

Der stille, innere Ruf

Zum 125jährigen Bestehen der Kranken- und Schwesternstation der Barmherzigen Schwestern vom Kloster Reute / Von Dr. Kurt Alber

Die Schwesternkongregation von Reute geht zurück auf das Jahr 1848 und begann in Ehingen an der Donau. Im genannten Revolutionsjahr 1848 beschlossen unabhängig voneinander fünf Mädchen aus den Gemeinden um die Donaustadt ihr Leben ganz in den Dienst der Nächstenliebe zu stellen, um hilfsbedürftigen und vor allem kranken Menschen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Der Krankendienst war zur damaligen Zeit sehr beschwerlich. In einzelnen Fällen mußten die Mädchen den Haushalt übernehmen und die Kinder mitversorgen. An die Gründung einer Schwesternschaft dachte man vorerst überhaupt nicht, doch erkannte man bereits die Notwendigkeit einer gemeinsamen Unterkunft. In der Zwischenzeit entstand in Ulm die erste Filiale, während die Suche nach einem passenden Mutterhaus weiterging. Die zweite Filiale wurde im Dezember 1855 in Biberach gegründet. Drei Schwestern bezogen eine kleine Mietwohnung zur Krankenpflege in der Stadt.

Im Jahre 1861 wurde ihnen ein eigenes Haus zur Verfügung gestellt, ein altes Patrizierhaus mit herrlichem Treppenhaus und einer gewölbten Kapelle mit dem Allerheiligsten. Von 1862 bis 1866 wurden in diesem Hause auch Kranke, von 1863 bis 1868 sogar Mädchen in einer Art Pensionat aufgenommen und betreut. Aus einer Zeitungsnotiz vom 5. Januar 1885 ist ersichtlich, daß im Jahr 1884 von den Schwestern 83 Kranke, ohne Unterschied der Konfession, in 600 Verpflegungstagen und 338 Nachtwachen versorgt wurden. Ferner wurden zu diesem Zeitpunkt 2719 Portionen Essen und 73 Flaschen Wein an Kranke ausgegeben. Die genannten drei Schwestern unterhielten in selbstloser Weise eine Kleinkinderschule, die von 150 Kindern besucht wurde, zudem eine Handarbeitsschule für 190 Jugendliche, eine Arbeitslast, die sie auf die Dauer nicht mehr bewältigen konnten. Später kamen noch drei weitere Schwestern zur Mithilfe hinzu. Als 1867 in Reute die Hundertjahrfeier der Seligsprechung der Guten Beth stattfand, waren unter den Festpilgern auch Schwestern der in Biberach ansässigen Kongregation. 1871 war das neue Mutterhaus in Reute fertig. Der Erweiterungsbau desselben im Jahre 1910 fällt zeitlich mit dem Bezug der jetzigen Schwesternwohnung in Biberach zusammen.

Schwerpunkt der Kongregation blieb bis heute das Mutterhaus Reute, als Altersruhesitz und Heimat der gesamten Klosterfamilie.

Noch ein kurzes Wort zur Situation der Schwesternberufe in heutiger Zeit. Immer wieder wird das Leben im Kloster mit Flucht aus der Wirklichkeit verwechselt. Die einen treten in ein Kloster ein mit dem festen Vorsatz, für ihre sündhafte Vergangenheit zu büßen. Andere möchten sich in klösterlicher Gemeinschaft ganz in den Dienst der Nächstenliebe stellen, um ihr Leben Gott zu weihen. Es gibt viele Motive, die einen Menschen bewegen, den Ordensberuf zu ergreifen, sei es als Krankenpfleger, Krankenschwester oder Laienbruder. Immer ist eine Berufung Voraussetzung und ein „stiller innerer Ruf“ deutlich hörbar. Letztlich ist es immer der HERR, der ruft. Ordensleute wie Laien dienen demselben Ziel, Gottes Geist in der Welt sichtbar zu machen. Der Laie durch sein Engagement im innerweltlichen Bereich der Familie, die Ordensschwester durch ihre unmittelbare Verpflichtung an die Sendung der Kirche. Es handelt sich aber stets um eine freigewählte Berufsentscheidung, die eine zukünftige Ordensfrau zu treffen hat! Freiwillig verzichtet sie auf Ehe und Familie. Ihre spontan geleistete Hilfe ist freiwillig. Ihr selbstloser Einsatz für weltliche und kirchliche Belange sind freiwillige Werke der Barmherzigkeit.

Woher kommt es, daß der Beruf einer Klosterfrau in heutiger Zeit offensichtlich so wenig attraktiv erscheint? Dafür gibt es mehrere Gründe. Viele Mädchen denken heute nur ans schnelle Geldverdienen, an eine möglichst sorgenfreie Zukunft in Freiheit! Persönliches Opferbringen ist nicht mehr gefragt. Es gilt also den Dialog zwischen der Welt von heute und der Berufung zum Klosterleben wieder in Gang zu bringen. Die kritische Einstellung des heutigen Menschen gegenüber dem Ordensleben richtet sich nicht so sehr gegen das Wesentliche dieser Berufung, als vielmehr gegen die Ausdrucksformen seiner Spiritualität. Der Ruf zum Ordensleben muß wieder von der Welt gehört werden. Er muß aus der Sendung der Kirche hervorgehen, zu der das Ordensleben als integrierender Bestandteil gehört.

300 Jahre Post in Biberach (II)

Von den reichsstädtischen Boten zum Taxis'schen Postreuther Von Hermann Fritzenschaft

Bei der Generaldirektion wurde am 1. 11. 1890 eine Betriebs- und eine Verwaltungsabteilung gebildet. Für die selbständige Erledigung gewisser Dinge bestanden schon zu Beginn der staatlichen Verwaltung einige „Hilfsbureaus“ für Zwecke der Revision, der Rechnungsprüfung, des Kassenwesens, der Materialverwaltung, Druckerei und später des Kraftfahr- und Hochbauwesens. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde soweit möglich der gesamte Verkehrsdienst (Eisenbahn-, Post- und Tele-

graphendienst) auf den Bahnstationen vereinigt. Infolge der Ausdehnung der Verkehrswege wurde der vereinigte Dienst in zahlreichen Fällen wieder getrennt. So geschah es auch in Biberach: Bereits 1851 verließ die Biberacher Post das Gebäude des heutigen Amtsgerichts und zog in das Bahnhofsgebäude. Die Ämter Bahnhofsverwalter und Postamts-Vorstand wurden vereinigt. Dies dauerte bis zur Trennung 1886 und dem Einzug des Postamts in das Gebäude der Bahnmeisterei. Ab 1893 wurden die

Postämter in drei Klassen eingeteilt, wobei Biberach ein Amt der Klasse II mit einem Postmeister an der Spitze war. Am 1. 4. 1852 waren erstmals „fahrende Postämter“ auf der Eisenbahn in Tätigkeit getreten, die Vorläufer der späteren „Eisenbahn-Postämter“ und „Bahnpostämter“. Am 30. 6. 1876 betrug die Anzahl der Postämter 367 und die der Postagenturen 117. Zur Zeit des Übergangs an das Reich waren es nur noch 275, aber 611 Postagenturen und 300 Posthilfsstellen.

Nach dem Ersten Weltkrieg hat das Deutsche Reich aufgrund des Staatsvertrags mit dem Freien Volksstaate Württemberg vom 29./31. 3. 1920 die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens samt dem Fernsprechwesen in Württemberg gegen eine Entschädigung von 250 Millionen Mark mit Wirkung vom 1. 4. 1920 übernommen. Damit war die deutsche Posteinheit endlich hergestellt. Gleichwohl blieb die Oberpostdirektion Stuttgart für den inneren Verkehr in Württemberg mit besonderen Zuständigkeiten ausgestattet, insbesondere bezüglich der Verwendung der Haushaltsmittel und des Personals, aber auch des Betriebs- und Verkehrswesens. Es gab somit keine Landesposten mehr, alle Einnahmen flossen ungeteilt in die Reichskasse, und die oberste Verwaltung und verfassungsmäßige Verantwortung vereinigten sich in der Person des Reichspostministers. Die für Württemberg noch eingeräumten Besonderheiten fanden schließlich ihr Ende durch eine Bestimmung des sogenannten Vereinfachungsgesetzes von 1934.

Postbetrieb, Kurs- und Taxwesen, neue Dienstzweige

Der einmal wöchentlich durchgeführte Postritt des von Postmeister Pichelmayer 1680 eingerichteten Reichspostkurses von Ulm nach Lindau brachte für die Stadt Biberach etwa 30 Briefe. Die Briefe wurden im Felleisen befördert, einer Ledertasche, die am Sattel befestigt war. Das Tarifwesen entbehrte vollständig der Einheitlichkeit. Das Briefporto von Biberach nach Cannstatt betrug „vor einem einfachen Brief 4 Kreuzer, vor ein doppelten 6 Kreuzer, an Paketen von der Unz 6 Kreuzer“. „Posthalterei“ und Postexpedition („Postspedition“) wurden grundsätzlich getrennt gehalten, außer an kleinen Orten. Die Posthalterei besorgte den Fuhr- und Rittdienst, d. h., die Bereitstellung der Pferde und Postillione und war mit einer Gastwirtschaft verbunden. Die Postexpedition war für die Annahme, den regelten Versand und die Aufbewahrung zur Abholung zuständig. Zustellungen wurden erst später durchgeführt. Der Postexpedient war nebenberuflich tätig (wöchentlich einmal Postein- und Abgang!). So ist z. B. 1692 Johann Ferdinand Scherer aus Biberach als „Reichspost-Spediteur allda und Stadtgerichts-Assessoris“ bezeichnet.

Ab 1711 verkehrte ein weiterer Reichspostkurs zwischen Ulm und Meersburg über Biberach – Grodt – Steinhausen – Schussenried – Otterswang – Aulendorf – Ebersbach – Altshausen – Ravensburg. Auch ein Kurs zwischen Stockach und Memmingen scheint zeitweise seinen Weg über Biberach und Ochsenhausen genommen zu haben, wie aus einem Aktenvermerk aus dem Jahr 1752 hervorgeht. Der Kurs Ulm – Lindau verkehrte von 1718 an zweimal wöchentlich. Er nahm allerdings einmal seinen Weg durchs Illertal, das andre Mal wie gewöhnlich über Biberach.

Der Postverwalter Johann Ferdinand Scherer aus Biberach berichtet am 16. 2. 1718 an den Fürsten von Thurn und Taxis: „Es bestehen in Biberach folgende private Fuhren und Potten:

Fuhren wöchentlich eine nach Ulm und Memmingen. Sonntags oder Montag von Lindau. 2 Fuhren, sogenannt Lutzen von Gunzenhausen kommen alle 3 Wochen. Allhiesiger Bürger auf dem Landt negst der Statt fahret das ganze Jahr nacher Frankforth. Sonsten gibts wöchentlich so viel Hin und Wid, daß in jeder Correspondent leichter Ding, wo er will, Brief hinbringen kann.

Potten 2 nach Ulm und Memmingen, der erste Freitag nach Ulm, der andere Dienstag nach Memmingen. 1 Pott alle Freitag nach Konstanz, welcher der löblichen Post den größten Schaden zufügt. 1 alle Sonntag von Ravensburg ankommender Pott. 3 Weibsbilder alle 3 Wochen längst kommen an von Überlingen, Veldtkürch und Kempten, welche nichts mehrers dan Brief an sich ziehen.“

1781 erste Postkutsche mit der Fahrpost

1746 kommt die Post von Biberach in Ulm am Sonntag und Mittwoch nachmittags an; sie geht von Ulm ab nach Biberach am Montagnachmittag und am Freitagvormittag. In den folgenden Jahren wurde dann tägliche Beförderung eingerichtet, was die Ausweitung der Posthaltereiengeschäfte mit sich brachte. 1760 wurden bei der Posthalterei Biberach 13 Pferde und 5 Knechte gehalten. Die Sendungsmengen waren immer noch sehr bescheiden. 1770 kam an Porto im Vierteljahr 175 Gulden auf. 1711 hatten die an das Oberpostamt Ulm abgeführten Quartalsgelder noch 80–90 Gulden betragen. Doch ab etwa 1780 wurde neben dem Postverwalter zu Biberach ein Zusteller, Packer und Conducteur zu 2/3 des Tages beschäftigt. Die erste Postkutsche dürfte mit der sogenannten Fahrpost erst ab etwa 1781 verkehrt haben. Zwischen 1760 und 1764 nahm zeitweise ein Postwagen von Wien nach Straßburg seinen Weg über Biberach (Wien – München – Augsburg – Ulm – Biberach – Altshausen – Meßkirch – Tuttlingen). Der Ursprung eines weiteren Kurses liegt vermutlich 1743. Er führte als Reitpost und später als Wagenkurs von Memmingen über Ochsenhausen nach Biberach.

Nachdem Ende 1805 die Taxissche Reichspost auf den württembergischen Staat übergegangen war, in Biberach 1807 ein Oberpostamt mit 15 unterstellten Postämtern eingerichtet wurde, bestand naturgemäß die Notwendigkeit, das Oberpostamt kursmäßig an die Zentrale in Stuttgart anzuschließen. Daher wurde ab Mai 1807 ein Kurs Stuttgart – Neckartailfingen – Metzingen – Urach – Odenwaldstetten – Zwiefalten – Riedlingen – Buchau – Biberach eingerichtet, der zweimal wöchentlich verkehrte und am Sonntag und Mittwoch in Biberach ankam. An diesen Kurs schlossen Reitposten an: von Riedlingen nach Altdorf (Weingarten), von Biberach über Ochsenhausen – Wurzach – Wolfegg nach Isny. Zur komfortableren Personenbeförderung gab es die kostspieligen Extraposten. Von Biberach aus verkehrten außerdem folgende Amtsboten: Der Bote des Patrimonialamtes Mittelbiberach täglich zwischen Mittelbiberach – Oberdorf – Reute – Rindenmoos – Zweifelsberg. Einmal wöchentlich der Bote des Patrimonialamtes Ellmannsweiler, wöchentlich zweimal der des Patrimonial-Obervogteiamtes Heggbach. Der Amtsbote von Hürbel ging werktäglich nach Ochsenhausen, der von Schem-

merberg wöchentlich zweimal nach Ehingen. Sulmingen, Mietingen und Warthausen wurden von Biberach bedient.

Im Jahr 1810 wurde der Stuttgarter Kurs von Biberach über Waldsee nach Ravensburg verlängert und von Urach über Münsingen – Ehingen nach Biberach geführt. Zur Herstellung einer zweiten Postwagenverbindung zwischen Stuttgart und Ulm wurde ab 1.2.1810 einer der beiden Kurswagen Stuttgart – Biberach von Urach über Feldstetten und Blaubeuren nach Ulm geleitet, so daß Biberach mit Stuttgart nur noch eine unmittelbare Verbindung hatte (Abgang in Stuttgart Dienstagfrüh). Ulm war inzwischen auch anstelle von Biberach Oberpostamt geworden. Es hatte schon von 1807 an Postwagenverbindung nach Biberach zum Anschluß von und an den Stuttgart – Biberacher Kurs. Ferner verkehrten Reitposten von Buchau nach Biberach, die Montag nachmittags ankamen und abends wieder abgingen. Von Ravensburg – Altdorf – Altshausen – Saulgau kam die Post Sonntagnacht an und ging am Montagnachmittag wieder ab. Von Altshausen kam eine Post am Freitagabend in Biberach an und ging am Donnerstagnachmittag nach dort ab.

Postmeister von Wölfing hatte 1819 von der Königlich-württembergischen Oberpostdirektion Stuttgart die Auflage erhalten, aus Gründen der Dienstvereinfachung in Biberach die Postverwaltung mit dem Poststall (Posthalterei) zusammenzulegen. Es ging aber nicht wegen wohlervorbener persönlicher Rechte. Die Verpachtung an den bisherigen Posthalter bildete den Ausweg; im übrigen blieb aber alles beim alten.

1822 sind in Württemberg die Eilwagen eingeführt worden, die besonders die Verbindungen mit dem Ausland beschleunigten. Der seit 1806 bestehende Postzwang blieb im wesentlichen aufrechterhalten. Außer den Landboten durften die 1807 eingeführten Amtsboten weiterbestehen, die den amtlichen Verkehr zwischen den Gemeindebehörden und den Bezirksstellen sowie den Postverkehr zwischen den Landorten und der Post in der Oberamtsstadt zu vermitteln hatten. In Oberschwaben haben erst am 1.7.1830 Schnellposten für die Reisenden, denen Packwagen mit den Päckereien folgten, die Eilpostwagen (gleichzeitige Beförderung von Reisenden mit ihrem Gepäck) allmählich abgelöst. Der Kurs Stuttgart – Biberach wurde nunmehr bis Friedrichshafen ausgedehnt. Der Eil- und der Packwagen Stuttgart – Biberach – Friedrichshafen verkehrte bis 30.6.1836 wöchentlich einmal. Vom gleichen Tag an wurden auch die Diligenzen Ulm – Biberach in Eil- und Packwagenkurse, umgewandelt, die von 1830 – 1834 einmal wöchentlich, von 1834 bis 30.4.1838 wöchentlich zweimal verkehrten, was wegen des bedeutenden Verkehrs der Reichsstadt Biberach notwendig war. Der Eilwagen verkehrte bis Biberach, der Packwagen bis Ravensburg.

Passagier-Taxen aus dem Jahr 1830 (bei Eilwagen einschließlich, bei Diligenzen ausschließlich des Postillionstrinkgeldes) von Biberach nach: Augsburg 8 fl 20 Krz, Berlin 43 – 44 fl, Karlsruhe 12 fl 50 Krz, Constantz 5 fl 6 Krz, Ehingen 1 fl 42 Krz, Frankfurt 22 fl 46 Krz, Friedrichshafen 4 fl 22 Krz, Göppingen 6 fl 4 Krz, Hamburg 58 – 60 fl, Heidelberg 16 fl 6 Krz, Innsbruck 18 fl 16 Krz, Laupheim 1 fl 10 Krz, Lindau 4 fl 32 Krz, Mannheim 17 fl 6 Krz, Mayland 32 – 33 fl, Meersburg 4 fl 45 Krz, Paris 50 – 52 fl, Ravensburg 2 fl 46 Krz, Reutlingen 5 fl 50 Krz, St. Gallen 5 fl 38 Krz, Straßburg 20 fl = Krz, Stuttgart 7 fl



Biberachs letzter Postillion Max Egle, der „Post-Max“, im Dienst bis 1930.

34 Krz, Ulm 2 fl 46 Krz, Waldsee 1 fl 42 Krz, Wien 45 – 46 Gulden, Zürich 9 Gulden.

Ein Postamtsassistent verdiente 1830 im Tag etwa 1 Gulden und 23 Kreuzer. Eine Reise nach Berlin hätte mehr als einen Monatslohn verschlungen, ein Reise an den Bodensee den Dreitageslohn.

Die weitere Entwicklung des Kurswesens bis zur Eröffnung der Eisenbahn sei stichwortartig angegeben:

1836: Zweimal wurde die Route Stuttgart – Friedrichshafen über Biberach gefahren, einmal lief der Post-Eilwagen über Reutlingen – Altshausen – Ravensburg.

1837: Der Eilwagen verkehrt wöchentlich viermal und zwar zweimal über Urach – Biberach und zweimal über Reutlingen – Altshausen.

1838: Der Stuttgarter – Friedrichshafener Eilwagenkurs wird ab 1. Mai täglich ausgeführt. Viermal verkehrt er über Altshausen, dreimal über Urach – Biberach. Auch die Ulmer Schnellpost verkehrt dreimal wöchentlich und hat Anschluß von und an die Friedrichshafener Kurse. Ab 15.7.1838 geht der Eilwagen schon von Aalen aus über Ulm nach Biberach. Der Eilwagenkurs geht am Dienstag, Donnerstag und Samstag in Stuttgart ab und kommt etwa um 19.30 Uhr nach Biberach, wo die Passagiere eine halbe Stunde zur Einnahme des Abendessens haben. Um 20 Uhr bläst der „Schwager“ sein Abschiedssignal und kommt gegen ein Uhr früh nach

Ravensburg, gegen 4 Uhr nach Friedrichshafen. Die Fahrzeit Stuttgart–Biberach betrug in normalen Fällen 12 1/2 Stunden, bis Friedrichshafen waren weitere 8 Stunden abzusetzen.

- 1840: Die Stuttgart–Friedrichshafener Kurse sind so frequentiert, daß sie ab 1.6.1840 zweimal täglich gefahren werden müssen. Einer der Kurse fährt täglich über Reutlingen–Altshausen, der andere über Urach–Biberach.
- 1841: Auch der Ulm–Biberacher Eilwagen fährt seit 1. April täglich.
- 1844: Ab 1.7.1844 kommt auch dreimal wöchentlich ein Eilwagen von Isny nach Biberach. Dieser Wagen verkehrte vom 1.4.1841 bis 30.6.1844 zwischen Isny und Laupheim über Leutkirch – Wurzach – Ochsenhausen. Er fährt dienstags, donnerstags und samstags um 10 Uhr in Isny ab und kommt um 19.15 Uhr in Biberach an. Der Kurs nach Isny verläßt an den gleichen Tagen morgens 7 Uhr Biberach und kommt nach 9 1/2 Stunden Fahrzeit um 16.30 Uhr in Isny an. Er wurde 1851 aufgehoben. Eine wöchentliche viermalige Reitpost von Riedlingen, die am Montag, Dienstag, Donnerstag, Samstag um 4.30 Uhr früh nach Ankunft des Stuttgart–Friedrichshafener Eilwagens abgeht und um 7 Uhr in Biberach ankommt, verkehrt vom 1.7.1844 bis 31.5.1846.



Letzte Postkutschenfahrt nach Uttenweiler am 31. Mai 1922.

Umschwung durch Boten und Kraftwagen

- 1849: Am 26.5.1849 ertönte in Biberach zum ersten Mal der schrille Pfiff einer Lokomotive. Fauchend und pustend fuhr der erste Zug von Ravensburg ein. Biberach war Endbahnhof der Strecke Friedrichshafen–Biberach (Friedrichshafen–Ravensburg eröffnet am 8.11.1847, Ravensburg–Biberach am 26.5.1849). Es fehlte noch das Verbindungsstück Biberach – Ulm – Geislingen, von dem die Strecke Biberach–Ulm am 1.6.1850 und Ulm–Geislingen am 29.6.1850 eingeweiht wurde. Nun bestand ein zusammenhängender Eisenbahnstrang von Heilbronn über Bietigheim – Ludwigsburg – Stuttgart – Plochingen – Sößen – Geislingen – Ulm nach Friedrichshafen. Doch wurden die Züge noch nicht zur Postbeförderung benutzt. Neben den Gleisen liefen die Postgäule und zogen ihre Eil- oder Packwagen hinter sich her.
- 1851: Am 27.7.1851 wurden die Eisenbahnpostämter, die nachmaligen Bahnposten, geboren. In Richtung Ulm–Friedrichshafen und umgekehrt wurden je 3 Zugpaare postalisch genutzt. Nun kam die Sterbestunde des großen Stuttgart–Friedrichshafener Eilwagenkurses, der 44 Jahre bestanden hatte. Er wurde auf die Strecke Stuttgart–Biberach beschränkt. Auch der dreimal wöchentlich verkehrende Kurs Isny–Biberach hörte am 15.10.1851 auf; an seine Stelle trat ein täglicher Eilwagenkurs zwischen Kempten und Unteressendorf. Der Stuttgart–Biberacher Kurs, der Stuttgart um 18 Uhr, Biberach um 8.45 Uhr verließ, hörte am 14.9.1852 auf.

Ab 27.7.1851 wurden ferner aufgehoben die Kurse zwischen Ulm und Biberach, die zuletzt zu folgenden Zeiten verkehrt hatten: Ulm ab 23 Uhr, Biberach an 3.45 Uhr, Biberach ab 20.30 Uhr, Ulm an 1. Uhr.

Somit war gleich nach dem Übergang der Post in die staatliche Verwaltung am 1.7.1851 das Postkursnetz durch die Benutzung der Eisenbahn total verändert. Sämtliche Postwagenverbindungen entlang der Bahn wurden aufgehoben und Anschlußfahrten von und nach den Bahnstationen eingerichtet. Ab 1860 wurden die Eilwagenkurse nach und nach durch Wagenkurse mit einfacherem Betrieb ohne Kondukturbegleitung und vielfach unter Beschränkung der Personenbeförderung auf die verfügbaren Plätze ersetzt. Ab 1.7.1875 gab es eine neue Postfuhrordnung, die lange Zeit die Grundlage aller Postfuhrverträge bilden sollte. Im Jahre 1858 wurden vom Postamt Biberach 4 Eisenbahnzüge zur Postbeförderung in jeder Richtung benutzt, ferner noch ein Postkurs (Personenpost) Biberach–Memmingen mit Anschluß nach Buchloe unterhalten. 1851 war nach Bejahen des Bedürfnisses je ein Briefkasten am Bahnhof und am Marktplatz aufgestellt worden. Für die Paketzustellung in der Stadt waren ab etwa 1838 Pferdewagen eingesetzt worden, die die Handkarren ablösten. Im Jahre 1886 waren die Straßenverbindungen wieder etwas weiter ausgebaut worden. Außer der schon erwähnten Linie nach Ochsenhausen–Memmingen mit Abzweigung nach Erolzheim–Kellmünz und Rot an der Rot wurde noch der Kurs Biberach – Uttenweiler – Riedlingen und der von Biberach nach Rotten-

acker täglich gefahren. Zur Vermittlung des Post- und Reiseverkehrs nach verkehrärmeren Gegenden dienten Botenposten mit leichten einspännigen Wagen für zwei Reisende sowie Laderaum für die Postgegenstände.

Die Bestimmungen für den inneren Dienst sowie die Regelungen zwischen Post und Postbenutzer waren im Königreich Württemberg bzw. im Deutschen Reich durch Verordnungen, Erlasse und Dienstanweisungen geregelt. Postzwangs- und damit postbeförderungspflichtig waren nur Briefe sowie Geldsendungen und Pakete mit kostbarem Inhalt. Unbezahlte Gebühren wurden im Zwangsverfahren eingezogen. Schon 1807 war bestimmt worden, daß den ordinären Postwagen auf das von dem Postillion durch das Horn zu gebende Zeichen jedes andere Fuhrwerk ausweichen müsse. Die Postbeamten waren bezüglich der Posthäuser von Quartierlasten befreit, die für den Dienst bestimmten Pferde von Vorspannpflichten, ferner die Postwagen vom Pflaster- und Torsperrgeld. Zur Nachtzeit mußten die Postwagen durch Landjäger (Gendarmen) begleitet werden. Die strenge Wahrung des Briefgeheimnisses war ebenfalls schon 1807 statuiert worden.

Ein neues Zeitalter im Postbetrieb brachte der Kraftwagen. Die ersten Linien in Württemberg wurden ab 1898 von privaten Unternehmern eingerichtet und von der Postverwaltung durch Übertragung der Postsachenbeförderung unterstützt. Am 4. 10. 1909 kamen die ersten staatlichen Kraftposten, von denen es 1920 bereits 35 gab (in Biberach ab 1930). Für den Zustelldienst waren nur bei größeren Postämtern wie auch Biberach vollbeschäftigte Zusteller vorhanden, im übrigen Personal im Nebenberuf. Ab etwa 1865 war anstelle der Amtsboten für das Land eine umfassende Landposteinrichtung für Orte ohne Postanstalt eingerichtet worden. Es handelte sich um im Vertragsweg angenommene Landpostboten, denen auch die Besorgung von Privataufträgen durch die Landbevölkerung in gewissem Umfang gestattet war. Auch der Sommerfahrplan 1911 der königlich württembergischen Post sah für Biberach abseits der Schiene die Postbotenfahrten Ringschnait nach Ochsenhausen, über Oberstadion nach Rottenacker und über Uttenweiler nach Riedlingen je einmal täglich vor. Diese Landpostfahrten haben mit geringen Veränderungen bis zur grundsätzlichen Neuregelung der sogenannten Landverkräftung im Jahre 1936 weitergedient. Manche wurden auch auf Kraftwagen umgestellt.

In diesem Zusammenhang muß Biberachs letzter Postillion, der „Post-Max“ Max Egle, geb. 1867 in Oggelbeuren, erwähnt werden. Er war zunächst Pferde knecht und Hausmeister an verschiedenen Orten, bis er 1902 als Postillion bei Posthalter Mohn in Biberach in den Dienst trat. Von 1906 bis 1926 war er Postillion auf der Strecke Biberach-Uttenweiler im Dienst bei Posthalter Kehrle zum Schwarzen Rößle in Biberach. Schließlich fuhr er noch vier Jahre lang den Stadtpost-Paketwagen unter Posthalter Friedmann bis zu seinem Ruhestand im Jahre 1930. Der Postfuhrhalter war Unternehmer mit Postfuhrvertrag und Postfuhrvergütung. Bei dem auszuhandelnden Entgelt wurde nicht nur mit Akribie die Zahl der zu unterhaltenden Pferde, Kosten für Futter und Stall, Abnutzung und Verzinsung, Tierarzt, Hufbeschlag, Beleuchtung, Reinigung, Versicherungen gewissenhaft nach ortsüblichen Durchschnittssätzen ermittelt, es wurde am Schluß auch der Wert des Pferdemitestes gegengerechnet!

Die Postillione standen im vertraglichen Dienstverhältnis mit dem Postfuhrhalter, wurden aber bei ständiger Beschäftigung von der Postverwaltung mit Dienstkleidung ausgestattet.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war auch postalisch eine Zeit der großen Umwälzungen. Hier übernahm Preußen unter der Führung von Generalpostmeister Heinrich von Stephan durch die Errichtung der Norddeutschen Bundespost und Deutschen Reichspost nach 1871 die Hauptrolle. Im Dienstbetrieb wurde neben Briefen die Warenproben, die Postkarte, Zeitungs- und Geldsendungen neu eingeführt, 1851 der Postnachnahmedienst, 1852 der Postanweisungsdienst, 1871 der Postauftragsdienst zur Geldeinzahlung, die Vorlage von Wechseln zur Zahlung und Protesterhebung ab 1908, ab 1909 der Postüberweisungs- und -scheckverkehr. Die Briefmarken waren in Württemberg schon am 15. 10. 1851 in 4 Werten zu 1, 3, 6 und 9 Kreuzer erschienen. Die Markenbilder wechselten 1869 und 1875, bis am 1. 4. 1902 die für Württemberg und das Reichsgebiet gemeinsamen Postwertzeichen kamen.

Telegraphie und Telephon

Die elektrische Telegraphie hat sich aus einer Sicherheitseinrichtung für den Eisenbahnbetrieb in kurzer Zeit auch zu einer staatlichen Anstalt für den öffentlichen Nachrichtenschnellverkehr entwickelt. In Württemberg wurde sie am 16. 4. 1851 in den Dienst der Allgemeinheit gestellt unter Mitbenutzung des Eisenbahntelegraphen auf der Linie Heilbronn-Friedrichshafen. Eisenbahn- und öffentlicher Telegraph waren damals eins. Die Post stand noch abseits. Seit Anbeginn gab es auch in Biberach eine mit der Bahn vereinte Telegraphenanstalt. 1875 waren alle Eisenbahnstationen mit einem Telegraphenapparat ausgestattet. 1881 begann die Vereinigung von Post und Telegraphie. Die Zahl der Anstalten wuchs stark an: 1891 = 568; 1901 = 944, was auch durch die Einführung des Telephonbetriebs erleichtert wurde. Der Aufschwung von Handel und Industrie brachte eine rasche Ausweitung des Telegraphennetzes über das Land. 1889 wurden erstmals unterirdische Linien gebaut. Anfangs kostete ein Telegramm bis zu 20 Wörtern von Biberach nach Stuttgart einen Gulden, später 30 Kreuzer für ganz Württemberg, dann nochmals ermäßigt auf 17½ Kreuzer. – Die sogenannte Funkentelegraphie, später kurz Funkwesen genannt, wurde ab etwa 1900 zur Nachrichtenübertragung eingesetzt.

Bis 1876 war die elektrische Nachrichtenübermittlung vom Telegraphen beherrscht. Versuche zur Übertragung der menschlichen Sprache gab es 1861 durch Philipp Reis. Auch verschiedene andere Erfinder befaßten sich damit, bis Graham Bell in den USA das Patent für einen Fernsprecher erlangte. Zunächst wurde der Fernsprecher als eine Erweiterung der Telegraphie betrachtet. Das bestehende Telegraphennetz konnte so für kleinere Orte erweitert werden. Es bedurfte keiner langen Anleitung für das Personal, weniger Wartung und weniger Kosten als für Schreibtelegraphen. In Stuttgart wurde 1882 das erste öffentliche Fernsprechamt eröffnet. 1888 wurde eine Vermittlung in Ulm eingerichtet. Das ortsansässige Gewerbe war jeweils die treibende Kraft, so auch in Biberach. Im Jahre 1890 wurde auf ein Gesuch des Gemeinderats von Biberach von der Königlichen Generaldirektion

der Posten und Telegraphen geantwortet und das Bedürfnis für eine derartige Einrichtung bezweifelt, insbesondere auch, ob sich die Aufwendungen in Bezug auf die zu erwartenden Gebühreneinnahmen rentieren würden. Auch das Postamt Biberach sah kein allgemeines Bedürfnis und zusätzlich räumliche Schwierigkeiten. Da aber bereits einige Geschäftsleute Antrag auf Genehmigung von Privattelephonleitungen stellten und die Geschäftswelt sich nachhaltig rührte, geruhten Seine Majestät der König am 1. 11. 1893, die Einrichtung einer allgemeinen Telephonanstalt in Biberach zu genehmigen. 26 Interessenten konnten vom Stadtschultheißenamt nachgewiesen werden, und am

21. 7. 1894 war es dann soweit. Eröffnet wurde mit 34 Teilnehmern, nachdem von Ulm nach Biberach eine Freileitung verlegt worden war. 1897 wurde dann noch eine öffentliche Telephonstelle auf dem Rathaus in Betrieb genommen. Stetiger Zuwachs erbrachte bis 1926 die ansehnlichen Zahlen von 394 Teilnehmern mit täglich 750 Gesprächen. Nun kam eine neue Technik: Das Selbstanschluß-Amt wurde in einem Anbau an das Postamt untergebracht. Es wurde am 29. 9. 1928 eingeschaltet mit 438 Teilnehmern; die Kapazität reichte für 600. Wegen der unterirdischen Kabelverlegung verschwanden jetzt die vielen Drähte und Dachständer im Stadtbild.

Fortsetzung folgt