

Von Stuttgart nach Mömpelgard

Der Postweg

Um 1580

bestanden in deutschen Landen schon die ersten Postlinien. Betrieben wurden die meisten von der Familie Taxis.

Aus einem den 27. Juni 1581 an den Verwalter zu Hirsau geschickten Befehl ersieht man, dass damals auch in Württemberg erste Poststationen angelegt waren und weitere angeordnet wurden. Ob sie sich über die Grenzen erstreckt haben oder mit ausländischen in Verbindung standen, ist nicht ersichtlich.

1585

Am 29. Sept. bitten die Postboten in Württemberg die römische kaiserliche Majestät um Bezahlung ihrer...



"lang ausgestandenen Besoldung halber. Dass doch Ihrer Kayserlichen Majestät unsere mit Darstreckung Leibs und Guts getreue gehorsame Diensten allergnädigst wolle bedencken etc., sonst aber und im Fall offt höchstermeldte Römische Kayserliche Majestät in der Zeit von

dato bis zu Ausgang des Monat Octobris, deswegen nicht ein allergnädigstes Einsehens haben, und wir nicht wissen wo wir hiezwischen solten bezahlt werden, müssen wir die Posten wider unsern Willen und von Armuth wegen erliegen, und gar in Abgang kommen lassen."

Dem Taxisschen Unternehmen wird unterm 10. Nov. die *"Bezahlung mit allem Ernst befohlen"*.

Vom Herzog Ludwig von Württemberg sind noch Briefe vom 5. Okt. 1592 an den Herzog Friedrich Wilhelm von Sachsen und an den Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Anspach) vorhanden, in welchen derselbe von einer Briefpost nach Nürnberg und der Abgabe der Briefe an den "Factor" Zacharias Ringsdorf spricht, auch dass eine Post von Stuttgart durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sei.

1595

Am 16. Juni erliess Kaiser Rudolph II. von Prag aus an die hin und wieder im heiligen Reiche gesessenen Postmeister, Postverwalter, Postboten und Postverwandten, ein Patent, wonach er, *"weil allerlei Unordnung und Zerrüttung in dem gemeinen Postwesen eingerissen",*

dadurch aber nicht allein seine und anderer christlichen Potentaten, Kurfürsten, Fürsten und Stände, *"sondern auch gemeiner Handelsleute Sachen und nothwendige Commercia merklich verhindert werden, nothwendig bewegt worden, auf gebührliche Reformation und Verbesserung solchen Postwesens zu gedenken"*, er daher zu beständiger Erhaltung des angeregten Postwesens den Leonhard von Taxis zum General-Obersten- Postmeister im heiligen Reiche bestätigt, und von römisch-kaiserlicher Macht allen Postmeistern etc. *"ernstlich gebietet, den von Taxis für seinen General-Obersten-Postmeister im heiligen Reiche zu erkennen, ihm in Verrichtung seines anbefohlenen Amts und Bestallung der Posten allen gebührlichen schuldigen Gehorsam und Folge zu leisten"*.



1596

kam am 16. Okt. in Augsburg die erste Post-Ordnung zu Stande, worin sowohl die Dienstverrichtungen als das Betragen der Posthalter und Angestellten, sowie die Zeit bestimmt wurde, in welcher Post und Stafetten von einem Orte zum andern geritten werden sollten. Für die Versäumnisse wurden Geldstrafen angesetzt.

1598



erliess der Kaiser an mehre Stände Mahnungsschreiben, namentlich an den Herzog von Württemberg. Aus einem, württembergischen Gutachten an die Stadt Ulm wird es klar, dass man in den Mandaten der Kaiser eine zu grosse Ausdehnung ihrer Macht und eine Beschränkung der Landeshoheit der Stände erblickte und deshalb keine Folge leisten wollte. Der Herzog fand daher den Vorschlag gut: *"Dass, wenn das Mandat also anzunehmen sein möchte, zuvörderst dahin getrachtet werden sollte, wie man von Spanien wegen vergewissert sein möchte, dass hierdurch dem Reiche und dessen Ständen kein Nachtheil oder Gefahr zugezogen, und hinwiederum den Ständen durch das ganze spanische Territorium ebenmässig sicherer Pass verstattet werden sollte."*

Auf dem Bericht seiner Rätthe vermerkte er:

"Weil es keine Schuldigkeit ist, so darf man auch nicht pariren, wie wir es dann auch nicht thun werden, oder Ihrer Majestät für die Posten bitten, selbe anderswohin zulegen, dann, wie es vor Alters gehalten worden, so bleibt es."

1602

Von den Reichsposten gingen damals nur der grosse italienisch-niederländische Postweg durch Württemberg, aber es waren nun auch Boten-Wege entstanden.

Ein solcher ging von Stuttgart über die Alb, ein anderer über den Rhein nach Speier, ein dritter nach Oberkirch und Strassburg und ein vierter über Hirschau (Hirsau, Kreis Calw) nach Herrenalb.

Die Postboten genossen auch in Württemberg Wartgeld und Besoldung. So hatte der Postmeister zu Cannstatt bis zum Regierungsantritt des

Herzogs Friedrich, in der Eigenschaft eines herzoglichen Dieners, jährlich eine "Sommerkleidung" bezogen und, so oft er nach Stuttgart kam das "Hof-Essen" genossen.

Herzog Friedrich setzte nun seine ganze Besoldung auf 10 Fl. jährlich fest. Auf eine Bitte des Postmeisters Veit Vogel zu Cannstatt, vom Jahre 1602, „um eine jährliche weitere Ergötzlichkeit wegen vermehrter Geschäfte" schlug er zwar vor:

"dazu entschädigen, sondern ihm auch für die Zukunft den Imbiss bei Hof zu verwilligen, weil es ein Geringes anlauft, und jedesmal nur um ein Brod und ein Becher Wein zu thun ist, da man seinethalber nichts weiter kochen darf"

- allein der Herzog ging nur auf die "Fruchtabreichung", nicht aber auf das "Hof-Essen" ein, setzte jedoch dem Postmeister „auf seinen Fleiss" noch weitere 10 Fl. jährlich aus.

Mit der **Gründung und dem Aufbau von Freudenstadt** nahm der Verkehr über den Kniebis auf der Passtraße über den Roßbühl (Oppenauer Steige) deutlich zu. Nun verlief die kürzeste Verbindung zwischen Stuttgart und dem Bistum Straßburg und weiter nach Mömpelgard durch Freudenstadt.

Als Friedrich die Pfandherrschaft über das Renchtal und Oberkirch übernahm, wurde es deshalb notwendig, den ursprünglich unbefestigten Weg auszubauen. Deshalb wurde das sumpfige Moorgelände zwischen dem oberen Kniebis und dem Roßbühl mit einem 12 500 Schuh (ca. 3800 Meter) langen Knüppeldamm überbrückt und die Oppenauer Steige kontinuierlich weiter ausgebaut.

1603...wurde dann eine **Kurierpostlinie von Stuttgart nach Mömpelgard** - über Nagold und Freudenstadt auf dieser Strecke eingerichtet.

Die Auswahl der geographische Lage von Freudenstadt bei der Stadtgründung beweist auch in diesem Zusammenhang, dass der Herzog sehr wohl überlegt hatte, dass dadurch eine *"bessere Bequemlichkeit"* nicht nur für Bewohner aus dem Christophstal und für die Reisen, sondern auch für einen schnelleren Informationsaustausch erreicht werden konnte. Noch wurden Nachrichten zunächst vor allem durch **Boten und Reiter** übermittelt.

Die Postverbindung von Stuttgart über Freudenstadt und den Kniebis nach Straßburg gehört somit zu den ältesten und bedeutendsten Verkehrsachsen durch den Nordschwarzwald.

Bereits **1605/06** wird in den örtlichen Überlieferungen auf dem **Kniebis** und **(9)** eine regelmäßige Postverbindung erwähnt.

Damit zählte dieser schwierige Pass schon früh zu den Wegen, die Händler und Boten wählten, um das württembergische Kernland mit dem Oberrheingebiet zu verbinden. Ein genauerer Nachweis findet sich in den Quellen des frühen 18. Jahrhunderts.



Bei der „**Alten Poststraße**“ handelt es sich um einen Fernhandelsweg, der vom mittleren Neckarland über den Schwarzwald ins Rheintal nach Straßburg geführt hat. Das größte Problem dabei 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 große Schwierigkeiten. Einfacher und vor allem im Winterhalbjahr bevorzugter war die Strecke von Stuttgart über Pforzheim und Durlach auf der so genannten „Straßburger Route“ ins Rheintal. Allerdings hatte man dann eine längere Strecke vor sich.

Die direkte Linie über den Kniebis hatte jedoch einen Vorteil, 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.

Am 10. März **1709** wird eine württembergische **Landespostordnung** erlassen.

Im Vertrag werden u.a. auch folgende 6 Kurse durch Württemberg festgelegt:



1.
von Schaffhausen über Tuttlingen – Balingen – Hechingen – Tübingen – Stuttgart – Bietigheim – Brackenheim – Stetten am Heuchelberg auf die pfälzische Post nach Sinsheim und Heidelberg.

2.

von Ulm über Blaubeuren – Urach – Tübingen – Freudenstadt – Kniebis – Offenburg nach Straßburg

3.

von Ulm über Geislingen – Göppingen – Stuttgart nach Pforzheim und Durlach

4.

von Stuttgart über Göppingen – Heidenheim und Giengen an der Brenz zum Anschluß an die Post nach Regensburg

5.

von Stuttgart über Beutelsbach oder Heppach – Schorndorf – Gmünd – Ellwangen – Schwabach – nach Nürnberg

6.

von Stuttgart über Schwäbisch Hall nach Nürnberg.

Der *Historische Atlas von Baden-Württemberg* hält die Verbindung von Linie 1 und Linie 2 (Stuttgart - Tübingen - Freudenstadt - Straßburg) fest:

„1709 bestand ein wöchentlicher Kurs Ulm – ... – Freudenstadt – Kniebis – Offenburg – Straßburg.“

Außerdem fuhr eine Landkutsche Stuttgart – Straßburg über den Kniebis.“
(1)

Somit wurde die Linie Stuttgart – Freudenstadt – Straßburg über den Kniebis erstmals in einem offiziellen Postkurs gesichert. Sie verband Württemberg mit der Reichsstadt Straßburg und lief teilweise parallel zu den Routen der Reichspost (von Thurn und Taxis).

Vorspannstationen waren u.a. Nagold, Dornstetten und Oppenau. Es ist kaum denkbar, dass diese Verbindung ganzjährig befahren werden konnte. In Sindelfingen, Böblingen, Herrenberg und Pfalzgrafenweiler befanden sich weitere Poststationen.

Unter Aufhebung der Landkutschen und Metzgerposten (1709) richtete Württemberg seine eigene Landpost ein 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.

Mit der „Herzoglich Württembergischen Weeg-Ordnung“ vom 1. Juli **1752** versuchte **Herzog Carl Eugen** das Straßenwesen im Land weiter 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.

Herzog Carl Eugen besuchte mehrfach seine Verwandtschaft in Mömpelgard und diese ihn in Stuttgart. In deren Tagebüchern werden die Reisen ausgiebig geschildert. Ihre Reiseroute verlief demnach immer über Pforzheim und Durlach und nie über den beschwerlichen Kniebispass.



Im Jahr **1757** fuhr auch eine Thurn-und-Taxis-Schnellpost von Stuttgart über Dornstetten, Freudenstadt, Kniebis, Oppenau, Oberkirch nach Straßburg.

Diese Schnellpostlinie diente nicht nur dem Transport von Briefen, sondern nun auch der

Personenbeförderung, wobei die Stationen entlang des Nordschwarzwaldes feste Umsteige- und

Vorspannpunkte bildeten.

Die Bedeutung der Linie blieb bis ins 19. Jahrhundert bestehen. Mit dem Ausbau der Straßeninfrastruktur wurde sie sogar noch gestärkt. Die „Beschreibung des Oberamts Freudenstadt“ berichtet:

„Die durch Freudenstadt führende Stuttgart-Straßburger Poststraße wurde in den Jahren 1832–35 von der Stadt auf den Kniebis neu und dauerhaft ausgebaut.“

Damit erhielt die Verbindung jene Form, die bis zur Eisenbahnzeit bestimmend bleiben sollte: eine befestigte und ganzjährig befahrbare Staats-Poststraße, auf der täglich Postwagen verkehrten.

Die Post macht Freudenstadt zum Verkehrsknotenpunkt

Die Entwicklung beschleunigte sich:

1807: regelmäßiger Postkurs Freudenstadt–Stuttgart

1815: zweimal wöchentlicher Postverkehr

1845: tägliche Eilpost nach Stuttgart

Zusätzlich tägliche Verbindung über Dornstetten nach Horb später weitere Postkurse in den Schwarzwald.

Die Fahrt war allerdings sehr langsam. Für die Strecke **Aach–Stuttgart** waren etwa **20 Stunden** vorgesehen.

Die Post beförderte außerdem nicht nur Briefe. Sie transportierte **Personen, Pakete, Waren und Nachrichten**. Damit wurde sie zu einem wichtigen Bestandteil des wirtschaftlichen Lebens Freudenstadts.



Ein Jahr nach der Gründung des Königreichs Württemberg im Jahre 1806 wurde die Königliche Poststelle im Hotel Post in Nagold eingerichtet. Nagold lag auf der Poststraße Stuttgart – Straßburg. Bei der verkehrsmäßigen Erschließung des Königreichs wurden mehrere Poststraßen im Lande angelegt, entlang denen ab 1808 **Stundensteine** aufgestellt wurden.

Die Stundensteine geben die Entfernung von Orten entlang der Poststraße in Stunden an, wobei eine Poststunde nicht 60 Minuten, sondern 3,7 km entspricht. 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“.

Allein zwischen Nagold und Freudenstadt sind noch sechs Stundensteine erhalten. Auf der Eisbergsteige im Stadtgebiet Nagold befand sich noch der Stumpf eines Stundensteins, der während der französischen Besatzung stark beschädigt worden war. (6)

Ein weiterer wichtiger Schritt in Freudenstadt war der Bau eines eigenen Postgebäudes. Es wurde ja im Ort eine "Vorspannstation" benötigt. Für Freudenstadt ist **1895** ein staatliches Postgebäude belegt. Somit ergibt sich für die wichtigsten "Postjahre" in Freudenstadt folgende Entwicklung:

1798	Georg Luz arbeitet als Postbote in Dornstetten
1802	Georg Luz zieht nach Freudenstadt
1807	regelmäßiger Postkurs Freudenstadt–Stuttgart
1815	Erweiterung des Postverkehrs
1854	Ernst Luz übernimmt Posthaltereie und Postexpedition
1851 ff.	württembergische Post wird staatlich organisiert, örtliche Posthaltereie bleibt bestehen
bis 1875	Ernst Luz ist Posthalter von Freudenstadt, im gleichen Jahr gibt es einen entscheidenden organisatorischen Wechsel: Die staatliche Postdirektion greift örtlich neu ein.
1879	Eisenbahnanschluss Freudenstadts - Die Eisenbahn verändert alles
1889	Ernst Heinrich Luz erhält königliches Ehrenposthorn
1895	Neubau des staatlichen Postgebäudes
1900	Ernst Luz: Übergabe des Posthotels an seinen Sohn Wilhelm
1900er	Postamt + Telegraphie + Fernsprechdienst



Der entscheidende Einschnitt war die **Eröffnung der Eisenbahn nach Freudenstadt 1879**.

Damit konnte die Post einen großen Teil des Ferntransports auf die Bahn verlagern. Die Postkutsche blieb allerdings auf Nebenstrecken noch lange bestehen. Die letzte von Pferden gezogene Postkutsche fuhr in Freudenstadt sogar erst am 19. November 1921. Am folgenden Tag wurde sie durch einen **Postkraftwagen** ersetzt.

Die Auflistung macht es deutlich: Der entstandene Postdienst in Freudenstadt war eng mit der Geschichte der Familie Luz in Freudenstadt verbunden. (7)

Auch die Die Nagolder „Post“ wurde von 1830 bis 1950 von der Familie Luz betrieben.

Claire Fassbender-Luz hat in "Geschichten aus dem Posthotel Freudenstadt" diese Epoche der Freudenstädter Stadtgeschichte festgehalten.

So kann man bei ihr nachlesen, dass der erste "Luz in Postdiensten" der Vorfahr Johann Luz war, der als Glaser arbeitete und darüber hinaus noch das Stadtbotenamt für vier Ämter übernommen hatte.

Dessen Sohn war Georg Ludwig Luz (*1781), der schon als 17-jähriger dem Vater nachfolgte und der am 27.03.1807 zum ersten königlichen Posthalter in Freudenstadt ernannt wurde.

1842 beschäftigte er neun männliche und fünf weibliche Dienstboten, in der Erntzeit 25 Tagelöhner und hielt in seinen Stallungen 40 Pferde.

Man sieht also: Postdienst, Wirtsbetrieb und Landwirtschaft waren eng miteinander verkoppelt. Folgerichtig wurde er auch der Besitzer des Wirtshauses "Löwen".



Dieses erlebte 1847 einen besonderen Höhepunkt an fürstlicher Aufmerksamkeit, weil am 1.9.1847 in der Löwen-Post die sehr beliebte Fürstin Eugenie mit nur 39 Jahren an der Tuberkulose verstarb. Freudenstadt war ihre Zwischenstation für eine gedachte Behandlung in Badenweiler gewesen. Sie war die letzte Fürstin von Hohenzollern-Hechingen und brachte als Stiefenkelin des französischen Kaisers Napoleon Bonaparte erhebliches Vermögen in die kleine Residenz. Als Ehefrau des Erbprinzen und späteren Fürsten Konstantin von Hohenzollern-Hechingen war sie für ihre Wohltätigkeit, Frömmigkeit und Volksnähe bekannt. Insbesondere trat sie durch zahlreiche Stiftungen hervor, die sie Kirche, Kinderhäusern, Krankenspitälern und dem Altersheim zukommen ließ. Unter dem Fürstenpaar erlangte Hechingen für einige Jahre eine kulturelle Blüte. (Siehe Wikipedia)

Quellen:

Bilder:

1. Postreiter

Anonymer Kupferstich 1648, Universitätsbibliothek Frankfurt/Main

2.

Rudolf II:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolf_II._\(HRR\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolf_II._(HRR))

3.

Karte - Postlinien:

Ausschnitte aus der Karte : „Special-Post-Karte durch den SCHWÄBISCHEN KREIS in welcher die Poststations-Oerter, Strassen und Weiten geographisch vorgestellt werden“, Herausgeber: Homaennischen Erben“ 1752, Maßstab: 12 Stunden gehende = 10,5 cm, entspricht ca. 1 : 420000, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, N 100 Nr. 110.

Texte:

1.
Geschichte der deutschen Post - von ihren Anfängen bis zur Gegenwart.
Dem deutschen Volke erzählt und seinen Postbeamten gewidmet von B.
E. Crole, Berlin, Eisenach 1889, Verlag von J. Bacmeister,
Hofbuchhändler

2.
Wilhelm Heinrich Matthias , Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post :
Über Posten und Post-Regale mit Hinsicht auf Volksgeschichte , Statistik ,
Archäologie und . Erdkunde
Selbstverlage. Berlin, Posen und Bromberg, In Commission bei Ernst
Siegfried Mittler. 1832.

3.
Das Postwesen unserer Zeit. - Abhandlungen und Mittheilungen über alles
Wissenswerthe in den Einrichtungen und Reformen des Postwesens aller
Länder , des Post - Zeitungsvertriebs und aller dahin einschlagenden
Zweige .
Herausgegeben von G. F. Hüttner. CG Fünfter Band. Leipzig, Carl
Geibel. 1860.

4.
Sammlung der württembergischen Gesetze in Betreff des Post- und
Landboten - Wesens
von F. F. Mayer , Oberamtmann . Tübingen, Verlag und Druck von Ludw .
Friedr. Fues. 1847

1 bis 4 sind alle im [Internet-Archive](#) zu finden.

5.
HISTORISCHER ATLAS 10, 2 VON BADEN-WÜRTTEMBERG,
Erläuterungen Beiwort zur Karte 10.2 - Postrouten (Postcourse) in Baden-
Württemberg 1490-1803, VON WALTER LEIBBRAND,
<https://www.lgl-bw.de/Produkte/Karten/Historische-Karten/Historischer-Atlas-von-Baden-Wuerttemberg/index.html>

6.
Martin Frieß und Reinhard Wolf: Die „Alte Poststraße“ Stuttgart –
Herrenberg – Nagold – Freudenstadt, in: "Schwäbische Heimat",
Mitgliederzeitzeitschrift des Schwäbischen Heimatbunds, Nr.3, Stuttgart
2016.

7.
Claire Fassbender-Luz: Geschichten aus dem POSTHOTEL
FREUDENSTADT, Straub Druck+Medien AG, Schramberg,
ohne Jahreszahl, Heimat- und Museumsverein Freudenstadt e. V.

- 8.

Die „Alte Poststraße“ von Stuttgart nach Freudenstadt, in: Schwäbische Heimat. Mitgliederzeitzeitschrift des Schwäbischen Heimatbunds, Nr.3/2016, Stuttgart 2016

9.

<https://www.kniebiser-geschichte.de/Wuerttembergischer-Kniebis>

Freudenstädter - Marktplatz - Geschichten

Abschnitt 3_3: Von Stuttgart nach Mömpelgard

Nächster Abschnitt: 4_1: [Galgen und Hexengeschichten](#)

Seite im pdf-Format: [Link](#)



Letzte Änderung:
28.08.2026

Verantwortlich: ©
[Volker Krafft](#)

Besucher seit
28.08.2026:
Online: