte sich vollzogen, obgleich die Schifffahrt nach Magau nur in einem Teil des Jahres möglich war und der vorhandene Hafen sich als zu klein erwies und an demselben nur ein Krabben, aber keine sonstigen Ladevorrichtungen und keine gedeckten Lagerräume sich befanden. Es konnte darum keinem Zweifel unterliegen, daß bei der Entwicklung, welche Karlsruhe genommen hatte und voraussichtlich weiter nehmen werde, der Magauer Hafen für die Zukunft nicht mehr genügen würde. Die Frage war nun, ob der Magauer Hafen vergrößert oder ein neuer Hafen bei Karlsruhe angelegt und durch einen Kanal

mit dem Rhein verbunden werden solle. Nach einem Berichte der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues mußte von einer weiteren Ausgestaltung und Vergrößerung des Maxauer Hafens abgesehen werden, weil das rechte Rheinufer auf beträchtliche Erstreckung oberhalb und unterhalb Maxau in der konvergen Seite einer Strombiegung liegt und demgemäß bei der künstlichen Ausbildung einer Schiffahrtsrinne diese an das linke Ufer zu liegen kommt. Es war also ein unmittelbarer Anschluß an das Fahrwasser für Maxau unmöglich. Dagegen sprach noch eine Anzahl recht triftiger finanzieller Gründe, die von Karlsruhe geltend gemacht wurden und berücksichtigt werden mußten. Es konnte somit nur die Erstellung eines neuen Hafens in der Nähe von Karlsruhe in Frage kommen. Anfangs des Jahres 1893 war deshalb von der Karlsruher Gemeindebehörde Stadtbaumeister H. Schück beauftragt worden, ein Projekt für einen Stichkanal Rhein-Karlsruhe auszuarbeiten. Ende September des genannten Jahres legte Schück dem Stadtrat seine Arbeit vor, worauf dieselbe in einer Druckschrift veröffentlicht wurde. Als mit der Veröffentlichung dieses Projektes wieder neues Leben in die Karlsruher Kanalfrage gekommen war, beschloß die Handelskammer, die nicht nur die Frage der Oberrheinregulierung eifrig unterstützte, sondern auch ein besonders warmes Interesse dem Gedanken der Erstellung einer Schiffahrtsverbindung zwischen Karlsruhe und dem Rhein zuwandte, ebenfalls in dieser Sache eine Denkschrift ausarbeiten zu lassen, um an deren Hand die Sache bei der Groß. Regierung und den Landständen fördern zu helfen. Diese Denkschrift erschien im Mai 1894. In derselben wurde versucht, die Bedeutung und Notwendigkeit der Erbauung eines Stichkanals vom Rhein nach Karlsruhe und der Erstellung von Hafenanlagen bei Karlsruhe nachzuweisen. Das von Stadtbaurat Schück ausgearbeitete Projekt, bei welchem der Hafen in das Hochgestade zwischen Mühlburg und Beiertheim verlegt war, und der Transport der Schiffe aus dem unteren in die obere Wasserhaltung mittelst Hebelwerks erfolgen sollte, konnte nicht zur Ausführung empfohlen werden, weil dasselbe zu große Kosten verursacht und die bauliche Ausdehnung der Stadt nach Südwesten gehemmt hätte. Dagegen war vom Stadtrat das von dem Oberbaudirektor, Geheimrat Honjell, gutgeheißene Projekt, die Hafenanlage in der Rheinniederung zwischen

Daylanden und dem sog. Lutherischen Wäldchen zu erstellen, befürwortet worden. Mit der geplanten Verlegung des Karlsruher Hafens in die Nähe der Stadt, wodurch der Bahnweg nach den Stationen im Verkehrsgebiet gegenüber dem Wege ab Magau um 4 Kilometer gekürzt wurde, sollte eine Ermäßigung der Bahnfrachten erzielt werden. Durch Ausrüstung der Anlagen mit zeitgemäßen Auslade- und Lagervorrichtungen, eine Maßnahme, die eine Herabsetzung der Ausladegebühren ermöglichte, konnte der projektierte Hafen einem weit ausgedehnten und dabei industriell schon hochentwickelsten Hinterlande (Durlach, Pforzheim, Ettlingen, Rastatt, Murgthal u. j. w.) den billigen Bezug und Versand der Waren verschaffen. Die Herstellung des Hafens konnte deshalb gut als Staatssache betrachtet werden. Jedoch mit dieser Ansicht drang der Stadtrat nicht durch. Die Großh. Regierung lehnte es ab, den Hafen auf Staatskosten zu bauen und zu betreiben, und verstand sich nur dazu, der Stadtgemeinde die Konzession für den fraglichen Bau und dessen Betrieb zuzufügen. Stadtrat und Bürgerausschuß beschloßen daher, den neuen Rheinhafen von der Stadt erstellen zu lassen. Am 12. Mai 1896 gab der Karlsruher Bürgerausschuß einstimmig seine Zustimmung dazu, daß namens der Stadtgemeinde eine Vereinbarung mit dem Großh. Ministerium des Innern abgeschlossen werde. Am 18. April kam dieselbe zum Abschluß. Dabei waren alle Verpflichtungen gegeben, die einerseits der Staat, andererseits die Stadt zwecks Erbauung und bezüglich des Betriebs zu erfüllen hatten. Danach wurden zum Bau des Hafens 2 Millionen Mark vom Staat bewilligt. Das bedeutete aber für denselben kein besonderes Geldopfer für den Rheinhafen; denn diese Summe konnte lediglich als die Tilgung einer Schuld des Staates, die dieser gegenüber der Stadt hatte, betrachtet werden. Durch Gesetz vom 6. September 1860 hatte nämlich die Stadtgemeinde Karlsruhe die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Karlsruhe und Magau erhalten. Nach Erbauung der sog. strategischen Bahn und der Anlage des Rangierbahnhofes wurde der hiesige Hauptbahnhof vom Güterverkehr entlastet und der Stadtgemeinde der gesetzlichen Konzession zuwider unter sagt, auf ihrer Bahn zwischen Mühlburg und Hauptbahnhof Güterzüge zu führen. Der hierdurch der Stadtgemeinde zugefügte Schaden wurde im Jahre 1896 unter Zu-

grundelegung des damaligen Verkehrs auf jährlich 120 000 bis 130 000 Mk. geschätzt, ein Betrag, der bei $3\frac{1}{2}$ igem Zinsfuß einem Kapital von rund 3 400 000 bis 3 700 000 Mk. entspricht. Die spätere Zunahme des Verkehrs hätte den Schaden selbstverständlich entsprechend höher erscheinen lassen. Aus Rechts- und Billigkeitsgründen erhob darum die Stadtgemeinde Anspruch auf Vergütung, welche ihr denn auch seitens der Regierung in Form eines Zuschusses zu den Kosten des Rheinhafens im Betrag von 1 500 000 Mk. zugesagt wurde. Durch die von der strategischen Bahn der städtischen Maxauer Bahn bereitete Konkurrenz war letztere auch hinsichtlich des Erträgnisses der Strecke Mühlburg-Maxau, auf welcher Güterzüge noch verkehren durften, schwer geschädigt. Ein Rechtsanspruch auf Ersatz dieses Schadens bestand nicht, wohl aber erkannte die Regierung einen Billigkeitsanspruch an, dem sie gleichfalls in Form eines Zuschusses zu den Hafenbaukosten zu genügen beabsichtigte. Die zweite Kammer der Landstände lehnte jedoch die Bewilligung der bezüglichen Abfindung im Betrag von 500 000 Mk. ab. Durch eine Anlage des Karlsruher Hafens kam aber die dem Staate obliegende Unterhaltung des Maxauer Hafens in Wegfall. Der Kapitalwert der bezüglichen Leistung des Staates wurde auf 500 000 Mk. geschätzt und dieser Betrag der Stadt als weiterer Zuschuß zu den Baukosten des Hafens bewilligt. Von dem gesamten Staatszuschuß mit 2 000 000 Mk. war demnach der Betrag von 1 500 000 Mk. als Entschädigung für einen seitens des Staates der Stadtgemeinde zugefügten Schaden eingesetzt und der Betrag von 500 000 Mk. als Vergütung dafür, daß die Stadt dem Staat eine entsprechende Verpflichtung abnahm. Nach der Vereinbarung wurde ferner bestimmt, daß die Erhaltung des Fahrwassers im Hafenbecken und Kanal einschließlich des Aufeisens auf Kosten der Stadt besorgt und die Ausmündung des Kanals innerhalb der Uferlinie und die damit zusammenhängenden Arbeiten am Rheinufer auf Rechnung der Gemeinde hergestellt und unterhalten werden sollten. Die Großregierung hatte beabsichtigt, diese Kosten auf die Staatskasse zu übernehmen, hatte aber hierzu nicht die Zustimmung der Landstände gefunden. Das für den Hafen erforderliche Gelände — 1 291 326 qm —, soweit es Eigentum der Gemeinden Bulach und Daxlanden war (nur 8811 qm waren im Besitz von Privaten),

wurde mittels Zwangsenteignung erworben, das Privateigentum auf Grund gütlicher Vereinbarung zum Preise von 6102 Mk. und etlichen Pfennig. Nach dem Urteil des Großh. Landgerichts Karlsruhe vom 9. April 1900 mußte die Stadt an die Gemeinde Bulach für 458 814 qm 329 383,88 Mk., an die Gemeinde Daylanden für 823 701 qm 500 099,59 Mk. zahlen. Da der Stichkanal die Gemarkung Daylanden in zwei Teile trennte, wurde deshalb der Stadt zur Auflage gemacht, dieser Gemeinde für die Erschwerung ihres Landwirtschaftsbetriebs eine Geldentschädigung von 50 000 Mk. zu zahlen, eine Fähre im Stichkanal zu erstellen und zu betreiben und verschiedene neue Wegverbindungen herzustellen. Die Geländekosten beliefen sich also im ganzen auf 927 693,25 Mk. Die ganze Hafenanlage wurde auf 6 139 675,90 Mk. berechnet. Hiervon mußte die Stadt 5 846 674,90 Mk. bezahlen und die Staatseisenbahnbehörde 293 000 Mk. Zieht man nun von dem der Stadt zufallenden Kostenbetrag die 2 Millionen ab, die der Staat zugesprochen hatte, so bleibt für die Stadt ein Aufwand von 3 846 674,90 Mk. Der Bau des Hafens wurde im September 1898 begonnen. Die Bauunternehmung war im August des genannten Jahres der Frankfurter Firma Philipp Holzmann & Co., die sich verpflichtet hatte, bis 1. Juli 1900 den Hafen fertigzustellen, übertragen worden. Die genaue Beschreibung der Hafenanlagen, der Hochbauten und maschinellen Anlagen des Hafengebiets wurde von den berufenen Behörden und Dienststellen ausgearbeitet. Es ist dies die im Gründungsjahr 1902 erschienene Schrift „Rheinhafen Karlsruhe“, auf die wir hier gleichzeitig verweisen wollen.

Post, Telegraph, Telephon.

Vom 1. Januar 1875 an ward die Taxe für Stadtpostbriefe bis auf weiteres auf 3 Pfennig festgesetzt. Für alle übrigen Sendungen im Stadtverkehr sowie für alle Versendungen im Landbezirk der Aufgabepostanstalt galten die Taxen, welche durch die vom deutschen Reichskanzler am 18. des genannten Monats erlassene Postordnung festgesetzt worden waren. Vom 1. Juli desselben Jahres an jedoch war die Taxe für Stadtpostbriefe auf 5 Pfennig erhöht. Am 1. Januar 1876 ging die Verschmelzung des Reichspost- und Telegraphenwesens vor sich. Dadurch wurde die bisher bestandene Kaiserliche Oberpostdirektion



Geh. Oberposttrat I. Fr. Heß,
Oberpostdirektor.



aufgelöst; deren Geschäfte wurden den Kaiserlichen Oberpostdirektionen in Karlsruhe und Konstanz übertragen. Der Wirkungskreis der hiesigen Oberpostdirektion umfaßte daher seit dem 1. Januar nicht allein die Verwaltung des Reichspostwesens, sondern auch die des Reichstelegraphenwesens in denjenigen Teilen Badens, welche nach Maßgabe der bisherigen postalischen Einteilung zum Oberpostdirektionsbezirk Karlsruhe gehörten. Im September 1877 wurde in den Diensträumen des Kaiserl. Telegraphenamtes eine Verbindung durch das Telephon hergestellt, welche in der Zeit vom 10. bis 15. des genannten Monats täglich von 10—12 Uhr vormittags von jedermann unter Entgegennahme etwa gewünschter Belehrung u. besichtigt werden konnte. Die ersten Versuche dieser neuen Erfindung wurden in der Öffentlichkeit sowie in der Presse lebhaft besprochen. Gleichzeitig mit der obengenannten Aufstellung eines Telephons wurde eine solche vonseiten des Hofmechanikers Sickler betrieben. Erst im Februar 1883 sprach auf eine Anfrage der Handelskammer, die die Einführung der Telephonleitung in Karlsruhe eifrigst erstrebte, der Oberpostdirektor seine Bereitwilligkeit zur Förderung des Unternehmens aus. Am 1. Oktober wurde der Bau der hiesigen Stadtfernsprechanstalt auf dem westlichsten Punkte, in Mühlburg, begonnen. Die ersten Abonnenten meldeten sich Mitte November. Es waren der Fabrikant Rud. Ellstädter und der Bierbrauereibesitzer S. Moninger. Zum Anschluß an das allgemeine Fernsprechnetz meldeten sich alsbald 23 Teilnehmer mit 34 Sprechstellen an. Ende November teilte die Kaiserl. Oberpostdirektion den Entwurf eines Vertrags wegen Herstellung einer Fernsprechanlage für die Karlsruher Stadtgemeinde dem Stadtrate, der sich mit dem Entwurfe einverstanden erklärte, mit. Mitte Juli 1885 wurde in Verbindung mit der Renovierung des Bahnhofgebäudes ein besonderes Bahnhofspostamt fertiggestellt. In demselben wurden eine kleine Schalterhalle mit Bureauäumlichkeiten, größere Expeditionslokale am Bahnperрон und ein geräumiger Packhof mit Wagenremisen vorgesehen. Außer diesem im Laufe des genannten Jahres am Ostende des Bahnhofes neu errichteten Postgebäude (Postamt II) vermittelten 3 Ämter den Verkehr der Stadt. Im ganzen waren bei demselben 157 Arbeitskräfte tätig, bei dem Telegraphenamte 54. Die Verkehrsziffern weisen gegenüber den früheren Jahren eine nicht unbeträchtliche Zunahme in diesem Jahre auf. Im

Fernsprechverkehr blieb Karlsruhe im Vergleich zu andern Städten, besonders zu Mannheim, zurück. Die Telephoneinrichtungen zählten 39 Teilnehmer mit 56 Fernsprechstellen und 9 Private mit besonderen Fernsprechanlagen. Besonders bemerklich war die bedeutende Steigerung im Neujahrsverkehr. Die Sitte des Austauschens von Glückwunschkarten erfaßte immer breitere Volksschichten. Schon der Absatz in Freimarken kann ein Bild davon geben. In der Zeit vom 27. Dezember bis 31. Dezember 1885 verkauften die hiesigen Postämter, ausschließlich Stadtteil Mühlburg, nicht weniger als 244 500 Stück, 13 % mehr als im vorangehenden Jahr. In 2 Tagen, vom 31. Dezember bis 2. Januar mittags gingen hier 214 800 Briefe zur Bestellung und Abholung ein, darunter 95 400 Stadtbriefe, gegenüber 188 000 Briefen einschließlich 77 000 Stadtbriefen im Vorjahr. Das Personal zur Bearbeitung und Bestellung dieser Briefmassen sowie zur Behandlung der aufgegebenen Briefe war von 52 auf 139 Köpfe verstärkt worden. Zu Beginn des Jahres 1886 wurde die an den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen um 12 Uhr 45 beginnende Briefbestellung abgeschafft, da sich, entgegen der durch die allmähliche Einschränkung des Postdienstes an diesen Tagen geschaffenen allgemeinen Norm, der Bestelldienst oft bis mittags 3 Uhr hinzog. Auch dieses Jahr hatte eine beträchtliche Zunahme gegenüber dem vorangehenden in fast allen Teilen zu verzeichnen. Mit dem 23. Oktober 1886 trat auch eine Privatbriefbeförderung durch Anselm & Co., deren Bureau Ecke der Blumen- und Bürgerstraße war, ins Leben. Der geschlossene Brief wurde zu 3, die Mitteilungskarte zu 2, Druckfachen zu 1 Pfennig befördert. Der Betrieb wurde mit 6 Mann eröffnet, stieg aber gegen Weihnachten und Neujahr so, daß um letztere Zeit 23 Leute im Dienste standen. Bis zum 1. Januar 1887 wurden 16 000 Stück Briefmarken zu 3, 15 000 Stück zu 2 Pfennig verkauft und außerdem eine geringe Anzahl von Paketen befördert. Ein zweites, gleichzeitig von Reinhardt gegründetes Unternehmen ging später in den Besitz des Kaufmanns Zentner über und wurde im Januar 1887 mit dem Anselmschen Geschäfte verschmolzen. Das Jahr 1887 wies eine geringere Stückzahl der ausgelieferten Briefe auf. Dafür ist der Grund darin zu suchen, daß in dem betreffenden Ermittlungszeitraum weniger Druckfachen zur Auslieferung kamen, als dies gewöhnlich der Fall war. Trotz der offensichtlich

erheblichen Steigerung im Fernsprechverkehr blieb Karlsruhe dennoch wiederum weit hinter anderen Städten zurück. Während z. B. die Zahl der bei der Fernsprechvermittlungsstelle des Telegraphenamts dahier hergestellten Verbindungen von 26 000 (täglich 72) auf 33 844 (täglich 93) stieg, fand in Mannheim eine Steigerung von 1 142 300 (täglich 3 130) auf 1 918 911 Verbindungen (täglich 5 257) statt. Die Fernsprecheinrichtung zählte 1887 59 Teilnehmer mit 76 Stellen und 16 Private mit besonderen Sprechanlagen (75 Stellen). Die Gemeindebehörde selbst verkehrte mit 43 Stellen von der Zentralstelle im Rathause aus. Gegen das Vorjahr war die Steigerung des Neujahrsverkehrs wiederum eine sehr beträchtliche; dieselbe berechnete sich auf nahezu 20 %. In diesem Jahre wurden 5 365 594 Briefe aufgegeben und waren 6 015 401 eingegangen. Pakete ohne Wertangabe gelangten 348 691 Stück, Briefe und Pakete mit Wertangabe 370 506 Stück zur Aufgabe. Eingegangen waren in Karlsruhe 342 895 Pakete ohne Wertangabe, sowie 58 812 Briefe und Pakete mit Wertangabe. Postnachnahmesendungen wurden 54 548 im Gesamtnachnahmebetrag von 310 622 Mk. aufgegeben und 23 901 mit einem Nachnahmewert von 244 106 Mk. gingen ein. Auf 196 840 Postanweisungen wurde die Summe von 12 478 575 Mk. eingezahlt, während 246 273 Postanweisungen im Werte von 15 311 005 Mk. eingeliefert wurden. Telegramme wurden nach dem Inlande 57 575 und nach dem Auslande 18 821 aufgegeben. Die Ziffer der in Karlsruhe angekommenen Depeschen betrug 87 258. Die genannten Zahlen mögen für den umfangreichen Postverkehr sprechen. Die folgenden Jahre erreichten fortwährend größere Zahlen. Der konstant anwachsende Verkehr erforderte in der Betriebseinrichtung manche Verbesserung. 1889 kamen folgende zur Ausführung: Beim Postamt I (Friedrichsplatz) Beschleunigung der Briefbestellung durch Einstellung von 3, später 5 Sortierbriefträgern, Einrichtung eines 5. Pakettransportes vom Bahnhofe nach dem Stadtpostamt, sowie Vermehrung der amtlichen Verkaufsstellen für Postwertzeichen um 3; beim Postamt II (Bahnhof) Vermehrung des Unterbeamtenpersonals von 42 auf 45 Personen, endlich eine Landbestelleinrichtung (Karlsruhe-Mühlburg), Einführung der Landbestellung nach den Ziegeleien. Die Stadtfernsprechanlage erfuhr eine Erweiterung von 63 Sprechstellen für 58 neue Teilnehmer, so daß am Ende des Jahres 1889 157 Sprech-

stellen mit 129 Teilnehmern bestanden. Im Jahre 1890 erfuhren die örtlichen Betriebsrichtungen folgende Verbesserung: beim Postamt I die Einrichtung einer besonderen Packetausgabe und Ingebrauchnahme größerer Räume für das Bestellgeschäft, ferner die Vermehrung der amtlichen Verkaufsstellen für Postwertzeichen von 26 auf 27, beim Postamt II die Einstellung eines weiteren Packetbestellwagens, des 9. bei der I., bezw. des 5. bei der II. und III. Bestellung für die Zeit des stärkeren Packetverkehrs. Die Verbesserung in den Telegrapheneinrichtungen erstreckten sich auf die Herstellung einer neuen oberirdischen Leitung nach Frankfurt a. M. zum Betrieb mit Hughes-Apparaten, die Inbetriebnahme einer neuen unterirdischen Leitung für den Verkehr mit Frankfurt a. M., Darmstadt, Mannheim, Heidelberg und Stuttgart, die Erweiterung der Fernsprechanlage um 13 Sprechstellen, die Herstellung von 9 besonderen Fernsprechanlagen für Private und Behörden, sowie endlich auch die Abwechslung der noch vorhanden gewesenen gewöhnlichen Fernsprechsysteeme gegen Mikrophonsysteme und die Ausrüstung der meisten Sprechstellen mit 2 Fernhörern. 1891 wurde eine direkte telegraphische Verbindung mit Nürnberg hergestellt. Die Stadtfernspreeinrichtung wurde um 32 neue Anschlüsse erweitert, 1892 geschah die Herstellung einer direkten Telegraphenverbindung mit Pforzheim und Wildbad, ferner einer weiteren direkten Verbindung mit Heidelberg. Zur Beschleunigung des Telegrammverkehrs zwischen dem Telegraphenamt, dem Postamt II und den Eisenbahntelegraphen wurde eine neue Bahnhofsverbindungsleitung gelegt, ferner wurde Karlsruhe in eine neue unterirdische Leitung von Metz über Straßburg—Stuttgart—Nürnberg—München eingeschaltet. Im genannten Jahre erhielt die Stadtfernspreeinrichtung 40 neue Anschlüsse. Die Postverkehrsziffern wiesen in diesem Jahre wiederum eine recht bedeutende Zunahme auf. 1893 wurde im Telegraphengebäude eine öffentliche Fernsprechstelle eingerichtet, ferner ein Fernspreebetrieb zwischen Durlach, Ettlingen und Karlsruhe einerseits und Frankfurt, Mannheim und Pforzheim andererseits eingeführt. Die um 40 Sprechstellen erweiterte Stadtfernspreeanlage hatte 265 Teilnehmer im Jahre 1893, 300 1894, 353 1895, 396 Teilnehmer 1896. 1894 wurden die Telegrapheneinrichtungen insofern verbessert, als der Fernspreeverkehr mit den Orten Heidelberg, Bruchsal, Offenbach a. M.

Hanau, Mainz, Kastel a. Rh., Bockenheim und mit sämtlichen an das Fernsprechnetz Württembergs angeschlossenen Anstalten erweitert wurde. Im März des genannten Jahres wurde wiederum eine Karlsruher Privatstadtbriefbestellung errichtet. Das Porto für Briefe und Karten war für dieselbe auf 2 Pfennig festgesetzt. Bei ihrer Eröffnung zählte diese Privatstadtpost 50 Verkaufsstellen von Wertzeichen und 36 (gelbe) Briefkästen in den verschiedenen Gegenden der Stadt. 1898 bestand das mit der Bearbeitung der Briefsendungen der Reichspost betraute Personal aus 98 Beamten und 174 Unterbeamten. Zur Abwicklung des Neujahrsbriefverkehrs, der Jahr für Jahr größer wurde, war dasselbe auf 124 Beamte und 284 Unterbeamte verstärkt. 1899 wurden vom 27. bis 31. Dezember 611 254 Stück Freimarken, Postkarten und Kartenbriefe verkauft. An Briefsendungen gingen in der Zeit vom 31. Dezember mittags bis 2. Januar mittags zu Bestellung durch die Briefträger (also ohne die zur Abholung gelangten) 560 907 Stück ein, darunter 106 468 Stadtbrieffsendungen. Für das Jahr 1900 über den Post- und Telegraphenverkehr nähere Angaben zur Vergleichung mit den für das Jahr 1887 angegebenen zu machen, ist zur Beleuchtung des gewaltigen Verkehrsaufschwungs der Stadt nicht uninteressant. An Brief- und Paketsendungen gingen ab ohne Wertangabe 506 407 Stück, mit Wertangabe (im Werte von 118 210 086 Mk.) 52 115 Stück, ohne Wertangabe kamen an 655 888 Stück, mit Wertangabe (im Werte von 127 482 031 Mk.) 51 257 Stück. Nachnahmesendungen gingen ab 94 729 Stück (Wert 1 219 333 Mk.), kamen an 93 703 Stück (Wert 1 657 070 Mk.). Postaufträge gingen ab 31 616 Stück, kamen an 16 888 Stück. Betrag der angekommenen Postaufträge 1 926 800 Mk. Postanweisungen gingen ab 474 063 Stück (Betrag 31 298 884 Mk.), kamen an 584 071 Stück (Betrag 41 051 381 Mk.). Telegramme gingen ab: inländische 122 531 Stück, ausländische 45 633 Stück, kamen an: inländische und ausländische 157 970 Stück. In den Tagen vom 16. bis 18. Oktober 1900 wurde der Betrieb der Oberpostdirektion, der Oberpostkasse, des Postamtes I und des Telegraphenamtes aus den bisherigen Diensträumen am Friedrichplatz, in der Ritterstraße und der Herrenstraße in das neuerbaute Reichspostgebäude auf der Kaiserstraße (Nr. 217) verlegt. Gleichzeitig damit siedelte das Postamt III von der Sofienstraße (Nr. 43) nach der Wald-

Hornstraße (Nr. 21) über. Am 18. fand um die Mittagsstunde im Brieffschalterraum des neuen Hauptgebäudes die feierliche Eröffnung des letzteren statt. An derselben nahmen der Großherzog und Prinz Max teil. Aus Berlin war der Staatssekretär des Reichspostamtes von Podbielski erschienen. Außerdem wohnten die Beamten der Oberpostdirektion, Vertreter der Staats- und Militärbehörden, der Geistlichkeit, der Handelskammer und zahlreiche Korporationen und Vereine der Feier bei. Aus Anlaß dieser Feier war eine Festschrift erschienen, deren erster Teil eine Darstellung der Entwicklung des Postwesens in unserer Stadt seit dem Jahre 1715 aus der Feder des Oberpostdirektors Heß brachte, während der zweite Teil eine von dem Regierungsbaumeister Walter verfaßte ausführliche, durch Bilder erläuterte Beschreibung des in den Jahren 1897 bis 1900 aufgeführten Postneubaus enthält. Kurz vor der Übersiedelung der Oberpostdirektion in das neue Heim war deren langjähriger Vorstand, der eben erwähnte Oberpostdirektor, Geheimer Oberposttrat Joh. Friedr. Heß, in den Ruhestand getreten, nachdem er 22 Jahre an der Spitze des Oberpostdirektionsbezirks Karlsruhe gestanden und zu Beginn des Jahres 1900, unter reger Anteilnahme der ihm unterstellten Beamten, wie auch weiterer Kreise der Bevölkerung, sein 50jähriges Dienstjubiläum gefeiert hatte.

Handel, Industrie und Gewerbe.

Wie in andern Städten, so war auch in Karlsruhe im Jahre 1875 eine allgemein fühlbare Arbeitsstocung zu bemerken, so daß in einigen größeren Fabriken eine teilweise Reduktion der Arbeitszeit und Arbeitskräfte stattfinden mußte. Die Hauptursache dieser Lähmung im Handel und Gewerbe war in der Überproduktion der letzten Jahre und in dem Ruin so vieler schwindelhaften Unternehmungen zu suchen. Durch die schnelle Abzahlung der französischen Milliarden an das Deutsche Reich und der damit verbundenen Überschwemmung des deutschen Geldmarktes war ferner auch der leichtsinnigen Spekulation Tür und Tor geöffnet worden. Die Folge davon war das Emporblühen von Handel und Gewerbe und das durch die Freizügigkeit noch besonders geförderte Wachstum der Städte, aber auch die