

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde am o.ö. Landesmuseum in Linz
durch Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 6 / Heft 3

Juli-September 1952

Inhalt

	Seite
Erhard Riedel: Zur Geschichte des Postwesens in Oberösterreich	273
Fritz Dworschak: Neunhundert Jahre Stift Suben am Inn	296
Helmuth Huemer: Zur volkstümlichen Ueberlieferung des Faust-Stoffes in Oberösterreich	319
Gustav Brachmann: Der letzte bäuerliche Wachszieher in Oberösterreich	332

Bausteine zur Heimatkunde

Lorenz Hirsch: Die Sagen um Ritter Christoph Haym zu Reichenstein. Eine kritische Betrachtung	356
Ferdinand Tremel: Zur Geschichte des Sensenappaltes	361
Franz Jäger: Das Gallneukirchner Franzosengrab vom Jahre 1742	363
Rupert Ruttman: Aus dem Archiv der Benediktinerpfarre Sipbachzell	366
Anton Sommer: Isaac Vischers „Carmina“	373
Alfred Webinger: Flurnamen, Hofnamen und Familiennamen aus Taiskirchen	378
Franz Sonntag: Taufnamen in der Gegend von Friedburg — einst und jetzt	380

Schrifttum

Alfred Marks: Verzeichnis der oberösterreichischen Neuerscheinungen 1951. Mit Nachträgen aus 1946—1950	384
Aemilian Kloiber: Heimatkundliches Schrifttum über Oberösterreich 1950	395

*

Veröffentlichungen zum Oberösterreichischen Heimatatlas

Franz Pfeffer: Zur ersten Folge	399
Ernst Burgstaller: Das Fragewerk zu den volkskundlichen Karten. Durchführungsbericht zum ersten Fragebogen	400

*

Adalbert Stifter-Institut des Landes Oberösterreich

Vierteljahrsschrift

Hans Commenda: Franz Stelzhamer und Adalbert Stifter (mit zwei bisher unveröffentlichten Briefen Adalbert Stifters)	457
Otto Jungmair: Alois Raimund Hein, sein Leben und Wirken. Zum hundertsten Geburtstag des Stifterbiographen	476
Gertrude Rauch: Das Adalbert Stifter-Museum in Wien	486
Berichte	488
Schrifttum	488

Zur Geschichte des Postwesens in Oberösterreich

Von Erhard Riedel (Wien)

Die Entstehung der Postkurse

Die Ereignisse des Jahres 1488, der unglückliche Ausgang eines Krieges mit Frankreich, ferner Unruhen in den Niederlanden brachten es mit sich, daß der nachmalige Kaiser Maximilian I. die Bestellung Janettos von Taxis zu seinem Postmeister sicherlich auf das wärmste begrüßte. Hiedurch war es nämlich möglich, auf einzelnen Postlinien Reisende und auch Briefe in wesentlich kürzerer Zeit als früher, man kann ruhig behaupten, in der halben Zeit, befördern zu lassen. Es mußten nur in Abständen, die ein Postreiter ohne besondere Uebermüdung des Pferdes zurücklegen konnte, sogenannte „Postleger“ errichtet werden, in welchen Boten und Pferde gewechselt wurden. Die Postkurse wurden jedoch nicht für die Allgemeinheit errichtet. Sie dienten lediglich Maximilian und waren auch für die Beförderung amtlicher Schreiben bestimmt. Wir können deshalb nicht von einer Postanstalt, sondern lediglich von einer postähnlichen Anstalt sprechen, aus der sich im Lauf des 16. Jahrhunderts allmählich eine Postanstalt entwickelte.

Zur Zeit Maximilian I. leitete Janetto von Taxis und nach ihm Gabriel von Taxis das Postwesen in Innsbruck, von wo Kurse nach verschiedenen Richtungen gelegt wurden, Kurse, die aufgelassen wurden, wenn man sie nicht benötigte, oder wenn finanzielle Gründe einem Weiterbestand hinderlich waren. Im April des Jahres 1489 ist eine Postenkette nach Mecheln in den Niederlanden nachweisbar¹⁾. Wenige Jahre später führten Kurse in der Richtung gegen Wien, die sich wiederholte Auflösungen gefallen lassen mußten.

Die älteste Nachricht über eine solche Verbindung, die Oberösterreich berührte, stammt aus dem Jahr 1501. Damals verband Linz mit Regensburg eine Postenkette²⁾. Ein weiterer wichtiger Beleg für das Vorhandensein einer solchen stammt aus dem Jahr 1505. Am 29. März dieses Jahres teilte Maximilian der in Innsbruck befindlichen oberösterreichischen Kammer mit, er habe einen Postkurs von Innsbruck bis Wien legen lassen und er ordnete an, daß alle Briefe mit der Post und nicht mehr mit Kammerboten befördert werden sollten. Ueber den Zweck dieses Kurses führte er in einem weiteren Schreiben aus, es

seien „merkliche Geschäft und Handel“, die er in Ungarn und im Fürstentum Oesterreich habe, die ihn veranlaßt hätten, den Postkurs ungeschert der damit verbundenen hohen Kosten einzurichten³⁾. Ueber den Lauf dieses mit reitenden Boten versehenen Kurses klärt uns ein aus dem Jahr 1506 erhaltener Stundenpaß auf, der in Sieghartskirchen abbricht. Nach ihm finden wir zwischen Salzburg und Strengberg bloß ein einziges Postleger in Marchtrenk. Auf dieser langen Strecke mußten aber mehrere Leger gewesen sein. Hiefür scheint der Umstand zu sprechen, daß auf dem Weg zwischen Marchtrenk und Sieghartskirchen fünf Postleger bestanden⁴⁾. Es unterließen offenbar die Postboten in den in Oberösterreich befindlichen Legern die Bestätigungen der Uebernahme der Briefe im Stundenpaß.

Diesem Kurs war keine lange Lebensdauer beschieden. Im Jahr 1509 führte er von Innsbruck nach Salzburg, zwei Jahre später forderte der Kaiser die Legung einer Postenkette nach Salzburg und nach Linz. Auch in den folgenden Jahren kam es zu wiederholten Auflassungen und Wiedererrichtungen. Als König Ferdinand I. Böhmen erwarb, wurden die Boten dieses Kurses auf die von Innsbruck über Augsburg nach Prag führende Straße umgelegt. Jedoch wenige Jahre später kamen sie wieder auf dem Innsbruck mit Wien verbindenden Weg ihren dienstlichen Verpflichtungen nach. Solche Auflassungen und Umlegungen mußten sich die Boten im 16. Jahrhundert wiederholt gefallen lassen. Wir wollen hier bloß an die in den Jahren 1527 und 1529 stattgefundenen Reichstage in Nürnberg und Regensburg erinnern, die Umlegungen der zwischen Linz und Innsbruck liegenden Postboten dorthin zur Folge hatten. Nach Beendigung der Tagungen wurden sie stets wieder in ihren alten, zwischen Linz und Innsbruck liegenden Postlegern verwendet.

Während der ersten Türkenbelagerung Wiens war die Linz mit Wien verbindende Postenkette aufgelassen. Sie führte längs der Donau bis Krems und wurde nach Abzug der Türken nach Wien verlängert. Im folgenden Jahr schien sie wieder ihren alten Lauf eingenommen zu haben. Als man 1537 fürchtete, die Türken könnten wieder bis Niederösterreich vordringen, legte man diesen Kurs auf die linke Seite des Stromes um. Er führte über Mauthausen und Grein, wo sich Postleger befanden und überquerte hinter Stockerau den Strom. Wie lange der Kurs auf dieser Strecke lag, ist nicht bekannt. Im Jahr 1568 lief er auf der alten Poststraße. Damals hatten die Postboten die Strecke zwischen Linz und Erla ohne Unterbrechung zu reiten. Diese Postenkette schien im ausgehenden 16. Jahrhundert aufgelassen worden zu sein. 1605 ist bloß eine Fußbotenpost zwischen Wien und Linz nachweisbar. Vergeblich versuchte 1610 Erzherzog Matthias, einen reitenden Kurs zwischen diesen Orten einrichten zu lassen. Er stellte damals das Ansuchen, die oberösterreichischen Stände sollten bis zur nächsten Verhandlung wegen Entschädigung den Kurs ins Leben rufen. Diese weigerten sich und entgegneten, die niederösterreichischen Stände hätten die Errichtung der Post von Wien bis Enns auf sich genommen, von Enns bis Linz bestehe sowieso eine Post und sie lehnten daher

das Ansuchen ab⁵⁾. Es beförderten vermutlich damals Fußboten die Sendungen zwischen Wien und Enns.

Die zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges ausgebrochenen Unruhen in Böhmen zwangen zur Auflassung des Kurses, der Wien mit Prag verband. Er wurde auf die Reichsstraße umgelegt und führte über Linz und Schärding nach Regensburg⁶⁾. Im Jahre 1621 reisten die Boten jedoch wieder auf der Prager Route. Die kriegeischen Ereignisse der Jahre 1633 und 1634 in Bayern — die Eroberung von Eichstädt, die Einnahme von Regensburg im November 1633 durch Bernhard von Sachsen-Weimar, die Rückeroberung dieser Stadt durch die Kaiserlichen im folgenden Jahr — ließen in Wien den Wunsch aufkommen, den bis dahin stillgestandenen Kurs wieder ins Leben zu rufen. In diesem Jahr erging ein kaiserlicher Befehl, die Posten von Wien über Linz nach Salzburg und nach Passau einzulegen⁷⁾. Damals wurde in Wels eine sogenannte „Kreuzpost“ errichtet. Der Postbeförderer in dieser Stadt hatte die in das Reich zu leitenden Briefe aus dem Felleisen zu nehmen und auf dem über Peuerbach laufenden Kurs nach Passau zu leiten. Ferner ist 1643 eine weitere Postenkette von Wels über Aistersheim, Ried, Altheim nach Braunau nachweisbar, auf der die Patres Anton Sautter und Benedikt Lochler des Benediktinerstiftes Kremsmünster nach Ulm reisten⁸⁾.

Der schwierigen finanziellen Lage, unter der Oesterreich litt, war es zuzuschreiben, daß man den zwischen Wien und Salzburg und Passau stationierten Postbeförderern an ausständigem Lohn 34.000 Gulden schuldete. Vergeblich wurde die Bezahlung dieses ungeheuren Rückstandes dem Vicedomamt in Wien, den Mautämtern zu Ybbs und Linz aufgetragen⁹⁾. Um nun der Not der Postbeförderer ein Ende zu bereiten, wurde 1651 der Gerichtsagent Christof Schaller zum Postlicitanten bestellt. Er unterbreitete 1651 dem Kaiser einen Bericht und schlug zwecks Hereinbringung der 30.000 Gulden, die man für das Postwesen benötigte, vor, „von allen Cavalieren, welche in Böhmen Rebhengüter erworben hätten, die ausstehenden Kaufsummen zu verlangen. Es würde sich dann zeigen, daß fast alle diese Herren ihre neuen Güter schuldig geblieben sind, und hoffen, daß das bereits vergessen ist.“ Der Vicedom in Wien hatte hiezu Stellung zu nehmen. Er erklärte, daß Schaller auf bessere Zeiten verwiesen werden solle und fand keine andere Lösung. Dem Antrag Schallers wurde keine Folge gegeben¹⁰⁾. In der errechnete die Hofkammer, daß man durch die Einstellung der zwischen Linz und Salzburg befindlichen Boten jährlich 900 Gulden ersparen könne. Die Postboten zwischen Wien und Linz sollten lediglich während der Dauer des bevorstehenden Reichstages bleiben und sodann durch zwei Fußboten ersetzt werden, welche 60 bis 70 Gulden jährlich erhalten könnten. Es kam, wie zu erwarten war, zur Entlassung der zwischen Linz und Salzburg liegenden Postbeförderer. An ihrer Stelle wurden zwei Fußboten bestellt und jeder dieser — obgleich einer von diesen einen Jahressold von 100 Gulden begehrt hatte — mit jährlich 52 Gulden besoldet¹¹⁾. In den folgenden Jahren begann man mit der Bezahlung der den Postbeförderern

aushaftenden Gebühren. Am 14. Februar 1654 betrug der Rückstand der zwischen Wien — Linz — Salzburg bzw. Passau liegenden Beförderer 21.228 Gulden, am 14. Februar 1661 erging an den Hofzahlmeister der kaiserliche Auftrag, diesen die ausständige Besoldung von 3500 Gulden zu bezahlen. Ende Oktober des folgenden Jahres befahl der Kaiser die Einlegung der Posten zwischen Linz und Salzburg, wenige Monate später, im Jänner 1663, erhielt der Vicedom in Linz den Auftrag, die Salzburger Posten zu entlassen¹²⁾.

Die Frage, ob es zur Zeit Maximilian I. und während der ersten Regierungsjahre seines Nachfolgers, des Königs Ferdinand I., in Linz Postleger gab, ferner ob die Postboten auf ihren Reisen zwischen Innsbruck und Wien Linz berührten oder ob sie es vorzogen, die kürzere Straße südlich von Linz zu durchreiten, ist in tiefes Dunkel gehüllt. Urkundlich ist 1528 ein Postleger in Linz nachweisbar, wo sich, wie wir vermuten dürfen, 1529 ein postalisches Zentrum zu entwickeln begann, dem aber keine lange Dauer gegönnt war. Von Linz wurden außer den bereits angedeuteten Kursen nach Regensburg und Nürnberg auch Postenketten nach Graz und Prag gelegt. Erstere, die über Enns und Steyr führte, wurde zeitweise aufgelassen, wenn man sie nicht benötigte. Sie vermittelte hauptsächlich Nachrichten zwischen Graz und jenen Orten im Reich, wo gerade Reichstage stattfanden oder wo sich der Kaiser aus einem anderen Anlaß aufhielt. Sie wurde auch bisweilen für Hofreisen errichtet. Bevor z. B. Herzog Maximilian von Bayern nach Graz reiste, um vom Erzherzog Ferdinand das goldene Vließ zu empfangen, bat Erzherzog Matthias, auf der Strecke zwischen Linz — Eisenerz und Graz eine Post für 75 Personen zu legen. Erst 1751 wurde dieser Kurs als Dauerkurs für die Allgemeinheit errichtet¹³⁾.

Auch die Linz mit Prag verbindende Postenkette, die in Tabor endete, wenn der zwischen Wien und Prag führende Kurs über Tabor führte, war ursprünglich als Gelegenheitskurs errichtet worden. Auf ihm befanden sich zwischen Linz und Tabor fünf Posten¹⁴⁾. Im Jahr 1652 wurde eine Post in Spattendorf errichtet. Diese sollte Poststation bleiben, als man 1750 daran schritt, den Kurs als Dauerkurs für die Allgemeinheit einzurichten. Die Poststraße wurde jedoch über Weitersdorf gelegt, da der Wirt von Spattendorf dem k. k. Postverwalter in Linz, Joseph Ignaz Groß von Ehrenstein, gelegentlich eines dienstlichen Besuches erklärte, es könne ihm nicht zugemutet werden, fünf oder sechs Pferde im Stall zu halten, da er nicht genügend Wiesen, Felder und Aecker besitze. Auch seien die Ritte so selten, daß man mit den zu erwartenden Rittgebühren nicht einmal ein Drittel des zu kaufenden Futters decken könne. Schließlich könne er auch unmöglich bei den Bauern die notwendigen Pferde schnell erhalten. Er wäre, so hob er hervor, unter Umständen bereit, die Station zu übernehmen, wenn zur Bestreitung des Dienstes zwei Pferde und eine Kalesche genügen würden; da der Postverwalter auf dieses Anbot unmöglich eingehen konnte, war ihm der Rat des Wirtes, die Straße über Weitersdorf zu legen, um so willkommener, zumal der Wirt auch erklärte, der Weg über Spattendorf sei so schlecht, daß man während der Nacht nicht

ohne Gefahr, sich Hals und Kopf zu brechen, über die zwei Berge, den Weisingerberg und die Schwitzleiten, im Trab reiten könne¹⁵⁾.

Wir sind in einem Jahrhundert angelangt, in dem man keineswegs mehr von einer postähnlichen Anstalt sprechen darf. Mögen auch einzelne Postkurse lediglich aus staatspolitischen Gründen errichtet und wieder aufgelassen worden sein, so dürfen wir mit Sicherheit annehmen, daß auch Private sich dieser bedienten. Nach dem Jahre 1750 errichtete Kurse wurden hauptsächlich für die Allgemeinheit ins Leben gerufen. In diesem Jahr wurden auch auf häufig benützten Strecken sogenannte Diligenzen eingeführt, wöchentlich zu bestimmten Zeiten abgehende Postwagen, die für die Personenbeförderung bestimmt waren und auch Briefe und Pakete mitnahmen. Von solcher Warte aus müssen wir die Errichtung jenes Kurses betrachten, der seit 1808 von Graz nach Salzburg führte und in Bad Ischl oberösterreichisches Gebiet berührte. Dieser Kurort, der besonders im 19. Jahrhundert einen lebhaften Aufschwung erlebte, war das Ziel vieler Reisenden. Seit 1752 bestand eine Postenkette zwischen Lambach und Gmunden. Von hier war die Weiterreise nach Bad Ischl noch recht beschwerlich. Man mußte in Gmunden oder in Traunkirchen das Schiff besteigen und ab Ebensee mit einer Privatgelegenheit weiterreisen. Es wurde in diesem Ort erst 1826 eine Post errichtet, die Reisegelegenheiten nach Bad Ischl bot. Um nun den Reisenden die Ueberfuhr über den See zu ersparen, wurde im folgenden Jahr eine Postenkette von Lambach über Kammer und Weißenbach nach Bad Ischl angeregt. Dieser Antrag der obderennsischen Regierung wurde jedoch von der Hofkammer nicht genehmigt. Die Landesstelle wurde 1827 angewiesen, Pläne und Kostenvoranschläge für den Bau einer Straße von Traunkirchen nach Bad Ischl vorzulegen¹⁶⁾. Jedoch bis zur Fertigstellung dieser Straße vergingen Jahre. Erst im Jahr 1873 konnte die Strecke von Traunkirchen nach Ebensee dem Verkehr übergeben werden¹⁷⁾. Als nun inzwischen die Commercialstraße von Mondsee nach St. Gilgen errichtet worden war, erkannte der Postmeister von Vöcklabruck, daß durch diese Straße die möglichst kürzeste und sehr angenehme Zufahrt zu dem immer mehr erblühenden Badeort Ischl gewährt würde, die auch die Reiselust nach den schönen Gegenden des Mond- und Attersees förderte, und er beantragte daher in St. Georgen eine Relaisstation errichten zu dürfen. Die Hofkammer gab dem diesbezüglichen Ansuchen der obderennsischen Regierung statt, genehmigte die Aufstellung von Relaisstationen in St. Georgen und in Mondsee sowie die Beförderung von Reisenden auf dieser Strecke bis St. Gilgen, welcher Ort auf dem von Graz nach Salzburg führenden Kurs lag¹⁸⁾.

Zur weiteren Hebung des Fremdenverkehrs nach Bad Ischl stellte die Postverwaltung 1842 eine schleunige Postverbindung zwischen Wien und diesem Kurort her. Während der Badesaison konnte man auf dem Weg über Amstetten, Steyr, Kremsmünster und Voitsdorf nach Bad Ischl nicht nur mit Extraposten, sondern auch mit Eil- und Malleposten gelangen¹⁹⁾. In diesem Jahr wurde ferner eine weitere wichtige Verbindung ins Leben gerufen, ein

Kurs, der von Wels über Kremsmünster und Spital am Pyhrn nach Lienz führte, wo er in den Graz mit Salzburg verbindenden Kurs einmündete. Lange hatte es gedauert, bis dieser Kurs zustande kam. Bereits 1834 sah sich die oberste Hofpostverwaltung veranlaßt, eine Linz mit Lienz verbindende Postenkette zu beantragen, da es nach ihrer Ansicht eigenartig wirke, wenn man in Oesterreich ganze Straßenzüge ohne Postverbindungen sieht, während es jedem bei Betrachtung der deutschen Nachbarstaaten auffallen müsse, daß die Menge der Posteinrichtungen dort viel größer sei ²⁰⁾.

Organisation des Verwaltungsdienstes

Zur Zeit Kaiser Maximilian I. unterstanden die wenigen von Innsbruck ausgehenden Posten dem Obristen Postmeister Janetto und nach ihm Gabriel von Taxis, dessen Nachkommen in den folgenden drei Jahrhunderten mit der Leitung des Postwesens in Tirol und in den Vorlanden betraut waren. Unter dem Nachfolger dieses Kaisers, König Ferdinand I., entwickelte sich in Wien ein postalisches Zentrum, was besonders durch den Erwerb Böhmens und Ungarns bedingt war. Ihm waren die in den niederösterreichischen Landen befindlichen Posten untergeordnet. Mit deren obersten Leitung können wir bereits 1523 Anton von Taxis als Hofpostmeister nachweisen. Seinen Nachkommen war es jedoch nicht gegönnt, durch viele Jahrhunderte dem Postwesen vorzustehen. Wenige Wochen vor der Teilung Oesterreichs, im Jahr 1564, mußte Christof von Taxis als letzter Hofpostmeister aus diesem Geschlecht in Wien das Feld räumen. Ihm folgten Hofpostmeister aus verschiedenen Familien. Hier sei bloß der Name Wolzogen genannt. Nach der Vereinigung der inner- mit den niederösterreichischen Landen bestellte Kaiser Ferdinand II. Hans Christof von Paar, der das Postwesen in den innerösterreichischen Gebieten bereits als Lehen innehatte, zu seinem Hofpostmeister in Wien und übergab ihm 1624 einen Lehenbrief. In der Folge übten seine Nachkommen bis 1813 einen bedeutsamen Einfluß auf das Postwesen aus; sie mußten sich aber wegen wiederholter finanzieller Krisenzeiten, die durch Kriege hervorgerufen worden waren, verschiedene Schmälerungen ihrer Rechte gefallen lassen. Nach langwierigen Verhandlungen kam es 1722 zum ersten Rezeß, der den Grafen Karl Josef von Paar zwar in seinen Machtbefugnissen ließ, ihn jedoch veranlaßte, gegen ein jährliches Äquivalent von 66.000 Gulden — dieser Betrag gelangte bis 1916 zur Auszahlung — auf die Einnahmen aus dem Postwesen zu verzichten. Unter dem Grafen Johann Wenzel von Paar, der 1769 in den Fürstenstand erhoben wurde, kam es 1743 zu einem weiteren Rezeß, der ihn von der Leitung des Postwesens zwar enthob, ihm jedoch einige Befugnisse bei der Ernennung von Postbediensteten ließ. Paar beabsichtigte 1755 das Postwesen zu pachten. Da hiedurch für ihn keine besonderen Vorteile zu erwarten waren, wurde seinem Ansuchen nicht entsprochen; er wurde jedoch mit dem Vorsitz in der neu errichteten „k. k. Ober-Hofpostkommission“ betraut, welche seit 1756 den Titel „In Postsachen subdelegierte Hof-Kommission“ führte. Diese

beratende Dienststelle beendete 1783 ihre Tätigkeit. Dem Fürsten von Paar wurden in Anerkennung seiner besonderen Verdienste wenige Befugnisse in personeller Hinsicht zuerkannt, auf welche Fürst Karl von Paar im Rezeß des Jahres 1813 verzichtete.

Nach Auflassung der Hofpostkommission wies das Postgefälle zwei voneinander getrennte Verwaltungszweige auf, die Briefpost und die fahrende Post, deren oberste Leitung sich bei der allgemeinen Hofkammer vereinigte. Für die Briefpost wurden als Organe der Verwaltung in den deutsch-österreichischen Landen Ober-Post-Verwaltungen aufgestellt. Diese wurden der Landesstelle ihrer Provinz untergeordnet. Den in den Hauptstädten befindlichen Ober-Post-Verwaltungen oblag nebst der Aufsicht über die Poststationen ihrer Provinz das Geschäft manipulierender Briefpostämter in ihrem Standort. Für die Fahrpost bestand ein Zentralverwaltungsamt in Wien, die „Postwagen-Haupt-Expedition und Kontrollierung“, die seit 1808 den Titel „Haupt-Postwagen-Direktion“ führte. Ihr waren die in den Provinzen aufgestellten „Postwagen-Expeditionen“ untergeordnet. Da man jedoch mit der Trennung dieser Betriebszweige schlechte Erfahrungen gemacht hatte, kam es 1829 zur Vereinigung der Direktion der fahrenden Posten mit der Obersten Hofpostverwaltung in Wien, sowie der Oberpostverwaltungen mit den Postwagenexpeditionen in den Provinzen. Die der allgemeinen Hofkammer untergeordnete Zentralstelle erhielt den Namen „Oberste Hofpostverwaltung“, die vereinigten Postbehörden in den Provinzen hießen von nun an Oberpostverwaltungen.

Die oberste Hofpostverwaltung wurde mit 1. Februar 1849 aufgelöst; ihre Agenden gingen an das k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten über. Zuzufolge a. h. Entschliebung vom 1. März 1850 trat die neuorganisierte Generaldirektion für die Kommunikationen in Wirksamkeit. In den einzelnen Kronländern des Reiches nahmen provisorische Postdirektionen ihre Tätigkeit auf. Wir stehen an der Schwelle des modernen Postwesens²¹⁾.

Der ausübende Postdienst

Im 16. und im beginnenden 17. Jahrhundert finden wir in den einzelnen Postlegern²²⁾ Postboten, die für den Unterhalt jedes ihrer Pferde monatlich 8 Gulden erhielten. Außerdem bekamen sie für ihre Ritte Zehrgelder. Ueber die Bezahlung eines Lohnes zur Befriedigung ihrer Lebens- und Kulturbedürfnisse schweigen sich die Quellen aus.

Die Verwaltung blieb aber mit der Flüssigmachung der für den Unterhalt der Pferde bestimmten Beträge wiederholt viele Monate im Rückstand, so daß die Boten nach ihrer eigenen Angabe in arge Not gerieten und sich veranlaßt sahen, unmittelbar an den Kaiser, bzw. König mit der Bitte um Bezahlung der ausständigen Belohnung und auch bisweilen um Erhöhung der Gebühren heranzutreten. So führten z. B. 1529 die zwischen Wien und Innsbruck liegenden Boten in einer an den König gerichteten Eingabe aus, daß jeder von ihnen auf der Post einen Knecht und drei Pferde halte; die Herren der Raitkammer

haben befohlen, es solle ihnen jedoch bloß für ein Pferd monatlich 8 Gulden gereicht werden. Sie müssen jedoch viel reiten, da ihnen aus Ungarn, Böhmen, Oesterreich und von vielen anderen Orten Post zukomme. Deshalb sei es unmöglich, mit nur einem Pferd den dienstlichen Obliegenheiten nachzukommen. Langen doch oft an einem Tag zwei oder gar drei Posten ein. Sie seien den Wirten, die ihnen bisher Geld borgten, viel schuldig und sie müßten weglaufen, wenn man ihnen nicht helfe. Sie erbaten daher die doppelte Besoldung von 16 Gulden ²³). Schlimmer wurde ihre wirtschaftliche Lage in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, so daß sich der Hofpostmeister Hans Wolzogen wiederholt veranlaßt sah, sich an die Hofkammer um Abhilfe zu wenden. Er hob in einem Bericht vom 3. Oktober 1574 hervor, daß die Boten zwischen Wien, Linz und Innsbruck seit Anfang 1572 ohne Besoldung seien, die geringe Bezahlung reiche kaum für den Unterhalt der Pferde aus, so daß sie, wenn man ihnen nicht innerhalb von 8 oder 14 Tagen helfe, nicht weiter dienen könnten und wollten.

Solche Schreiben halfen wenig. Die Hofkammer war nicht in der Lage, helfend einzugreifen. Kostete doch z.B. 1571 der Schutz der Grenze gegen Ungarn über eine Million Gulden, während die Kriegssteuer aus allen habsburgischen Ländern nur gegen 700.000 Gulden einbrachte. Im Jahr 1577 verschlang der Grenzschutz sogar 1.667.789 Gulden, wozu Ungarn bloß 80.000 Gulden beitrug. 1576 bewilligte der deutsche Reichstag 60 Römermonate, von denen jeder, wenn er vollständig entrichtet wurde, 60.000 Gulden betrug. Viele Reichsstände verweigerten die Bezahlung, oder sie blieben sie schuldig ²⁴). Und mochten auch die Römermonate die Kosten des Grenzschatzes gedeckt haben, so wurden andere Kammereinnahmen nicht für die Bezahlung der Postboten herangezogen. Es herrschte im 16. und auch im folgenden Jahrhundert die Ansicht, daß die Kammereinnahmen in erster Linie für die Deckung der Bedürfnisse des Hofhaltes, der Beamten der Zentralverwaltung und höchstens noch für die teilweise Bestreitung der Kosten für die geworbenen Truppen bestimmt seien; sie für andere öffentliche Zwecke heranzuziehen, wurde nicht in Aussicht genommen ²⁵). Deshalb sah man sich veranlaßt, das für die Erhaltung der Posten notwendige Geld wo nur möglich aufzutreiben. So erteilte am 17. Oktober 1576 Kaiser Rudolf II. dem Erzherzog Ernst den Auftrag, die Postboten zwischen Linz und Salzburg aus dem Salzamt zu Wien aus der Zweipfennig-Steuer bezahlen zu lassen. Ihm war jedoch die Bezahlung nicht möglich. Es entwickelte sich in der Folge ein langer Schriftenwechsel, aus dem hervorgeht, daß der Salzamtman wiederholt aufgefordert wurde, dem Linzer Boten ein Quartal von 700 Gulden über das Vicedomamt in Linz zu reichen; es wurde aber auch die niederösterreichische Kammer in Wien vom Kaiser angewiesen, die Linzer Postboten, wenn irgend wie möglich, zu bezahlen. Aufträge, die nie zur vollständigen Befriedigung der Boten führten ²⁶). Denn kleine Abstattungen längst fälliger Belohnungen halfen wenig. 1578 sahen sich die armen Postboten zwischen Schwaz und Wien veranlaßt, den Kaiser um

Bezahlung zu bitten, da sie sonst gezwungen wären, ihre Pferde zu verkaufen. Im folgenden Jahr teilten die zwischen Wien und Linz befindlichen sieben Boten dem Präsidenten und den verordneten niederösterreichischen Kammerräten mit, daß sie vom Vicedom den Sold für bloß drei Monate erhalten hätten. Hiemit sei ihnen wenig geholfen, da sie mit diesem Geld nicht einmal die Wirte, die sie heftig drängten, bezahlen konnten. Sie sollen sich mit frischen Rossen, mit Hafer, Streu und Stroh versehen, was sie jetzt wohlfeiler bekommen. Sie seien mit monatlich 16 Gulden besoldet und müssen hievon vier bis fünf Pferde halten, den Mut Hafer mit einem Gulden bezahlen und dem Wirt für die Verköstigung zweier Postknechte wöchentlich 10 Batzen begleichen. Hiezu kommen noch die Auslagen für den Sattler, den Schmied und für andere notwendige Dinge. Sie baten um Bezahlung eines Quartalbetrages von 336 Gulden ²⁷⁾.

Hier tauchen folgende Fragen auf: War die wirtschaftliche Lage der Postboten wirklich so verzweifelt? Warum sind sie auf ihren Dienstposten geblieben? Warum haben sie mehr Pferde gehalten, als ihnen vorgeschrieben wurde? Fragen, die uns erhaltene Akten nicht beantworten. Wir sind daher lediglich auf Vermutungen angewiesen und glauben nicht mit der Annahme zu irren, daß die Boten, denen man monatelang mit ihrem Sold im Rückstand blieb und die mehr Pferde hielten, als ihnen vorgeschrieben war, auf ihren Posten verharrten, weil ihnen die Personenbeförderung und auch die Mitnahme von Privatbriefen manch wichtige Zubeße brachten und so zu ihrem Unterhalt wesentlich beitrugen. Schließlich bedeutete das Postbotendeputat, mochte es auch verspätet zur Auszahlung gelangt sein, eine äußerst willkommene Zubeße.

Nach der Abrechnung des Postamtsverwalters Georg Hueber in Linz betrugen die Ausgaben für den Postbotenverdienst und die Besoldung vom April 1574 bis Ende Dezember 1581 12.684 Gulden ²⁸⁾. Laut erhaltener Quittungen des Vicedoms zu Linz erhielten die Postboten im Jahr 1574 2800 Gulden, im folgenden bloß 700, 1576 einen Quartalbetrag für 1575 in der Höhe von 700 Gulden, im Jahr 1577 6300 Gulden und 1578 6234 Gulden 7 Kreuzer 30 Pfennig, demnach zusammen 16.734 Gulden 7 Kreuzer 30 Pfennig. Zur Begleichung neu erwachsener Rückstände erhielt zu Beginn des Jahres 1581 der Hofpostmeister 10.000 Gulden. Hievon zahlte er dem Postverwalter zu Linz als extraordinari verdiente Besoldung 146 Gulden, dem Postboten zu Lambach, Lazarus Ruchel, 316 und dem Postboten zu Vöcklabruck, Petter Henneberger, 200 Gulden ²⁹⁾.

Für die Vermutung, daß die Personen- und die private Briefbeförderung einzelnen Boten doch einen sicheren Lebensunterhalt bot, scheint auch der Umstand zu sprechen, daß seit Mitte des 16. Jahrhunderts Ansuchen um lebenslängliche Verleihung ihrer Posten und auch um Ueberlassung dieser an ihre Söhne nachweisbar sind. So bat Mauritius von Paar, der sich 1545 Postverwalter zu Linz nannte, um die Verleihung der beiden leergewordenen Postleger zu Linz und Erla. Vier Jahre später bat er, daß diese beiden Postleger nach seinem Tod auf seine beiden Söhne Bernhard und Christof übergehen könnten, Ansuchen, denen der König stattgab ³⁰⁾.

Aus der postähnlichen Anstalt begann eine Postanstalt zu werden, die es jedermann ermöglichte, sich ihrer zu bedienen. Den Postboten war es nach der Postordnung König Ferdinand I. vom 20. August 1535 untersagt, Briefe anzunehmen, auf denen das Wort „Cito“ oder „Justitia“ stand, welchen Dringlichkeitsvermerk bloß die Regierungen auf ihre Schreiben setzen durften³¹⁾. Eine Weisung, die es aber nicht unter Strafe setzte, Briefe, auf denen ein solcher Dringlichkeitsvermerk fehlte, anzunehmen und gleichzeitig mit amtlichen Schreiben zu befördern, zugleich aber eine Weisung, die in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nicht mehr nachgewiesen werden kann. Die Berechtigung, Reisen mit der Post anzutreten, durften nur Postmeister erteilen. Verbot doch 1570 der Hofpostmeister allen Boten ernstlich, Leute, die keinen Erlaubnischein eines Postmeisters vorweisen können, aufsitzen oder weiter befördern zu lassen und drohte ihnen eine Gefängnisstrafe von drei bis vier Tagen an³²⁾.

Wir müssen uns vor Augen halten, daß viele ihre Briefe Privatboten anvertrauten — von einem Postzwang dürfen wir damals noch keineswegs sprechen — und daß sicherlich viele im Gefolge von Kaufleuten reisten. Postkutschen gab es im 16. Jahrhundert noch nicht. Es beschränkte sich die Personenbeförderung lediglich auf die zu erkaufende Begünstigung, sich zu Pferd einem reitenden Boten anschließen zu dürfen. Die Postritte waren äußerst anstrengend, da in den Postlegern meist nur kurze Rast gehalten und auch die Nächte zur Weiterreise benützt wurden. Es gewährte aber die Begleitung eines Postknechtes, der unter staatlichem Schutz reiste, größere Sicherheit³³⁾. Erst im 17. Jahrhundert bürgerte es sich allmählich ein, daß einzelne Postbeförderer Reisenden, die mit eigenen Wagen bei der Post ankamen, Pferde zur Weiterbeförderung bis zur nächsten Post zur Verfügung stellten. Aber mit diesen Posten sah es, besonders zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges, recht traurig aus. Wir entnehmen einer Beschwerde über die Posten zwischen Linz und Prag, daß z. B. der Postmeister zu Kaplitz in seinem Stall bloß drei Pferde hielt, die so schlecht waren, daß niemand mit ihnen fortkommen noch reiten konnte³⁴⁾. Solche Zustände sind begreiflich, wenn wir bedenken, daß man den Postboten zwischen Freistadt und Budweis 1613 1400 Gulden schuldete, welcher Betrag aus dem Einnnehmeramt zu Gmünd und aus der böhmischen Kammer beglichen werden sollte³⁵⁾. Der Postbote von Freistadt, Georg Peuerl (auch Peyerl), bat seinen Rückstand von 144 Gulden für die Zeit vom 1. Juli 1613 bis 31. März 1614 durch den Salzamtman in Gmunden bezahlen zu lassen, welche Bitte bewilligt wurde. Peuerls Nachfolger Abraham Schrempfen, der am 1. April 1617 die Post übernahm, erhielt seine Ordinariibesoldung aus dem Einnnehmeramt zu Gmunden³⁶⁾. Im Jahre 1620 wurden zwischen Linz und Budweis Feldposten gelegt, für deren Erhaltung die Hofkammer aufkommen sollte. Sie wandte sich wegen eines Beitrages zu den Kosten der Feldpost an die Amtleute zu Linz und Steyr, jedoch vergeblich; das notwendige Geld war nicht aufzubringen. Nun erging am Tage nach der Schlacht am Weißen Berg, am 9. November 1620, ein Auftrag an

den Mautner zu Linz, für die nach Prag zu legenden Posten gar bald 600 Gulden zu bezahlen, da sonst Gefahr im Verzug sei. Gleichzeitig wurde der Aufschläger von Engelhartzell angewiesen, für die Posten in das Reich 200 Gulden zu geben. Ein ähnliches Schreiben erging an den Rentmeister und Gegen-schreiber zu Steyr³⁷⁾. Die schlechte finanzielle Lage, unter der Oesterreich besonders während des Dreißigjährigen Krieges litt, zwang dazu, kein Mittel unversucht zu lassen, um das für die Erhaltung der Posten notwendige Geld aufzutreiben. Es waren harte Zeiten, die auch die auf der Strecke zwischen Linz und Schärding liegenden Boten zu spüren bekamen, für deren Bezahlung der Vicedom und die Mautamtleute zu Linz herangezogen wurden³⁸⁾.

In den letzten Jahren des großen Krieges, 1643, mehrten sich die Klagen der auf der Strecke von Wien über Linz nach Schärding liegenden Postbeförderer über Rückstände, die ihren Grund nicht in der Unvermögenheit des Staates hatten, sondern in einer ungerechten Verteilung des Geldes durch den Postbeförderer von St. Pölten, Martin Lenzinger. Ihm wurde für die Bezahlung der Postboten 23.632 Gulden übergeben, mit welchem Betrag er hauptsächlich für die Zufriedenstellung seiner eigenen Posten in Perschling, St. Pölten und Melk sorgte, während er die anderen Posten sehr ungleich behandelte. Beschwerden einzelner Postbeförderer über Besoldungsrückstände veranlaßten die Hofkammer 1645, den Hofpostmeister Graf Karl von Paar zu ersuchen, die Unordnung abzustellen und hierüber zu berichten. Ein Auftrag, dessen Erfüllung recht schwierig war; Lenzinger war bereits gestorben. Niemand wußte, was man den einzelnen Posten schuldete, bzw. was sie bereits erhalten hätten³⁹⁾. Es ließen sich bloß einzelne Fälle klären. So gebührten z. B. dem Postbeförderer zu Peuerbach, Elias Püchler, für seine Dienstzeit vom 14. Mai 1637 bis zum 14. Februar 1645 1488 Gulden. Er hat von Lenzinger lediglich 768 Gulden erhalten. Für den Rest von 720 Gulden kam das Salzamt in Gmunden auf, das gegenüber Püchler eine Forderung von 500 Gulden geltend machte und ihm den Rest von 200 Gulden bezahlte⁴⁰⁾. Für Forderungen anderer Postbeförderer kamen die Mauten von Linz und Ybbs auf.

Die zunehmende Personenbeförderung brachte es mit sich, daß einzelne Postbeförderer durch das ungestüme Verhalten des reisenden Publikums zu leiden hatten, was den Kaiser veranlaßte, bereits 1621 ein Patent für Nieder- und Oberösterreich zu erlassen, das die Postbeförderer schützen sollte. Ihm entnehmen wir u. a., daß es dem reisenden Publikum verboten war, mit Gewalt Pferde aus dem Stall zu nehmen; Kurieren und anderen, die sich des Postrittes bedienen, untersagt es, mit Poltern, drohlichen Worten, groben Schlägen und harten Verwundungen die Postbeförderer abzuhalten, jenen die Ordinari mitzugeben, so daß gar wichtige Sachen bisweilen 10 bis 12 Stunden aufgehalten würden. Es wurde ferner verboten, Pferde mit großen Truhen und schweren Felleisen zu überladen, diese mit Umgehung der Poststraße über Berg und Tal zwei oder gar drei Posten zu reiten, so daß die Pferde nicht nur krumm, sondern sogar zu Tode geritten wurden, wodurch den Postbeförderern großer

Schaden erwuchs⁴¹⁾. Diese Bestimmungen wurden auch in späteren Postordnungen des 17. und des 18. Jahrhunderts aufgenommen.

Durch solch rohes Benehmen litt auch sicherlich 1680 der Postbeförderer von Wels, Bernhard Vizdomb, so daß sich der Vicedom zu Linz veranlaßt sah, ihm den Schaden zu ersetzen. Zwei Jahre später klagte dieser Postbeförderer, daß ihm infolge der weiten Wegstrecke, die zu reiten war, 26 Pferde zugrunde gegangen seien⁴²⁾, welche Angabe auf einen hohen Pferdestand schließen läßt. Es spricht auch für eine gewisse Wohlhabenheit der Postbeförderer auf besonders verkehrsreichen Straßen, wozu der Umstand beitrug, daß ihnen die gesamten Einnahmen blieben⁴³⁾. Von diesen hatten sie lediglich für den Unterhalt der Knechte und für die Erhaltung des Poststalles zu sorgen. Es wäre aber unrichtig, wollten wir annehmen, daß alle Postbeförderer einen so großen Pferdestand im Stall hatten. Manche Posten auf selten bereisten Straßen waren bisweilen recht arm. Sie konnten nicht einmal die sechs Pferde und die zwei Kaleschen, die ihnen die Postordnung des Jahres 1695 vorschrieb, halten.

Wesentliche Änderungen brachte der Rezeß des Jahres 1722. Ihm war es zuzuschreiben, daß den Postbeförderern nicht mehr alle Einnahmen blieben. Sie durften lediglich über das aus der Personenbeförderung eingenommene Geld verfügen, von den Einnahmen aus der Briefpostbeförderung hatten sie einen Teil abzuführen. Noch im Rezeßjahr wurde als vorübergehende Maßnahme angeordnet, daß den Postbeförderern auf stark benutzten Straßen, so z. B. auf der Strecke von Wien nach Linz, die Hälfte, den übrigen zwei Drittel des Briefportos belassen wurde⁴⁴⁾. Eine endgültige Regelung dieser Frage erfolgte jedoch erst 1751. Ab 1. Februar dieses Jahres blieb den Postmeistern, die vierteljährig höchstens 60 Gulden an Briefportogeldern verrechneten, die Hälfte; erhöhten sich die Einnahmen auf 120 Gulden, so blieb ihnen ein Drittel. Bei höheren vereinnahmten Briefpostgebühren durften sie sich bloß ein Viertel behalten. Von dieser Regelung waren aber jene Postmeister ausgenommen, denen an Stelle des Briefportoanteiles ein Jahresgehalt angewiesen wurde, das jedoch nie 200 Gulden überstieg. Ferner wurde 1750 allen Postmeistern die Berechtigung eingeräumt, 5 Prozent der Paketbeförderungsgebühren für sich zu behalten⁴⁵⁾.

Es ist als eine weitere Folge des Rezesses anzusehen, daß für die Flüssigmachung der Gebühren nicht mehr, wie bisher, verschiedene Stellen in Anspruch genommen wurden. 1723 erging an die Universal-Bankalität der Auftrag, für sämtliche Besoldungen aufzukommen, nachdem das Mautamt von Linz angewiesen worden war, die Bezahlung der Postbeförderer im Land ob der Enns einzustellen⁴⁶⁾. Jene Dienststelle hatte auch Pauschalbeträge für Mehrleistungen anzuweisen. So wurde sie 1739 beauftragt, dem Postmeister von Lambach, Sebastian Daniel Oellmag, für drei Jahre eine Beihilfe von 150 Gulden zu übermitteln, weil er wöchentlich acht, statt vier Ordinarien zu befördern hatte⁴⁷⁾. 1747 erging an die Universal-Bankalität der Auftrag, dem Postmeister zu Lambach, Maximilian Oellmag, für diese Mehrleistungen alljährlich 150 Gulden zu bezahlen⁴⁸⁾.

Ihre Einnahmen verhalfen, wie bereits erwähnt, manchen Postmeistern auf besonders verkehrsreichen Straßen zu einem sorgenlosen Leben. Nicht so gut erging es jedoch den Postmeistern, deren Stationen auf abseits gelegenen Wegen lagen. Aus solchen Erwägungen sah sich 1787 die Hofkammer veranlaßt, dem Postmeister von Kasten (Kastenreith) für die Verführung der Post nach Altenmarkt eine Rittgelderhöhung von weiteren 30 Gulden zu bewilligen. Sie führte in ihrer Begründung aus, daß der Postmeister von dieser Station nicht leben könne, obgleich er seit 1771 eine Beihilfe von 20 Gulden jährlich erhalte. Er könne auch nicht sechs, sondern höchstens fünf Pferde halten. Uebrigens sei die Station Weyer nicht weit entfernt, Kasten selbst sei sehr arm, gebirgig und selten besuche ein Passagier diese Straße. Eine Erhöhung des Rittgeldes nach Altenmarkt auf $1\frac{1}{2}$ Posten würde die wenigen Passagiere verscheuchen. Die bewilligte Rittgelderhöhung schien wenig geholfen zu haben. Der Nachfolger dieses Postmeisters, Stephan Riegel, war nicht in der Lage, von dieser Station seinen Lebensunterhalt zu bestreiten. Er bat deshalb 1796 um seine Entlassung. Es kam in der Folge zu Verhandlungen mit der Hofkammer, die bestrebt war, die Station doch am Leben zu erhalten. Man bot dem Postmeister ein Erblichkeitsprivileg an und sicherte ihm zugleich — ein einzig dastehender Fall — die Belassung des Rittgeldes für die Beförderung der Ordinari-post und aller bereits früher genehmigten Zulagen zu; jedoch vergeblich. Im folgenden Jahr sah man sich doch veranlaßt, die Station nach Weyer zu verlegen und der Innerberger Hauptgewerkschaft das Erblichkeitsprivileg zu verleihen ⁴⁹⁾.

Das erste Jahrzehnt des folgenden Jahrhunderts brachte fast allen Postmeistern Oberösterreichs manche schwere Stunde. Feindliche Durchmärsche und Besatzungen machten die Postämter dieses Landes um ein erhebliches ärmer. So sah sich 1801 der Postmeister von Wels, Franz von Sonnenstein, veranlaßt, das Postregal an den Schiffmeister von Persenbeug, Joseph Stöger, einen Bruder des Postmeisters von Lambach um 20.000 Gulden zu verkaufen, da sein Meierhof von den Franzosen ausgeplündert worden war ⁵⁰⁾. Dem Postmeister von Vöcklabruck, Franz von Gruber, raubten die Franzosen aus der Amtskasse 135 Gulden. Er bat um die Ermächtigung, diesen Betrag abschreiben zu dürfen. Diesem Ansuchen wurde seitens der Hofkammer keine Folge gegeben, da er es verabsäumt hatte, das Geld vor der Besetzung abzuführen ⁵¹⁾. Der Postmeister in Frankenmarkt, Anton Winkler, wurde von den französischen Truppen seiner Barschaft und seiner Kleider beraubt. Ferner nahmen diese ihm Pferde und Wagen weg. Schließlich wurde die Amtskasse erbrochen und das amtliche Geld gestohlen. So große Verluste veranlaßten Winkler, 1802 ein Gesuch um eine Unterstützung vorzulegen, dem er auch eine Bestätigung des Marktrichters Franz Watzinger anschloß, laut welcher er zur Bekämpfung der durch die Franzosen verursachten Feuersbrunst vier Pferde zur Verfügung gestellt hatte. Dieses Ansuchen blieb unbeantwortet. Wir können lediglich dem Geschäftsstück der Hofkammer entnehmen, daß in Angelegenheit einer Entschädigung für die oberösterreichischen Postmeister am 17. Februar 1802

ein alleruntertänigster Vertrag Sr. Majestät unterbreitet wurde⁵²). Als Entschädigung wurden allen durch die Franzosen zu Schaden gekommenen Postmeistern zwei Drittel der Briefpostgebühren zuerkannt⁵³). Spätere Ansuchen um Entschädigungen wurden mit der Begründung abgewiesen, daß alle Postmeister in Oberösterreich durch ihren erhöhten Briefportoanteil voll entschädigt seien. Aber sicherlich erblickte die Hofkammer in der Eingabe des Postmeisters von Steyr, Reinhart v. Paumgarten, der seinen Schaden mit über 2000 Gulden bezifferte und als Schadenersatz die unentgeltliche Verleihung des Erblichkeitsprivilegs erbat, ein besonderes Ansuchen. Sie genehmigte zwar die Bitte, veranlaßte aber den Postmeister, die vorgeschriebene Taxe zu entrichten.

Auch das Kriegsjahr 1805 brachte manchem Postmeister schweren Kummer, so auch dem von Wels, Joseph Stöger. Als nämlich im August k. k. Truppen in diesem Ort lagen, mußte er die Haferfelder vorzeitig abmähen, sodaß er 700 Metzen Hafer verlor. Von den zurückmarschierenden russischen Truppen wurde fast der ganze Heu-, Stroh- und Hafervorrat verbraucht. Der hierauf folgende feindliche Einfall brachte ihn um alle Wagen und um 30 Pferde. Er bezifferte den Gesamtschaden auf rund 15.000 Gulden und erbat die Ausstellung eines Erblichkeitsprivilegs, um die Station leichter verkaufen zu können. Diesem Ansuchen wurde stattgegeben⁵⁴). Ihm folgte Anton Oellacher als Postmeister, dem 1809 die Franzosen aus der Amtskasse 260 Gulden stahlen. Er bat diesen Betrag abschreiben zu dürfen. Diese Bitte wurde jedoch von der Hofkammer abgewiesen, weil es sich nicht nachweisen ließ, ob es sich tatsächlich um amtliches Geld handelte und weil er seinen Dienst nicht persönlich versah. Wäre er seiner Verpflichtung nachgekommen, so hätte er sicherlich Gelegenheit gehabt, das Geld vor dem Durchmarsch der Franzosen mit einem Postwagen nach Wien befördern zu lassen⁵⁵).

Wenige Tage vor Unterzeichnung des Friedens von Schönbrunn, am 1. November 1809, erschien ein kaiserliches Reskript, das bei allen Verwaltungszweigen äußerste Sparsamkeit anordnete. Mit diesem hatte sich auch das Oberpostamt in Linz zu beschäftigen, das sich gegen eine in Aussicht genommene Personalverminderung aussprach. Auch war das k. k. obderennsische Landesgubernium gegen die Umwandlung der Oberpostverwaltung in ein Absatzpostamt. Es hob in seiner diesbezüglichen Begründung hervor, daß sich die Geschäfte dieser Dienststelle nur „sehr merklich“ verminderten, obgleich es um 11 Poststationen weniger gab. Deshalb ist auch die durch eine allfällige Umwandlung erzielte Ersparnis sehr unbedeutend. Die Hofkammer schloß sich dieser Ansicht vollinhaltlich an. Auch Kaiser Franz I. genehmigte am 14. Juni 1810 die Belassung der Oberpostverwaltung⁵⁶).

Nach der 1829 durchgeführten Vereinigung der einzelnen Postverwaltungen mit den Postwagenexpeditionen wurden auch bei den Stellen des ausübenden Dienstes einschneidende Maßnahmen getroffen. So erging an die oberste Hofpostverwaltung ein Dekret der Hofkammer, nach dem mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1830 die von den Postbeamten unter was immer für einem Namen

bisher bezogenen Nebengelüste einzustellen, für das Aerar einzuheben und gehörig zu verrechnen waren. Für jene Emolumente, wie Stafetten- und Expeditionsgebühren, Fachgelder, Recepisgebühren und Zeitungsgelder, die die Beamten bisher regelmäßig bezogen haben, waren sie zu entlohnern. Dieses Dekret berührte aber nicht die Berechtigung zum Bezug des zuständigen Briefportoanteiles. Hob doch noch die a. h. Entschliebung vom 2. Mai 1840 hervor, daß in Hinkunft in den mit den Postmeistern abzuschließenden Dienstverträgen in gewissen Fällen nebst ihrer Bestallung auch ein Anteil an dem Portoertrag zuerkannt werden könne. Ein Zugeständnis, das immer seltener gemacht wurde und nach Einführung der Briefmarken (1850) allmählich in Vergessenheit geriet. Ferner durften durch das oberwähnte Dekret des Jahres 1829 die durch den Beförderungsdienst erwachsenen Gebühren nicht berührt werden, da man in diesen keine Aufwandentschädigungen erblickte, die, wie z. B. das Rittgeld, für die Erhaltung des Poststalles herangezogen werden mußten.

Eine weitere Aenderung ist in der Dezentralisierung des Aufsichtsdiensles zu erblicken. Es wurden sogenannte Aerarial-Absatzpostämter errichtet, denen die Inspizierung und Ueberwachung der ihnen unterstellten Poststationen und Briefsammlungen zustanden. Nach dieser Neueinrichtung wurden die Poststationen Mattighofen, Frankenmarkt, Vöcklabruck und Ischl dem Amtsbereich des Oberpostamtes in Linz entzogen und Salzburg zugeteilt, eine Maßnahme, die bis zur Errichtung der Postdirektion Linz (1850) beibehalten wurde⁵⁷).

In diesem Jahr ließ man auch alle früheren Amtsbezeichnungen der Manipulationsämter fallen und setzte an ihre Stelle überall den Namen „Postamt“. Die verschiedenen Dienststellen erhielten zugleich folgende Amtsbezeichnungen:

1. K. k. Postamt für jene Postanstalt, wo bloß Manipulationsdienst ohne Poststalldienst besorgt wurde.
2. K. k. Postamt und Poststation für jene Postanstalt, wo beide Verrichtungen in der Person des Postmeisters vereinigt waren.
3. K. k. Poststation, wo entweder der Poststall allein oder getrennt vom Amtsdienst besorgt wurde.

Der Kampf mit dem Botenwesen

Als sich aus der postähnlichen Anstalt eine Postanstalt zu entwickeln begann, konnte man von einem Staatsvorbehalt hinsichtlich der Briefbeförderung keineswegs sprechen. Es war nach einer Anordnung des Kaisers Matthias vom 6. Mai 1616 gestattet, Briefe Stadt- und Partikularposten anzuvertrauen, falls sie nicht mit der kaiserlichen Post befördert werden sollten⁵⁸). Das Patent Kaiser Ferdinand III. vom 12. August 1637 beschäftigt sich mit der Abschaffung der Metzgerposten — die wir bloß im südwestlichen Deutschland nachweisen können — und des Nebenpostenwerkes im ganzen heiligen Reich und in den Erbkönigreichen und -Landen. Es ordnete an, daß alle zum ordentlichen Postwesen nicht verpflichteten Boten, wenn sie bei der

Beförderung der Briefe und anderer Sachen zu Roß und Fuß abwechseln und Posthörner führen, mit 100 Goldgulden bestraft werden sollten. Städten, Bürgern, Kauf- und Handelsleuten gestattete die Ordnung jedoch, sich für die Beförderung ihrer Briefe der Boten zu bedienen; diese waren jedoch verpflichtet, die Sendungen den Empfängern höchstpersönlich zu übergeben, sie durften während ihrer Reise keine Pferdewechselung vornehmen, kein Posthorn mit sich führen und sie hatten sich jeglicher Briefsammlung zu enthalten⁵⁹). Dies ist der älteste Nachweis für einen, wenn auch sehr lockeren Staatsvorbehalt. Weiteren Schutz gewährte der Post die Postordnung Kaiser Leopold I. vom 15. Jänner 1662, die den Lehensrößlern das Sammeln von Briefen, den Gebrauch des Posthornes verbot und ihnen untersagte, Leute von der Post abspenstig zu machen⁶⁰). Diese Bestimmung übernahm auch die Postordnung vom 16. April 1695. Sie ließ das Botenwesen bestehen, verbot jedoch die Errichtung neuer Botenanstalten, so z. B. einer von Graz nach Linz, die der Post zum Nachteil gereichen könnte⁶¹). Die am selben Tag erlassene „Fernere Postordnung“ beauftragte die Postverwalter, Postverweser und Postbeförderer auf die Einhaltung solcher Verbote zu achten und Dawiderhandelnde mit Unterstützung der Ortsobrigkeit anzuhalten⁶²).

Alle diese Bestimmungen wurden über Veranlassung des Hofpostmeisters erlassen, der stets bestrebt war, seine Einnahmen zu verbessern, wiederholt Kritik an Uebelständen des Postwesens übte und auch mit Verbesserungsvorschlägen an den Kaiser herantrat. So regte er 1699 an, daß Boten, die mit umhängendem Horn heimlich Briefe ein- und ausführen, beides wegzunehmen sei und daß die „neuerlichen Linzer Boten“ abzustellen seien. Hingegen wären die alten Boten und die Lehensrößler an die Postämter zu weisen⁶³).

Spätere Maßnahmen gegen das Botenwesen sind als Folgen des Rezesses des Jahres 1722 anzusehen. Sie sollten nicht mehr die Einnahmen des Hofpostmeisters mehren und schützen, sondern besonders die der Staatskasse. Wenige Wochen nach Abschluß des Rezesses, am 17. August 1722, unterfertigte Kaiser Karl VI. sein Botenpatent, das sich mit dem Nachteil auseinandersetzte, der dem Postgefall durch das Botenwesen entstand. Es hob u. a. hervor, daß die Nürnberger, Regensburger, Linzer und Kremser Boten, ferner Boten aus anderen Orten nicht in den Schranken ihres Botenwerkes bleiben; sie sammeln Briefe, teilen selbe aus oder lassen sie durch eigene Briefträger den Empfängern zustellen. Ja sie unterhalten sogar selbst in Orten, in denen sich Postämter befinden, so auch in Nieder- und Oberösterreich, eigene Botenstuben. Um nun solch unerlaubte Tätigkeit zu verhindern, ordnet dieses Patent die Kontrolle der Boten durch die Postämter und Briefsammler an. Es bestimmt u. a., daß sich die aus dem Römischen Reich ankommenden Boten beim Postamt Linz visitieren lassen müssen⁶⁴). Im folgenden Jahr wurden sogenannte „Uebergeher“ eingeführt, deren Aufgabe es war, Boten, Landkutscher, auch Schiffsleute auf den Straßen zu kontrollieren. Schließlich wurden auch die Mauteinnehmer mit solchen Ueberwachungen beauftragt⁶⁵).

Diese Maßnahmen halfen jedoch wenig. Die Boten gebrauchten bisweilen die verschiedensten Täuschungsmanöver, um ihre Briefe durchzubringen und um die Behörden irre zu führen. So verpackten sie mehrere Briefe in einer Schachtel, die angeblich einem Adressaten zu überbringen war. Auf solche List kam natürlich auch die Behörde. Sie ordnete, um solchen Irreführungen entgegenzutreten zu können, in der Botenordnung des Jahres 1748 an, daß Pakete, die weniger als 8 Pfund schwer waren, unbedingt mit der Post zu befördern seien.⁶⁶⁾ Dem am 5. August 1750 erlassenen Patent über das Verbot der Waren- und Paketbeförderung durch Boten und Landkutscher entnehmen wir, daß die neu eingeführten Postwagen nebst Personen auch Waren beförderten und zu festgesetzten Zeiten verkehrten. In diesem Patent wurde auch der 1748 festgesetzte Staatsvorbehalt der Paketbeförderung von 8 Pfund auf 20 Pfund hinaufgesetzt.⁶⁷⁾

Der Staat behielt sich auch hinsichtlich der Personenbeförderung besondere Rechte vor. Es war den nicht mit der Post Reisenden unter Androhung strengster Strafen untersagt, mit unterlegten Pferden zu reisen. Es durften demnach Lehenskutscher in Orten, die sie auf ihren Fahrten wiederholt berührten, keine Pferde halten, die zur Beschleunigung des Verkehrs dienen sollten. Ferner war ihnen der Besitz des Posthorses verboten. Sie durften keine Kleidung anlegen, die der Postlivree ähnlich war. Uebertretungen gegen solche Vorschriften gaben wiederholt Anlaß zu Beschwerden einzelner Postmeister und Postbeförderer, die sich geschädigt betrachteten. So sahen sich z. B. die auf der Reichsstraße nach Linz befindlichen Postmeister genötigt, über die Zeiselwagen Beschwerde zu ergreifen, die ihnen großen Schaden zufügten. Sie erreichten, daß an Stelle der bisher halb oder ganz gedeckten Leiterwagen und kleinen Wagen, die Pferdeabwechslung hielten und Reisende postmäßig beförderten, bloß Leiterwagen und nicht gedeckte Wagen verwendet werden durften, denen zum Schutz gegen Regen höchstens eine Bastdecke zu benutzen gestattet war. Ferner durften sie in Niederösterreich nicht auf der über Purkersdorf und St. Pölten führenden Reichsstraße fahren. Sie hatten ihren Weg auf der Straße längs der Donau über Greifenstein zu nehmen. Uebertretungen gegen diese Vorschrift wurden mit dem Verfall der Wagen und Pferde bestraft.⁶⁸⁾

Die verbotene Brief-, Paket- und Personenbeförderung in Oberösterreich brachte dem Staat sicherlich weitaus größeren Schaden als in anderen ehemaligen Kronländern, da dieses Land besonders als Durchgangsland zwischen Wien und dem Römischen Reich eine große Rolle spielte. Wir wollen hier die Nürnberger Boten erwähnen, die, wie wir aus einer aus dem Jahre 1636 erhaltenen, dem Reichshofrat übermittelten Denkschrift entnehmen, auch nach Wien reisten und in . . . Passau, Linz, Krems sowie in den zwischen diesen Städten liegenden Orten Briefe annahmen. Nicht geringer schien der Gewinnentgang für die Staatskasse gewesen zu sein, den einheimische Boten anrichteten. So fuhr der in Wels ansässige Salzburger Bote wöchentlich einmal nach Salzburg und er dehnte auf seiner Rückreise die Fahrt sogar bis Linz aus. Er übernahm

und verteilte unterwegs überall Briefe. In Salzburg selbst traf er zu solchem Zweck auch mit dem aus Elmau in Tirol ankommenden Boten zusammen. Aufgabe der in Gmunden ansässigen Boten der Salzkammergüter war die Beförderung der amtlichen Korrespondenz nach Linz. Sie übernahmen aber auch Privatbriefe, deren Empfänger in verschiedenen Orten wohnten und übergaben die für Wien bestimmten Sendungen in Linz dem nach Wien reisenden Boten. Dieser übernahm ferner Briefe, die ihm Boten aus Schwanenstadt und aus Haag am Hausruck übergaben und er verstand es, in „verschalkter Art“ mehr Briefe nach Wien zu befördern, als die Post.⁶⁹⁾ Dies ist begreiflich, weil die Boten billiger arbeiteten als die Post. Sie beehrten für einen einfachen Brief sowohl bei der Aufgabe als bei der Abgabe 3 Kreuzer, während man für die mit der Post zu befördernden Briefe 4 Kreuzer bei der Aufgabe und bei der Abgabe zahlen mußte. Es war auch sicherlich so „verschalkter“ Beförderungsart zuzuschreiben, daß 1737 der Postmeister von Melk in einem an die Hofkammer gerichteten Bericht über die von Jahr zu Jahr geringer werdenden Einnahmen Klage führte, weil durch die Linzer und Nürnberger Boten, sowie durch die täglich abgehenden Wasserfuhren viele Briefe geschwärzt wurden.⁷⁰⁾

Vergeblich versuchte der Staat Herr über solch unbefugtes Botenwesen zu werden. Im Jahr 1750 ordnete die Hofkammer einen Bericht der Repräsentation und Kammer in Linz an, wie den Schwärzungen Einhalt zu tun sei, welche Boten abzustellen und unter welchen Bedingungen einzelne den Postämtern einzuverleiben wären. Gleichzeitig erging an die Postverwalter in den einzelnen Ländern ein Dekret, laut welchem, wie in den bereits veröffentlichten Botenpatenten ausgeführt, alle inländischen geschworenen und Ordinari Boten von den Herrschaften, Obrigkeiten und Gemeinden der nächstgelegenen Poststation mit ihren Tauf- und Zunamen anzuzeigen seien. Die Poststationen haben an ihre Landeshauptpostverwaltung zwecks Registrierung hievon Mitteilung zu machen. Ferner haben die Boten auf ihren Reisen ein Botenschild öffentlich zu tragen. Auch wurden, wie zu erwarten war, strengere Strafen angedroht. Den fremden Boten wurde, wenn sie bei Schwärzungen betreten wurden, das Betreten der Erblande für immer verboten; den inländischen Boten hingegen nach zweimaliger Betretung die weitere Ausübung ihres Berufes untersagt.⁷¹⁾

Trotz strengster Strafandrohungen und Strafen ließen einzelne Boten vom verbotenen Briefschmuggel nicht ab. Aus einem Bericht der Repräsentation und Kammer in Linz erfuhr die Hofkammer, daß es Boten jeglicher Kontrolle zum Trotz verstanden, Briefe zu schmuggeln. Es wurden von den Parteien für sie hauptsächlich zu Neubau, dann unweit von Linz im sogenannten Preschelhof, ferner in Kleinmünchen und gegen die Passauerstraße in der Calvarienwand Briefe niedergelegt, die von den Boten nach durchgeführter Visitierung genommen und ausgeliefert wurden. Hiebei wußte sich das Versteck in Kleinmünchen besonders der Münchner Bote, der die Schwärzung am meisten trieb, und das bei der Calvarienwand vor allem der Passauer und Regensburger Bote zunutze zu machen. Ein solcher Bericht veranlaßte die Wiener Zentralstelle zu

schärferen Maßnahmen gegen Uebergriffe der Boten. Am 31. Juli 1752 unterfertigte Maria Theresia ihr an die Repräsentation und Kammer in Oberösterreich gerichtetes Reskript, nach dem der Welser Bote, der durch Verschwärzungen von Briefen dem Regal großen Schaden zugefügt hatte, mit Ende August sein Gewerbe einzustellen habe. Wenige Tage später traf die Boten aus Linz, die durch Einführung des Postwagens überflüssig wurden, und die aus Schwanenstadt und Vöcklabruck das gleiche Schicksal. Ebenso erging es den Bötten aus dem Reich. Ein Einspruch der Stadt Nürnberg, der sich auf das durch Jahrhunderte ausgeübte und sohin ersessene Recht berief, blieb ergebnislos. Diese Boten durften nach 1752 Oberösterreich nicht mehr betreten.⁷²⁾

In der Folge verstanden es ehemalige Boten, sich mit dem Fuhrwerkbetrieb als Landkutscher ihren Lebensunterhalt zu bestreiten. Da sie nun zweifelsohne nebst diesem Gewerbe auch Geld durch die verbotene Briefübermittlung verdieneten, wurde den „cassierten Boten“ die Ausübung dieses Gewerbes unter Androhung der Beschlagnahme des Fuhrwerkes und der Pferde untersagt.⁷³⁾ Aber trotzdem schienen die Briefschwärzungen nicht nachgelassen zu haben. Um nun solchem Uebel kräftiger zu begegnen, entschloß sich 1756 die Hofkammer — in anderen ehemaligen Kronländern ist eine solche Vorgangsweise nicht nachweisbar — für die in Linz nach Passau und nach Salzburg aufzugebenden Briefe keine Gebühr einzuheben und die aus diesen Orten in Linz einlangenden einfachen Briefe gegen eine Gebühr von bloß 3 Kreuzer ausfolgen zu lassen. Diese Begünstigung wurde erst 1785 aufgehoben.⁷⁴⁾

Diese, freilich nur für Linz bedeutende Portoermäßigung vermochte wenig zur Behebung der Briefschwärzungen beizutragen. Denn sie barg in sich den Fehler, daß die Ermäßigung für den Briefwechsel mit Passau und Salzburg vorgesehen war. Es mußten damals nach wie vor für einen einfachen Brief, der nach irgendeinem Ort in Oberösterreich bestimmt war, 4 Kreuzer bezahlt werden, welchen Betrag auch der Empfänger zu erlegen hatte.

Aus solchen Erwägungen ist es begreiflich, daß sich in den folgenden Jahren die Zentralstelle in Wien wiederholt, so z. B. 1781, veranlaßt sah, Postmeister, auch Zollbeamte zu beauftragen, auf Brief- und Paketschwärzungen besonders zu achten.⁷⁵⁾ Hatte doch über einen äußerst raffinierten Briefschwärzer, den in Linz wohnhaften Früchtenhändler Johann Hölzel, der Postmeister von Steyr wiederholt zu klagen. So führte er 1786 in einem Bericht aus, daß gelegentlich der 1752 zwischen Linz und Steyr eingeführten Postwagenfahrt der daselbst wohnende Linzer Bote abgeschafft wurde. Nun sei es wunderbar, daß jetzt Leute ohne Gewerbe und ohne Haus ihr Auslangen finden. Sie gingen zuerst „mit Körben auf dem Buckel“ nach Linz, dann fuhren sie einspännig und endlich mit einem zweispännigen Wagen in diese Stadt. Besonders arg aber trieb es Hölzel, „der abgehauste Webermeister“, der sowohl in Linz als auch in Steyr unterstützt wurde; er hatte sogar k. k. Aemter zu bedienen. So ließ der Steyrer Stempelpapierverleger durch ihn eine Kiste nach Linz verführen. Diesem Bericht stimmte die k. k. Postwagenexpedition in Linz

zu. Sie beantragte bei der k. k. Hauptpostwagen-Expedition und Kontrollierung in Wien die Einstellung des Fuhrwerkes und des Früchtenhandels. Dem Antrag wurde stattgegeben.⁷⁶⁾

Es würde zu weit führen, wollten wir über Brief- und Paketschwärzungen aus den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts erzählen. Wir wollen hier nur mit einem Instruktionsentwurf aus dem Jahr 1790 schließen, der sich mit der Visitierung der häufigen Briefschwärzer beschäftigt. Ihm ist eine Botenkonsignation angeschlossen, die zunächst die Orte angibt, deren Boten abzuschaffen wären. Weiters führt sie Orte an, in welchen Boten wohnen und sie gibt gleichzeitig bekannt, welchen Postämtern diese ihre Sendungen zu überbringen hätten. Dieser Entwurf der obderennsischen Landesregierung blieb jedoch Entwurf, ein Botenpatent wurde 1790 nicht erlassen.⁷⁷⁾

Anmerkungen

P. G. = Hofkammerarchiv Wien, Postwesen, Generalien; C. F. 9 = Hofkammerarchiv Wien, Camerale, Faszikel 9; A. a. P. = Eduard Effenberger, Aus alten Postakten (Wien 1918).

1) Landesarchiv Innsbruck, Codex 296. Vgl. Erhard Riedel, Aus der Urzeit des Postwesens, Tiroler Heimatblätter (Innsbruck 1951), S. 22 ff.

2) A. Korzendorfer, Die ersten Hundert Jahre Taxispost in Deutschland, Archiv für Postgeschichte in Bayern (München 1930) S. 45.

3) Fritz Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis (Leipzig 1909), S. 181.

4) Post- und Telegraphenmuseum Wien, Aktensammlung.

5) Anton Ritter v. Spaun, Die Verkehrsmittel unserer Gegenden in früheren Jahrhunderten (Linz 1848), S. 11.

6) P. G. F. 3, bl. 649 — 671.

7) P. G. F. 5, bl. 366.

8) Benediktinerstift Kremsmünster, Stiftsbibliothek, Codex 623.

9) C. F. 9 Bd 469 (1796/3 229 August). Vgl. P. G. F. 7, bl. 72 — 120.

10) P. G. F. 6, bl. 290 — 294; 301 — 306.

11) P. G. F. 6, bl. 409 — 436; 471 — 480; 486 — 496; 507 — 514; 540 — 543.

12) P. G. F. 8, bl. 352 — 368; 388 — 391.

13) P. G. F. 3, bl. 41 — 45; F. 26, bl. 297 — 300. Der Kurs Linz — Graz ist als Gelegenheitskurs während folgender Jahre urkundlich nachweisbar: 1529 (Juli — Oktober), 1602, 1644, 1650, 1657, 1660, 1664 und 1722.

14) Dieser Kurs ist als Gelegenheitskurs während folgender Jahre nachweisbar: 1528, 1581, 1606, 1608 (Fußbotenkurs), 1613 — 1614, 1620 (Feldpost Linz — Budweis, nach der Schlacht am Weißen Berg Linz — Prag), 1644, 1652, 1661, 1664, 1723 Linz — Budweis-Koschitz, 1732 (Linz — Neuhaus). Die fünf Posten befanden sich in Freistadt, Kaplitz, Budweis, Weseli und Tabor.

15) C. F. 4, Bd 8. 5 ex Juli 1750.

16) Archiv des Finanzministeriums Wien, C. F. 9. 17787/1650 — 1827.

17) Möge auch die Straße zwischen Traunkirchen und Ebensee nach der am sogenannten Löwendenkmal angebrachten Gedenktafel 1861 fertig gestellt worden sein, so konnte sie erst 1873 dem Verkehr übergeben werden, da der zweite Tunnel erst in diesem Jahr fertig gestellt wurde. (Schriftliche Mitteilung des Postamtsvorstandes in Gmunden, Herrn Amtsdirektors Franz Lehbrunner.)

18) C. F. 9. 13196/566 — 1836. — Der Kurs Salzburg — Ischl — Leoben wurde am 1. 5. 1808 eröffnet. Bereits in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts verband die Städte Graz — Bruck — Leoben — Salzburg eine private Botenkette, deren Boten etappenweise liefen.

19) C. F. 9. 1851/87 — 1842.

20) C. F. 9. 12519/539 — 1834.

²¹⁾ Vgl. hiezu Eduard Effenberger, Geschichte der österreichischen Post (Wien 1913), S. 62 ff.; derselbe, Die österreichische Post und ihre Reformen unter der Kaiserin Maria Theresia und Kaiser Josef II. (Wien 1916), S. 1 ff.; A. a. P., S. 17 ff.

²²⁾ Die Bezeichnung „Postleger“ weise ich im Postpatent Kaiser Ferdinand II. für Österreich unter und ober der Enns vom 13. September 1621 das letzte Mal nach.

²³⁾ A. a. P., S. 40.

²⁴⁾ Mayer, Kaindl, Pirchegger, Geschichte und Kulturleben Deutsch-Österreichs (Wien 1929—1937), Bd II S. 61.

²⁵⁾ Die österreichische Zentralverwaltung. Herausgegeben von Thomas Fellner, Abt. I Bd 1, S. 90.

²⁶⁾ P. G. F. 2, bl. 144 ff.

²⁷⁾ P. G. F. 2, bl. 202—205.

²⁸⁾ P. G. F. 2, bl. 277—283; vgl. A. a. P., S. 43.

²⁹⁾ P. G. F. 2, bl. 222—245; vgl. A. a. P., S. 42.

³⁰⁾ Vgl. Erhard Riedel, Mauritius von Paar. Der erste Postmeister in Linz, Oberösterreichische Heimatblätter Jg 5 (Linz 1951) S. 51 ff.

³¹⁾ A. a. P., S. 283.

³²⁾ P. G. F. 2, bl. 752 (1570 Mai 22.)

³³⁾ Josef Rübsam, Ein internationales Kursbuch aus dem Jahr 1563, L'Union postale (Bern 1889), S. 83 ff.

³⁴⁾ P. G. F. 3, bl. 230—234 (1606 April 15.)

³⁵⁾ P. G. F. 3, bl. 536.

³⁶⁾ P. G. F. 3, bl. 710—712.

³⁷⁾ P. G. F. 3, bl. 763—764; 768; 773—779.

³⁸⁾ P. G. F. 3, F. 4, bl. 120—123.

³⁹⁾ P. G. F. 3, F. 5, bl. 354—357.

⁴⁰⁾ P. G. F. 3, bl. 503—511.

⁴¹⁾ A. a. P., S. 286 f.

⁴²⁾ P. G. F. 16, bl. 666—667; F. 11, bl. 71—79.

⁴³⁾ Ergiebiger als die Briefbeförderungsgebühren waren die für die Personenbeförderung. Das Rittgeld, d. i. die Gebühr für die Benützung eines Pferdes von einer Post zur nächsten betrug im ausgehenden 17. Jahrhundert auf der Strecke von Wien nach Passau 1 Gulden 30 Kreuzer. Außerdem hatte der Reisende den Knechten als Trinkgeld 24 Kreuzer zu bezahlen. Es waren demnach z. B. für die Reise von Wien nach Passau (17½ Posten = 35 Meilen) 32 Gulden 51 Kreuzer zu begleichen. Dieser Betrag erhöhte sich bei Hochwasser um 51 Kreuzer für die Überfuhr bei Kemmelbach. Langte man während der Nacht bei einem „gesperrten Ort“ (St. Pölten, Melk, Enns, Linz und Passau) an, so hatte man für das Öffnen der Tore wenige Kreuzer als Trinkgeld zu geben. Ein Kurier verrechnete als Trinkgeld für das Öffnen der Tore dieser fünf Orte 1 Gulden. (P. G. F. 14, bl. 324—328 1699 Jänner 12.)

⁴⁴⁾ P. G. F. 18, bl. 143—144.

⁴⁵⁾ A. a. P., S. 334. Anders waren die Besoldungsfragen für die Bediensteten der Hauptstationen in den einzelnen Hauptstädten geregelt. So wurde der Hofpostmeister nach Rezeßabschluß angewiesen, der Hauptstation in Linz jährlich 2700 Gulden an Besoldung zu reichen.

Dieser Betrag kam wie folgt zur Auszahlung:

Für den Postverwalter Groß von Ehrenstein	2000 fl.
Für den ersten Offizier, der zugleich die Gegensperre hat	350 fl.
Für den zweiten Offizier an Kost und Lohn	250 fl.
Für den Briefträger an Kost und Lohn	150 fl.

(P. G. F. 18, bl. 56—57.)

2750 fl.

⁴⁶⁾ P. G. F. 19, bl. 56—57; 66—69.

⁴⁷⁾ Zweimal wöchentlich die für Innsbruck und für München bestimmte Post und ebenso oft die in der Gegenrichtung nach Wien zu befördernde Post. (P. G. F. 22, bl. 22—25.)

⁴⁸⁾ P. G. F. 24, bl. 16—19; 88—89. Hier sei der Jahresabschluß der Poststation Eferding für das Jahr 1783 (abgeschlossen am 15. Dezember 1783) als Beispiel gegeben:

Einnahmen

Jährliches Solarium wegen Verführung des Journals	200 fl.
Briefporto nach Abzug des Drittels per 133 fl. 20 kr. so dem	
Ararium anheimfällt	266 fl. 40 kr.
Verführung des Postwagens, zwei Mal wöchentlich	468 fl.
Vorspannquantum	75 fl.
An Portoanteil von dem Postwagengefall per 80 fl. welche dem	
Arar verrechnet werden, pro Gulden 3 kr.	4 fl.
Rittertragnis, Stafetten	1400 fl.
	<hr/>
	2413 fl. 40 kr.

Ausgaben

14 Postpferde, wöchentlich 21 Metzen Hafer, jährlich 1092	
Metzen à 50 kr.	910 fl.
620 Zentner Heu à 45 kr.	465 fl.
Wegen jährlicher Abnütz und sich im Wert verringernden	
Pferden und entgegen erforderlicher Einschnaffung	
frischer Pferde	150 fl.
Schmid, Sattler, Riemer und Sailer. Aufzeigt jährlich nach	
der Mitte	150 fl.
Vor Pferd Mediten und verschiedene Kleine Auslagen	20 fl.
Jährl. Solarium für drei Postillione und einen Hausknecht	46 fl.
Denenselben an Kostgeld jährlich à 52 fl.	208 fl.
Arha Abzug	10 fl.
	<hr/>
	1959 fl.

Überschuß: 454 fl. 40 kr.

49) C. F. 9, Bd 496 1796/3 599 März; Bd 477 1797/3 420 Februar.

Die Sparmaßnahmen, zu denen der Staat in den ersten Regierungsjahren der Kaiserin Maria Theresia gezwungen wurde, hatten zur Folge, daß man auch bei dem Postregale sparen mußte. Aus solchen Erwägungen wurden 1749 sogenannte Erbpostmeistereien errichtet. Postmeistern am flachen Land, die über genügend Acker und Wiesen verfügten, konnte der Titel „Erbpostmeister“ verliehen werden. Hiedurch wurde ihnen und ihren für den Postdienst geeigneten Erben die Anwartschaft auf den Postdienst durch Kaiserurkunde — das Erblichkeitsprivilegium — sichergestellt. Sie mußten jedoch die Ordinari Post unentgeltlich befördern. Ferner konnten sie nach 1785 ihre Erbpostämter jederzeit verkaufen. (Nichterblichen Postmeistern wurde die Veräußerung der Station erst nach zehnjähriger Dienstzeit gestattet.) Der Staat hat sich jedoch mit solcher Neueinführung verrechnet, da sehr wenige Postmeister um Verleihung dieses Privilegs baten. In Oberösterreich gab es nur 4 Erbpostämter. (Enns, Kastenreith, Peuerbach und Wels.)

50) C. F. 9, Bd 498 1801/3 146 Mai.

51) C. F. 9, Bd 493 August; Bd 503 1802/3 225 Dezember.

52) C. F. 9, Bd 498/3 146 Mai; 493 August; Bd 507 1803/3 589 Jänner.

53) C. F. 9, Bd 507 1803/3 422 Oktober.

54) C. F. 9, Bd 542 1808/5 832 Mai.

55) C. F. 9, Bd 554 1810/5 28. April.

56) C. F. 9, Bd 554 1810/5 720 März.

57) A. a. P., S. 332 f.

58) Effenberger, Geschichte der österreichischen Post, S. 5; vgl. Erhard Riedel, Zur Entstehungsgeschichte des Postgesetzes, Juristische Blätter (Wien 1949), S. 180 ff.

59) A. a. P., S. 290 f.

60) A. a. P., S. 291 f.

61) A. a. P., S. 294.

62) A. a. P., S. 296.

63) P. G. F. 14, bl. 300 — 313.

64) A. a. P., S. 305. In der Botenordnung der Kaiserin Maria Theresia vom 14. Dezember 1748 wird angeordnet, daß vom General- und Obrist Postamt in Wien in den Orten, wo es nötig befunden wird, besonders in den Städten und Märkten, wo keine Posten sind, ein eigener, im Orte wohnhafter, des Lesens und Schreibens kundiger Briefsammler ernannt und bestellt werde, bei dem alle Briefe des Orts und der Nachbarschaft aufgegeben und abgenommen werden.

- 65) A. a. P., S. 45 f.
 66) A. a. P., S. 317.
 67) Codex Austriacus, Bd V, S. 520.
 68) Codex Austriacus, Bd V, S. 563.
 69) P. G. F. 19, bl. 152 — 161; F. 21, bl. 140 — 141.
 70) P. G. F. 22, bl. 15 — 18.
 71) A. a. P., S. 50.
 72) C. F. 10, Bd 16; Codex Austriacus, Bd V, S. 705 f.
 73) Codex Austriacus, S. 743.
 74) C. F. 9, Bd 349. 1770/1 126 Juni; Bd 407. 1785/3 405 Mai. Nach der Brief-taxordnung vom 1. November 1751 mußten bei der Aufgabe oder bei der Abgabe eines einfachen (d. i. $\frac{1}{2}$ Lot schweren) nach Passau, bzw. Salzburg gerichteten, bzw. von dort einlangenden Briefes 6 Kreuzer in Linz bezahlt werden.

75) C. F. 9, Bd 388 1781/1. 55. März; 132 April.

76) C. F. 9, Bd 413 1788/3 502 November.

77) C. F. 9, Bd 436 1790/9 bl. 189 — 266.

Die obderennsisches Landesregierung schloß ihrem an die k. k. Hofkammer und an die Ministerial-Banko-Hofdeputation gerichteten Bericht vom 26. April 1790 über ein neues Botenpatent nachstehende Botenkonsignation an, aus der ersichtlich ist, welche Boten abzuschaffen seien und an welche Poststation die nicht abzuschaffenden Boten mit ihren Briefschaften zu weisen seien. Der Text dieser Konsignation lautet:

Botenkonsignation.

I. Abzuschaffende Boten:

Eferding, Peuerbach, Schärding, Steyr, Wels, Lambach, Gmunden, Haag, Vöcklabruck, Frankenmarkt, Neumarkt, Ried, Altheim, Braunau, Mauthausen.

II. An die Poststationen anzuweisende Boten:

Standort des Boten:	Name der Poststation:	Standort des Boten:	Name der Poststation:
Schwertberg	Mauthausen	Aistersheim	} Haag
Losensteinleiten	Enns	Hofkirchen	
Aschau	} Eferding	Stannberg	
Erlach		Kammer	} Vöcklabruck
Eschelberg		Koeppach	
Walzenkirchen		Schörfing	} Frankenmarkt
Neumarkt	} Peuerbach	Monnsee	
Parz		Straßwalchen	
Ranariedl		Suben	Schärding
Riedau		Auromünster	Ried
Puchberg	} Wels	Ranshofen	Braunau
Lichtenberg		Schenkenfeld	} Freistadt
Lichtenegg	} Lambach	Hohenfurt	
Schwanenstadt		Manachstal	
Wimspach	} Gmunden	Baumgartenberg	Stremberg
Ebensee			
Ischl			
Oiths			

III. An das Oberpostamt Linz zur Aufgabe und Abholung ihrer Briefe anzuweisende Boten:

Ansfelden, Burgleinsdorf, Berg, Ebelsberg, Gallneukirchen, Grammastetten, Grienau, Haßlach, Hartheim, Hagenberg*, Haus*, Hirschling, Helmanset, Kremsmünster, Kirchdorf, Leonding, Leonfelden, Oberneukirchen, Otensheim, Pregarten*, Pirnstein, Reichenau, St. Florian, St. Georgen, St. Marien, St. Peter am Wimberg, St. Veicht, Schlierbach, Schlögel, Spittal, Spinnenstein, Thenning, Waldenfels, Wartberg*, Waxenberg, Weinberg, Willhering, Zellhof.

Die mit einem * bezeichneten Ortschaften werden durch einen Boten versehen.

78) C. F. 9, Bd 521 1805/5 369 Februar.