

Die Posthaltereien im Hegau

Von Wolfgang Kramer, Konstanz und Engen

Mit den neuen Gedanken der Renaissance erfuhr auch das Nachrichtenwesen Ende des 15. Jahrhunderts eine tiefgreifende Erneuerung. Die separate Übermittlung von einzelnen Nachrichten und Briefen durch Boten, wie sie bisher geistliche und weltliche Herrschaften einsetzten, erwies sich als zu schwerfällig und vor allem als zu langsam. Moderne Staaten mit weit entfernt liegenden Landesteilen ließen sich mit diesem Nachrichtensystem kaum mehr verwalten.

Schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts hatten Angehörige der Familie von Taxis in Oberitalien Erfahrungen auf dem Gebiet des Postwesens gesammelt.¹ 1489 wurde Johannes von Taxis von Kaiser Maximilian I. zum Postmeister bestellt. Zusammen mit den Familienangehörigen und über eingerichtete Niederlassungen in den Niederlanden, in Spanien, Frankreich und Rom baute die tatkräftige Familie derer von Taxis ein modernes und vor allem schnelles System der Nachrichtenübermittlung auf. Damit konnte das durch seine neuen Besitzungen in den Niederlanden, Burgund und Spanien von den habsburgischen Kernlanden über weite Bereiche Europas verstreute Reich Kaiser Maximilians effektiver verwaltet werden.

Die entscheidende Neuerung der Taxis war, dass nicht mehr ein einzelner Bote eine Nachricht von einem Ort zum anderen brachte, sondern dass sie regelmäßige Kurse mit sogenannten Posten einrichteten. In einer Art Stafette wurde ein Sack mit Briefen, das »Felleisen«, durch einen berittenen Bediensteten von einem Posten zum anderen gebracht. An einem solchen Posten wurden Pferd und gegebenenfalls auch der Reiter gewechselt, und »ab ging die Post« mit einem frischen Pferd und frischem Reiter weiter zum nächsten Posten.

Dieses System beschleunigte den Nachrichtentransport enorm. In einem Vertrag von 1505 war festgelegt worden, dass die Taxis'sche Post einen Brief auf der Strecke von Innsbruck nach Brüssel im Sommer in höchstens fünfeinhalb und im Winter in sechseinhalb Tagen überbringen musste. Die ersten »Postcourse« waren ausschließlich reitende Posten zum Transport von Briefen, der Transport von Personen in Wagen auf den Postkursen erfolgte erst viel später. Eine »Beförderung« von Personen zu Pferde durch die Post auf den »Postcoursen« gab es aber bereits im 16. Jahrhundert.²

1 Leibbrand, Walter: Postrouten (Postcourse) in Baden-Württemberg 1490–1803. In: Historischer Atlas von Baden-Württemberg, Erläuterungen, Beiwort zur Karte X,2. 8. Lieferung. Stuttgart 1980

2 Ebenda

Die ersten »Postcourse« waren die niederländisch-vorderösterreichischen. Der allererste wurde 1490 auf der Strecke Innsbruck–Brüssel über Söflingen, Altenstadt bei Geislingen/Steige, Cannstatt, Enzweihingen, Knittlingen und Rheinhausen bei Speyer eingerichtet. Der Hegau wurde schon recht früh von einem solchen Postkurs tangiert. 1503 wurde eine Verbindung zwischen Plochingen und Zürich eröffnet, die den Hegau berührt haben muss. Hier können wir einen Vorläufer der bedeutenden Nord-Süd-Verbindung vermuten, die in späterer Zeit den wichtigsten Postkurs durch den Hegau darstellte.

Stockach zählt zu den deutschen Städten mit einer ganz frühen Station, die zu den ältesten in Deutschland gerechnet wird.³ Von einer frühen Poststation können wir auch für Engen ausgehen. Die Stadt wurde ab 1525 durch den Kurs von Innsbruck über Markdorf, Stockach, Rottweil, Rheinhausen in die Niederlande berührt, hierfür muss eine Station in Engen etabliert worden sein. Diese Poststation in Engen konnte archivalisch jedoch bisher noch nicht nachgewiesen werden.

Somit waren Stockach und Engen die Städte im Hegau mit einer frühen Anbindung an das Postwesen und eigenen Poststationen. Auch der 1530 feststellbare Postkurs von Innsbruck über Leutkirch und Freiburg nach Ensisheim lief durch den Hegau über Stockach und zwangsläufig über Engen. Das kleine Ensisheim im südlichen Elsass war ab 1431 Sitz der vorderösterreichischen Verwaltung für die habsburgischen Besitzungen im Elsass, Breisgau, Aargau und am Bodensee. Damit war Ensisheim ein Ort, der auf eine Nachrichtenverbindung mit den habsburgischen Stammländern jenseits des Arlbergs dringend angewiesen war.

Mit Ausnahme des ersten eingerichteten Postkurses von 1490 von Innsbruck über Söflingen bei Ulm nach den Niederlanden liefen vier der fünf am frühesten eingerichteten Postkurse in Südwestdeutschland durch den Hegau. Mit diesen Postkursen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung wurde der Hegau schon sehr früh durch das neue Kommunikationsmittel mit der Welt verbunden. Die wichtige vorderösterreichische Amtsstadt Stockach und das verkehrsgünstig gelegene Engen wurden damit zu bedeutenden Verkehrskreuzen im Postwesen im deutschen Südwesten.

Noch heute ist vielen Menschen ein Teil des Verlaufs eines der ersten Postkurse bekannt. Der »alte Postweg« oberhalb von Watterdingen wird von zahlreichen Spaziergängern zu allen Jahreszeiten gerne aufgesucht. Auf einem Teilstück dieses Weges liefen die Postkurse in Ost-West-Richtung, die ihren Ausgang in Innsbruck nahmen und über das Allgäu nach Markdorf, von dort über Stockach nach Engen führten. In Engen lief der Weg für die Postreiter vom Altdorf über den Ballenberg, vorbei am Hauser Hof, auf den östlichen Teil des heutigen Postweges und von dort über Leipferdingen ins Aitrachtal nach Hondingen, um über Unadingen nach Neustadt im

3 Wagner, Hans: Aus Stockachs Vergangenheit. Stockach 1981², S. 197 nennt das Jahr 1517 für den Kurs ab Stockach. Die in der sog. Heimatliteratur genannten Jahreszahlen für die Einrichtung von Postkursen weichen von denen bei Leibbrand, a. a. O. 1980, z. T. ab; letztere sind die Grundlage für diesen Beitrag.



Der Hegau im Schnittpunkt vieler früher »Postcourse«. Ausschnitt aus der Karte »Postrouten (Postcourse) in Baden-Württemberg (1490–1803)«, bearb. von W. Leibbrand. In: Historischer Atlas von Baden-Württemberg, hg. von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Baden-Württemberg. Stuttgart 1972–1988, Karte X,2 (1979)

Schwarzwald zu gelangen. Durch das Höllental und den Höllsteig ging es nach Freiburg und von dort über Breisach schließlich nach Ensisheim.⁴

Kaiser Matthias verlieh 1615 an Freiherr Lamoral von Taxis das Generalpostmeisteramt im Reich. Von da an waren die Freiherren und späteren Fürsten von Thurn und Taxis die Reichspostmeister und ihr Postunternehmen wurde zur Reichspost. Die kaiserliche Hofpost und somit die vorder- und niederösterreichische Post blieben jedoch weiterhin selbstständig und gehörten nicht zur Taxis'schen Post. Dies hatte zur Folge, dass der Hegau von Kursen beider Postunternehmen passiert wurde und dass es zwei Poststationen an einem Ort geben konnte: eine Reichspoststation der Thurn und Taxis und eine vorderösterreichische Poststation. Doch man ging pragmatisch mit diesen beiden Organisationen um: Sehr häufig bediente der Posthalter eines Orts beide Postunternehmen. Erst 1777 ging die vorderösterreichische Post in der Taxis'schen Reichspost auf.

Nach den vier frühen Postkursen, die durch den Hegau liefen, sind weitere erst wieder nach dem 30-jährigen Krieg nachzuweisen. Ab 1654 führte ein Postkurs von Basel über Rheinfelden und Leutkirch nach Innsbruck, der den Hegau und mindestens Hegauer Poststationen in Schaffhausen, Singen und Stockach passiert hat. Ab 1680 gab es einen Postkurs, der von Ulm über Stockach nach Schaffhausen führte. Im gleichen Jahr gab es einen Kurs vom fürstenbergischen Meßkirch über das österreichische Radolfzell in die zu allen Zeiten wirtschaftsstarke Munotstadt am Rhein. Das immer verkehrungünstig gelegene Konstanz erhielt erst ab 1683 einen Anschluss an das Postsystem, wobei ein Kurs von Lindau über Buchhorn dort endete. Eine starke Aufwertung erfuhren 1691 die Stadt Engen und seine Posthaltereie, als der Kurs von Schaffhausen über Engen, Cannstatt, Bruchsal, Heidelberg nach Frankfurt eingerichtet wurde. Die Postkurse wurden nicht jeden Tag bedient. Im Jahr 1745 führte der Kurs beispielsweise in jede Richtung nur zwei Mal wöchentlich für die Strecke Cannstatt–Schaffhausen.

Sechs Jahre später, ab 1697, fuhr auf diesem Kurs eine Landkutsche mit Personenbeförderung. Die Landkutschen im deutschen Südwesten nahmen nach Leibbrand im Jahr 1630 mit der Strecke Stuttgart–Ulm ihren Betrieb auf. Das Fahren in – oder soll man besser sagen: auf – einer Landkutsche war noch weit weg vom einigermaßen bequemen Reisen in einer »Postkutsche« nach unserer Vorstellung. Leibbrand beschreibt das Fahren in einer Landkutsche: »Die Landkutschen waren offene Leiterwagen, die Holzachsen hatten und neben 4 bis 5 Reisenden auch Handelswaren allgemeiner Art befördern konnten. Den Wagen mangelte es an jeglicher Bequemlichkeit, Wind und Wetter belästigten fast ungehindert die Reisenden: so waren z. B. die Holzsitze, auf denen die Reisenden während der Fahrt saßen, ohne Rückenlehne. Vor allen Dingen aber war die Beförderung sehr langsam.«⁵

Wer wollte und physisch stabil genug war, der konnte sich ab 1697 auf einem solchen Wagen von Schaffhausen die knapp 400 km bis Frankfurt durchschütteln las-

4 Verlauf rekonstruiert anhand der Karte X,2 zum Historischen Atlas Baden-Württemberg

5 Leibbrand, a. a. O. 1980, S. 11



Der Hegau mit den wichtigsten Straßen auf der Karte von Vorderösterreich, 1796 (Archiv AG Grüenberg / Kriegesarchiv Wien)

sen. Die Landkutschen verkehrten natürlich nach einem festen Fahrplan. Die Landkutsche von Schaffhausen nach Frankfurt fuhr jeden zehnten Tag. Der Kurs wurde von einem in Frankfurt ansässigen Schaffhauser betrieben.

Nach dem 30-jährigen Krieg bemühten sich einige deutsche Fürsten, in das lukrative Geschäft der Post einzusteigen, nachdem die kaiserliche Post der Taxis erkennbar schwächelte. Der württembergische Herzog packte die Gelegenheit beim Schopfe. Er schuf sich seine eigene Post und betrieb seine Landkutschen auf eigene Rechnung. Er führte die württembergische »Metzgerpost« ein, denn die wirtschaftlich starken Metzger verfügten meist über Pferde, und diese wurden für den Transport von amtlicher Post, aber auch von privaten Briefen eingesetzt. Ab 1622 mussten die württembergischen Metzger laut der »Post- und Metzgerordnung« »landesherrliche Post beritten und erforderlichenfalls mit Pferdwechsel von Station zu Station an den Bestimmungsort [...] bringen«.⁶ Das hatte z. T. kuriose Folgen, so durfte auf einigen Strecken keine Post befördert werden, weil parallel dazu ein Kurs der Reichspost verlief, die auf diesem das Briefbeförderungsprivileg hatte. Es konnte sein, dass auf halbem Weg die Waren umgeladen werden mussten, weil auf dem anderen Teil der Strecke ein anderer Territorialherr das Recht zur Beförderung von Post oder Waren hatte.

1709 schloss der württembergische Herzog mit den Brüdern Fischer von Bern – sie waren für kurze Zeit die Verwalter der reichs- und vorderösterreichischen Postämter in Schaffhausen und Basel – einen Vertrag, in dem ursprünglich sechs Post-

6 Zitiert nach Leibbrand, a. a. O. 1980, S. 4

kurse durch Württemberg vorgesehen waren, von denen aber schließlich nur drei verwirklicht wurden, darunter der Kurs auf der wichtigen Strecke von Stuttgart nach Schaffhausen. Nach 1714 gab Württemberg das Postwesen wieder auf und verpachtete die einzelnen Landkutschen. Ab 1775 wurde die Landkutsche von Stuttgart nach Schaffhausen auf 30 Jahre an die Reichspost verpachtet.

Nach Leibbrand haben die unbequemen Landkutschen die Einführung der Postwagen beschleunigt,⁷ denn so sah sich die Taxis'sche Reichspost gezwungen, von den Postreitern auch auf Postwagen umzusteigen, was einen eminent wichtigen Beitrag zur Förderung des Warentransports darstellte. Der Umstieg auf den Postwagen setzte aber das Vorhandensein von einigermaßen befahrbaren Straßen voraus. In diesem Zusammenhang wurde auch die für den Hegau so wichtige »Schweizerstraße« nach Stuttgart gebaut. So konnte man ab 1760 auf der Fernverbindung von Frankfurt nach Schaffhausen endlich in einem komfortableren Postwagen und z. T. auf einer ausgebauten Chaussee fahren. Fertig gestellt wurde die neue »Schweizerstraße« erst zwanzig Jahre später.

Diese wichtige Nord-Süd-Verbindung ist heute noch fast durchgängig gut nachvollziehbar. Die sogenannte »Schweizerstraße«, für die auch die Bezeichnung »Cannstatter Straße« zu finden ist, ist als Teil der Fernverbindung von Frankfurt in die Schweiz und weiter über die Alpen nach Italien zu verstehen. Ab Tübingen führte sie über Balingen nach Schömberg, dann über Spaichingen nach Tuttlingen. Kurz nach Tuttlingen ging es die Steige steil bergauf zum Witthoh. Von dort war geplant, sie über Biesendorf ins Kriegertal zur Talmühle und von dort nach Engen zu führen. Der Weg über Biesendorf wurde aber bald wieder aufgegeben. Kurze Zeit später, schon zur Zeit Goethes, der diese Straße im September 1797 auf seiner berühmten »Schweizer Reise« befuhr, führte die Route über Hattingen und von dort zur Talmühle. Ab Engen ging es über Welschingen und Weiterdingen an der Heiliggrab-Kapelle vorbei nach Hilzingen, Ebringen und Thayngen, um über Herblingen schließlich nach Schaffhausen zu gelangen.

Stockach

Die vorderösterreichische Stadt Stockach soll nach dem Stockacher Stadtchronisten Hans Wagner als »Postleger« schon [...] im Zusammenhang mit den 1505 eingerichteten und 1516 erweiterten niederländisch-deutschen Reitpostkursen« genannt worden sein.⁸ Ein Postkurs über Stockach wurde nach Leibbrand erst 1517 eingerichtet. In diesem Jahr können wir von einer Poststation oder, wie es damals hieß, einem Postlager, in Stockach sicher ausgehen. Von hoher administrativer Bedeutung war sicher der Kurs von 1530, der in den vorderösterreichischen Verwaltungssitz Ensisheim führte und Stockach damit näher an die Verwaltungszentrale im Oberelsass rücken ließ. Gerade dieser Kurs zeigt, welch eminent hohe Wichtigkeit der Ausbau des Postwesens für die österreichische Verwaltung hatte.

7 Leibbrand, a. a. O. 1980, S. 12

8 Wagner, a. a. O. 1981, S. 197



»Post Royale«, Terrakotta von Anton Sohn aus Zizenhausen, um 1820/40 (Stadtmuseum Stockach)

Wagner erwähnt eine »Botenpost« um 1550, die die beiden wirtschaftlich bedeutenden Städte Schaffhausen und Nürnberg miteinander verband. Dieser Kurs lief von Schaffhausen über Steißlingen nach Stockach, von dort über Meßkirch, Mengen und Ulm. Diese Kurse weisen auf die große Rolle hin, die Stockach von Anfang an im Postwesen spielte. Stockach war wegen seiner Lage im Kreuzungspunkt mehrerer Straßen, den uns besonders Karten aus dem 18. Jahrhundert verdeutlichen, das wichtigste Straßenkreuz des ganzen Hegau. Wagner zitiert sogar aus einem Standardwerk eines Oberpostrats K. Löffler: »In Baden war die wichtigste Zwischenstation Stockach [...]«.⁹

Wo im alten, im Jahr 1704 abgebrannten Stockach die Posthalterei war, ist nicht zu eruieren. In der nach der Zerstörung neu angelegten Stadt werden von Wagner zwei Posthaltereien, die vorderösterreichische und die Taxis'sche Reichspost genannt, die beide in der Oberstadt zu finden waren. Nach der Zusammenlegung der beiden Postunternehmen 1777 baute der Adlerwirt Menzinger seinen »Adler« zu Postexpedition und Posthalterei unter einem Dach aus.

9 Bibliografische Angaben zu diesem »Standardwerk« werden nicht gemacht; vermutlich ist gemeint: Löffler, Kaspar: Geschichte des Verkehrs in Baden, insbesondere der Nachrichten- und Personenbeförderung (Boten-, Post- und Telegraphenverkehr) von der Römerzeit bis 1872. Heidelberg 1910



An die große Zeit der Stadt Stockach als Kreuzungspunkt vieler wichtiger Postrouden erinnert die Majolika am jetzigen Postamt aus dem Jahre 1933. (Foto: Martina Blaschka)

Die vielen ankommenden Postreiter und die stetig steigende Zahl der Postwagen bestimmten das Bild in der kleinen, doch bedeutenden Amtsstadt Stockach. Infolge dieses gut ausgebauten Transport- und Kommunikationswesens florierten der Handel und die Geschäfte in der Stadt. So ist es gut zu verstehen, dass sich die Stockacher vehement dagegen aussprachen, als in den 1830er Jahren der Plan anstand, die Post aus der engen, von Mauern eingeschnürten Stadt zu verlegen und außerhalb eine neue Posthalterei zu bauen. Doch nach zähen Verhandlungen einigte man sich auf einen Postneubau neben der unteren Apotheke, der 1838 bezogen wurde. Ein Relief aus der Majolika-Manufaktur Karlsruhe am 1933 neben dem Bahnhof bezogenen Postgebäude erinnert an die große Zeit der Stockacher Posthalterei. Auch wenn der dort erwähnte Postkurs Stuttgart–Zürich

nicht durch Stockach lief, so beeindruckt doch die Zahl von 60 Pferden, die die Stockacher Posthalterei 1845 zählte.

Damals gab es von Stockach Verbindungen nach Karlsruhe, Freiburg, Straßburg, Donaueschingen, Basel, Schaffhausen, Waldshut, Memmingen, Ravensburg, Aulendorf, Friedrichshafen, Meersburg, Konstanz und Tuttlingen.¹⁰ Unter diesen waren auch sogenannte Eilwagen, die die Passagiere schnell über Nacht zu ihrem Zielort brachten. Einen solchen nahm im Jahre 1846 die deutsche Dichterin Annette von Droste-Hülshoff, die eine nächtliche Fahrt von Freiburg zum Verkehrsknotenpunkt Stockach durchlitt und entnervt die Stadt vermutlich deshalb als »elendes Nest« bezeichnete. Damals fuhr die Droste um 15 Uhr in Freiburg ab, war gegen Mitternacht auf der Höhe des Schwarzwaldes und kam nach dieser »Kreuzigung«, wie sie die Fahrt bezeichnete, um 10 Uhr morgens in Stockach an.¹¹

Schaffhausen

Am Beispiel Schaffhausens lässt sich die Entwicklung des Post- oder genauer Botenwesens am besten verfolgen: Auf die mittelalterlichen Briefboten des Klosters Al-

10 Wagner, a. a. O. 1981, S. 199

11 Die ausführliche Beschreibung der strapaziösen Fahrt bei Fidler, Helmut: Die Landschaft ist licht und hübsch [...] Sie sollten mal kommen. Die touristische Entdeckung des Untersees. In: HEGAU 65, 2008, S. 131–170, hier S. 137–138

lerheiligen folgten der »Stadtbotendienst« und ab 1575 der »Lyoner Ordinari«, die erste regelmäßige Postbeförderung in der Schweiz, die aus dem »Nürnberger Ordinari« hervorgegangen ist.¹² Dies waren Organisationen zum Transport von Briefen, die Kaufleute zwischen den Städten und Handelsplätzen organisiert hatten. Das Städtebotenwesen kam in Schaffhausen recht bald zur Blüte, als ab 1585 die Gebrüder Peyer eine Verbindung von Nürnberg über Schaffhausen nach Lyon schufen.¹³

Schaffhausen wurde dadurch zu einer wichtigen Durchgangsstation für Briefsendungen von den süddeutschen Handelsstädten in die Schweiz, nach Frankreich und Spanien, was die Bedeutung der Munotstadt als Wirtschaftsstandort festigte. Tüchtige Kaufleute, wie Johann Nikolaus Klingenuß, dem 1652 das »Post- und Ordinariwesen« in der Stadt übertragen worden war, brachten das Postgeschäft zur Blüte. »Er ging gewissermaßen bahnbrechend vor mit der Entwicklung von Brief-, Waren- und Personenbeförderungsangelegenheiten im heutigen Süddeutschland und im nördlichen Teil der Eidgenossenschaft«, schwärmt der Postchronist Hanselmann.¹⁴ Unter Postmeister Klingenuß werden die Botendienste zu einer richtigen Post mit Brief-, Geld-, Wert- und Personenbeförderung ausgebaut. Klingenuß verstand es aber auch, lästige Konkurrenz von Schaffhausen fernzuhalten. Eine solche war die Taxis'sche Reichspost, da Klingenuß weit in den süddeutschen Raum hinein agierte.

Die Schaffhauser Geschichtsschreiber vermuten, dass erst 1668 ein Reichspostamt in ihrer Stadt eröffnet wurde, das der erfolgreiche Klingenuß übernahm, der zudem noch vorderösterreichischer Posthalter in Schaffhausen wurde.¹⁵ Nach seinem überraschenden Übertritt zur katholischen Konfession gab der einflussreich und vermögend gewordene Posthalter sein Amt in der reformierten Stadt Schaffhausen auf und zog nach Rom, wo er 1691 starb. Söhne und Enkel von Klingenuß folgten ihm nach, doch das Schweizer und vor allem das Schaffhauser Postwesen wurden von einer großen Unruhe erfasst. Zum einen spitzte sich der Konkurrenzkampf zwischen Reichspost und vorderösterreichischer Post zu, und zum anderen drängte der Berner Postmeister Beat Rudolf Fischer von Reichenbach mit Macht in das nordschweizerische Postgeschäft hinein. Zudem sorgte die württembergische »Metzgerpost« für Störungen im Postwesen. Nur mit Mühe konnte die Schaffhauser Stadtregierung der Klingenuß-Witwe Anna Maria geb. Wüscher (1656–1715) die Schaffhauser Posthaltereie und das Reichspostamt sichern. Der Berner Postunternehmer Fischer gab jedoch nicht klein bei, sondern versuchte vom zürcherischen Feuerthalen aus, im Schaffhauser Postgeschäft mitzumischen.

Mit der Ernennung von Johann Jakob von Meyenburg zum kaiserlichen Reichspostmeister und von Johann Friedrich Stokar und Johann Conrad Peyer zu »Mit-

12 Hanselmann, Fridolf: Das Post- und Ordinariwesen in Schaffhausen bis 1848. In: Beiträge zur Vaterländischen Geschichte [Schaffhausens], 9. Heft, 1918, S. 100 ff, hier: S. 104–105

13 Schib, Karl: Geschichte der Stadt und Landschaft Schaffhausen. Schaffhausen 1972, S. 349

14 Hanselmann, a. a. O. 1918, S. 107

15 Moser, Marc: Das Schaffhauser Postwesen. Ein Beitrag zur Jahrhundertfeier der eidgenössischen Posten. Thayngen 1949, S. 21–31

postmeistern« in Schaffhausen kehrte endlich wieder Ruhe in den Geschäften ein.¹⁶ Die Familien von Meyenburg, Peyer und Stokar bestimmten von nun an das Postwesen in Schaffhausen bis zum Übergang an die Taxis'sche Post im Jahr 1833. Das Geschäft war beträchtlich und wuchs personell. 1774 arbeiteten in der Schaffhauser Posthalterei auf dem Herrenacker neben den drei Postmeistern ein Sekretär, zwei Gehilfen, ein Stallmeister und eine unbekannte Anzahl von Postillionen und Briefträgern. Und die wurden auch benötigt, denn das Postgeschäft im 18. Jahrhundert war sehr rege.

Folgende Kurse gingen von Schaffhausen ab:¹⁷ Die Reichspost fuhr nach Amsterdam über Offenburg, Durlach, Heidelberg, Frankfurt, Köln und Maaseik, das nördlich von Maastricht liegt (wöchentlich vier Mal); nach Lindau (wöchentlich drei Mal); nach Maaseik über Cannstatt, Frankfurt (wöchentlich zwei Mal); nach Augsburg und Nürnberg über Ulm (wöchentlich vier bis fünf Mal); zum Anschluss an den ab 1760 fahrenden Postwagen Wien–Paris in Donaueschingen, später in Meßkirch und zuletzt in Engen. Zudem ging die schweizerische Post von Schaffhausen meist zwei Mal wöchentlich ab nach Bern, St. Gallen, Zürich, Basel und Konstanz. Die österreichische Post ging von Schaffhausen nach Innsbruck und in die vorderösterreichischen »Waldstädte« Waldshut, Laufenburg, Säckingen und Rheinfelden. Daneben gab es noch lokalen Verkehr in die unmittelbare Nachbarschaft, und mittels »Extrapost« wurden wichtige Sendungen durch einzelne Postreiter transportiert.

Im Jahre 1833 ging das Schaffhauser Postwesen für wenige Jahre an die Fürsten von Thurn und Taxis, um dann ab 1848 bzw. 1853 Zug um Zug in der schweizerischen Bundespost aufzugehen, nachdem die Kantone das Postregal nicht mehr besaßen.

Singen

Das Dorf unter dem Hohentwiel wurde im 17. Jahrhundert durch den Postkurs, der von Schaffhausen nach Nürnberg und Augsburg lief, berührt, denn seine Strecke führte über Singen und Stockach durch den zentralen Hegau.¹⁸ Auch die vorderösterreichischen Postkurse von Innsbruck nach Freiburg und Ensisheim passierten Singen. Ebenso fuhren die württembergischen Landkutschen im 17. und frühen 18. Jahrhundert das Dorf Singen an. Von Engen führte der Landkutschenkurs nach Singen und von dort über Randegg und Dörflingen nach Schaffhausen. Da war es zwingend notwendig, dass eine Posthalterei am Ort eingerichtet wurde. Dies geschah in Zusammenarbeit des Schaffhauser Postmeisters Klingenfuß mit der Thurn und Taxis'schen Reichspost um 1680 im Gasthaus Krone.

16 Ebenda, S. 26

17 Ebenda, S. 33

18 Berner, Herbert: Straßen, Zölle, Post. Nur wenige Wege führten nach Singen. In: Berner, Herbert (Hg.): Singen – Dorf und Herrschaft. Singener Stadtgeschichte Band 2. Hegau-Bibliothek Band 55. Konstanz 1990, S. 286–291



Bis zum Bau der Randenbahn stellte eine Postkutsche die Verbindung mit den Randengemeinden her – hier der Kurs Singen–Binningen (Stadtarchiv Singen)

Herbert Berner nennt die Posthalter Jakob Degen, Peter Kayser, Peter Raifer (1703), Johann Ignaz Sandhaas (ab 1750), Johann Baptist Thoma (ab 1773), Johann Nepomuk Sandhaas. Die Ausstattung der Singener Posthalterei konnte sich sehen lassen. Sie bestand 1808 aus einem Postmeister, zwei Postillionen, einem »Ordinari-Bub«, neun Pferden und drei Chaisen für Extraposten.

1837 wurde die Singener Post ins wegen seiner jüdischen Händler wirtschaftsstärkere Randegg verlegt. Nun liefen alle Briefe nach Singen zunächst nach Randegg, was ihre Zustellung um einen Tag verzögerte. Die Singener wehrten sich gegen diese Entscheidung. Ihre Eingaben hatten 1842 Erfolg, denn die Posthalterei kehrte nach Singen zurück und Kronenwirt Joseph Perollaz wurde neuer Posthalter. Auch nachdem die Eisenbahn 1863 in Singen angekommen war, fuhren die Postkutschen noch weiter hinaus in das Land, denn zu vielen Orten gab es nur eine Verbindung mit einer Kutsche.

Radolfzell

Die Rolle Radolfzells bei den Postkursen in der Frühen Neuzeit dürfte recht bescheiden gewesen sein, denn die Unterseestadt konnte keinen Kreuzungspunkt von Kursen aufweisen. Radolfzell war »nur« eine Station auf dem Weg von Stockach bzw. Singen nach Konstanz. Immerhin lag die Stadt an einem »Reichspostcours«, der schon in der Zeit von 1616 bis 1730 bestand. Nach Leibbrand wurde aber erst in der Zeit zwischen 1731 und 1803 eine Posthalterei in der Stadt eingerichtet.¹⁹ Franz Götz

19 Leibbrand, a. a. O. 1980

erwähnt in seiner Geschichte der Stadt Radolfzell eine Taxis'sche Poststelle,²⁰ die 1811 an Baden übergang. Im Gasthaus Sonne wurde dann eine badische Posthalterei untergebracht, die große Stallungen für bis zu 60 Pferde aufwies.

Engen

Neben Stockach war Engen die wichtigste Station im Hegau – oder war sie sogar noch älter und wichtiger? Wann zum ersten Mal eine Poststation oder ein Postlager in Engen eingerichtet wurde, lässt sich nicht klären. Der Engener Heimatforscher Alois Baader nennt das Jahr 1561, jedoch ohne es archivalisch nachzuweisen.²¹ Dass wahrscheinlich schon vor diesem Jahr ein »Posten« in Engen bestanden hat, kann nicht ausgeschlossen werden, da der Postkurs von Innsbruck über Markdorf, Stockach und weiter über Rottweil und Rheinhausen in die Niederlande Engen passiert hat. Engen lag eindeutig günstiger für den Nord-Süd-Verkehr in die Schweiz als Stockach. Leibbrand ordnet die Gründung einer Posthalterei in Engen in die Phase von 1616 bis 1730 ein, obwohl er schon frühe niederländische und vorderösterreichische »Postcourse« durch Engen auf seiner Karte sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung eingezeichnet hat.

Eine erste Posthalterei in Engen lässt sich erst im Jahr 1619 quellenmäßig festmachen, als Erzherzog Leopold von Österreich Hans Heuß das Recht verlieh, eine vorderösterreichische Poststation in Engen zu errichten. Wir können jedoch davon ausgehen, dass schon vorher eine Taxis'sche Reichspoststation in der Stadt vorhanden war, weil vor der Errichtung der Generalpostmeister von Taxis über das Vorhaben in Engen unterrichtet worden war. 1680 sollen zwei Postanstalten vorhanden gewesen sein: eine vorderösterreichische und eine Taxis'sche Reichspost.²²

Die Poststation war im Gasthaus Ochsen untergebracht. Dieser »Ochsen« stand nicht wie heute unweit des Krenkinger Schlosses im unteren Teil der Hauptstraße, sondern befand sich im heutigen Haus Peterstraße Nr. 1. Dieser Standort war ideal. Nur wenige Schritte entfernt waren die Amtsgebäude der herrschaftlichen, städtischen und geistlichen Obrigkeiten, die sich hauptsächlich der Post bedienten.

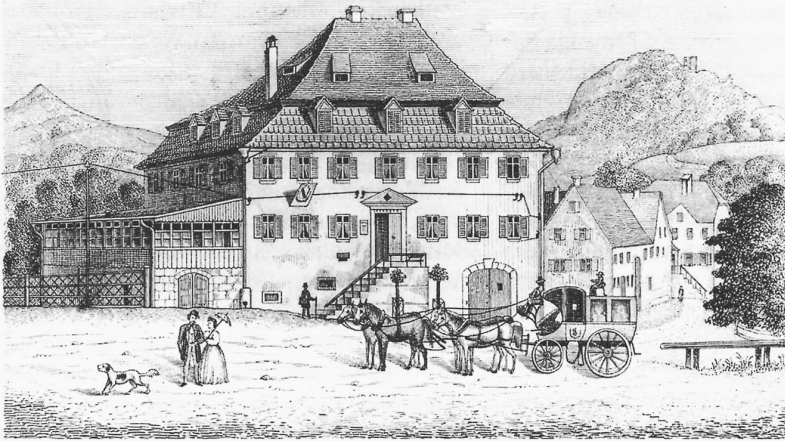
Durch seine Heirat mit der Engener Ochsenwirtstochter Maria Barbara Rothacker wurde der aus Singen aus der dortigen Posthalterei in der »Krone« stammende Hans Jörg Raifer zum Posthalter in Engen. Er war, so vermutet Baader, nicht der Sohn, sondern der Neffe des Singener Posthalters Peter Raifer. Dieses wichtige Amt hatte er bis zu seinem Tode im Jahre 1723 inne. Nun folgte ihm seine Ehefrau nach, die für vier Jahre als »postae magistra« der Posthalterei und dem bedeutenden Gasthaus Ochsen vorstand. Dies zeigt, dass das hochangesehene Amt eines Postmeisters auch eine Postmeisterin innehaben konnte. Wer eine wichtige Gastwirtschaft an ei-

20 Götz, Franz: Geschichte der Stadt Radolfzell. Schrift- und Bilddokumente, Urteile und Daten. Hegau-Bibliothek Band 12. Radolfzell 1967, S. 188

21 Baader, Alois: Engener Postgeschichte. In: Berner, Herbert (Hg.): Engen im Hegau. Stadtgeschichte Band 2. Sigmaringen 1990. S. 437–462. Baader nennt keine Quellen. Siehe auch Ordner Nr. 120 der Sammlungen im Stadtarchiv Engen mit Konzepten von Baader zum Thema.

22 Und im Folgenden: Baader, a. a. O. 1990, S. 440 ff

Gasthof zum goldenen Stern. Post



Das Gasthaus »Zum goldenen Stern. Post« in Engen-Altendorf war ab 1825 Sitz der Engener Posthaltereie. (Stadtarchiv Engen)

ner Hauptstraße betrieb und zudem Posthalter war, der gehörte zur Oberschicht einer Gemeinde. So ist es nicht verwunderlich, dass der im Dorf Singen gebürtige Raifer zum Unterschultheiß der Amtsstadt Engen aufsteigen konnte.

Raifers Schwiegersohn Franz Dietrich, der nun Posthalter wurde, war ursprünglich Gerber in der Ledergasse, er hatte 1709 die Posthaltertochter Maria Magdalena Raifer geheiratet. Nach seinem Tod 1738 ging das Amt des »postae magisters« oder auch »directors« zu Engen an den Sohn Hans Michel Dietrich über. Schon einige Jahre vor seinem Tod, dem eine längere Krankheit vorausgegangen war, besorgte mit seiner Frau Maria Barbara geb. Jägg wieder eine Frau die Posthaltereie in Engen. Nach seinem Ableben verkaufte sie den »Ochsen« und gab die Posthaltereie auf.

Die Poststation zu Engen zog 1768 um in den »Engel« am Marktplatz. Dort übernahm die Station ein aus Savoyen zugewanderter Kaufmann und Wirt, Joseph Genève, den die Engener »den Genfer« nannten. Er war ein tüchtiger Mann, der sein angesehenes und schwieriges Geschäft mit zehn eigenen Pferden durchzog. Dies tat er aber nicht immer zur Freude der Engener, denn die Engener Bauern weigerten sich, ihm Pferde für den Vorspann zur Verfügung zu stellen, den er brauchte, um die Steigungen nach Donaueschingen und über den Witthoh nach Tuttlingen zu überwinden.

Der Standort am Marktplatz, wo sich der »Engel« befand, war recht ungünstig. Dort war es zu eng für die großen vierspännigen Kutschen – denn seit 1760 gab es eine Fahrpost, die in Engen Station machte. War dann noch Markt auf dem kleinen



Das Gasthaus Ochsen mit der Engener Posthaltereier befand sich bis zum Jahre 1768 in diesem Gebäude Peterstraße 1 (Foto: Martina Blaschka)

»Marktplätzchen«, war kein Durchkommen mehr. So ist es nicht überraschend, dass die Posthaltereier umzog: von der Stadt ins Altdorf, wo sich ja eigentlich die Straßen trafen, nicht in dem engen Städtchen. Es war der Tuttlinger Posthalter Bader, der darauf drang, der unmöglichen Platzsituation in Engen Abhilfe zu schaffen und dem Engener Stadtrat kurzerhand am 1. Juli 1793 mitteilte, dass er den wichtigen Stuttgarter Postwagen von Engen nach Schaffhausen und nach Tuttlingen dem Altdorfer Sternwirt Joachim Bauer übertragen hatte. Das bedeutete,

dass die Posthaltereier ins damals noch selbstständige, bäuerlich geprägte Nachbardorf Altdorf abwanderte – ein ungeheurer Verlust für die stolze Amtsstadt Engen. Ab 1794 hielt der Stuttgarter Postwagen nun vor dem »Sternen« im Altdorf. Die Postexpedition blieb aber im »Engel« in der Stadt.

Schon zwei Jahre später wurde der »Sternen« von französischen Truppen niedergebrannt und die Posthaltereier kehrte auf den engen Marktplatz in Engen zurück. In dem neuen Posthalter Joseph Bieler, der in den schwierigen Zeiten der napoleonischen Kriege selbst dann noch den Postbetrieb aufrecht erhielt, als die Engener Bürgerschaft schon aus der Stadt geflüchtet war, hatte die Stadt wieder einen gestandenen Posthalter, der zur Mehrung des Ansehens der Stadt beitrug. Nicht im »Engel«, sondern in Teilen des (späteren) Gasthauses Adler am Marktplatz betrieb er seine Posthaltereier. Dort bot er den Gästen und Reisenden auch Speise, Trank und Herberge an, ohne eine Taferngerechtigkeit zu besitzen. Chronist Baader vermutet in diesem Haus auch den Ort, wo Dichterst Goethe am 17. September 1797 seine Mittagsrast einlegte, bevor oder nach der er der Stadt sein vielfach zitiertes Lob zollte: »Von Morgen her gesehen, bietet Engen ein artig topographisches Bild [...]«. Trotz dieses Lobes blieb die Posthaltereier am engen Marktplatz ein ewiges Problem.

Erst 1825 zog die Posthaltereier endgültig ins bäuerliche Altdorf. Dort erlebte die Engener Posthaltereier ihren Höhe- und auch Schlusspunkt unter dem Sternwirt Donat Munding. Munding war, wie einige der tatkräftigsten Posthalter von Engen, kein Einheimischer. Er kam aus der Gegend von Riedlingen und heiratete 1847 die junge, tüchtige Philippine Stärk. Das Paar machte aus der »Sternen-Post«, wie das Gasthaus »Zum goldenen Stern. Post« auch hieß, einen herausragenden Betrieb, der im weiten Umland bekannt war. Munding war ein gestandener Gastwirt, vorbildlicher und hochprofessioneller Landwirt mit einem großen Stall schöner Pferde, beträchtlichem Wagenpark, eigenen Postillionen und Pferdeknechten.²³ Die »Ster-

23 Blaschka, Martina: Engener Who's who? – Von berühmten Engenerinnen und Engenern. In: Kramer, Wolfgang (Hg.): Engen im Hegau. Stadtgeschichte Band 3. Stuttgart 2000, S. 386 ff



Die letzte Postkutsche von Singen mit Kutscher August Elsässer und Postschaffner Wittmer (Stadtarchiv Singen)

nen-Post« war ein bürgerliches und konnte auch ein vornehmes Haus sein, wo hohe und höchste Herrschaften bis zum Großherzog einkehrten. Wie schrieb doch Pfarrer Heinrich Hansjakob über den Sternwirt Munding voller Hochachtung: »In den letzten 40 Jahren konnte man das Städtchen Engen im Hegau nicht nennen, ohne zugleich vom Posthalter Munding zu reden. Er gilt als der beste Landwirt des Hegaus und hat zur Hebung der Landwirtschaft in und um Engen sehr viel beigetragen. Er ist heute ein Achtziger, leitet seinen ganzen Betrieb noch allein und gleicht in seinem äußeren Erscheinen einem Staatsminister a. D. oder besser einem mittelalterlichen Nürnberger oder Ulmer Ratsherrn.«²⁴

Damals in der Zeit des letzten Aufblühens der Postkutschen in der Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden folgende Postkutschenkurse durch Engen: Freiburg–Donau-eschingen–Engen–Aach–Stockach, Engen–Ehingen–Volkertshausen–Steißlingen–Radolfzell–Konstanz, Engen–Weiterdingen–Duchtlingen–Singen und Stuttgart–Cannstatt–Hattingen–Engen–Hilzingen–Schaffhausen.

Donat Munding hatte darauf gebaut, dass der Bahnhof auf die Altdorfer Seite gelegt werden würde. Er hatte sich schon baulich darauf eingerichtet und wollte eine Bahnhofswirtschaft erstellen, doch die Engener setzten sich gegenüber den eingemeindeten Altdörflern durch und der Bahnhof kam auf die östliche Seite zur Stadt Engen hin.

24 Zit. nach Blaschka, a. a. O. 2000, S. 389–390

Hilzingen und Steißlingen

In den beiden Hegaugemeinden, die schon in der Frühen Neuzeit zu den größten zählten, gab es zwei Gasthöfe, in denen zumindest im 19. Jahrhundert auch Posthaltereien bestanden. Bei Leibbrand tauchen sie auf seiner Karte mit den Posthaltereien und Postorten, die bis 1803 eingerichtet wurden, nicht auf. Wahrscheinlich hatten sie nur lokale Bedeutung oder wurden als Posthaltereien erst nach 1803 eingerichtet.

In Hilzingen gibt es auch heute noch das Gasthaus Krone-Post, das einst Sitz der Posthaltereie war. Auf diese Eigenschaft weist das Ortslexikon von 1865 hin.²⁵ Der stattliche Gasthof lag direkt an der »Schweizerstraße« und verfügte wegen seines stattlichen Ökonomieteils über eine gute Ausstattung zur Aufnahme von Gastpferden. Hier wurde auf Goethes Reise 1797 in die Schweiz von einem österreichischen Wachtmeister eine Bestätigung ausgestellt, dass die Pferde wiederkommen.

Steißlingen lag an der wichtigen Verbindungsstraße von Schaffhausen nach Ulm. Auch Steißlingen ist auf historischen Karten nicht als Ort mit einer Posthaltereie vor dem Jahre 1800 eingezeichnet. Über das Gasthaus zum Wagen, das direkt an dieser Fernstraße liegt, schreibt der Steißlinger Ortschronist Paul Forster: »Die direkte Lage an der uralten Fernverkehrsstraße Schaffhausen–Ulm war wohl schon sehr früh Anlass dafür, hier zweckdienliche Gebäulichkeiten für den Vorspanndienst, den Pferdewechsel des Boten- und Postdienstes, für Einkehr und Übernachtung und später für die Posthaltereie zu erstellen.«²⁶ Dieses mächtige Gasthaus, das heute noch als Gebäude beeindruckt, hieß früher »Zum Landwagen«, später »Post« und »Alte Post«.

25 Politisch-statistisch-topographisches Ortslexikon des Großherzogtums Baden, bearb. von Heinrich Konrad Kissling. Freiburg (Breisgau)/Donauessingen 1865, S. 115

26 Forster, Paul: Steißlingen – Vergangenheit und Gegenwart. Hegau-Bibliothek Band 60. Steißlingen und Singen (Hohentwiel) 1980, S. 248