



ARBEITSGEMEINSCHAFT BADEN

IM BUND DEUTSCHER PHILATELISTEN EV.

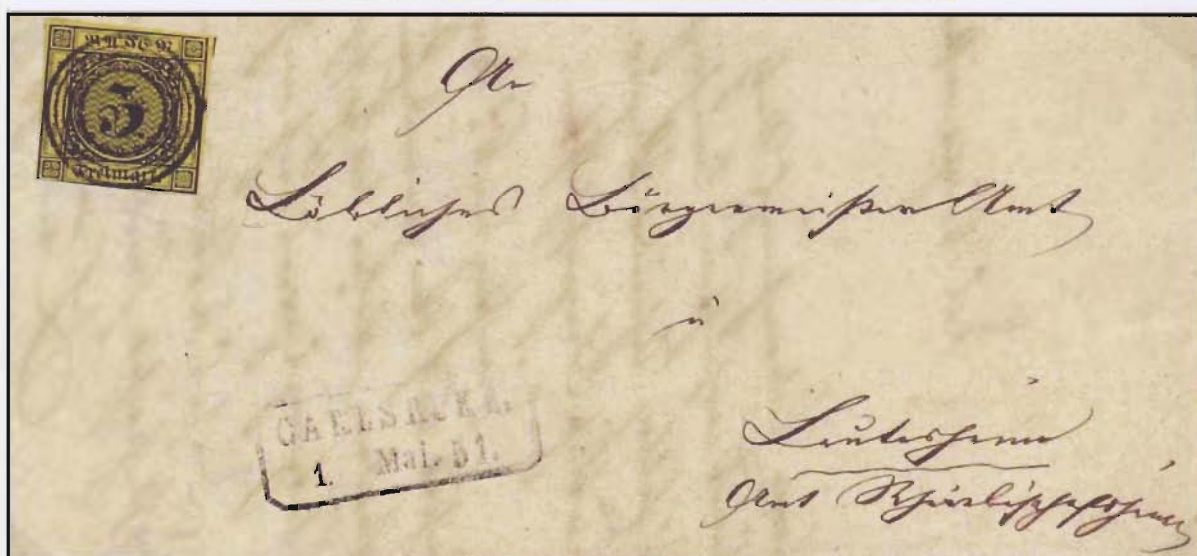
Rundschreiben Nr. 143 Frühjahr 2006

Unser nächstes Treffen: 29.04.2006



**200 Jahre
Großherzogtum
Baden**

25. -26. März 2006 · Baden-Salon
im Karlsruher Schloss



Ein Ersttagsbrief aus Karlsruhe, frankiert mit einer 3 Kreuzer – Marke Mi. Nr. 2a für die Entfernung bis 10 Meilen (ca. 74 Km); adressiert nach dem Landort „Leutesheim“ zugehörig zur Postexpedition Bischofsheim am Rhein. Zentrisch entwertet wie vorgeschrieben mit dem Nummernstempel „24“ und dem Nebenstempel Typ 3(024 36). Reg. Nr. 0178.

Nächstes Mitgliedertreffen, Samstag den 29. April 2006 14.30 Uhr Hotel Eden, Karlsruhe
 Ab 12 Uhr ist unser Tagungsraum geöffnet, zum Tauschen, „Fuggern“ und „Gruschdeln“.



Klaus Weis, der Hauptorganisator für das Gelingen der Ausstellung „200 Jahre Großherzogtum Baden“ im Schloss zu Karlsruhe, 25.-26. März 2006.

Neue Mitglieder

Dr. Christoph Heß, Kleve

Ausgeschieden:

Burkhard Bahr, Radolfzell

Gunter Schild, Eberbach

Konto der ArGe Baden:

Eberhard Temme, 53797 Lohmar
 Postbank Karlsruhe (BLZ 660 100 75)
 Konto 139046-758

Jahresbeitrag: EUR 25,--

Hompage:

www.arbeitsgemeinschaft-baden.de

e-mail:

carrai@t-online.de

Vorsitzender: Dr. Edwin Fecker Am Reutgraben 9 76275 Ettlingen Telef. 07243 598386	Ehrenvorsitzender: Dr. Heinz Jaeger Tumringer Str. 228 79359 Lörrach Telef. 07621 84414	Rundschreiben: Rainer Brack Gluckstr. 2 77654 Offenburg Telef. 0781 9480368	Schatzmeister: Eberhard Temme Wahlscheider Str. 34 53797 Lohmar Telef. 02206 869772
---	--	--	--

Inhalt	Seite
Work – Shop, Ausstellungen, Literatur	1825
Begrüßung von Herrn Dr. Fecker	1826
Die Orts-Stempel der Markenzeit Nr. 15 von Heidelberg, von Klaus Knorr	1827
Landleute im Schlosse, von Han Vermeulen	1830
Uhrstempel „1“ von Blumberg, von Rolf Laschinger	1832
Über „Ungereimtheiten“ bei der Zuordnung einiger Landorte in unterschiedliche Landpostbezirke, von Rolf Laschinger	1834
Entwertungsvariationen von Ganzsachen, von Rainer Brack	1838
Taxisscher Landboten-Stempel „2 xr. Botl.“ auf Badenbriefen, von Horst Schenk	1840
Die Postlinie zwischen Heidelberg und Würzburg, von Manfred Bieder, Teil 1	1841

Work – Shop nicht vergessen!!!

Themen: Nach Ansage

Bitte Vorlagen mitbringen!

Literatur, DVD

Eine neue DVD ist erhältlich bei der Schriftleitung mit dem Thema:

Die Postämter des Großherzogtums Baden von Aach bis Zell i. W.

Mit Briefen, Berichten, Uhrstempel, Postkarten.

Preis: 25,-- EUR Darstellung in WORD.

Die Bestellungsliste von Baden vom März 1863, sortiert nach Postexpeditionen!!

Als Handbuch der „Roten Reihe“. (Zurzeit noch in Arbeit)

Dr. Edwin Fecker

Liebe Badenfreunde!

Unser nächstes Mitgliedertreffen findet am Samstag, den 29. April statt. Wir sehen uns wie immer im Hotel Eden in Karlsruhe und ich hoffe wieder viele Sammlerfreunde begrüßen zu dürfen. Wir werden diesmal nicht im Pyramidensaal, sondern im Wintergarten tagen. Dieser Saal steht uns ab 12 Uhr zur Verfügung, so dass bis zum Beginn unseres Treffens um 14:30 Uhr die Möglichkeit gegeben ist, zu tauschen und diesen oder jenen Kauf zu tätigen. Am Abend lassen wir dann die Mitgliederversammlung mit einem gemütlichen Beisammensein ausklingen.

Während unseres Treffens veranstalten wir den nun schon traditionellen Workshop. Es würde mich freuen, wenn Sie unser Treffen bereichern könnten, indem Sie Vorlagen und Beiträge dazu beisteuern.

Noch vor unserer Mitgliederversammlung findet am 25. und 26. März unser Baden-Salon im Karlsruher Schloss statt, wo ich hoffe, viele von Ihnen begrüßen zu können. Selbst wenn Sie dort nicht ausstellen, lohnt sich ein Besuch des Salons allemal. Es bietet sich dort die Gelegenheit zum Gedankenaustausch mit anderen Sammlerfreunden und in der Ausstellung erwarten Sie große und kleine Raritäten der Badenphilatelie, die Sie sonst selten zu sehen bekommen. Außerdem veranstalten wir parallel eine Vortragsreihe, welche zur Erweiterung Ihres badischen Horizontes sicher beitragen wird. Also kommen Sie recht zahlreich!

Dieses Rundschreiben enthält die entsprechenden Informationen zu unserem Baden-Salon, der zur Zeit von unserem Sammlerfreund Klaus Weis mit sehr großem Engagement vorbereitet wird.

Unser Schriftführer Herr Brack legt uns mit diesem Rundschreiben wieder viele interessante Neuigkeiten vor. Besonders hat es mich natürlich gefreut, dass an dem Inhalt dieses Rundschreibens mehrere Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft mitgearbeitet haben. Es wäre schön, wenn Sie weiterhin so zahlreiche Fachbeiträge für unsere Rundschreiben einreichen würden, darüber hinaus sind natürlich auch kurze Mitteilungen oder einzelne Vorlagen jederzeit willkommen.

Mit herzlichen Sammlergrüßen und auf ein baldiges Wiedersehen

Ihr

Edwin Fecker

Die Orts-Stempel der Markenzeit Nr. 15 von Heidelberg

Bei der Suche nach diesem Stempel bei Tauschtagen oder bei Auktionen ist das Auffinden wieder ähnlich schwierig wie bei dem Stempel Nr. 4 von Heidelberg: Denn er wurde generell als Ankunftsstempel auf der Rückseite der Belege abgeschlagen.

Aber im Laufe der Jahre sind dann dennoch über 30 Exemplare bei mir zusammengekommen, die es nun ermöglichen, eine Beurteilung durchzuführen (siehe Tabelle am Schluss).

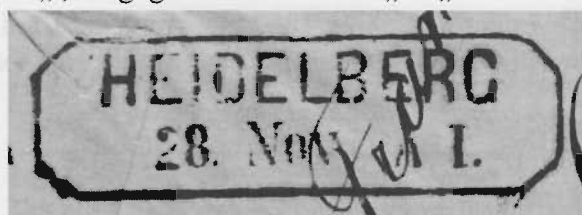


Datum: 1868.08.09., Stempel Nr. 15
auf der Rückseite eines Belegs als AKSt

Beschreibung des Stempels:

- 1) Die Ausmaße grob: Länge 43 bis 44 mm, Höhe 14 mm, die Ecken brikkettartig abgerundet.
- 2) HEIDELBERG in grotesk Großbuchstaben.
- 3) Monatsangabe in Groß- / Kleinbuchstaben.
- 4) Stets ohne Jahresangabe.
- 5) Nach der Monatsangabe stets der Großbuchstabe A, gefolgt von einer römischen Zahl I., II., III., IV., V. oder VI. Hier handelt es sich sehr wahrscheinlich um die *Zahl der Austheilungen*, d. h. die Nummer der Briefbestellung aufgrund der Tabelle in Rainer Brack's Beitrag im Rundschreiben Nr. 142, Seite 1791.
- 6) Die Stempelfarbe ist stets schwarz.
- 7) Verwendungszeit 1866 bis 1872.

Ein großer Unterschied zur Abbildung im Handbuch ist der Großbuchstabe **G** beim Ortsnamen von HEIDELBERG. Auf den mir vorliegenden Belegen ist er immer in der Form „G“, hingegen im Handbuch „G“.



Datum: 1867.11.28., Stempel Nr. 15
auf der Rückseite eines Belegs als AKSt,
Großbuchstabe **G**



Abbildung im Handbuch III:
Stempel Nr. 15, Großbuchstabe **G**,
also im Gegensatz zu den bisher
aufgetretenen Stempelvorkommen

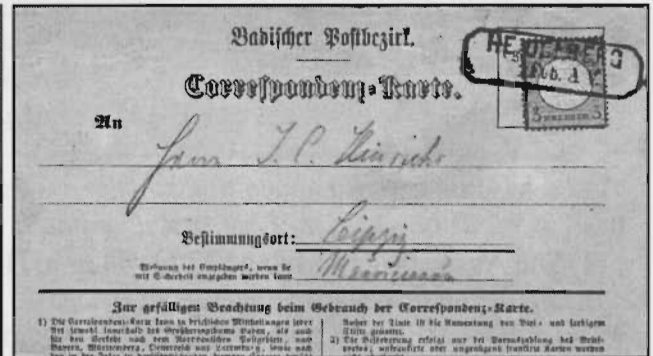
Der *Einsatz dieses Stempels* kann in seiner Verwendung als der Nachfolger des Stempels Nr. 4 von Heidelberg als AKSt (rückseitig, A-Stempel = Ankunfts-Stempel = französisch: arrivée) gesehen werden. Die Verwendungszeit des Stempels Nr. 4 endet im April / Mai 1866, und der Beginn des Stempels Nr. 15 war im Juli / August 1866.



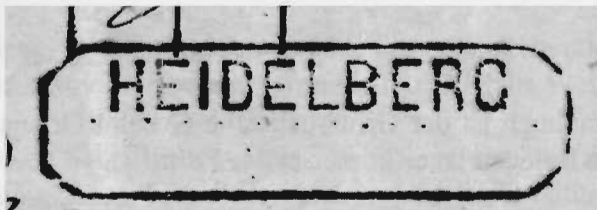
Datum: 1856.08.05., Stempel Nr. 4
auf der Rückseite eines Belegs als AKSt,
Verwendungszeit 1847 bis 1866,
die Vorgängerversion des Stempel Nr. 15

In der gesamten Verwendungszeit tritt dieser Stempel Nr. 15
immer als Ankunfts-Stempel und
immer auf der Rückseite der Belege auf,
folglich ist er als Marken-Entwertungs-Stempel die ganz große Ausnahme!

Die Ausnahme: Nach einer Pause von über zwei Jahren in seiner Verwendungszeit (siehe Tabelle) tritt er 1872 plötzlich wieder auf, dazu am 1. Februar 1872 sogar als Aufgabe-Stempel auf der Vorderseite bzw. auf der Briefmarke. War es ein einziger Tag? Dazu zwei Belegstücke mit unterschiedlicher Zeitangabenangabe (bzw. Bestellungs-Nummer):



Interessant sind zwei weitere Fakten: Zum einen, dass dieser Stempel einmal als Ortsangabe-Stempel auf einem Zeitungs-Conto-Formular ohne zweite Zeile, also ohne die Datumszeile verwendet wurde:

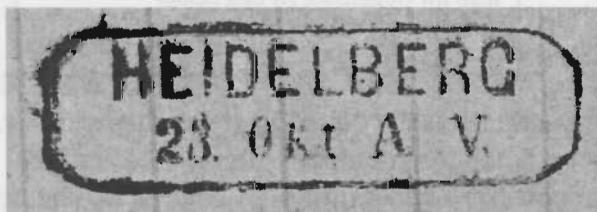


Datum: 1868.03.??., Stempel Nr. 15
auf Zeitungs-Conto-Formular
als Ortsangabe-Stempel, ohne zweite Zeile,
also ohne Datumsangabe

Zum anderen ist noch Folgendes interessant: Ab Ende des Jahres 1867 erscheint die römische Ziffer I. in einer starken Breite von einem ganzen Millimeter. Erst ab 1872 ist wieder eine exakte römische Ziffer I. in normaler Breite zu sehen.



Datum: 1868.03.01., Stempel Nr. 15
Auf der Rückseite eines Belegs als AKSt
mit der römischen Zahl I. in einer außer-
gewöhnlichen Breite von 1 Millimeter.



Datum: 1868.10.23., Stempel Nr. 15
auf der Rückseite eines Belegs als AKSt
mit Bestellungs-Nummer V., d.h. dass um
3 ½ Uhr Nachmittags die Briefbestellung
began.

In der Tabelle ist die Darstellung der zweiten Stempelzeile stark schematisiert. Fehlende Punkte und Ziffern sind entweder im Stempel nicht eingesetzt worden, oder es verhinderte ein schlechtes Einsetzen des korrekten Stempelabschlags auf dem Papier.

Auflistung der Orts-Stempel Nr. 15 von Heidelberg		
Verwendungs- Datum	Zweite Stempel-Zeile: Datumsangabe und Format im Stempel	Erläuterungen
1866.08.05.	5 Aug. A IV.	
1866.08.07.	7 Aug. A I.	
1866.08.09.	9. Aug. A IV	
1867.04.1?.	1? Apr. A ?	
1867.05.11.	11. Mai. A ?	
1867.07.06.	6 Jul. A III.	
1867.08.17.	17 Aug. A I	
1867.10.23.	23 Okt A I.	
1867.11.22.	22 Nov. A I.	
1867.11.28.	28. Nov A IV	
1867.12.18.	18. Dez. A I.	1 mm breite I
1868.01.09.	9. Jan. A I.	
1868.01.21.	21. Jan. A I.	
1868.02.08.	8. Feb. A I.	Raus
1868.03.01.	1. Mrz. A I.	1 mm breite I
1868.03.??.		Ohne zweite Zeile
1868.04.15.	15 Apr A V.	
1868.04.19.	19. Apr. A I.	1 mm breite I
1868.08.29.	29. Aug. A IV	
1868.09.??.	?? Sep. A V.	
1868.10.15.	15 Okt A III	
1868.10.23.	23. Okt A V.	
1868.11.12.	12 Nov. A III	Raus
1868.12.03.	3. Dez. A I	1 mm breite I
1868.12.30.	30. Dez. A I	1 mm breite I
1869.02.06.	6 Feb. A V.	
1869.03.12.	12 Mrz. A I	1 mm breite I
1869.04.14.	14 Apr. A V.	
1869.04.21.	21 Apr. II	
1869.05.25.	25 Mai. A IV	
1872.02.01.	1 Feb. A III	Vorderseite auf Marke
1872.02.01.	1 Feb. A V.	Vorderseite auf Marke
1872.05.20.	20. Mai A I	
1872.06.17.	17 Jun. A I	
1872.06.23.	23 un. A III	

Verwendete Literatur:

HB-I, Ewald Graf, Handbuch Band I, Badische Vorphilatelie

HB-III, Handbuch Band III, Die Abstempelungen ab 1851

Rundschreiben Nr. 142, Seite 1786 ff, Rainer Brack: Das Eisenbahnpostbüro, Seite 1789 und 1791

„Landleute im Schlosse“

Titel: Über Land und Meer, Allgemeine Illustrierte Zeitung vom 1879. (Übernommen wie es damals geschrieben wurde!)

Es war ein Tag von besonderer Feierlichkeit, als Johann Peter Laible aus den stillen, grünen Tälern des Schwarzwaldes mit Familie und Schwiegertochter sich auf den Weg machte, um die Herrlichkeiten im Residenz, wovon sie Alle so viel schon gehört, in Augenschein zu nehmen.

Auf der Eisenbahn geht's schnell, und mit etwas Bangen fahren die guten Leute in das Häusergewirr der Hauptstadt ein. Zuerst macht das viele Fahren und die Menge der Menschen sie ganz verwirrt, aber bald haben sie sich -natürlich in der zunächstliegenden Wirtschaft- so weit gesammelt, dass sie festgestellt, wohin sie zuerst gehen wollen. Es ist vor Allem das Schloss, worin der geliebte Landesvater wohnt, dass in ihrer Phantasie als zauberisches Reich lebt und webt und wohin sie ihre Schritte lenken.



Dort schaut sein mächtiger Giebel über die grünen Kuppeln der Bäume. Mit Ehrfurcht wird das vergoldete Gittertor durchschritten und demütig die Erlaubnis zum Eintritt erbeten. Es ist heute Besichtigungstag und Jedermann, der anständig gekleidet ist, hat unentgeltlich Zutritt zu den prächtigen Räumen –Peter Laible und Familie demnach auch.

Da geht's eine gewundene, „ganz Steinerner“ Treppe hinauf, wo das Licht so wunderbar hell durch ein riesengroßes Fenster fällt. Die hohen Säulen hier in ihrer weißen Feierlichkeit bereiten das Gemüt genugsam vor auf die Wunderdinge, welche nun kommen werden. Eine vergoldete Tür öffnet ihre Flügel und dort schimmert und wallt es von Gold, Rosa, Purpur, Spiegelglanz und tiefem Gelb. Mit einem gewissen stolz hat Peter Laible sich ermutigt, in diesen herrlichen Raum zu treten, denn es ist ja sein Landesvater der dies erbaut hat.

Aber die eisenbeschlagenen Stiefel, mit welchen die Gesellschaft einige Stunden, bevor sie den Schienenstrang erreicht, durch das Land gepilgert, hatte der Landesvater bei der Erbauung des Schlosses nicht gedacht, und Peter Laible mit Familie wird, bevor sie den kostbaren,

Nun können sie in das Reich der Wunder treten. Schön findet Peter Laible alles hier – aber wohnen möchte er nicht in diesen Räumen. Frau Laible kommt nicht aus dem Staunen, dass hier menschenmöglich, sie begreift eben nicht, wo der Landesvater schläft, denn sie entdeckt nirgends ein Bett. Die Kinder wandern viel leichteren Sinnes umher, ihnen ist alles Kuriosität und das Meiste zum Lachen, während die jungen Eheleute sich ganz verduzt fühlen durch diese Pracht und Sauberkeit. Was ist dagegen ihr Haus, das doch für ein so hübsches, schmuckes Heim allgemein gilt?

Die bauerliche Ehrsamkeit und Einfalt in dieser prunkvollen Umgebung ist hier ganz vortrefflich zum Ausdruck gebracht.

This is a detailed historical map of a region in the Black Forest, likely from a 19th-century travel guide or gazetteer. The map shows a network of roads and railways connecting several towns and villages. Key locations include Strögen at the top center, Bad Säckingen to its right, and Bad Schwenningen further down. Other notable places are Bad Waldsee, Bad Mergentheim, and Bad Rastatt. The map also depicts various geographical features such as the Neckar river, numerous lakes (e.g., Lake Starnberg, Lake Tegernsee), and extensive forested areas. A scale bar at the bottom indicates distances in miles and kilometers. The map is oriented with North at the top.

Der Uhrradstempel „1“ im Landpostbezirk Blumberg

Wo befand sich die Postlade mit dem Uhrradstempel „1“ im Landpostbezirk Blumberg? In allen Veröffentlichungen (auch in einer eigenen) wird ohne zu hinterfragen angenommen, dass der Standort dieser Postlade in Zollhaus war. Das muss angezweifelt werden.

Zollhaus ist ein kleiner Ortsteil etwa 3 km von Blumberg entfernt an der wichtigen Verzweigung der Straßen von Donaueschingen nach Schaffhausen bzw. Waldshut.

Nach Donaueschingen

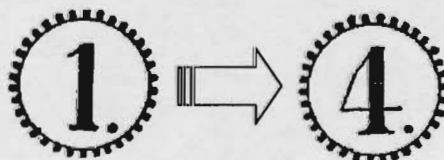


nach Stühlingen und Waldshut

nach Schaffhausen

Abb. 1 Ausschnitt einer Karte um 1800

Uhrradstempel – Übersicht, ab 1.5.1859



(Frei nach „Wahl“ „Die Uhrradstempel des Grossherzogtums Baden“ 2003)

Uhrradstempel	Landort / Postort	Uhrradstempel	Landort / Postort
1	Zollhaus/Blumberg	3	Hondingen
2	Riedböhringen	4	Riedöschingen

Es ist zunächst abzuklären, wo die Postexpedition von Blumberg lag. Der Ausschnitt einer Karte von ca. 1800 zeigt „Blumberg“, wie Blumberg damals hieß, und „Zoll Haus“ mit dem Posthorn als Zeichen für eine Poststation (Abb. 1). Der Ort Blumberg liegt abseits der wichtigen Straßenverbindung, der Ortsteil Zollhaus dagegen an der Durchgangstraße selbst. Die Straßenführung hat sich bis heute nicht verändert.

In der philatelistischen Literatur wird für Blumberg eine Posthalterei seit 1787 angegeben. Wie aber die folgende Kopie einer Urkunde aus dem Archiv Thurn & Taxis unter der Registratur „Blumberg Posthalter“ zeigt, wurde bereits 1773 der Posthalter Niklaus Schalck in Zollhaus bestellt (Abb. 2a, b, c). Die Posthalterei wurde also zu diesem frühen Zeitpunkt nicht im Ort Blumberg selbst sondern in Zollhaus eingerichtet. In Zollhaus besteht heute noch das Gasthaus „Adler Post“. Es ist nicht anzunehmen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Poststation von der Durchgangsstraße weg in den Ort Blumberg verlegt wurde.

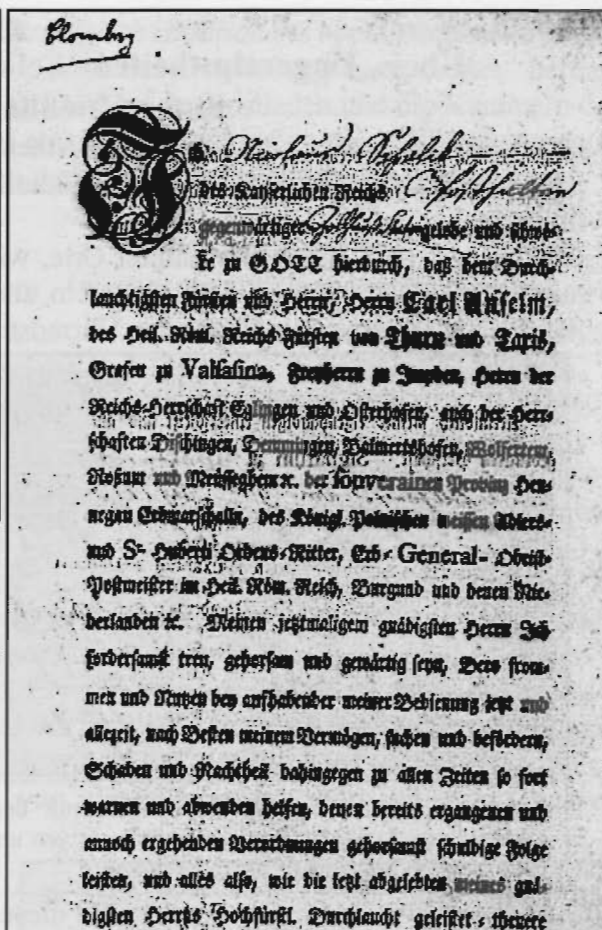
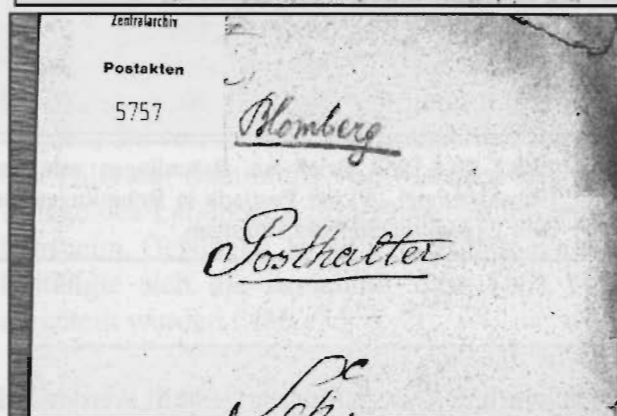
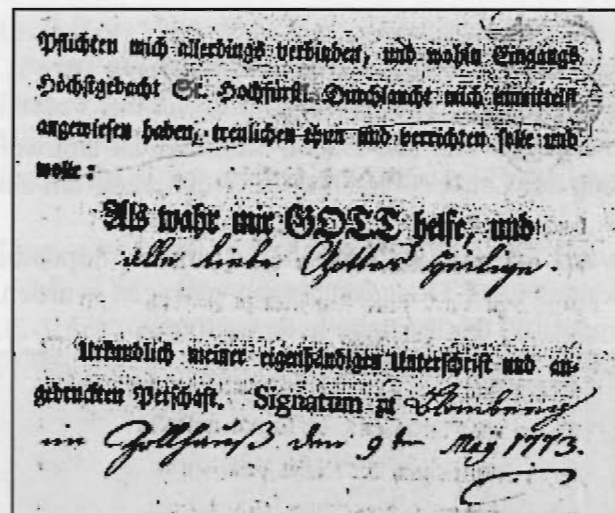


Abb.2a, b, c „Signatur zu Blumberg im Zollhauß den 9ten May 1773“

Alle Briefe mit dem Uhrradstempel „1“ aus dem Landpostbezirk Blumberg stammen aus dem Ort Blumberg selbst, meistens sind es Dienstbriefe des Bürgermeisteramtes oder des Pfarramts (Abb.3 und 4). Wenn die Postlade in Zollhaus aufgestellt gewesen wäre, hätten die Briefe zunächst von Blumberg nach Zollhaus getragen werden müssen, der Landpostboten hätte sie von dort zur Postexpedition im Ort Blumberg zurück gebracht und dann wären sie vom Postwagen, nach einem Abstecher nach Blumberg, mitgenommen worden. So umständlich hat man mit Sicherheit im Großherzogtum nicht gearbeitet.

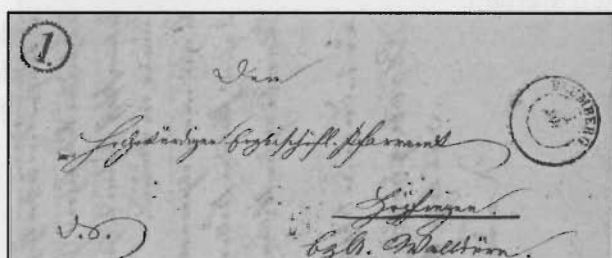
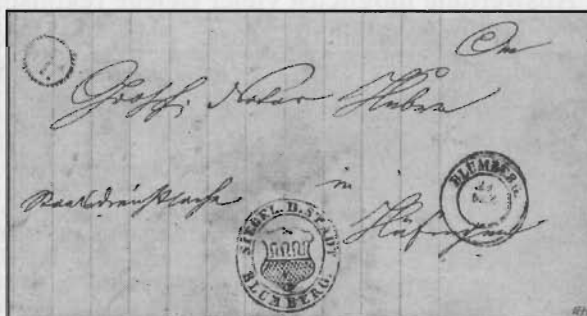


Abb.3 18.11.1860 Brief des Erzbischöflichen Pfarramts in Blumberg.



(Abb.4 16.12.1870 Brief des Gemeinderats Blumberg

Fazit: Alles spricht dafür, dass die Postexpedition Blumberg sich in Zollhaus befand. Die Postlade mit dem Uhrradstempel „1“ im Landpostbezirk Blumberg lag infolgedessen nicht in Zollhaus, sondern im Ort Blumberg selbst.

Über „Ungereimtheiten“ bei der Zuordnung einiger Landorte in unterschiedliche Landpostbezirke

Auch auf die Gefahr hin, Eulen nach Athen zu tragen und alte Baden-Sammler zu langweilen, möchte ich einige Beobachtungen zur Einteilung der Landpostbezirke im Großherzogtum Baden mitteilen.

Es fällt auf, dass Briefe bestimmter Orte, wie z.B. solche aus Bräunlingen, vom Landpostboten einmal in die Expedition Hüfingen, ein andermal nach Donaueschingen getragen wurden. In beiden Fällen tragen die Briefe den Uhrradstempel „6“ der Postlade in Bräunlingen (*Abb. 1-2*).

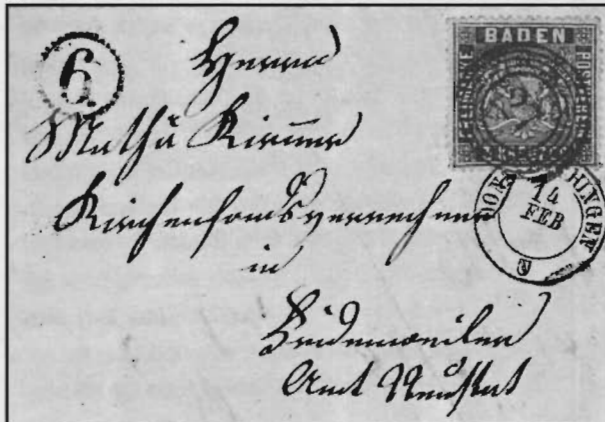


Abb.1 14.2.1862 Brief aus Bräunlingen mit dem Uhrradstempel „6“ der Postlade in Bräunlingen und dem Expeditionsstempel Donaueschingen



Abb.2 10.8.1863 Brief aus Bräunlingen mit dem Uhrradstempel „6“ der Postlade in Bräunlingen und dem Expeditionsstempel Hüfingen

Abenteuerliche Erklärungsversuche für diesen Sachverhalt könnten hier angestellt werden. Mehr Klarheit bringt allerdings die Anordnung der Belege nach Daten. Für Bräunlingen liegen zahlreiche Briefe mit dem Uhrradstempel „6“ und den Expeditionsstempeln sowohl von Donaueschingen wie von Hüfingen vor. Dabei stellt sich folgendes heraus: alle Briefe über Donaueschingen sind zwischen 1859 und Ende 1862, solche über Hüfingen **nach** März 1863 datiert. Der Ort Bräunlingen wechselte also 1863 vom Landpostbezirk Donaueschingen in den Landpostbezirk Hüfingen.

Die Landpostbezirke mit den Postladen und ihren Uhrradstempeln wurden bekanntlich am 1.5.1859 mit der Einführung der Landpost eingeteilt. Eine Bestellungsliste, welche die Zuordnung der kleinen Landorte in einen bestimmten Landpostbezirk angibt, ist mir für diesen Zeitpunkt nicht bekannt. Die Einteilung der Bezirke muss aus diesem Grund über die Auswertung möglichst vieler Belege rekonstruiert werden.

Es ist unzweifelhaft, dass 1859, bei der Einführung der Landpost, Bräunlingen dem Landpostbezirk Donaueschingen zugeordnet war. Die Notiz vom 12.5.1859 aus dem „Verköndungsblatt für die Großh. Bad. Amts- und Amtsgerichtsbezirke Donaueschingen, Neustadt, Bonndorf und Stühlingen“ ist der Beleg dafür (Abb. 3).

Donauessingen, 12. Mai. Die Landpost, boten-Bezirke der großb. Poststelle Donauessingen werden seit dem 1. d. Mts. in nachfolgender Weise be-
zogen: Bezirk I. Am Montag, Mittwoch und Freitag: Allmendshofen, Pöbren, Neudingen und zurück; Dien-
stag, Donnerstag und Samstag: Allmendshofen, Pöb-
ren, Neudingen, Schwär, Fürstlen, Sumpfhofen
und zurück über Pöbren. Bezirk II. Am Montag,
Mittwoch und Freitag: Bräunlingen, Waldhausen,
Unterbränd, Mistelbrunn, Hubertshofen, Wolterdingen
und zurück; Dienstag, Donnerstag u. Samstag: Bräu-
nlingen, Bruggen, Wolterdingen, Zindelstein, Thannheim,
Grünzingen, Auen und zurück. Die nicht über 3 Meilen
von großb. Postverwaltung Donauessingen entfernt
liegenden inländischen Postanstalten, nach welchen zur
Frankirung einfacher Briefe nur Einkreuzermarken ver-
wendet werden dürfen, sind folgende: Blumberg, Blu-
menfeld, Bonndorf, Dürerbeim, Geisingen, Hüfingen,
Eßlingen, Möhringen, Neustadt, St. Georgen, Willin-
gen und Börsenbach.

Im März 1863 gab die „Direction der Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten“ die „Bestellungsliste sämtlicher Gemeinden, Weiler, Höfe des Großherzogthums Baden“ heraus. Diese Liste macht zwar keine Angaben über die Aufstellung der Postladen und die Nummern der Uhrradstempel, sie ordnet aber die Einteilung der einzelnen Landpostbezirke im Großherzogtum Baden. In dieser amtlichen Liste wird Bräunlingen dem Landpostbezirk Hüfingen zugeordnet.

Daraus ist folgendes zu vermuten:

1. Die „Bestellungsliste ...“ wurde zu dem Zwecke erstellt, die Landpostbezirke des Großherzogtums Baden neu zu ordnen.
2. Diese Neuordnung galt ab 1. März 1863.
3. Viele Orte verblieben im alten Landpostbezirk, einige wurden einem neuen Bezirk zugeordnet.
4. Die Uhrradstempel in den Postladen jener Orte, die in einen anderen Landpostbezirk wechselten, wurden nicht ausgetauscht. Die Nummern der Uhrradstempel blieben vielmehr erhalten.
5. Die *Bestellungsliste* ...“ hatte für das ganze Großherzogtum Baden Gültigkeit.

Es müssen also, falls die Vermutung stimmt, neben Bräunlingen noch weitere Orte gefunden werden, die von einem Landpostbezirk in einen anderen wechselten.

Mit Hilfe der Sammlung von Manfred Hermann, Ebringen, und meiner Sammlung konnten die Belege des Landpostbezirks Donaueschingen und der angrenzenden Landpostbezirke Hüfingen, Dürrheim, Geisingen, Blumberg, Stühlingen und Bonndorf überprüft werden. In mehreren Fällen bestätigte sich die Annahme, dass 1863 Orte von einem Landpostbezirk in einen anderen eingeteilt wurden (Abb.4, 5, 6, 7).

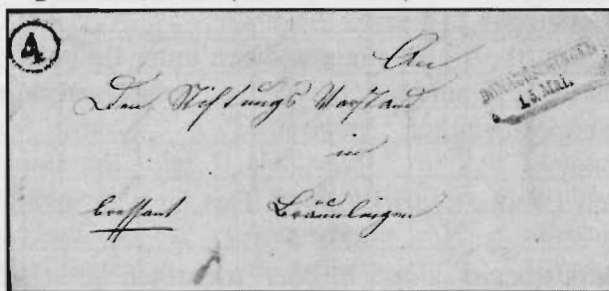


Abb.4 15.5.1860 Brief aus Fürstenberg mit dem Uhrradstempel „4“ der Postlade in Fürstenberg;

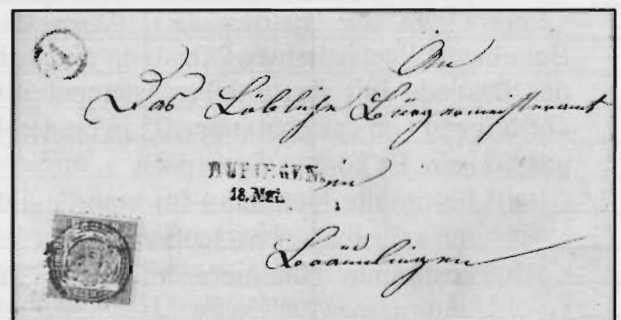


Abb.5 15.5.1866 Brief aus Fürstenberg mit dem Uhrradstempel „4“ der Postlade in Fürstenberg;

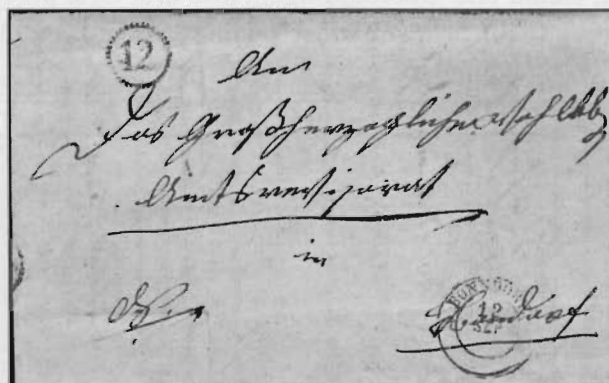


Abb.6 12.9.1862 Brief aus Opferdingen mit dem Uhrradstempel „12“ der Postlade in Opferdingen;

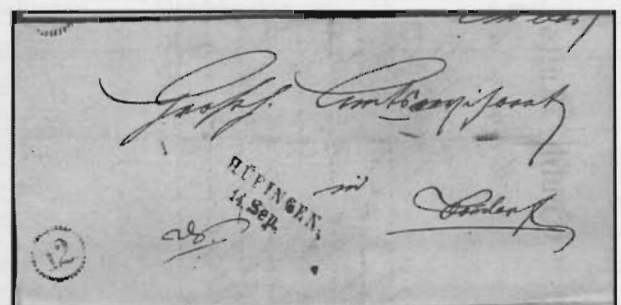


Abb.7 14.9.1863 Brief aus Opferdingen mit dem Uhrradstempel „12“ der Postlade in Opferdingen;

Die von einem Wechsel betroffenen Orte zeigt die Tabelle (bis auf wenige Ausnahmen sind Belege vorhanden, der Rest wurde durch die Auswertung der „Bestellungsliste“ ermittelt).

Ort mit Postlade und Uhrradstempel		Zuordnung in die Landpostbezirk 1859	Zuordnung in die Landpostbezirk 1863
Bräunlingen	6	Donaueschingen →	Hüfingen
Bruggen	7	Donaueschingen →	Hüfingen
Fürstenberg	4	Donaueschingen →	Hüfingen
Hubertshofen	14	Donaueschingen →	Hüfingen
Mistelbrunn	15	Donaueschingen →	Hüfingen
Sumpfohren	5	Donaueschingen →	Hüfingen
Unterbränd	13	Donaueschingen →	Hüfingen
Waldhausen	?	Donaueschingen →	Hüfingen
Aasen	5	Dürrheim →	Donaueschingen
Biesingen	3	Dürrheim →	Donaueschingen
Heidenhofen	4	Dürrheim →	Donaueschingen
Gutmadingen	1	Geisingen →	Donaueschingen
Oberbaldingen	4	Geisingen →	Donaueschingen
Unterbaldingen	3,13	Geisingen →	Donaueschingen
Epfenhofen	15	Stühlingen →	Blumberg
Riedböhringen	2	Blumberg →	Hüfingen
Eschach	9	Bonndorf →	Hüfingen
Opferdingen	12	Bonndorf →	Hüfingen
Döggingen	1	Hüfingen →	Löffingen

Bei einem Wechsel eines Ortes von einem Landpostbezirk in einen anderen unter Beibehaltung der Postlade mit ihrem Uhrradstempel müsste die ursprüngliche Reihe der Uhrradstempel, aufsteigend von der Nummer „1“, in beiden Landpostbezirken gestört sein. Es könnte theoretisch

- a) bestimmte Nummern im ursprünglichen Landpostbezirk fehlen. Das ist wahrscheinlich nur sehr schwer nachzuweisen.
- b) bestimmte Nummern im neuen Landpostbezirk doppelt oder mehrfach gleichzeitig vorkommen.

Abb.8 und Abb.9 zeigen einen solchen Fall aus dem Landpostbezirk Donaueschingen. Sowohl Biesingen als auch Neudingen haben Postladen mit dem Uhrradstempel „3“. Weitere Beispiele sind Fürstenberg, Behla und Oberbaldingen, alle drei Orte ab 1863 im Landpostbezirk Donaueschingen mit dem Uhrradstempel „4“, außerdem Gutmadingen und Allmendshofen, jeweils mit dem Uhrradstempel „1“.

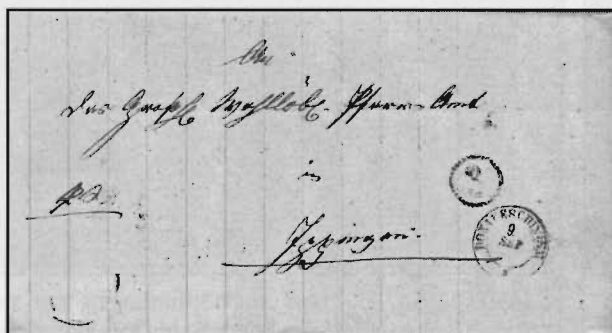


Abb.8 9.9.1863 Brief des Gemeinderats Biesingen mit dem Uhrradstempel „3“ der Postlade in Biesingen, Landpostbezirk Donau-eschingen (bis 1863 Landpostbezirk Dürrheim)

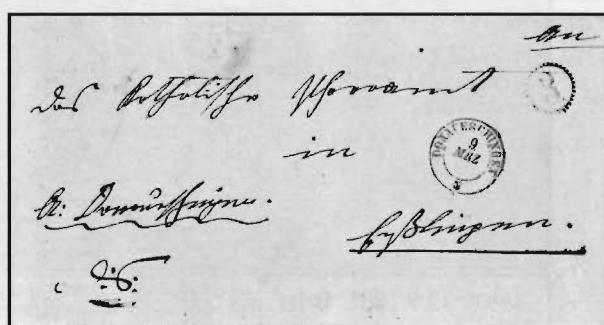


Abb.9 9.3.1863 Brief des Pfarramts Neudingen mit dem Uhrradstempel „3“ der Postlade in Neudingen, Landpostbezirk Donaueschingen.

Das Problem der Zuordnung der Orte mit Postladen und ihren Uhrradstempeln in die verschiedenen Landpostbezirke scheint komplexer und komplizierter zu sein als bisherige Aufstellungen und Listen vermuten lassen. Es wäre allerdings eine immense Fleißarbeit, alle Landpostbezirke im Großherzogtum Baden zu untersuchen. Das könnte eine lohnende Aufgabe für Heimatsammler sein, die genügend philatelistisches Material zur Verfügung haben und gute Ortskenntnisse besitzen, die ebenfalls sehr nützlich, vielleicht sogar erforderlich sind. Es müsste dann festgestellt werden, ob meine Beobachtungen sich auch in anderen Landpostbezirken wiederholen. Wenn das der Fall sein sollte, wäre die Richtigkeit meiner These – hier noch einmal kurz gefasst – bewiesen:

Im März 1863 (vermutlich 1. März 1863) wurden die Landpostbezirke im Großherzogtum Baden teilweise neu eingeteilt. Einige Gemeinden wurden neuen Landpostbezirken zugewiesen. Die ursprünglichen Uhrradstempel verblieben in den Postladen dieser Gemeinden. Sie wurden nicht ausgewechselt.

Im September 1869 gab die „*Direction der Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten*“ eine neue „*Bestellungsliste*“ heraus. Es wäre genauer zu untersuchen, welche neuerlichen Veränderungen sie brachte.

Bestellungsliste von 1863

Ortsname	Gemeindename	Amtsbezirk	Postexpedition	Zustellung
Aasen	Aasen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Afu Theil	Neudingen	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal
Allmendshofen	Allemndshorfen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Aufen	Aufen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Biesingen	Biesingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Donaueschingen	Donaueschingen	Donaueschingen	Donaueschingen	täglich
Dreilerchen	Wartenberg	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal *
Gnadenthal	Neudingen	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal
Grünigen	Grünigen	Villingen	Donaueschingen	6 mal
Gutmadingen	Gutmadingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Heidenhofen	Heidenhofen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Immenhofen	Pfohren	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Klosterhof	Thannheim	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal
Neudingen	Neudingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Neuhaus	Nordhalden	Engen	Donaueschingen	täglich
Oberbaldingen	Oberbaldingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Pfohren	Pfohren	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Sunthausen	Sunthausen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Thannheim	Thannheim	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Theil, auf	Neudingen	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal
Unterbaldingen	Unterbaldingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Unterbeckenhof	Wolterdingen	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal
Unterhölzer	Unterbaldingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Wartenberg	Wartenberg	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Weiherhaus	Donaueschingen	Donaueschingen	Donaueschingen	3 mal
Wolterdingen	Wolterdingen	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal
Zindelstein	Zindelstein	Donaueschingen	Donaueschingen	6 mal

Literatur:

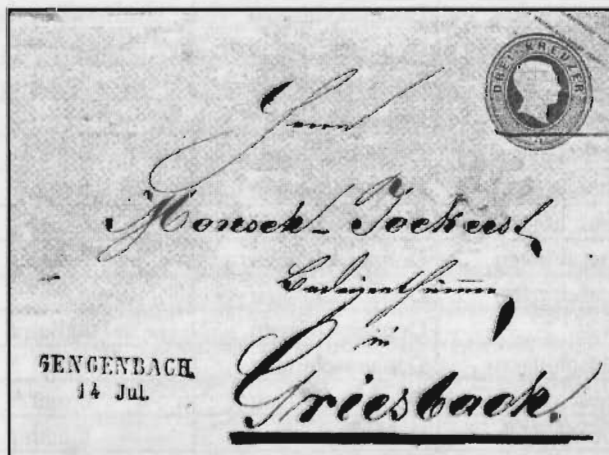
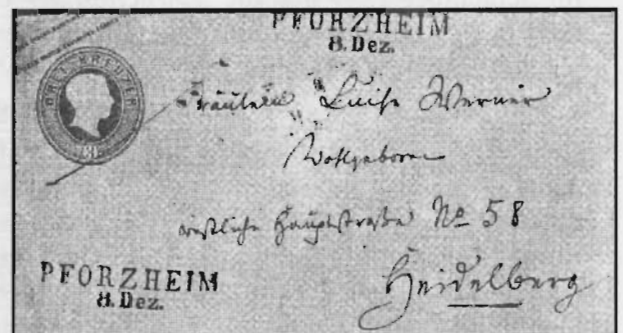
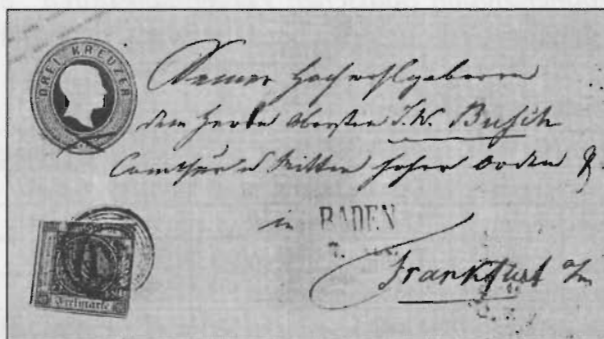
1. „Bestellungsliste sämtlicher Gemeinden, Weiler, Höfe des Großherzogthums Baden“, Karlsruhe, März 1863
2. „Bestellungsliste sämtlicher Gemeinden, Weiler, Höfe des Großherzogthums Baden“, Karlsruhe, September 1869
3. Wahl, Gerd: Die Uhrradstempel des Großherzogtums Baden

Entwertungsvariationen von Ganzsachen

Die Entwertung der Umschläge sollte nach der Verordnung vom 23. August 1858 nicht mittels des Freimarkenentwertungsstempels (Ringstempels), sondern dadurch erfolgen, dass der Beamte die im unteren Teil der Kranzverzierung befindliche Zahl mit blauer Tinte stark durchstrich. Man bediente sich also der Entwertungsart, die damals noch in Preußen üblich war, aber bereits im März 1859 abgeschafft wurde. Abweichungen von dieser vorgeschriebenen Entwertungsart finden sich bei der ersten Ausgabe nicht gerade häufig. Vereinzelt wurde der Ring- oder Ortstempel zur Entwertung benutzt, und öfter findet man auch die Couvertmarke ganz unentwertet vor. Dies ist daraufzuführen, dass im September 1863 angeordnet wurde, die Entwertung der Couvertmarken sollte ganz unterbleiben. Da die Postanstalten und das Publikum zu dieser Zeit noch vielfach Umschläge erster Ausgabe im Besitz hatten, welche später benutzt worden sind, wurde von dieser Vorschrift auch noch die I. Ausgabe betroffen.

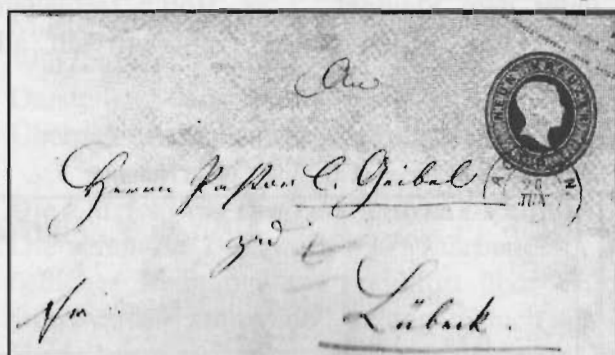
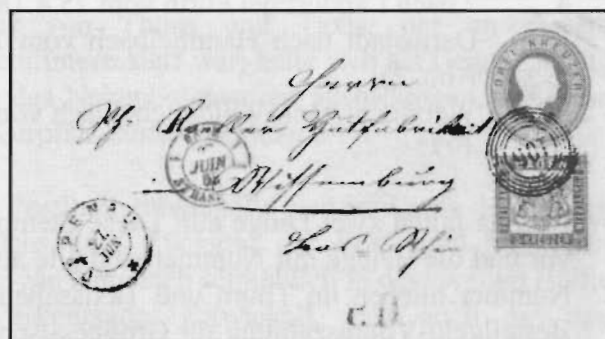
(Siehe „Die Briefumschläge des Großherzogtums Baden“ von R. Brack)

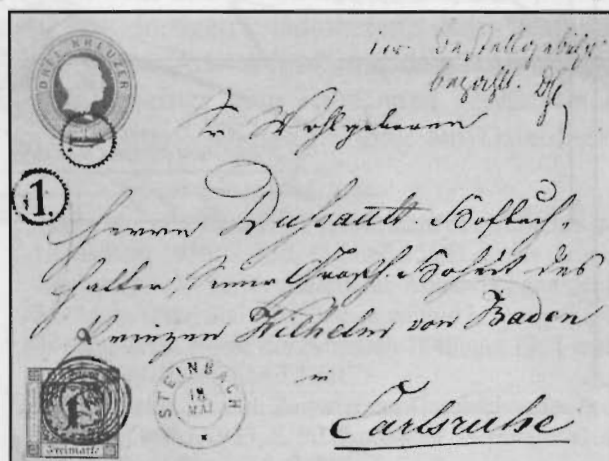
Strich - Entwertung



Stempel - Entwertung







Taxisscher Landboten-Stempel „2 xr. Botl.“ auf Badenbriefen

In den Mitteilungen der ArGe Thurn und Taxis Nr. 93 von 2005 auf Seite 13 habe ich über den recht *seltenen* in Fürth im Odenwald abgeschlagenen Stempel „2 xr. Botl.“ mit einer darunter stehenden Nummer geschrieben. Inzwischen habe ich von den Herren Vogel, Schenkel und Sem insgesamt 6 solcher Stempel in Kopie erhalten. Das sind folgende Briefe:

1. Darmstadt nach Lindenfels vom 4.4.1854 an Bürgerm. Lauteschlager ohne Nummer
2. Wertheim nach Waldmichelbach vom 24.8.1854 an Großh. Landgericht, Mit Nummer „Nr. 505“ (Siehe Abb. 1)
3. Ladenburg nach Waldmichelbach vom 14.9.1854 an Großh. Landgericht mit Nummer „539“
4. ? nach Landort bei Fürth vom 25.4.1855 ohne Nummer
5. Darmstadt nach Hammelbach vom 15.5.1855 an Peter Lauer (?) ohne Nummer (siehe Abb. 2)
6. Weinheim nach Waldmichelbach vom 22.7.1855 an Großh. Landgericht mit Nummer „N 497“

Und da fallen zwei Dinge auf: Diese Stempel kommen mit und ohne Nummer zeitlich parallel vor und die Belege mit Nummer sind alle aus Baden und gehen an öffentliche Stellen. Die ohne Nummer blieben im Thurn und Taxisschen Postbezirk. Am 9.4.1855 schrieb Baden die Orts-Bestellgeld-Vorauszahlung für Großhessische Behörden vor, die Behörden in Landorten wurden nicht erwähnt (siehe Rundbriefe der ArGe Baden und Buch „150 Jahre Baden-Marken“). Sollten die Landbestellgelder mit diesen Nummern unter dem Stempel „2 xr. Botl.“ festgehalten werden? Wie war das dann in anderen Orten? Oder stehen solche Nummern auf allen Postvereinsbriefen und nicht nur auf denen aus Baden?

Abb. 1

Brief mit Stempel „2 xr. Botl.“ mit Nummer

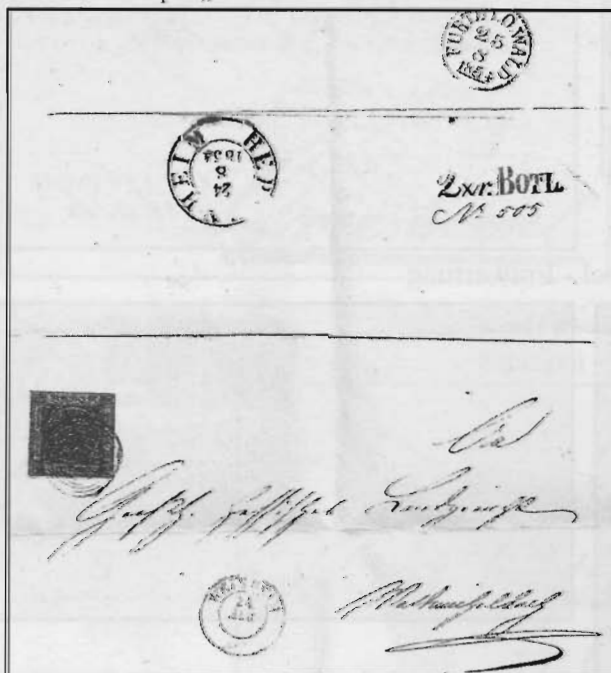


Abb. 2

Brief mit Stempel „2 xr. Botl.“ ohne Nummer



Die Postlinie zwischen Heidelberg und Würzburg

<Veröffentlicht in: Post- und Telekommunikationsgeschichte, Regionalbereich Südwest, Heft 2000. Hrsg. Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte. Konkordia-Druck GmbH Bühl 2000. (29 S., 2 Abb., 13 Karten)>

Dem in Heidelberg residierenden Hof der Kurpfalz mangelte es im 17. Jahrhundert an einer schnellen und direkten Postverbindung in Richtung Bayern und Österreich. Die kurfürstliche Hofverwaltung war bis dahin auf die Verbindungen über Frankfurt nach Nürnberg sowie die über Rheinhausen nach Württemberg und Südbayern laufenden Kurse angewiesen. Auf Drängen des Kurfürsten richtete die Kaiserliche Reichspost des Fürsten von Thurn und Taxis im Jahre 1686 eine direkte Reitpostverbindung zwischen Heidelberg und Würzburg ein. Post aus Österreich und Bayern erreichte nun den Kurpfälzischen Hof in 3 oder 4 Tagen, während die Beförderungszeit vorher über Würzburg-Frankfurt 5 - 10 Tage gedauert hatte. Der Erbgeneralpostmeister Graf Lamoral Claudius von Thurn und Taxis, der an diesem wirtschaftlich uninteressanten Kurs eigentlich nicht interessiert war, hatte sich als Gegenleistung vom Kurfürsten ein energisches Reskript gegen das Nebenbotenwesen ausbedungen, um diese schädliche Konkurrenz im gesamten Gebiet der Kurpfalz zurückzudrängen¹.

Diese vor über 300 Jahren erstmals verkehrende Postlinie entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer wichtigen West-Ost-Verbindung. Sie wuchs zum Rückgrat der Post- und Verkehrs-Infrastruktur des nordostbadischen Raumes heran. Sie hatte sich schließlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer so starken Verkehrsader entwickelt, dass auch das neu aufkommende Verkehrsmittel, die Eisenbahn, diese Relation aufgreifen musste. Mit der in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erbauten "Odenwaldbahn" Heidelberg-Meckesheim-Mosbach-Würzburg entstand, nach der badischen "Hauptbahn"², etwa auf der alten Heidelberg-Würzburger Postlinie die zweite wichtige Eisenbahnstrecke im Großherzogtum. Diese Darstellung versucht, über 200 Jahre hinweg die Entwicklung dieser wichtigen Postroute bis zur Übernahme der Postbeförderung durch die Eisenbahn nachzuvollziehen.

Die Einrichtung der "ordinairen" Reitpost

Die schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts in Betrieb befindliche Reichspoststrecke in west-östlicher Richtung von Frankfurt über Würzburg nach Nürnberg führte am Nordrand des Odenwaldes am Main entlang³. Doch für den Postverkehr des Kurfürstlichen Hofes in Heidelberg nach Bayern und Österreich brachte der Umweg über Frankfurt unliebsame Verzögerungen und Kosten. Nach Verhandlungen zwischen Kurfürst Philipp Wilhelm von der Pfalz und Graf Lamoral Claudius von Thurn und Taxis begab sich der Postmeister Johann von Wetzel vom Thurn-und-Taxischen Oberpostamt Frankfurt im Frühjahr 1686 nach Mosbach, um mit den dortigen Stadtoberen, dem "Raths-Fauth und Oberamtmann zu Moßbach Johann Philipp von Adelsheim" und dem "AmtsSchultheiß daselbst Johann Jacob Schragmüller" die Anlegung einer vom Kurfürsten gewünschten Postlinie zwischen Heidelberg und Würzburg vorzubereiten⁴. Die Linie ging am Osterdienstag 1686 in Betrieb. Sie verkehrte wöchentlich

¹ Hierzu auch: Löffler, Karl: Geschichte des Verkehrs in Baden. Carl Winter's Universitätsbuchhandlung Heidelberg 1910, S. 138, 139 und 256 ff. sowie Grosse, Das Postwesen in der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert. Volkswirtschaftliche Abhandlungen der Badischen Hochschulen, 5. Band, 4. Heft. 1902, Verlag J.C.Mohr (Paul Siebeck), Tübingen und Leipzig, S. 11.

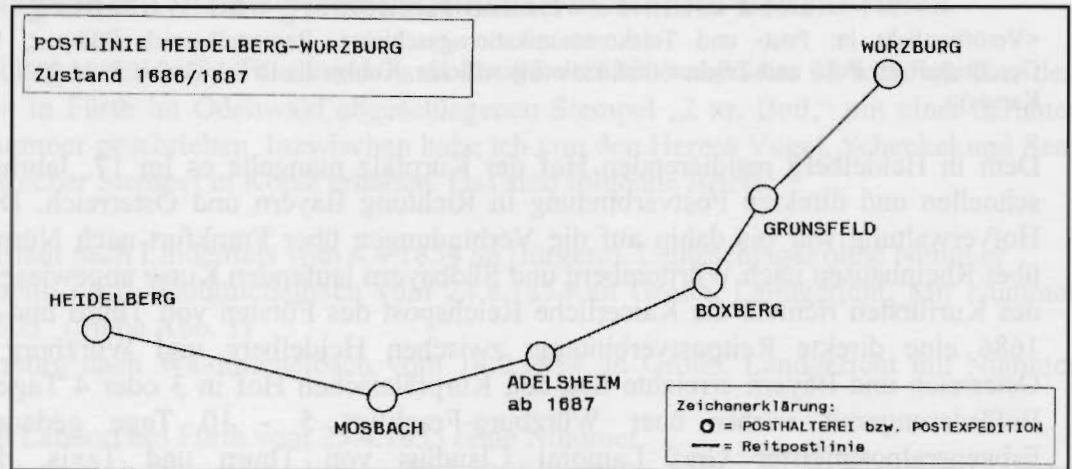
² Als Hauptbahn wurde die zwischen 1840 und 1851 erbaute Eisenbahn Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe-Freiburg-Haltingen(-Basel) bezeichnet.

³ Müller-Fischer, Erwin: Zeittafel zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens. Verlagsbuchhandlung Erich Herzog, Goslar 1953, S. 20. Faulhaber, Bernhard: Geschichte des Postwesens in Frankfurt am Main, Völklers Verlag Frankfurt 1883, S. 38f.

⁴ Generallandesarchiv Karlsruhe (nachfolgend: GLA) 214/172. Die Urkunde vom 27.03.1686 ist abgebildet in: Post- und Telekommunikationsgeschichte, Regionalbereich Südwest, Heft 1999, S. 5.

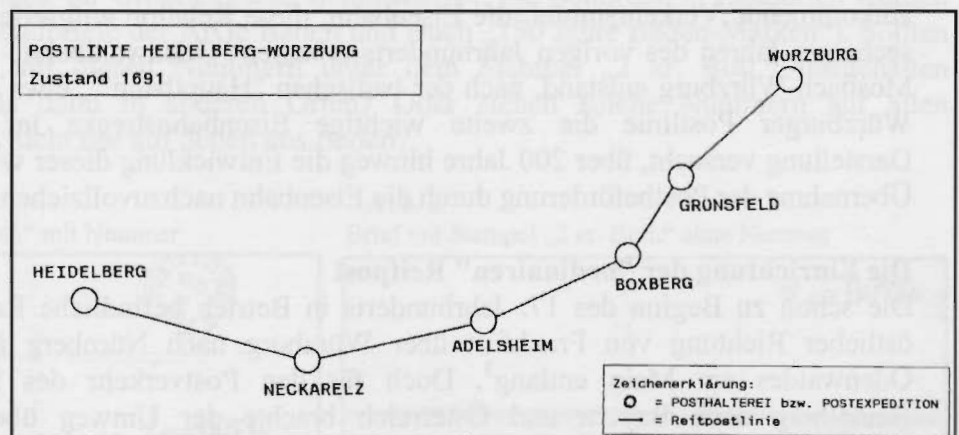
zweimal in jeder Richtung als "Ordinariritt" mit den Stationen Heidelberg, Mosbach, Boxberg, Grünsfeld und Würzburg⁵.

Karte 1



Die von Anfang an vorgesehene Station Adelsheim konnte erst am 28. Januar 1687 eingerichtet werden, denn "auf Baron Seylers Verlangen hat sich nun Einer mit nahmen Dietrich Lynich⁶ zu Adelsheim gefunden, welcher die Post auf Moßbach und Boxberg zu führen"⁷. Die Station in Mosbach, die dort noch in der ersten Hälfte des Jahres 1687 nachweisbar ist, befand sich nach Quellenlage schon im April 1691, also noch vor der Einstellung der Linie im pfälzischen Erbfolgekrieg, in Neckarelz⁸. Als wohl erster Posthalter in Neckarelz ist 1695 Hans Georg Forchtmeyer erwähnt⁹.

Karte 2



Im Verlaufe des Pfälzischen Erbfolgekrieges (1688-1697)¹⁰, jenes Krieges, der die Pfalz in so furchtbarer Weise verwüstete, konnte von wirtschaftlichem Leben, von Verkehr in der Kurpfalz bald keine Rede mehr sein¹¹. Die Taxissche Post wurde von den Franzosen vollständig unterdrückt, bzw. Taxis weigerte sich wegen der Kriegsunruhen und allgemeinen Unsicherheit,

⁵ Löffler a.a.O. S. 138.

⁶ Lt. Wenzel schreibt sich ein bis 1733 im Amt befindlicher Adelsheimer Posthalter "Dietrich Lennich". Postgeschichtliche Aufzeichnungen des Postamts Adelsheim, verfasst von Postmeister Wilhelm Wenzel, in GLA 420 Zug. 1996-46/119.

⁷ Münzberg, Werner: Thurn und Taxis 1490-1867, Stationskatalog der Thurn und Taxis-Post, 2. verbesserte und erweiterte Auflage. Leitfaden zur Postgeschichte und Briefkunde, Band VIII/4. Regensburg 1994, S. K-6.

⁸ Biedert, Manfred: Die Posthaltereien in Mosbach und Neckarelz. In: Post- und Telekommunikationsgeschichte, Regionalbereich Südwest, Hrsg. Deutsche Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte Frankfurt, Heft 1999, S. 7.

⁹ Liebig, Neckarelz Diedesheim, Zwei Dörfer an dem Schicksalsweg unseres Volkes. 1972 Hrsg. Gemeinden Diedesheim und Neckarelz, Heidelberger Gutenberg-Druckerei, S. 154. Biedert a.a.O. S. 7/8.

¹⁰ Schaab, Meinrad: Geschichte der Kurpfalz. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, Berlin, Köln 1992, Band 2, S. 149/153.

¹¹ Grosse a.a.O. S. 13.

Liebe Badenfreunde,

vom 25. bis 26. März 2006 werden wir im Karlsruher Schloss einen Baden-Salon veranstalten, der unter dem Motto „Der 200ste Geburtstag des Großherzogtums Baden – ein kulturhistorisch-philatelistischer Rückblick“ stehen wird.

Die feierliche Eröffnung des Baden-Salons findet am



**Freitag, den 24. März
um 19.00 Uhr**



im Karlsruher Schloss statt. Hierzu darf ich alle Mitglieder der ARGE Baden (ob Aussteller oder nicht) herzlich einladen. Um besser planen zu können, möchte ich Sie bitten, Ihre Teilnahme an der Veranstaltung rechtzeitig mitzuteilen.

Die Veranstaltung steht unter der Schirmherrschaft Seiner Königlichen Hoheit, Max Markgraf von Baden. Wir hoffen, ihn bei der feierlichen Eröffnung begrüßen zu können. Die Stadt Karlsruhe unterstützt unsere Veranstaltung ebenfalls mit Rat und Tat. Herr Oberbürgermeister Heinz Fenrich wird an der Eröffnungsfeier teilnehmen und uns in Karlsruhe willkommen heißen.

Die Räumlichkeiten im Karlsruher Schloss bilden einen würdigen Rahmen für unseren Baden-Salon, weil das Badische Landesmuseum dort eine Dauerausstellung „Baden und Europa 1789 bis heute“ zeigt, welche den geschichtlichen Hintergrund für unsere Veranstaltung ausführlich darstellt.

Das Schloss in Karlsruhe ist sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln, als auch mit dem Auto sehr gut zu erreichen. Unter dem Vorplatz des Schlosses befindet sich eine große Parkgarage, wo Sie jederzeit einen freien Parkplatz finden werden.

Mit herzlichen Sammlergrüßen

Ihr

Edwin Fecker



Baden-Salon 2006 für Philatelie und Kulturgeschichte

Unserem lieben holländischen ARGE-Mitglied Han Vermeulen war es aufgefallen: Im Jahre 2006 feiert das Großherzogtum Baden seinen 200sten Geburtstag.

Somit steht die Veranstaltung erstmals nicht nur auf einem rein philatelistischen Bein, sondern auch auf einem kulturhistorischen. Das erklärte Ziel des Organisationsteams ist es deshalb, diesen Aspekt in angemessener Form zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist der Baden-Salon 2006 zwischenzeitlich zu einer Säule eines Gesamtveranstaltungsprogramms anlässlich des bedeutenden Jubiläums avanciert, welches – projektiert von der Stadt Karlsruhe, der Landesvereinigung Baden in Europa e.V. und der Wirkstatt e.V. – durch ein externes Projektmanagement professionell betreut wird. Mit einer entsprechenden Resonanz auf die für philatelistische Verhältnisse ungewöhnliche (Werbe-)Kampagne für unsere Veranstaltung darf auch durch Nichtphilatelisten gerechnet werden. Eine optimal koordinierte Medienarbeit für den Großraum Karlsruhe wird ihr Übriges tun.

Der Veranstaltungsort, das Karlsruher Schloss – Mittelpunkt des berühmten, fächerförmig angelegten Stadtplanbildes von Karlsruhe und Residenzschloss der früheren Großherzöge und Markgrafen – bietet für die Realisierung unseres Vorhabens ideale Voraussetzungen: Die hervorragende, hochinteressante **Sammlungsausstellung des Badischen Landesmuseums „Baden und Europa 1789 bis heute“** ist ebenfalls in den ehrwürdigen Mauern des Schlosses untergebracht. Durch die Gelegenheit zum Besuch dieser Sammlungsausstellung und einem Ausstellungsbereich, in dem sich u.a. Teile des Badischen Thronsaales befinden, versprechen wir uns einen Synergieeffekt mit unseren philatelistischen Ambitionen. Ein ermäßigter Eintrittspreis für die Bereiche des Badischen Landesmuseums soll Ihnen den Besuch versüßen.

Die Schirmherrschaft für den Baden-Salon hat Seine Königliche Hoheit, Markgraf Max von Baden übernommen. Aus diesem Anlass wird das die Überschrift dieses Sachstandberichtes flankierende Familienwappen Seiner Königlichen Hoheit als Leitsymbol exklusiv unseren Baden-Salon begleiten.

Darüber hinaus ist der Baden-Salon als Begleitveranstaltung zu dem am gleichen Wochenende stattfindenden Landesverbandstag des LV Südwest zu sehen. Ausrichter dieser Großveranstaltung ist der Briefmarkensammler-Verein Karlsruhe e.V., der im Jahre 2006 sein 100jähriges Vereinsjubiläum feiert und ebenso wie die Stadt Karlsruhe und das Badische Landesmuseum zu unseren Kooperationspartnern gehört.

An Ausstellern wird fast alles vertreten sein, was in der Baden-Philatelie Rang und Namen hat. Die Palette der gezeigten Exponate wird dabei von der Kaiserlichen Reichspost bzw. der Vorphilateliezeit über die Militär- und Feldpost, traditionelle und postgeschichtliche Exponate zur Markenzeit, Dokumentationen zu Aspekten postalischer Beförderung (Landpost, Fahrpost, Bahnpost, grenzüberschreitender Postverkehr) bis zu Nachverwendungen, Zählmarken und Auszügen aus dem bekannten Nachkriegs-Exponat des Ehrenpräsidenten des BDPh und Ehrenvorsitzenden der ARGE Baden Dr. Heinz Jaeger reichen. Als ergänzende Preziosen werden die Besucher beispielsweise die Originalverträge zum Druck der ersten Badenmarken, themenbezogene zeitgenössische Accessoires bzw. Kunstobjekte wie auch Kleinode der Baden-Literatur in gesonderten Vitrinen bestaunen können.

Die Exponate werden im festlichen „Gartensaal“, dem ehemaligen Tagungsort der zweiten Kammer des badischen Parlamentes im Karlsruher Schloss präsentiert werden. Postorte- und Heimatsammlungen werden ihr eigenes Terrain im unmittelbar vor dem Gartensaal befindlichen Foyer des Schlosses haben, von wo aus man in die übrigen für die Veranstaltung relevanten Ausstellungsbereiche des Badischen Landesmuseums gelangen kann. Aufgrund der optimalen Entwicklung in den vergangenen Wochen, wird es u.U. sogar möglich sein, im Turmzimmer (welches dem Gartensaal angegliedert ist) eine spektakuläre Präsentation zu realisieren, welche die Verbindung zwischen Kulturgeschichte, Kunst und Philatelie aufzeigen soll und zudem multimedial unterstützt wird. Dabei soll auch ein herausragendes Belegstück der Baden-Philatelie zur Schau kommen. Aber, warten Sie es ab und lassen Sie sich überraschen.

Die Öffnungszeiten sind im Übrigen am Samstag und Sonntag, jeweils von 10.00 bis 18.00 Uhr, der Eintritt zum Baden-Salon ist frei.

Im beigelegten Veranstaltungsprogramm finden sich Fachvorträge zur Baden-Philatelie, aber auch zur allgemeinen badischen Geschichte wie auch Führungen durch die Ausstellungen. Für Samstag Vormittag ist der Aufzug einer badischen Bürgerwehr vorgesehen. Noch am gleichen Tage findet ein Festabend mit kleinem Programm statt. Die Jugendgruppe der Briefmarken-Sammlergilde Bruchsal und Umgebung e.V. wird an beiden Tagen eine philatelistisch bezogene Computeranimation mit PC-Spielen und eine in zwei Ausstellungsrahmen dargestellte philatelistische Bearbeitung von Aspekten badischer Geschichte bieten.

Auf Wiedersehen in Karlsruhe!!! Besuchen Sie uns in der ehemaligen badischen Residenz – Sie werden unvergessliche Eindrücke mit nach Hause nehmen können.

Klaus Weis, Stutensee (Ausstellungsleitung)

Liebe Badenfreunde,

anlässlich unseres Baden-Salons 2006 werden wir am



**Samstag, den 25. März
um 19.00 Uhr**



einen Festabend mit Bankett veranstalten, zu dem ich Sie herzlich einladen möchte. Veranstaltungsort ist der Fächersaal im Hotel Dorint Novotel. Die Teilnahmekosten pro Person in Höhe von 50.- € für Aperitif, Festmenü (ohne Getränke) und kabarettistisches Programm bitte ich mit dem Hinweis auf den Verwendungszweck „Festabend Baden-Salon 2006“ auf das Konto der Arbeitsgemeinschaft Baden bei der Postbank Karlsruhe (BLZ 660 100 75) Konto 139046-758 zu überweisen.

Das Hotel Dorint ist sehr zentral im Herzen von Karlsruhe auf dem Festplatz gelegen und verfügt über ausreichend Parkplätze in der Tiefgarage unter dem Festplatz. Von anderen Hotels, wie z. B. dem Eden, ist es in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar und auch vom Schloss ist das Dorint nicht sehr weit entfernt.

Für diejenigen, die im Hotel Dorint auch übernachten wollen, hat uns die Geschäftsleitung des Hotels Sonderkonditionen beim Übernachtungspreis eingeräumt (95 € für das Einzelzimmer und 128 € für das Doppelzimmer jeweils incl. Frühstück). Voraussetzung ist jedoch, dass Sie unter dem Stichwort „Arbeitsgemeinschaft Baden“ buchen und Ihr Zimmer vor dem 15. Februar 2006 bestellen. Die Telefonnummer des Hotels lautet 0721/35 26-0.

Um den Festabend planen zu können, bitte ich Ihre Anmeldung zum Festabend bis spätestens zum 15. Februar 2006 vorzunehmen.

Mit herzlichen Sammlergrüßen

Ihr

Edwin Fecker

die Postlinien aufrecht zu erhalten. So wurde auch die Postlinie zwischen Heidelberg und Würzburg in Folge der Kriegshandlungen irgendwann eingestellt¹².

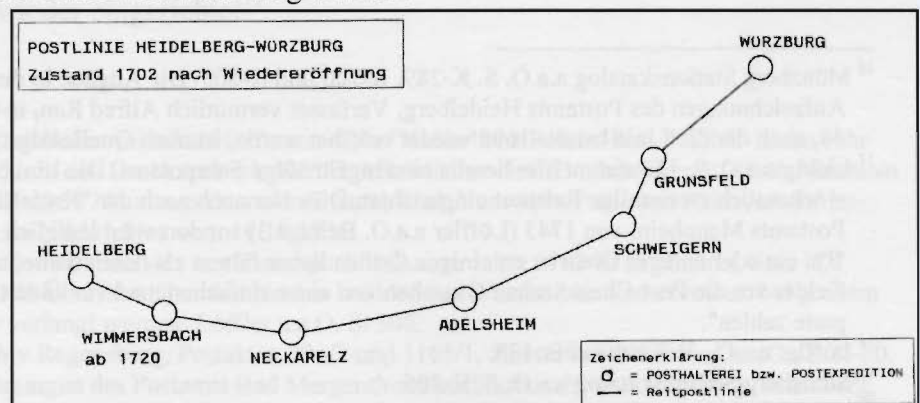
Um die Regierungsfähigkeit zu erhalten, suchte der kurpfälzische Hof, der sich kriegsbedingt nach Weinheim begeben hatte, nach anderen Wegen, die amtliche und Regierungspost innerhalb der Kurpfalz befördern zu können. Er löste dies durch Einrichtung einer so genannten Dragonerpost, häufig auch Ordonanzpost genannt. Einrichtung und Arbeitsweise dieser Militärpost sind aus einer im Generallandesarchiv Karlsruhe erhaltenen vollkommenen Ordonanz-Postordnung zu ersehen¹³.

Wiedereröffnung und Entwicklung der Linie

Schon 1698 drängte die Kurpfalz den Kaiserlichen Postmeister Johann von Wetzel in Frankfurt, die Heidelberg-Würzburger Linie wieder in Gang zu setzen. Als dieser sich dazu nicht in der Lage sah, schrieb der Kurfürst am 13. September 1698 vom Weinheimer Hof an Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis: "... Bey nunmehr durch die Gnade Gottes wiederumb erlangten Frieden ... würde [ich] gerne sehen, daß der eingeführte Postcurs nach und von Würzburg wiederumb möchte eingerichtet werden. Nachdem nun der Kayserl. Postmeister zu Frankfurt, Herr von Wetzel, hierum bereits belangt worden, derselbe aber ohne Euer Fürstl. Durchl. Verweißen und gnädigster Verwilligung solches zu übernehmen Bedenken trägt, alß ersuche Dieselbe hiermit unterthänigst zu geruchen, ermelten Postmeister die alsbald verlangende Wiedereinrichtung besagten Postlaufs, alß wodurch mit deren ins Reich abgehenden Briefe und Paqueter viel Zeit gewonnen, und anbei auch ein gar geringes an derlei Kosten aufgetrieben wird ..." Doch der Fürst lehnt in seiner Antwort vom 22. Oktober 1698 die Wiedereinrichtung mit Hinweis auf die Kostenbelastung und die bereits laufenden Kurse nach Frankfurt, Heilbronn und über Rheinhausen ab: "... Ob ich wohl ungern unterlaße, waß zu Churfürstlicher Correspondenz Beförderung ersprießlich ... mir aber eine kostbare jährliche Postunterhaltung dadurch aufgebürdet wird"¹⁴.

Erst drei Jahre später ging man an die Wiederaufnahme des Postverkehrs auf dieser Linie. Die inzwischen wieder in Heidelberg residierende Kurfürstliche Hofverwaltung schrieb unterm 16. Dezember 1701 an das Oberamt Mosbach: "Demach der Kayserliche GeneralPostmeister Fürst von Taxis gewillt ist, die Posten gleich solcher im vorig. Krieg bestellt gewesßen, wiederumb einzurichten, Alß hat das OberAmbt Moßbach förderlichst sich vernehmen zu laßen, wie es hiervor mit der Post zu NeckarElz gehalten wurde, auch was vor ein vertrauter Mann hierher vorzuschlagen seye, wer allenfallß solche zu übernehmen gedenkt"¹⁵. Es ist davon auszugehen, dass auch hinsichtlich der übrigen Stationsorte ähnliche schriftliche Anfragen ergangen sind; sie wurden jedoch bisher in den Archiven nicht aufgefunden.

Karte 3



¹² Löffler a.a.O. S. 139.

¹³ GLA 77/5190-5191. Die Ordonanzpostverbindungen von Mosbach bzw. Eberbach bei: Biedert a.a.O. S. 8.

¹⁴ Beide Schreiben in GLA 77/5192.

¹⁵ ebenda.

Ebenso fehlt bislang eine Bekanntmachung über den konkreten Zeitpunkt des Wiederbeginns der Postlinie. Doch die Erwähnung der Station Grünsfeld und der neuen Station Schweigern im Jahre 1702 in den Postakten im Zentralarchiv in Regensburg lassen den Schluss zu, dass die Linie in diesem Jahr wieder den Betrieb aufnahm¹⁶. Nach dem "Extract aus denen Stundenzetteln Wie die ordinari Post zwischen Würzburg und Heidelberg nach der Neuen Einrichtung bishero geloffen" von Ende 1718 verkehrte die Linie damals nach folgendem Plan:

4.0	[Uhr] Heidelberg	10 1/2
11.0	Neckarelz	4 1/2
2 1/2	Adelsheim	12.0
6.0	Schweigern	9.0
9.0	Grünsfeld	6.0
1 1/2	Würzburg	2.0.

In Richtung Würzburg waren also für die Reitpostlinie¹⁷ 21,5 Stunden, in der Gegenrichtung nur 20,5 Stunden veranschlagt¹⁸.

Schon im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts ist an dieser Strecke im Orte Wimmersbach (heute Gemeinde Lobbach, Ortsteil Waldwimmersbach) eine neue Poststation nachweisbar. Doch hinsichtlich des Zeitpunkts der Einrichtung dieser Station geben die ausgewerteten Quellen keine konkrete Auskunft. Münzberg erwähnt in seinem Stationskatalog, dass die Regensburger Akten die Posthalterei Wimmersbach schon im Jahre 1702 nennen¹⁹. Doch eben diese Regensburger Postakten erwähnen im Aktenband Nr. 6489 (Heidelberg) die Anlegung eines Relais²⁰ in Wimmersbach erst im Jahre 1720²¹. Die spätere Einrichtung dieser Station würde sich decken mit der Aufzählung der Stationen in einem "Extract aus denen Stundenzetteln Wie die ordinari Post zwischen Würzburg und Heidelberg nach der neuen Einrichtung bisher geloffen", in der Wimmersbach nicht enthalten ist²². Auch die in Brüssel verlegte Karte "POSTARUM SEU VEREDARIORUM STATIONES PER GERAMIAM ET PROVINCIAS ADIACENTES" von Johann Peter Nell aus dem Jahre 1711 enthält die Station Wimmersbach noch nicht²³. Hingegen führen die "Kaiserliche Reichs-Post-TAXA" des Postamts Mannheim aus dem Jahre 1743²⁴ und die "Nouvelle Carte Geographique des Postes D'Allemagne ... de Homan ... Nurenberg" von 1764 die Station Wimmersbach auf.

Die wöchentlich zweimaligen Postritte dienten in erster Linie der Beförderung von Briefpaketen im Felleisen des Postillions. Doch auch die Beförderung von Reisenden war möglich. Dies geschah in der Weise, dass der Reisende bei der Poststation, bei der er sich für die Reise eingeschrieben hatte, ein Postpferd bekam, und unter Begleitung eines ebenfalls berittenen Postillions - mit Pferdewechsel auf den Unterwegs-Stationen - die Strecke auf dem Reitpferd

¹⁶ Münzberg Stationskatalog a.a.O. S. K-289, K-700 und K-805. Die Angabe in den Postgeschichtlichen Aufzeichnungen des Postamts Heidelberg, Verfasser vermutlich Alfred Rau, in GLA 420 Zug. 1996-46/42 und 44, nach der die Linie bereits 1698 wieder eröffnet wurde, ist nach Quellenlage nicht haltbar.

¹⁷ Liebig a.a.O. S. 153 nimmt hier bereits eine regelmäßige Fahrpost an. Die Linie war jedoch immer noch als wöchentlich zweimalige Reitpost eingerichtet. Dies war auch nach der "Kaiserliche Reichs-Post-TAXA" des Postamts Mannheim von 1743 (Löffler a.a.O. Beilage 3) so; dort wird lediglich im "NOTANDUM." angeboten: "Da ein oder anderer Courier an einigen Orthen lieber fahren als reiten wolte, soll er über die gewöhnliche Ritt-Gelder vor die Post-Chaise zehen Groschen von einer einfachen, und vor anderthalb Posten 15. Groschen ... parte zahlen".

¹⁸ Löffler a.a.O., Fußnote auf S. 138.

¹⁹ Münzberg Stationskatalog a.a.O. S. K-805.

²⁰ Die Station nahm später auch den Brief- und Fahrpost-Expeditionsdienst wahr.

²¹ Münzberg Stationskatalog a.a.O. S. K-315.

²² Löffler a.a.O. S. 138.

²³ 500 Jahre Post, Thurn und Taxis, Ausstellungskatalog. Hrsg. Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv Regensburg, Paul Kiser GmbH Druckerei und Verlag Neusäß/Augsburg 1990, S. 230.

²⁴ Löffler a.a.O., Beilage 3.

zurücklegte. Nach der schon erwähnten "Reichs-Post-TAXA" des Postamts Mannheim aus dem Jahre 1743²⁵ hatte ein Reisender auf der "Würztburger Straß" zu bezahlen:

"Von Mannheim biß

Heydelberg	für 1 Poste	1 fl.
Wimmerspach	für 1 Poste	1 fl.
Neckar-Eltz	für 1 Poste	1 fl.
Adelsheim	für 1 1/2 Poste	1 fl. 30 kr.
Schweigern	für 1 1/2 Poste	1 fl. 30 kr.
Grünsfeldt	für 1 Poste	1 fl.
Würzburg	für 2 Poste	2 fl."

Die Reise von Mannheim bis Würzburg belief sich also auf 9 Gulden; hinzu kamen noch für jede Post fünf Groschen Postillions-Trinkgeld sowie das unterwegs fällige Schiff- und Brückengeld²⁶.

Als neue Poststation wird in den Regensburger Akten im Jahre 1706 die "Postverwaltung Bischofsheim an der Tauber" (heute Tauberbischofsheim) genannt²⁷. Dort kreuzte sich kurz darauf die Postlinie von Heidelberg nach Würzburg mit dem im Jahre 1711 eingerichteten "Italienischen Cours" von Frankfurt nach Augsburg²⁸. Doch vom Jahre 1748 an war Tauberbischofsheim zwar noch Station des Frankfurt-Augsburger, vorerst jedoch nicht mehr des Heidelberg-Würzburger Kurses.

Linienführung über Mergentheim

Die Post für Mergentheim, wichtiger Verwaltungssitz des Deutschordens, war bis dahin über Würzburg gelaufen. Zwischen Mergentheim und Würzburg verkehrte nur wöchentlich einmal ein Boten-Reiter der Deutschordens-Kanzlei, um die Post dort aufzugeben und abzuholen. Um "diesen Ungemächlichkeiten abzuhelpen ..., als auch vorzüglich zur Erleichterung mehrerer Bequemlichkeit und geschwinderer Beförderung der herrschaftlichen und Privat-Korrespondenz das Postwesen in der Stadt Mergentheim besser einzurichten und herzustellen", schloss "des Herrn Hoch- und Deutschmeisters Kurfürstl. Durchlaucht" mit dem Fürsten von Thurn und Taxis "als General-Reichs-Erb-Obrist-Postmeister" unterm 23. November 1748 eine "Convention". Danach wurden die bisherigen Poststationen Grünsfeld und Schweigern aufgehoben und der wöchentlich zweimalige Postritt nun über Mergentheim und die neue Station Bütthard nach Würzburg geführt²⁹. Darüber hinaus verpflichtete sich die Kaiserliche Postverwaltung, die in Würzburg ankommende Post für Mergentheim zusätzlich montags und donnerstags durch Extra-Postritte nach Mergentheim zu verbringen. Außerdem wurde für "sämtliche in Mergentheim befindliche Dicasteria und dabei angestellte Cavaliers, Rätthe und Kanzleiverwandte" gegen jährliche Zahlung von 150 Gulden und eines mit 24 Gulden dem Postamt Würzburg abzureichenden Neujahr-Douceurs Briefporto-Freiheit ausbedungen. Im Zusammenhang mit dieser Routenänderung wurde, wahrscheinlich zeitgleich, spätestens aber im Jahre 1750, die frühere Station Boxberg wieder eingerichtet³⁰.

²⁵ Löffler a.a.O., Beilage 3. Fälschlicherweise hat Hoffmann diese "Kaiserliche Reichs-Post-TAXA" in das Jahr 1698 datiert; sie ist jedoch durch den Druckvermerk der "Churfürstlichen Hoff-Buchdruckerey, durch Matthiam Oberholtzer" eindeutig dem Jahre 1743 zuzuordnen. Hoffmann, Karl: Vom alten Post- und Reiseverkehr im Main-Neckarland. In: Neueste Nachrichten vom 19.10.1935.

²⁶ In den "Visitationsberichten des Kommissars von Pauerspach" aus dem Jahre 1783 ist angemerkt, dass "Zu Obringen" (Obrigheim) für die Überfahrt über den Neckar bei kleinem Wasser 8 kr. tour et retour, bei großem Wasser 16 kr. tour et retour verlangt wurden. Löffler a.a.O. S. 508.

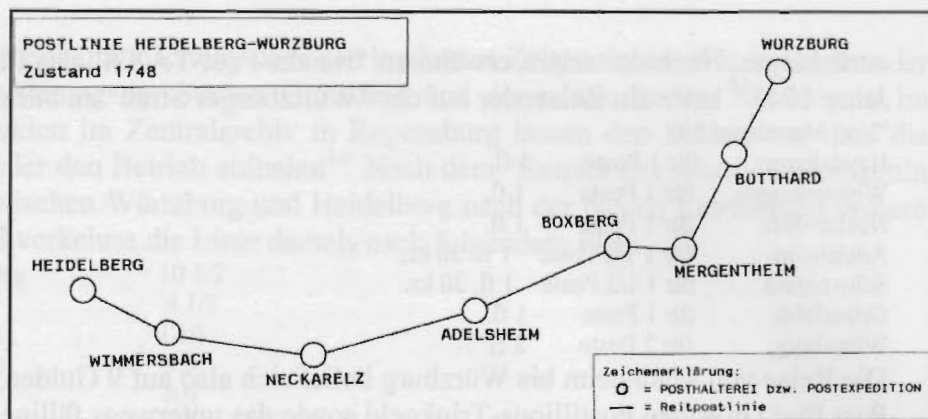
²⁷ Thurn und Taxis Zentralarchiv Regensburg, Postakten 791/2 und 1165/1, zitiert nach Münzberg a.a.O., S. K-80.

²⁸ Postgeschichtliche Aufzeichnungen des Postamts Bad Mergentheim im Staatsarchiv Ludwigsburg. Münzberg, Werner: 500 Jahre Post, Thurn und Taxis 1490-1867, Teil III, Leitfaden zur Postgeschichte und Briefkunde Band VIII/3. Verlag Werner Münzberg, Regensburg 1990, S. 36, 39.

²⁹ Postgeschichtliche Aufzeichnungen des Postamts Bad Mergentheim im Staatsarchiv Ludwigsburg. Kistner, Hugo: Die Entwicklung des Postwesens im Taubergrund. In: Fränkische Nachrichten, Ausgabe Tauberbischofsheim, Nr. 9 vom 13.01.1987.

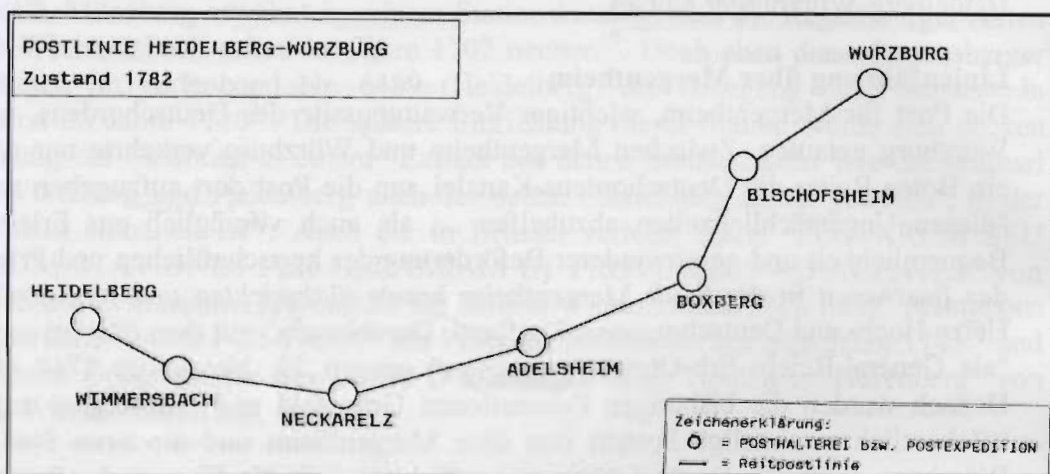
³⁰ Münzberg Stationskatalog a.a.O., S. K-98/99. Die Station befand sich im Gasthaus "Zum Ritter".

Karte 4



Die Führung der Postritte über Mergentheim wurde im Jahre 1782 wieder aufgehoben. Schon im Jahre 1771 wollte der Posthalter Jakob Vogt von Bütthard den Dienst quittieren, behielt jedoch "auf Zureden" die Posthalterei. Doch nach einem Unglücksfall auf dem Jakobimarkt in Weikersheim, bei dem sein achtjähriger Stiefsohn umkam, "wurde ihm die Post vollkommen zuwider". Daraufhin wurde die Poststation Bütthard aufgegeben. Vom 2. Dezember 1782 an führte die Route von Boxberg wieder unmittelbar über Tauberbischofsheim nach Würzburg³¹.

Karte 5



Die Auswirkungen der Napoleonischen und Koalitionskriege

In diesem Zustand blieb die Reitpostlinie³² dann bis zum Ablauf des 18. Jahrhunderts und bis zum Ende des Reichs nach der Niederlegung der Kaiserkrone durch Franz II. im Jahre 1806. Schon vorher, in Folge der wesentlichen Änderungen der Ländergebiete nach dem zum Reichsgesetz erhobenen Reichsdeputationshauptschluss, gingen die beiden Kur- und hochfürstlichen Häuser Baden und Thurn und Taxis unterm 13. Mai/11. Juni 1805 einen neuen, die gesamten Kurlande (Mark- und Pfalzgrafschaft, ab 1806 Großherzogtum Baden) umfassenden Vertrag ein, nach dem in den badischen Landen das Haus Thurn und Taxis gegen eine "Rekognitionsgebühr" von 24.000 Gulden an den badischen Staat seine Postmonopolstellung behielt³³. Unterm 4. Mai 1807 hat der Großherzog "den Herrn Fürsten Carl Alexander von Thurn und Taxis mit der ihm bereits im vorigen Jahre als Thronlehen gnädigst übertragenen Würde und dem Amt eines Großherzoglich Badischen ErblandPostmeisters förmlich zu belehen geruht"³⁴. Die Poststationen der Linie, bisher "Kaiserliche Reichs-

³¹ Münzberg Stationskatalog a.a.O. S. K-118/119.

³² Hofmann unterstellt irrtümlich schon 1718, an anderer Stelle seit 1752, einen regelmäßigen Postwagenverkehr auf der Strecke Heidelberg-Würzburg (Hofmann, Karl: Vom alten Post- und Reiseverkehr im Main-Neckarland. In: Neueste Nachrichten vom 19.10.1935). Es verkehrte jedoch nach wie vor lediglich der wöchentlich zweimalige "Ordinariritt". Die danach nur neun Postwagen der im Jahre 1805 verkehrenden fahrenden Posten sind im Nebenvertrag zwischen Baden und Thurn und Taxis vom 13. Mai/11. Juni 1805 aufgezählt; eine fahrende Post auf der Heidelberg-Würzburger Linie ist nicht aufgeführt. Löffler a.a.O. S. 302.

³³ Löffler a.a.O. S. 299-304.

³⁴ Regierungsblatt des Großherzogtums Baden (nachfolgend: RegBl.) Nr. 14 vom 12.05.1807, S. 49.

Posthaltereien", waren nun für einige Jahre Thurn- und Taxissche Lehenpostanstalten im Großherzogtum Baden.

In Folge der seit 1792 andauernden Kriege mit den französischen Revolutionsarmeen waren Handel und Privatverkehr in den deutschen Ländern stark zurückgegangen. Auch die regelmäßigen Postverbindungen litten unter den unsicheren Verhältnissen. Der taxissche General-Postdirektor von Vrints-Berberich berichtete 1799, der Fürst von Thurn und Taxis habe versucht, die Postverbindungen wo immer möglich zu unterhalten; er habe den Posthaltern die Ritt- und Fahrtbesoldungen auch bei mehrmonatiger Unterbrechung der Kurse weitergezahlt³⁵. Auch zu Beginn des 19. Jahrhunderts litt das Postverkehrswesen stark unter den Napoleonischen und Koalitionskriegen, wodurch insbesondere auch die Sicherheit der fahrenden und reitenden Posten nicht mehr gewährleistet war. So suchte bereits im Jahre 1804 das Thurn- und Taxissche "Kaiserliche PostCommissariat" in Frankfurt beim kurfürstlichen Hof in Heidelberg an, "den Postwagen wegen hin und wieder sich ereignenden Unruhen gegen die herkömmliche Gebühr durch Militair begleiten zu lassen", worauf der Kurfürst befahl, "diese Begleitung in Ihren Staaten so viel als möglich vornehmen zu lassen". Es handelte sich um die Postwagen auf den Strecken in der Rheinebene und zwischen Heidelberg und Heilbronn. "Die Bedeckung kann aus Einem Mann, und wenn es die Postmeistern verlangen, aus mehreren Leuten bestehen, sollten sie aber hin und wieder gegen die Escorte protestiren, so ist sich nicht aufzudrängen. Da die Kaiserliche Post jeden Mann per Station 45 kr. Bedeckungsgebühren bezahlt, so findet keine weitere Zulage oder Diaete statt"³⁶. Auf der Linie Frankfurt-Heidelberg-Heilbronn teilten sich z.B. die Bedeckungskosten im Jahre 1804 Hessen-Darmstadt, Leiningen und das Kurfürstentum Baden.

Offensichtlich verzögerte diese Unsicherheit auf den Poststraßen auch die Einrichtung der ersten Fahrpost zwischen Heidelberg und Würzburg. Denn im November 1809 - inzwischen gehörte das vormals kurpfälzische Gebiet zum neu gebildeten Großherzogtum Baden - fragte das Großh.-bad. Ministerium des Innern mehrfach beim Kriegs-Ministerium wegen einer Militärbegleitung "des von Würzburg kommenden Postwagens" an, erhielt jedoch die ablehnende Antwort: "daß wir in rubricirtem Betreff kein Militair abgeben können, weil das wenige vorhandene in Mannheim selbst verwendet werden muß, diese Angelegenheit muß daher in solange auf sich beruhen, bis wenigstens ein Theil der Truppen zurückgekehrt seyn wird". Dass auch Mitte 1810 auf dieser Strecke noch kein Wagen verkehrte, zeigt ein Beschluss des Innenministeriums vom 31. Juli 1810, in dem dem Neckarelzer Posthalter u.a. aufgegeben wird, "daß die Herrschaftlichen Paquette, welche mit dem Postwagen, wenn solcher im Gange ist, ankommen, ... frei an das Directorium [in Mosbach] ... ausgeliefert werden müssen"³⁷.

Als dann, wie wir noch sehen werden, im Jahre 1812 ein erster Postwagenverkehr aufgenommen wurde, war die Sicherheitsbegleitung mangels militärischer Kräfte so geregelt, "daß die Begleitung auf der neu errichteten Landstraße von Buchen nach Mergentheim, soweit die Großh. Badischen Lande reichen ... geschehe [und] daß die Begleitung des Postwagens vom Neckar an bis Buchen oder umgekehrt bey Nachtszeit einstweilen durch sichere Bürger zu Pferd versehen werde". Diese Regelung wurde im Februar 1812 dadurch abgelöst, dass für diesen Zweck entlang der Poststrecke "LandReuter" stationiert wurden. Nach einem "Verzeichnis der in jedem Kreiße angestellten LandReuter und ihrer Stationen" vom 15. Februar 1812 waren für die Begleitung der Postwagen auf der Strecke von Mannheim bis "Würzburg-Gränze" aufgestellt:

³⁵ Zitiert nach Löffler a.a.O. S. 299.

³⁶ Dies und alle weiteren mit Sicherheitsbegleitung zusammenhängenden Informationen in GLA 233/1796.

³⁷ GLA 313/2922.

"Hussar Braun	Mannheim, von da nach Heidelberg von dem in Heidelberg stationierten wird der Weeg nach Wimmersbach versehen.
Art.Korp. Vetter	Wimmersbach nach Neckarelz
Huss.Korp. Link	Neckarelz nach Oberschefflenz
Sergeant Wagner	Oberschefflenz nach Buchen
Dragoner Stickel	Buchen von da nach Hartheim
Lohmann	Hartheim nach Bischofsheim
Korp. Weiler	Bischofsheim bis Würzburg-Gränze."

Zusätzlich erging die Anweisung an die Kreisdirektoren, dass für den Ausfall eines Landreiters Vorsorge zu treffen sei, dass bei Nacht der Postwagen stattdessen durch einen "vertrauten und bewaffneten Bürger zu Pferd jederzeit begleitet wird".

Die erste fahrende Post

Die Einrichtung dieser ersten, regelmäßig fahrenden Post auf der Strecke Heidelberg-Würzburg setzte neben den geschilderten Sicherungsmaßnahmen voraus, dass für eine Fahrpost geeignete Wege und Straßen vorhanden waren. Schon 1804 begann das neu entstandene Fürstentum Leiningen mit dem Ausbau einer Straße von Oberschefflenz über Buchen und Hardheim nach Tauberbischofsheim. Nachdem 1806 diese Gebiete an das Großherzogtum Baden gefallen waren, fasste die Regierung den Beschluss, die Baumaßnahme der "Haupt-Commercial- und Poststraße von Mosbach nach Oberschefflenz, Klein- und GroßEicholzheim, Waldhausen, Buchen, Walldürn, Hardheim nach Bischofsheim und Würzburg" weiterzuführen und die "zu einer besseren Post-Einrichtung beschlossene Straße ... unverschieblich herstellen zu lassen"³⁸.

Unterm 6. April 1811 - nur wenige Monate vor Übernahme der Post in badische Regie - wurde bekannt gegeben: "Die neue Poststraße von Neckarelz über Buchen nach Bischofsheim ist nunmehr für Kouriers- und Extrapostreisende so wie für Estaffetten eröffnet, und es sind zu Oberschefflenz³⁹, Buchen⁴⁰ und Hardheim⁴¹ drei neue Posthaltereien eröffnet worden"⁴². Die neu eröffneten Posthaltereien nahmen also bei ihrer Eröffnung noch keine Brief- und Fahrpostexpedition wahr. Dies änderte sich, als im darauf folgenden Jahr 1812 auf der neuen Straße eine Fahrpostverbindung eingerichtet wurde. „Am 2ten Juli dieses Jahrs und so alle Donnerstag früh 6 Uhr geht eine zur vollkommenen Gemächlichkeit der Reisenden eingerichtete großherzogl. bad. Postdiligence von Heidelberg über Wimmersbach, Neckarelz, Schefflenz, Buchen, Hardheim, Bischofsheim nach Würzburg ab, kömmt daselbst am Freitag Morgens an. ... Diese Diligence geht von Würzburg am nämlichen Freitagnachmittag ... wieder auf der nämlichen Route zurück, und trifft in Heidelberg am Samstagnachmittag ein ..."⁴³ In Würzburg bestand unmittelbarer Anschluss nach Nürnberg und Bamberg, in Heidelberg nach Straßburg. Dies war die erste regelmäßige fahrende Post auf dieser Strecke. Bis dahin war ein Postkutschenverkehr lediglich als Extra-Post möglich. Schon vor Einrichtung dieser Fahrpost wurde mit den drei neuen Stationen wohl auch der Briefexpeditionsdienst verbunden; denn aus

³⁸ GLA 166/222.

³⁹ lt. Münzberg, Stationskatalog a.a.O. S. K-561 ist Oberschefflenz bereits 1810 als Posthaltereie genannt. Auch in GLA 313/2922 ist in einem Beschluss des Innenministeriums vom 31.07.1810 von der beabsichtigten Anlage einer Posthaltereie in Oberschefflenz die Rede; doch offensichtlich kam es erst im Jahre 1811 zur Eröffnung. Jedenfalls ist die Angabe in der Broschüre "100 Jahre Briefmarken in Baden", Hrsg. Deutscher Altbrief-Sammler-Verein 1951, nach der die Post in Oberschefflenz schon 1803 eröffnet worden sei, offensichtlich unrichtig.

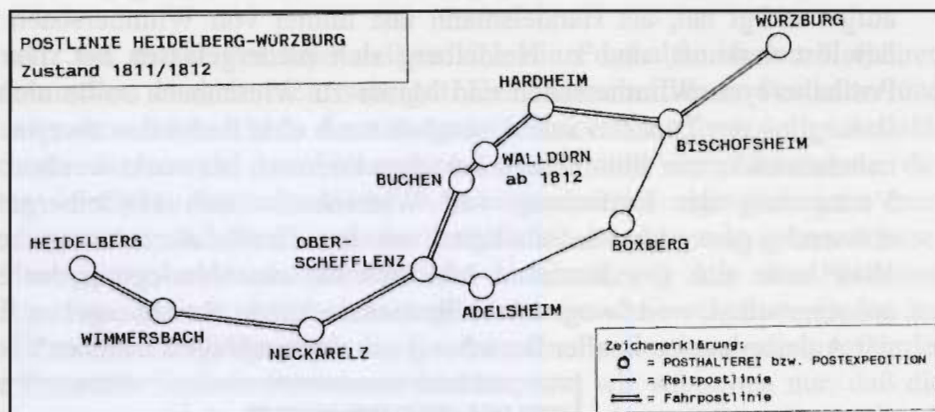
⁴⁰ Die Angaben von Oskar Längle in "Der Wartturm" Nr. 1/1971 und von Achim Brötzel in "Buchener Postgeschichte in zwei Jahrhunderten", dass Buchen seit 1812 eine Posthaltereie besitzt, sind also zu berichtigen.

⁴¹ Die von J.C.Vermeulen, 6021 EG Budel, Niederlande, vertretene Ansicht, Hardheim besitze seit etwa 1803 eine Poststation, kann nicht gehalten werden.

⁴² Großherzoglich badisches Anzeigebblatt für den Neckar-Odenwälder-Main- und Tauberkreis Nr. 29/1811.

⁴³ Großherzoglich badisches Anzeigebblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 53/1812. Almanach der Universität Heidelberg auf das Jahr 1813.

der zweiten Jahreshälfte 1811 liegen z.B. von Buchen bereits Briefe mit dem Rayon-Stempel "BUCHEN.R.2." vor⁴⁴.



Karte 6

In der Stadt Walldürn⁴⁵, an der Poststraße zwischen Buchen und Hardheim gelegen, wurde am 1. April 1813 eine Postexpedition (ohne Posthalterei) bei Josef Schachleiter eingerichtet⁴⁶. Zugunsten dieser Walldürner Expedition wurde am 1. Juni 1822 der Expeditionsdienst im benachbarten Hardheim eingestellt und bekannt gegeben: "Mit dem Ende dieses Monats wird die Brief- und Postwagen-Expedition zu Hardheim aufgehoben, und daselbst nur eine Relaispoststation belassen. Die Aufgabe der Briefe und Pakete von Hardheim und Gegend hat künftig bei der Postexpedition in Walldürn zu geschehen, von welcher auch die Abgabe der für Hardheim und Gegend ankommenden Briefe und Pakete besorgt werden wird"⁴⁷. Doch diese Einrichtung schien sich nicht bewährt zu haben; denn Ende des Jahres 1826 wurde angekündigt, dass "vom 1. Januar künftigen Jahres [1827] anfangend, auf der Poststation zu Hardheim wieder eine Briefpost- und Postwagen-Expedition statt finden wird, und demnach daselbst wieder Briefe und Postwagens-Sendungen aufgegeben und empfangen werden können"⁴⁸. In Walldürn wurde, obwohl sich dagegen starker Widerstand formierte, die Postexpedition am 31. Dezember 1827 wieder aufgehoben.

Hier wäre noch anzumerken, dass mit der Übernahme der Post in badische Regie am 1. August 1811⁴⁹ die bis dahin bestandenen Posthaltereien, die bislang Thurn- und Taxissche Lehenpostanstalten waren, nun zu Großherzoglich badischen Posthaltereien geworden waren.

Aufhebung der Posthaltereien in Mauer und Wimmersbach

Im Januar 1817 wurde dem Publikum mitgeteilt: "Die bisherigen Posthaltereyen zu Mauer und Wimmersbach sind den 1. dieses Monats nach Wiesenbach verlegt und daselbst vereinigt worden"⁵⁰. Die im Jahre 1795 angelegte Posthalterei Mauer⁵¹ war bis dahin Poststation auf der Strecke zwischen Heidelberg und Sinsheim gewesen.

In der Antwort des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten auf eine Anfrage des Finanzministeriums wegen der Kosten für die Neuvermessung der Postdistanzen sind die Gründe

⁴⁴ Archiv des Verfassers.

⁴⁵ Walldürn hatte schon zur Zeit der Thurn-und-Taxis-Post eine seit 1744 nachweisbare Posthalterei an der Postroute zwischen Miltenberg und Schwäbisch Hall besessen, die jedoch nach Verlegung der Postlinie über Tauberbischofsheim wieder eingegangen sein dürfte. Münzberg Stationskatalog S. K 806.

⁴⁶ Urkundenbuch zur Geschichte von Walldürn, Stadtarchiv Walldürn Abt. B 6., zitiert nach Wick, Theodor: Walldürner Heimatgeschichte 705-1950, Hrsg. Stadt Walldürn mit Heimat- und Museumsverein, Druckerei Odenwälder Buchen-Walldürn 1950, S. 44ff.

⁴⁷ Großherzoglich Badisches Anzeigblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 51 vom 26.06.1822.

⁴⁸ Großherzoglich Badisches Anzeigblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 99 vom 12.12.1826.

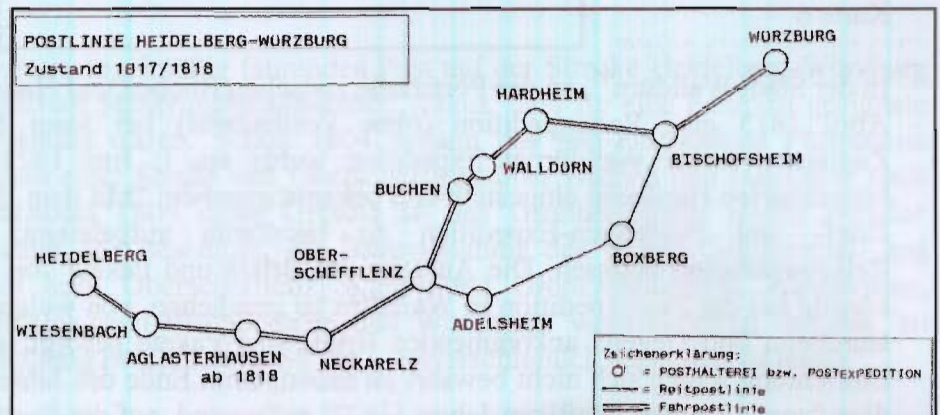
⁴⁹ RegBl. Nr. XXI vom 01.08.1811.

⁵⁰ RegBl. Nr. II./1817.

⁵¹ Münzberg Stationskatalog a.a.O. S. K-479.

für diese Maßnahme zu erkennen: "Die Veranlassung zu dieser Veränderung hat Posthalter Behringer zu Wimmersbach gegeben, indem er vor einigen Jahren den Dienst selbst einmal aufgekündigt hat, als Handelsmann fast immer von Wimmersbach abwesend war, sein Haus daselbst verkauft, und zu Heidelberg sich niedergelassen hat. Durch diese Vereinigung der Posthaltereyen Wimmersbach und Mauer zu Wiesenbach sollte nicht nur eine zweckmäßigere Besorgung des Dienstes selbst, sondern auch eine Reduction zweyer kleiner Posthaltereyen, die nebeneinander nur kümmerlich bestehen konnten, bezweckt werden. Durch dieselbe ist nun die Vermessung der Entfernung von Wiesenbach nach Heidelberg, Sinsheim und Neckarelz notwendig geworden, und als Erste, aus dem Großh. Aerarium zu bezahlen"⁵². Schon im Jahre 1810 hatte sich das Justizamt Mosbach für eine Verlegung der Station Waldwimmersbach ausgesprochen, weil "wegen der allgemeinen Klage über Mangel an Pferden auf besagter Station wir Aglasterhausen in aller Beziehung uns vorzuschlagen erlauben"⁵³.

Karte 7



Die neue Posthalterei in Wiesenbach befand sich außerhalb des damaligen Ortsetters an der Straße nach Neckargemünd im neu erbauten umfangreichen Gebäudekomplex des "Badischen Hofes"⁵⁴.

Durch die Verlegung der Station von Wimmersbach nach Wiesenbach war die Entfernung in östlicher Richtung zur nächsten Station in Neckarelz größer geworden. Offensichtlich zeigte sich bald, dass in dem Gelände mit erheblichen Steigungen insbesondere für die Fahrpost eine weitere Zwischenstation zweckmäßig wäre. Infolgedessen wurde am 3. November 1818 bekannt gegeben: "Der Gastwirt Balthasar Ernst zu Aglasterhausen ist zum Posthalter daselbst ernannt worden"⁵⁵. Diese Posthalterei im "Badischen Hof" war anfangs nur Station für Postreiseverkehr und Pferdewechsel. Doch schon nach wenigen Monaten, am 1. April 1819, "wird bei der neu errichteten Posthalterei in Aglasterhausen auch die Briefpost- und Postwagens-Expedition beginnen. Es können alsdann alle Briefe und Postwagens-Sendungen zur weiteren Beförderung daselbst aufgegeben werden"⁵⁶.

Aus dem Jahre 1817 ist eine Anweisung der Oberpostdirektion in Karlsruhe über die Anzahl der bei den Posthaltereien bereitzuhaltenden Pferde erhalten; danach hatten die damaligen Stationen der Postlinie für Postzwecke mindestens zu halten: Heidelberg 25, Wiesenbach 14, Neckarelz 8, Adelsheim 2, Boxberg 2, Tauberbischofsheim 10 und auf der neuen Poststraße Schefflenz 8, Buchen 8 und Hardheim 8 Pferde⁵⁷. Aus der geringen Zahl der Pferde bei den Stationen Adelsheim und Boxberg ist erkennbar, wie stark die neue Poststraße von Oberschefflenz über

⁵² GLA 237/972.

⁵³ GLA 313/2922.

⁵⁴ GLA 420 Zug. 1996-46/42. Wüst, Günter: Wiesenbach, Eine kleine Ortsgeschichte. Leimen 1992, S. 120-122.

⁵⁵ RegBl. Nr. XXIV./1818, S. 156.

⁵⁶ Großherzoglich Badisches Anzeigblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 21 vom 12.03.1819.

⁵⁷ GLA 418/46.

Buchen und Hardheim nach Tauberbischofsheim dem Verkehr auf der alten Route über Boxberg nach Tauberbischofsheim abträglich war.

Bei der geringen Frequenz auf dieser Postlinie stellten sich die Posthalter in den Notjahren anfangs des vorigen Jahrhunderts ohnehin nicht sehr gut. Der Oberschefflenzer Posthalter und Engelwirt Hitzfeld musste im Jahre 1817 die Oberpostdirektion um finanzielle Beihilfe ansuchen. Diese berichtete hierzu an das Finanzministerium: "Seit der Übernahme der Großherzoglichen Posten in eigene landesherrliche Administration ist eigentlich jetzt zum erstenmal ein Jahrgang eingetreten, daß für so manche Postpferdehalter besonders jener Klasse, in welche der Bittsteller gehört, eine außerordentliche Unterstützung aus der Postkasse unumgänglich nötig wird, wenn anders nicht solche Individuen das unverschuldete Opfer des Staatsdienstes und in ganz natürlicher Folge auch die Existenz des Postinstituts selbst gefährdet werden soll; denn ohne Postställe ist kein Postwesen denkbar, und wir wünschen nur, daß die Großherzogliche Landesregierung nie in den Notfall kommen möge, irgend einen Poststall auf eigene Rechnung administrieren lassen zu müssen". Über den Betrieb in Schefflenz sind die Aussagen getroffen, dass der Posthalter "auf einer für den Extrapostdienst minder frequentirten Seitenlinie liegt, nur die zweimalige Briefpost und einen Postwagen nach und von Würzburg befördern, darauf aber beinahe die nämliche Anzahl Pferde und Leute halten muß, wie für eine noch einmal so starke Dienstleistung, und das übrige geringe Dienst Einkommen, als Portoanteil, Scheingebühren etc. auf einer Dorfpost ihm gar keine Entschädigung für den Verlust beim Poststall gewähren kann". Für die Ritte mit dem Brieffelleisen bekam Hitzfeld zu jener Zeit 1 fl. und für ein Pferd zum Transport des Postwagens 54 kr. je Post bezahlt. Auf Grund dieser Eingabe gewährte das Finanzministerium zur Sicherstellung der Posthaltereien dem Posthalter vorübergehend eine Extragrattifikation von 40 fl. im Quartal⁵⁸.

Das Scheitern täglicher Postverbindungen

Das Bemühen der badischen Volksvertretung, auf allen Hauptstraßen des Landes tägliche Postenläufe einzurichten, scheiterte nach den langen Kriegsjahren und der Hungersnot der Jahre 1816/17 vorerst an der mangelnden Finanz- und Steuerkraft des badischen Staates. Ein Bericht des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, das auch für das Postwesen zuständig war, aus dem Jahre 1819 führt unter dem Betreff: "... die Anordnung täglicher Postcours auf allen Hauptstraßen des Großherzogthums betr." aus, dass nach Überprüfung durch die Oberpostdirektion tägliche Verbindungen auf allen Hauptstraßen aus Kostengründen nicht in Frage kommen könnten. Daraufhin sah die Budget-Kommission davon ab, tägliche Postverbindungen auf allen wichtigeren Strecken zu beantragen, was "nicht nur 23 764 fl. kosten, sondern auch als ein wahrer Luxus erscheinen würde und der umso verwerflicher wäre, da die Postrevenue nun einmal zu der gesteigerten Staatsexistenz ihr Kontingent liefern müssen ..."⁵⁹. Aber für einzelne Strecken hatte die Oberpostdirektion Verbesserungen als möglich bezeichnet. Eine der vorgeschlagenen Verbesserungen war, zu den bestehenden zwei Briefpostritten "Die Vermehrung eines Curses ... von Heidelberg über Moßbach, Wertheim, Würzburg und ganz Franken"⁶⁰ vorzusehen. Nach der Genehmigung wurde im November 1819 bekannt gegeben, "daß zwischen Heidelberg und Würzburg ... außer den schon bestehenden Briefpostcoursen nunmehr vom 15. d. M. an noch ein 3ter Cours eingerichtet worden ist, so daß künftig von Heidelberg nach Würzburg, am Montag, Donnerstag und Samstag, und von Würzburg nach Heidelberg, am Sonntag, Mittwoch und Freitag Mittags die Post abgeht"⁶¹.

⁵⁸ Roedder, Edwin: Das südwestdeutsche Reichsdorf in Vergangenheit und Gegenwart, dargestellt auf Grund der Geschichte von Oberschefflenz im badischen Bauland. Zitiert nach der gekürzten Neuauflage in: Gemeinde Schefflenz 774-1974, Hrsg. Gemeinde Schefflenz, Druckerei Eiermann, Mosbach 1974, S. 172/3.

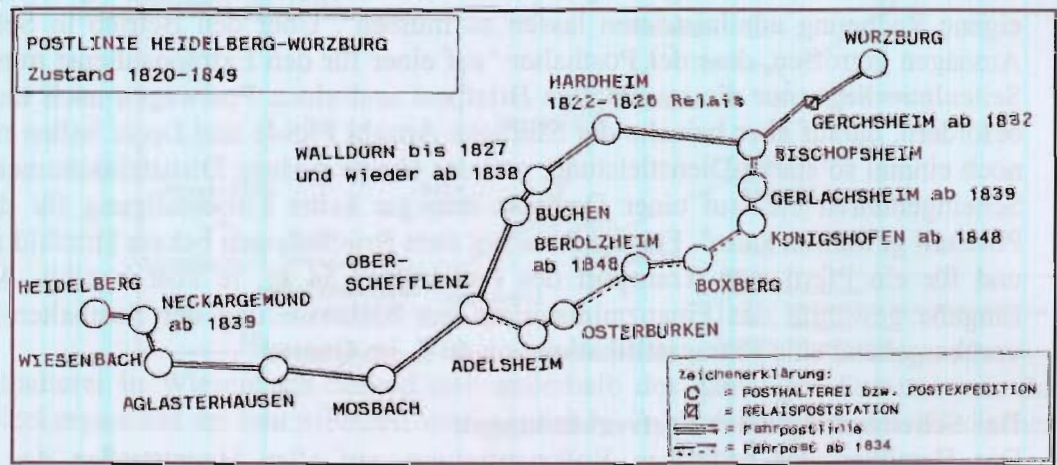
⁵⁹ Bericht der Budget-Kommission vom 8. Juli 1819; zitiert nach: Löffler a.a.O. S. 332, Anmerkung 18.

⁶⁰ GLA 233/32150.

⁶¹ Großherzoglich Badisches Anzeigblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 90 vom 09.11.1819.

Posthaltereien in Mosbach und Osterburken

Über die jahrzehntelangen Auseinandersetzungen um den Standort der Posthalterei zwischen Mosbach und Neckarelz und die letztendliche Verlegung von Neckarelz nach Mosbach im Jahre 1820 hat der Verfasser in einem früheren Aufsatz berichtet⁶². Auf Grund der Tatsache, dass Nachrichten über Einrichtung, Aufhebung bzw. Verlegung von Posthaltereien und -expeditionen üblicherweise im Großherzoglich badischen Regierungsblatt veröffentlicht wurden und darin eine entsprechende Veröffentlichung nicht erschienen ist, war zu folgern, dass über diese Verlegung keine amtliche Bekanntmachung erfolgt war. Inzwischen wurde unerwarteter Weise im Gr. bad. Anzeigebblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis eine Bekanntmachung der Oberpostdirektion vom 31. August 1820 entdeckt⁶³, die die bisher veröffentlichten Forschungsergebnisse bestätigt: "Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß die bisher zu Neckarelz bestandene Posthalterei nach Mosbach verlegt, und die Extrapostdistanz von Mosbach nach Oberschefflenz sowohl als nach Aglasterhausen jede auf eine ganze Post festgesetzt worden ist".



Karte 8

Der erwähnte Ausbau der Poststraße von Oberschefflenz über Buchen und Hardheim nach Tauberbischofsheim hatte den gesamten fahrplanmäßigen Post- und Personentransport auf diese nördliche Linie gezogen. Über die alte Poststraße von Oberschefflenz über Boxberg nach Tauberbischofsheim verkehrten weder regelmäßige Postkutschenfahrten noch durchgehende Briefpostritte; die Straße wurde nur noch von gelegentlichen Extraposten benutzt. Die nach wie vor bestehenden Postexpeditionen in Adelsheim und Boxberg hatten wöchentlich dreimalige Postverbindung mittels Reitposten zwischen Oberschefflenz und Boxberg sowie zwischen Tauberbischofsheim und Boxberg⁶⁴.

Doch Adelsheim, nur wenige Kilometer östlich von Oberschefflenz, war auch lediglich für den Extrapost-Verkehr als Posthalterei recht ungünstig gelegen. Auf Initiative des Osterburkener Amtmanns Herrmann wurde deshalb einige Kilometer östlich "zu Osterburken eine Relais-Poststation errichtet ..., welche vom 1. Mai [1820] angefangen, Extrapostreisende und Estaffetten bis Boxberg zu 1 1/4 Post, und bis Oberschefflenz zu 3/4 Post befördern wird"⁶⁵. Mit Beginn des Jahres 1822 wurde "mit der bisherigen Relaispoststation Osterburken auch eine Briefpostexpedition vereinigt, und diese mit der Posthalterei zu Oberschefflenz in eine

⁶² Biedert, Manfred: Die Posthaltereien in Mosbach und Neckarelz, a.a.O. (siehe Anmerkung Nr. 8) S. 4-27.

⁶³ Großherzoglich badisches Anzeigebblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 75 vom 19.09.1820 und Nr. 76 vom 22.09.1820.

⁶⁴ Verordnungsblatt der Großherzoglichen Ober-Post-Direktion Nr. 16 vom 26.09.1840 (von 1843 an Verordnungsblatt der Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen, von 1854 an Verordnungsblatt der Direction der Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten, nachfolgend: VöBl.)

⁶⁵ Großherzoglich badisches Anzeigebblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 30 vom 14.04.1820. GLA 420 Zug. 1996-46/125.

zweckmäßige Verbindung gesetzt ..."⁶⁶. Mit Einrichtung dieser Briefpostexpedition bei dem Osterburkener Sonnenwirt Josef Andreas Werle wurde wohl die Adelsheimer Posthalterei aufgehoben und dort nur noch eine Postexpedition ohne Poststall belassen⁶⁷.

Ausbau der Postverbindungen

Der in jeder Richtung dreimal in der Woche verkehrende Briefpostritt zwischen Heidelberg und Würzburg sowie die wöchentlich einmalige Fahrpost-Diligence über die nördliche Route blieben danach für mehr als zehn Jahre die einzigen Postverbindungen auf dieser Strecke.

Noch im Oktober 1833 beschwerte sich die Regierung des Unterrheinkreises in Mannheim: "Die Diligence, welche einmal in der Woche von Heidelberg nach Würzburg, und von da wieder zurück fährt, bildet bis jetzt die einzige Gelegenheit, mit welcher wir Post an die Ämter des vormaligen Main- und Tauberkreises absenden, und von ihnen erhalten können. Auf diesem Wege treffen die Pakete jeweils Montags hier ein, und Dienstags gehen unsere Sendungen an die Ämter ab. ... Es ist daher ein dringendes Bedürfnis, daß auf der Route nach Würzburg wöchentlich noch ein Packwagen gehe, sofern es nicht im Interesse der Post-Administration liegen sollte, einen weiteren Post-Wagen auf dieser Route einzuführen". Hierzu muss man wissen, dass mit den wöchentlich dreimaligen Briefpostverbindungen nur Briefe befördert wurden; bei der Beförderung amtlicher Aktenpakete und Geldbriefe war man also auf die genannte, wöchentlich nur einmalige Fahrpostverbindung, die "Diligence", angewiesen. Auf die Eingabe der Regierung des Unterrheinkreises stellte das zuständige Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten in Aussicht, "... daß gegenwärtig ein Postvertrag mit Baiern der Ratification unterliege, wonach künftig eine tägliche Brief- und wöchentlich viermalige Fahr-Postverbindung von Würzburg über Aglasterhausen nach Heidelberg, Mannheim pp. und retour stattfinden werde ..."⁶⁸.

Schon zwei Monate später, am 27. Dezember 1833, offensichtlich noch vor Abschluss des Vertrags mit Bayern, wurde bekannt gegeben, "daß die Briefpost zwischen Heidelberg und Buchen statt bisher nur drei resp. viermal in der Woche vom 1. Januar 1834 anfangend täglich hin- und herkursieren wird, und daß mit diesen täglichen Briefpostkursen auch die abseits gelegenen Postanstalten zu Adelsheim, Boxberg, Osterburken und Wertheim in eine tägliche Verbindung gesetzt werden"⁶⁹. Nach Abschluss des Vertrags mit Bayern wurde diese Bekanntmachung dahingehend ergänzt, "daß vom 1. Januar 1834 an auch eine tägliche Briefpostverbindung nach und von Würzburg eingerichtet wird"⁷⁰.

Drei Monate später wurden auch die Fahrpostverbindungen ausgebaut. "Vom 1. April d.J. anfangend werden zwischen Heidelberg und Würzburg, statt des bisherigen Postwagens, in jeder Woche zwei Eilwagen und zwei Packwagen ... hin und herfahren ...Die beiden Eilwagen fahren im Hin- und Herweg auf der Route über Buchen und Hardheim". In Würzburg bestand Anschluss nach Bamberg und Nürnberg. Während der Personenverkehr also ausschließlich die nördliche Route von Oberschefflenz über Buchen und Hardheim benutzte, bediente die Packwagenverbindung wechselweise auch die alte Strecke über Boxberg: "Am Sonntag fährt der Packwagen von Heidelberg über Buchen und Hardheim nach Bischofsheim und Würzburg, und von da am Montag über Boxberg Osterburken und Adelsheim nach Heidelberg zurück. Am Mittwoch fährt der Packwagen von Heidelberg über Adelsheim, Osterburken und Boxberg nach Bischofsheim und Würzburg, und von da am Donnerstag über Buchen nach Heidelberg

⁶⁶ Großherzoglich badisches Anzeigebblatt für den Neckar- und Main- und Tauberkreis Nr. 101 vom 18.12.1821.

⁶⁷ Nach einem offensichtlich gut recherchierten Manuskript "Von der Posthalterei zum Postamt" ohne Verfasserangabe, im Archiv des Verfassers.

⁶⁸ GLA 313/2934.

⁶⁹ Großherzoglich Badisches Anzeigebblatt für den Unterrhein-Kreis Nr. 104 vom 27.12.1833.

⁷⁰ Großherzoglich Badisches Anzeigebblatt für den Unterrhein-Kreis Nr. 1 vom 03.01.1834.

zurück."⁷¹. "Entgegenkommenderweise gestattet die Post" wegen des Mangels jeglicher PersonenpostBeförderung auf der alten Strecke über Boxberg "den Posthaltereien Adelsheim, Osterburken und Boxberg, im Cabriolet des Packwagens 1 Person um 20 kr. pro Meile anzunehmen"⁷².

Es kam also auf der Strecke nun erstmals die neue Einrichtung der "Eilwagen" zum Einsatz. Hierzu ist zu erläutern, dass die badische Postverwaltung schon im Jahre 1820 Überlegungen angestellt hatte, wie der Postkutschenverkehr beschleunigt werden könne. Man hatte einsehen müssen, dass die bisherigen, für die gemeinsame Beförderung von Reisenden und Waren gebauten Wagen die gewünschte Beschleunigung nicht zuließen, weil es unmöglich war, "ein solches Güterfuhrwerk in eine Geschwindkutsche zu verwandeln". Es wurde deshalb von 1821 an, zuerst für die Strecken im Rheintal und Schwarzwald, neue Postwagen in zwei Gattungen gebaut. Diese Eilwagen (Eildiligencen), die der Beförderung von Reisenden mit Gepäck und von Geldpaketen dienten, bestanden aus einem auf Horizontalfedern ruhenden Wagenkasten mit sechs Plätzen im Innern und sechs Plätzen an den beiden vorn und hinten liegenden Kabrioletts. Die Gepäckstücke wurden auf der Imperiale, die Geldpakete in dem verschließbaren Viersitzkasten verwahrt. Die Güter- oder Packwagen (Brancards) waren nach Art der Messwagen gebaut. Sie hatten vorne ein auf kurzen Riemen hängendes Kabriolett, dahinter eine lange Brücke mit Leitern und Korbgeflecht zur Aufnahme der Güter, worüber sich eine lederne, mit einer Bundkette gut verschnürte Decke zog, das Ganze auf einem vierrädrigen Gestell mit eisernen Achsen und metallenen Büchsen⁷³.

Der Fahrpreis im Eilwagen betrug von Heidelberg aus einschließlich der Scheingebühr, des Postillionstrinkgeldes und 40 Pfund portofreien Gepäcks⁷⁴:

nach Wiesenbach	1 fl. 8 kr.
nach Aglasterhausen	2 fl. 8 kr.
nach Mosbach	3 fl. 8 kr.
nach Oberschefflenz	4 fl. 8 kr.
nach Buchen	5 fl. 8 kr.
nach Hardheim	6 fl. 8 kr.
nach Bischofsheim	7 fl. 23 kr.
nach Würzburg	9 fl. 23 kr.

Die Frequenz der Eilwagen wurde am 1. Juli 1835⁷⁵, die der Packwagen am 1. Mai 1841 auf je dreimal wöchentlich erhöht⁷⁶. Da auch nach Einrichtung der dritten Verbindung alle Eilwagen auf der nördlichen Strecke über Buchen und Hardheim liefen, wendete sich das Bezirksamt Adelsheim mit der Frage an die Oberpostdirektion, ob hiervon nicht wöchentlich ein Eilwagen über Adelsheim und Boxberg laufen könnte. Wegen der damit verbundenen zusätzlichen Kosten war eine Entscheidung des Großh. Staats-Ministeriums erforderlich, die unterm 2. September 1835 zustimmend erging: "daß in gnädigster Berücksichtigung der Bitten der Gemeinden Adelsheim, Osterburken und Boxberg um Verlegung eines Eilwagen-Curses über diese Orte, der jede Woche am Freitag von Heidelberg abgehende Eilwagen vom 1. Oktober d.J. an, jedesmal von Schefflenz über Osterburken und Boxberg nach Bischofsheim u. ebenso der wöchentlich am Mittwoch von Würzburg zurückgehende Eilwagen von Bischofsheim über Boxberg u. Osterburken nach Schefflenz intradirt; dagegen aber alsdann an ersterem Tag die Briefpost jedesmal eigens mittels Ritts von Bischofsheim über Hardheim u. Buchen nach Schefflenz

⁷¹ GLA 313/2934. Großherzoglich Badisches Anzeigebblatt für den Unterhein-Kreis Nr. 25 vom 28.03.1834.

⁷² GLA 313/2934.

⁷³ Löffler a.a.O. S. 335.

⁷⁴ Großherzoglich Badisches Anzeigebblatt für den Unterhein-Kreis Nr. 25 vom 28.03.1834.

⁷⁵ GLA 420/Zug. 1981/7/Heidelberg.

⁷⁶ VoBL Nr. 3/1841.

befördert werde, u. daß die Ober-Postdirection zur Verausgabung u. Verwendung der sich hierdurch ergebenden Kosten, ad 260 bis 270 fl. jährlich die Legitimation erhalte"⁷⁷.

Einrichtung weiterer Stationen

Zwischen Tauberbischofsheim und Würzburg, nahe der bayerischen Grenze wurde im Jahre 1832 "zur Beförderung der Estafetten und Extraposten zu Gerchsheim eine Relaispoststation errichtet, und die Distanz sowohl zwischen Gerchsheim und Tauberbischofsheim, als zwischen Gerchsheim und Würzburg auf eine Post festgesetzt ..." ⁷⁸. Die Relaisstation ging nach dem Tod des Posthalters, des Storchenwirts Johann Wiese, im Jahre 1847 auf dessen Ehefrau Barbara Wiese, geb. Zorn, nach deren Wiederverheiratung 1850 auf deren zweiten Ehemann Friedrich Carl über⁷⁹.

In der Amtsstadt Walldürn, wurde "die früher daselbst bestandene Brief- und Fahrpost-Expedition mit dem 1. Juli d.J. [1838] wieder hergestellt"⁸⁰. Diese "auf dringende und herzbewegende Vorstellungen des Stadtrats hin" wieder eingerichtete Expedition wurde von Karl Theodor Keim geführt⁸¹.

Eine weitere Station entstand zwischen Heidelberg und Wiesenbach in der Amtsstadt Neckargemünd. Dort wurde am 1. April 1839 im Gasthaus "Zum Hirsch" eine Brief- und Fahrpostexpedition eingerichtet und dem Hirschwirt Carl Heckmann übertragen⁸². Die neue Postexpedition Neckargemünd war nicht nur Station der Strecke Heidelberg-Würzburg, sondern auch der Postlinien von Heidelberg über Sinsheim nach Heilbronn sowie der am 1. September 1841 neu eingerichteten Linie von Heidelberg über Eberbach nach Miltenberg⁸³.

Neuordnung der Postverbindungen

Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Briefpostverbindungen im Jahre 1840 wurde der in beiden Richtungen wöchentlich dreimalige Eilwagenverkehr zwischen Heidelberg und Würzburg wieder aufgehoben. Gleichzeitig entfielen die bestehenden Reitpostkurse von Karlsruhe über Aglasterhausen nach Würzburg mit ihren Anschlussritten von Mannheim nach Aglasterhausen, von Oberschefflenz nach Boxberg und von Boxberg nach Tauberbischofsheim. Dafür wurde am 1. Oktober 1840 ein in beiden Richtungen täglich verkehrender "Brief-Courier-Curs zwischen Karlsruhe und Würzburg, nebst einem gleichmäßigen Influenz-Curs zwischen Heidelberg und Aglasterhausen, mittelst dreispänniger achtsitziger Wägen eingerichtet, mit welchen, nebst der Briefpost, 6 Personen im Innern und 2 Personen auf der Imperiale befördert werden können". Der von Karlsruhe über Weingarten, Bruchsal, Langenbrücken und Sinsheim kommende Wagen traf nachts gegen 22 Uhr in Aglasterhausen mit dem aus Heidelberg kommenden zusammen. Nach dem dortigen Abendessen ging es um 23.20 Uhr weiter nach Mosbach und Oberschefflenz, von dort viermal in der Woche über Buchen und Hardheim, dreimal über Osterburken und Boxberg nach Tauberbischofsheim, wo man frühstücken konnte, und weiter nach Würzburg. Die Rückkurse waren entsprechend organisiert⁸⁴. Nun bestand auf der Postlinie also im Jahre 1840 erstmals tägliche Postkutschenverbindung nach beiden Richtungen sowie über Aglasterhausen auch von und nach der Hauptstadt Karlsruhe. Die tägliche Anbindung der Expeditionen auf den beiden Strecken zwischen Oberschefflenz und Tauberbischofsheim an den Tagen, an denen die Postkutschenverbindung über die alternative

⁷⁷ GLA 233/32150.

⁷⁸ RegBl. 38 vom 09.07.1832.

⁷⁹ VoBl. Nr. 9 vom 06.05.1847 und Nr. 14 vom 24.06.1850.

⁸⁰ VoBl. Nr. 9 vom 21.05.1838. RegBl. Nr. 20 vom 11.05.1838.

⁸¹ Wick, Theodor: Walldürner Heimatgeschichte 705-1950, Hrsg. Stadt Walldürn mit Heimat- und Museumsverein, Druckerei Odenwälder Buchen-Walldürn 1950, S. 44 ff.

⁸² RegBl. Nr. 7 vom 16.03.1839. VoBl. Nr. 3 vom 09.03.1839.

⁸³ VoBl. Nr. 21 vom 26.08.1843 und Nr. 23 vom 28.08.1843.

⁸⁴ VoBl. Nr. 16 vom 26.09.1840.

Strecke verkehrte, geschah durch besondere Briefpostritte zwischen Oberschefflenz über Buchen nach Tauberbischofsheim bzw. zwischen Oberschefflenz über Osterburken und Boxberg⁸⁵.

Die bis dahin wöchentlich in jeder Richtung dreimaligen Packwagenfahrten zwischen Heidelberg und Würzburg verkehrten ab dem 1. Januar 1846 täglich, wovon wöchentlich drei Fahrten auf der Route über Buchen und vier Fahrten auf der Südroute über Osterburken stattfanden. Mit diesen Packwagen wurden nun auch die Briefpostpakete befördert, so dass die noch bestehenden Briefpostritte endgültig aufgehoben werden konnten. Für diese Packwagenfahrten wurden "leichte zweispännige Packwägen" verwendet, auf denen auch ein Reisender mitbefördert werden konnte⁸⁶.

Umgehung der Mosbacher Steige

Für den Verkehr in östlicher Richtung stellte die Mosbacher Steige von Anfang an ein bedeutendes Verkehrserschwernis dar, das für beladene Fuhrwerke, auch Postkutschen, immer wieder Vorspann mit zusätzlichen Kosten erforderte. Eine der wichtigsten Straßenbaumaßnahmen des 19. Jahrhunderts war deshalb die in den Jahren 1845 bis 1850 erfolgte Verlegung dieser Poststraße in das Tal der Elz⁸⁷. Schon nach Fertigstellung des Straßenteils von Mosbach bis zur Auerbacher Mühle Mitte 1848 nutzte man die neue Straßenführung und gab bekannt: "In Folge der stattgehabten Correctur der Landstraßen zwischen Mosbach und Oberschefflenz über Dallau ..., welche nunmehr zum Postverkehr benützt werden, ist ... die Extrapostentfernung zwischen Mosbach und Oberschefflenz, welche auf der neuen Straße 50.946 Fuß beträgt, von 7/8 auf 1 Post erhöht ... worden"⁸⁸. Mit Beginn des Jahres 1850 war schließlich die Straße in ihrem neuen Verlauf - fast identisch mit der heutigen B 27 - fertig gestellt. "Da nunmehr die zur Umgehung der Mosbacher Steige erbaute neue Straße auch in der Richtung von Mosbach nach Buchen zwischen dem Trennungspunkte bei der Auerbacher Mühle und Waldhausen dem Verkehr übergeben ist, so wird ... angeordnet, daß diese Straßenstrecke in den allgemeinen Straßenverband aufgenommen, dagegen die alte Straße zwischen Oberschefflenz und Waldhausen aus demselben gestrichen und den betreffenden Gemeinden zu Eigenthum überlassen werde"⁸⁹.

Die neue Straßenführung machte es möglich, die Postkutschenverbindungen unter Umgehung von Oberschefflenz zwischen Mosbach und Buchen auf kürzerer Route zu führen. Hierzu war jedoch zum Wechseln der Pferde eine Zwischenstation notwendig und so wurde "mit dem 1. Mai l.J. [1850] in dem Orte Rittersbach eine Gr. Relaisposthalterei errichtet"⁹⁰. Um dem Oberschefflenzer Posthalter Wilhelm Krämer einen Ausgleich für die durch die neue Streckenführung verursachten Mindereinnahmen zu bieten, wurde ihm dieser neue Rittersbacher Poststall zusätzlich übertragen⁹¹; er war räumlich bei Hirschwirt Gimber eingerichtet⁹².

⁸⁵ VoBl. Nr. 34 vom 09.12.1845.

⁸⁶ ebenda.

⁸⁷ Kreisbeschreibungen des Landes Baden-Württemberg, Der Neckar-Odenwald-Kreis, Hrsg. Landesarchivdirektion Baden-Württemberg i.V. mit dem Neckar-Odenwald-Kreis. Jan Thorbecke Verlag Sigmaringen 1992, Band II, S. 132.

⁸⁸ VoBl. Nr. 22 vom 26.06.1848.

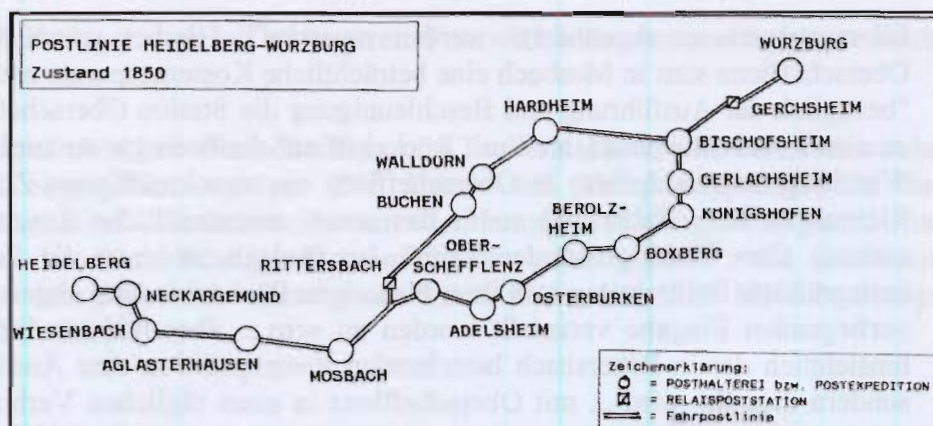
⁸⁹ Amts- und Verkündigungsblatt Nr. 8 vom 25.01.1850.

⁹⁰ VoBl. Nr. 50 vom 26.04.1850. RegBl. Nr. 19 vom 11.04.1850.

⁹¹ GLA 364/1991.

⁹² Erwähnung in der Rede des Präsidenten Lämmlein von der Oberpostdirektion Karlsruhe bei Einweihung der Postomnibuslinie Mosbach-Buchen im Jahre 1927, Mosbacher Volksblatt vom 13.04.1927.

Karte 9



Doch nun, da Rittersbach Wechsel-Station der Postkutschenlinie war, wollten die Bewohner des Ortes und der umliegenden Gemeinden dieses Verkehrsmittel auch für den Post- und Reiseverkehr nutzen können. Einer diesbezüglichen Eingabe der Gemeinden Rittersbach, Muckental, Krumbach, Trienz, Limbach, Auerbach und Heidersbach vom 10. September 1852 um Errichtung einer Postexpedition in Rittersbach stand die Karlsruher Direktion der Großh. Posten und Eisenbahnen zwar aufgeschlossen gegenüber, jedoch mit der Auflage, "daß dieses nur unter der Voraussetzung geschehen könne, daß die betreffenden Gemeinden zugleich auch die Verbindlichkeit übernehmen, durch Aufstellung eines oder mehrerer Boten für eine regelmäßige, wenigstens wöchentlich dreymalige Verbindung mit der Postanstalt in Rittersbach zu sorgen, wobei insbesondere bemerkt wird, daß von Seiten der Postverwaltung keine andere Einnahmen für die Bemühung dieser Boten in Aussicht gestellt werden kann, als der Bezug der gesetzlichen Bestellgebühren, welche in 2 kr. für jeden Privatbrief, und in 2 - 4 bis 6 Kreuzer für ein Privatfahrpoststück bestehen"⁹³. Das zur Stellungnahme eingeschaltete Bezirksamt Mosbach meinte hierzu: "Rentieren wird sich das Unternehmen nicht, dem ohngeachtet ist Rittersbach und seiner nächsten Umgebung dieses Verkehrsmittel wohl zu gönnen". Nachdem es den interessierten Gemeinden gelungen war, den Rittersbacher Bürger Johann Joseph Schork zur Übernahme des Postbotendienstes zu gewinnen, stand der Einrichtung einer Expedition nichts mehr im Wege. Und so erfolgte die Bekanntgabe, dass "mit dem 1. Juli l.J. [1853] in dem Pfarrdorfe Rittersbach eine von der daselbst schon bestehenden Relaisposthalterei getrennte Großh. Brief- und Fahrpostexpedition errichtet" wurde⁹⁴. Die neue Expedition war bei dem zum Postexpeditor ernannten Ritterwirt Franz Carl Weber eingerichtet⁹⁵, während die vom Schefflenzer Posthalter Wilhelm Krämer betriebene Relaisposthalterei im Gasthaus "Zum Hirsch" verblieb.

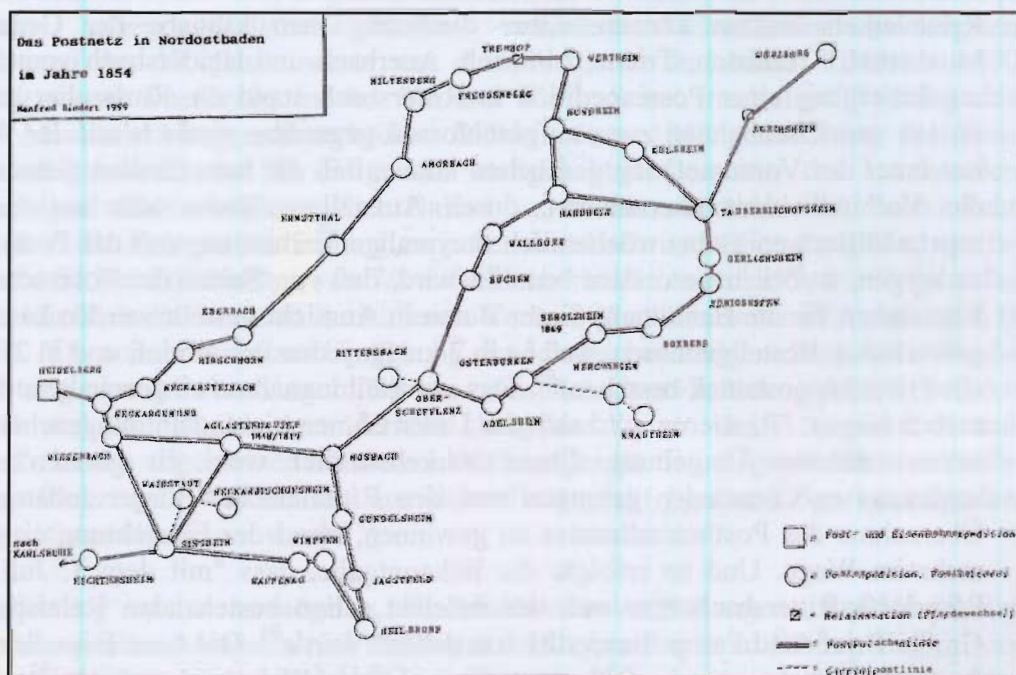
Doch bereits ein Jahr später schien der Bestand der neuen Postexpedition in Rittersbach gefährdet. Die Gemeinden wollten erfahren haben, dass der Eilwagen von Mosbach über Rittersbach nach Buchen und umgekehrt nicht mehr über Rittersbach, sondern über Oberschefflenz gehen resp. ein leichter Wagen, von Bischofsheim kommend, in Oberschefflenz mit jenem von Adelshausen herkommenden Eilwagen in Verbindung treten solle; auch stünde deshalb zu erwarten, die Straßenstrecke vom Trennungspunkte unterhalb Auerbach bis Waldhausen werde vom Straßenverband ausgeschlossen und den betr. Gemeinden zum Privatverkehr und zur Unterhaltung übergeben. Wegen des Bestands der Poststraße und der Rittersbacher Postexpedition schalteten die Gemeinden deshalb das Bezirksamt und die Regierung des Unterrheinkreises in Mannheim ein. Auf deren Vorstellung legte die Oberpostdirektion dar, dass "mit Rücksicht auf die Eröffnung des Betriebs der Bayerischen Eisenbahn bis Würzburg und die dadurch veränderten Verkehrsverhältnisse vom 1. Juli d.J. [1854] an die bisher zwischen Heidelberg und Würzburg bzw. Miltenberg bestandenen

⁹³ GLA 364/1991.

⁹⁴ VoBl. Nr. 24 vom 31.05.1853. RegBl. Nr. 15 vom 28.04.1853.

⁹⁵ VoBl. Nr. 25 vom 03.06.1853.

Eilwagencurse ... abgeändert" werden mussten⁹⁶. Hierbei würde bei einem Anschluss in Oberschefflenz statt in Mosbach eine beträchtliche Kostenersparnis erzielt. Außerdem eigne sich "bezüglich der Ausführung und Beschleunigung die Station Oberschefflenz besser als Mosbach zu einem Anschlußpunkt, weil mit Rücksicht auf die bedingte Ankunfts- und Abgangszeiten zu Würzburg und Heidelberg in Oberschefflenz ein zweckmäßigeres Zusammentreffen in beiden Richtungen hergestellt, und somit das sonst unvermeidliche Zuwarten auf einen oder den anderen Curs beseitigt werden kann". Im übrigen schienen die Petenten wohl "durch die unbegründete Befürchtung, von ihrer bisherigen Postverbindung abgeschnitten zu werden, zu der vorliegenden Eingabe veranlaßt worden zu sein.... aber [es] ist durchaus nicht beabsichtigt, hinsichtlich der in Rittersbach bestehenden Postexpedition eine Änderung eintreten zu lassen, sondern dieselbe wird ... mit Oberschefflenz in einer täglichen Verbindung für Postsendungen erhalten werden"⁹⁷. Anzumerken ist, dass diese Postexpedition schließlich bei Einführung der Landpost-Anstalt am 1. Mai 1859 doch aufgehoben und stattdessen eine Postablage eingerichtet worden ist⁹⁸.



Karte 10

Durch diese Neuordnung des Eilwagenverkehrs wurde die südliche Strecke von Oberschefflenz nach Tauberbischofsheim wieder zur durchgehenden Hauptstrecke erhoben. Der täglich um 8 Uhr morgens in Heidelberg abgehende dreispännige Eilwagen lief über Neckargemünd, Wiesenbach, Aglastershausen und Mosbach nach Oberschefflenz, wo 35 Minuten für das Mittagessen im Gasthaus "Engel/Post" zur Verfügung standen, worauf es über Adelshausen, Osterburken, Berolzheim, Boxberg, Königshofen, Gerlachsheim und Tauberbischofsheim nach Würzburg weiterging, wo der Eilwagen um 23.32 Uhr ankam und Bahnanschluss in Richtung Bamberg hatte. Die Rückfahrt von Würzburg ging früh 4 Uhr ab und erreichte Heidelberg um 19.24 Uhr. In Oberschefflenz und Tauberbischofsheim bestand jeweils Anschluss zu einem zweispännigen "Influenz-Eilwagencurs", der von Wertheim über Hundheim nach Tauberbischofsheim und von da über Hardheim, Walldürn, Buchen nach Oberschefflenz und zurück verkehrte. Nach Oberschefflenz wurde die aus dem öffentlichen Straßenverband ausgeschlossene alte Straße benutzt; doch "die Beschaffenheit der Straße zwischen Waldhausen und Oberschefflenz bietet deren fernerer Benützung durchaus kein Hinderniß dar, da sie nach den bei uns vorliegenden neuerlich erhobenen und verlässlichen Notizen von den betreffenden Gemeinden so hergestellt worden ist, daß sie mit einem leichten zweispännigen Eilwagen ohne

⁹⁶ VoBl. Nr. 23 vom 24.06.1854.

⁹⁷ GLA 364/1991.

⁹⁸ VoBl. Nr. 13 vom 05.04.1859.

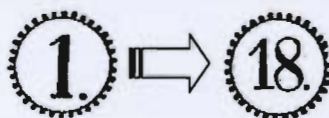
Anstand und nöthigenfalls sogar auch mit schwererem Fuhrwerk ohne Anstand befahren werden kann"⁹⁹.

Auf der südlichen Strecke zwischen Oberschefflenz und Tauberbischofsheim waren inzwischen drei neue Stationen eingerichtet worden: Die Brief- und Fahrpostexpedition in dem "Marktflecken und Amtssitz" Gerlachsheim am 1. Januar 1839¹⁰⁰; die Brief- und Fahrpostexpedition in der Stadt Königshofen am 1. November 1848¹⁰¹; die Brief- und Fahrpostexpedition "in dem Pfarrdorfe" Berolzheim am 1. Dezember 1849 bei dem dortigen Accisor Franz Joseph Eberhard¹⁰².

Fortsetzung folgt

(Rainer Brack)

Uhrstempel ab 1.5.1859 von Mosbach



(nach Wahl „Die Uhrstempel des Grossherzogtums Baden“ 1995)

Uhrstempel	Landort / Postort	Uhrstempel	Landort / Postort
1	Neckarburken PA	10	Hassmersheim
2	Lorbach	11	Neckarzimmern
3	Reichenbach	12	Dallau PA
4	Binau PA	13	Billigheim PA
5	Nüstenbach	14	Sulzbach PA
6	Neckarelz	15	Allfeld
7	Diedesheim	16	Herbolzheim
8	Obrigheim	17	Stein
9	Hochhausen	18	Neudena PA

Veränderung des Landpostbezirkes zwischen 1862 – 1869:

Ortschaften	Zugehörige PE Bestellungsliste 1863	Zugehörige PE Bestellungsliste 1866	Zugehörige PE Bestellungsliste 1869
Allfeld	Mosbach	Mosbach	Mosbach (Neudena)
Auerbach	Mosbach	Mosbach	Schefflenz (Mosbach)
Billigheim PA	Mosbach	Mosbach	Mosbach (Neudena)
Binau PA	Mosbach	Mosbach	Neckarelz (Eberbach)
Dallau PA	Mosbach	Mosbach	Schefflenz (Mosbach)
Diedesheim	Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz
Hassmersheim	Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz
Herbolzheim	Mosbach	Mosbach	Neudena
Hochhausen	Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz
Lorbach	Mosbach	Mosbach	Mosbach
Neckarburken PA	Mosbach	Mosbach	Schefflenz (Mosbach)
Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz
Neckarzimmern	Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz
Neudena PA	Mosbach	Mosbach	Neudena
Nüstenbach	Mosbach	Mosbach	Mosbach
Obrigheim	Neckarelz	Neckarelz	Neckarelz
Reichenbach	Mosbach	Mosbach	Mosbach
Rittersbach	Mosbach (Buchen)	Mosbach (Buchen)	Schefflenz (Mosbach)
Stein	Mosbach	Mosbach	Neudena
Sulzbach PA	Mosbach	Mosbach	Mosbach (Neudena)

⁹⁹ ebenda.

¹⁰⁰ VoBl. Nr. 20 vom 03.12.1838.

¹⁰¹ VoBl. Nr. 34 vom 29.09.1848. RegBl. Nr. 72 vom 20.10.1848.

¹⁰² VoBl. Nr. 29 vom 12.11.1849. RegBl. Nr. 72 vom 14.11.1849.

