

Jürgen Ruggaber «Neben-Botten» und Metzgerpost – über das württembergische Botenwesen

Das Botentum, das besteht, seit Menschen miteinander Waren und Informationen austauschen, entwickelt sich erst im späten Mittelalter zu einer weit reichenden und allgemeinen Institution. Der Warenverkehr nimmt rasch zu, die regionalen und politischen Beziehungen werden enger und die Notwendigkeit zu einem geordneten Botenwesen wird sowohl für die Herrschenden, als auch deren Untertanen immer dringlicher. Die Arbeit des Informations- und Gütertransports, die zuvor noch von Klosterbrüdern, von den *Bryffjongen* der deutschen Ritterorden oder den städtischen und herrschaftlichen Boten ausgeführt wurde, nimmt im Laufe des 16. Jahrhunderts in einem Maße zu, das nach neuen Transportformen und -wegen verlangt. Überall in Europa, in Deutschland, aber besonders und in eigentümlicher Weise in Württemberg, entstehen deshalb neue vielfältige Formen des Botenwesens.

Der *Fürstlich Thurn und Taxis'sche Postbetrieb* erweitert stetig seinen Einflussbereich, die Landesherren, allen voran die Herzöge von Württemberg, setzen das ihre entgegen, um nicht an Macht zu verlieren. Aber auch in den Städten und auf dem Lande zeigen sich mehr und mehr Ansätze für einen geordneten Warenaustausch. Und so unterschiedlich sich diese Formen des Transportwesens auch ausnahmen, sich gegenseitig im Wege standen und teils kräftig bekriegten, so sehr dienten sie doch dem gemeinsamen Ziel der Bereitstellung eines geordneten Botenwesens.

Doch zurück zu den Anfängen, zurück zum auslaufenden 16. Jahrhundert, als von einem geregelten Botenwesen noch keine Rede sein konnte.

Natürlich gab es damals bereits erste feste Botenkurse im deutschen Südwesten. Sie verbanden, was den Warenverkehr betraf, in erster Linie die wichtigen Handels- und Kunsthandwerksstädte miteinander. Im südlichen Deutschland waren dies besonders Nürnberg und Augsburg, aber auch Ulm, Straßburg und Stuttgart entwickelten schon früh Handels- und Botenwege in die wichtigen Metropolen des Reichs, nach Italien und in die Gebiete der heutigen Schweiz. Auch die württembergischen Herzöge unterhielten ihre eigenen Botenkurse, zumeist für Briefpost an andere Herrschaftshäuser. Im Jahre 1553 unterhielt Herzog Friedrich I. deren vier. Einer führte von Stuttgart über die Alb nach Riedlingen, ein anderer gen Speyer, ein weiterer nach Straßburg und ein vierter ging über Hirsau nach Herrenalb.

Neben den Thurn und Taxis'schen «Ordinari Posten» entwickelt sich ein herzoglich gefördertes Botenwesen

Das fürstliche Haus zu Thurn und Taxis pflegte zur damaligen Zeit ebenfalls schon Postwege in Württemberg, allerdings waren diese strengen Reglementierungen unterworfen und dienten in erster Linie zur Durchreise in andere Landesteile. Von Anbeginn war das Verhältnis zwischen Thurn und Taxis und Württemberg ein zwiespältiges. Zu viel Geld war im Spiel und zu viele Machtbefugnisse mussten an das fremde Adelsgeschlecht abgetreten werden, als dass die Württemberger tatenlos zusehen wollten. Ein Jahrhundertlang während der Streit um die Post- und Wegehoheit entbrannte. Zwar gestattete man Thurn und Taxis, nicht zuletzt durch den Druck des Kaisers, sein europaweites Wegenetz auch durch württembergische Gefilde zu spannen und nutzte seine Posten auch für die eigenen Belange, aber die Tätigkeit war starken Reglementierungen unterworfen.



Deutscher Läuferbote um 1590, nach einem alten Kupferstich.



Anweisung aus dem Jahre 1506: «Die Boten sollen reiten bei dem Galgen Tag und Nacht bis zu des Kaisers Majestät.» Wer also schuldhaft säumig war, dem drohte der Galgen. Diese Strafe galt auch all denen, die Postreiter hinderten oder Postsäcke raubten.

Den württembergischen Herzögen stand es im 16. Jahrhundert jederzeit frei, der Taxis'schen Postanstalt den weiteren Gang durch das Land zu verwehren. Dass sie dies unterließen, war ein Entgegenkommen dem Kaiser gegenüber. Dennoch legten die Württemberger stets großen Wert darauf, dass ihre landesherrliche Gewalt nicht angetastet wurde. So mussten die Taxis'schen Reiter noch im 17. Jahrhundert stets den kürzesten Weg durch das Herzogtum wählen, durften von ihren Kursen nicht abweichen und waren dadurch oft vom Verkehr mit den großen Handelsstädten ausgeschlossen.

All diese offiziellen *Ordinari Posten*, sowohl die württembergischen wie auch die von Thurn und Taxis, halfen der Bevölkerung und dem Handwerk außerhalb der großen Orte und auf dem Lande allerdings wenig. Sie blieben vom bestehenden Botennetz weitestgehend ausgeschlossen. Sowohl die Herrscher in Württemberg als auch das Haus Thurn und Taxis scheuten ohnehin die immensen Kosten, um ihre Botenkurse und Posthaltereien auf das ganze Land auszudehnen. Doch gewannen auch in den Kleinstädten und auf dem Land der Warenverkehr und die überregionalen Handelsbeziehungen stetig an Bedeutung. Hinzu kam, dass die Bildung der Bevölkerung zunahm und damit auch der Austausch von Geschriebenem an Bedeutung gewann.

Auch in ländlicheren Gebieten entstand deshalb mehr und mehr ein Botennetz aus privaten, halb offiziellen und von Gemeinden und Städten eingesetz-

ten Boten. Es waren dies einfache Fuhrwerker, reitende und zu Fuß gehende Boten. Oft entstammten sie einfachsten und ärmlichen Verhältnissen und verdienten sich mit dieser Arbeit ein Zubrot oder erwirtschafteten damit gänzlich ihr karges Einkommen. Viel war es nicht, denn ihre Kunden bezahlten Löhne weit unterhalb der offiziellen Ritt- und Beförderungsgelder, wie sie zum Beispiel für Thurn und Taxis'sche Kurierdienste bezahlt wurden. Zudem waren ihre Transportgüter eingeschränkt. Es gab Listen und Verordnungen, welche Dinge ausschließlich der Beförderung durch die offiziellen Posten vorbehalten waren und welche Güter auch von *Neben-Botten* befördert werden durften. Das Überbringen von amtlichen Briefen, Depeschen und Geldsendungen war ihnen in der Regel ohnehin verwehrt.

Zunächst traten jene Boten im kleinstädtischen und ländlichen Raum noch vereinzelt auf, und ihre Botengänge, Wegstrecken und Abgangszeiten waren unregelmäßig. Briefe wurden nach Auftragslage oder auch einmal täglich von einer hierfür eingesetzten Person zur nächsten offiziellen Poststation gebracht. Fußgehende Boten transportierten Pakete oder tragbare Gegenstände in die nächst größere Stadt bzw. von dort ins Heimatdorf. Ärmere Handwerker oder Bauern verdienten sich ein Zubrot, indem sie in ihren Rucksäcken Karren, *Armkratten*, und mit Pferdewagen Güter transportierten. Als Ausgangs-, Übergabe- und Zielorte wählten diese

inoffiziellen Nebenboten in der Regel allgemein bekannte Einrichtungen in den Dörfern und Städten. Meist waren dies Gasthäuser, in denen sich die Boten stärken konnten (wobei sie das Essen häufig selbst mitbrachten) oder, bei längeren Strecken, auch Unterkunft fanden. Am beliebtesten waren jene Unterkünfte, die eigene Stallungen besaßen, um die Pferde und Gespanne unterzustellen. Bei kleineren Wirtschaftshäusern wurden an den Außenfassaden Eisenringe angebracht, um die Pferde festzubinden. Auch Bäckereien und Metzgereien dienten oftmals als Orte, wo man die Boten zu bestimmten Zeiten, an bestimmten Tagen, antreffen konnte, um ihnen die Transportgüter zu übergeben. Hier wurden die Güter auch zwischen den Boten ausgetauscht, denn nur die wenigsten Boten unternahmen Reisen, die sie mehr als zwei, drei Tagmärsche von zu Hause entfernten.

Dieses *Nebenbottentum* war von Gegend zu Gegend allerdings so unterschiedlich ausgeprägt und unübersichtlich, dass es einen steten Anlass zu Beschwerden bildete. Entweder kamen die Briefe und Güter verspätet an, die Übergabe scheiterte, oder es existierten keine verbindlichen An- und Abgangszeiten. Gleichzeitig wurde eine Ordnung dieser Zustände aber immer dringlicher. Einerseits für den württembergischen Adel, der auch jenseits der Hauptkurse mehr und mehr Botschaften überbringen musste und hierfür *unverdächtige* Boten brauchte, und andererseits für die Gewerbetreibenden der Städte, deren Güterverkehr erheblich zunahm. Also versuchte man der Unordnung auf zweierlei Weise Herr zu werden.

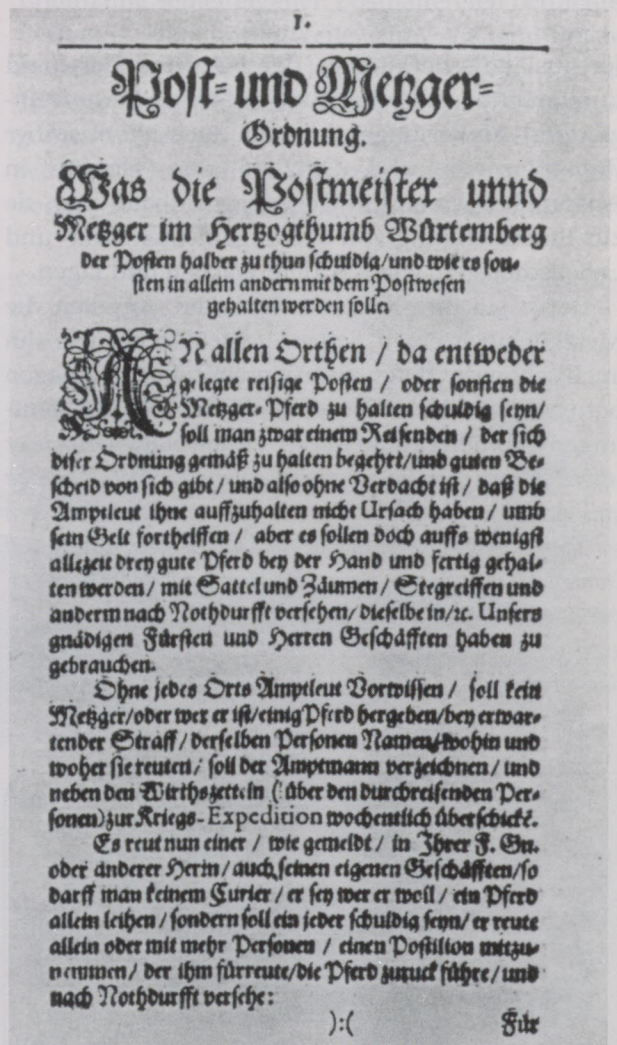
Nicht immer ein «Metzgergang» – Metzger im Herzogtum zur Postbeförderung verpflichtet

Zunächst wurde nach einem Personenkreis Ausschau gehalten, der die ländliche Botenarbeit übernehmen und organisieren konnte. Dieser sollte einen guten Leumund haben, über Wagen und Pferde verfügen und mit dem Reisen und den Reisewegen vertraut sein. Außerdem sollte jener Personenkreis über eine innere Ordnung bzw. Struktur verfügen und weit übers Land verbreitet sein.

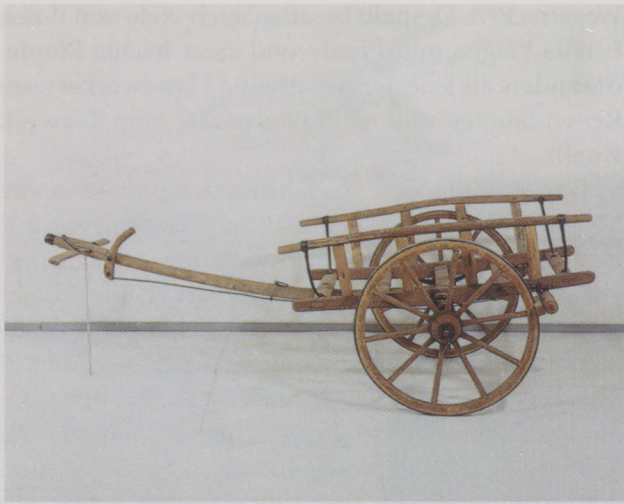
Man entschied sich für die Metzger, die beinahe alle gesuchten Vorzüge in sich vereinigten. Die Metzger waren bereits zunftmäßig organisiert und hatten in der Regel Besitz. Dies sollte eine ordnungsgemäße Botenarbeit gewährleisten. Im Ernstfall konnte man so auf ihre Besitztümer zurückgreifen, sollten sie sich etwas zu Schulden kommen lassen. Auch waren die Metzger das Reisen gewohnt und kannten von ihren Wegen zu den Bauern und Viehmärkten die

Wegstrecken. Deshalb besaßen auch viele von ihnen bereits Wagen und Pferde und zwar leichte Pferde, die anders als jene der Bauern und Handwerker zum Reiten taugten und nicht übermüdet vom Tagwerk waren.

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurden die Metzger deshalb im Herzogtum Württemberg zur Postbeförderung und zur Einrichtung von entsprechenden Metzgerposten verpflichtet. Diese Pflicht wurde ihnen von oberster herzoglicher Seite auferlegt und in der Metzger-Zunftordnung festgeschrieben. Hiernach wurden sie zunächst angehalten, später befehligt, Pferde bereitzuhalten, um sie an Kuriere weiterzugeben, selbst die Post auszureiten oder auch um als Geleitreiter anderen Boten den Weg zu weisen. In erster Linie fungierten sie als Neben-Posten für den württembergischen Hof und



Post- und Metzger-Ordnung für das Herzogtum Württemberg vom 26. Juni 1622. Neuer Wortlaut, um den «großen und schädlichen Unordnungen zwischen Posten und Metzgern», besonders im Hinblick auf die «gantz gefährlichen Kriegsläuffte», abzuhefen.



Handkarren eines Metzgers, ein so genannter «Leuteschinder», aus dem Nordschwarzwald. Zu sehen im Heidenheimer Museum für Kutschen, Chaisen, Karren. Ein Zweigmuseum des Württembergischen Landesmuseums in Stuttgart.

für ausländische Fürsten, deren Kuriere das Land durchquerten. Aber aufgrund der vagen Verordnungen und Anweisungen konnten auch *unverdächtige* Privatpersonen und Offiziere ihre Dienste in Anspruch nehmen. Im Gegenzug entband man sie zur Entschädigung von den allgemeinen Fron- und Lehensdiensten, wie z. B. dem Wachen und Jagen.

Bevor sie ihre Arbeit aufnahmen, mussten die Metzger noch einen *Botten-Aid* schwören, wie ihn auch schon die Boten zu früheren Zeiten abzulegen hatten. Einer der ersten seiner Art ist 1509 aus Reutlingen überliefert: *Ann jeder so zu ainem Botten an oder uffgenommen wird sol schweren ain aid zu gott vund den hailigen oiner Statt Reutlingen hail vund warheit iren schaden zu warnen vund wenden vund iren nutz vund fromen zu schaffen vund zu fördern nach seinem besten vermögen vund was von brief oder schrifftten worden die an ir gehörige ort persönlich überantwortten. Vund im uff derselben brief oder schrifftten antwort geben worden die-*

selben wiederumb getreulich annemmen vund wieder antwortten, vund ob im zu zeiten etwas in gehen bevohlen wird oder er ettwas von ainem des Rats in geheymen warnemen daselb verschwiegen zu hallten vund onerlaubt seiner obrigkeit biß in letzten niemals zu öffnen. Ob jemand überantwortten wird wann er dann darumb erfordert, by seinem aid zu öffnen vund zu sagen wann wi uf welchen tag vund wo solch schrifftten vund brief überantwortt sol, vund sin ambt also getreulich uffrecht vund mit vleis zu versehen auch sin rechten zimlich vund gesetzten lon zu nemmen und weiter nichts zu erfordern erberlich vund rechdlich hat michel siglin also geschworen nachdem er zu ainem botten uffgenommen ist.

Die Metzger waren aber keineswegs glücklich mit ihrer neuen Aufgabe. Sie war zeitraubend, mühsam, zum Teil gefährlich und kostete sie bares Geld. Zusätzliche Pferde und Ställe mussten bereitgehalten werden, immer mussten sie bereitstehen zur Postreiterei (bei Tag und bei Nacht), und Spesen und Verpflegung wurden selten oder nur unzulänglich erstattet.

Die Metzger ließen es an Fantasie deshalb nicht mangeln, um ihrer neuen Pflicht zu entgehen oder sie sich zumindest zu erleichtern. In Winnenden schob ein Metzger seine Frau vor, die als Hebamme arbeitete, und verlangte aus diesem Grund von der Postreiterei befreit zu werden, da die Angehörigen von Hebammen doch von jeglicher Handfron entbunden seien. In Tübingen wollten 1679 drei Metzger der lästigen Pflicht enthoben werden, weil sie Mitglieder des städtischen Rats waren und ihre Untertanenpflicht dadurch abgeglichen meinten. Beiden Anliegen wurde nur teilweise entsprochen. In Winnenden übernahmen die Zunftkollegen gegen eine Jahresentschädigung von 3–4 Gulden die Pflichten ihres Metzgerkollegen, und in Tübingen gestand man den Ratsherren allein die Personalbefreiung zu. Sie waren fortan freigestellt, mussten aber Knechte zur Postreiterei abstellen. In Herrenberg zogen die Metzger gar gemeinsam zu Felde und verkündeten öffentlich, *nit mehr metzgen* zu wollen, sollte ihnen keine Erleichterung für ihre Pflicht gewährt werden. In den meisten Städten allerdings beschränkten sich die Metzger darauf, einen angemessenen Lohn und Entschädigungen für ihre Arbeit zu verlangen. Darunter verstanden sie in der Regel einen geregelten Ross-, Ritt- und Wegelohn, wie er auch für die *Ordinari*-Post bezahlt wurde. Mancherorts beharrten sie auch auf einer Gefahrenzulage, so die Heimsheimer Metzger, die auf ihren Wegen nach Pforzheim einen großen Wald, den «Hagenschieß», durchqueren mussten. Die Marbacher Metzger wiederum beklagten sich bitterlich, weil sie *während der letzten Kriegzeiten mit den Postritten mit manchmaliger Hazardie-*

200 Jahre Antiquariat
Müller & Gräff
Calwer Straße 54
70173 Stuttgart
Tel. 07 11/29 41 74

Feiern Sie mit uns am Samstag, 23.3.2002
S.K.H. Carl Herzog von Württemberg signiert mit Susanne Dieterich ihr neues Buch: *Württembergische Landesgeschichte für neugierige Leute* (11–12 h). Außerdem stehen unsere Antiquare für Bewertungen sowie eine Buchrestauratorin für Ihre Fragen zur Verfügung.

zung Leib und Lebens ohngemein hart mitgenommen worden seien.

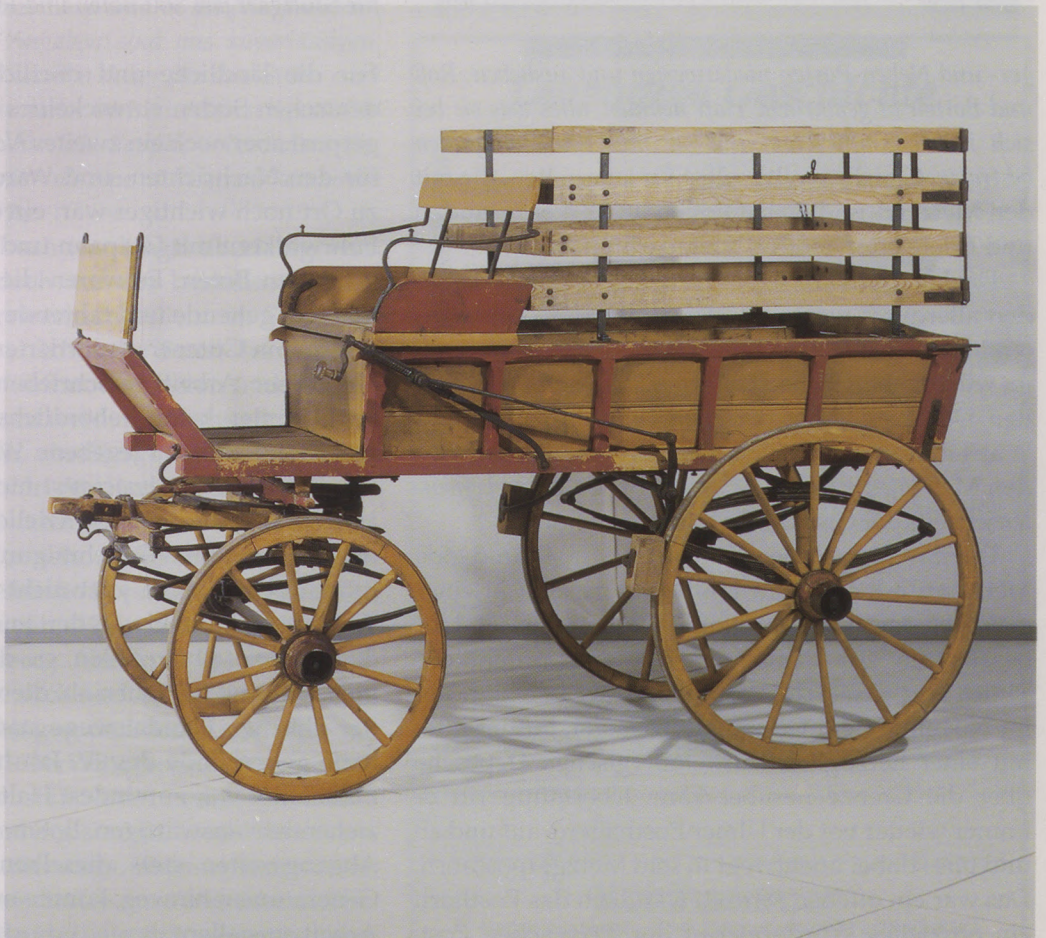
Manche Städte wie Urach, Kirchheim oder Göppingen gaben ihren Bitten schließlich nach und zahlten Rittlohn (in der Regel 6 Batzen für das Pferd und die Meile), oder gaben wenigstens eine Suppe oder Fleisch und eine halbe Maß Wein. Nur wenige Städte waren allerdings so großzügig wie z.B. Tuttlingen, Heidenheim und Heilbronn und stellten den Metzgern neben ihrem Rittlohn noch Futter und ein Stück Grasland zur Verfügung. Andere Städte wie Stuttgart und Blaubeuren blieben hingegen hart, beriefen sich auf die Metzgerordnung, in der sie der Herzog von Württemberg in die Pflicht genommen hatte, und bezahlten nichts.

Noch bis in unsere heutige Zeit ist aus diesem Zusammenhang ein Begriff erhalten geblieben, auch wenn seine wahren Ursprünge kaum noch bekannt sind: «der Metzgergang». Immer seltener angewandt, bezeichnet der «Metzgergang» einen Weg, den man umsonst und «für die Katz» getan hat. Für die Metzger früherer Zeiten hatte dieses «umsonst» – wie gesehen – wortwörtlichen Charakter.

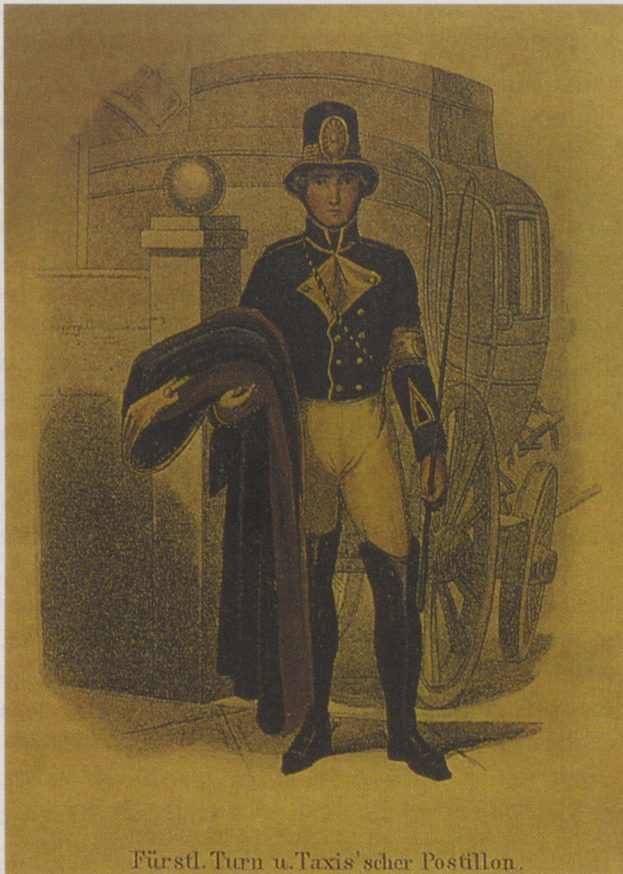
Die Metzger suchten und fanden aber auch in ihren eigenen Reihen Möglichkeiten, sich die lästige

Arbeit zu erleichtern. In Orten, wo mehrere Metzger ansässig waren, organisierten die unfreiwilligen Boten einen Bereitschaftsdienst. In Schorndorf ging z.B. ein Täfelchen unter den vierzehn ansässigen Metzgern um, und wer es besaß, musste Dienst schieben. Alle anderen konnten derweil ihrer eigentlichen Arbeit nachgehen. Auch in Göppingen gab es solch ein rotierendes Metzgertäfelchen, und in Balingen kursierte ein *Postregister*. Dieses Bereitschaftsmodell hatte den Vorteil, dass daran auch jene ärmeren Metzger teilhaben konnten, die keine eigenen Wagen oder Pferde besaßen. Diese bekamen dann einfach ein Pferd gestellt, für das sie dem Besitzer ein geringes Mietgeld abführen mussten.

So unterschiedlich und lose die Metzgerpost in weiten Landesteilen auch organisiert war, erweckte sie doch bald den Zorn des Hauses Thurn und Taxis. Anfangs noch gern mitgenutzt und als angenehme Ergänzung seiner eigenen Posthaltereien betrachtet, verlangte der mittlerweile zum General-Reichs-Postmeister avancierte Leonhard von Taxis schon 1596 *die Neben-Bottenwerck, welche man teils Metzgerposten nennet, abzutun*. Dadurch, so Taxis weiter, würde *das ordentliche Postwesen zertheilet*. Er ging sogar so weit, zu fordern: *die Roß und Botten der Metz-*



Wagen des Metzgermeisters Heinrich Weller aus Hüttlingen bei Aalen, in Gebrauch zwischen 1890 und 1910.



Fürstl. Thurn u. Taxis'scher Postillon.

Fürstlich Thurn und Taxis'scher Postillon, 1847.

ger- und Neben-Posten niederwerfen und ausheben, Roß und Botten in gefährliche Haft nehmen, alles was sie bei sich haben confiscieren und sie mit 100 Goldgulden bestrafen. Gleiches sollte selbst für jene gelten, die mit den Metzger- und Nebenbotten im Verkehr standen und Briefe oder anderes austauschten.

Die harschen Worte des Generalpostmeisters fanden allerdings wenig Gehör, zumal nicht am württembergischen Hof und auch zu späteren Zeiten nicht im württembergischen Parlament, bei den Landständen. Der lange Zwist zwischen Thurn und Taxis und Württemberg um die Posthoheit im Lande bescherte den Metzgern stets Freiräume, von denen Nebenbotten jenseits der Grenze nur träumen konnten.

Der Streit zwischen Thurn und Taxis und den Metzgern eskalierte im Jahre 1684 in Ulm in einer skurrilen Auseinandersetzung. Als freie Reichsstadt besaß Ulm zur damaligen Zeit eine ordentliche Thurn und Taxis'sche Posthalterei, als an einem Tag im November ein Göppinger Metzger, ausgestattet mit einer herzoglich-württembergischen Depesche über die Grenze herüber kam. Übermütig ritt er immer wieder vor der Ulmer Posthalterei auf und ab und blies dabei unentwegt in sein Metzgerposthorn. Das war ein offener Affront, war doch das Posthorn ein offizielles Würdezeichen der Taxis'schen Post.

Als sich draußen immer mehr Menschen, in erster Linie ortsansässige Metzger, versammelten, lachten und einen regelrechten Tumult veranstalteten, wurde es dem Ulmer Postmeister Büchelmayer zu bunt, und er entriss dem Metzger gewaltsam sein Horn. Die Menge vor dem Haus brachte dies so sehr auf, dass sie nur mit Mühe davon abgehalten werden konnte, die Posthalterei zu erstürmen.

Als Ergebnis dieses Tages gingen beim Ulmer Rat gleich drei Beschwerden ein: vom Fürsten Thurn und Taxis, vom Kaiser und der Herzog von Württemberg schickte sogar einen Abgesandten mit einem Ultimatum auf Rückgabe des entwendeten Posthorns. Den Ulmern war alles gleichermaßen unangenehm, wollten sie es doch mit keinem der Mächtigen verderben. Der ehrenwerte Postmeister Büchelmayer zog es vor, sich per Kutsche schleunigst aus der Stadt davon zu machen.

Die Metzgerposten hielten sich, derart protegiert, bis weit hinein ins 18. Jahrhundert und zerfielen erst im Zuge der Französischen Revolution, als die allgemeinen Fronpflichten sich auflösten und damit auch die Ersatzpflicht der Metzger zur Posthalterei entfiel.

«Württembergisches Botenbuch» von 1836 belegt allein für Stuttgart fast 500 Boten und Frachtfuhrleute

Für die ländliche und dörfliche Bevölkerung im deutschen Süden entwickelte sich neben der Metzgerpost aber noch ein zweites Neben-Bottenwerck, das für den Nachrichten- und Warentransport von Ort zu Ort noch wichtiger war: ein dichtes Geflecht aus Fuhrwerkern mit Gespann und Karren und zu Fuß gehenden Boten. Es waren dies nun immer regelmäßiger gehende und fahrende Nebenboten, die für jedermann Güter transportierten und sich ganz und gar dieser Arbeit verschrieben. Sie durften zwar noch immer keine behördliche Post, keine Depeschen und nur vorgegebene Waren transportieren, für die sich die *ordinari post* nicht zuständig fühlte, aber sie bekamen einen offizielleren Status und wurden mit amtlichen Genehmigungen ausgestattet. Sie fuhrten oder gingen jetzt nicht nur zu festgelegten Tagen und Stunden von den immer selben Orten zu den immer selben Zielen, sie deckten auch zunehmend all jene Regionen ab, die vormals im Schatten der üblichen Handelswege standen. Fast jeder Ort hatte gegen Ende des 17. Jahrhunderts nun seinen Boten oder war zumindest Haltepunkt eines durchziehenden auswärtigen Boten. Da ihre Wege und Abgangszeiten stets dieselben waren, teils über Generationen hinweg, konnte man sich nun auf ihre Arbeit einstellen.

Im 19. Jahrhundert schließlich wurden Botenbücher eingeführt und öffentlich gemacht. 1836 erschien in Tübingen ein *Württembergisches Botenbuch oder Verzeichniß über die Ankunft und den Abgang sämtlicher Boten und Frachtfuhrleute an den Bestimmungsorten des ganzen Königreichs. Nebst Angabe ihrer Abstandsquartiere, so wie der örtlichen Entfernungen von Stuttgart*. In dem kleinen handlichen Büchlein hatte Carl Hopfer de l'Orme erstmals das Nebenbotentum in seiner ganzen Vielfalt zusammengestellt. Es war eingeteilt in Kapitel, die sich mit allen Oberamtsstädten samt Umland befassten und jede Menge Querverweise enthielten. Er nannte die Namen aller Boten und Fuhrwerker, die zu Fuß oder mit dem Wagen regelmäßig von Ort zu Ort zogen, fügte ihre Treffpunkte hinzu, informierte über Tag und Stunde ihrer Ankunft und Abreise und gab in Klammern sogar die Dauer an, mit der man bei den jeweiligen Transporten rechnen musste.

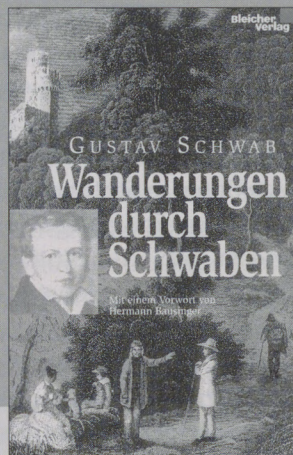
Den Sinn seiner umfangreichen Recherchen beschreibt er in seinem Vorwort am treffendsten selbst: *Gegenwärtiges Schriftchen hat zum Zweck, dem Handel und Gewerbe treibenden Publikum den Gang des Boten- und Frachtfuhrwesens im Lande vor Augen zu führen. Man ersieht daraus nicht sowohl die Verbindung zwischen den einzelnen Städten, sondern lernt auch den Waarenzug durch's ganze Land und in die Nachbarstaaten kennen. (...) Die Angaben sind aus zuverlässigen Quellen geschöpft und werden daher für den Boten und Frachtfuhrmann nicht minder von Interesse sein, als das Schriftchen überhaupt für jede Familie – besonders für diejenigen auf dem Lande – als eine nicht unwillkommene Gabe sich erweisen dürfte.*

Ein solches Botenbuch war längst überfällig, war der Warenverkehr doch auf ein beinahe unüberschaubares Maß angewachsen. Allein für Stuttgart, dem Hauptsammelpunkt für die Boten des Landes, können 1836 an die fünfhundert Boten und Frachtfuhrleute nachgewiesen werden, die aus allen Teilen des Landes eintreffen, abreisen oder die Stadt auf ihrem Weg passieren. In der Regel sind es einzelne Männer, die zu Fuß oder mit Karren und Wagen Güter verbringen. Nur sehr selten trifft man in diesem Gewerbe auf weibliche Botinnen. So in Riedlingen, Gmünd, Bartenstein, Oberamt Gerabronn, und vor allem in Herrenberg. Hier gibt es gleich zwei Fuhrwerkerinnen, die auch noch die beiden wichtigsten Routen nach Tübingen und Stuttgart bedienen. Solche Botinnen sind stets Witwen und werden auch so benannt. In Bartenstein heißt es *Leonh. Melbers Wittwe* und in Herrenberg sind *H. Kraß Wittwe* und *G. F. Bausch Wittwe* unterwegs. Weitaus verbreiteter sind hingegen Partnerschaften aus zwei männlichen Boten, in der Regel Brüder, die sich zusammentun,

Auf den Spuren Gustav Schwabs: Vom Neckar bis zum Bodensee

»Welche Auswahl soll jener treffen, auf dreißig Bilder beschränkt, wo das Zehnfache nicht hinreichen

würde, alle romantischen und malerischen Schönheiten des Landes dem Freunde der Natur vorzuführen?« Ein schönes Geschenkbuch für alle Freunde des Schwabenlandes, mit den 30 Stahlstichen der Originalausgabe von Ludwig Mayer.



Gustav Schwab
Wanderungen durch Schwaben
Mit einem Vorwort von Hermann Bausinger
304 Seiten, 30 Stiche
Gebunden, mit Schutzumschlag
€ 18,-
ISBN 3-88350-335-5

Postf. 10 01 23, 70826 Gerlingen
e-mail: info@bleicher-verlag.de

Bleicher Verlag

Lebendige Geschichte



CLAUDIA SCHNURMANN
Vom Inselreich zur Weltmacht
Die Entwicklung des englischen Weltreichs vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert
2001. 264 Seiten.
Fester Einband/Fadenheftung
€ 29,50
ISBN 3-17-016192-X

GUNTHER MAI
Europa 1918-1939
Mentalitäten, Lebensweisen, Politik zwischen den Weltkriegen
2001. 276 Seiten. Kart.
€ 25,-
ISBN 3-17-013572-4

Ja, bitte senden Sie mir Ihr neues Gesamtverzeichnis Geschichte.

Fax 0711/78 63-8111

Name, Vorname
 Straße, Hausnummer
 PLZ, Ort

Kohlhammer

W. Kohlhammer GmbH · 70549 Stuttgart · Fax 0711/78 63-8111

um ihren Dienst gemeinsam zu verrichten. Das bekannteste Gespann zur damaligen Zeit dürften die Fuhrwerker *Zinser und Pfennig* aus Stuttgart gewesen sein. Nicht allein, weil sie unüblich große Routen bedienten; sie gingen am Mittwoch ab ins Badische bis weit hinab nach Straßburg und Basel und nach ihrer Rückkehr freitags in die andere Richtung nach Heilbronn und ins Hohenlohische. Die beiden waren zusammen mit dem Boten *Marquart* auch die einzigen in Stuttgart ansässigen Boten. Auch *Marquart* unternahm ungewöhnlich weite Reisen. Er bediente die Strecken Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt sowie Landau, Mainz. Dieser Umstand und die Tatsache, dass es kaum ansässige Boten in Stuttgart gab, liegt wohl darin begründet, dass es eine riesige Zahl von auswärtigen Fuhrwerkern gab, die Stuttgart ohnehin bereits mit allen Städten und Regionen des Landes in Verbindung setzten.

Transport eines Pakets von Saulgau nach Beuren bei Mössingen dauerte acht Tage

Aber auch alle anderen Oberamtsstädte waren mittlerweile sehr gut ans Botennetz angebunden. In Esslingen gab es z.B. immerhin vier ansässige Boten, die nach Heilbronn, Ludwigsburg, Stuttgart und Ulm gingen. Vierzehn weitere Fuhrwerker und Boten passierten die Stadt auf ihrem Weg, einer kam bis von München her. Hinzu kamen noch etliche Amtsboten, die für die behördliche Post zuständig waren und jeweils mittwochs und samstagsmorgens in den Esslinger Apotheken anzutreffen waren.



Die letzte Botin: Elsa Saile aus Beuren bei Mössingen.

Die Informationen zu den einzelnen Boten sind jeweils sehr kurz, aber dennoch informativ gehalten. Zwei Beispiele aus Böblingen und Stuttgart sollen einen kurzen Einblick bringen. In Böblingen: *ansässige Boten gehen ab: Stuttgart, a) fahrend, Dienstag u. Samstag Morg. 6 Uhr Baitinger und Laubengeher, b) zu Fuß ebenso, und kommen Abends wieder zurück.* Und in Stuttgart finden wir unter der Rubrik *Auswärtige Fuhrleute* die Einträge: *Aalen, Donnerstag Vormitt. Jak. Henne im Großfürsten, geht zurück Abends. (Entf. 17 Stunden.) – Aach, siehe Freudenstadt (Entf. 17 Stunden.) – Affalterbach, bei Marbach, fußgehend Dienst. Samst. Vormitt. im grünen Haus, geht zurück Mittag. (Entf. 4 St.).* Es folgen noch hunderte weiterer solcher Städte-Eintragungen, und mit einer geschickten Kombination daraus ließ sich dann ein Transport von beinahe jedem Ort in Württemberg nach überallhin planen. Auch wenn es durch die ungeheure Menge an Boten und Wegen nicht einfach war.

Als Anschauungsbeispiel sei die Versendung eines Paketes aus dem oberschwäbischen Städtchen Saulgau in das kleine Dorf Beuren bei Mössingen am Fuße der Schwäbischen Alb angeführt. Der achtzig Kilometer lange Weg hätte über das Nebenbotennetz ganze acht Tage gedauert. Am Mittwochvormittag bis spätestens 9 Uhr hätte besagtes Paket in Saulgau im Gasthaus «Hirsch» bereitliegen müssen. Zu dieser Zeit nämlich reisten die Reutlinger Botenbrüder Johann und Konrad Gänsele auf ihrem Weg von Friedrichshafen ins heimische Reutlingen wieder ab. Nur eine Stunde planten sie für ihren Aufenthalt in Saulgau ein. Danach fuhren sie mit ihrem Pferdewagen wieder weiter über Riedlingen und die Schwäbische Alb nach Reutlingen. Am Sonntagmittag um 12 Uhr treffen sie dort ein, aber erst am nächsten Tag um dieselbe Zeit geht ein ortsansässiger Kollege mit dem Paket weiter nach Tübingen. Man trifft ihn in Tübingen am Nachmittag in einem Wirtshaus an, das, der Zufall will es, ebenfalls «Hirsch» heißt. Leider ist der Tübinger Bote, der Mössingen bedient, um diese Uhrzeit bereits unterwegs, und so muss das Paket im Tübinger «Römischen Kaiser» deponiert werden, wo es besagter Bote, er heißt Kehrer, erst am Mittwoch übernimmt, weil er leider nur jeden zweiten Tag von Tübingen nach Mössingen pendelt. Am Mittwochnachmittag, acht Tage nach dem Abschicken, trifft das Paket schließlich in Mössingen ein, von wo es nur noch knapp drei Stunden mühsamen Fußmarsches nach Beuren sind. Diesen Weg erledigt der Empfänger entweder selbst oder beauftragt einen «freien» Boten, wie es sie in den Dörfern zur damaligen Zeit viele gibt. Es sind dies Handwerker, die ohnehin in die Stadt fahren und nebenbei Botengänge für ihre Nachbarn mit über-



nehmen oder ärmere Gemeindemitglieder, die von Tür zu Tür gehen und um Aufträge und Botengänge nachfragen.

Der kleine Ort Beuren bei Mössingen als Endpunkt dieser kleinen Reise durch das frühe Botenwesen, das sich mit dem Aufkommen der Eisenbahn und der Verstaatlichung des Postwesens im 19. Jahrhundert langsam aufzulösen beginnt, ist im Übrigen nicht zufällig gewählt. Beuren am Aufstieg zur Schwäbischen Alb ist auch der Lebensmittelpunkt der letzten zu Fuß gehenden und die Dinge des privaten und handwerklichen Alltags transportierenden Botin im deutschen Südwesten. Elsa Saile, in der Gegend um Beuren und Hechingen weit besser bekannt als die «Beuremer Elsa», blieb als eine der Letzten ihres Fachs dem urtümlichen Botengängertum treu, und dies bis weit hinein ins 20. Jahrhundert. Wie ihre Vorgängerinnen vor hundert Jahren übernahm sie Aufträge aller Art von ihren dörflichen Mitbewohnern. Tag um Tag und auch nachts

schleppte sie in ihrem großen Rucksack und um ihren Leib geschlungen alle Arten von Dingen des handwerklichen und privaten Gebrauchs von Ort zu Ort: Kaputte Schuhe, Lebensmittel, Ofenrohre und ganze Wagenräder brachte sie in die Stadt zum Reparieren und schleppte sie von dort wieder zurück in ihr Heimatdorf Beuren. In ihrem schwarzen Mantel und den genagelten schweren Schuhen erschien sie vielen zeitlebens wie ein Relikt aus längst vergangenen Zeiten. Eine Außenseiterin, die unbeirrt ihrer Wege ging, Wege, die uns «modernen» Menschen fremd und verrückt anmuten.

Die Tübinger Kulturwissenschaftlerin Ruth Stützle hat sich drei Jahre lang auf die verworrenen Spuren jener letzten Botin begeben. Im Frühjahr dieses Jahres sind ihre Beobachtungen und Recherchen unter freundlicher Mithilfe des Arbeitskreises Heimatpflege im Regierungsbezirk Tübingen als Buch mit dem Titel *Die Botin – das etwas andere Leben der Beuremer Elsa* erschienen. Wer sich für das Leben früherer Boten mit all den Umständen und Hemmnissen interessiert, dem sei dieses Buch ans Herz gelegt. Einfühlsam, anschaulich, aber mit viel Sinn fürs Detail entblättert die Autorin darin das Leben dieser oft missverstandenen Grenzgängerin zwischen den Zeiten. Ein Buch, das viel über das Schicksal eines Menschen am Rande der Normalität erzählt, aber auch sehr viel über die Lebensumstände und die Arbeit von Botengängern, einem Beruf, der einstmals alltäglich und weit verbreitet war, über den zu heutiger Zeit aber kaum mehr Erinnerungen oder auch nur Zeitzeugnisse existieren.

LITERATURHINWEISE:

500 Jahre Post -Thurn und Taxis, Ausstellungskatalog. Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv. Regensburg, 1990.

Ruth Stützle: *Die Botin – das etwas andere Leben der «Beuremer Elsa»*. Silberburg-Verlag. Tübingen, 2001.

Stephan Christoph; Harpprecht zu Harpprechtstein: Gründlicher Bericht, was es mit des Heil. Röm. Reichs Chur-Fürsten und Stände Post- und Bottenwesen insoderheit in dem Löblichen Herzogthum Württemberg von Maximilian I. biss auf gegenwärtige Zeit vor eine eigentliche Beschaffenheit gehabt und noch ... 1710. Britta Wella: *Kleine Postgeschichte*. V.d. Linnepe Verlag. Hagen, 1976.

Museum für Kutschen, Chaisen, Karren (Heidenheim), Ausstellungskatalog. Red. Thomas Brune. Württembergisches Landesmuseum Stuttgart. Stuttgart, 1989.

Carl Hopfer de l'Orme: *Württembergisches Botenbuch oder Verzeichniß über die Ankunft und den Abgang sämtlicher Boten und Frachtfuhrleute ...* Tübingen, 1836.

Zeitschrift für Post- und Telekommunikationsgeschichte. Heft 1998/Südwest, Deutsche Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte e.V., Regionalbereich Südwest. Winterbach, 1998.

Zur Geschichte der Metzgerposten in Württemberg. In: *Zeitschrift für Post- und Telekommunikationsgeschichte*. Heft 1/1957. Deutsche Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte e.V., Zentrale Geschäftsstelle. Frankfurt, 1957.