

Stundensteine als Relikte Die «Alte Poststraße» von Stuttgart nach Freudenstadt

Von Stuttgart nach Freudenstadt fährt man heute am schnellsten über die Autobahn A 81 bis zur Ausfahrt Horb und weiter die Bundesstraße B 32/28a bis zum Ziel. Wer die Bundesstraße B 10 nach Herrenberg und weiter die B 28 über Nagold wählt, weiß nicht, dass er sich hierbei streckenweise auf der «Alten Poststraße» bewegt. Von Stuttgart bis Nagold ist dieser Name nicht mehr geläufig, aber zwischen Nagold und Freudenstadt ist er noch ein Begriff; in Dornstetten trägt sogar ein Gewerbegebiet diesen Namen. 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» zwischen Nagold und Freudenstadt zu nennen.

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 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 sogenannten «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 Zeitmarke 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 Vetters Ludwig an und wurde Herzog von Württemberg. Er verfolgte das Ziel, sein Land zu vergrößern. Damit kam der



Ausschnitt aus der «Special Post Karte durch den SCHWAEBISCHEN KREIS, in welcher die Poststations-Oerter, Strassen und Weiten Geographisch vorgestellt werden», 1752 mit Einzeichnung der Poststrecke Stuttgart – Freudenstadt. Die Routen der «fahrenden Kurse» (Postkutschen) sind mit doppeltem, die «reitenden Kurse» mit einfachem Strich eingezeichnet. In Ehningen zweigte die Strecke nach Nagold ab. Noch 1752 wurde die Strecke über Herrenberg geführt.



Die letzte Postkutsche in Pfalzgrafenweiler. Foto anlässlich der letzten Fahrt auf der Stecke Dornstetten – Pfalzgrafenweiler vor der Umstellung auf Omnibus 1921. Die Aufschrift «K. Württ. Post» auf der Türe ist noch gut zu erkennen, obwohl die Post längst nicht mehr «königlich» war.

Straße nach Nagold bzw. Stuttgart gelegen. Der Nord-schwarzwald rückte mehr und mehr in das wirtschaftliche und damit auch ins politische Interesse.

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

Wunsch auf, eine «Landbrücke» zwischen Stuttgart und Mömpelgard herzustellen. Außer Mömpelgard hatte Württemberg noch Horburg und Reichenweier (beide 1330 erworben), sowie Burg Sponeck und Nordweil bei Kenzingen in Besitz. 1597 gelang es Friedrich, das straßburgische Amt Oberkirch mit dem Renchtal und den Städtchen Oberkirch und Oppenau pfandweise auf dreißig Jahre zu erhalten. Eine zentrale Rolle bei der Vergrößerung Württembergs nach Westen spielte die neue Stadt, ab 1601 von Friedrich «Freudenstadt» genannt.

Um 1600 förderte das neue Freudenstadt Württembergs expansiven Drang nach Westen

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

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 ohne Übertreibung von einer Straßenbenutzungsgebühr oder Maut reden. Ein beladenes Fuhrwerk kostete pro «Stunde» (siehe Textkasten «Entfernungsmaße») 3 Heller. Ein-

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

gezogen wurde das Geld von den Torwarten (an den Stadttoren), Zollern (herzoglichen Steuereinnehmern) oder Gastwirten. Der Sicherung der Einnahmen diente der Bau von Chausseehäusern entlang der Strecke. Sie 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



«Reiseschein» genannte 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. Das entsprach fast einem doppelten Wochenverdienst eines guten Handwerkermeisters in der Residenz.



Kaum jemand beachtet heute noch den bei Bösingens gesetzten Stundenstein an der Straße zwischen Egenhausen und Pfalzgrafenweiler. Die der Straße zugewandte Seite gibt die Entfernung nach Stuttgart an. Die Beschriftung erfolgte an allen Steinen nach demselben Prinzip.

werden konnte. Eine weitere wichtige Zeitmarke ist das Jahr 1806, als Württemberg zum Königreich erhoben wurde und einen enormen Gebietszuwachs verzeichnen konnte. Zur erforderlichen Neuorganisation 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 Posttrouren eingerichtet; zugleich entstanden Postämter und Poststationen. In den Nordschwarzwald führten die «Calwer Route» und die «Freudenstädter Route» über Sindelfingen und die Poststationen 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.

Die Erhebung Württembergs zum Königreich 1806 beflügelte Ausbau und Modernisierung der Infrastrukturen

König Wilhelm I. übertrug 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 Klagen im Landtag wegen des ungenügenden Zustands des Postwesens. Zum 1. Juli 1851 wurde der Postlehensvertrag beendet, die Posthoheit blieb fortan bei Württemberg. Auf dem 1807 neu geschaffenen Postkurs Stuttgart – Freudenstadt verkehrte zunächst 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 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.¹

Immer steil bergab ging es nach Nagold. Von Herrenberg kommend, musste die Eisberg-Steige bewältigt werden. Das verbesserte sich erst 1840 durch die Verlegung der Straße ins weniger steile Kreuzertal, so konnte Nagold von Oberjettingen kommend bequemer erreicht werden. In westlicher Richtung musste das Nagoldtal 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.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn verlor die Post zunehmend ihre Bedeutung als Personenverkehrsmittel. Die Eröffnung der Württembergischen Schwarzwaldbahn von Stuttgart über Weil der Stadt und Calw nach Nagold im Jahr 1872 brachte das Ende eines durchgehenden Postkurses von Stuttgart nach Freudenstadt. Mit dem Bau der Gäubahn 1879 wurde Freudenstadt direkt mit der Landeshauptstadt verbunden, die Postkutsche hatte auch auf dieser Verbindung ausgedient. 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 *allergnädigst 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, ferner die Benennung der zunächst gelegenen Stationen und der*



Freudenstädter Route:

<i>Seite gegen Freudenstadt</i>	<i>Seite gegen Calw</i>	<i>Seite gegen Stuttgart</i>
<i>1 1/2 Stunden von Herrenberg</i>	<i>VIII Stunden von Stuttgart</i>	<i>2 1/2 Stunden von Böblingen</i>
<i>1/2 Stunde von Herrenberg</i>	<i>1 1/2 Stunden von Stuttgart</i>	<i>3 1/2 Stunden von Böblingen</i>

Übersicht über die von Stuttgart ausgehenden Poststraßen nach Calw und Freudenstadt, 1807. Am linken Rand ist von unten nach oben die «Calwer Route» eingezeichnet, nach dem dritten Stundenstein (beim Sindelfinger Gatter) ist die Abzweigung der «Freudenstädter Route» angedeutet, die am rechten Rand fortgesetzt wird, wieder von unten nach oben und dann weiter nach links. Die linke Tabelle gibt die Inschriften der neun an der «Calwer Route» gelegenen Stundensteine wieder, daran schließt sich die «Freudenstädter Route» an, fortgesetzt rechts, insgesamt 21 Stundensteine.

Entfernung von der Hauptstadt Stuttgart nach Stationen und Stunden anzubringen ist, sodann wiederum zu den einzelnen Stationen alle Stunden lang eine dergleichen steinerne Säulen mit Bezeichnung der Entfernung nach Stunden von den nächstgelegenen Stationen von 6 Fuß gesetzt werden sollen.²

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 erhalten³. 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 1/2 Schuh in Boden hineinstehend und also von einem Stük 8 1/2 Schuh lang seyn. Im Boden kann er etwas stärker gelassen werden, und unten, wo er auf eine gut ins bley gelegte 9" dıke 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 (...).*

Ein Glücksfall ist ebenso, dass eine Tabelle mit Auflistung der Stations- und Stundensteine (einschließlich Inschriften) an der Calwer und der Freudenstädter Route erhalten ist⁴. 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 schließen⁵. Zu einigen Steinen machen die Akkorde noch genauere Standortangaben. Insgesamt waren es 21 Stundensteine bis Freudenstadt. Daraus kann man schließen, dass der Postreisende fast einen ganzen Tag für die Reise dorthin benötigte.

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 -ausgang⁶. 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 Ehningen 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.,



Im Frühjahr 2015 wurde der Stundenstein 21 in unmittelbarer Nähe zum ursprünglichen Standort wieder aufgestellt. Man sieht, die Steine hatten viel «Tiefgang», was sie standfest machte.

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 eingehändig*. 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 Waldorfer, 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



Nur an wenigen Stellen erscheint die alte Poststraße noch so unsprünglich wie hier bei Herzogsweiler, wo einst ein Granitsteintransport verunglückte. Die Stelle kann man genau lokalisieren.

nicht. In Freudenstadt wurde Maurermeister Jakob Friedrich Wälde beauftragt mit der Herstellung eines Stationssteins um 38 fl. und eines Stundensteins um 18 fl.

Reste und Relikte, Orte und Zeugnisse der historischen Straße – viele Stundensteine!

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 Fußgängerpassage 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 zu Esslingen, deshalb verlief die Postroute über den Hasenberg, das Mahdental und den sogenannten 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 Erinne-

rungswert 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 Westen 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 bei Schießübungen während des Zweiten Weltkriegs zerstört. Neben dem Steinrest wurde 2001, ermöglicht durch eine großzügige Spende eines Nagolder Bürgers, eine Nachbildung aufgestellt⁷.

Von Nagold ab verläuft die «Alte Poststraße» als typische Höhenstraße. Man kann ihr in Richtung Pfalzgrafenweiler – Hallwangen durchgehend auf Waldwegen und 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. Bis Pfalzgrafenweiler kommt man an vier Stundensteinen vorbei, die allesamt noch gut erhalten sind. Die Abstände betragen zwischen 3.620 und 3.840 Meter; der Mittelwert kommt dem «Normwert» von 3.720 Meter = 1 Stunde recht nahe.

Pfalzgrafenweiler, Durrweiler und Herzogsweiler lagen auf der Strecke – unterwegs begegnet einem heute 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 sogenannte Geißteich, und eine kleine steinerne Brücke. Hier hat 1844 ein spektakulärer Unfall Aufsehen erregt: Für die Jubilä-

umssäule auf dem Stuttgarter Schlossplatz⁸ 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, sodass 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 Ausblick auf das in einer Senke liegende Freudenstadt und die unendlich erscheinenden Schwarzwaldhöhen. Dornstetten links liegen lassend führte die Straße, heute unterbrochen durch die Bundesstraße B 28a, die Bahnlinie und das heutige 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 Poststraße durch das heutige 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 Geschichte: Jahrzehntlang diente er ortsfremd dem Hotel Bad Lauterbad im Freudenstadter 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 das esslingische 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 gereichte,⁹ die neue Strecke war nun rund drei Kilometer kürzer. Die entsprechenden Entfernungsangaben auf den Stundensteinen waren damit hinfällig. Spä-

testens 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.

LITERATUR:

- 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.
Knapfer, 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.
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-Straßburg, 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.



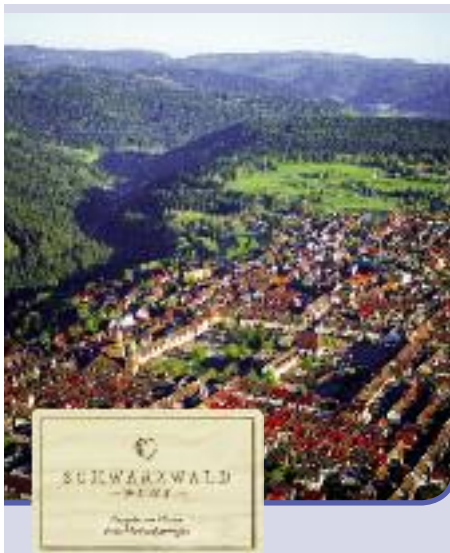
Noch am ursprünglichen Standort erhalten, zeigt dieser Stundenstein bei der Walddorfer Mülldeponie deutliche Spuren von Einschusslöchern aus dem Zweiten Weltkrieg.



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

ANMERKUNGEN:

- 1 Staatsarchiv Ludwigsburg (StALB), E 40/57, Bü 109.
- 2 Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS), Findbuch zum ehemaligen Bestand A 247, Seite 4656.
- 3 StALB, D 48 b, Bü 196 und Bü 199, daraus auch im Folgenden.
- 4 StALB, D 48 b, Bü 199. Pro Poststation ist nur ein Stationsstein eingezeichnet, in Nagold gar keiner (er wurde vergessen).
- 5 Teilweise weichen allerdings die tatsächlich gemessenen Entfernungen von den auf den Steinen angegebenen aus uns unbekanntem Gründen um mehrere hundert Meter ab.
- 6 StALB, D 48 b, Bü 196 (Akkord mit den Steinhauern). Diese Anzahl wird auch in Bü 197 bestätigt (Gesamtaufstellung der Stations- und Stundensteine in Württemberg).
- 7 Der abgebrochene Steinrest wurde 2014 aufgefunden und befindet sich seither im Bauhof Nagold.
- 8 Zum 25-jährigen Regierungsjubiläum Wilhelms 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.
- 9 Oberamtsbeschreibung Böblingen 1850, Seite 222.



„Besuchen Sie uns dort, wo der Schwarzwald am schönsten ist ... und genießen Sie die Welt in Freudenstadt und seinen Partnergemeinden!“

„Bei uns im Herzen des Schwarzwalds sind Gäste keine Fremden. Ihre wertvolle Zeit möchten wir nun noch attraktiver gestalten: Mit **Schwarzwald Plus** - einem neuen Service, mit dem unseren Gästen in teilnehmenden Betrieben über 80 besonders wertvolle Erlebnisse zur freien Verfügung stehen“

Unsere Highlights

- Stadterlebnis zu allen Vier Jahreszeiten
- Renaissance-Arkaden im Quadrat
- Mehr als 230 Geschäfte
- Cafés und Restaurants
- Größter umbauter Marktplatz
- Panorama-Bad
- Experimenta - Erlebnismuseum
- Stadtmuseum
- Stadtführungen (Deutsch, Englisch, Spanisch, Französisch, barrierefrei)
- Kurhaus mit Veranstaltungen
- Subiaco Kino
- Theater, Musicals etc.
- Segway Touren
- Wander- und Radelparadies etc.

FREUDENSTADT
 IM SCHWARZWALD
 ... einfach das bessere Klima!
 Freudenstadt Tourismus
 Marktplatz 64 D-72250 Freudenstadt
 Tel.: +49 7441 864-730
 tourist.info@freudenstadt.de
www.freudenstadt.de