

Vortrag von Ulrich Schülein, Bempflingen, beim Phila-Treff am 22. Januar 2015:

Die Fahrpost in Württemberg am Beispiel von Neckartailfingen

Mit allmählicher Verbesserung der Wegverhältnisse konnten im 18. und 19. Jahrhundert Fahrposten eingerichtet werden, mit denen Reisende und Postgut, vor allem Briefe und Pakete, befördert wurden. In Deutschland war es insbesondere das Regensburger Fürstenhaus Thurn und Taxis, das mit Organisation und Betrieb dieses Netzes von Poststationen beauftragt war. Daran erinnert die hübsche Sondermarke der Bundespost, Mi.-Nr. 160, aus dem Jahre 1952. Aber auch die vielen Hotels und Gasthäuser „Zur Post“ erinnern uns an diese früheren Poststationen, wo Postillion und Pferde gewechselt wurden und sich die durchgerüttelten und staubbedeckten Reisenden „restaurieren“ konnten. (Endlich weiß man, woher der Name „Restaurant“ kommt). Erst mit Bau der ersten Eisenbahnen ab Mitte des 19. Jahrhunderts verlagerte sich die Personen- und Postbeförderung auf dieses neue Verkehrsmittel.



Sondermarke der Deutschen Bundespost zum 100. Jahrestag der Erstaussgabe von Thurn und Taxis - Briefmarken (1952)

Auch im alten Württemberg war Thurn und Taxis mit dem Postdienst beauftragt, bis zum 1. Juli 1851, als man selbst den Postdienst übernahm. Neckartailfingen (in diesem Jahr übrigens 925 Jahre alt seit der ersten urkundlichen Erwähnung) profitierte schon in frühester Zeit von seiner verkehrsgünstigen Lage, es gibt frühgeschichtliche Funde und die Römer waren hier. Schon Ende des 16. Jahrhunderts wurde eine

Poststation auf der Linie Stuttgart – Ulm eingerichtet und im Jahre 1807 wurde hier das erste Postamt im Kreis Nürtingen eingerichtet.

Mit der Erweiterung Württembergs im Jahre 1806 erfuhr der Knotenpunkt Neckartailfingen (früher „Neckarthailfingen“) eine Aufwertung seiner Bedeutung. Man muss dazu ein wenig in die Geschichte eintauchen:

Unter dem Ansturm der französischen Revolutionsarmeen unter Napoleon löste sich das altherwürdige „Heilige Römische Reich Deutscher Nation“ auf, endgültig im Jahre 1806. Im Reichsdeputationshauptschluss von 1803 wurde

der seitherige Flickenteppich Deutschland, dirigiert von Napoleon, neu geordnet. Bayern, Württemberg und Baden waren dabei auf der Gewinnerseite, da Napoleon diese als Verbündete brauchte. (An die 15.000 Württemberger mussten dies freilich im missglückten Russland-Feldzug Napoleons im Jahre 1812 mit dem Leben bezahlen). Durch die Mediatisierung wurden viele reichsunmittelbare Herrschaften Württemberg zugeschlagen (Ausnahme war Hohenzollern) und im Zuge der Säkularisierung erging es kirchlichen Besitzungen, insbesondere den zahlreichen Klöstern, nicht viel besser. Im Jahre 1806 kam es zur Gründung des Rheinbunds, dem auch Württemberg beitrat. Am 1. Januar 1806 nahm der württembergische Herrscher, Kurfürst Friedrich, die Königswürde an (erst ab da wurde die Schreibweise „Württemberg“ allgemein eingeführt). Mit den Beschlüssen des Wiener Kongresses 1815, nach der Niederlage Napoleons, konnte er recht gut leben – sein Königreich Württemberg blieb unangetastet und wurde in seiner neuen Größe im Großen und Ganzen bestätigt.

Die bedeutendste Erweiterung Württembergs war der Zugewinn von Oberschwaben, das bis dort ein bunter Teppich verschiedenster Herrschaften war – u.a. besaß auch Österreich unter dem Namen „Vorderösterreich“ bedeutende Städte und Gebiete, die im Pressburger Frieden 1805 abgetreten werden mussten. Der Zusammenschluss von Alt- und Neuwürttemberg war nicht problemfrei, hier die pietistisch geprägten Protestanten aus dem Unterland mit ihrer strengen Lebensauffassung, dort die Katholiken, die eher einem freudigen und sinnesfrohen Lebenswandel zugeneigt waren. Diese Animositäten kamen noch bis in die jüngere Zeit zum Vorschein, vor allem wenn es um Infrastrukturmaßnahmen ging, bei deren Verwirklichung sich oberschwäbische Politiker gerne von Stuttgart benachteiligt fühlten.

Zurück zu Neckartailfingen: Über diesen Ort lief die kürzeste Straßenverbindung von Stuttgart aus nach „Neuwürttemberg“, einerseits in Richtung Urach, Münsingen, Ehingen, Biberach und Ravensburg und andererseits über Reutlingen nach Zwiefalten, Riedlingen und Saulgau. Heute führt die unterdessen gut ausgebaute B 312 über Neckartailfingen, wobei der Traum oberschwäbischer Lokalpolitiker, dass diese zur Autobahn ausgebaut werden solle, freilich unerfüllt blieb.

Ulrich Schüle in zeigte eine ganze Reihe von Belegen aus der Postkutschenzeit von 1814 – 1851: Billets, Briefe, Postkarten, Drucksachen, Paketkarten, Nachnahmen und Wertsendungen. Man meinte manchmal, im Hintergrund Joseph v. Eichendorff zu vernehmen: „... und hörte aus weiter Ferne ein Posthorn im stillen Land...“. Die Tarifstruktur war sehr kompliziert, alles war sehr feingliedrig unterteilt nach Entfernung (Maßeinheit war die Postmeile = 7,5 km) und Gewicht. Dazu lagen in jedem Postamt umfängliche Tabellen zur Ermittlung der richtigen Gebühr auf. Zu berücksichtigen waren

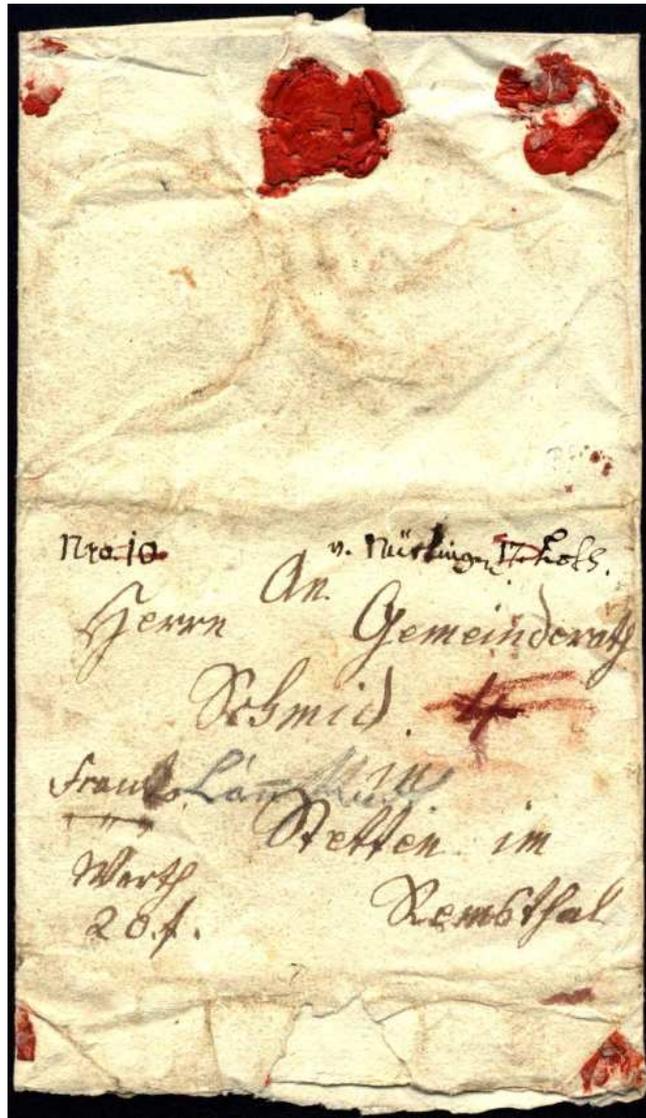
auch noch Zusatzleistungen wie Auslandsversand, Eilzustellung, Versand als Sperrgut, Erhebung von Zustellgebühr und Bestellgeld.

Nachnahme 11 Kreuzer
Simon
Posthalter Simon
Gehung von Eßlingen
Neckarthaltingen

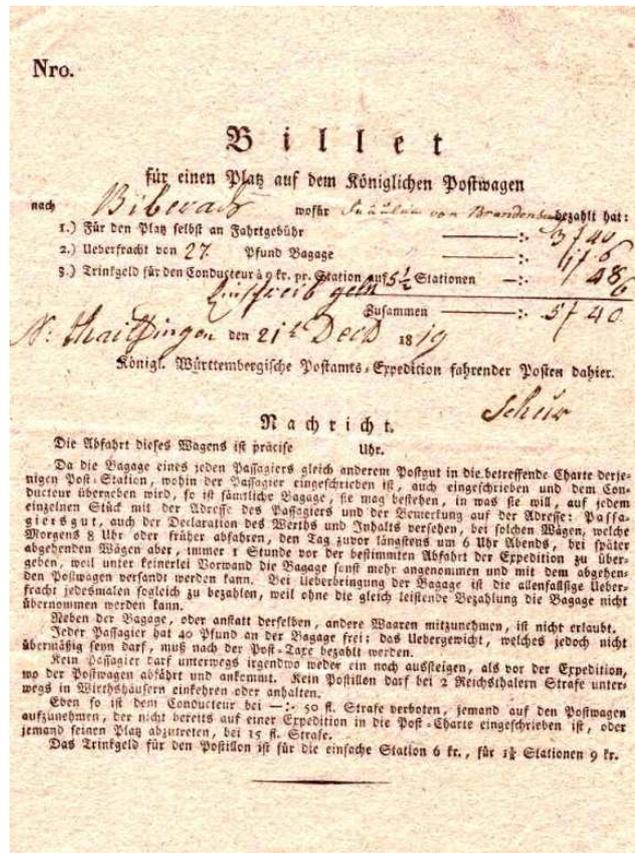
Nachnahme des Vereins der vereinigten Armenstiftung in Eßlingen an den Posthalter Simon in Neckarthaltingen (1856); Nachnahmegebühr 11 kr.

Nro. 8. N. Nürtingen. 123. 16. 1834.
An die löbliche
Kirchen und Schulpflege
in
Schw. Gmünd.
Wertpaket mit Dreitausendfünfhundert Gulden
2/59^{kr}

Wertpaket mit 3.500 fl. von Nürtingen an die „löbliche Kirchen- und Schulpflege“ in Schwäbisch Gmünd (1834); Gebühr gesamt 2 fl. 59 kr.



Wertpaket von
Nürtingen nach
Stetten im
Remsthal (1835);
Gebühr gesamt 7
kr.



Fräulein von
Brandenburg fährt 1819
mit dem Postwagen von
Neckarthailfingen nach
Biberach; Fahrpreis
gesamt 5 fl. 40 kr.

Die gezeigten Beispiele machten auch deutlich, wie teuer die Personen- und Postbeförderung damals war, gemessen am allgemeinen Einkommen der Bevölkerung. Dies gilt besonders im Hinblick auf die sehr ärmlichen Lebensumstände in Württemberg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, also vor Eisenbahnbau und Industrialisierung. Um 1810 erhielt ein Meister einen Tageslohn von ca. 40, ein Tagelöhner von 20..30 Kreuzer (bei freier Kost). Ein Großknecht erhielt um 1820, neben freier Kost und Logis und einigen Kleidungsstücken, einen Jahreslohn von 25 Gulden, eine Magd einen solchen von 24 Gulden. Im „Kocher“, der Nürtinger Heimatchronik, findet man einen Hinweis auf „Wohltätigkeits- und Armenvereine“, die zum Zwecke der Arbeitsbeschaffung und der Bekämpfung des Bettelwesens in den Notjahren um 1850 überall gegründet wurden. Hier bekamen ein Mädchen 13 - 15 und ein Mann 30 - 40 Kreuzer am Tag (60 Kreuzer = 1 Gulden). Man kann sich selbst ausrechnen, wie lange da jemand arbeiten und sparen musste, um sich, wie das Fräulein von Brandenburg, für fast 6 Gulden eine Postkutschenreise leisten zu können – ganz zu schweigen von solchen ins Ausland, die nur vermögenden Leuten wie weiland dem Geheimrat von Goethe vorbehalten waren. Ein anderer Vergleich zeigt, welche Kaufkraft in diesem Betrag steckte: Dafür hätte sich das Fräulein 30 Achtpfünder Brot kaufen und bei Aufrundung des Betrags auf 10 Gulden hätte sie sich eine Kuh zulegen können. Also, ganz offensichtlich war die Postkutschenzeit doch nicht ganz so romantisch, wie sie von Joseph von Eichendorff und anderen besungen wurde.

Die zahlreich erschienenen Zuhörer bedankten sich bei Ulrich Schüle in lebhaft für seine Ausführungen. Es war wieder einmal ein Vortrag, der eindrucksvoll die enge Verzahnung von Geschichte, ganz besonders aber von Heimatgeschichte und Philatelie deutlich machte.

Ulrich Schüle in als Mitglied der ArGe Württemberg ist sicherlich bereit, Interessierten weitere Auskünfte zu diesem Sammelgebiet der Vorphilatelie zu geben. Ansonsten können unter dem Suchbegriff „Fahrpost Württemberg“ zahlreiche Einträge und Informationen im Netz aufgerufen werden.

Verfasser: Dr. Gerhard Augsten

Datum: 10.05.2015

Quellenangaben: Wikipedia – Freie Enzyklopädie

Website www.heinlenews.de

J. Kocher: Geschichte der Stadt Nürtingen, Bd. I – III; Verlag Greiner & Pfeiffer, Stuttgart 1924; Nachdruck Buchhandlung Zimmermann 1979

P.S.: Für die Durchsicht meines Textes und die Beistellung von Material sowie für zusätzliche Recherchen bedanke ich mich herzlich bei Ulrich Schüle in.