

REISEN MIT DER POST: VOM MIETPFERD ZUR DILLIGENCE

Rüdiger WURTH

Sieht man von der römischen Organisation des *cursus publicus* ab, innerhalb welcher ein hochentwickeltes Kommunikationssystem, gestützt auf feste Stationen, den mansiones beziehungsweise mutationes, entlang der Straßen des Imperium Romanum, nicht nur für Brief- und Frachtransport sondern wesentlich auch für Personentransporte gesorgt gehabt hatte, eine Organisation, welche jedoch mit dem Rückzug der politischen Macht des Imperiums aus unserem Raum gegen Ende des 5. Jahrhunderts ihr Ende gefunden hatte, so war man bis in das XVI. Jahrhundert hinein auf individuelle Möglichkeiten bei Ortswechsel angewiesen. Solche verstanden sich als Transportmittel in Eigenbesitz oder aber als fallweise angemietete Reitpferde beziehungsweise Pferd und Wagen. Eine Reisesituation, die sich erst im Zuge der Breitenentwicklung des Postwesens ändern sollte. In dessen Frühzeit hatten selbst in hohem kaiserlichen hofpostmeisterlichen Dienste gestandene Personen mitunter keine andere Wahl, soferne sie Routen benutzten, welche postalisch noch nicht erschlossen waren. So etwa war der nachmalige Hofpostmeister (1548 bis 1559) und schon zuvor in kaiserlichen Diensten gestandene Matthias von Taxis im Juli des Jahres 1540 genötigt gewesen, eine Reise vom Alt-Ofen (Obuda) bis nach Wiener Neustadt mittelst mehrfach gewechselter Mietfahrzeuge zu bewältigen. Seine Spesenabrechnung hält die Details wie folgt fest !:

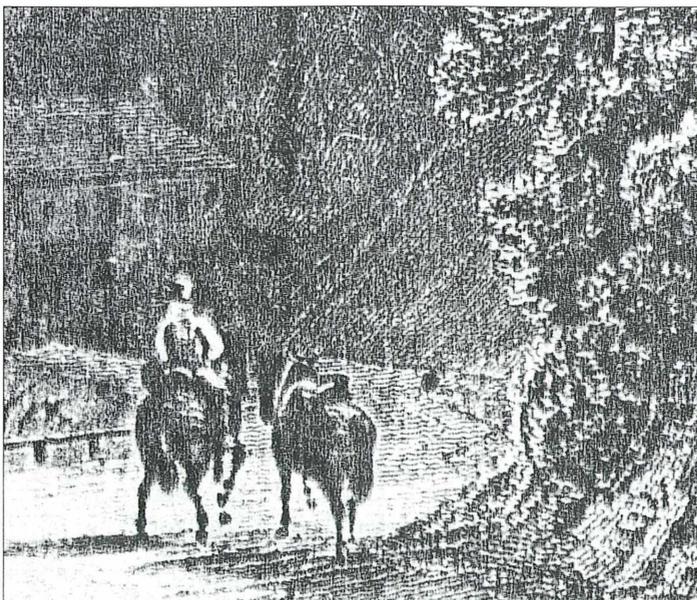
Wagen von Alt-Ofen bis Gran (Esztergom)	3 Dukaten
Wagen von Gran bis Komorn (Komárom)	2 Gulden 30 Kreuzer
4 Überfahrten über die Donau zusammen	16 Kreuzer
Wagen von Komorn bis Sommerein (Strass-Sommerein / Hegyeshalom)	3 Gulden 7 Kreuzer
Wagen von Sommerein bis Waltersdorf	3 Gulden 45 Kreuzer
Wagen von dort bis Wiener Neustadt	1 Gulden 8 Kreuzer

Summe: 3 Dukaten 10 Gulden 46 Kreuzer / Rheinisch

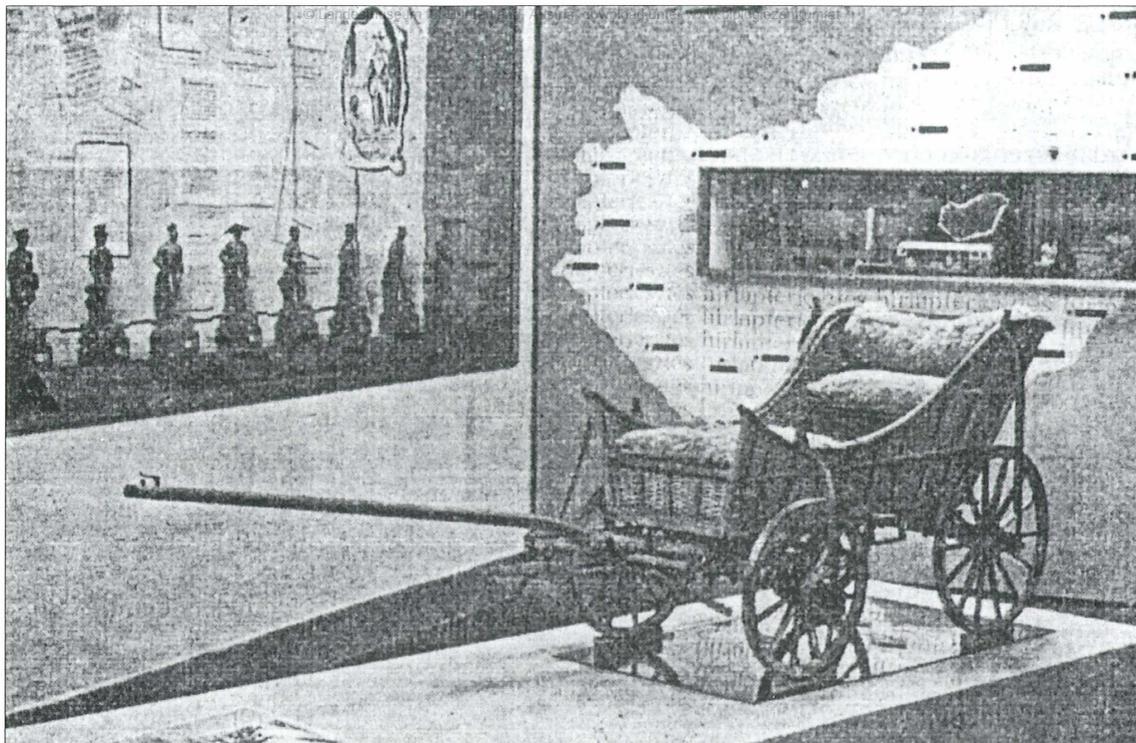
Die Erfahrungen aus dieser mühseligen, auf private Anmietungen gestützten, Reise, veranlaßten Matthias von Taxis noch gleichen Jahres einen festen Postkurs von Wiener Neustadt über Waltersdorf, Bruck an der Leitha, Bamen (Pama), Wieselburg (Moson), Raab (Györ), Komorn, Nöger (Sattel-Neudorf / Nyerges-Ujfalu) nach Gran zu legen. Ein Beispiel, welches unterlegt, daß nicht nur der Nachrichtendienst, sondern sehr wohl auch der *Reiseverkehr* maßgeblicher Faktor schon frühen Postwesens gewesen war. Die bei den Poststationen gehaltenen Pferde und allfälligen Wägen (Kaleschen) standen neben den primären Einsätzen für die Kuriere auch Reisenden unter gewissen Voraussetzungen zur Verfügung, wobei Personen im Dienste des Kaisers, der Regierung oder des Militärs, analog den Bestimmungen im Postenlauf des Briefpostverkehrs, absoluten Vorrang genossen hatten, während Privatreisende nur nach Maßgabe freier Kapazitäten Nutznießer jener Personentransporte hatten werden können. Es versteht sich, daß so manches Trinkgeld floß oder auch heftig gestritten wurde, um in den Genuß solch einer privat nur eng begrenzt zur Verfügung gestandenen Postreise zu gelangen. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Vorteil gegenüber privaten Anmietungen in vor allem regelmäßig möglichem Wechsel von Pferden und Wägen sowie in einheitlichen Taxen gelegen gewesen war. So beliefen sich etwa die Reisekosten des Matthias von Taxis 1537 von Wien nach Linz, unter Benützung von 6 Poststationen, mit Abstand günstiger als jene oben zitierte, drei Jahre später, ohne postalische Stützpunkte ²:

Wien–Linz pro Poststation	1 Gulden
Trinkgeld für jeden Postknecht zusätzlich	4 Kreuzer
<hr/>	
Summe, bei jeweils zwei Knechten:	6 Gulden 48 Kreuzer

Mit jenen Datierungen erweist sich das Personenreisewesen im Prinzip als ein altherkömmlicher Zweig postalischer Organisation, nahezu gleich alt mit deren Entstehen. Unter wirtschaftlichem Aspekt war dies ohne Zweifel der für die einzelnen Postmeister geschäftsträchtigere Teil ihrer Funktion, zumal sie aus Ritt- und Aufsitzgeldern (im Wagen pro Person) ungleich mehr Einkommen bezogen als aus den anteiligen Brieftaxen. Jenes ursprüngliche Postreisensystem verstand sich also primär auf das Reitpferd hin orientiert und wurden Reisende durch Postillions zum Zielort beziehungsweise zum nächsten Pferdewechsel begleitet, von wo der Postillion entweder einen Rückreisenden aufnehmen konnte oder aber mit dem ledigen Pferd am Zügel zu seiner Station zurückritt. Allenfalls waren auch einfache Wagen oder bessere Karren zur Verfügung gestanden, auf welche Reisende aufsitzen und befördert werden konnten. Zur Entwicklung jener von frühen Postmeister eingesetzten Personenfahr-



zeugen (Kaleschen, Kutschen, Karren) besteht eine in Ungarn gepflogene Überlieferung, wonach der Begriff „Kutsche“ auf eine Typenentwicklung von Wagenbauern der Ortschaft „Kocs“ zurückgehen soll: angeblich war dort im XVI. Jahrhundert erstmalig eine Aufhängung des Wagenkastens mittels Lederriemen entwickelt worden, eine Methode, welche mit ihrer Technik, gegenüber vorher starren Verbindungen zwischen Wagenkasten und Fahrgestell oder Aufhängung mittels kaum Erleichterung bietender Ketten, ein Straßenunebenheiten ausgleichendes Schwingsystem bedeu-



tete.³ Wie dem auch sei, diese kleine Geschichte aus Ungarn hat ihren Reiz und illustriert die seinerzeitigen Fortschrittsbemühungen in der Wagenbautechnik ebenso wie sie Rückschlüsse auf geherrschte Straßenzustände zuläßt.

Wenngleich es keine festen Reisezeiten gegeben hat, sich die Personenreisen vielmehr in Übereinstimmung von Bedarf und bestandener Möglichkeit bei der betreffenden Poststation abgewickelt hatten, war es schon sehr bald zu amtlichen Regelungen, teils von kaiserlicher Seite unmittelbar beziehungsweise auch von regionalen Verwaltungsstellen, gekommen. So bietet beispielsweise ein am 2. April 1603 seitens des innerösterreichischen Regenten Erzherzog Ferdinand in Graz erlassenes, die Posten betreffendes, Patent unter anderem auch Einblick in zeitgenössisch herrschende Zustände und überlieferte Formen des *Personenreisewesens*,⁴ wobei nicht zuletzt die zweifellos verbreiteten Streitigkeiten um die geringen Reisemöglichkeiten, ausgeartet bis hin zu Gewalttätigkeiten, angesprochen werden. So liest man unter Punkt fünf den Umstand vermerkt, daß mitunter Privatreisende, mit eigenen Pferden oder Wagen unterwegs, plötzlich Postpferde begehren, was nach Herkommen nicht zulässig wäre:

„...daß oftermals etlich von hier oder andern Orten auß mit iren aigen Rossen, item Gutschen und dergleichen, auch theils wol gar zu Fueß ire Raisen anstellen, aber unversehens, wo es inen zu sün kombt, an diesem oder jenem Orth ain oder mehr Ross von den Posten begern und haben willen, und da inendieselben mit guetem verwaigert (wie denn diese Ordnung altershero gehalten worden, das man solchen Raisenden, welche nit von dem Ersten Orth oder Haupt-Post von dannen sie abreisen, die Post nemben kaine Post-Roß hernach geben solle), Sie so dann die Roß mit gewalt selbst auß dem Stall nemen und damit ires gefallens fortreiten wollen...“

In weiterer Folge wird darauf verwiesen, daß entsprechend Berechtigte, wie fürstliche Personen, Gesandtschaften und in Angelegenheit des Regenten Reisende, wie alle jene, welche ein „von uns gefertigt Patent zu weisen haben“, zuvorkommend zu bedienen wären. Sollte seitens derart privilegierter Reisender ein Bedarf an Pferden gegeben sein, welchen der Postmeister aus eigenem Bestande nicht befriedigen konnte, so war er verhalten, bei privater Anmietung in der Nachbarschaft behilflich zu sein. Wer aber ohne derlei Privilegien reiste, sah sich hintangereicht, und sollte er versuchen mit Gewalt oder Betrug „ain oder mehr Roß auß den Ställen (zu) nehmen“, wurde ein solcher Frevel mit „ain Marck löttigs Goldts

unableßlich zu bezahlen“ geahndet und im Nichteinbringungsfall sollte der Betreffende „mit dem Leib solche Straff (...) zu büessen schuldig sein“

Gewiß waren Bedarf und Möglichkeiten in einem Mißverhältnis zueinander gestanden, denn bei den Poststationen herrschender rüder Ton und Gewalttätigkeit waren wiederholt Anlaß zu entsprechenden Weisungen und Strafandrohungen. So lesen wir analoge Maßregeln 1621 in einem vom Fürsten Karl von Liechtenstein als Statthalter für Böhmen erlassenen Patent und gleichen Jahres auch noch in einem von Kaiser Ferdinand II. für das Erzherzogtum Österreich unter und ober der Enns ausgefertigten Postpatent. Ein in diesen beiden Erlässen zusätzlich hervortretender Faktor ist die Strafandrohung für *Überforderung der Pferde*, dies einerseits, wenn Reisende „über die massen ungewöhnliche grosse Truhen und Fülleisen“ mit sich führten und/oder durch übermäßiges Antreiben die Rosse „krumb und untauglich“ machten, ja „oftt gantz und gar zu Boden todt reiten“ würden. Andererseits kam es zu unstatthaften Überforderungen auch dadurch, daß „von einer zur anderen bestimbtten eingelegten Post die Roß nit abwechselt und zurück gehen, sondern wohl zu zwey – und dreymahlen, biß auch die besten Roß zu grund gehen, überlaufen läßt“.⁵ Zum böhmischen Patent analoges findet sich auch in Ferdinands österreichischen Patent, wo erneut darauf verwiesen wurde, daß die Postmeister Rosse ausschließlich gegen entsprechende „Passierzettel“ hergeben dürften und sich Private strafbar machten, sofern sie etwa in „aigenen Privatsachen von der



Poststrassen ab und auff die Seitten hin“ ritten;⁶ Postpferde durften ausschließlich auf den regulären Postrouten von Station zu Station benützt werden, und abseits von diesen war man auf Privatanmietungen angewiesen. An jener Situation, sowohl nach Praxis als auch Gesetzeslage sollte sich bis gegen Ende des XVII. Jahrhunderts nichts wesentlich ändern, abgesehen davon, daß mit Ausweitung beziehungsweise Verdichtung des Postnetzes auch die Postreise-Frequenz zusehends höhere Anforderungen an das System zu stellen begann.

Diese gewachsenen Erfordernisse finden sich schließlich unter anderem in der umfassenden *Postordnung Kaiser Leopold I.* aus dem

Jahre 1695 insoferne angesprochen, als dort an die *verbindliche Pferde- und Wagenhaltung bei den einzelnen Poststationen* erinnert wird:⁷

„Soll ein jeder Post-Verweser und Post-Beförderer über diejenigen Pferd, worauff die Kayserliche Besoldung gereicht wird, um die vorfallende Ritt und Reisen desto füglicher fortzusetzen, sechs gute brauchbare und zum Postfahren und Reiten dienliche Pferd samt wenigst zwey habenden Caleschen mit allen darzu nothwendigen tauglichen Geschirr, Sättl und Zeug stäts unterhalten und solche zur Versehung des Postdiensts gehörige Pferd durch anderwärtig schwere Feld- und Würthschafftsarbeit nicht dergestalt verderben und abmatten, daß sie hernacher bey jähling hervor kommenden Ritt entweder nicht bey Hauß, oder zum Postlaufen untauglich seyn.“

Dennoch herrschten nicht selten Engpässe und kam es immer noch zu Gewaltanwendungen ungeduldiger Passagiere, was zum wiederholten Male angeprangert wurde und hinsichtlich der Ahndung „bey dem uralten Herkommen“ zu verbleiben war. Die Postmeister waren berechtigt „Gewalt mit Gewalt abzuwähren und eine in allen Rechten zugelassene Defension vorzukehren“ Pferdemangel mochte speziell dann eintreten, wenn sich mehrere knapp aufeinanderfolgende Ritte ergaben und auch in der Nachbarschaft keine zusätzlichen Pferde mehr beschafft hatten werden können; in solchen Fällen waren die Postmeister, laut Post-



ordnung, angewiesen „mit aller Bescheidenheit die Unmöglichkeit (zu) repraesentiren und die auff der Post Reisende zur Geduld (zu) verweisen, hernach aber, sobald die Gelegenheit zu Beförderung vorkomme, aufs beste also immer möglich dieselbe fortführen...“ Eine Höflichkeit, die wohl nicht immer angenommen worden war und Gewalttätigkeiten auf den Poststationen zu einem Dauerthema frühen Postreisewesens gemacht hatte.

Zu einem anderen, zusehends gravierenden, Problem war die wachsende Konkurrenz auf der Straße im Wege privater Unternehmer herangereift. Ausführlich mit jenen „Nebenposten“ sollte sich in der Folge ein durch Kaiser Karl VI. erlassenes Reichs-Postpatent im Jahre 1715 befassen.⁸ Private Wirte oder Kutscher hatten damals nicht nur Briefe geschwärzt, sondern auch in zunehmendem Maße Passagiere in Kaleschen befördert, welches dem „wohlhergebrachten kaiserlichen Regal des Postwesens“ einerseits zum Nachteile und den Privat- und Handelsleuten andererseits zum Nutzen gereicht hatte, so wie überdies auch die Gefahr der „Durchschleifung gefährlicher, sowohl einheimischer als fremder Personen“ in sich barg. Der Kaiser zeigte sich entschlossen derartige private Konkurrenz des zu schützenden Lehenspostwesens nicht nur „scharf poenen“ zu lassen, sondern diese Nebenposten „abzuschaffen und allerdings aufzuheben“ In diesem Sinne bevollmächtigte er den Fürsten von Thurn und Taxis, als Inhaber des Reichspostgeneralates, notwendige Maßnahmen zu setzen und diese auch zu exekutieren.

Das Problem blieb dennoch und zweifellos darin begründet, daß das Postreisewesen den gewachsenen Bedarf einfach nicht zu bewältigen im Stande gewesen war. Um Abhilfe zu schaffen nahm man gewisse Fuhrleute als sogenannte „Privilegierte Lehensrössler“ in Vertrag, welche das postalische Angebot verstärkten. Ein bezügliches Regulativ für das Erzherzogtum Österreich findet sich in der kaiserlichen Post- und Fuhrwesens-Ordnung des Jahres 1726.⁹

Danach waren die privilegierten „allhiesigen Landkutscher und Roßausleiher“ zur Haltung von jeweils 20 Pferden, 19 Zugpferde und 1 Reitpferd, berechtigt, womit sie reguläre Personenfahrten neben den Postreisen, mit diesen koordiniert, durchführen durften. Allerdings war in der zitierten Fuhrwesens-Ordnung auch eine feste Taxordnung integriert, nach welcher

„...des Tags von einem Pferd, wann selbes auf vier Meil Wegs als zum Exempel auf Baden, Fischamend, Stockerau, Wolkersdorf und dergleichen Distanz fahren, und selbigen Tag füglich zurückkommen können, einen Gulden, folgsam für vier Roß vier Gulden, wann sie aber etwas weiter, als auf Solenau, Bruck an der Leitha, Stetteldorf, Sirndorf, Gaunersdorf und dergleichen Distanz fahren und nichts destoweniger selbigen Tag wieder zurück kommen müssen, für ein Roß einen Gulden 15 Kreuzer, mithin für vier Pferd fünf Gulden, falls aber die Fuhr auf etlich oder mehrere Tage ginge, sie Landkutscher und Roßausleiher des Tags für ein Roß nur einen Gulden, mithin so viel Pferd und Tag, so viel Gulden, in denen Rast- oder Warttügen aber für jedweddes Pferd nur 36 Kreuzer zu begehren...“

Unbefugte Fuhrwerker verfielen nicht allein herkömmlichen Strafen, sie mußten auch gewärtig sein, daß ihnen Pferde und Fahrzeuge beschlagnahmt würden. Die Konkurrenz im Personen-Reisewesen hatte demnach die privaten Fuhrleute in privilegierte und unbefugte Unternehmer geteilt, was sogar amtliche Tax-Reduzierungen nach sich gezogen hatte, um derart Preisunterbietungen der unbefugten Fuhrleute zu begegnen.

Tax-Regulierungen im Personen-Reiseverkehr traten nicht erst während der Regierungszeit Kaiser Karl VI. in Erscheinung, und dies etwa nur für die oben angesprochenen privilegierten Lohnkutscher, sondern schon im ältesten Post-Reisewesen lassen sich entsprechende Tendenzen erkennen. Diesen oder jenen Zeiteinflüssen unterworfen, finden sich einschlägige taxative Hinweise in verschiedenen zeitgenössischen Dokumenten; hier eine Übersicht:

Ritt- beziehungsweise Aufsitzgeld pro Person und Post

- 1537 = 1 Gulden und 4 Kreuzer Trinkgeld für jeden Knecht (Trinkgelder finden sich später nicht mehr ausgewiesen)
aus Reiseabrechnung des Matthias von Taxis (s.o.)
- 1621 = 1/2 Crone
„...soll jedweder, ehe er auf das Roß sitzt, das gebrauchte Postiergeldt als von jedem Roß oder Person ein halbe Cronen bezahlen und also reitten...“¹⁰
- 1623 = 2 Gulden 30 Kreuzer
„...bey jetzigen schwehren Leuffen, wie alle anderen Sachen, also auch die Roßfütterung, Beschläg und ander Nothturfften, ja auch die Roß selbst in vier- und fünffachen Werth gestiegen, ...haben Wir ...verwilligt ...von einem jedwedern Roß ...zwey Gulden dreyßig kreutzer bezahlt...“
(werden müssen); im März für Böhmen verlautbart und im Mai mittels kaiserlichen Patentes für das Reich verfügt¹¹
- 1625 = 45 Kreuzer
„...weilen nunmehr Gott Lob die Theurung nachgelassen und alles, sonderlich aber der Habern ...widerumb in guete Wolfailigkeit kommen, also haben Wir Uns zu befürderung deß gemainen Wesens Nutzen gnädigst dahin resolviert, das hinfüro von ainem jeden Post-Roß ...fünff und viertzig Kreutzer genommen...“¹²
- 1695 = 1/2 Reichs-Thaler
„...nach Anzal der bey sich habenden Persohnen und über dieses vor den Postillion...“, bei Reise mit einer Post-Kalesche findet sich hier erstmals der Vermerk, daß auch für den begleitenden Postillion das Ritt- beziehungsweise Aufsitzgeld zu bezahlen war¹³
- 1722 = 17 Groschen
„...durch die vorgewesten Kriegsläufe sehr erschöpften Aerarii...“
sah sich der Kaiser zu Taxanhebungen auch im Post-Reisewesen veranlaßt und wurde verfügt, „daß wo bis anhero von dem Pferd oder Person

fünfzehn Groschen...künftighin siebenzehn Groschen...“ zu bezahlen wären; die neue Tax sollte in allen Hauptstädten der Erblande, nebst Wien, „im Königreich Hungarn zu Preßburg, in den Königlich Böhmischen Ländern zu Prag, Olmütz, Brünn und Breßlau, in den Oesterreichischen Ländern aber zu Grätz, Laibach und Linz eingeführt werden...“¹⁴

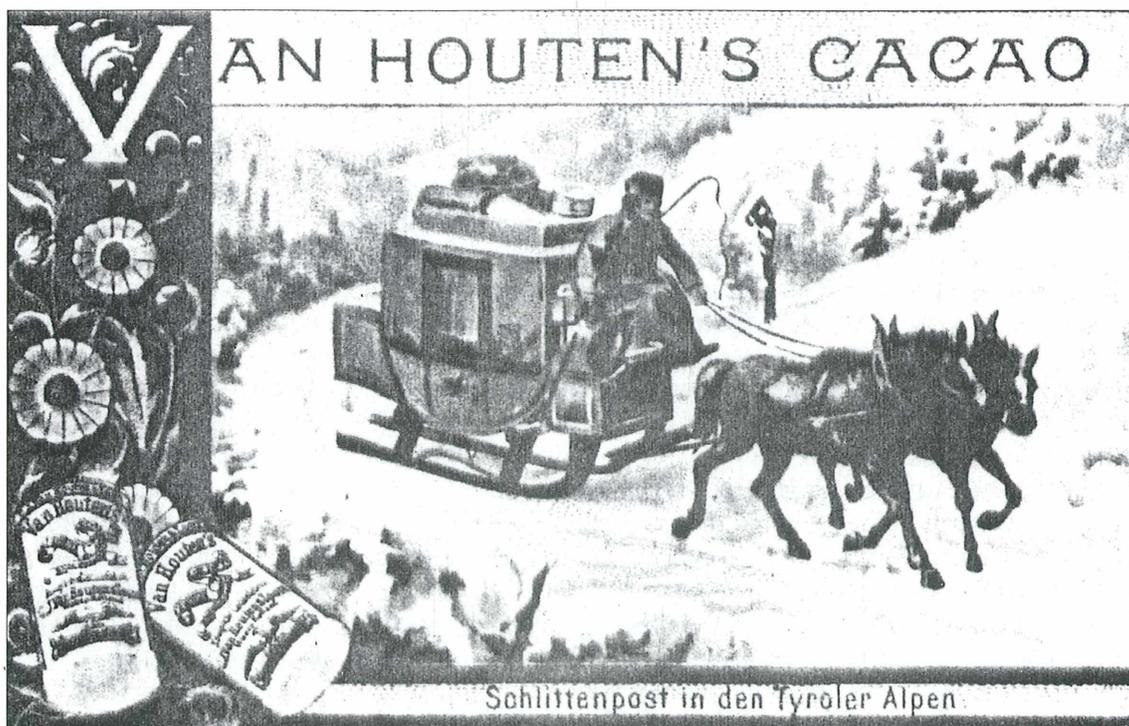
1726 = 15 Groschen

„...sehr wohlfeile Fourage...“ hatte die Zurücknahme auf neuerlich 15 Groschen bewirkt, wobei die Taxe für mittels Kalesche Reisende nun „nicht nach denen Personen sondern nach der Anzahl derer eingespannten Pferde“ zu berechnen war¹⁵

1748 = Maria Theresia behält die bisherigen Bestimmungen ihres Vaters, Karl VI., aus 1726 in ihrer Postmeisterordnung bei¹⁶

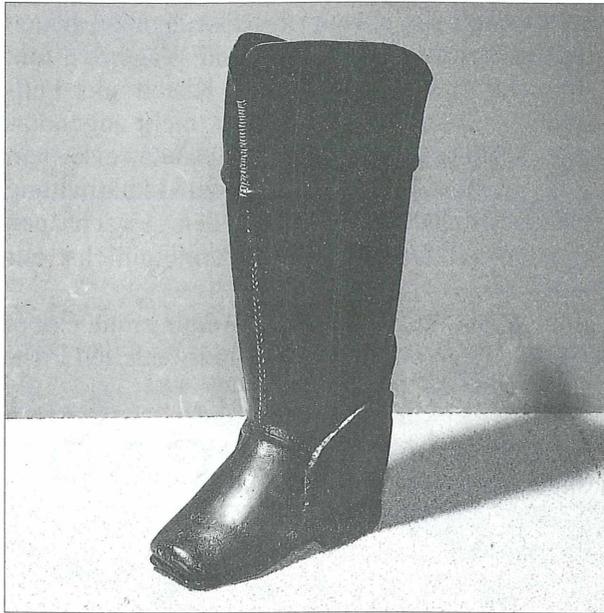
Im Rahmen der von *Maria Theresia 1748* erlassenen Post- und Postmeisterordnung finden sich die Praktiken und Probleme des Personen-Reiseverkehrs in der herkömmlichen Weise angesprochen. Im Wesentlichen haben wir es mit Inhalten zu tun, welche sich als Neuverlautbarungen bereits bestandener Richtlinien verstehen. Der Schutz des Lehens-Postwesens gegenüber privatem Unternehmertum nimmt auch hier wieder breiteren Raum ein und wird etwa ausdrücklich dargelegt, daß sich Postreisende nicht einfach in einer Wechselstation von der Post abwenden und einem anderen Fuhrwerker zuwenden dürften; erst nach dreitägiger Wartezeit sollte es den Reisenden freistehen, auf außerpostalische Möglichkeiten zurückzugreifen. Abgesehen von den immer noch herrschenden Engpässen im Reiseangebot, hatten die Postmeister wiederholt mit versuchten Überlastungen von Pferden und Wagen zu tun; diesbezüglich heißt es, daß „dem uralten Gebrauche nach, einige Truhen, Kisten oder Felleisen, so über 40 höchstens 60 Pfund schwer sind, mit der Post zu führen“ nicht angenommen werden dürften, eine nahezu wortgleiche Textierung gegenüber beispielsweise dem Erlaß Kaiser Ferdinand II. aus 1621. Insgesamt spielten die Maßnahmen zur Intakthaltung des Post-Reisewesens eine deutliche Rolle und sucht man dessen Ablauf, den gewachsenen Anforderungen gemäß, immer noch ohne fixe Post-Reisezeiten (Fahrplan), tunlichst zur Zufriedenheit der Reisenden zu gewährleisten.

Während diese umfassende Neuauflage einer Post- und Postmeisterordnung unter dem Datum des 14. Dezember 1748 sich noch völlig im Herkömmlichen des individuellen Post-



Reisesystems als befangen erwiesen gehabt hatte, war bereits ein halbes Jahr zuvor, in aller Stille, der Keim zu einer, wie sich bald zeigen sollte, *umwälzenden Entwicklung im Post-Reiseverkehr* gelegt worden. Datiert mit *21. Juni 1748* war dem Reichspostmeister Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis die Genehmigung erteilt worden, zwischen Wien und Regensburg einen wöchentlich einmal verkehrenden Postwagen zur Personenbeförderung zu betreiben, der ausschließlich für diesen Zweck zugelassen war und daneben keinerlei Briefe oder Aktenpakete hatte mitnehmen dürfen. Ideenträger war der bevollmächtigte Vertreter des Fürsten am kaiserlichen Hofe zu Wien, Freiherr von Lilien, gewesen, welcher eine derartige regelmäßige Reiseverbindung zwischen den beiden Residenzen in Vorschlag gebracht hatte. Der gewachsene Bedarf mochte auf dieser West-Route ohne Zweifel eine absehbar rentable Frequenz erwarten lassen, sodaß dem Begehren, trotz aller Skepsis der Hofstellen, versuchsweise stattgegeben worden war¹⁷. Damit war zur Mitte des XVIII. Jahrhunderts eine Revolutionierung des Post-Reisewesens im besonderen und des Reiseverkehrs im allgemeinen eingeleitet worden, wonach sich, gemessen an den zeitgemäßen Terminabläufen, in geradezu rasantem Tempo ein Wechsel vom individuell orientierten Reisen zu einem System festliegender Wagenfahrten, nach Routen und Zeitabläufen fixiert, vollziehen sollte.

Jene erste, zwischen Wien und Regensburg verkehrende, sogenannte „*Diligence*“ (leitet sich aus dem französischen Wort für Sorgfalt und Eile ab) steht demnach am Beginn der, in der Rückschau so romantisch verklärten, Postkutschenära. In romantisierender Sicht versteht



sich die Postkutsche als der vielfach illustrativ dargestellte Coupéwagen mit seinen Abteilen und allfälligen zusätzlichen Freisitzen; daneben hat es jedoch auch andere Wagentypen im Einsatz gegeben, welche dem Begriff einer Kutsche weit näher gelegen waren, wie etwa das offene Phäton mit aufklappbarem Dach, der kleine geschlossene Separatwagen oder auch offene beziehungsweise geschlossene Postschlitten, um nur einzelne markante Typen zu nennen. Bemerkenswert für eine Bedachtnahme auf Arbeitsschutz für die Postillione mag hier in Zusammenhang noch Erwähnung verdienen: über zwei Pferde hinausgehende, notwendig größere, Gespanne wurden vielfach nicht vom Bocksitz sondern vom Leitpferd aus gefahren; bei diesem Lenksystem

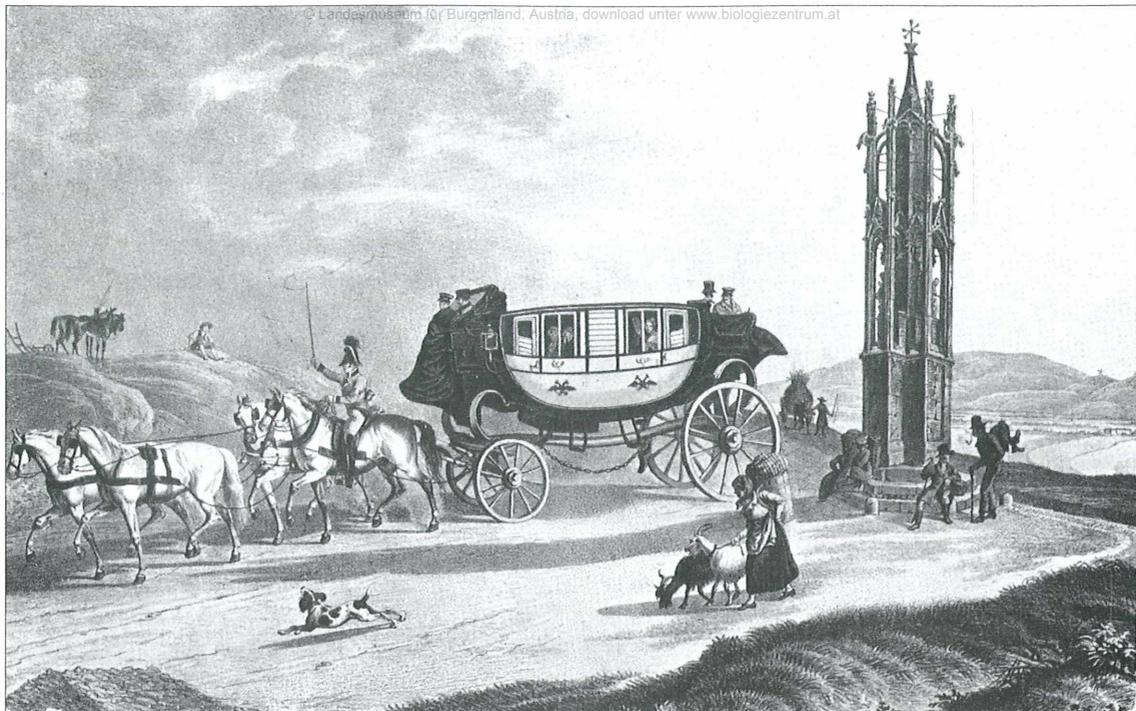
lief der Postillion unter Umständen Gefahr, daß ihm, bedingt durch schlechte Straßenverhältnisse, die Deichsel gegen das Bein schlug, weshalb ihm zur Vermeidung derart möglicher Verletzungen spezielle „*Stangenreiterstiefel*“ bei seiner Montur zur Verfügung gestanden waren.¹⁸

Zweifellos war es zu einem überzeugenden Erfolg auf der westlichen Versuchsrouten gekommen, denn bereits ab dem *1. Juli 1749* war es dem Freiherrn von Lilien gestattet worden, einen gleichartigen Versuch auf der Straße von *Wien nach Prag* anzustellen.¹⁹ Wenngleich wohl die strenge Skepsis gewichen schien, so hielt man seitens der Hofkammer Vorsicht immer noch für geboten und Lilien mußte den Kurs auf eigene Kosten und persönliches Risiko einrichten und betreiben. Dieser Kurs benutzte die Route über Langenzersdorf–Stockerau–Hollabrunn–Znaim–Iglau–Kolin in die böhmische Hauptstadt, wobei in Hollabrunn von der üblichen Poststraße auf einen kürzeren Weg abgezweigt worden war. Bereits am *27. Juli 1749* war der Freiherr von Lilien in der Lage gewesen unter dem Titel „*Erleutherungen in Ansehung des Postwagens von Wienn nach Prag et vice versa*“ einen ersten Bericht über Einrichtung und Ablauf dieses *Diligence-Kurses* der kaiserlichen Regierung vorzulegen.²⁰



Gleichzeitig hatte Liliens die Einrichtung eines derartigen Kurses von Triest über Salzburg und München nach Augsburg angeboten. Die Unternehmungen Liliens waren so offensichtlich von Erfolg gekennzeichnet, daß die in der Folge geradezu stürmische Ausbreitung des neuen Reisesystems mittels Diligence nicht mehr unter freiherrlicher Privatinitiative, sondern sehr bald schon *unter ärarischer Verwaltung* vor sich gegangen war. Noch vor dem oben zitierten Erfolgsbericht Liliens war am 12. Juli 1749 eine Entscheidung zu Gunsten des Ärars gefallen, als in einem Dekret des Obersten Postdirektoriums die Weisung erging, wonach auf den Hauptstraßen sukzessive Post-Diligences eingeführt werden sollten.²¹ Eine bezügliche Realisierung griff rasch Platz, denn in einem an sich den Briefposttaxen gewidmeten Patent vom 21. März 1750 finden wir den Passus, daß „zum Behufe des Commercii Diligences oder wöchentlich abgehende und ankommende Postwägen“ eingeführt wurden und „noch mehrere, wohin es weiter fürträglich sein kann, gnädigst angeordnet“ würden.²² Wenig später, am 5. August gleichen Jahres, liest man, bezogen auf die deutschen Erblande, von den bestandenen Kursen nach Linz und Passau (weiter nach Regensburg), nach Prag (Liliens Kurse waren demnach vom Ärar übernommen worden), sowie nach Triest; analog wöchentlich verkehrende Diligence-Fahrten waren gleichzeitig, beginnend mit 29. August, nach Breslau und Troppau angekündigt worden.²³

Der Trend zur Diligence war nicht auf die habsburgischen Erblande beschränkt geblieben, sondern griff sowohl im Reichspostbereich als auch bei verschiedenen Landesposten Platz, welcher Umstand bald zu Vereinbarungen im grenzüberschreitenden Verkehr geführt hatte. Das neue Reisesystem erweckte bei den Zeitgenossen eine derartige Faszination, daß es beispielsweise für die Wiener Gesellschaft zur Mode geworden war, zum Mittagessen nach der ungarischen Residenz Pressburg zu reisen, um dann bis abends zu Theater oder anderen Veranstaltungen in die kaiserliche Residenz zurückzukehren. Die *Raschheit des Fortkommens*, gewährleistet durch häufigen Pferdewechsel, war zweifellos ausschlaggebender Faktor des Erfolges, während der Reisekomfort in den Coupés der Diligences sich als eher relativ erwies. Trotz der zeitgenössisch modernen Wagenbautechnik wurden die Reisenden noch ganz respektabel gerüttelt und bei schlechten Straßenzuständen oder Schlechtwetterlagen waren Steckenbleiben oder auch gröbere Unfälle keine Seltenheit. Die Bedachtnahme auf die Reisesicherheit unter technischen Aspekten, hatte auch zu Strafandrohungen gegenüber den Postillionen geführt, deren mitunter risikoreichen Fahrmanöver zu normalerweise vermeidbaren Unfällen führen hatten können. Allerdings hatten Radbrüche, Achsbrüche und derart



bedingte Wagenumwürfe ihre Ursachen in einem Zusammenspiel von kurzzeitiger Abnutzung der Fahrzeuge und schlechten Straßenzuständen. Überwiegend fuhr man auf Landstraßen mit Naturdecken, welche bei entsprechender Wettersituation grundlos werden konnten, jedoch auch in trockenem Zustande, mit ihren oft tief ausgefahrenen Wagengeleisen, tückisch waren. Kunststraßen, sogenannte Chausseen, mit befestigtem Oberbau waren an-



fangs noch selten und entstanden erst parallel mit der Reisepost-Entwicklung; so förderte die Postkutsche auch den Straßenbau.

Aus der Praxis des Diligence-Verkehres kristallisierten sich die *Sonderformen von Eil- und Extra-posten* heraus. Andernorts im Reiche schon eher praktiziert, fanden diese beiden Reiseformen im Kaisertum Österreich mit Datum vom 31. Dezember 1822 ihre Etablierung.²⁴ Wieder war es die Route von Wien nach Prag, auf welcher der Versuch, unter diesem neuen Aspekt zu fahren, vonstatten ging. Wesentlich für die Beschleunigung der Eilpost-Fahrten war das Prinzip geringerer Belastung: die Reisenden durften nur geringeres Handgepäck bis maximal 20 Pfund Gewicht mitnehmen und es wurden, entgegen der Praxis bei den Ordinari-Fahrten, keine Postpakete mitgeführt. Hatten sich die Reisegebühren bei den Ordinari-Fahrten zunächst an den überkommenen Aufsitzgeldern orientiert, so war für die Eilpost, zur Zeit deren Einführung, eine Einschreibgebühr von 10 Kreuzern zusätzlich zur Passagier-Taxe von 40 Kreuzern zu bezahlen gewesen; ein Platz beim Kutscher kostete nur 24 Kreuzer. Die gleichzeitig eingeführte Reisemöglichkeit per Extra-Post ermöglichte es Personen an Tagen ohne fahrplanmäßigen Abgang einer Diligence mittels viersitziger leichter Wagen

Dienst-Signale (FÜR DIE ÖSTERREICH. POSTILLONS.)

Abgang jeder Post.



Ankunft einer jeden Dienstpost.



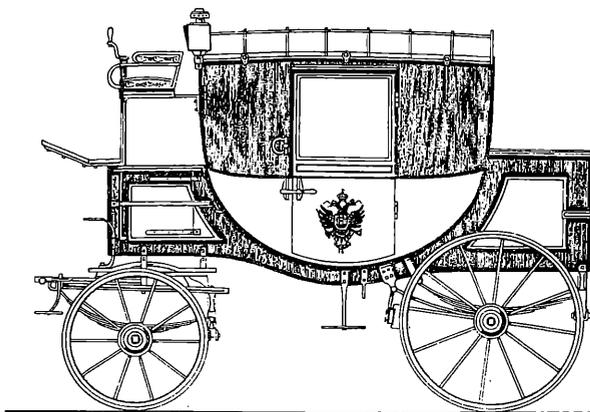
Ankunft einer Extra Post.



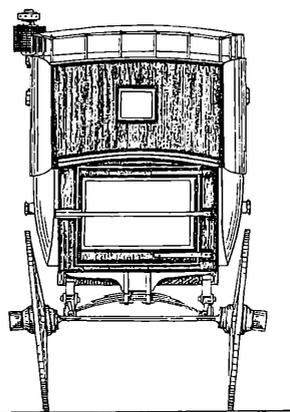
Tafel 11.
(Beilage zum Ergänzungsblatte der Vorträge S. 833.)

Type X. Separat - Wagen.

Seiten-Ansicht.



Rückw. Ansicht.



Maßstab 1 : 25. 1 2 Meter.

Fassungsvermögen 4 Pers. Spurrweite 1100
Eigengewicht 855 Kg. Deichsellänge 3000
Tragfähigkeit 650 Kg.

Verzei chniß

Der zu Ofen abgehenden und ankommenden
Post-, Eil-, und Brancardwägen im Jahr 1826.

Postwägen

Hermannstadt.		Semlin.		Kaschau.	
Donnerstag Früh um 6 Uhr.		Sonntag Mittag um 1 Uhr.			
Don 5	et 19 Jänner	Don 12	et 26 Jänner	Don 1	et 29 Jänner
Don 9	et 23 Jänner	Don 5	et 23 Jänner	Don 12	et 26 Jänner
Don 13	et 27 Jänner	Don 9	et 25 Jänner	Don 19	et 26 Jänner
Don 17	et 31 Jänner	Don 13	et 29 Jänner	Don 26	et 29 Jänner
Don 21	et 4 Febr.	Don 17	et 31 Jänner	Don 3	et 21 Febr.
Don 25	et 7 Febr.	Don 21	et 4 Febr.	Don 10	et 18 Febr.
Don 29	et 11 Febr.	Don 25	et 8 Febr.	Don 17	et 15 Febr.
Don 3	et 15 Febr.	Don 29	et 12 Febr.	Don 24	et 22 Febr.
Don 7	et 19 Febr.	Don 3	et 16 Febr.	Don 31	et 29 Febr.
Don 11	et 23 Febr.	Don 7	et 20 Febr.		
Don 15	et 27 Febr.	Don 11	et 24 Febr.		
Don 19	et 31 Febr.	Don 15	et 28 Febr.		
Don 23	et 6 März	Don 19	et 4 März		
Don 27	et 10 März	Don 23	et 8 März		
Don 31	et 14 März	Don 27	et 12 März		
Don 4	et 18 März	Don 31	et 16 März		
Don 8	et 22 März	Don 4	et 20 März		
Don 12	et 26 März	Don 8	et 24 März		
Don 16	et 30 März	Don 12	et 28 März		
Don 20	et 3 April	Don 16	et 1 April		
Don 24	et 8 April	Don 20	et 5 April		
Don 28	et 12 April	Don 24	et 9 April		
Don 1	et 16 April	Don 28	et 13 April		
Don 5	et 20 April	Don 1	et 17 April		
Don 9	et 24 April	Don 5	et 21 April		
Don 13	et 28 April	Don 9	et 25 April		
Don 17	et 2 Mai	Don 13	et 29 April		
Don 21	et 6 Mai	Don 17	et 3 Mai		
Don 25	et 10 Mai	Don 21	et 7 Mai		
Don 29	et 14 Mai	Don 25	et 11 Mai		
Don 31	et 16 Mai	Don 29	et 13 Mai		

Kommen von da bey guten Wetter an, am
Dienstag vor dieser Abfahr. || Freytag nach dieser Abfahr. || Dienstag vor dieser Abfahr.

Eilwägen.

Abfahr	Ankunft
Von Ofen nach Wien Alle Sonntag, Mittwoch, und Freytag Mittags 1 Uhr.	In Wien Alle Montag, Donnerstag und Samstag Abends zwischen 6 und 7 Uhr.
Von Wien nach Ofen Alle Montag, Donnerstag und Samstag Zwisch 6 Uhr.	In Ofen Alle Dienstag, Freytag und Sonntag in Mittag.

Brancardwägen.

Von Ofen nach Wien Alle Dienstag und Samstag Abends 7 Uhr.	In Wien Alle Freytag und Dienstag Früh.
Von Wien nach Ofen Alle Mittwoch und Sonntag Abends 7 Uhr.	In Ofen Alle Samstag und Mittwoch Früh.

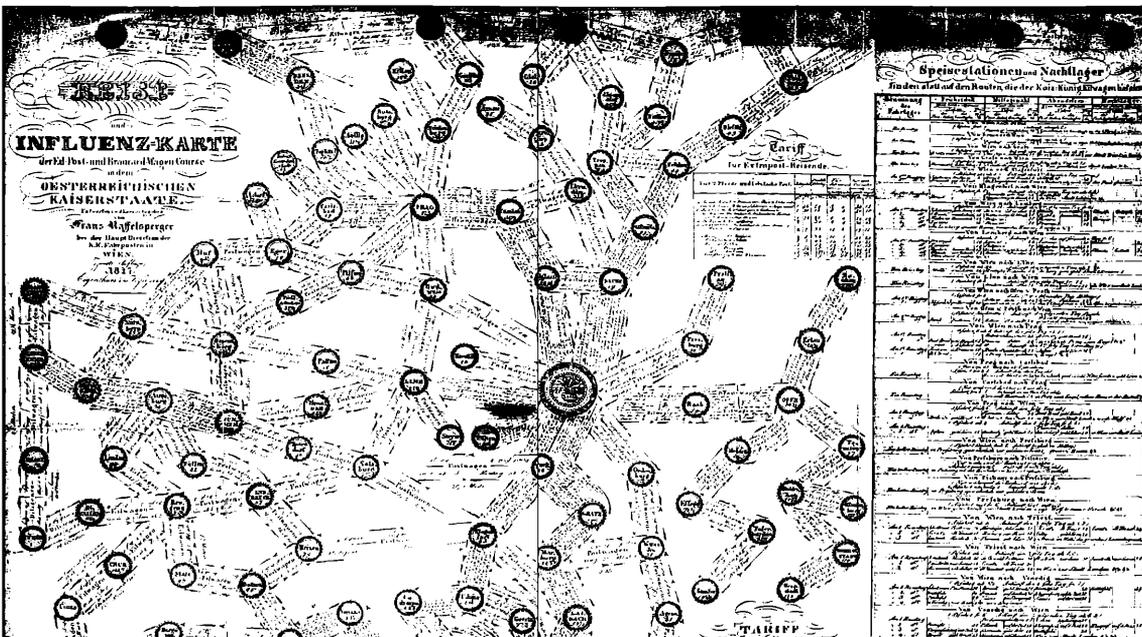
Hinmerkung.

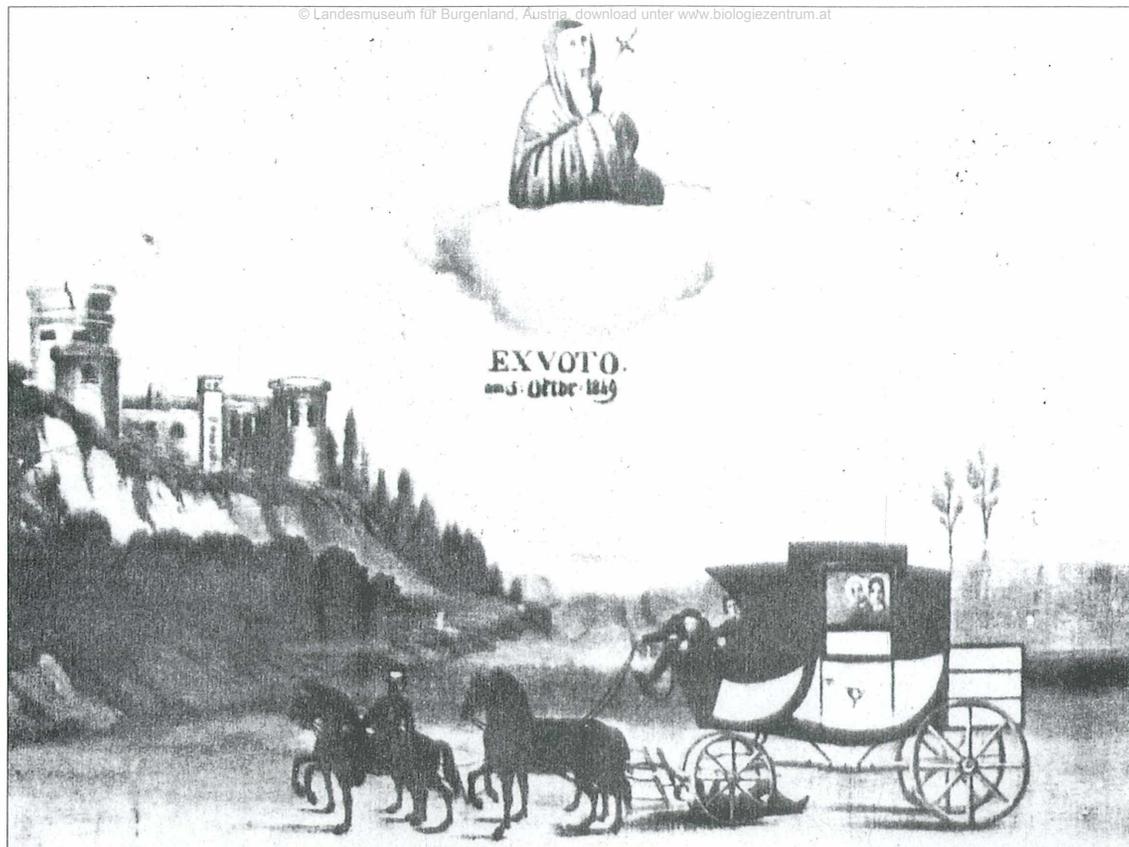
Veranstaltungen, mit den Brancardwägen nach und über Wien, werden alle Dienstags und Samstags bis 6 Uhr Abends, jene nach Hermannstadt, Semlin, und Kaschau, aber Montag um 1 Uhr vor der Abfahr dieser Wägen bis 5 Uhr Abends angenommen. Die aus Ungarn gehende Post immer für Mahnen habende Waaren müssen mit einer Dreyspalt-Declarazion versehen seyn. Bei Aufgahen kühnere Briefe ist der Mahner, Officier, und Wohnung des Aufsetzers auf dem Convent idestret anzugeben. Den Frachtkosten ist noch eine geringe vollständige und deutlich geschriebene Adresse beizulegen. Das Gewicht der Eilwägen Postpakete muß ein Pfund nicht übersteigen, und zwar längstens zwischen 1 und 5 Uhr, in die Postwagen hineingebracht werden. Freytag abgehende Postpakete können ihr Gewicht einmahl einmahl übersteigen, aber Samstag nachkommen lassen.

(bei Zahlung der tarifmäßigen Taxe für vier Personen, auch wenn nur eine reiste) außertourlich zu reisen; auch dies galt zunächst lediglich probeweise für die Prager Route in beiden Richtungen. Bald jedoch waren Anmietungen für Separatfahrten auf nahezu allen Routen möglich. Die Eilpost-Kurse, fahrplanmäßig instituiert, waren bedarfsmäßig gut angenommen worden und weiteten sich sehr rasch auf alle Hauptkurse aus: so gab es ab Frühjahr 1823 Eilkurse von Wien nach Brünn sowie nach Preßburg und im Jahr 1824 etablierten sich solche zwischen Padua und Venedig, von Wien nach Graz und nach Ofen (Buda) oder für die Dauer der Kurzsaison zwischen Prag und Karlsbad etc.²⁵

Das solcherart innerhalb weniger Jahrzehnte hochentwickelte Post-Reisewesen reflektiert aus *Fahrplänen*, amtlichen Reiseanweisungen nebst privat aufgelegten sogenannten „*Reise- und Influenzkarten*“ Letztere verstanden sich nicht nur als Reisekarten mit den vermerkten Routen, getrennt nach Ordinari- und Eilkursen, sondern weit darüber hinaus als eine Art Reisehandbuch mit Zeitangaben betreffend die jeweilige Fahrdauer von Station zu Station, weiters mit Hinweisen auf „Speisestationen und Nachtlager“; ausführlich textierte Karten enthielten sogar noch Preis-

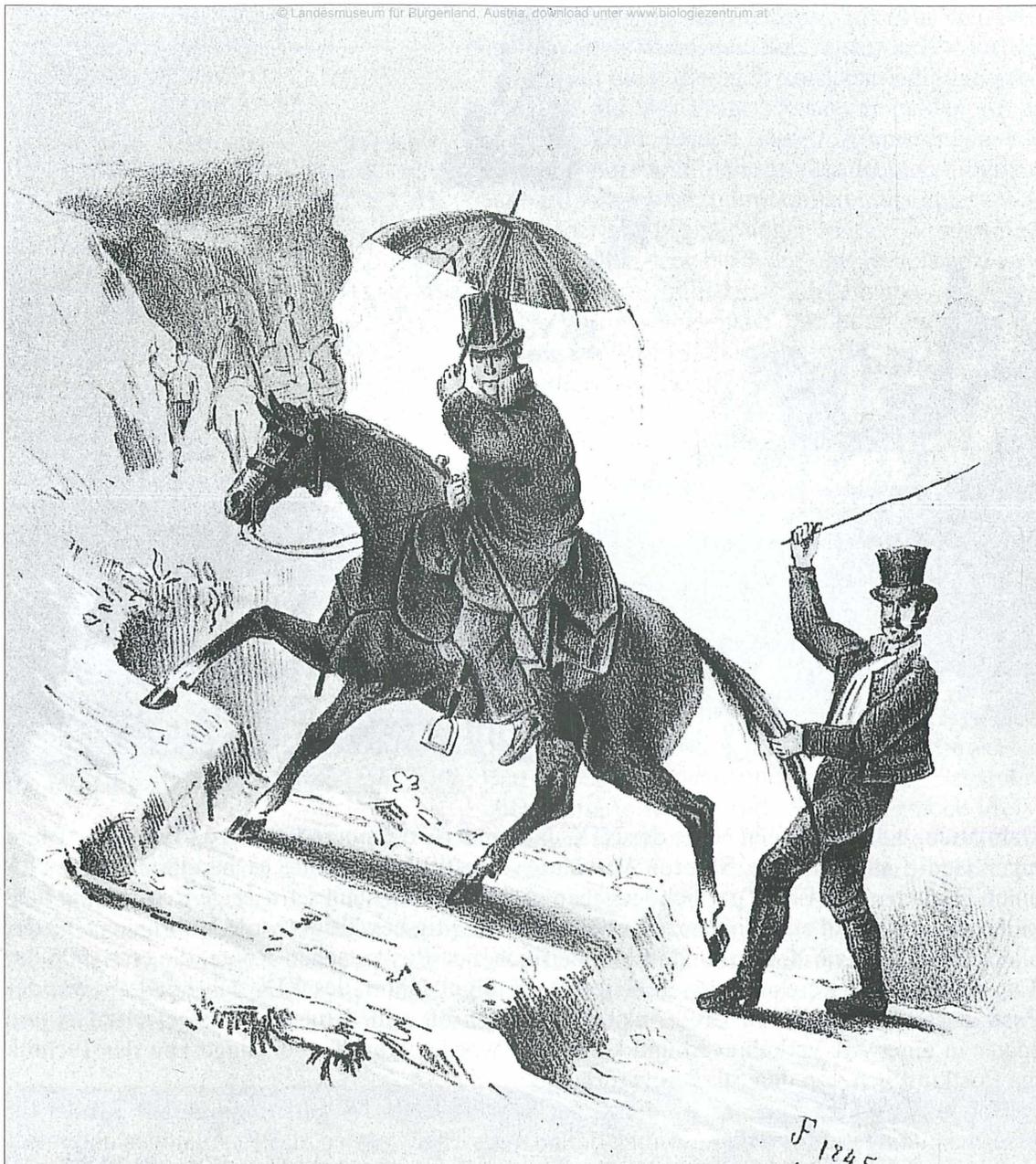
angaben zu Speisen und Getränken an markanten Rastplätzen. Die entstandene Verkehrs-dichte auf den Straßen hatte als Nebenerscheinung die Scheuklappen für Pferde gebracht, aber auch für manchen Unfall gesorgt: mag es unter heutiger Sicht nahezu unglaublich erscheinen, aber auch überfahren von einer Postkutsche konnte man zu Tode kommen oder durch den Umsturz eines Separatwagens, wie dies dem König von Sachsen, Friedrich August II., 1854 in Tirol passierte²⁶. Nicht alle Teile des Kaisertumes hatten zufolge besonderer geographischer Gegebenheiten mit dem Postkutschen-Zeitalter Schritt halten können. Wie etwa





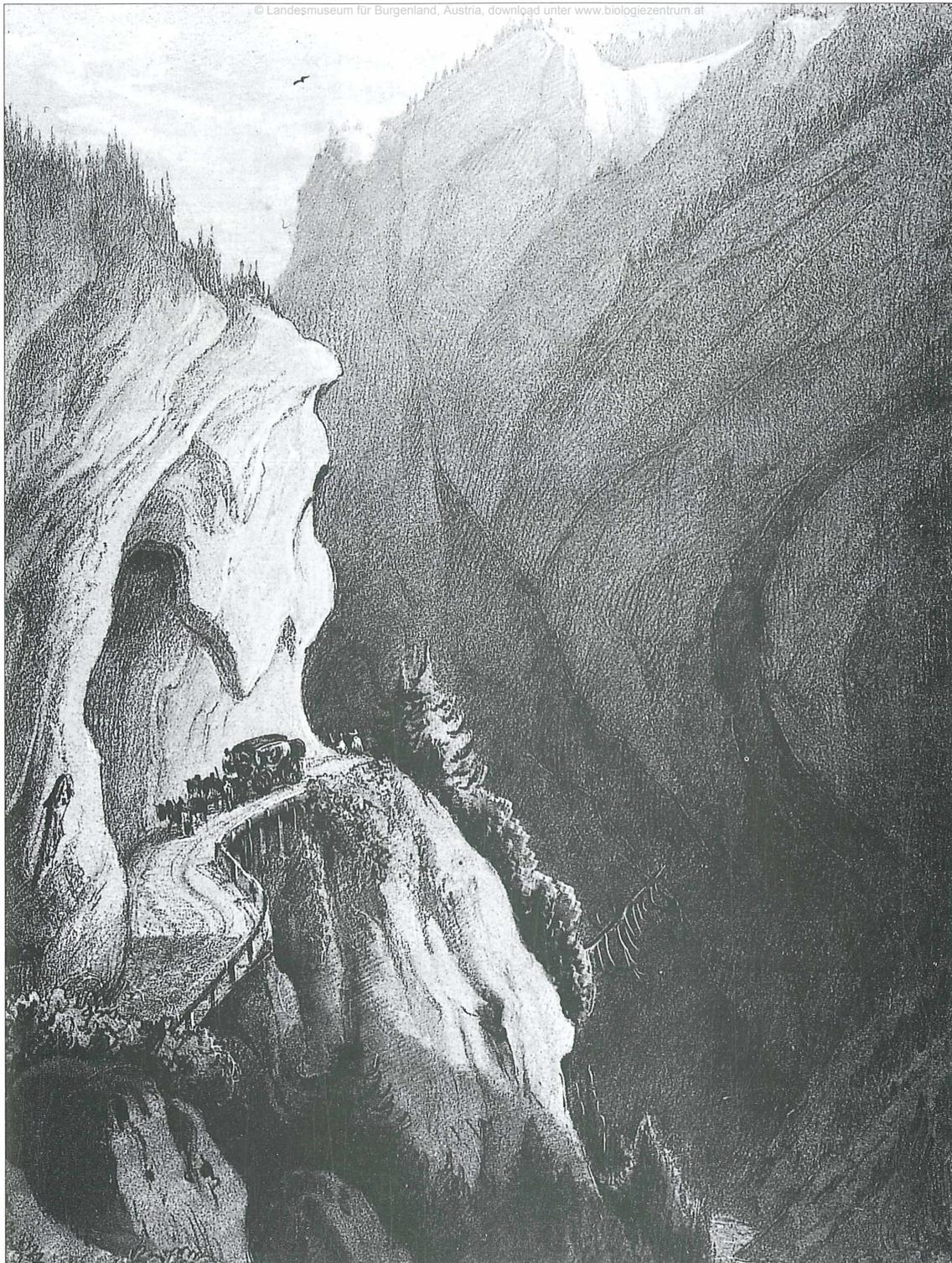
Dalmatien, wo noch gegen Mitte des XIX. Jahrhunderts der junge Erzherzog Franz Joseph in eigenhändig angefertigten Skizzen Verhältnisse festhielt, als hätte es hundert Jahre zuvor einen Freiherrn von Lilien garnicht gegeben. Anders waren auch schwierige Routen, wie jene in das Gasteiner Tal zum dortigen Kurbetrieb, frühzeitig bewältigt worden; übrigens eine der allerletzten, in das XX. Jahrhundert hinüberreichende Postkutschen-Route, die erst 1905 der Tauernbahn hatte weichen müssen. Seit den dreißiger Jahren des XIX. Jahrhunderts war der Postkutsche die Eisenbahn als Konkurrent erwachsen, mit dem zunächst gewetteifert und später in einer Art Verkehrsverbund kooperiert worden war, bis der Siegeszug der Technik die Postkutschen von den Straßen verdrängte.

War in der hohen Zeit der Diligence der Separatwagen für ganz individuelle Reisen für Jedermann eingeführt worden, so muß darauf verwiesen werden, daß es Analoges unter speziellen Gesichtspunkten im Aufgabenbereich der Reichs- und Hofpostmeister, sowie in jenem erbländischer Post-Lehensträger schon frühzeitig gegeben hat. Den *Reichspostmeistern Thurn und Taxis*, aber auch den *erbländischen Postmeistern Paar*, war wiederholt die *Funktion von Reisearrangeuren* zugekommen, wenn es galt Reisen des Kaisers, von Gesandtschaften oder prominenten Persönlichkeiten, insbesondere die speziell aufwendigen Krönungsreisen vorzubereiten und durchzuführen. Als Reisemanager hatten sie hiebei auch auf eine repräsentable äußere Form des Ablaufes Bedacht zu haben, dies einerseits im Sinne kaiserlichen Ansehens und andererseits im Interesse eigener Reputation. Bezügliche Reiseakten bieten mitunter Einblicke bis in kleinste Details und geben derart Auskunft auch über sekundäre Belange, wie etwa zeremonielle Momente oder den Zustand der postalischen Uniformen. Solches liest man etwa in der Schilderung einer vom Grafen Carl von Paar für *Kaiser Leopold I.* organisierten *Postreise nach Tulln*, wohin dieser seiner Braut Wilhelmina Anna entgegengereist war: in seiner Eigenschaft als Reichs-Hof- und General-Erbländen-Postmeister hatte der Graf dem Kaiser „dem Herkommen nach, allein zu Pferde geholfen und gleichzeitig eine von purem Gold gar zierlich verfertigte Post-Peitschen alleruntertänigst präsentiert“. Bei gleicher Gelegenheit hatte der Wiener Postverwalter die Ehre, dem Kaiser den Steigbügel zu halten, während der St. Pöltener Postmeister das Pferd des Kaisers halten durf-



te. Ehrenfunktionen solcher Art, öffentlich sichtbar, dienten der Hebung persönlichen Ansehens sehr nachhaltig. Daß bei einer derartigen „Postreise“ der Hofpostmeister „die Hand über allen Hofämtern“ gehabt hatte und unmittelbar vor dem Kaiser ritt, wobei ihn ein goldenes Posthorn in seiner Funktion auswies, findet sich in einem anderen Bericht über die von Karl Joseph Graf von Paar 1681 organisierte *Hofreise nach Ödenburg*, anlässlich der dortigen Krönung Magdalena Eleonora Theresias, Gattin Kaiser Leopold I., zur Königin von Ungarn. Aus solchen Berichten ist zu erfahren, daß die Paar’schen Postillione im ausgehenden XVII. Jahrhundert rote Livrés sowie schwarze und gelbe Federn nebst ebensolchen zweifarbigen Postschnüren trugen.²⁷

Zwei markante „Postreisen“ mit nachhaltigem historischen Akzent waren jene der *Erzherzogin Maria Antonia*, der späteren tragischen Königin Marie Antoinette von Frankreich, *nach Versailles*, sowie die Reise des *Papst Pius VI. nach Wien und Bayern*. In beiden Fällen gab es Überschneidungen der Hoffunktionen von Paar und Taxis. Für die *Brautfahrt* der Tochter Kaiser Franz I. und Maria Theresias im Jahre 1770 hatte schließlich die Reiseleitung bis Frankreich beim Fürsten Johann Wenzel von Paar gelegen. Ein Einspruch des Fürsten von

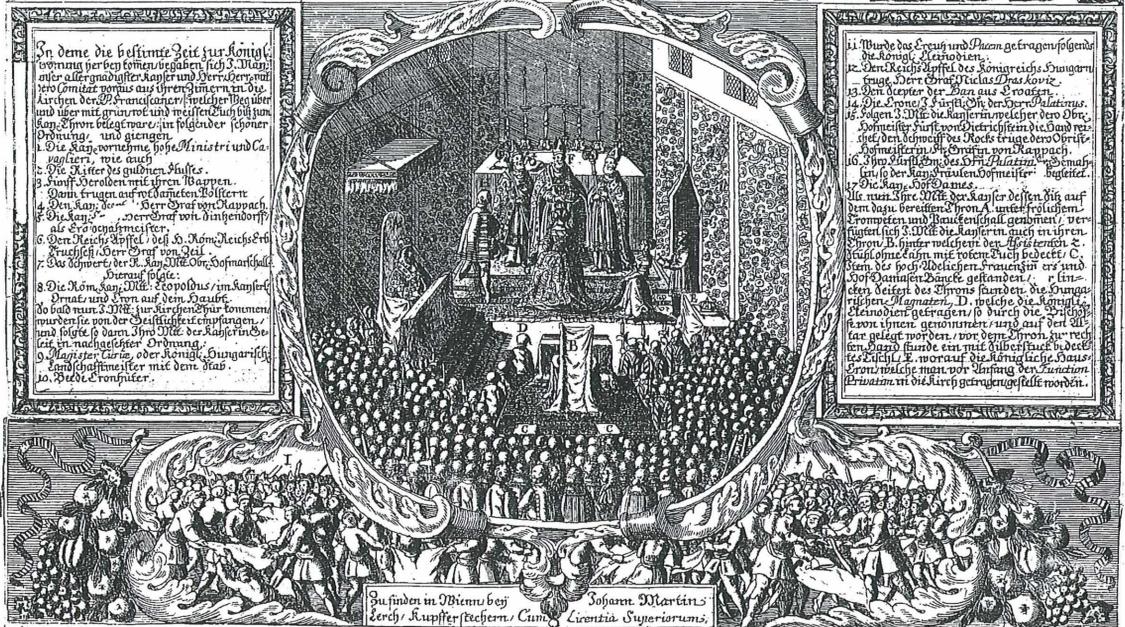


Thurn und Taxis war wirkungslos geblieben, dies wohl auch in der Tatsache begründet, daß die Fürstin Antonia von Paar, eine geborene Gräfin von Esterházy, das Amt der Oberhofmeisterin bekleidete. Während die Reiseleitung bei Paar gelegen war, beschränkte sich Taxis auf Voranritt von Postoffizieren und Postillions, weiters auf die Bereithaltung von Postzügen in den Stationen zwecks Garantierung eines korrekten Ablaufes der Reise. Insgesamt hatte der Konvoi aus 57 Wagen bestanden, für welche bei jedem Wechsel 330 Pferde erforderlich gewesen waren. Dies zu bewältigen lag bei insgesamt 47 fixierten Poststationen zwischen Wien und der französischen Grenze, entlang der Route St. Pölten–Enns–Wels–Haag im



Hausruck–München–Augsburg–Ulm–Donaueschingen–Freyburg–bis Kehl, wo die Übergabe an die Franzosen erfolgte. Die vom 21. April bis 7. Mai verlaufene Reise hatte in der Regel Tagesleistungen zwischen $5\frac{1}{2}$ und 8 Stunden erfordert, allein die Etappe von Altötting nach München erforderte über sechs Posten eine Fahrzeit von zehn Stunden. Die Reise war minutiös mit allen Nächtigungen und Rasttag vorgeplant worden.²⁸

Die *Papst-Reise 1782*, sie dauerte vom 27. Februar bis zum 22. März und führte zunächst von Rom über Venedig, Görz, Laibach und Graz nach Wien, woran sich der Aufenthalt Papst



In dem die bestimmte Zeit zur Krönung herben kommen begaben sich 3. Mayn. alle adelnächigsten Kayser und Herrscher mit dem Comitate romus aus ihren Ländern in die Kirchen der Erz. Erzbischofen / welche Weg über und über mit grünem und weissen Tuch mit dem Kay. Thron besetzt waren in folgender schoner Ordnung, und gingen.

1. Die Kay. vornehmste hohe Ministri und Capellani, wie auch
2. Die Ärtzer des goldenen Stuhles.
3. Kayser. Verolten mit ihren Barben.
4. Dem Kayser auf voranleitenden Hofmeister.
5. Der Kay. Thron. Der Graf von Salsburg.
6. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
7. Dem Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
8. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
9. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
10. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
11. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
12. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
13. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
14. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
15. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
16. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
17. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.

11. Thron. Das Erzbischof und Pfaffen getragen folgend die Königl. Krönung.

12. Der Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
13. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
14. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
15. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
16. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.
17. Die Kay. Thron. Der Graf von Salsburg als Hofcapellmeister.

Zu finden in Wien bey Johann. Martin. Schrey. Kupferstechern. Cuius. Licentia. Superiorum.

Welcher Gestalt die Königl. Krönung vollzogen worden.

Die Krönung wurde das Ambt der H. Mayst. Schrey / der sie Thron Mayestat auff die rechte Weisheit / wird zum andern / hernach bey der Taffel zum ersten Trunck / das dritte mahl auß grossen und kleinsten anfangen vnd biss zur Epistel fortsetzet / stellet / bald sic aber wider abnimbt / vnd auff den

Pius VI. bei Kaiser Joseph II. bis zum 27. April anschloß. Nach der Verabschiedung durch den Kaiser in Maria Brunn westlich von Wien, reiste der Papst unter erbländischer Post-Reiseleitung über die Nächtigungsstationen Melk, St. Florian und Ried im Innkreis zum bayrischen Kurfürsten nach München. In Ried, wo bereits ein Taxis'sches Postamt bestand, war der Reisezug in die Obhut des Reichspostgeneralates übernommen und zunächst bis Altötting geleitet worden. Der bayrische Reiseabschnitt ist im Detail belegt und zeigt, daß der päpstliche Reisezug weit weniger imposant gewesen war, als jener der Erzherzogin Maria Antonia: so bedurfte er in den Umspannstationen nur jeweils 48 Vorspannpferde und 34 Reitpferde. Daß derartige Reiseorganisationen nicht nur Reputation waren, sondern auch wirtschaftlich für die beteiligten Postmeistereien nebst sonstigen Mitwirkenden interessant, ersieht man aus den doch gewaltigen Umsatzsummen, welche allein in den Rechnungsbelegen für den bayrischen Abschnitt der Reise ausgewiesen wurden: insgesamt waren für die kurfürstliche Seite Kosten in Höhe von etwas über 4.848 Gulden angefallen, wovon allein 3.000 Gulden für die unmittelbaren Fahrtkosten der Postreise ausgegeben worden waren (3000 Gulden entsprachen damals circa zwei Jahresgehältern eines Postmeisters an einem größeren Postamte oder stellten den Gegenwert für die Taxe von 22.500 Inlandbriefen dar). Nach dem Besuch beim Kurfürsten reiste der Papst noch in die Reichsstadt Augsburg, von wo er in Begleitung des Bischofs am 8. Mai die Rückreise antrat; bei Füssen verließ er bayrisches Territorium und wurde noch einmal unter Obhut erbländischer Postwesens über Innsbruck, Brixen und Bozen geleitet, um schließlich am 13. Juni wieder in Rom einzutreffen.²⁹

Die in Zusammenhang mit den geschilderten Reisen angeklungene Differenz zwischen den maßgeblichen Postträgern Thurn und Taxis einerseits und Paar andererseits war speziell in Zusammenhang mit den Krönungsreisen wiederholt aufgeflammt. Spätestens ab der Krönung von Kaiser Franz I. Stephan 1746 war der Streit zu Gunsten des Reichspostmeisters

entschieden. Laut einem seinerzeit erschienenen Diarium hatte der Fürst von Thurn und Taxis 16 Reichspost-Offiziere und 30 Postillione gestellt, welche Franz von Lothringen bei dessen Einzug in Frankfurt am Main vorangeritten waren, beziehungsweise seinen Wagen umgeben hatten. Solcher effektvoller Auftritt war dem Erblanden- und Hof-Postmeister Paar nicht möglich gewesen, ihm war nur die Etablierung eines bescheidenen Hofpostamtes zugestanden worden. Wie sehr die Reputation, den Kaiser zu geleiten, gewichtet hat, wird daraus ersichtlich, daß Fürst Johann Wenzel von Paar, entgegen allen realistischen Gegebenheiten (auch die Krönungsreise Joseph II. war ausschließlich in den Händen von Thurn und Taxis gelegen) im Jahre 1790 noch einmal einen Vorstoß unternahm, um mit der Durchführung der Krönungsreise Kaiser Leopold II. als Hofpostmeister betraut zu werden. Reichshofrat und Reichsgericht votierten jedoch eindeutig für Thurn und Taxis, woran sich auch der neue Kaiser hielt. Die Einladung Leopolds, ihn ohne Funktion zu begleiten, lehnte Fürst Paar ab.³⁰ Der Streit war endgültig entschieden, die großen Post-Reisen klangen allerdings in den napoleonischen Kriegen und bedingt durch den Zerfall des Reiches sowieso aus. Danach sollten durch Jahrzehnte des XIX. Jahrhunderts die Straßen von Postkutschen aller Art und zu deren allgemeiner Nutzung beherrscht werden.

A n m e r k u n g e n

- ¹ Reiseabrechnung des Matthias von Taxis, betreffend eine Rückreise vom Obrist Feldhauptmann Vels 1540; Hofkammerarchiv (HKA), Wien.
- ² Reiseabrechnung des Matthias von Taxis, betreffend den Abschnitt Wien–Linz einer Reise zum Bischof von Passau 1537; HKA, Wien.
- ³ Dr. Vajda Endre, *A Posta Története* (Postgeschichte), Budapest 1967.
- ⁴ Vorallem gerichtet an alle „zwischen hie und Venedig so wol dannen nach Wien in diesem unsern Landtsfürstlichen Gebiet geseßnen Obristen“; Haus-Hof- und Staatsarchiv (HHSTA), Wien.
- ⁵ Prag, 31. August 1621; HHSTA, Wien.
- ⁶ Wien, 13. September 1621; HHSTA, Wien.
16. April 1695, über Antrag des Hof- und General-Erblanden-Postmeisters Carl Joseph Graf von Paar verfaßt; HHSTA, Wien.
- ⁸ 1. März 1715; HKA/Postakten 1700 bis 1717, Wien.
- ⁹ 1. Juni 1726; HHSTA, Wien.
- ¹⁰ Postpatent Kaiser Ferdinand II. für das Erzherzogtum Österreich unter und ob der Enns, Wien, 13. September 1621; HHSTA, Wien.
- ¹¹ Postpatent des Statthalters in Böhmen Karl Fürst von Liechtenstein, Prag, 4. März 1623; HKA, Wien.
- ¹² Kaiserliches Patent Ferdinand II., Wiener Neustadt, 26. September 1625; HKA/Postakten 1601 bis 1643, Wien.
- ¹³ Postordnung Kaiser Leopold I., Wien, 16. April 1695; HHSTA, Wien.
- ¹⁴ Postpatent Kaiser Karl VI., Laxenburg, 12. Juni 1722; HKA/Patente, rote Nr.17/Stück 33b, Wien.
- ¹⁵ Post- und Fuhrwesens-Tax-Ordnung Kaiser Karl VI., Laxenburg, 1. Juni 1726; HHSTA, Wien.
- ¹⁶ Postmeisterordnung Maria Theresias für die habsburgischen Erblande, Wien, 14. Dezember 1748; HKA/Patente, rote Nr. 24/fol. 1 bis 4, Wien.
- ¹⁷ HKA/Postakten 1737 bis 1764, Wien.
- ¹⁸ Bundespostmuseum Frankfurt am Main; Katalog der Burgenländischen Landesausstellung 1985 „Zwei Jahrtausende Postwesen“ Nr. C 135.
- ¹⁹ HKA/Postakten 1737 bis 1764, Wien.
- ²⁰ HKA/Postakten, rote Nr. 25/fol. 142 bis 145, Wien.
- ²¹ HKA/Postakten 1737 bis 1764, Wien.
- ²² HKA/Postakten 1737 bis 1764, Wien.
- ²³ HKA/Postakten 1737 bis 1764, Wien.
- ²⁴ Einführung von Eil- und Schnellwagen zur Beförderung von Reisenden abgesondert von der Briefpost; Finanzarchiv, Faszikel 9/9-Nr. 372, Wien.
- ²⁵ Ab 3. Mai 1823 Wien–Brünn, Reisezeit 14 Stunden;
ab 21. Juni 1823 Wien–Pressburg, Reisezeit 6 Studen;
ab 1. Jänner 1824 Padua–Vicenza–Venedig (Privat-Messagerie);
ab 10. März 1824 Wien–Graz;
ab 31. Mai 1824 Wien–Ofen;
ab 2. Juni 1824 Prag–Karlsbad (während der Kursaison);
Finanzarchiv, Faszikel 9/9 bzw. 9/8 (Venedig), Wien.

- ²⁶ „Tödliche Postfahrt des König Friedrich August II. von Sachsen in Tirol 1854“ ,
Dr. Rüdiger Wurth, Klingebach 1990; bezügliches Aktenmaterial Archiv Dr. Wurth, Klingebach.
- ²⁷ Paar-Akten im Verwaltungsarchiv, Wien.
- ²⁸ Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv/Postakten 1553, Regensburg; Katalog der Burgenländischen Landesausstellung 1985 „Zwei Jahrtausende Postwesen“ Nr. C 73–76.
- ²⁹ Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv/Postakten 1557, Regensburg; Katalog der Burgenländischen Landesausstellung 1985 „Zwei Jahrtausende Postwesen“ Nr. C 77–81.
- ³⁰ 12. Juni 1790, Eingabe des Johann Wenzel Fürst von Paar an den Kaiser; 10. August 1790, Staatskanzler Fürst von Kaunitz teilt dem Fürsten Paar den negativen Bescheid mit, spricht jedoch die Einladung des Kaisers zur Begleitung ad personam aus: 21. August 1790, Fürst von Paar lehnt Mitreise ad personam ab; HKA/Postakten, Wien.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland](#)

Jahr/Year: 1998

Band/Volume: [100](#)

Autor(en)/Author(s): Wurth Rüdiger

Artikel/Article: [Reisen mit der Post: Vom Mietpferd zur Dilligence. 147-165](#)