

Die Post in Schwabsoien

Vom Beginn und Ende einer Poststation

von Edmund Baumgärtner

Die Bezeichnung 'Post' ist lateinisch-französischen Ursprungs. Die Anfänge eines organisierten Postverkehrswesens in Deutschland gehen auf Kaiser Maximilian I. zurück. Dieser hatte bereits 1490 zur schnelleren Nachrichtenübermittlung in seinem Reich die erste, regelmäßige Poststrecke von Innsbruck nach den Niederlanden eingerichtet. Dies geschah in Stafettenform mit regelmäßigem Pferde- und Reiterwechsel an festgelegten Stationen, sodass ein schneller Nachrichtenaustausch möglich wurde. Des Weiteren wurden Kurierlinien nach Rom und an den französischen Hof mit einbezogen. Nachdem dem Kaiser bekannt wurde, dass die lombardische Adelsfamilie v. Taxis Kurierdienste für den Papst organisierte, übertrug er ihnen den Aufbau und Betrieb der neuen Strecke nach Mecheln/Niederlande. Bereits kurz nach der Jahrhundertwende (1505) beauftragte er Franz von Taxis, in seinem Reich ein Gesamtkonzept für eine Postverkehrsorganisation aufzubauen.

Als dieser nach zwölf Jahren starb, hatte er trotz zahlreicher Widerstände von Seiten kleiner Landesfürsten bereits einen wesentlichen Grundstock eines gesamtdeutschen Postwesens geschaffen. Durch seinen Neffen Johann Baptist von Taxis, wurde das Postunternehmen erfolgreich weitergeführt. Im Jahre 1650 wurde der Name Taxis infolge eines Familienzweiges "Torro" (Turm) in Thurn und Taxis umbenannt. Im Jahre 1754 erlangte Graf Alexander-Ferdinand von Thurn und Taxis den Fürstenstand, von da an zählten sie zum Hochadel. Aufbau und Entwicklung des Postwesens in Deutschland sind ohne sie nicht denkbar.

Rund 50 Jahre später, im Jahre 1806 gelang es Kurfürst Max-Joseph IV. nach jahrelangen, zähen Verhandlungen, den Thurn und Taxis das Postregal gegen eine hohe Entschädigung abzukaufen. Damit wurde die Post in Bayern (ab 1. März 1808) "Königlich-Bayerisch". Nach dem Sturz der Monarchie (1918) war die Post wieder Sache des "Reiches".

Doch nicht nur in Bayern endete zu Beginn des 19. Jahrhunderts das Thurn und Taxis'sche Postzeitalter, sondern überwiegend in ganz Deutschland wurde die Post Ländersache. Nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 unter von Bismarck, wurde der neu installierte Generalpostmeister Heinrich von Stephan zuständig für das ganze Reichsgebiet. Generalpostmeister Heinrich von Stephan gründete auch 1874 den Weltpostverein.

Bereits in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts war der bisherige Fuß- und Reiter-Botendienst über weite Strecken durch die Postkutsche ersetzt worden. Anfangs waren die Gefährten von einfachster Beschaffenheit. Es waren ungefederte Holzleiterwagen später mit Planenabdeckung. Die ersten gefederten der schönen Bauart, wurden in England eingeführt. In Deutschland fuhr die erste Postkutsche "moderner" Art erstmals im Jahre 1660 zwischen Berlin und Leipzig. Im ganzen Lande wurde die Zahl der Poststationen wesentlich erhöht.

Zur Vorgeschichte bzw. zum Zeitpunkt der Errichtung einer Poststation in Schwabsoien gibt das Nachfolgende einen fundierten Aufschluß. Nachdem bekannt geworden war, daß die Einrichtung einer Postkutschenverkehrsstrecke zwischen Schongau und Kaufbeuren in Planung

ist, ergriff der Gastwirt und Bierbrauer Matthias Zacherl die Initiative und reiste 1873 nach Augsburg um dort beim Königlich-Bayerischen Oberpost- und Bahnamt wegen einer Betriebskonzession vorstellig zu werden. Zacherl hatte im Jahre 1865 die Gastwirtschaft "Beim Heelewirt" in Schwabsoien käuflich erworben. Nun bewarb er sich bei dem zuständigen Amt um die genannte Konzession. Er erklärte sich bereit, die verlangten Konditionen zu erfüllen. Dazu mußte er sechs diensttaugliche kräftige Zugpferde stellen. Des weiteren die notwendigen Stallungen, die Unterstellräumlichkeiten für Kutsche und Ersatzkutsche. Die als Omnibus bezeichneten Kutschen wurden von der Königlich-Bayerischen Postverkehrsanstalt gestellt. In diesem Zusammenhang ist es bemerkenswert, daß bei Einführung des motorisierten Fahrbetriebes, die größeren Kfz-Fahrzeuge für den Postreisedienst ebenfalls 'Postomnibus' genannt wurden.

Nach einem vom Königlich Bayerischen Oberpost- & Bahnamt für Schwaben und Neuburg bei der Gemeinde Schwabsoien eingeholten Leumundszeugnis wurde die Konzession ab Eröffnung der Strecke 1874 erteilt.

Nach den Aufzeichnungen von Daniel Zacherl, der die Postexpedition im Jahre 1900 von seinem Vater übernommen hatte, war er gewissermaßen "der letzte Posthalter alter Art ". Als nämlich die Eisenbahnstrecke Schongau-Kaufbeuren im Jahre 1923 eröffnet wurde, ist gleichzeitig der Postkutschenverkehr Schongau-Kaufbeuren eingestellt worden. Erstaunlicher Weise wurde bereits 1880 der Poststall von Schwabsoien weggenommen und nach Osterzell verlegt. Die Postexpeditionslokalität blieb noch darüber hinaus bis zum Ende des Ersten Weltkrieges im Anwesen Zacherl erhalten.

Zur Eröffnung der Eisenbahnstrecke Schongau-Kaufbeuren mit Bahnpost, einem für damalige Verhältnisse bedeutungsvollen Ereignis, schreibt der Chronist:

"Nachdem bereits vor dem Ersten Weltkrieg (1914/18) eine entsprechende Planung erfolgt war, konnte diese, von der Bevölkerung sehnlichst herbei gewünschte Bahnlinie am 17. Februar 23 in Betrieb genommen werden. Sowohl für Schongau, als auch Kaufbeuren und all die Ortschaften an der Strecke, war dies ein großer Freudentag. Ein Sonderzug mit 450 Sitzplätzen, davon 112 für die Schongauer Honoratioren reserviert, führte in zügiger Fahrt vorbei an festlich geschmückten Bahnhöfen, wo noch weitere Persönlichkeiten zustiegen. Nach gefahrloser Fahrt, wurde die Gesellschaft in Kaufbeuren mit einem umfangreichen Festprogramm überrascht. Um 1,30 (13,30) Uhr fuhren die Teilnehmer zurück nach Schongau. Hier fand im schön dekorierten Traubensaal ein großes Festkonzert statt zum Ausklang für diesen bedeutungsvollen Tag."

Als schließlich im Jahre 1918 die Poststation in Schwabsoien zur Neubesetzung heran stand, wurde die Posthalterstelle Herrn Anton Hummel übertragen, der in seinem Hause die nötigen Räumlichkeiten schuf. Herr Hummel wurde bei der Einstellung in den Postdienst als Schwerkriegsbeschädigter vor anderen Bewerbungen bevorzugt. Aus den vorliegenden Unterlagen geht folgende kurze Vita hervor: Anton Hummel wurde am 21. August 1887 in Schwabsoien geboren. Von Beruf war er Huf- und Wagenschmied und erlebte den 1. Weltkrieg von Beginn an im Frontdienst. Durch eine schwere Verwundung verlor er den linken Unterschenkel. Während des Lazarettaufenthaltes lernte er seine spätere Frau kennen. Nach dem Krieg heimgekehrt heiratete er die aus Brunntal stammende Maria Schelkhorn. Der Ehe entstammen sechs Kinder, zwei Söhne und vier Mädchen. Im Jahre 1918 wurde er in den Postdienst übernommen und trug die Amtsbezeichnung Posthalter. Bei der vorerwähnten organisatorischen Änderung durch die Einstellung des Postkutschenverkehrs wurde die bisherige Postexpedition in Poststelle umbenannt, die alte Berufsbezeichnung Postexpeditor kam in Wegfall und wurde durch den Titel 'Posthalter' ersetzt. Ab der Einführung des Bahnpostdienstes

Schongau-Kaufbeuren im Jahre 1923, mußte Herr Hummel ein Gespann bereitstellen. Mit seinem Einspanner holte er täglich frühmorgens die Post an der Bahnpost in Schwabbruck ab und übergab gleichzeitig die abgehenden Sendungen vom Vortage. Zu seinem Posthaltergehalt erhielt er eine Entschädigung für die Bereitstellung von Stall, Gespann und Futter für das Pferd. Diese Regelung blieb bis zur Einführung des Kfz.-Postverkehrs Mitte der 30er Jahre des vorigen (20.) Jahrhunderts. Ab diesem Zeitpunkt wurde auch gleichzeitig der Bahnpostbetrieb Schongau-Kaufbeuren eingestellt. Die Postversorgung erfolgte nunmehr ausschließlich über die Kfz.-Landkraftpost-Linie I Schongau-Altenstadt-Schwabniederhofen-Schwabbruck-Schwabsoien-Sachsenried-Ingenried-Rettenbach-Erbenschwang-Huttenried.

Diese Landkraftpostfahrzeuge dienten zur Postdienstversorgung auf dem flachen Lande, hatten jedoch auch hinter dem Fahrer vier Fahrgastplätze, was von der Landbevölkerung oft und gerne in Anspruch genommen wurde.

Kraftfahrer auf der Landkraftpostlinie I über viele Jahre war Postschaffner Ignaz Lederle aus Schwabsoien, geb. 02.10.1895 dortselbst, gest. 07.05.1952, der den Postführerschein schon 1943 erwarb. Sein Vater Sebastian Lederle war Postbote in Schwabsoien,

Folgende chronologische Abfolge des Postdienstes in Schwabsoien ergibt sich aus den vorliegenden Unterlagen;

- 1873 Gastwirt Matthias Zacherl beantragt beim Oberpost- und Bahnamt für Schwaben und Neuburg in Augsburg die Konzession für die künftige Postkutschenstrecke Schongau - Kaufbeuren

- 1874 Matthias Zacherl erhält den Zuschlag und die Konzession unter den oben angeführten Konditionen. Ab Eröffnung der Strecke wird die neu geschaffene Postexpedition mit Poststall im nunmehr umbenannten `Gasthof zur Post` eingerichtet.

- 1900 Matthias Zacherl geht in den Ruhestand, die Posthalterei wird an den Sohn Daniel übertragen.

- 1918 Übernahme der Post durch Anton Hummel als Posthalter I. Je nach Geschäftsumfang gab es Poststellen I und II.

- 1953 Anton Hummel geht in den Ruhestand. Die Poststelle Schwabsoien wird der ältesten Tochter des H., Maria Käb/Hoffmann übertragen. Sie ist im Angestellten-Verhältnis, die Amtsbezeichnung `Posthalter` wird im Postdienst nicht mehr angewandt.

- 1970 Frau Hoffmann wird auf eigenen Antrag hin nach Augsburg versetzt. Gleichzeitig wurden die bisherigen Posträume gekündigt.

- 1970 Frau Annemarie Mrasek übernimmt die Poststelle, die ab diesem Zeitpunkt vorübergehend im sog. `Lehrerhaus` untergebracht wird. Schließlich kann die Post 1971 geeignete Räume in einem Neubau an der Füssener Straße anmieten.

- 1995 Frau Mrasek geht in Rente. Zum großen Bedauern der Bevölkerung wird die Stelle nicht neu besetzt. Die Poststelle in Schwabsoien wird ersatzlos geschlossen.
Damit geht in Schwabsoien eine Ära von über hundert Jahren zu Ende.

Ergänzung: Neuesten (2011) vorgefundenen postalischen Dokumenten zufolge, war zumindest i. d. Zt. v. 1891-93 ein Posthalter namens `Mäurer` in der Schwabsoiener Post tätig.

Ab dem Zeitpunkt der Reichsgründung 1871, wurde im gesamten Reichsgebiet das Postwesen in Form neuer Postverkehrsstrecken und Poststationen wesentlich verbessert. Vor allen Dingen, hat dies der von Bismarck ernannte Generalpostmeister Heinrich von Stephan bewirkt. Wie bereits erwähnt, war er auch der Gründer des Weltpostvereins im Jahre 1874. Allerdings hat sich das Königreich Bayern eine gewisse Selbständigkeit auf dem Gebiete des Postwesens bewahrt. Auf der hier geschilderten Postlinie Schongau-Kaufbeuren verkehrten also Königlich-Bayerische Postkutschen, bis nach dem Ende des Ersten Weltkrieges durch den Sturz der Monarchie die Post auch in Bayern "Reichsdeutsch" wurde.

Noch in den 1870er Jahren wurde das ganze Gebiet westlich von Schongau postalisch durch einen Postboten namens Neth, der zu Fuß unterwegs war, versorgt. Fröhlich machte er sich von Schongau aus auf seine Tour über Altenstadt, Schwabsoien, Schwabbruck, Ingenried, Tannenberg, Burggen und zurück über Engenwies nach Schongau, wo er gegen Abend wieder ankam. Dienstag und Freitag kamen Sachsenried, Krottenhill, Erbenschwang und Huttenried noch dazu. Der Briefverkehr war zu jener Zeit noch denkbar gering. Nicht jeden Tag war für jeden Ort Post da, Zeitungen gab es auf dem Lande kaum.

Lt. Protokoll des. Kgl. Ober-Post-Amtes München v. 08.04.1878 liegt eine Beschwerde des Pfarrers von Tannenberg über unregelmäßige Begehung des Ortes durch den Postboten Neth vor. Nach Untersuchung und Vernehmung des Neth, besteht kein Anlaß für ein Disziplinarverfahren, weswegen der Vorgang zu den `Acten` genommen wird.

Im Rahmen dieser historischen Niederschrift ist es m. E. erwähnenswert, daß bereits am 20. Mai 1847 der Posthalter Johann Ott von Schongau, einen Antrag für die Genehmigung einer Stellwagenfahrt zur Personenbeförderung von Schongau über Oberdorf nach Kaufbeuren bei der Königlich-Regierung von Oberbayern in München gestellt hat. Diese hat lt. Unterlagen den Vorgang an das Ober-Post-Amt von Schwaben und Neuburg in Augsburg weitergeleitet.

Im Juli 1847 hat der `Bothe` Donatus Wörle aus Schongau beim Kgl. Ober-Post-Amt von Schwaben und Neuburg in Augsburg einen Antrag für die Genehmigung einer Stellwagenfahrt von Schongau nach Buchloe und zurück gestellt. Bereits mit Bescheid vom 15. Juli 1847 wurde diesem Antrag wegen "Nichtbedarfs" nicht stattgegeben.

Den Vorgang des Antrages von Posthalter Johann Ott aus Schongau zur Genehmigung einer Stellwagenfahrt von Schongau nach Kaufbeuren und zurück betreffend wurden von Augsburg Angaben über Entfernung und nähere Beschreibung der anfallenden Poststunden etc. angefordert. Nach mehrmaligem Schriftwechsel erfolgte schließlich in einem umfangreichen Bescheid die Erteilung der beantragten `Concehsion`.

Nachtrag: Die besagte Stellwagen-Verbindung Schongau-Oberdorf-Kaufbeuren hatte Bestand bis zur Einführung der neuen Postkutschen-Linie Schongau-Kaufbeuren über Schwabsoien usw. im Jahre 1874.

Nachfolgend die Konzessions-Urkunde für die sog. Stellwagenfahrt zur Personenbeförderung von Schongau über Oberdorf (Markt Oberdorf) und Bießenhofen nach Kaufbeuren und zurück im Wortlaut: (Handschriftliche Originalurkunde im Bayerischen Staatsarchiv München)

Im Namen Seiner Majestät des Königs von Bayern

Concehions-Urkunde

Auf das *Gesuch* des Posthalters und Bierbrauers Johann Ott aus Schongau um Ertheilung einer Concehion zu Stellwagenfahrten von Schongau über Oberdorf nach Kaufbeuren und zurück wird nach vorgängigem Benehmen mit der Kgl. Regierung von Schwaben und Neuburg und der Generalverwaltung der Kgl. Posten und Eisenbahnen in Anbetracht der wünschenswerthen Erleichterung des Personenverkehrs durch *Gelegenheit* zu billigen Fahrten auf der Route zwischen Schongau, Oberdorf und Kaufbeuren, dann in Erwägung der Tüchtigkeit des Bewerbers und fundierten Instandsetzung des Unternehmens, die erwähnte Concehion hierdurch ertheilt.

Hiernach hat Johann Ott jeden Dienstag in der Woche Morgens 7 Uhr von Schongau über Oberdorf nach Kaufbeuren zu fahren und daselbst bis Nachmittags halb drei Uhr einzutreffen.

Die Rückfahrt hat derselbe jedesmal Mittwoch Früh 7 Uhr anzutreten und bis Nachmittags 2- 3 Uhr in Schongau wieder einzutreffen. Der Fahrpreis wird für die Person einschließig 25 Pfund Gepäckes von Schongau bis Kaufbeuren auf 1 f. festgesetzt. Derselbe Preis gilt für die Rückfahrt. Für die Zwischenstationen sind die Preise für 6 Cr. pro Stunde zu berechnen.

Die Stellwagen, derer sich Johann Ott zu bedienen hat, müssen mindestens achtsitzig und mit zwei guten rüstigen Pferden bespannt sein, und es dürfen in einem Wagen nicht mehr Personen aufgenommen werden, als der Zahl der Sitzplätze, welche nummeriert sein müssen, entspricht.

Das Kgl. Landgericht Schongau hat hiernach dem Johann Ott das *Geeignete* zu eröffnen ihn bezüglich des Vorbemerkten, wie der üblichen nach § 2 Absatz 2

und 3 , dann §§ 3,4,6,7,8 der allerhöchsten Verordnung vom 20. Dezember 1842 Regierungsblatt Seite 1397 u.f. zu übernehmenden Obliegenheiten nach einer eingängigen Belehrung besonders zu Protokoll zu verpflichten.

Die Concessionsurkunde ist demselben nicht eher zu behändigen und das Beginnen der Fahrten nicht eher zu gestatten , bis Johann Ott eine Caution von 100 f. aufrecht gemacht , wenigstens einen mit der nach § 4 der angeführten allerhöchsten Verordnung erforderlichen Aufschrift versehenen Stellwagen beigeschafft und die Abfahrts- und Ankunftstage, wie Stunden öffentlich bekannt gemacht haben wird.

Die mit Bericht vom 28. April d. J. eingesendeten Akten folgen zurück.

München, den 15. July

1847

Königliche Regierung von Oberbayern

gez.: Unterschrift

Die vorstehend beschriebene Stellwagen-Personen-Beförderungs-Verbindung von Schongau über Oberdorf und Bießenhofen nach Kaufbeuren wurde schließlich durch die Genehmigung der von Matthias Zacherl aus Schwabsoien beantragten neuen Postkutschen-Verbindung von Schongau direkt nach Kaufbeuren über Schwabsoien, Sachsenrieder Forst und zurück ersetzt. Nachstehend ist das Genehmigungsschreiben des Oberpost- und Bahnamtes für Schwaben und Neuburg in Augsburg vom 28. Dezember 1873 gültig ab 1. Februar 1874 abgedruckt.

Ad. Num. ~~1115~~ Nr. 1369

^{10.}
Augsburg, den 25. September 1873

Königlich Bayerisches
Oberpost- & Bahnamt
für
Schwaben & Neuburg.
Postdienst.

111. 26 d. 6. 1873 ✓
J. 1. 1874 8/81

Es wird ergebenst notifiziert, daß mittels
Entschließung der General-Direction
Postabtheilung d. 23. d. M. die Verlegung
der Postverbindung Bießen-
hofen-Schongau auf Route Kauf-
beuren-Schongau vom 1. Februar
1874 anfangend genehmigt ist.

J. J. Schumann

Stu
H. R. Langschmidt
Schongau.

Verlegung von Bießen-
hofen-Schongau auf
Schongau und Kaufbeuren
d. 1. 2.

A 24

1113

Text obigen Genehmigungsschreibens (Quelle: Bayerisches Staatsarchiv, München).
"Es wird ergebenst notifiziert, daß mittels Entschließung der General-Direction Postabthei-
lung vom 23. d. M. die Verlegung der Postverbindung Bießenhofen-Schongau auf Route
Kaufbeuren-Schongau v. 1. Februar 1874 anfangend genehmigt ist." - gez.: Unterschrift

Als Ergänzung der Chronik über die Poststation in Schwabsoien erscheint es historisch sinnvoll, eine Beschreibung des damaligen Postkutschenverkehrs auf der Postlinie Schongau-Kaufbeuren hinzuzufügen. Dies erfolgt teilweise in Anlehnung an entsprechende Erzählungen von Daniel Zacherl (Das Schwabsoier Dorfbuch v. Eduard Wille, 1940) und Niederschriften von Erwin Hartmann, Schwabsoien.

Bevor die Postlinie Schongau-Kaufbeuren eröffnet wurde, veranlasste die Königlich-Bayerische Postverkehrsanstalt für Schwaben und Neuburg in Augsburg eine Untersuchung über die Befahrbarkeit der besagten Straße vor allem auch durch den Sachsenrieder Forst. Nachdem die Strecke verschiedentlich ausgebessert wurde, erfolgte schließlich die Genehmigung. Dennoch muß man dazu feststellen, daß vergleichsweise heute jeder gekieste Feldweg in besserem Zustand ist, als diese Verbindungsstraße zwischen den beiden genannten Städten damals war. Tiefe, von Regengüssen ausgespülte Fahrrinnen und Löcher, erschwerten das Vorwärtskommen der schweren Postkutschen. Auf der festgelegten Fahrstrecke waren etliche Steigungen bzw. Gefälle zu überwinden, z. B. die Altenstädter Steige kurz nach Schongau, zwei steile Passagen in Schwabsoien und in Sachsenried, und eine bei der sog. Stachustafel im Sachsenrieder Forst. Dann noch den steilen Osterzeller Berg mit seinen 18 Prozent Steigung, rauf und runter. Wenn man es landschaftlich betrachtet, geht es vom Lechtal ins Schönachtal, den Sachsenrieder Forst, ins "kalte Tal", ins Gennachtal und schließlich ins Wertachtal. Man kann sich vorstellen, daß dies bei einem Eigengewicht der Kutschen von 16 Ztr., dazu die Fahrgäste mit Gepäck und die Postsendungen, den Pferden ganz erhebliche Anstrengungen abverlangte. Wo immer es ging, wurde im Trab gefahren.

Nicht selten mussten die Fahrgäste aussteigen und der Postillion sowieso absteigen und die Pferde vorne führen, um das Weiterkommen zu erleichtern. Besonders gefährlich war steiles Gefälle, hier musste der Postillion einen sog. Radschuh am rechten hinteren Rad anlegen. In den Wintermonaten waren die durch Eis und Schnee bedingten Behinderungen noch weitaus größer. Schneeverwehungen, umgestürzte Bäume machten ein Einhalten der vorgegebenen Fahrzeit oft unmöglich, zumal, wenn es die Pferde allein nicht mehr schafften und erst ein Vorspann in der nächsten Ortschaft geholt werden mußte. Versperrte gar ein umgestürzter Baum die Straße, mussten die Pferde abgeschirrt werden. Dann wurde der Baum mit Seilen und Ketten von dem Gespann beiseite gezogen. Vor allem die großen Schneemengen im Sachsenrieder Forst waren immer ein Hindernis, zumal die Kutschen in aller Frühe noch bei Dunkelheit unterwegs waren. Von einem Schneepflug war in der damaligen Zeit sowieso gar nicht die Rede.

In der Postkutschen-Zeit gab es auch noch kein Telephon und wenn abends um neun Uhr die Kutsche von der Rückfahrt noch nicht in Schongau war, schickte der Postexpeditor einen Roßknecht mit zwei Pferden entgegen wobei es oft vorkam, daß dieser weit in den Sachsenrieder Forst hineinreiten musste um Hilfe zu leisten.

Bei all diesen Betrachtungen bleibt von der oft dichterisch beschriebenen Postkutschen-Romantik wenig übrig.

Einer der Postillione, die die Route Schongau-Kaufbeuren befuhren, war (laut Chronik Sachsenried von Martin Geisenberger) Franz-Josef Kustermann aus Sachsenried. Er war bekannt und beliebt ob seines herzhaften Humors mit dem er Einheimische und Fahrgäste erfreute. Die Fahrt bei stockfinsterner Nacht durch den Sachsenrieder Forst war manchmal nicht ungefährlich, wenn nämlich Wegelagerer und "zweilichtige" Gestalten auf die Kutsche aufspringen wollten, um 'umsonst' mitgenommen zu werden. Wie Kustermann erzählte, hatte er immer einen dicken Prügel parat und ein paar kräftige Geißelhiebe vertrieben die finsternen

Gesellen schnell wieder. Die mitgeführte Laterne mit einer dicken Stearinkerze war sehr dürrtig und wurde nicht selten vom Wind immer wieder ausgeblasen.

Nun zum Postillion dessen Leben im Alltag so ganz anders verlief als bei mancher romantischen Beschreibung. Er war buchstäblich auf der untersten Stufe der Posthierarchie und war kein Postangestellter sondern wurde vom Postexpeditor bzw. Posthalter mit einem Taglohn von 1 Gulden entlohnt. Seine Uniform erhielt er von der Bayerischen Postverkehrsgesellschaft, ebenso das Posthorn. Sein Alltag begann buchstäblich schon zu `nachtschlafener` Zeit zwischen zwei und halb drei Uhr und endete nicht vor 10 Uhr abends. Die Pferde waren für den Postillion das Wichtigste. Er war immer bei seinen Gäulen, neben denen er auch sein Nachtlager hatte. Zur ständigen Pflege gehörte selbstverständlich das Striegeln und Putzen ebenso wie das rechtzeitige Tränken und Füttern; das geschah auch regelmäßig bei den Stationen unterwegs. Dazu führte das Gespann das sog. "Bärrele" mit Hafer und Häcksel mit, das vorne an der Deichsel hing.

Wenn man bedenkt, daß der Postillion bei jeder Witterung, ob Sturm und Regen, Eis und Schnee auf seinem Kutschbock das Fuhrwerk lenkte, so war der Lohn sehr karg.

Nach diesen Schilderungen noch einmal zurück zur Poststation Schwabsoien. Die rigorose Schließung steht nicht für sich alleine. Sie wurde durch das Gesetz zur Poststrukturreform II (BGBl I 2325/1994) der Bundesregierung Kohl, bestehend aus CDU, CSU, FDP, mit Zustimmung nahezu aller Parteien des Deutschen Bundestages ausgelöst. Dieses Gesetz zur Neuordnung des Postwesens und der Telekommunikation, kurz Postneuordnungsgesetz (PT neuOG) erhielt seine verfassungsrechtliche Grundlage durch die Grundgesetzänderung in Form eines neuen Artikels Nr. 87 f und 143 b sowie durch Streichungen und Änderungen Artikel 73 und 87. Das Bundesvermögen Deutsche Bundespost und Telekom wird in ein Unternehmen mit privater Rechtsform umgewandelt. Das PTneuOG regelt die umfassende Neustrukturierung der bisherigen Bundesbehörde Deutsche Bundespost (Post und Telekom) in folgende Privatunternehmen:

Deutsche Post AG (unter HRB Nr. 6792)

Deutsche Postbank AG (unter HRB Nr. 6793)

Deutsche Telekom AG (unter HRB Nr. 6794)

Die Umwandlung der Deutschen Bundespost in die drei Aktiengesellschaften tritt am 1. Jan. 1995 in Kraft.

Die Aktiengesellschaften Deutsche Post AG, Deutsche Postbank AG und Deutsche Telekom AG wurden am 2. Januar 1995 beim Amtsgericht Bonn in das Handelsregister eingetragen (HRB siehe oben).-

Soweit die juristische Abhandlung dieser, trotz aller Widerstände von Seiten des überwiegenden Teils der Deutschen Bevölkerung von der Politik beschlossenen Grundgesetzänderung.

Mit der Folge, daß sämtliche Postdienststellen im Bundesgebiet geschlossen wurden. Die Post--Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Deutschen Bundespost führt die Postgeschäfte in sog. Filialen und Agenturen mit erheblichen, für jeden Bürger spürbaren Einschränkungen weiter. Mittlerweile haben sich private Brief- und Paketdienste etabliert. Den Kahlschlag einer einst weltweit anerkannten Infrastruktur vor allem auf dem flachen Lande kann jeder Bürger täglich erleben

Die ad hoc Entscheidung des Post-AG Vorstandes, die bisherige Berufskleidung (Uniform) der ehemaligen Deutschen Bundespost abzuschaffen, mußte aus Sicherheitsgründen und dem Widerspruch der Öffentlichkeit wieder zurückgenommen werden. Mittlerweile ist das Er-

scheinungsbild des Post-Zustellpersonals durch eine einheitliche Dienstkleidung in den traditionellen Postfarben Blau und Gelb wieder hergestellt.

Schließlich hat die Post-AG als Nachfolgerin der ehemaligen Deutschen Bundespost die einstigen Postdienstgebäude und Wohnimmobilien verkauft und damit Volksvermögen veräußert. Damit dient dieses Unternehmen nicht mehr dem Gemeinwohl, wie bisher die Deutsche Bundespost, sondern dem Ziel der Gewinnoptimierung mit Blick auf die Börse. -

Zum Abschluss:

Nach dem Erlass des oben genannten sog. Artikel-Gesetzes erfolgten zwangsläufig eine Fülle von Rechtsverordnungen usw.. So wurde wieder (typisch deutsch) eine neue eigene Behörde, die Bundesanstalt - Postgesetz (BAPostG) geschaffen, um die Rechte des Bundes auf dem Post- und Telekommunikations-Sektor zu wahren.

Was soll mit den ehemaligen Postbeamten bei den neuen Privatfirmen geschehen? - Sie bleiben Bundesbeamte und werden vom Bund an die Firmen `ausgeliehen`.

Inzwischen sind die AG`s bemüht, die Beamten so bald als möglich loszuwerden, z. B. in den Vorruhestand etc..-

Weitere umfängliche Einzelheiten im Zusammenhang mit der Privatisierung des einstmals vorbildlich funktionierenden deutschen Postwesens möchte ich dem geneigten Leser ersparen.

Schongau, im März 2011

(gez.: Unterschrift)

Edmund Baumgärtner