

Die „Alte Poststraße“ Stuttgart – Herrenberg – Nagold – Freudenstadt

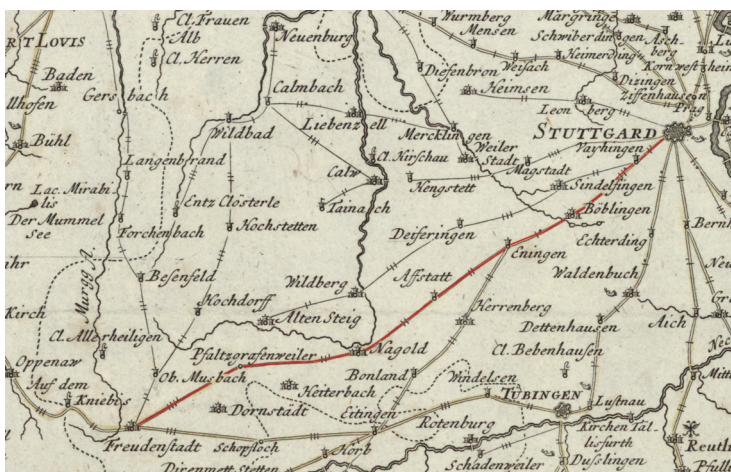
Sieben Stundensteine sind noch erhalten

Wer von Stuttgart über die Bundesstraße B 10 nach Herrenberg und weiter die B 28 über Nagold fährt, weiß häufig nicht, dass er sich hierbei streckenweise auf der „Alten Poststraße“ bewegt.¹ Zwischen Nagold und Freudenstadt ist ihr Name noch ein Begriff; in Dornstetten heißt sogar ein Gewerbegebiet „Alte Poststraße“. Dieser Beitrag möchte einerseits die geschichtliche Entwicklung der Straße nachzeichnen, andererseits soll auf das eingegangen werden, was heute noch vor Ort zu sehen ist, und hier

sind in erster Linie die „Stundensteine“ zu nennen. Sieben sind heute noch erhalten, vier davon befinden sich im Kreis Calw.

Anfänge als Fernhandelsverbindung

Bei der „Alten Poststraße“ handelt es sich ursprünglich um einen mittelalterlichen Fernhandelsweg, der vom mittleren Neckarland über den Schwarzwald ins Rheintal nach Straßburg geführt hat. Das größte Problem war der 900 m



Ausschnitt aus der "Spezial Post Karte durch den Schwabischen Kreis, in welcher die Poststations-Oerter, Strassen und Weiten geographisch vorgestellt werden. Herausgegeben von Homaemischen Erben 1752" mit Einzeichnung der Poststrecke Stuttgart – Freudenstadt. Herrenberg ist noch nicht einbezogen (noch 1752 wurde dies geändert).

hoch gelegene Kniebispass, wo der Weg meist morastig war und der Schnee im Winter kein Durchkommen zuließ. Auch die steil abfallende Oppenauer Steige bereitete abwärts wie aufwärts gewaltige Schwierigkeiten.

Einfacher und bequemer, vor allem im Winterhalbjahr, war es, von Stuttgart über Pforzheim und Durlach auf der so genannten „Straßburger Route“ ins Rheintal zu gelangen, allerdings auf erheblich weiterer Strecke. Einen Vorteil hatte die direkte Linie über den Kniebis jedoch, an den heute niemand mehr denkt: Die Strecke führte bis zum Kniebis durch württembergisches Gebiet, während auf der Linie über Durlach und Rastatt viel „Ausland“ durchfahren werden musste.

Eine wichtige Zäsur in der Entwicklung der Straßenverbindung über den Kniebis bildete 1599 die Gründung einer an der alten Handelsroute nach Straßburg gelegenen Stadt oberhalb von Christophstal durch Herzog Friedrich I. von Württemberg, Sohn des Grafen Georg von Mömpelgard. Friedrich hatte 1581 von seinem Vater als 24-jähriger die kleine Grafschaft Mömpelgard übernommen (heutiges Montbéliard), die 1417 durch Heirat an das Haus Württemberg gekommen war. 1593 trat er die Nachfolge seines verstorbenen Veters Ludwig an und wurde Herzog von Württemberg. Er verfolgte das Ziel, sein Land zu vergrößern. Damit kam der Wunsch auf, Mömpelgard auf der Straße besser an Stuttgart anzubinden. Eine zentrale Rolle bei der Vergrößerung Württembergs nach Westen spielte die neue Stadt, ab 1601 von Friedrich die „Freudenstadt“ genannt.

Der zügige Ausbau von Freudenstadt und der sprunghafte Anstieg seiner Einwohnerzahl machte eine Verbesserung der Straßen notwendig. Der Reitweg nach Stuttgart wurde ausgebaut, in die Straßburger Richtung wurde vor allem 1605 die berühmte Oppenauer Steige hinunter ins Renchtal verbessert und befestigt. Es waren übrigens bis ins späte 18. Jahrhundert üble Wege, die von heutigen Geländewagen kaum

befahrbar gewesen wären. Die „Straße“ konnte vielerorts nur mit hintereinander eingespannten Zugtieren befahren werden.

Ende des 17. Jahrhunderts brachte die zunehmende Bedeutung des Erzbergbaus und der Waldgewerbe – genannt seien hier Holzhandel, „Holländer“-Holzwirtschaft, Flößerei, Köhlereien, Aschebrennereien, Harz-Gewinnung – die Gründung von Kolonisten-Orten wie Kälberbronn (1737), Herzogsweiler (1723) oder Edelweiler (1722) mit sich, alle nicht weit zur Straße nach Nagold bzw. Stuttgart gelegen. Der Nord-schwarzwald rückte mehr und mehr in das wirtschaftliche und damit auch ins politische Interesse.

Chausseehäuser existieren noch

Mit der „Herzoglich Württembergischen Weeg-Ordnung“ vom 1. Juli 1752 versuchte Herzog Carl Eugen das Straßenwesen im Land zu verbessern. Maßnahmen waren der chausseeartige Ausbau, die Verbreiterung auf acht Fuß (ca. 2,30 m Breite), das Befestigen schadhafter Stellen, die teilweise Begradigung der Straße (auch an Ortschaften vorbei) und der Bau von Ablaufgräben zur Entwässerung, um auch bei schlechter Witterung ein Fortkommen zu ermöglichen. In den Jahren um 1785 wurde der Straßenzug Herrenberg – Nagold – Freudenstadt chausseemäßig ausgebaut.

Nebenbei: Herzog Carl Eugen besuchte mehrfach seine Verwandtschaft in Mömpelgard; umgekehrt kamen die dortigen Herrschaften mehrmals nach Stuttgart. In seinen Tagebüchern und denen seiner Frau werden die Reisen ausgiebig geschildert: Der landesherrliche Tross ist demnach immer über Pforzheim und Durlach gefahren, nie über den beschwerlichen Kniebispass.

Mit dem Anwachsen der Bevölkerung stieg auch der Verkehr auf den „Chausseen“. Carl Eugen erließ 1772 die „Herzoglich-Württembergische Chaussee-Gelds-Ordnung“. Man kann hier

Alte württembergische Entfernungs- und Längenmaße

(Neues Landmaß des Herzogtums Württemberg 1557 – 1806, bzgl. des Begriffs Stunde übernommen in die Maßordnung des Königreichs 1806 – 1871)

1 Weg- oder Reitstunde = 1.600 Ruten = 16.000 Fuß / entspricht 4,584 Meter

1 Poststunde = 1.300 Ruten = 13.000 Fuß / entspricht 3,724 Meter

1 Rute (bis 1806) = 16 Fuß / entspricht 4,584 Meter

1 Rute (ab 1806) = 10 Fuß / entspricht 2,865 Meter

1 Fuß = 1 Schu(h) = 0,286 Meter

ohne Übertreibung von einer Straßenbenutzungsgebühr oder Maut reden. Ein beladenes Fuhrwerk kostete pro „Stunde“ (siehe Textkasten) 3 Heller. Eingezogen wurde das Geld von dem „Torwart“ (an den Stadttoren), dem „Zoller“ (herzoglicher Steuereinnahmer) oder einem Gastwirt. Der Bau von Chausseehäusern entlang der Strecke diente in erster Linie dem Einzug der Gebühren. Die Chausseehäuser waren gleichzeitig Wirtschaften, meist mit dem Namen zum „Grünen Baum“. Von den drei bekannten Chausseehäusern an der „Alten Poststraße“ existieren heute noch zwei: diejenigen bei Walddorf (1790 erbaut) und Egenhausen (1789 erbaut); das bei Hallwangen gelegene ist 2005 abgebrochen worden.

Ab 1603 gab es eine „Reitende Post“ von Stuttgart über den Kniebis nach Straßburg. Nach dem Dreißigjährigen Krieg existierte ein landesherrlicher Botenkurs von Stuttgart über Nagold und Freudenstadt nach Straßburg. 1709 richtete Württemberg eine eigene Landpost ein unter Aufhebung der Landkutschen und Metzgerposten mit der Begründung, dass das seitherige System zu teuer und zu wenig effektiv gewesen sei und dass die Bedienung durch die von Thurn und Taxis wahrgenommene Reichspost nicht befriedigte. Das neue System konnte sich allerdings nicht

durchsetzen, und so wurde 1714 der alte Zustand wieder hergestellt. Ab 1757 verkehrte zwischen Stuttgart und Straßburg eine Thurn und Taxis'sche Schnellpost, die acht Personen befördern konnte. Vorspannstationen waren Nagold, Dornstetten und Oppenau. Es ist kaum denkbar, dass diese Verbindung ganzjährig befahren werden konnte.

Im Zeitalter der „Königlich Württembergischen Post“

Eine weitere wichtige Zeitmarke ist das Jahr 1806, als Württemberg zum Königreich erhoben wurde und einen enormen Gebietszuwachs verzeichnen konnte. Zur erforderlichen Neuor-



Das frühere Chausseehaus bei Walddorf. Der Landgasthof trägt noch immer den Namen zum „Grünen Baum“.



Postkutsche, unterwegs bei Nagold

ganisation des Staats gehörte auch das Verkehrs- und Postwesen. König Friedrich hob kurzerhand die Thurn und Taxis'schen Posten auf und machte sie zusammen mit den bestehenden Landboten zur „Königlich Württembergischen Post“. Von Stuttgart aus wurden 1807 zahlreiche überregionale Postrouten eingerichtet; zugleich entstanden Postämter und Poststationen. In den Nordschwarzwald führten die „Calwer Route“ über Magstadt und die „Freudenstädter Route“ über Sindelfingen mit Poststationen in Böblingen, Herrenberg, Nagold und Pfalzgrafenweiler.

Die ehemaligen Gasthöfe zur „Post“ in Herrenberg, Nagold und Freudenstadt zeugen noch von ihrer Funktion als Poststationen. Hier wurden nicht nur die Pferde gewechselt, hier konnte man sich für die Weiterreise stärken oder übernachten. In Böblingen erinnert heute noch der Postplatz an die dort gelegene frühere Poststation, in Nagold ist die „Alte Post“ eines der stattlichsten Fachwerkhäuser und dazu noch ein gehobenes Restaurant. In Freudenstadt wird das Posthotel aus der Poststraßenzeit seit 2016 für die Flüchtlingsunterbringung genutzt. Die „Post“ in Nagold und die „Post“ in Freudenstadt waren nicht nur durch die „Alte Poststraße“

verbunden, sondern auch durch die Betreiber der Häuser: Die Nagolder „Post“ wurde von 1830 bis 1950 von der Familie Luz betrieben, die direkt der Freudenstädter Posthalterfamilie Luz entstammte.

Zurück zu König Wilhelm I.: Parallel mit der Einrichtung der großen Postrouten übertrug er 1807 dem Hause Thurn und Taxis den Postbetrieb in Württemberg gegen eine jährliche Bezahlung von 70 000 fl (Florin = Gulden) an die Staatskasse. Immer wieder gab es in den Folgejahren jedoch Klagen im Landtag wegen des ungenügenden Zustands des Postwesens. Zum 1. Juli 1851 wurde der Postlehensvertrag deshalb beendet, die Posthoheit blieb fortan bei Württemberg.

Auf dem 1807 neu geschaffenen Postkurs Stuttgart – Freudenstadt verkehrte zunächst nur eine Fahrt wöchentlich pro Richtung. Die Häufigkeit der Postfahrten steigerte sich in den Folgejahren stetig, ab 1845 war täglich ein Eilwagen auf der Strecke. Mit dem weiteren Ausbau der Straße über den Kniebis nach Straßburg wurde es allerdings nichts. Württemberg war sehr daran gelegen und machte immer wieder entsprechende Vorstöße, aber in Baden war man „auf



Reiseschein (Fahrkarte) für eine Fahrt mit dem Eilwagen von Nagold nach Stuttgart am 14. Oktober 1849. Die Fahrt begann 12 Uhr nachts und kostete 9 Gulden, 6 Kreuzer.

diesem Ohr taub“. Die Großherzoglich Badische Regierung erklärte sich lediglich bereit, den bestehenden Verkehr durch regelmäßige Herstellung der bereits bestehenden Straßen gebührend zu fördern und zu erhalten.²

Aus welcher Richtung auch immer, nach Nagold ging es steil bergab. Von Herrenberg über Oberjettingen kommend, musste die Eisberg-Steige bewältigt werden. Das verbesserte sich 1840 durch die Verlegung der Straße ins weniger



1986 wurde anlässlich des 1200-Jahr-Jubiläums der Stadt Nagold und zur Erinnerung an die „Alte Poststraße“ eine Fahrt mit der Königlich Württembergischen Postkutsche aus dem Postmuseum in Stuttgart gemacht, hier auf dem Vorstadtplatz mit dem Hotel „Post“.

steile Kreuzertal, so konnte Nagold bequemer erreicht werden. In westlicher Richtung musste das Nagoldtal dann über die Killberg-Steige verlassen werden. Mit der Inbetriebnahme der neuen, nunmehr im Nagoldtal verlaufenden Straße von Nagold nach Altensteig im Jahr 1858 wurde der Verlauf des Postkurses entsprechend angepasst. Die „Alte Poststraße“ war in diesem Abschnitt keine Höhenstraße mehr, sondern eine Talstraße.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn verlor die Post zunehmend ihre Bedeutung als Personenverkehrsmittel. So brachte die Eröffnung der Württembergischen Schwarzwaldbahn von Stuttgart über Weil der Stadt und Calw nach Nagold im Jahr 1872 das Ende eines durchgehenden Postkurses von Stuttgart nach Freudenstadt. Mit dem Bau der Gäubahn 1879 wurde Freudenstadt direkt mit der Landeshauptstadt verbunden. Was blieb, war eine lokale Postkutschenverbindung von Nagold über Altensteig nach Dornstetten. Als 1891 die Schmalspurbahn zwischen Nagold und Altensteig, im Volksmund das „Altensteigerle“, ihren Betrieb aufnahm, verkürzte sich die

Postkutschenverbindung noch einmal auf den Abschnitt Altensteig – Dornstetten. 1922 wurde dieser Abschnitt auf Omnibusbetrieb umgestellt, die Postkutschenzeit war endgültig vorbei.

Durchgehend mit Stations- und Stundensteinen versehen

Was die „Alte Poststraße“ heute noch zu etwas ganz Besonderem macht, sind die sieben erhaltenen Stundensteine entlang der Strecke. Nach einem allerhöchstem Dekret vom 17. Juni 1807 wurde „allernädigst beschlossen, dass auf jeder Poststation auf allen Postkursen des Königreichs eine 12 Schuh hohe Säule von Stein, wo auf einer Seite der Mittelschild des Kgl. Wappens mit der Königskrone und auf der anderen Seite die Chiffre FR [= F(ridericus) R(ex)], ferner die Benennung der zunächst gelegenen Stationen und der Entfernung von der Hauptstadt Stuttgart nach Stationen und Stunden anzubringen ist, sodann wiederum zu den einzelnen Stationen alle Stunden lang eine dergleichen steinerne Säule mit Bezeichnung der Entfernung nach Stunden von den nächstgelegenen Stationen von 6 Fuß gesetzt werden sollen.“³

Wenige Wochen später schloss der beim Straßenbaudepartement angestellte Wegmeister Kempf die „Akkorde“ (Verträge) mit den Steinhauern für die zu errichtenden Stundensteine ab. Glücklicherweise ist diese informative Quelle noch erhalten⁴. In Sindelfingen wurde Maurermeister Abraham Jenisch am 11. Juli 1807 zur Herstellung von fünf Steinen verdingt, für 18 fl. das Stück ... „Ein solcher Stundenstein muß 6 Schuh ausser dem Boden, 1‘ 6“ breit und dik,

2 ½ Schu in Boden hineinstehend und also von einem Stük 8 ½ Schuh lang seyn. Im Boden kann er etwas stärker gelassen werden, und unten, wo er auf eine gut ins bley gelegte 9“ dike

Blatte aufgesetzt wird, muß ein gutes lager gehauen werden, um daß er gleich gut in Senkel zu stehen kommt...“ Der sichtbare Teil des Steins war „reinlich und glatt zu hauen“.

Vit. St. Stücken = mit Stunden = Paulen
auf der

Calwer- und
Freudenstädter Posten. mit 9 Accorden

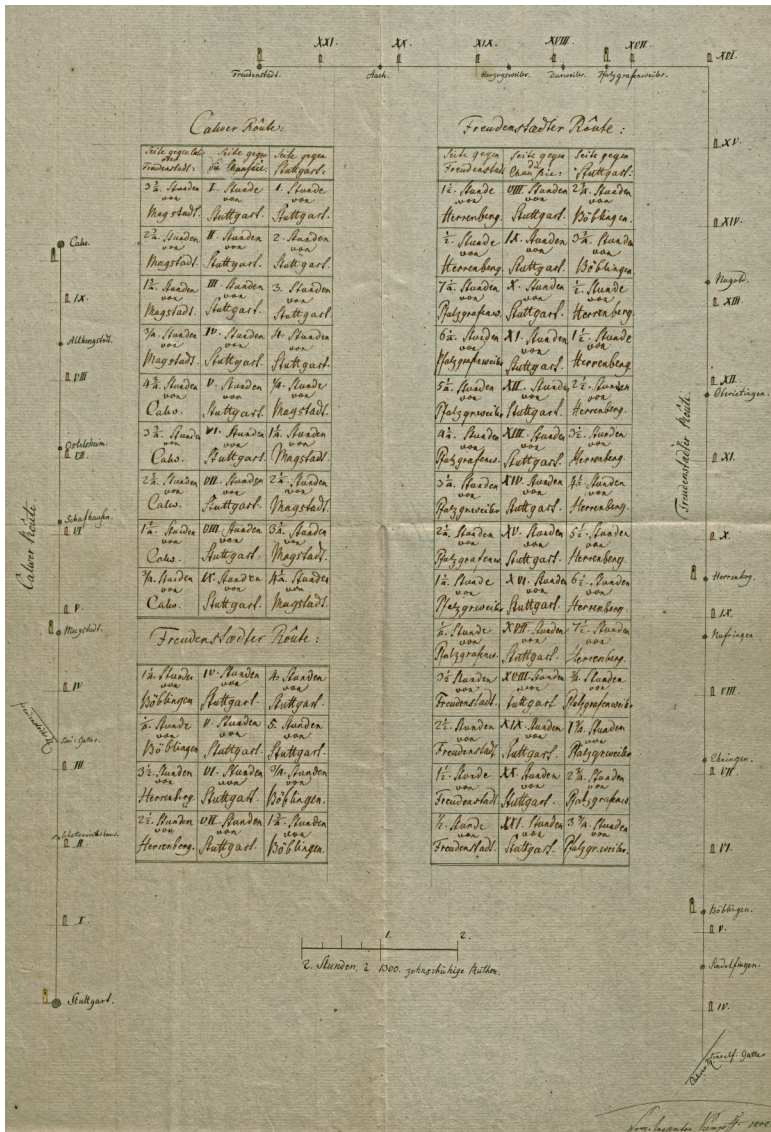
Markung	Natürliche Paule	Stunden Paule	Suma.
Wittgenst	1 Stük à	1 Stük à	
Trübsingen	" - "	5 Stük à 18f	90. f
Löblingen	2 Stük à 33f	" - "	64. f
Uringau	" - "	3 Stük à 18f	54. f
Spornenberg	3 Stük à 38f	3 Stük à 15f	129. f
Nagold	2 Stük à 40f	2 Stük à 22f	124. f
Waldgrünungau	2 Stük à 22f	2 Stük à 15f	¹⁴⁹ 134 . f
Freudenstadt	1 Stük à 38f	1 Stük à 16f	54. f
Magstadt	2 Stük à 36f	3 Stük à 19f	129. f
Calw	1 Stük à 38f	2 Stük à 16f	70. f
Suma	¹⁴ 13 Stük Paule	²⁷ 26 Stunden Paule	⁸⁴³ 863 f

Wang Inspector Haber

Auflistung der Kosten für die einzelnen Stations- und Stundensteine an den Poststraßen von Stuttgart nach Freudenstadt und von Stuttgart nach Calw aus dem Jahr 1807

Ein Glücksfall ist ebenso, dass eine Tabelle mit Auflistung der Stations- und Stundensteine (einschließlich Inschriften) an der Calwer und der Freudenstädter Route erhalten ist⁵. Wiedergegeben sind die Inschriften mit den Entfernungsangaben nach Stuttgart und zur nächsten Poststation in beide Richtungen. Wo etwa die Steine gestanden haben müssen, können wir aus

den Entfernungsangaben dieser Auflistung schließen⁶. Zu einigen Steinen machen die „Akkorde“ noch genauere Standortangaben. Insgesamt waren es 21 Stundensteine bis Freudenstadt. Daraus kann man schließen, dass der normale Postreisende fast einen ganzen Tag für die Reise dorthin benötigte.



Übersicht über die Inschriften (Entfernungsangaben) sämtlicher Stundensteine der „Freudenstädter Route“ und der beim Sindelfinger Gatter abzweigenden „Calwer Route“ aus dem Jahr 1807

In Abänderung der ursprünglichen Planung wurden an den Städten/Orten mit einer Poststation zwei Stationssteine (statt einem) gesetzt, einer am Stadt- oder Ortseingang und einer am -ausgang⁷. Leider ist von den Stationssteinen keiner mehr erhalten, auch nicht die Zeichnungen, nach denen die Steinhauer vorzugehen hatten, und keine andere Ansicht. Wir müssen uns also mit dem in den Beschreibungen Gesagten zufrieden geben. In Böblingen wurde Maurermeister Georg Nill mit der Herstellung der beiden Stationssäulen betraut für 32 fl. Es wurde vorgegeben: „Muß dieser Stations Stein 10 Schuh ausser dem Boden, 21“ dik und breit, dann daß obere Ende dieses Steines nach der ihm eingehändigten Zeichnung gefertigt werden.“

Die beiden Stundensteine vor und nach Ehnigen fertigte Lucas Benzinger von dort um jeweils 18 fl. Mit der Herstellung der Stationssteine in Herrenberg (je 28 fl.) und weiterer drei Stundensteine (je 15 fl., auf Nufringer, Herrenberger und Kloster Reuthiner Markung) wurde der Herrenberger Maurermeister Johann Martin Epple beauftragt. Laut den „Akkorden“ wurden den Steinhauern jeweils vorher „die sämtlich nöthigen Bedingungen gemacht und Zeichnungen eingehändigert“. Sie verpflichteten sich dabei, die Stundensteine innerhalb von drei oder vier Wochen zu liefern, sie an Ort und Stelle zu bringen und zu setzen.

Die Steine in und um Nagold stellte der Maurermeister Abraham Brenner aus Emmingen her, die Stationssteine jeweils um 40 fl. und zwei Stundensteine jeweils um 22 fl. Der erste sollte „zwischen die siebte und achte Nummer (Grenzsteinnummerierung) Kloster Reuthiner Markung, der andere neben Nr.o 17 Nagolder Markung“ gesetzt werden.

In Pfalzgrafenweiler war es der Maurer Johannes Keck von dort, der die Stationssteine verfertigte um jeweils 22 fl. Keck stellte auch sechs Stundensteine her, den ersten auf Nagolder, den zweiten auf Walddorfer, den dritten auf Egenhäuser, den vierten auf Pfalzgrafenweiler, den

fünften auf Herzogsweiler und den sechsten auf Aacher Markung. Jeder Stein kostete nur 15 fl., da Keck „die Steine umsonst bekommt von dem Ort Nufringen“. Warum umsonst, wissen wir nicht. In Freudenstadt wurde Maurermeister Jakob Friedrich Wälde beauftragt mit der Herstellung eines Stationssteins um 38 fl. und eines Stundensteins um 18 fl.

Straßenverlauf noch zu erkennen

Was ist nun heute von der Freudenstädter Postroute noch zu sehen? Ausgangspunkt war in Stuttgart der „Alte Postplatz“, ein Platz voller Leben vor der alten Stadtmauer – dort, wo heute Tag und Nacht Verkehr auf dem Rotebühlplatz ist, dort, wo im Sommer die Menschen unter Platanen in Straßenrestaurants sitzen. Die „Alte Poststraße“ ist eine unbedeutende Fußgänger-



Vom ursprünglichen Stundenstein an der Eisbergsteige bei Nagold steht nur noch ein Stumpf. Im Jahr 2001 wurde direkt daneben in originalen Maßen ein neuer Stein gesetzt.

passage zwischen Königsstraße und Calwer Straße. Einst aber war dies die vielbefahrene „Ausfallstraße“ in Richtung Südwesten durch die heutige Weststadt.

Gleich zu Beginn der Postroute musste ein Umweg gefahren werden. Der kürzeste Weg wäre über Kaltental und Vaihingen nach Böblingen gegangen, Vaihingen gehörte aber seit 1297 zur Reichsstadt Esslingen, deshalb verlief die Postrou-

te über den Hasenberg, das Mahdental und den so genannten „Schatten“ nach Sindelfingen und weiter nach Böblingen. Von dort ging's in gestrecktem Verlauf – Herrenberg zunächst links liegen lassend, was sich 1752 änderte – über Kuppingen nach Oberjettingen und Nagold.

Dieser Streckenverlauf lässt sich heute noch gut nachzeichnen anhand aktueller Straßen und Waldwege. Durch Sindelfingen und Böblingen führte die Postroute auf heutigen Straßen, ebenso im weiteren Verlauf über Ehningen, Nufringen und Herrenberg.

Ein erster Punkt mit gewissem Erinnerungswert befindet sich – besser: befand sich – am südwestlichen Ortsrand von Oberjettingen, in Sichtweite der heutigen Baumärkte und Gewerbebetriebe. Bis 2010 gab es dort ein idyllisches Straßenstück, das beim Bau des großzügigen Kreisverkehrs leider untergegangen ist.

Die Eisbergsteige im Osten von Nagold lässt heute noch, wiewohl für den allgemeinen Verkehr gesperrt, ihre ehemalige Bedeutung erahnen. Hier befindet sich ungefähr in halber Höhe auch der erste erhaltene Stundenstein der Route – allerdings nur als „Ruine“, denn er wurde am Ende des Zweiten Weltkriegs zerstört. Neben dem Steinrest wurde 2001, ermöglicht durch eine großherzige Spende eines Nagolder Bürgers, eine Nachbildung aufgestellt.⁸ Dieser Stundenstein eröffnet den Abschnitt der Strecke mit insgesamt fünf Steinen, auf dem sie noch lückenlos erhalten sind (bis Böisingen). Die Abstände dazwischen betragen übrigens zwischen 3.620 und 3.840 Meter; der Mittelwert kommt dem „Normwert“ von 3.720 Meter = 1 Stunde recht nahe.



Bei Stuttgart-Büsnau führte die „Alte Poststraße“ im „Pfaffenwald“ bei dem kunstvoll gearbeiteten Gedenkstein vorbei, den Christoph Demmler, Teilhaber der Calwer Compagnie, 1621 an der Stelle errichten ließ, an der sein Sohn auf dem Rückweg von der Tuchmesse in Nördlingen verstarb.



Der Stundenstein bei der Walddorfer Mülldeponie zeigt deutliche Spuren von Einschusslöchern aus dem Zweiten Weltkrieg.

Von Nagold erklimmt die „Alte Poststraße“ über die Killbergsteige (mit Stundenstein) den Höhenrücken zwischen Nagold- und Waldachtal und verläuft nun als typische Höhenstraße, die weniger durch die folgenden Ortschaften als an ihnen vorbei führt. Nach dem Brenntenwald wird bei der Abzweigung zur Walddorfer Mülldeponie der nächste Stundenstein passiert. Bald kommt man an dem zu Walddorf gehörenden Gasthaus zum „Grünen Baum“ vorbei, dem ehemaligen Chausseehaus. Als König Wilhelm I. 1847 auf der Reise nach Baden-Baden hier vorbeikam, wurde er von den Bürgern und Beamten der Stadt Altensteig herzlich empfangen und weiter nach Pfalzgrafenweiler geleitet.

Oberhalb von Egenhausen treffen wir wieder auf einen Gasthof zum „Grü-

nen Baum“, auch er ist das frühere Chausseehaus. Bei der nahe gelegenen Straßenkreuzung steht der nächste Stundenstein. Er ist „flankiert“ von einem Entfernungsstein mit der Inschrift „Chausseehaus“ und den Entfernungsangaben zu den Nachbarorten. Weiter führt die „Alte Poststraße“ an Bösingingen vorbei mit dem nächsten Stundenstein nach Pfalzgrafenweiler (ehemalige Poststation). Man kann dem Verlauf der Straße weiter bis Hallwangen durchgehend auf Waldwegen oder auf heutigen Straßen folgen. An manchen Stellen ist an den Banketten und Wasserableitungsgräben auch gut zu sehen, dass die Straße mit manchem technischen Aufwand nach einheitlichem System gebaut worden ist. Unterwegs begegnet auf Wegweisern im Wald und in den Orten immer wieder der Name „Alte Poststraße“.

Kurz nach Herzogsweiler quert die alte Straße eine idyllische Wiesensenke, das so genannte Geißteich, und eine kleine steinerne Brücke. Hier hat 1844 ein spektakulärer Unfall Aufsehen erregt: Für die Jubiläumssäule auf dem Stuttgarter Schlossplatz⁹ wurden auf speziellen Wagen zehn je 500 Zentner schwere Granitblöcke aus dem Kinzigtal angekarrt. Hier an dieser Stelle brachen an einem Wagen die Speichen und Spannseile, so dass auf einen anderen Wagen umgeladen werden musste – damals ohne Hebe- kran ...

Bei Hallwangen führt die „Alte Poststraße“ aus dem Wald, und man hat einen herrlichen Aus-

Altensteig, den 12. Mai. Auf erhaltene Nachricht, daß Seine Königliche Majestät auf Ihrer Reise nach Baden-Baden in der Nähe unserer Stadt vorbeikommen werde, begaben sich diesen Morgen unsere Beamten und Bürger, so wie unsere uniformirte junge Turnerschaar auf das Walddorfer Chausseehaus, um den geliebten König zu begrüßen. Als Seine Majestät an dieser Stelle aufuhr, spielte die Musik der Turner die Melodie: Heil unserm König, Heil! was Seine Majestät mit großem Wohlgefallen aufzunehmen schien. Unsere Forstbeamten begleiteten sodann den Königlichen Wagen bis auf die Markung von Pfalzgrafenweiler, wo die Forstbeamten dieses Bezirks zur Begleitung bereit standen.

blick auf Freudenstadt und die unendlich erscheinenden Schwarzwaldhöhen. Dornstetten links liegen lassend, führte die Straße, heute unterbrochen durch die Bundesstraße 28a, die Bahnlinie und das Gewerbegebiet „Alte Poststraße“, 150 Höhenmeter hinab nach Aach, wo an der mit irreführendem Namen versehenen Römerstraße ein weiterer Stundenstein erhalten geblieben ist. Nach Querung der Glatt zog die „Alte Poststraße“ durch das Wittlensweiler Gewerbegebiet vollends nach Freudenstadt.

Der Stundenstein mit der Inschrift „Von Stuttgart 21 Stunden“ der heute in einer kleinen Grünanlage an der Wittlensweiler Straße zwischen Straßendamm und Brücke der B 28 sowie der Bahnlinie steht, hat eine besondere Ge-



Die Versetzung des Steines Nr. 21 an den alten Standort wurde 2015 von den Initiatoren mit einem kleinen Einweihungsfest gefeiert.

schichte: Jahrzehntlang diente er ortsfremd dem Hotel Bad Lauterbad im Freudenstädter Ortsteil Lauterbad als Zaunpfosten, bevor er auf langjähriges, hartnäckiges Betreiben einiger heimatkundlich Engagierter 2015 in unmittelbarer Nähe des ursprünglichen Standorts wieder aufgestellt werden konnte.

Ironie des Schicksals: Die Angabe der Entfernung von und nach Stuttgart auf den Stundensteinen, die 1807 mit großem Aufwand aufgestellt wurden und wohl „für alle Zeiten“ gedacht waren, hatte gerade einmal drei Jahre Bestand: Die napoleonische Neuordnung schlug Vaihingen 1810 Württemberg zu, und sofort wurde die Postroute zwischen Stuttgart und Böblingen über Vaihingen geführt. Sindelfingen wurde vom Postkurs abgekoppelt, was der Stadt sehr zum Nachteil gereichte¹⁰, die neue Strecke war nun rund drei Kilometer kürzer. Die entsprechenden Entfernungsangaben auf den Stundensteinen waren damit hinfällig. Spätestens seit den Änderungen der Straßenverläufe und der Einführung der Eisenbahn kamen die Steine vollends außer Gebrauch. Die sieben erhaltenen Stundensteine sind das größte noch vorhandene Ensemble an einer ehemaligen Postkutschenstrecke im süddeutschen Raum. Längst stehen sie unter Denkmalschutz.

Die „Calwer Route“

Abschließend soll hier auf die „Calwer Route“ eingegangen werden. Sie zweigte kurz nach dem dritten Stundenstein (Zählung von Stuttgart her) am „Sindelfinger Gatter“ von der Freudenstädter Route ab und führte über das Hölzertal nach Magstadt (Poststation), und weiter über Schafhausen, Ostelsheim und Althengstett nach Calw. Von den insgesamt neun Stundensteinen ist keiner mehr erhalten. Zu den neun Stunden (9 Steine = 9 Stunden) von Stuttgart her kam bis Calw noch eine $\frac{3}{4}$ Stunde dazu, so dass die Gesamtreisezeit von Stuttgart bis Calw $9 \frac{3}{4}$ Stunden betrug. Meister Heinrich Widmann aus Calw fertigte den (doppelten) Poststationsstein

am Stadtrand von Calw für 40 fl und zwei weitere Steine bei Althengstett und Ostelsheim (Nr. VIII und VII) für je 18 fl.¹¹

Offensichtlich erbrachte die Linie über Magstadt nicht die erhoffte Auslastung. 1816 wurde die Streckenführung dahin geändert, dass die Calwer Linie wie die Freudenstädter Linie zunächst über Vaihingen nach Böblingen geführt wurde, wo sie abzweigte und über Dagersheim, Aidlingen, Gechingen und Stammheim nach Calw geführt wurde. 1860 heißt es in der Oberamtsbeschreibung, dass von Calw nach Stuttgart Postverbindungen bestehen über Leonberg und über Böblingen. Die Eröffnung der Schwarzwaldbahn von Stuttgart nach Calw 1872 brachte mit circa zwei

Stunden Fahrtzeit pro Richtung eine Reduzierung auf weniger als ein Viertel. Als in Gechingen am 1. Dezember 1883 die Poststelle ihren Betrieb aufnahm, wurde eine Postbotenfahrt von Dachtel über Gechingen nach Calw und zurück mit einem Kurs täglich eingerichtet. 1926 richtete die Post eine Omnibusverbindung („Kraftpost“) von Gechingen über Aidlingen nach Ehningen ein. Dazu wurde von der Gemeinde Gechingen eigens eine „Kraftposthalle“ gebaut. 1937 wurde die Linie nach Ehningen abgelöst durch die durchgehende Linie Calw-Gechingen-Aidlingen-Böblingen, ebenso von der Post betrieben. Die Post war der Betreiber bis zum Anfang der 1980er Jahre, als die gelben Postbusse durch Bahnbusse ersetzt wurden.



Letzte Fahrt der Postkutsche Dachtel – Gechingen – Stammheim – Calw am 24. April 1926, aufgenommen vor der Poststelle (Calwer Straße) in Gechingen. Auf der Kutsche sitzt Fuhrunternehmer Bitzer aus Dachtel, der die Linie betrieben hatte.

Literatur

- Beschreibung des Oberamts Calw, hrsg. von dem Königlichen statistisch-topographischen Bureau, Stuttgart 1860 (insb. S. 110-111).
- Beschreibung des Oberamts Nagold, hrsg. von dem Königlichen statistisch-topographischen Bureau, Stuttgart 1862 (insb. S. 82-83).
- Dieterle, Georg: Die Stadt Nagold, ihr Werden und Wachsen bis auf die Gegenwart, Nagold 1931.
- Gradmann, Robert: Süddeutschland I, Stuttgart 1931/1964 (insb. Seite 184 ff).
- Wössner, Johannes, Bohn, Karl: Heimatbuch der Stadt und des alten Amts Dornstetten, Hrsg.: Stadt Dornstetten, Dornstetten 1968.
- Knupfer, Hans-Joachim: Die Württembergische Schwarzwaldbahn Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt – Calw, Paderborn 2010.
- Löffler, Jochen: Offizielle Poststraße seit 1807, in: Jahrbuch Landkreis Freudenstadt, Freudenstadt 1988, S. 103 – 106.
- Löffler, Jochen: Alte Post zu Nagold, Calw 1997.
- Löffler, Jochen: Materialsammlung zur Alten Poststraße, Kreisarchiv Calw, S 26 (Thematische Sammlungen).
- Mayer-List, Walter: Der Straßenverkehr im württembergischen Schwarzwald. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie Württembergs, Stuttgart 1928.
- Nübel, Otto: Die Geschichte des privaten Omnibusgewerbes in Baden-Württemberg 1898 – 1958. Persönlichkeiten, Unternehmen, Verbände. Filderstadt 1997
- Oppold, Albrecht: Eine wichtige Fernverbindung. Unterwegs auf der alten Poststraße Stuttgart-Strasbourg, in: Jahrbuch des Landkreises Freudenstadt 2009, S. 34-39, Freudenstadt 2008.
- Schwarz, Reinhard und Reule, Gerhard: Das Altensteigerle. Erinnerungen an eine hundertjährige Lokalbahn, Horb 2012.
- Uhland, Robert (Hrsg.): 900 Jahre Haus Württemberg. Leben und Leistung für Land und Volk, Stuttgart 1984 (insb. Seite 174 ff).
- Wagner, Georg: Nagolder Heimatbuch, Nagold 1925.
- 40 Jahre Luz Posthotel Freudenstadt, Freudenstadt 1992.

Anmerkungen

- ¹ Überarbeitete Fassung eines Beitrags von Martin Frieß und Reinhard Wolf: Stundensteine als Re-

- likte. Die „Alte Poststraße“ von Stuttgart nach Freudenstadt, in: Schwäbische Heimat. Mitgliederzeitzeitschrift des Schwäbischen Heimatbunds, Nr. 3/2016, Stuttgart 2016.
- 2 Staatsarchiv Ludwigsburg (StALB), E 40/57, Bü 109.
 - 3 Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS), Findbuch zum ehemaligen Bestand A 247, Seite 4656.
 - 4 StALB, D 48 b, Bü 196 und Bü 199 daraus auch im Folgenden.
 - 5 StALB, D 48 b, Bü 199. Pro Poststation ist nur ein Stationsstein eingezeichnet, in Nagold gar keiner (er wurde vergessen).
 - 6 Teilweise weichen allerdings die tatsächlich gemessenen Entfernungen von den auf den Steinen angegeben aus uns unbekanntem Gründen um mehrere hundert Meter ab.
 - 7 StALB, D 48 b, Bü 196 (Akkord mit den Steinhauern). Diese Anzahl wird auch in Bü 197 bestätigt (Gesamtauflistung der Stations- und Stundensteine in Württemberg).
 - 8 Der abgebrochene Steinrest wurde 2014 aufgefunden und befindet sich seither im Bauhof Nagold.
 - 9 Zum 25jährigen Regierungsjubiläum Wilhelm I. am 30. Oktober 1841 war eine 25 m hohe Holzsäule errichtet worden. Diese hatte allgemein so gut gefallen, dass beschlossen wurde, sie durch eine Säule aus Schwarzwälder Granit ersetzen zu lassen. Diese wurde jedoch, verzögert unter anderem durch die 1848er-Vorgänge, erst 1865 eingeweiht.
 - ¹⁰ Oberamtsbeschreibung Böblingen 1850, Seite 222.
 - ¹¹ StALB, D 48b, Bü 196.

Bildnachweis

- S. 103: Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS), N 100 Nr. 110.
S. 105, S. 111, S. 112 und S. 113 unten: Kreisarchiv Calw (KrACW), S7 (Fotosammlung).
S. 106: Stadtarchiv Nagold.
S. 107: Manfred Brösamle.
S. 108: Gerhard Reule.
S. 109: Staatsarchiv Ludwigsburg (StALB), D 48b Bü 199.
S. 110: StALB, D 48b Bü 199.
S. 113 oben: Reinhard Wolf.
S. 114: Heinz Schmid.
S. 115: Fritz Roller.