

Michael Eble, Hansjakobstraße 8, 77654 Offenburg, [meble77654@yahoo.de](mailto:meble77654@yahoo.de)

**„ ... die Wohltath einer Postverbindung zu gewähren.“**

Zur Entwicklung des Postwesens im oberen Kinzigtal in Schiltach und Schenkenzell.

Ein Beitrag zur Geschichte des Verkehrswesens im mittleren Schwarzwald in der Zeit des Großherzogtums Baden zwischen 1806 und 1871.

von Michael Eble

Vortrag beim Historischen Verein Schiltach-Schenkenzell e.V. in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Schramberg, Außenstelle Schiltach-Schenkenzell am 27. September 2019, 19.30h, im Foyer der Friedrich-Grohe-Halle, Schiltach.

*Die hier vorliegende Text vom 28.10.2019 wurde vom Verfasser nach dessen Vortragsmanuscript für den Vortrag am 27.09.2019 erstellt.*

**Inhaltsverzeichnis**

- + Der thematische Rahmen für den Vortrag
- + Zwischen Rhein und Neckar: das Kinzigtal - ein Verkehrsweg durch den Schwarzwald
- + Zur Entwicklung der Postverbindungen im oberen Kinzigtal zwischen 1806 und 1871 ... und damit in der Zeit des neu gebildeten Großherzogtums Baden
- + Schlussbemerkungen
- + Quellen- und Literaturhinweise

## **Der thematische Rahmen für den Vortrag**

Der Vortrag befasst sich mit dem Aufbau und der Entwicklung des Postwesens im oberen Kinzigtal im mittleren Schwarzwald. Als „mittlerer“ Schwarzwald wird hier das Einzugsgebiet der Kinzig und ihrer Seitentäler bezeichnet.

Beispielhaft dargestellt wird dies für die Stadt Schiltach und die Gemeinde Schenkenzell. Der zeitliche Schwerpunkt liegt im 19. Jahrhundert in der Zeit des 1806 gebildeten Großherzogtums Baden bis zu dessen Übergang in das deutsche Kaiserreich von 1871.

Deutlich wird, wie der Aufbau des Postwesens im oberen Kinzigtal mit den Entwicklungen im Verkehrswesen des jungen Großherzogtums Baden verknüpft ist. Dabei geht es um ein von Staats wegen eingerichtetes Postwesen. Seine Aufgabe: die Beförderung von Briefen und Geldsendungen, Paketen und Personen in einem festen, möglichst flächendeckenden Liniennetz und mit einem verbindlichen Fahrplan zu organisieren.

Wir reden hier von der „gelben“ Post: so benannt nach den gelb angestrichenen Fahrzeugen und Briefkästen. Das Postwesen ist Teil der Verkehrsinfrastruktur eines Landes mit seinen Straßen und Wegen und den Posteinrichtungen entlang dieser Straßen wie auch in den Städten und Gemeinden, die in diesem Liniennetz untereinander verbunden sind. Dabei werden Entwicklungen sichtbar, die Teil der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte eines bestimmten Gebietes sind, hier das obere Kinzigtal mit seinen Seitentälern und den hier bestehenden badisch – württembergischen Grenz- und Nachbarschaftsverhältnissen.

## **Zwischen Rhein und Neckar: das Kinzigtal – ein Verkehrsweg durch den Schwarzwald**

Die Straße durch das obere Kinzigtal ist ein Jahrhunderte alter Verkehrsweg durch den Schwarzwald. Die Kinzig ist der einzige Schwarzwaldfluss, der das Gebirge vollständig durchquert. Zwischen Pforzheim im Norden und der Südgrenze des Schwarzwaldes am Hochrhein verläuft das Tal ziemlich genau in der Mitte des Gebirges in ost-westlicher Richtung. Dieser Talverlauf gibt die Route vor für die Verbindung zwischen dem Rheintal von Straßburg her kommend zum oberen Neckar um Rottweil und zur oberen Donau, wie auch umgekehrt, vom Neckartal her kommend hinein in den Wald und das Tal hinunter an den Rhein.

Neueste archäologische Forschungen mit Funden aus umfangreichen Geländebegehungen zeigen, dass schon seit der Steinzeit im Kinziggebiet Menschen unterwegs waren und hier gesiedelt haben.

Der bedeutendste Beleg für einen frühen Verkehrsweg in diesem Gebiet ist die 74 n. Chr. von den Römern angelegte Kinzigtalstraße als Verbindung zwischen Straßburg/Argentorate und Rottweil/Arae Flaviae und den Römerstraßen im Rheintal und durch das Neckartal. Zu dieser Zeit erweitert das römische Reich seinen Machtbereich östlich des Rheins in den als 'Germanien' bezeichneten Provinzen. Oberhalb von Schenkenzell, am Brandsteig, ist die Paßhöhe der Straße erreicht. An dieser Stelle treffen die Waldgebiete des Schwarzwaldes und die offene Landschaft am oberen Neckar zusammen.

Diese Straßenverbindung hat zum einen militärische Bedeutung für Truppenbewegungen. Zum anderen schafft diese Straße die Voraussetzungen für ein öffentliches Verkehrswesen mit Reiseverbindungen und für den Warentransport wie auch für Dienstleistungen, z. B. die Beförderung von Nachrichten und den Austausch von Informationen. Die Organisationsform dieses öffentlichen Verkehrswesens im römischen Reich ist der „Cursus Publicus“. Personen, die in staatlichem Auftrag oder mit Genehmigung der staatlichen Behörden unterwegs waren, konnten die Straßen und die dazugehörigen Einrichtungen nutzen: zum Transport von Materialien, zum Rasten, zum Übernachten, zum Pferdewechsel, zur Übergabe von Nachrichten, Akten und Unterlagen. Zur rein privaten Nutzung war der Cursus Publicus nicht vorgesehen. Auch Teile der römischen Anlagen auf dem Brandsteig können zur Nutzung für diese Zwecke angenommen werden.

Im 9. bis 11. Jahrhundert wird der Weg durch das Kinzigtal als Reiseroute mittelalterlicher Herrscher genutzt. Beschreibungen dieser herrschaftlichen Reisen zwischen bedeutenden Orten wie Metz und Straßburg im Westen und Ulm und Regensburg im Osten legen diese Einordnung nahe. Dies ist auch in späteren Jahrhunderten der Fall: so sind auch Reisen und Aufenthalte von Kaiser Maximilian I. am Ende des 15. Jahrhunderts in Schiltach und Wolfach belegt.

Da tut sich was in dieser Zeit an der Reiseroute durch das obere Kinzigtal. Viele Leute müssen unterwegs gewesen sein und hielten sich hier vor Ort auf: am Ende des 11. Jahrhunderts finden sich für das obere Kinziggebiet die ersten Belege über die Entstehung von örtlichen Herrschaftsgebieten. Zahlreiche Burgen wurden errichtet und dazu gehörende Siedlungen gegründet. Erste Hinweise über Bergbau im oberen Kinzigtal werden greifbar.

Auf Klosterbesitz weist zur gleichen Zeit die Ortsbezeichnung Cella hin, heute Schenkenzell. Hier kann ein Kloostergut der Reichsabtei St. Gallen angenommen werden. Dazu gehörte die „terra beati galli“, also St. Galler Gebiet im Bereich von Schenkenzell nach Vortal und Wittichen hin. Heute noch gebräuchliche Flurnamen wie „Gallenbach“ und „Gallusberg“ im Vortal legen dies nahe. In der Folgezeit wird im Gebiet weiter talaufwärts ein Kloster gestiftet und in Alpirsbach gebaut.

Menschen durchqueren den Schwarzwald und sie sind im Kinzigtal unterwegs. Der Weg durch das Kinzigtal von und nach Rottweil findet in Schiltach seine Fortsetzung auf der „Rottweiler Straße“, die oberhalb der Stadt auf der Staig an der Willenburg vorbeiführt. Auf dem Marktplatz verzweigt sich die Kinzigtalstraße, einmal weiter das Tal hinauf nach Schenkenzell und Alpirsbach sowie hier aus dem Tal heraus hoch auf die Staig und weiter nach Rottweil. Die Gründung der Stadt im 13. Jahrhundert verdankt sich dieser wichtigen Straßengabelung.

Reisewege sind Transportwege und Reisewege sind Nachrichtenwege. Die Boten sind die Menschen, die auf diesen Wegen unterwegs sind, aufeinandertreffen und sich austauschen: über das Wetter und die Wegeverhältnisse, die Zustände für Mensch und Tier in den Orten und ihren Herbergen. Fuhrleute und reisende Handwerker sind unterwegs, im alten Württemberg gibt es die Metzgerposten: von Ort zu Ort zum Vieheinkauf unterwegs, befördern die Metzger dabei die Briefsendungen der jeweiligen herrschaftlichen Verwaltung und je nach Gelegenheit auch private Post. Dabei handelt es sich aber noch nicht um ein Postwesen mit feststehendem Liniennetz und einem verbindlichen Fahrplan.

„Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen ...“. Menschen, die auf ihrer Reise durch Schiltach kamen, verbreiteten die Informationen und ihre eigenen Eindrücke über den Stadtbrand von 1533 wie ein Lauffeuer“. Und ihre Beschreibungen, aufgeladen mit allerlei „gar erschrecklichen“ Berichten über Hexen und den Teufel, fanden darauf hin in Flugschriften, der Buchdruck war schon erfunden, weite Verbreitung.

Wir sind in der Zeit der Reformation und Gegenreformation mit den kriegerischen Auseinandersetzungen, die das Leben der Menschen im 16. und 17. Jahrhundert bestimmt haben und die Kriegszüge nehmen auch den Weg durchs Kinzigtal. Aber auch ein gewisser Matthäus Merian reist 1643 hier durch und erstellt bei dieser Gelegenheit die bekannte Stadtansicht von Schiltach.

Wer heute im Kinzigtal mit dem Auto unterwegs ist, den verweisen die Straßenschilder talabwärts u. a. auf die A5 Karlsruhe – Basel, talaufwärts auf die A 81 von Stuttgart an den Bodensee: die Straße im Kinzigtal ist eine überregional bedeutsame Querverbindung durch den Schwarzwald.

Im 18. Jahrhundert entstehen als solche bedeutsamen Querverbindungen im Kinzigtal und seinen Nebentälern zwei Linien der Kaiserlichen Reichspost durch den Schwarzwald. Die Postroute im Rheintal wird mit der Postroute durch das Neckartal auf der östlichen Seite des Schwarzwaldes verbunden: 1760 wird die Linie von Offenburg nach Villingen eingerichtet; von dort geht es weiter nach Stockach und auf die Route nach Innsbruck sowie in die Schweiz nach Schaffhausen. Die Linie von Freiburg über Schramberg ins Neckartal nach Cannstatt/Stuttgart wird in den Jahren 1783 bis 1785 als „Chaussee“ ausgebaut. Grundlage war der Vertrag von 1778 zwischen der vorderösterreichischen Landesregierung und dem Herzogtum Württemberg.

Diese beiden Linien sind Teil eines festen Liniennetzes mit verbindlichen Fahrplänen. Die kaiserliche Reichspost stellt im 18. Jahrhundert durch den mittleren Schwarzwald ein organisiertes Postwesen auf die Beine. Die Fürsten von Thurn und Taxis sind vom Kaiser mit dieser Aufgabe betraut worden. Mehrmals in der Woche sind Postwagen und einzelne Postreiter unterwegs. Sie befördern Briefe und Geldsendungen, Pakete und Zeitungen und Menschen. Höchst herrschaftliche Personen, Handelsleute und ganz privat reisende Personen buchen einen Platz in der Postkutsche.

Mitten im Gebirge treffen hier die beiden Routen aufeinander: nicht im oberen Kinzigtal, nicht in Schiltach, sondern in Hornberg. Das hat Auswirkungen auf die verkehrliche und wirtschaftliche Lage im oberen Kinzigtal. Die hiesige Gegend mit ihren Straßenverbindungen gerät in den 'Verkehrsschatten' und die Bevölkerung hat in Folge davon mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen zu kämpfen. Die Post geht anderswo ab.

Wie konnte es dazu kommen?

Einige Erklärungen dazu: Die Kaiser jener Zeit sind Habsburger. Und für die Politik und Verwaltung des habsburgischen Herrschaftsgebietes und den darin liegenden Städten sind funktionierende Verkehrswege und Postlinien, gerade auch im eigenen Herrschaftsbereich, von großer Bedeutung. Mit der neuen Linie auf der Kinzigtalroute verkürzt sich der Weg von Paris nach Wien beträchtlich: von Straßburg über Offenburg nach Hausach, ins Gutachtal nach Hornberg, weiter durch das Schwanenbachtal hinauf nach Krummschiltach, heute:

Langenschiltach, und durch Villingen nach Stockach.

Die andere Linie verbindet Freiburg, die vorderösterreichische Hauptstadt im Breisgau, mit den habsburgischen Landen am Neckar, auf ihrem Weg durch das Elztal hinauf zum Landwassereck, dann nach Hornberg und über den Fohrenbühl hinab ins vorderösterreichische Schramberg, weiter nach Oberndorf und Horb mit Fortführung nach Cannstatt/Stuttgart.

Die beiden Straßen werden ausgebaut, sind so bequemer für Mensch und Tier und - die Fahrten sind schneller. Die Menschen im oberen Kinzigtal müssen eine Verkehrsverlagerung zur Kenntnis nehmen. Die einst wichtige Verbindung durch Schiltach wird heute noch in Kenntnis ihrer früheren Bedeutung als „alte Rottweiler Straße“ bezeichnet.

Zur Randlage für Wirtschaft und Verkehr mit schlechten Straßen kommen im oberen Kinzigtal die nahen Landesgrenzen von mehreren Herrschaftsgebieten hinzu: Schramberg in Vorderösterreich, Schiltach, wie auch Hornberg, in Württemberg, Schenkenzell, wie auch Wolfach, im Fürstentum Fürstenberg, Alpirsbach wiederum in Württemberg und allesamt sind diese Orte untereinander nur wenige Kilometer von einander entfernt.

Was tun ?      Was tun !      Eine richtige Postverbindung muss her !

Die Zeitumstände am Ende des 18. Jahrhunderts sind dafür nicht günstig: das obere Kinzigtal wird erneut zur Durchgangsrouten für die französischen und die kaiserlichen Truppen und auch selbst Schauplatz kriegerischer Auseinandersetzungen.

Neue Voraussetzungen für bessere Lebensverhältnisse stellen sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Im Rahmen der staatlichen Neuordnung von 1803 und 1806 werden mit dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg zwei neue Staaten gebildet. Die fürstenbergischen Schenkenzeller werden Badener, die württembergischen Schiltacher folgen 1810 und werden gleichfalls badische Untertanen.

Politisch und wirtschaftlich entstehen größere, zusammenhängende Gebiete. Der Aktionsradius der Menschen wächst beträchtlich. Das Laufrad, die Draisine, wird erfunden. Künstler bereisen die Gegend und fertigen Landschaftsbilder an, was wiederum interessierte Menschen bewegt, hierher zu kommen. Badeorte im Schwarzwald werden Reiseziele.

Mehr Mobilität ist möglich. Die Dampfmaschine ist schon erfunden, noch steht sie in Fabrikhallen. Doch demnächst wird sie auf vier Räder gesetzt: umwälzende Entwicklungen zeichnen sich ab: Kohlebergbau als Grundlage zur Energiegewinnung, industrielle Produktion in großen Fabrikanlagen, Eisenbahnbau.

Neue Möglichkeiten, das Verkehrswesen zu organisieren, bewirken über Landesgrenzen hinweg wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklungen. Sie bestimmen die gesellschaftlichen und politischen Bestrebungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

### **Zur Entwicklung der Postverbindungen im oberen Kinzigtal zwischen 1806 und 1871 und damit in der Zeit des neu gebildeten Großherzogtums Baden**

Das junge Großherzogtum Baden erwirbt sich in dieser Zeit den Ruf eines 'Musterlandes' oder auch 'Musterländles'. So wird das Staatswesen auf eine neue Grundlage gestellt mit

der liberalen und für damalige Zeiten „mustergültigen“ Verfassung von 1818.

Die Länder untereinander schließen sich in in den 1820er und 1830er Jahren in Zollvereinen zusammen. Gegenseitige Handelsbeschränkungen werden abgebaut. Der Warenaustausch über die Grenzen hinweg nimmt Fahrt auf. Die Herstellung von Waren in großen Fabriken gewinnt neben der kleinteiligen Heimarbeit und der landwirtschaftlichen Produktion immer mehr an Bedeutung.

Verkehrswege für den Transport von Waren und die Beförderung von Menschen werden ganz neu konzipiert: die Rheinkorrektur unter Tulla bringt mitten in Europa für die Schifffahrt ganz neue Dimensionen. 1840 wird in Mannheim der neue Rheinhafen in Betrieb genommen. Und über Land wird eine ganz neue Technologie entwickelt: im gleichen Jahr 1840 geht in Baden die erste Eisenbahnstrecke in Betrieb, zwischen Heidelberg und Mannheim.

Für ein flächendeckendes Postwesen in allen Gebieten des Landes sind gut ausgebaute Straßen eine Grundvoraussetzung. Die Linien der alten kaiserlichen Reichspost wurden 1806 im neuen Großherzogtum Baden im Auftrag des Staates zunächst vom Hause Thurn und Taxis weitergeführt, dann 1811 vom badischen Staat übernommen und dazu die großherzogliche badische Post als landeseigene Institution gegründet. Sie erweist sich als eine rentierliche Investition in die Lebensverhältnisse der Bevölkerung und mit ordentlichen Überschüssen für den Staatshaushalt.

Die Menschen im oberen Kinzigtal sehen neue Chancen, auch ihnen „*die Wohltath einer Postverbindung zu gewähren.*“ Es geht ihnen darum, vor Ort, bei sich zu Hause, da wo sie leben und arbeiten, die dafür besten Bedingungen zu erreichen.

Wir sind in der „Biedermeier“-Zeit angekommen: die politische Entwicklung heißt Rückzug ins Private. Die mustergültige Verfassung von 1818 wird von den Regierenden zunehmend reaktionär gehandhabt. Die verfassungsgemäßen Freiheiten werden eingeschränkt. Dafür forciert der Staat fortschrittliche Entwicklungen lieber auf dem Gebiet der Technik und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen: Baden entwickelt sich zu einem modernen Industriestaat.

An zwei Beispielen aus den Jahren 1827 und 1835 wird deutlich, wie „dicke Bretter bohren“ als „Grundsportart“ unersetzlich ist, um das gesteckte Ziel einer Postverbindung zu erreichen.

In einem Brief des Schiltacher Stadtrats von 1827 wird auf die umständlichen Laufwege der Briefe hingewiesen und die Folgen der Verlegung der Chaussee über Hornberg dargestellt. Der Stadtrat verweist auf den erfolgten Straßenausbau am Hohenstein und dass im benachbarten Württemberg die Postroute Alpirsbach – Freudenstadt schon in Betrieb ist. Die Errichtung einer Postlinie wird als wirtschaftliche und soziale Infrastrukturmaßnahmen begriffen. Sie trägt dem außerordentlichen Zuwachs an Bevölkerung Rechnung, eröffnet neue Betriebsamkeit und steuert der Verdienstlosigkeit entgegen.

Ein weiterer Brief des Gemeinderates Alpirsbach von 1835 argumentiert in die gleiche Richtung: ein die Handelsinteressen befördernder Postkurs wird vermißt, die Auswirkungen der Zollvereine von 1828 und 1834, mit Baden ab 1835, werden beschrieben. Vorgeschlagen wird eine direkte württembergische-badische Postverbindung von Alpirsbach nach Hausach

mit 'Knotenpunkt' in Schiltach.

Schramberg – gerade württembergisch geworden - erhält 1807 eine Poststation und Postanschluss mit Oberndorf. Drei Jahre später wird Schiltach badisch, d. h. zur wirtschaftlichen Randlage kommt jetzt noch die Grenzlage für beide Seiten hinzu und die Straßenverbindung über Hinterlehengericht ist in schlechtem Zustand.

Innerhalb Württembergs sind Alpirsbach und Schramberg schon an die dortigen Postlinien angebunden. Für Wolfach und die Orte im Wolftal, für Schiltach und Schenkenzell, alle auf der badischen Seite des Kinzigtales, fehlt diese immer noch.

Am 01. Mai 1837 ist es dann soweit: die erste regelmäßige Postverbindung durch das obere Kinzigtal geht in Betrieb. Die Postwagenverbindung von Hausach über Wolfach nach Schiltach wird eröffnet. Zwischen Schiltach, Schenkenzell und Alpirsbach wird eine Briefpostverbindung eingerichtet. Diese Strecke übernimmt die württembergische Post als Reitpost. In Alpirsbach besteht Anschluss nach Freudenstadt und Oberndorf a. N.

Die Errichtung der Postexpedition in Schiltach ist also keine Einzelmaßnahme seitens der staatlichen Postverwaltung. Sie ist vielmehr Teil der planmäßigen Erweiterung des Postnetzes in alle Orte des Großherzogtums und mit länderübergreifenden Verbindungen in die Gebiete der angrenzenden Staaten. So erreicht mit dem gleichen Tag auch die Wolfacher „die Wohltath einer Postverbindung“ mit der Eröffnung der dortigen Expedition. Und auch die Schenkenzeller sind mit von der Partie durch die neue württembergische Reitpostlinie zwischen Alpirsbach und Schiltach.

Als Beleg für diesen planmäßigen Netzausbau sind auch die in den darauf folgenden vier Jahren in den Schwarzwaldtälern neu eingerichteten Verbindungen zu verstehen:

1838 – Wolftal bis Rippoldsau sowie Elztal / Waldkirch-Elzach,  
1839 – oberes Gutachtal mit der neuen Straße Hornberg – Triberg – St.Georgen – Villingen,  
1840 – Murgtal / Gaggenau-Gernsbach-Forbach,  
1841 – Renchtal / Oberkirch-Oppenu-Bad Peterstal/Bad Griesbach.

Alle hier genannten Linien, mit Ausnahme des Wolftales, werden in späteren Jahrzehnten zu Eisenbahnlinien.

Grundlage für den planmäßigen Ausbau der Postlinien war ein ebenso planmäßig betriebener Straßenausbau in den Schwarzwaldtälern. Der Schriftwechsel in den Postakten im Schiltacher Stadtarchiv ist ein beredtes Zeugnis dafür, wie die Menschen am Ort ihre begründeten Interessen artikulieren und so die angestrebten Veränderungen mit bewirken können.

Einerseits ist da die alltägliche Erfahrung, seit Jahrzehnten „abgehängt“ zu sein, greifbar. Gleichzeitig belegt der Vorgang das Selbstbewusstsein der Bevölkerung und ihre Berufung auf die einstige Wichtigkeit und Bedeutung ihres Ortes und der ganzen Gegend mit gut vorgebrachten Gründen für eine hoffentlich gedeihliche Entwicklung.

Ein Einwurf an dieser Stelle: 1837 erhält also das obere Kinzigtal gerade einen Anschluss an die Postverbindungen, da beginnt ein Jahr später in Baden zwischen Mannheim und Heidelberg schon der Bau für die erste Eisenbahnlinie im Großherzogtum. Ein schönes Beispiel da-

für, wie der Wandel in den Verkehrsverhältnissen doch sehr ungleichzeitig ausfällt.

Der Vertrag der Postverwaltung mit Engelwirth Isaac Wolber als künftigem Postexpeditor in Schiltach ist gleichfalls erhalten. Dabei handelt es sich um eine kontraktmäßige / vertragliche Postanstalt im Unterschied zur „ärarischen Postanstalt“ mit Staatsbediensteten und finanziert über den Staatshaushalt.

Zur Schilderung der örtlichen Verhältnisse hier der §1 aus dem Vertrag vom März 1837:  
„§1–

*Dem Engelwirth Isaac Wolber wird die in Schiltach neu zu errichtende Großherzogl. Postexpedition mit dem 1. Mai 1837 unter der Bedingung übertragen, daß er das Postbureau nebst der Wirtschaft in sein an der Schramberger Straße\* stehendes Haus verlege, und die Erweiterung des Platzes vor demselben gegen den Garten hin unverweilt bewerkstellige.“ (\*Anm: heutige Straßenbezeichnung 'Spitalstraße'.)*

Bis dahin befand sich das Gasthaus am Marktplatz gegenüber dem Rathaus. Die Übernahme der Postexpedition war so mit beachtlichen Veränderungen in den persönlichen und geschäftlichen Verhältnissen der Familie verbunden. Mit der Verlegung des 'Engel' richtete Philipp Wolber, ein Bruder von Isaac Wolber, dort die erste Apotheke in Schiltach ein. Heute befindet sich in dem Haus das Apothekenmuseum.

Wenn eine eine Reise tut dann kann sie was erleben. Das erfährt auch die Dichterin Annette von Droste-Hülshoff. In einer Reisebeschreibung vom September 1844 schildert sie in einem Brief an ihre Schwester Jenny die Fahrt von Meersburg am Bodensee in ihre münsterländische Heimat: da die Straße durch das Schiltachtal über Hinterlehengericht in schlechtem Zustand ist, wählt ihre Reisegesellschaft die bevorzugte Route über den Fohrenbühl nach Hornberg und weiter über Hausach nach Offenburg zur Weiterfahrt dort mit der Eisenbahn. Noch gibt es keine direkte Postlinie zwischen Schiltach und Schramberg.

Hier sei nochmals an die „mustergültige“ Verfassung von 1818 erinnert. Ihre Umsetzung ist eine wechselvolle Geschichte zwischen mehr persönlichen Freiheiten für die Bevölkerung und dann wieder Einschränkungen durch den jeweiligen regierenden Großherzog. Der Ruf nach politischen Veränderungen hin zu einem demokratisch begründeten Staatswesen wurde seit den 1830er Jahren und in den 1840er Jahren immer lauter. Die Revolution in Baden nimmt ihren Lauf. Und so verwundert es nicht, dass gerade die örtlichen Posthalter in den Jahren 1847-49 für die revolutionäre Bewegung besonders wichtige Akteure wurden.

Einer von ihnen: Christian Wolber (1818-1886), Engelwirth und Postexpeditor in Schiltach. 1845 hatte er vom Vater die Wirtschaft und die Postexpedition übernommen. 1848 engagierte er sich auf Seiten der revolutionären Bewegung für eine freiheitliche und demokratische Staatsordnung. Hier, im grenznahen Gebiet zu Württemberg stellte er die örtlichen Postdienste für Fahrten, Briefbeförderung und Kurierstaffetten zu Verfügung und war auch selbst bei Erkundungsfahrten zur revolutionären Stimmung in Württemberg mit dabei. Das blieb für ihn nicht ohne Folgen: nach der Niederschlagung der Revolution in Baden durch preussische Truppen wird Christian Wolber inhaftiert, sitzt einige Monate im Gefängnis und muss 1850 auswandern. Sein Besitz hier in Schiltach wird zur öffentlichen Versteigerung ausgeschrieben. Neuer Postexpeditor wird der Hauptlehrer Georg Philipp Goll.

Die Post wechselt von der Spitalstraße ins Vorstädtle und befindet sich dort bis heute, wobei

sie dort mehrfach, auch in jüngster Zeit, von einem Haus ins nächste umgezogen ist. Christian Wolber kann nach einer Amnestie 1852 nach Schiltach zurück kehren. 1868 wird er Ratschreiber der Stadt und stirbt im Oktober 1886, wenige Tage vor der Eröffnung der Kinzigalbahn. Eine technische Zeitenwende bahnt sich an. Die Probefahrten sind schon im Gang.

Zurück zur ersten durchgängigen Postverbindung im oberen Kinzigtal von 1837: badisch von Hausach über Wolfach nach Schiltach und dort württembergisch weiter über Schenkenzell nach Alpirsbach: das war ein Anfang.

Im Brief der Annette von Droste-Hülshoff von 1844 war zu lesen: / ... *der erste Teil des Weges von Schramberg weiter nach Wolfach führe über schmale Klippenwände und erst vor einigen Tagen sei ein Wagen mit Menschen und Pferden in den Tobel gestürzt ...* ./

Nach Lage der Dinge ist hier mit dem „ersten Teil des Weges“ offensichtlich die Strecke von Schramberg über Hinterlehengericht nach Schiltach gemeint. Ab Schiltach war die Straße ja seit 1837 in einem für die Post tauglichen Zustand. Dies galt noch nicht für die Verbindung zwischen Schiltach und Schramberg.

Die Umstellung der Verbindung aus dem Rheintal nach Schramberg auf eine Talroute durch das Schiltachtal gewann dann an Bedeutung durch den aufstrebenden Industriestandort Schramberg, seit 1810 württembergischer Grenzort zum talabwärts, jetzt badischen Schiltach. Nicht mehr herrschaftliche Überlegungen bestimmen jetzt die Linienführung einer staatlichen Postverbindung, sondern die wirtschaftliche Bedeutung von Orten und Gebieten, die zunehmend von industrieller Produktion in großen Fabriken geprägt wurden.

Die 1850er Jahre legen im Großherzogtum Baden ein beredtes Zeugnis ab: für Großherzog und Regierung sind die Revolutionsjahre überstanden. Der „mustergültige“ Ausbau der Verkehrswege in einem zunehmend industrialisierten Land geht, im wahrsten Sinne des Wortes, 'zügig' voran. 1855 ist die Eisenbahnlinie von Mannheim nach Basel fertiggestellt. Auf die Bahnhöfe an der Strecke laufen die Postlinien aus und in die Schwarzwaldtäler zu. Mit einem verbesserten Straßenzustand auf diesen Linien erhält die badische Hauptbahnstrecke im Rheintal ein zusätzlich rentierliches Verkehrsaufkommen mit einer wachsenden Zahl an Reisenden wie auch beim Gütertransport.

Die Konsequenz für das obere Kinzigtal war: Ausbau der Straßen in den Abschnitten über die badisch-württembergische Grenze hinweg: einmal der Abschnitt zwischen Schiltach und Schramberg sowie das Teilstück zwischen Schenkenzell und Alpirsbach. Mit der Fertigstellung der badischen Rheintalbahn 1855 wird die Qualität der Postverbindungen durch das obere Kinzigtal dank besserer Straßenverhältnisse angehoben.

Mit dem 15. Mai 1855 wird die badische Postomnibus-Verbindung zwischen Offenburg und Schramberg über Schiltach eingerichtet: der „Kinzigthal-Postomnibus-Curs“. Die größeren Postkutschen können mehrere Personen und Fracht befördern. Sie ersetzen die kleinen Einachser mit einem PS vorne dran, sog. Carriolen (kleiner Karren), die hier als 'Pick Up' auf zwei Rädern seit 1837 zwischen Hausach und Schiltach unterwegs waren. Interessant sind die Hinweise zu den Anschlussverbindungen: in Schramberg weiter mit Eilwagen nach Rottweil und Eilwagen nach Tübingen sowie in Offenburg weiter mit den Eisenbahnzügen Nr. V und Nr. VIII in Richtung Basel und Mannheim.

Vom gleichen Tag an fährt die kleine Carriolpost jetzt von Wolfach nach Rippoldsau. Die bisherige Reitpost entfällt. Das gleiche Bild zwei Jahre später: die Landstraße von Schiltach über Schenkenzell nach Alpirsbach ist jetzt gleichfalls für die Fahrten mit der kleinen württembergischen Carriolpost hergestellt. Start: 01. März 1857. Personenbeförderung ist jetzt auch hier möglich und auf halbem Wege in Schenkenzell wird, zunächst versuchsweise, eine Postablage eingerichtet. Die chemische Fabrik Wittichen, die Gebr. Federhoff-Blaufarbenwerk, stellen nämlich den Antrag, dass ihre Postsendungen auf der Durchfahrt in Schenkenzell zur Abholung abgelegt werden dürfen; ansonsten hätten diese in Schiltach abgeholt werden müssen. Die Postverwaltung sagt zu. Die Postablage wird im Unterdorf, an der Abzweigung der Straße nach Kaltbrunn und Wittichen, im Kaufladen von Samuel Faller eingerichtet (heute Wohnhaus Landstraße 4). Samuel Faller stammt vom Wolbersloch in Schenkenzell. Die Namen seiner Eltern stehen heute noch am Türbogen des dortigen alten Hauses. Die Postablage Schenkenzell ist der Postexpedition in Schiltach unterstellt. Hier können Postsendungen abgeholt wie auch versandt werden.

Rückblickend läßt sich sagen: mit dieser Angebotsverbesserung in den 1850er Jahren wurde ein Postwesen entwickelt, das zunehmend der „gelben Post“ entspricht, wie wir sie kennen. Aber noch gibt es im Kinzigtal keine Bahnlinie, von Gedanken an motorisierte Fahrzeuge ganz zu schweigen.

In den Staaten des deutschen Bundes tritt das Streben nach nationaler Einigung in einem gemeinsamen deutschen Staatswesen immer stärker in den Vordergrund der gesellschaftlichen Entwicklung. Schon die revolutionären demokratischen Bewegungen standen ganz im Zeichen eines geeinten Deutschland. Die Farben „SchwarzRotGold“ wurden damals zum Wahrzeichen dieser Entwicklung und jeder kennt diese Farben heute als Flagge der Bundesrepublik Deutschland. Eine Voraussetzung dazu: ein Verkehrswesen zu entwickeln, das länderübergreifend funktionierte. Der deutsche Zollverein bewährte sich für die beteiligten Länder schon seit 1835. Im gleichen Jahr wird in Deutschland mit dem Eisenbahnbau begonnen. Die Fahrtzeiten der Eisenbahn eröffneten völlig neue Möglichkeiten, große Strecken in bisher nicht gekannter Geschwindigkeit zurück zu legen.

Um den Postverkehr über Grenzen hinweg neu aufzustellen wurde 1850 der deutsch-österreichische Postverein gegründet, ein sichtbares Zeichen für völlig neue Entwicklungen: die Einführung von Briefmarken in den beteiligten Ländern, die Tarife zur Beförderung sind gegenseitig anerkannt.

Da lag es nahe, im Großherzogtum Baden die nächste Ausbaustufe im Postbetrieb anzugehen: die Postzustellung in die einzelnen Häuser. Für uns ganz selbstverständlich, gab es das damals noch nicht. Dazu wurde 1859 die 'Landpostanstalt' errichtet, ein weiteres Beispiel für eine 'mustergültige' Regelung zur künftigen Postzustellung: örtliche Postablagen werden eingerichtet, Briefkästen – damals 'Brieffladen' genannt – werden aufgestellt und Postboten eingestellt. Botenbezirke werden eingeteilt und Bestellgangslisten erstellt. Die badische Landpostanstalt wurde in Schiltach und in Schenkenzell ausgehend von der Postexpedition in Schiltach organisiert. Die Postzustellung in Schiltach und nach Vorder- und Hinterlehengericht sowie über die Postablage in Schenkenzell nach Bergzell sowie nach Kaltbrunn und Wittichen kam in Gang.

Wie hat das funktioniert? Der Postbote übernahm bei der Postexpedition in Schiltach bzw. bei der Postablage in Schenkenzell die Briefsendungen und machte sich auf den Weg, seinen Bestellgang abzulaufen.

Dabei hatte er auch die auf seiner Route vorhandenen Briefkästen zu leeren und diese Sendungen nach seiner Rückkehr einzuliefern. Zur Kontrolle befand sich in jedem Briefkasten, an einer Kette befestigt, ein kleiner Stempel mit einer Nummer. Diesen Stempel hatte er auf die Sendungen, die im Briefkasten lagen, anzubringen; ebenso auf seinem Rapportzettel als Nachweis für die erfolgte Leerung.

Die Postgeschichtler sind immer noch am Forschen: fünf solcher nummerierter Briefkästen waren damals im Bereich der Postexpedition Schiltach aufgestellt worden. Doch welcher Briefkasten mit seiner Nummer im Stempel stand wo? Ihre Standorte sind noch nicht alle geklärt. Einer befand sich in Wittichen am Kloster, ein weiterer in Kaltbrunn, vermutlich am Roßbergerhof. Für Vorder- und Hinterlehengericht sind Standorte und Nummern noch nicht geklärt. Das Lehengerichter Rathaus mit seinem Postaufkommen befand sich ja in Schiltach und wurde gleich dort zur Post eingeliefert.

Anfangs kam die Post dreimal in der Woche ins Haus. Ab 1863 gab es dann die tägliche Zustellung außer Sonntags. Damit war die Angebotspalette vollständig: die Postexpedition war in Schiltach dazu die Postablage in Schenkenzell. Die Post- und Personenbeförderung erfolgte mit dem Post-Omnibus auf den Linien der Kinzigtalroute. Briefsendungen wurden über die örtlichen Briefkästen auf den Weg gebracht und mit den Landpostboten erfolgte die Postzustellung direkt ins Haus.

Eine Verkehrsinfrastruktur war entstanden, die in ihrer Grundstruktur so bis heute besteht und heute freilich unter ganz anderen technischen und organisatorischen Voraussetzungen betrieben wird.

1837 stand die Ankündigung der ersten Postverbindung nach Schiltach noch im Regierungsblatt aus Karlsruhe neben allen anderen Mitteilungen aus den verschiedenen Ressorts der Regierung. 1855 wurde die Post-Omnibus-Verbindung angekündigt, aber nicht mehr im Regierungsblatt sondern im neu geschaffenen Verordnungsblatt der Direktion der Großherzoglich badischen Verkehrsanstalten aus Karlsruhe: neue Verwaltungsstrukturen bilden sich heraus. 1859 wird die Einführung der Landpost bekannt gemacht durch das Großherzogliche Post- und Eisenbahnamt in Offenburg, also nicht mehr am Regierungssitz in Karlsruhe.

Daran läßt sich beispielhaft ablesen, wie die Struktur und Organisation für den Betrieb des Verkehrswesens in Baden an seinen Standorten im ganzen Land einen bedeutsamen und beachtlichen Umfang erreicht hatte mit einer Vielzahl neuer und neuartiger Arbeitsplätze und Qualifikationen.

Und auch in den letzten Jahren des badischen Großherzogtums als eigenständiger Staat geht die Entwicklung nochmals mächtig nach vorn. 1863 kommt eine völlig neue Technologie ins Tal: mit dem Eisenbahnbau zwischen Offenburg und Hausach wird die erste Telegraphenleitung gebaut. In Fortführung davon werden zwischen Hausach und Schramberg Holzmasten und Drahtleitungen installiert, die Poststation wird erweitert zur Telegraphenstation. Die Nachrichtenübermittlung bekommt eine neue Dimension.

Der Schiltacher Kunstmaler Heinrich Eyth fertigt als 15jähriger 1866 eine Zeichnung an: „*Schiltach vom Kirchenweiher aus*“ - optisch ist die Flößerei beherrschend, aber die rechte Bildhälfte zeigt die neue Straße mit den Würfel-Randsteinen, der Postomnibus ist in Rich-

tung Wolfach unterwegs und an der Straße entlang sind die Masten und Leitungen der Telegraphenleitung zu sehen. Die linke Bildhälfte: Wald, 20 Jahre später, 1886, fährt hier die Eisenbahn. Während Heinrich Eyth diese Zeichnung anfertigt wird im gleichen Jahr weiter unten im Tal der Eisenbahnbetrieb aufgenommen: der erste Streckenabschnitt der Schwarzwaldbahn von Offenburg bis Hausach ist fertig.

Aus Postlinien werden Eisenbahnlinien. Menschen und Postsendungen werden jetzt auf der Bahn befördert und die bisherigen Post-Omnibus-Verbindungen eingestellt. Der Umstieg ins obere Kinzigtal von der Eisenbahn auf den Post-Omnibus mit seinen Pferden erfolgt jetzt in Hausach. Landesweite regelmäßige Verbindungen in einem dichten Liniennetz sind entstanden.

Und die deutsche Einigung rückt näher und näher. 1871, nach dem deutsch - französischen Krieg bringt der badische Großherzog in Versailles auf seinen Schwiegervater, den preußischen König Wilhelm, das erste „Hoch“ auf den neuen deutschen Kaiser aus. Was auch für die Post nicht ohne Folgen bleibt: zum 01. Januar 1872 geht die „mustergültige“ großherzoglich badische Post in der neu gegründeten Deutschen Reichspost auf. Die Postexpedition Schiltach heißt jetzt Kaiserliches Postamt und die Postablage in Schenkenzell wird zur Kaiserlichen Postagentur.

### **Schlussbemerkungen**

Jedes Jahrhundert ist auf seine Weise atemberaubend. Das gilt jetzt schon für die ersten 19 Jahre des 21. Jahrhunderts und galt gewiß auch für die Jahre des 19. Jahrhunderts „Bettelten“ die Menschen damals darum, „...die Wohlthat einer Postverbindung gewährt zu bekommen“, so sprechen wir heute im freiheitlich demokratischen Staat vom Grundrecht auf schnelles Internet und von der informationellen Selbstbestimmung, freier Zugang zum Internet und das global total.

Letztlich wirkt der uralte menschlich-soziale Impuls fort: Menschen sind umtriebige Wesen, wie komme ich von A nach B und ebenso meine Briefe und Nachrichten. Es gab mal eine alte und demnächst wird es eine „neue Seidenstraße“ geben. Zum Leben und Überleben brauchen die Menschen Kontakte und Beziehungen, höchst persönlich und ganz geschäftlich. Unter uns heutigen Menschen gibt es privates und öffentliches „Gezwitscher“ in den einschlägigen, ja auch als „sozial“ bezeichneten Medien, bei nicht selten a-sozialen Inhalten. Über Risiken und Nebenwirkungen damit – doch das ist ein ganz anderes Thema.

### **Quellen- und Literaturhinweise:**

Grundlage für diesen Vortrag ist die unter dem gleichen Titel veröffentlichte Abhandlung des Verfassers in 'Die Ortenau', Veröffentlichungen des historischen Vereins für Mittelbaden, 79. Jahresband 1999, S. 499 – 517; auf die dortige Liste der Anmerkungen, S. 515-517, wird verwiesen. Der Artikel ist in digitalisierter Form kostenfrei abrufbar auf dem Server der Universitätsbibliothek Freiburg unter <http://dl.ub.uni-freiburg.de/diglit/ortenaus>. Weitere hier verwendete Materialien befinden sich im postgeschichtlichen Archiv Oberes Kinzigtal und in der postgeschichtlichen Sammlung Oberes Kinzigtal – Schiltach und Schenkenzell (postalische Dokumente und Belege), jeweils beim Verfasser.

© Michael Eble, Offenburg, 2019

29. Oktober 2019  
M. Eble