

OBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

54. Jahrgang

2000

Heft 1/2

Herausgegeben von der Landeskulturdirektion

LH Dr. Josef Pühringer Geleitwort	3
Bilder aus Oberösterreichs Volkskultur	4
Lydia Zellacher Aspekte der gesellschaftlichen Notwendigkeit intergenerationellen Theaters	6
Adolf Golker Der Linzer Stadtbräumeister Johann Adam Erdpresser	13
Ernst Kollros Reisen im 18. Jahrhundert	18
Helmut Fiereder Schwarzenbergische Güter in der Zeit der NS-Gewaltherrschaft	45
Kurt Lettner Musik zwischen Leben und Tod	55
Harry Slapnicka Oberösterreichische Demarkationslinien und die Fortsetzung nach Norden	73
Hugo Schanovsky Als in Linz das 20. Jahrhundert begann	79
Franz Sonntag Johann Andreas Seethaler – ein Heimatforscher um 1800	83
Josef Reisenhofer „Heut' gibt's nichts, heut' is' Sonntagsruh'“	91
Univ.-Prof. W. Hofrat Dr. Ernst Burgstaller †	98
Buchbesprechungen	100

Reisen im 18. Jahrhundert

Von Ernst Kollros

Reisen hatte vor allem in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen Höhepunkt erreicht, die Straßenverhältnisse hielten nunmehr wieder hinsichtlich Qualität und Ausbau des Netzes dem Vergleich mit der Römerzeit stand, die Transportmittel wurden immer komfortabler und schneller, so dass letztlich die Reisezeiten laufend kürzer und die Reisekosten langsam für breitere Kreise der oberen Mittelschicht, aber auch des Mittelstandes überhaupt, erschwinglich wurden.

Diese Abhandlung soll unter Heranziehung von Reiseberichten, Memoiren, Urkunden und nicht zuletzt auch der Linzer Ordinari-Zeitung einen Einblick in die gesellschaftlichen Verhältnisse, in das Alltagsleben, die Kriminalität, das Gesundheitswesen, die Bürokratie, die Sexualität, das Kunst- und Musikleben eines bedeutenden Jahrhunderts der europäischen Geschichte aus dem Blickwinkel der Reisenden unter besonderer Berücksichtigung des oberösterreichischen Raumes geben.

Wen trieb es im 18. Jahrhundert trotz der zahllosen Unannehmlichkeiten und Gefahren sowie der langen Reisezeiten auf die Landstraßen?

August Wilhelm Schlözer, der zwischen 1772 und 1795 Vorlesungen über Land- und Seereisen hielt, sagte dazu treffend: Man reist entweder in Geschäften oder um zu reisen.¹

Zur ersten Gruppe der Reisenden zählten bei weiter Begriffsauslegung die Kaufleute, Studenten, Schauspieler, Sänger, Musiker, vielleicht auch die Abenteurer und Falschspieler, die ja letztlich gleichfalls Einnahmen benötigten und häufig durch Maßnahmen der Obrigkeit gezwungen waren, ihren Aufenthaltsort zu wechseln.

Die zweite Gruppe setzte sich aus bildungshungrigen Adeligen, Gelehrten und dem gehobenen Bürgertum zusammen, für die mehrjährige Reisen durch Europa, vor allem nach Italien, dem klassischen Reiseziel, zum guten Ton oder zur notwendigen Aus- und Weiterbildung gehörten.

Daneben existierte auch noch eine dritte Gruppe von Reisenden: das fahrende Volk.

Die Bildungsreisen des Adels hatten Tradition und gingen zurück bis zum Beginn der Neuzeit, teilweise sogar bis ins Mittelalter. Die Sprösslinge des Adels drängten in die Positionen an den Fürstenhöfen und mussten, um den Anforderungsprofilen dieser Ämter gerecht zu werden, zunehmend auch eine akademische Grundausbildung erwerben, vor allem aber durch Kontakte zur internationalen Adelsgesellschaft höfisch-weltläufige Verhaltensweisen erlernen. Diese Aufgaben wurden mit der adeligen Kavalierstour erfüllt, die im 16. und 17. Jahrhundert bereits Tradition hatte. Entwickelt hat sich diese Reiseform aus dem Umstand, dass ein Teil

¹ Glaser/Werner, Die Post in ihrer Zeit, 133, 293.

der studierenden Jugend sich nicht mehr mit dem Besuch der nächsten heimatlichen Universität begnügte, sondern sich an den berühmtesten ausländischen Universitäten, in Bologna, Padua, Perugia, Pisa, Siena, Paris, Montpellier oder Wien, für den späteren Beruf qualifizieren wollte. Ursprünglich mischte sich der Adel unter die bürgerlichen Studenten und betrachtete ein gelehrtes Studium noch nicht als unstandesgemäß, zumal der Erwerb des Doktorgrades seinen Träger dem Adel gleichstellte und eine Art persönlichen Adel verlieh.²

Die Mozarts unterwegs in Oberösterreich

Man reiste im 18. Jahrhundert mit der Post oder – wenn man es sich leisten konnte – mit der eigenen Kutsche. Leopold Mozart erwarb 1762 anlässlich eines 13-tägigen Aufenthaltes in Preßburg einen eigenen viersitzigen Reisewagen um 23 Dukaten, um „bey der kalten Jahreszeit bequemer nach Hause reisen zu können“.³ Selbstmitleidig begründete er den Kauf damit, dass die Mozarts, hätte er diesen recht gut gehängten Wagen nicht von einem Stadtkutscher, die damit nicht über Land fahren dürfen, gekauft, gewiss ein paar Rippen weniger nach Hause gebracht hätten.⁴ Die Kutsche war gebraucht und entsprach einem guten Fünftel des Jahreseinkommens des Salzburger Musikers. Bis zum Jahr 1777 stand diese Kutsche den Mozarts zur Verfügung, dann wurde sie für 40 Gulden an einen Mannheimer Lohnkutscher verkauft. Kein schlechter Kauf also.

Im Herbst 1767 fuhren die Mozarts mit der eigenen Preßburger Kutsche und dem Diener nach Wien.

Am 11. September verließen sie Salzburg. Die erste Nächtigung erfolgte in Vöcklabruck, allerdings ist das Absteigequartier nicht bekannt. Am nächsten Tag nahm man das Mittagessen im Stift Lambach ein, denn der damals regierende Abt Amandus Schickmayr kannte Leopold Mozart von gemeinsamen Studienjahren an der Benediktineruniversität in Salzburg, woraus sich eine langjährige Freundschaft entwickelt hatte. Fünfzehn Symphonien widmete Leopold Mozart dem Freund, der 1746 Abt von Lambach wurde.

Bereits am Abend des 12. September 1767 trafen die Salzburger in Linz ein, was für eine relativ zügige Fahrt spricht, denn immerhin hatte man in diesen zwei Tagen gut 130 Kilometer zurückgelegt. In Vöcklabruck hatten die Mozarts die Nacht verbracht und im Stift Lambach das Mittagessen eingenommen.

Im Linzer Vorstadtgasthaus „Zum Grünen Baum“, das in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts einem Kaufhaus (Passage-Kaufhaus) weichen musste und welches sich praktischerweise auch in der Nähe des Linzer Hauses des Stiftes Lambach befand, wurde genächtigt.⁵

² Mitteis-Lieberich, 196.

³ Mozart, Briefe, Brief an J. J. Lotter, 67.

⁴ Mozart, Briefe, Brief an L. Hagenauer, 66.

⁵ Mozart in Linz, 11, und Mayr-Kern, Mozart auf der Durchreise, OÖ. Hbl., 262.

Charles Burney in Oberösterreich

Charles Burney wurde am 7. April 1726 in Shrewsbury geboren, beschäftigte sich vor allem mit musikgeschichtlichen Arbeiten, 1769 wird ihm der Grad eines Doktors der Musik von der Universität Oxford verliehen. Burney ist ein exzellenter, aber auch ziemlich gnadenloser Schilderer der Zustände in den von ihm bereisten Städten, wenngleich ihm auch manchmal Fehler und Übertreibungen unterlaufen.

Am 27. August 1772 verlässt der Engländer die Stadt Passau und schildert uns die Reise ins Österreichische:

Sobald man ins Österreichische kommt, ist der Wert des Geldes durchgängig um ein Sechstel heruntergesetzt, so, daß zwölf bayrische Kreuzer nur zehn gelten usw.

Ich hatte nun die Ritzen in meiner Kajüte mit Splittern und Heu vermachet; hatte einen neuen Riegel an meiner Tür befestigt, mich so ziemlich mit meiner schmutzigen Decke vertragen und eine hölzerne Klemme zum Lichtschneutzen gemacht, aber leider fehlte das Wesentliche. Dies waren bloß äußere Bedürfnisse, und an dem Innerlichen mangelte es mir. Der letzte Bissen meiner kalten Küche war so lebendig geworden, daß ich's in die Donau werfen mußte, so heißhungrig ich war; und Brot, auch das fehlte! Hier war nichts zu haben als Pumpernickel, welches so schwarz und dürr ist, daß zwei Sinnen zugleich davor eckelt.

Am nächsten Tag erreicht das Schiff Aschach, wo Burney die Gegend ein wenig wirtlicher findet.

Was hier für Wasser zusammenfließt! Ein Fluß stürzt sich nach dem anderen in die Donau, die dadurch nicht sowohl breiter als tiefer wird; es gehen aber auch wieder kleine Flüsse von ihr aus, und in dieser Welt von Wassern liegen viele Inseln in der Mitte und an den Seiten. Ehe wir nach Linz kamen, zeigte sich eine Strecke flaches Heideland und hohe mit Bäumen bedeckte Berge in der Ferne.

Die Gegend nahe Linz ist von der Wasserseite ungemein angenehm. Zu beiden Seiten ist die Donau wieder mit Bergen eingeschlossen, auf welchen Bäume stehen, und an den Füßen derselben gehen die Heerstraßen. Das Schloß kann man ziemlich weit von ferne sehen und die Häuser und Klöster, welche zum Teil auf den höchsten Spitzen der Berge stehen, machen einen schönen Anblick. Hier geht eine Brücke von zwanzig breiten Bögen über die Donau. Die Stadt ist an und auf hohen Hügeln erbaut und ihre Lage hat viel Ähnliches mit der Lage von Passau. Es war zwölf Uhr, als wir ankamen, also waren die Kirchen geschlossen; indessen erhielt ich Erlaubnis, die Kollegiatkirche zu besuchen, worin ich eine große Orgel fand. Hier herrscht ein so großer äußerlicher Schein von Andacht, als ich an keinem anderen noch so andächtigen Orte gefunden habe. Die ganze Donau hinunter, bei jedem Städtchen, sind auf vierzig oder fünfzig Schritte weit voneinander kleine Heiligenhäuschen errichtet, zuweilen an den Seiten der Berge an so schmalen Stellen, daß kein Fußsteig hinangeht. Und ich sah in Linz kein Haus, an welchem nicht eine gemalte oder geschnittene Mutter Marie oder ein anderer Heiliger zu sehen gewesen wäre.

Ich ging wohl zwei Stunden in der Stadt herum. Es war Markttag, aber nur von elenden Kleinigkeiten. An Eßwaren fand man nichts, vielleicht weil's ein Freitag war, als Brot, gemeinen Käse, schlechte Äpfel, Birnen und Pflaumen; von anderen Waren nichts als Taffelittenkrämerei, Spielzeug, Gebetbücher und grobe Holzschnitte von Heiligen oder Jungfrauen. In der ganzen Stadt sah ich keinen guten Kramladen, ob sie gleich viele hübsche Häuser von Ansehen hat. Hier sind auch noch die Giebel und stumpfe Turmspitzen nach bayrischer Bauart in der Mode.

Immerhin sah der englische Reisende die Linzer Architektur und die oberösterreichische Landschaft positiv. Weiter ging es nun auf der Donau Richtung Wien.

Burney fand die Stadt Enns noch erwähnenswert, die er als eine große Stadt beschreibt. Dann brach die Nacht herein, und Burney spricht von einer schlechten Gegend, die nun passiert wurde. Das Boot legte dann bei einer armseligen Bauernhütte an, die anderen Reisenden stiegen ans Land, um dort die Nacht zu verbringen, während der Engländer in seiner Kajüte verblieb.

Am nächsten Tag legte das Floß bereits um fünf Uhr los, und nun wurde es riskant, denn eine der gefährlichsten Stellen der Donau, der Greiner Struden, war zu bezwingen.

Ehe wir eine Meile weiter gekommen waren, von einem heftigen Nebel aufgehalten, der es wegen der vielen Felsen, Klippen und Inseln gefährlich machte, weiterzusteuern. Als der zerstreut war, erreichten wir bald darauf den Strudel, welches in einer wilderen Gegend ist, als ich selbst bei meinen Übergang über die Alpen gesehen habe. Dies ist der berühmte Wasserfall und Wirbel, welchen die Einheimischen so sehr fürchten, daß sie sagen, hier habe der Teufel seine Wohnung; man hatte mir indessen so viel davon vorgesagt, daß er mir lange nicht so gefährlich vorkam, als ich erwartet hatte. Die Londoner Schußbrücke ist schlimmer, ob sie gleich nicht so viel Getöse macht. Die Gesellschaft kreuzte und segnete sich sehr andächtiglich. Allein ob es gleich, besonders im Winter, gefährlich genug sein mag, in einem Fahrzeuge darüber zu gehen, so kann ein solches Floß wie dieses zwar unter Wasser tauchen, aber es hat eine so große Fläche, daß es möglicherweise nicht zu Grunde sinken oder umschlagen kann.⁶

Der Engländer dürfte hier die Gefahren des Greiner Strudens doch bei weitem unterschätzt zu haben, denn für die Schifffahrt war er noch immer das schwierigste und gefährlichste Hindernis auf der Donau zwischen Regensburg und dem Schwarzen Meer, bei den Schiffen gefürchteter als das Eiserne Tor, und erst 1777, also nach Burneys Reise, unternahm Maria Theresia die ersten Versuche, den Struden durch Sprengungen zu entschärfen. Im Laufe des 19. Jahrhunderts haben weitere Sprengmaßnahmen die Gefahren geringer gemacht, doch wirklich sicher ist der Struden erst mit der Errichtung des Donaukraftwerkes Ybbs-Persenbeug geworden.

Riesbeck und Nicolai in Linz

Der Journalist Johann Kaspar Riesbeck (1754–1786), heute noch bekannt durch sein Hauptwerk „Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland an seinen Bruder zu Paris“, wenige Jahre vor seinem Tod verfasst, ging nach theologischen und juristischen Studien auf langjährige Reise, bevor er sich endgültig in der Schweiz niederließ.

Riesbeck berichtet in diesem Werk auf mehr als 800 Seiten über die Verhältnisse in ganz Deutschland und Österreich, angeblich aus eigener Anschauung. Für Linz trifft dies jedenfalls zu, denn er hat 1777 ein halbes Jahr hier gelebt.

⁶ Charles Burney, 8 ff.

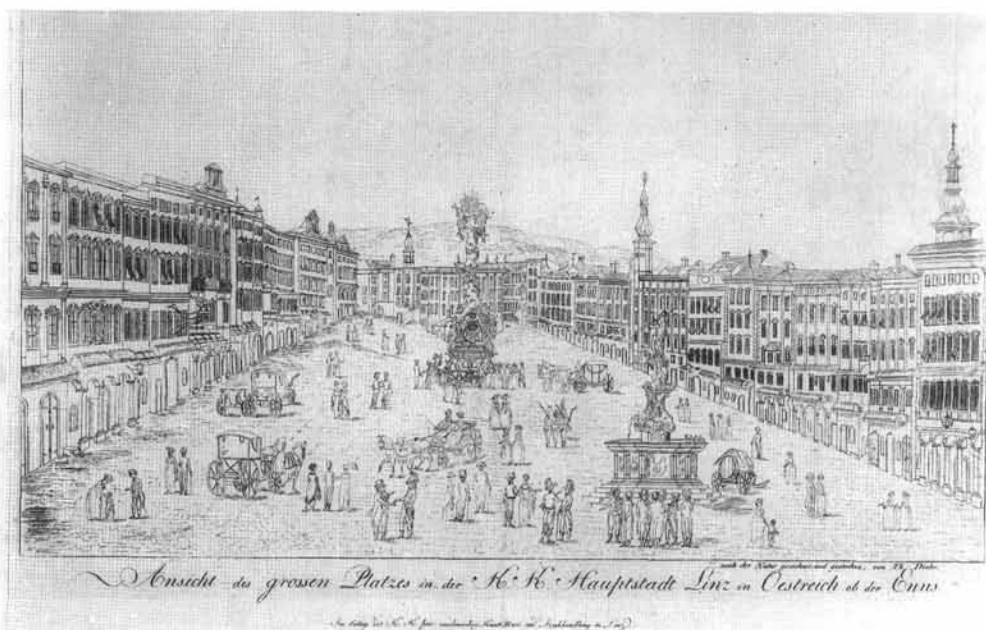
Von Passau kam er mit dem „ordinären Wochenschiff“ nach Linz. Linz kommt in seiner Beschreibung ganz gut weg:

Linz, die Hauptstadt dieses Landes, hat eine vorteilhafte Lage. Auf dem Schloßberg, welcher auf der Westseite der Stadt liegt, beherrscht man eine prächtige Aussicht auf eine ungeheure Ebene zur Rechten der Donau, die gegen Süden von den himmelhohen steyrischen Bergen geschlossen wird, deren Häupter oft über die Wolken emporragen. Jenseits der Donau, der Stadt gerade gegenüber, stellt sich ein ungemein schönes Amphitheater dar. Der Halbzirkel der schönen und hohen Berge, die es bilden, stößt an der Donau an. Der tiefe und weite Grund desselben ist dicht mit Dörfern und Höfen besäet, und auf den waldigen Abhängen der Berge nehmen sich einige Schlösser vortrefflich aus. Die majestätische Donau giebt dieser schönen Landschaft noch mehr Pracht, Leben und Mannigfaltigkeit ...

Die Stadt ist sehr schön, und fast durchaus von Steinen erbaut. Unter den 12.000 Einwohnern, die sie so ohngefähr enthält, herrscht sehr viel Industrie, Geselligkeit und Wohlstand, daß mir die Erinnerung der bayrischen Städte im Abstich mit dieser aneckelt.

Etwas später, 1781, besucht der damals sehr berühmte Literaturkritiker Friedrich Nicolai (1733–1811) die Stadt an der Donau. Auch Nicolai hat ein für die Kulturgeschichte des Reisens im ausgehenden 18. Jahrhundert nicht zu unterschätzendes zwölfbändiges Reisewerk „Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781“ geschrieben.

Nicolai ist etwas nobler unterwegs als Riesbeck. Er reist zwar auch per Schiff nach Linz, aber auf einem extra gemieteten; einer Platte, 36 Fuß lang, mit einem 12 Fuß langen Verdeck oder Zimmer.



Linzner Hauptplatz, Kupferstich von Thomas Dialer (um 1790). OÖ. Landesmuseum.

Schon in Engelhartzell muss wegen der Zollformalitäten genächtigt werden: Um 2 Uhr kam Nicolai in Linz an, und auch er beurteilt Linz durchaus positiv:

Die Stadt ... hat schon von weitem ein schönes Ansehen, welches sich bestätigt, wenn man näher kommt. Man landet unweit der hölzernen Donaubrücke, welche auf steinernen Pfeilern ruhet, an einem offenen Platz an, welcher voller schöner Häuser ist, worunter das Gräflich Spindlersche vorzüglich in die Augen fällt. Die ganze Stadt, besonders aber der Markt, ist mit schönen steinernen, meist 4 bis 6 Geschoß hohen Häusern besetzt, die zwar nicht antik, aber doch wohl aussehend gebaut sind. Der Markt liegt auf ungleichem Boden, ist aber ein schöner und geräumiger Platz. Auf demselben ist ein Springbrunnen mit einer Bildsäule Jupiters, mit dem Blitze in der Hand geziert. Nicht weit davon steht eine Nachahmung der Dreyfaltigkeitssäule zu Wien, etwan 30 Fuß hoch. Sie war eben reparirt und neu angestrichen worden, daher stand noch ein Gerüste darum.⁷

Möglicherweise nutzte Nicolai seinen Aufenthalt in Linz auch dazu, Kontakte zu einem Linzer Zeitungsverleger zu knüpfen, denn am 14. Februar 1783 erschien in der Linzer ordinari Zeitung eine Nachricht, die zur Bestellung des Reisebuches von Nicolai einlud:

Der Buchhändler Fr. Nicolai in Berlin, will die Beschreibung seiner im Jahr 1781 durch Deutschland und die Schweiz gethanen Reise in verschiedenen Bänden in gr. 8 auf Vorauszahlung drucken lassen. Die beiden ersten Bände nebst einigen Kupfern werden in der Leipziger Ostermesse 1783 erscheinen, und es wird bis dahin auf dieselben 1 Rthlr. 10 Gr. Konventionsmünze (oder 2 fl) und bey Lieferung wieder so viel auf die folgenden beiden Bände vorausbezahlt.

Casanova wird ausgewiesen

Im Jahr 1767 erlitt der venezianische Abenteurer Casanova in Wien eine der größten Demütigungen seines Lebens. Graf Schrattenbach, der Wiener Statthalter, wies ihn aus wie einen Spitzbuben, und selbst eine Intervention beim Fürsten Kaunitz und ein Bittgesuch an Maria Theresia konnten nur bewirken, dass er für die Abreise ein paar Tage Fristerstreckung erhielt. Gleichzeitig scheiterte sein Versuch kläglich, bei einer Hofdame Maria Theresias, der Gräfin Salmour, seinen Einfluss geltend zu machen, denn diese beleidigte ihn nur tödlich, indem sie ihn einen Taugenichts nannte.

So blieb dem Venezianer nichts anderes übrig, als ehestens die österreichische Hauptstadt zu verlassen, und zwar in Richtung Westen, nach München und Augsburg. Casanova reiste allein und ohne Diener in einem Wagen ab, den ihm Graf Moszynski gegeben hatte.

Am zweiten Tag seiner Abreise gelangte er nach Linz. Wir sehen also, dass dies die übliche Reisezeit zwischen diesen beiden Städten war, denn die verschiedensten Reiseberichte des 18. Jahrhunderts verweisen auf diese Reisedauer. In Linz nächtigte Casanova, aber es ist nicht bekannt, in welchem Gasthof. Alle diesbezüglich-

⁷ Haslinger, 54 ff.

chen Nachforschungen waren vergeblich, da in Linz aus dem 18. Jahrhundert keine Fremdenbücher vorhanden sind. Den Memoiren ist nur zu entnehmen, dass er in Linz die ganze Nacht damit verbrachte, seinem Wiener Widersacher, dem Grafen Schrattenbach, einen Brief zu schreiben, den bissigsten, den er je in seinem Leben an Leute schrieb, deren Willkür ihm arg mitgespielt hatte. Casanova brachte den Brief selbst in Linz zur Post, die sich damals auf dem Hauptplatz befand (heute Café Glockenspiel), um sich eine Quittung geben zu lassen, damit Schrattenbach nicht sagen konnte, den Brief nicht erhalten zu haben. Der Brief war zwar zu seiner Gesundung nötig, wird den Wiener Statthalter aber kaum vom Sessel geworfen haben. Casanova überschätzte sich wieder einmal selbst und maß seiner Person einen Stellenwert bei, den er in den Augen der Wiener Aristokratie nicht einmal annähernd besaß.

Dem Casanovaforscher Gustav Gugitz verdanken wir die Veröffentlichung eines Schreibens an Christoph Wilhelm II. Graf von Thürheim, der damals Landeshauptmann von Österreich ob der Enns war. In diesem Brief weist Schrattenbach darauf hin, dass die Kaiserin selbst einem Jacques Casanova de Seingalt befohlen habe, binnen einer Frist von 24 Stunden das Land zu verlassen. Gedachter Casanova habe auch mit aller Bescheidenheit diesen Allerhöchsten Willen aufgenommen und erklärt, sich über Regensburg nach Paris zu begeben. Schrattenbach ersuchte den Landeshauptmann weiters, darauf zu achten, dass Casanova kein weiterer Aufenthalt in Linz oder im Erzherzogtum Österreich ob der Enns gestattet werde, so dass dieser gleich nach seiner Ankunft auf seine eigenen Kosten außer Landes befördert werden möge, wobei ihm auch die Benutzung von Seitenwegen nicht zu gestatten sei.⁸

Forscherreisen in Oberösterreich

Leopold von Buch, geboren 1774 in Norddeutschland, war zu seiner Zeit ein nicht unbedeutender wissenschaftlicher Reiseschriftsteller, der neben ausgedehnten Reisen im Jahr 1797 von Wien und Linz kommend eine Forschungsreise ins Salzkammergut unternahm, bevor er über Innsbruck und den Brenner nach Italien weiterzog.

In Linz traf Buch im November 1797 ein. Weiter ging es durch die Welser Heide nach Lambach, Buch besichtigte den Traunfall und zog weiter nach Gmunden, stets seine geologischen Forschungen betreibend. In Gmunden wandte er sich dem Studium des Traunsees zu, an dessen Ufern ihn außer dem Traunstein vor allem der Sonnstein bei Traunkirchen fesselte. Spätestens in dieser Gegend begeisterte ihn die Landschaft, und er fand, dass diese Berge den See gleichsam zu schützen scheinen. Besonders gut gefiel ihm die Lage von Gmunden und Traunkirchen.

⁸ Gustav Gugitz, Giacomo Casanova und Linz, OÖ. Hbl. 7 (1953), 366 f.

Am 8. November 1797 langte der Forscher in Ischl ein, wo er mit Alexander von Humboldt zusammentraf. Der berühmte Forscher hatte gemeinsam mit seinem Bruder Wilhelm ebenfalls den Beschluss gefasst, in diesem Jahre nach Italien zu reisen. Humboldt hatte sich in Salzburg von seinem Bruder getrennt, der nach Paris weiterreiste, und zog über Gnigl, Reit und Hof zum Fuschlsee, von welchem er nach St. Gilgen wanderte und dann weiter nach Ischl.

Buch und Humboldt bereisten nun gemeinsam das Salzburger und Berchtesgadener Land und das steirisch-oberösterreichische Salzkammergut.

Schon am 9. November verließen die beiden Ischl Richtung Hallstatt, stellten dort Beobachtungen am See und im Salzkammergut an, bevor ein kleiner Abstecher nach Aussee erfolgte. Die Rückreise erfolgte am 13. November über den Pötschen nach Bad Goisern und St. Gilgen. Rasch erreichten sie am gleichen Tag die Stadt Salzburg.⁹

Eine Nachtfahrt nach Oberösterreich

1798 erschien in Wien eine Reisebeschreibung des Kajetan Franz von Leitner, der teils mit der Postkutsche, teils zu Fuß von der steirischen Landeshauptstadt Graz über Eisenerz nach Steyr in Oberösterreich reiste, ein Reisebericht, der ebenfalls schon stark unter dem Einfluss der Romantik stand und nicht untypisch für das zu Ende gehende Jahrhundert ist.

Besonders aufregend und faszinierend dürfte der Verfasser eine sicherlich nicht ungefährliche Nachtfahrt in der Postkutsche entlang der Enns im steirisch-oberösterreichischen Grenzgebiet gefunden haben. Detailreich sind die ausführlichen Landschaftsschilderungen, und nicht ganz verbergen kann er seine Angst vor den manchmal bedrohlich erscheinenden Naturgewalten.

Gegen elf Uhr, nach einer schnellen Fahrt von anderthalb Stunden, erreichte ich die Poststation Altenmarkt, einen schlechten Admontischen Flecken. Der Mond war schon hinter das Gebirge hinabgestiegen, durch die schwache Dämmerung, bey welcher ich in den Flecken einfuhr, sah ich die schauderlichen Gestalten von zerstörten Häusern, Kirchen und verfallenen Mauern. Es waren, wie ich nachher erfuhr, die Brandstätten einer am 10. April (1797) entstandenen Feuersbrunst ...

Um Altenmarkt erreicht die Gegend den höchsten Grad von romantischer Wildheit. Es sind lauter enge Pässe zwischen den Steinwänden und der hinrauschenden Enns. Von hohen Felsen ragen nach aller Art gestaltete Spitzen wie Obelisken empor und vermehren die Schauderlichkeit des ganzen.

Die hiesige Frau Postmeisterin bedauerte mich, daß ich nun bey finsterer Nacht einen so gefährlichen Weg zu machen hätte, als der sey, welcher mir bevorstünde; in den oft von der engen, nicht gut verwahrten Strasse, die tiefsten Abgründe in den reissenden Strom hinab wären. Sie hatte die Gefälligkeit mir jenen Postillion abzutreten, durch welchen sie sich wegen seiner besonderen

⁹ Heimatgaue, 5. Jahrgang, 112 ff.

Aufmerksamkeit allzeit führen ließ ... Als ich zwischen ein und zwey Uhr in den Wagen stieg, schien mir die Natur ganz anders als sie vor drey Stunden war. Der Frost hatte merklich zugenommen, die schattengleiche Dämmerung, die vorher im Gesichtskreis herrschte, war in eine wirkliche Dunkelheit übergegangen.

Der Reisende beschreibt nun die Fahrt und – ausführlich und kenntnisreich – den Sternenhimmel, allerdings stets mit einem gewissen Angstgefühl, denn ein Fehltritt der Pferde oder eine Unachtsamkeit des Postillions würde unweigerlich den Tod bedeuten, weil dann das ganze Gefährt über äußerst steile Abhänge in die reißende Enns stürzen würde.

Oft, wenn die Ens viele Klafter tief unter mir brauste, und ich bey eitler Nacht über den schmalen Weg hinflög, hieng mein Blick wonnenvoll an diesem erhabenen Schauspiel; aber jählings wurde er wieder nach dem Wagenrad hingezogen, um zu sehen, ob es das Spannweit Weges, das mich vor dem Abgrunde trennte, nicht überschreite.

Denn mein sicherer Führer schien seiner Sache so gewiß zu seyn, daß er nichts weniger als ängstlich war. Über keinen Abschuß eines Berges sperrte er ein Rad, da gieng's in Saus und Braus hinab, hart an die Ens zu, von welcher die Straße oft nicht einmahl durch eine Barriere getrennt war.

Ich fuhr schon in (Ober)Österreich, als ich um die Gränzscheide zwischen diesem Lande und der Steiermark fragte, ich hatte sie also in einem kurzen Schlummer, der mich befiel, übersehen. Es war der gewerkschaftliche Eisenhammer in Kleinreifling, der mich, aber zu spät, aufmerksam machte. Bey der Dunkelheit der Nacht, welche die Umrisse der Gegenstände in einer zweydeutigen Verwischung darstellt, erschien mir das Hammerwerksgebäude in abenteuerlicher, die Phantasie aufregender Gestalt. Die erste Poststation in (Ober)Österreich heißt Kasten. Als ich dahin kam, fieng der Tag schon zu grauen an, ich trug meinem zurückkehrenden Steiermärkischen Postillion auf, seiner Frau meinen Morgengruß und verbindlichen Dank für ihre Sorgfalt zu melden, durch welche ich ganz wohlbehalten hier eingelangt sey.

Der Wiener lässt sich auch zu einem Vergleich des steirischen Menschen-schlages mit dem oberösterreichischen hinreißen, der sehr eindeutig zu Gunsten der Oberösterreicher ausgeht, wenngleich auch nicht ohne Wermutstropfen:

Wenn ich bisher auf der Reise und in der Stadt (Steyr) die Oberösterreicher nur einzeln sah, so hatte ich nun die Gelegenheit, sie in größerer Masse zu beobachten. Schon bey dem ersten Eintritt in das Land fiel mir die körperliche Bildung dieses Volkes vorteilhaft auf; ich fand mein urtheil immer mehr bestätigt. Die Oberösterreicher haben eine offnere und edlere Miene als die Steiermärker, eine höhere Stirn, größere Augen und Nasen, schön gewölbte Augenbrauen, meistens sammt Aug und Haar dunkel. Ihr Wuchs ist größten Theils ansehnlich, aber bey Stadtleuten, und vorzüglich bei dem weiblichen Geschlecht wird er oft durch einen hohen Speckrücken entstellt.¹⁰

Kommerzreisen

Informationen über in fremden Ländern vorhandene Transportmöglichkeiten und deren Kosten, die dort geltenden Währungen, vertrauens-erweckende

¹⁰ Vaterländische Reise, 184 ff., 203.

Geschäftspartner und vor allem über die Kaufwünsche der dortigen Bevölkerung waren ebenso wie Kenntnisse über die Konkurrenzprodukte in der Mitte des 18. Jahrhunderts besonders für die in den deutschsprachigen Erbländern gegründeten Textilfabriken, so auch für die große Linzer Wollzeugfabrik, von großer Bedeutung.

So finanzierte im Jahr 1754 die Mährische Lehensbank ein Unternehmen, dessen Hauptziel vor allem Erkundigungen an Ort und Stelle waren, worüber letztendlich ein umfangreicher Bericht zu machen war, der sogar Maria Theresia vorgelegt wurde.

Ausgangspunkt der Kommerzreise des Jahres 1754 war Brünn, der Sitz der genannten Bank. Die Reise führte von Mähren über Niederösterreich, die Steiermark, Slowenien und Istrien nach Nord- und Mittelitalien und wieder zurück über Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Niederösterreich nach Brünn, wobei nach heutigen Straßenverhältnissen etwa 3000 Kilometer zurückgelegt wurden. 35 wichtige Städte, darunter Graz, Laibach, Venedig, Florenz, Bologna, Mailand, Verona, Trient, Bozen, Innsbruck, Salzburg und schließlich auch Linz wurden vom Gesichtspunkt des Kaufmannes aus analysiert und beschrieben.

Mit dabei bei dieser Reise waren der kaiserlich-königliche Rat Ludwig Ferdinand Prokopp, der nicht zuletzt für seine Verdienste anlässlich seiner Kommerzreisen 1765 in den Ritterstand erhoben wurde, als treibende Kraft, und Aloisius Graf Podstatzky.

Was fanden die beiden Reisenden nun in Linz bemerkenswert? Vor allem die Wollzeugfabrik:

*Die vorbemerkte Fabrique Wollener-Zeuge ist sehr ansehnlich und mit allen ad Fabricandum gehörigen Erfordernissen wohl eingerichtet. Man machet auch fast alle aus Sachsen eingeführet zu werden pflegende Zeug-Sorten ... Die Druckerei derer Ordinari Flanelle reussiret wohl, allein die Calcas mit chimischen Farben zu drucken, ist man unkündig, und solle zwar ein eigener zu dessen Erlernung in Sachsen abgesendet sein worden, der aber nichts begriffen und in denen Proben nicht bestanden hat. An einem Formen- oder Platten-Stecher mangelt es gleichfalls. Ansonsten aber sind Färbereien, Mangeln, Pressen und alle anderen zur Zeugmacherei erforderliche Maschinen vorhanden, daß also immerhin zu bedauern wäre, wann bei so vielen kostbaren Dispositionen und Einrichtungen nach bereits erreichtem Quali nicht auch ein debitables pretium hergestellt werden sollte ...*¹¹

Kommerzreisen ganz anderer Art waren die alltäglichen Fahrten der Händler und Fuhrleute, die für die Versorgung der Städte und Märkte mit Waren aller Art oft beträchtliche Risiken auf sich nahmen. Diese Risiken bestanden natürlich immer in der Gefahr, überfallen zu werden oder einem der nicht seltenen Unfälle zum Opfer zu fallen. Manchmal gingen auch „bloß“ die Waren verloren. So berichtet die Linzer ordinari Zeitung vom 3. Februar 1783:

Es ist in der Nacht vom 27. bis 28. Dieses dem Fuhrmann Paul Glück in Linz zu Neuhäusel Nr. 58 wohnhaft, in seiner Reise von Wien nach Linz in Dorf Asten oberhalb Enns bey dem

¹¹ Gustav Otruba, Europäische Commerzreisen um die Mitte des 18. Jahrhunderts, Linzer Schriften zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 5, Linz, 1982, I-V, 66 ff.

dortigen Wirth Haderer ein Kistel, mit der Adresse an Hrn. Joseph Karasek in Linz, worinnen sich rothes spanisches Wachs befanden, von seinem Wagen verlohren worden. Dieses Wachs unterscheidet sich von anderem hauptsächlich darinnen, daß 1) jeder aus 16 Stängeln besteht, 2) jedes in einem mit dem doppelten Kais. Adler, über welcher die Aufschrift: mit Ihro K. K. Majest. allergnädigsten Privilegio zu lesen, auf gedruckten weissen Papier eingemacht ...

Wer etwa entweder dieses Kistel vorgefunden, oder hievon einige Wissenschaft haben möge, geziemend ersuchet, dieses dem hiesigen Bürgermeisteramte anzuzeigen.

Das fahrende Volk

Waren die bisher behandelten Gruppen von Reisenden mehr oder weniger freiwillig unterwegs, so hatte die dritte überhaupt keine andere Möglichkeit, denn all diejenigen, die unter dem Begriff „fahrendes Volk“ zu verstehen sind, waren ja faktisch gezwungen, auf der Straße zu leben und von einem Ort zum anderen zu ziehen, verachtet, gedemütigt und gehasst.

Speziell im 18. Jahrhundert nahm die Armut in Stadt und Land zu. Ursächlich dafür waren Missernten, Bevölkerungswachstum, das langsam aufkommende Manufakturwesen, das manche Handwerkerzweige existenziell bedrohte, die nach wie vor vorhandenen Abgrenzungsmechanismen der Zünfte und die oft lebensfremden, rigorosen Vorschriften, die den verarmten Bauern, Handwerkern und Kleinbürgern noch den Rest gaben. Die ohnedies schon reichlich vorhandenen Vaganten, nicht sesshafte Bettler, Gauner, Landstreicher, Spielleute, Straßenhändler, ausgediente Soldaten, Gelegenheitsarbeiter, Huren, Diebe, Trickbetrüger, Kesselflicker, Athleten, Akrobaten und Schausteller, erhielten reichen Zustrom.

Wer landete nun auf der Straße, aus welchen Schichten kamen die Vagierenden?

Kaum eine andere Möglichkeit gab es für diejenigen Unglücklichen, die Vagierende von Geburt an waren, denn für die quasi auf der Straße Geborenen war der Weg eindeutig vorgezeichnet, gesellschaftlicher Aufstieg so gut wie ausgeschlossen, wenn nicht ein besonderer Glücksfall eintraf und sich beispielsweise mitleidige Pflegeeltern des Kindes annahmen.

Die einzigen sozialen Kontakte, die diese Kinder normalerweise hatten, beschränkten sich auf Menschen aus diesen Kreisen, und schon sehr früh kam es zur Konfrontation mit der Kriminalität, und dann war der Rest des Lebens ein Jonglieren zwischen Straße und Galgen.¹²

Dazu kamen noch diejenigen, die aus der Bahn geworfen wurden, vorher vielleicht ohnedies schon im Grenzbereich zwischen Armut und Vagantentum, also in sozialen Unterschichtgruppen, beheimatet waren. Etwa Frauen, die bei Bauern oder Handwerkern als Dienstboten dienten, schwanger wurden, dann sozial noch mehr geächtet wurden und letztlich aufs Betteln oder Prostitution angewiesen

¹² Küther, 67.

waren. Ein sehr häufiges Schicksal. Einmal in der Gosse, war der Weg vorgezeichnet, es gab kaum noch ein Zurück.

Kaum ein Berufsstand war unter den Vagierenden so stark vertreten wie die entlassenen oder desertierten Soldaten. Diese hatten ohnedies schon lange ohne festen Wohnsitz gelebt, waren das Leben auf der Achse also gewöhnt. Ihre Bindungen an Familie und Heimat waren durch den langen Militärdienst verloren gegangen, ebenso moralische Bedenken. Häufig waren sie vor ihrem Soldatenleben schon kriminell gewesen und als Folge dieser Entgleisungen in den Soldatenstand gepresst worden, denn da die Arbeitshäuser im 18. Jahrhundert von den vielen Kleinkriminellen förmlich überquollen, verurteilte die Obrigkeit wegen solcher Delikte auch gerne „ad militiam“. In solchen Fällen war beim nunmehrigen Vagantenleben die Hemmschwelle auch zu schweren Verbrechen nicht mehr groß.

Der Soldatenberuf war aber auch nicht gerade ungefährlich und die zahlreichen körperlich geschädigten Exsoldaten waren auf Grund ihrer Verletzungen häufig nicht mehr zu einem ordentlichen Erwerbsleben fähig, weil sie schlicht und einfach gar nicht mehr arbeiten konnten.

Die für Vagieren vorgesehenen Strafen ließen den Behörden relativ viel Spielraum. Standen anfangs die Karbatschstreiche (Prügelstrafe), die allerdings auch ihre Spuren hinterließen, körperlich wie sozial, denn die einmal vollzogene Prügelstrafe wirkte im Wiederholungsfall jedenfalls strafverschärfend, drohte beim zweiten Mal schon die besonders diffamierende Brandmarkung, denn nun war der Betroffene endgültig für sein Leben gezeichnet.

Schon bei der dritten Festnahme konnte die Hinrichtung erfolgen, allerdings wurde in der Praxis die Todesstrafe nur in Verbindung mit einem anderen kriminellen Delikt verhängt.¹³

Die häufig ausgesprochene Landesverweisung war ebenfalls ein Stoß in Richtung ständigen Vagierens. Einige Urteile des Landesgerichtes Kremsmünster in Oberösterreich mögen dies dokumentieren:

1717 den 24. October ist Barbara Staindlin, in des Mayr zu Wartberg Haarstuben verheirateten Standes, in puncto Adulterii (Ehebruch, A. d. V.) auf 5 Monat lang zur öffentlichen Eisenarbeit abgestraft und sodann nach Abschwörung einer Urfehde des Kremsmünster-Territorii auf ewig verwiesen worden – per consilium H. Joh. Karl Seyringer Rechtsbestellten.

1727 ist Hans Walther Inwohner in der Gassenau ein Körbelmacher in puncto duplicis Adulterii mit 6 Wochen langen Eisenarbeit öffentlich abgestraft und nebst Abschwörung einer Urfehde auf 3 Jahr lang des Landgerichts Territorii verwiesen worden – per consilium H. Joh. Karl Seyringer Dris.

1729 ist Magdalena Steinmayerin geweste Besitzerin am Ernstengt zu Kollndorf in puncto fractate Urphedae (Bruch der Urfehde, A. d. V.) mit nochmaliger Abschwörung einer Urfehde des Kremsmünster Landgerichts auf ewig verwiesen und mit 10 Cardobatsch Streichen gezüchtigt worden – per consilium auf 4 Bogen von H. Dr. Recheisen.

¹³ Derselbe, 43.

1732 Paul Wißmayr 45 Jahr alt Inwohner beim Christlbaurn zu Mittergrässing ist in puncto furti (Diebstahl, A. d. V.) auf 2 Naturaljahr zur Eisenarbeit, öffentlicher Bühn Ausstell- und Brandmarkung condemnirt und der Kremsmünster. Landgerichten mit Abschwörung einer Urfehde auf ewig verwiesen worden. Da er aber das Landgericht hierauf wieder betreten, wegen besonderen mildernden Umständen heimlich durch den Landgerichtsdienere abgestraft worden – per consilium von H. Dr. Recheisen und Georg Aichberger auf 4 Bogen lang.

1739 Anna Bachstueberin verheiratete Inwohnerin unter der Herrschaft Hall ist in puncto fractate Urphedae et Bigamiae mit öffentlicher Ausstellung auf einer Bühn mit einer Tafel, 15 Kardobatsch Streichen, 3 Monat langen Eisenarbeit und nochmaliger Abschwörung einer Urfehde des Kremsmünster. Landgerichts auf ewig verwiesen worden – per consilium auf 8½ Bogen lang von H. Dr. Recheisen und H. Dr. Räßesberger.¹⁴

In all diesen Fällen wurde von der Obrigkeit Nachschub für die Landstraße produziert, denn ein normales Leben war nach derartigen Urteilen kaum noch möglich.

Reisekosten, Krankheiten und andere Erschwernisse

Reisen war im 18. Jahrhundert eine ziemlich kostspielige Angelegenheit, so dass natürlich weite Kreise der Bevölkerung von diesem „Vergnügen“ ausgeschlossen waren.

Als Leopold Mozart seinen Sohn 1785 in Wien besuchte, zahlte er 15 Gulden für die Strecke Salzburg–Wien allein für den Platz in der Kutsche. Dafür gab es bereits festgesetzte Tarife. 22½ Kreuzer waren für eine österreichische Meile (7,6 km) zu bezahlen, und von Salzburg nach Wien waren es immerhin 41 Meilen. Wenn Leopold Mozart einen Sitzplatz außen genommen hätte, wäre nur der halbe Preis zu bezahlen gewesen. Denn diese Unterscheidung sah die Gebührenordnung vor. Zu diesem Festbetrag kamen noch die Kosten für Verpflegung, Gepäcktransport, die Nächtigungen und das Trinkgeld für den Postillion. Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang das sogenannte Schmiergeld – obwohl der Postmeister bei regulären Fahrten ein geschmiertes Fahrzeug von sich aus beizustellen hatte. Die Höhe des Schmiergeldes war tarifmäßig genau festgelegt und gliederte sich in den Betrag, der dem Schmierer für seine Bemühungen gehörte, und den Betrag für das Material. Es war empfehlenswert, beim Trinkgeld und beim Schmiergeld nicht zu sparen, denn nicht umsonst heißt es: „Wer gut schmiert, fährt gut“.¹⁵

Eine Dienstmagd verdiente zu dieser Zeit monatlich einen Gulden, W. A. Mozart selber nahm als Klavierlehrer immerhin 80 Gulden monatlich ein, was ihm das Reisen finanziell schon ermöglichte, wenngleich Reisen privater Natur auch für ihn zum Luxus gehörten. Im Vergleich zu den hohen Reisekosten verdienten einfa-

¹⁴ Strnadt, Materialien, 211 ff.

¹⁵ Christine Kainz, Öst. PRS 1/92, 17 ff.

che Arbeiter 1719 beim Stift St. Florian bei Linz in Oberösterreich jährlich zwischen vier und vierzig Gulden, die höheren Verwaltungsbeamten zwischen 120 und 400 Gulden. Ein Briefträger bezog um 1750 ungefähr 12 Gulden monatlich. Ein Kilogramm Rindfleisch kostete 9 Kreuzer, ein Liter Milch 2 Kreuzer, ein Kilogramm Kaffee 1 Gulden und tausend Dachziegel 37 Kreuzer.¹⁶

Eberhard Rudolph Roth, Rektor des Ulmer Gymnasiums, verfasste 1723 eine Art Reiselexikon mit Beschreibung der wichtigsten Sehenswürdigkeiten der bedeutendsten Städte Europas. Als Anhang zu diesem Reisebuch findet sich ein „Kurtzes Artzney-Büchlein von guten und oft bewährten Artzney-Mitteln, deren die Reysenden im Nothfall, und Mangel eines Medici, sich selber bedienen können“.

Dieser medizinische Ratgeber unterscheidet sich vom Aufbau her kaum von den modernen Gesundheits-Handbüchern zur Hilfe und Selbsthilfe auf Reisen, denn es werden die wichtigsten Krankheiten, die einen Reisenden befallen können,



Titelkupfer. OÖ. Landesbibliothek.

¹⁶ Welt des Barock, 276 ff.

beschrieben und es wird Anleitung zur Selbsthilfe in diesen bedrohlichen Situationen gegeben. Die Ratschläge für die diversen Krankheitsbilder erscheinen heute zum größten Teil höchst kurios, zum geringeren Teil aber noch durchaus nachvollziehbar und in der Kernaussage nicht ganz unrichtig.

Ein sehr lästiges und unangenehmes Leiden bei Reisenden sind und waren Zahnschmerzen. Roths Empfehlung:

Wer deß Tobacks gewohnt, mag wohl eine Pfeiffe außbrauchen und den Rauch fein lang im Mund behalten. Campfer in Essig und Wein zerlassen, und einen Mund voll eine Zeitlang behalten, und das etliche mahl gethan. Item Holder-Wurtzel eben so wohl gesotten, und gebraucht. Wann die Zähne hohl, kan man ein wenig Campffer hinein legen: Wer dem Zahn-Wehe sehr unterworfen, kan in der Apotheken sich etwas von der Zahn-Latwergen geben lassen, mit führen und zur Noth einer Erbsen groß, in oder auf den schmerzhaften Zahn legen.¹⁷

Nicht nur den Memoiren Casanovas, sondern auch verschiedenen zeitgenössischen Reiseberichten sind Klagen über den Zoll, insbesondere über den Bürokratismus und die Bestechlichkeit der Zollbeamten, zu entnehmen. Der Zoll war klarerweise bei den Reisenden nicht beliebt, und es war auch keinesfalls ratsam, in die Fänge der Zollverwaltung zu geraten. Eine Kundmachung in der Linzer ordinari Zeitung vom 26. September 1783 führt uns dies ganz anschaulich vor Augen.

Von der K. K. Zollgefällen Administration in Oe. unter und ob der Enns wird hiemit kundgemacht und zwar:

Ist Franz Anton Lenzi ein Bilderhändler aus Trient und bereits den 28. März 1781 von dem K. K. Militär-Cordons-Gefreiten Christoph Thin von der Station Hagendorf unweit Wollern mit 22 Theses und 174 ordin. Kupferstichen 216 Landschaften in Kupfer gestochen, 70 Landkarten, und 120 gemeine Bilderzeichnungen und Rissen im Schätzungswerth pr. 17 fl. 6 kr. ohne Zollpollete betreten bey dem K. K. Zollamte zu Engelhartzell, allwo sich die ihme abgenommenen Kupferstiche und Schriften befinden, abgehöret, sodann den dortigen Landgerichtsdienern in die verwahrte gegeben worden.

Ehe man aber die Untersuchung beendigt hat, ist er aus dem Areste entwichen, und bis nunzu nicht ausfindig gemacht worden.

Nicht nur der Zoll war lästig und konnte eine Reise verzögern. Viel unangenehmer, wenngleich für die Eindämmung der im 18. Jahrhundert noch immer sehr gefürchteten und bedrohlichen Seuchen, vor allem der Pest, von absoluter Notwendigkeit und ein wahrer Segen für Europa waren die Quarantänestationen. Eines der bedeutendsten Bollwerke gegen den Schwarzen Tod war Semlin, nicht nur bekannt als Aufmarschgebiet aller Angriffe der österreichischen Truppen gegen Belgrad, sondern als gefürchtete Quarantänestation für alle Orientreisenden, die von Belgrad kommend die Save überschritten. Noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wurden dort die strengsten Sicherheitsvorkehrungen sehr zum Leidwesen der Reisenden getroffen. Darüber hinaus waren entlang der türkischen Grenze schon zu normalen Zeiten an die 4000 Soldaten als Pestwachen eingeteilt, bei Pestfällen erhöhte sich diese Zahl auf 7000. Diese Soldaten waren notwendig, weil es immer

¹⁷ Roth, 41 ff, 37.

wieder vorkam, dass Reisende, die die zeitaufwendigen Quarantäneprozeduren scheuten, denn in den Kontumazanstanen wurden Kleider, Gegenstände und Waren auch über Chlordämpfen desinfiziert, illegal die Grenze passieren wollten. Dies war allerdings nicht ungefährlich, denn wer an anderen Stellen als an den offiziellen Übergängen von der Türkei nach Ungarn übertreten wollte, konnte ohne Warnung erschossen werden.¹⁸

Reisebeschreibungen boomen

Um 1750 hatten sich die Straßenverhältnisse und das Postwesen so gebessert, dass es zwischen allen größeren Städten regelmäßig Postverbindungen gab. Der Mensch war mobil geworden.



Johann Georg Keyssler,
Der Königl. Großbritt. Societät der Wissenschaften Mitglied.
Christian Friedrich Langens, 1771.

Porträt von Johann Georg Keyssler. Staats- und Universitätsbibliothek Bremen.

¹⁸ Trost, 392.

Reiseberichte begannen zu boomen und erlebten ihren ersten Höhepunkt. Eines der bekanntesten Werke dieser Zeit war Johann Georg Keysslers „Neueste Reisen durch Deutschland, Böhmen und Lothringen ...“. Dieses Buch hatte allein ein Inhaltsverzeichnis von 82 Seiten. Keyssler war als Mitglied der „Königlichen Großbritannien. Societaet der Wißenschaften“, wie der Stich von Christian Fritsch aus dem Jahr 1751 verrät, auch ein international angesehener Gelehrter. Der bedeutendste Reiseführer des 18. Jahrhunderts aber war wohl die von Peter A. Lehmann erstmals 1700 herausgegebene „Die Vornehmensten Europäischen Reisen / wie solche durch Teutschland / Franckreich / Italien / Dännemarck und Schweden / vermitteltst der dazu verfertigten Reise-Carten, nach dem bequemsten Post-Wegen anzustellen / u. was auf solchen curieuses zu bemerken. Wobey die Neben-Wege / Unkosten / Müntzen u. Logis zugleich mit angewiesen werden. Welches auch beygefüget / LI Accurate Post- und Bothen-Carten, von den vornehmsten Städten in Europa“.

Der Titel allein ist schon sehr aussagekräftig und skizziert den Inhalt des Reiseführers ausreichend. Das Werk, welches im 18. Jahrhundert 17 Auflagen erlebte, zählte wohl nicht umsonst zu den einflussreichsten Reisebeschreibungen des Jahrhunderts und wurde noch 1802 das letzte Mal aufgelegt.

Eines der zahllosen Reisebücher der Epoche wurde 1791 vom österreichischen Grafen Leopold Berchtold in England und in englischer Sprache geschrieben. Allerdings erschien es kurz danach auch schon in deutscher Sprache. Dieses Reisebuch enthält einerseits Ratschläge und Empfehlungen für den Reisenden und andererseits einen äußerst umfangreichen Fragenkatalog zu Themen, die man Menschen aus allen Ständen und Nationen und unter jeder Regierungsform vorlegen konnte und um deren Beantwortung es jedem, der mit Nutzen reisen will, zu tun sein muss: geographische Bemerkungen, Bevölkerung, Zustand der Bauern, Ackerbau, Viehbestand, Holz, Bergwerke, Manufakturen, inländischer und ausländischer Handel, Geld, Kolonien, Schifffahrt, Fischerei, Gesetze und Verwaltung, die bürgerliche Justiz, Kriminalgesetze, Polizei, milde Stiftungen, Regierung und Finanzen.¹⁹

Vorher werden detaillierte Reisetipps zu allen möglichen Lebensbereichen gegeben, die teilweise auch heute nicht veraltet und überholt klingen.

So betont Berchtold die große Bedeutung der Sprachkenntnisse, indem er schreibt: *Man kann unmöglich mit Nutzen reisen, ohne die Sprache des Landes zu kennen, das man zu seiner Belehrung besuchen will; die lateinische und französische Sprache reicht wirklich nicht zu; ein Reisender muß oft aber von solchen Leuten zu lernen suchen, denen beide Sprachen fremd sind. Rechnet man hierzu noch, daß viele der in der Landessprache abgefaßten Publikationen die Aufmerksamkeit eines Reisenden verdienen, so wird jeder gestehen, daß Sprachkenntnisse ein unumgänglich notwendiges Talent sei.*

Eine Sprache in dem Lande selbst, wo sie gesprochen wird, erst erlernen zu wollen, ist auch deswegen nicht anzuraten, weil ein großer Aufwand von Zeit dazu erforderlich wird, der weit besser zu anderen Dingen angewandt werden kann ... Ein Fremder wird von den Eingeborenen (!) geachtet, und hat ihnen eine Ehre und Gefälligkeit erwiesen, sobald er sich Mühe gegeben hat, ihre

¹⁹ Berchtold, 73 ff., 7 f., 9, 61, 52 f.

Sprache richtig zu erlernen. In Gesellschaft versteht er alles, was gesprochen wird, und das Zutrauen zu ihm wird vermehrt, wenn er sich in der Landessprache mitteilen kann.

Mit Personen von der geringeren Klasse kann er durchaus nicht ohne sie fertig werden, und er ist beständigen Plackereien und Übervorteilungen unterworfen, wenn er sich nicht ihnen verständlich machen kann.

Zum Thema Geld lässt Berchtold wissen, daß ein Reisender sehr unvorsichtig handelt, wenn er viel bares Geld bei sich führt; die sicherste Art ist, sich mit Kreditbriefen von einer großen Stadt zur anderen zu versehen. Kreditbriefe auf gute Häuser sind in mancher Hinsicht den Wechseln vorzuziehen, denn außer daß diese betragsmäßig oft kleiner oder größer sein können, als wir sie jetzt gerade brauchen, so riskiert man auch noch durch sie zufälligerweise in langwierige Prozesse verwickelt, und in dem Laufe seiner Reise aufgehalten zu werden. Auch hat ein Kreditbrief den Vorzug, daß er dem Reisenden gewissermaßen ein Recht auf Schutz des Kaufmannes oder Bankiers gibt.

Es ist sehr gut mehr als einen Kreditbrief bei sich zu haben, damit man nicht in Geldverlegenheit gerate, wenn einer zufälligerweise nicht angenommen werden sollte.

In ganz Europa findet man allenthalben falsche Banknoten und andere nachgemachte öffentliche Papiere; ein Reisender muß also bei der Annahme von Papiergeld äußerst vorsichtig zu Werke gehen; am gefährlichsten ist es in dieser Beziehung in päpstlichem Gebiete.

In der Linzer ordinari Zeitung vom 18. August 1783 bietet die Christian Friedrich Waplerische Buchhandlung Nr. 48 auf dem Hauptplatz in einer großen Anzeige immerhin 19 Reiseberichte der letzten Jahre zum Kauf an. Darunter auch Forsters Reise um die Welt während den Jahren 1772–75 nebst dessen Entdeckungen in der Südsee, Berlin 1778. Georg Forster unternahm bekanntlich mit seinem Vater unter dem Kommando des großen Entdeckers James Cook eine ausgedehnte Reise in die Südsee, ein Abenteuer, das von Vater und Sohn Forster in der Folge schriftstellerisch ausgewertet wurde. Ebenso in der Anzeige enthalten Pallas Reise durch verschiedene Provinzen des Russischen Reiches, Leipzig 1776. Peter Simon Pallas, ein aus Berlin gebürtiger Deutscher, Professor der Naturgeschichte und Mitglied der Russisch-Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Sankt Petersburg, erforschte in den Jahren 1770 bis 1771 weite Teilgebiete Westsibiriens. Der Reisebericht ist in der Ausgabe 1776 in der Oberösterreichischen Landesbibliothek archiviert. Ebenso befinden sich unter den Beständen der Oberösterreichischen Landesbibliothek nicht wenige Reiseberichte aus dem 18. Jahrhundert, vor allem auch Berichte von Reisen in exotische Länder, die damals besonders gerne gelesen wurden. So der Bericht des deutschen Paters Emanuel Crespel, der zwischen 1726 und 1738 im Auftrag seines Ordens Kanada bereiste, insbesondere des Flusssystemes im Bereich der großen Seen, und dabei interessante Details über die gefürchteten Irokesen mitteilt. Das Buch erschien unter dem Titel „Des ehrwürdigen Pater Emanuel Crespels merkwürdige Reisen nach Canada, Franckfurt und Leipzig bey Georg Peter Monat, 1751“.

1715 erschien ein Reisebericht eines Kapuzinerpaters aus der Steiermark, des aus Gradisca gebürtigen Antonio Zucchelli, der eine große Missionsreise von der Steiermark über Italien, Spanien und Portugal in den Kongobereich unternahm. Dieser Bericht wurde ursprünglich in italienischer Sprache verfasst und von Pater Zucchelli mit blumigen, noch sehr barocken Sätzen Eleonora Magdalena Theresia,



Titelkupfer. OÖ. Landesbibliothek.

der Witwe des Kaisers Leopold I., gewidmet. Es heißt „Merckwürdige Missions- und Reise-Beschreibung nach Congo in Äthiopien, Franckfurt am Main, 1715, bey Johann Ludewig Gleditsch“.

Die Straßen

Noch heute gibt es in Europa Überreste der alten Römerstraßen. Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass das römische Straßennetz eine geschätzte Gesamtlänge von 80 000 bis 140 000 Kilometern hatte und noch in der heutigen Zeit Stauen und Bewunderung hinsichtlich der Qualität des Straßenbaues erregt.²⁰

Dieses das gesamte Römische Reich wie ein Netz überziehende Fernstraßensystem wurde an Qualität und Umfang erst im 18. Jahrhundert wieder erreicht.

Sehen wir uns nun Römerstraßen in Oberösterreich an. Nachdem die Römer gegen Ende des zweiten Jahrhunderts auch in Pannonien und Noricum ihre Oberherrschaft militärisch endgültig gesichert hatten, wurden die festen Plätze untereinander durch Straßen verbunden. Ihr Bestand ist dokumentarisch gesichert und ihr Verlauf in großen Zügen durch Funde oder der bekannten Lage von Poststationen festgelegt. Es ist in Oberösterreich nicht die über den Pyhrnpass ziehende Poststraße als die wichtigste Verkehrslinie anzusehen, sondern jene, die als Limesstraße den

²⁰ Jandaurek, 45.

Merckwürdige Missions- und Reise-Beschreibung nach Congo in Äthiopien.

Nicht allein alles dasjenige, was sich auf dieser Reise aus
Steiermark, durch Italien, Spanien, Portugal und Indien bis nach
Äthiopien demkündiges zugetragen; sondern auch die Sitten und Gebräuche der
Hednischen Indianer/ihre Abgötterey und Aberglauben, ihre Begrimmte-Verfassung,
ihre innerliche und äußerliche Kriege, ihr Handel und Wandel, ihre Sittenheiligkeit
und derselben Tugenden/ ihre Art zu begraben die Früchte/ Nüsse, Pfeffer,
Süße etc. so das Land hervor bringet,

Desgleichen wie die Verfassung der Mission in diesem Lande beschaffen,
und wie eine große Menge Einwohner durch den Autorem von dem Hednischen
Unglauben zu Christlichen Catholischen Religion bekehrt und
getauft worden,

Nicht unendlich vielen andern curiosen und lesenswürdigen Sachen
beschrieben werden

P. ANTONIO ZUCCELLI von Gradisca,
Prediger des Capuciner-Ordens in Steiermark und ehemals
Apffel-Missionario in Congo.
Aus der Italienischen Sprache in die Hoch-Deutsche überfetzt.



CVM CENSURA ET APPROBATIONE SUPERIORVM

Franckfurt am Mayn, Ao 1715.
Zu finden bey Johann Ludewig Gleditsch
und Moritz Georg Weidmann.

Verkehr entlang der Nordgrenze des Römischen Reiches von Osten nach Westen vermittelte, die Straße, die von Carnuntum über Vindobona (Wien) nach Lauriacum (Enns), Ovilava (Wels) und weiter nach Iuvavum (Salzburg) führte.

Die zweite wichtige Römerstraße war die Pyhrnstraße, die die antike Verbindung der Provinz Noricum mit dem römischen Mutterland darstellte. Sie führte von Ovilava (Wels) über den Pyhrnpass nach Virunum (Zollfeld) und von hier nach Aquileia.

Die alte Straße über den Pyhrn verlief wohl in großen Zügen wie die heutige Bundesstraße. Zwischen der auf steirischem Boden gelegenen Ortschaft Bliem und der Passhöhe als auch zwischen Oberklaus und Unterklaus zog die Altstraße die kürzere, gerade Linie.²¹

Im Verlaufe des Jahrhunderts wurde der Straßenverlauf immer wieder den neuen Umständen angepasst. So wurde im Jahr 1770 zur Förderung des Handels zwischen Oberösterreich und der Steiermark die früher bestandene Handelsstraße geändert. Es wurde die Kommerzialstraße von Kirchdorf nach Wels neu angelegt. Zwischen Kirchdorf und Micheldorf fand eine Umlegung statt, indem statt der alten, engen und tiefen Straße, welche dort war, wo jetzt der Gangsteig nach Heiligenkreuz ist und teilweise sogar mit dem Bette der Altsch (alter Kremslauf) zusammenfiel, eine neue Straße mitten durch die Felder angelegt.²²

Die dritte bedeutende Römerstraße führte von Lauriacum nach Boiodurum (Passau). Der Versuch, den ehemaligen Verlauf dieses Verkehrsweges festzustellen, stieß auf besondere Schwierigkeiten, weil die Straße in alten Kartenwerken nicht verzeichnet ist.

Die erhaltenen und bekannten Baureste römischer Straßenanlagen in Oberösterreich sind sehr spärlich. Noch in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts konnte Jandaurek fotografisch alte Trassen der Römerstraßen in Oberösterreich dokumentieren, allerdings sind durch die rege Bautätigkeit in den letzten Jahrzehnten nahezu alle diese Spuren verschwunden.

Man kann auf einer oberösterreichischen Straßenkarte aus dem Jahre 1764 den ungefähren Verlauf der oben dargestellten Römerstraßen noch gut erkennen.

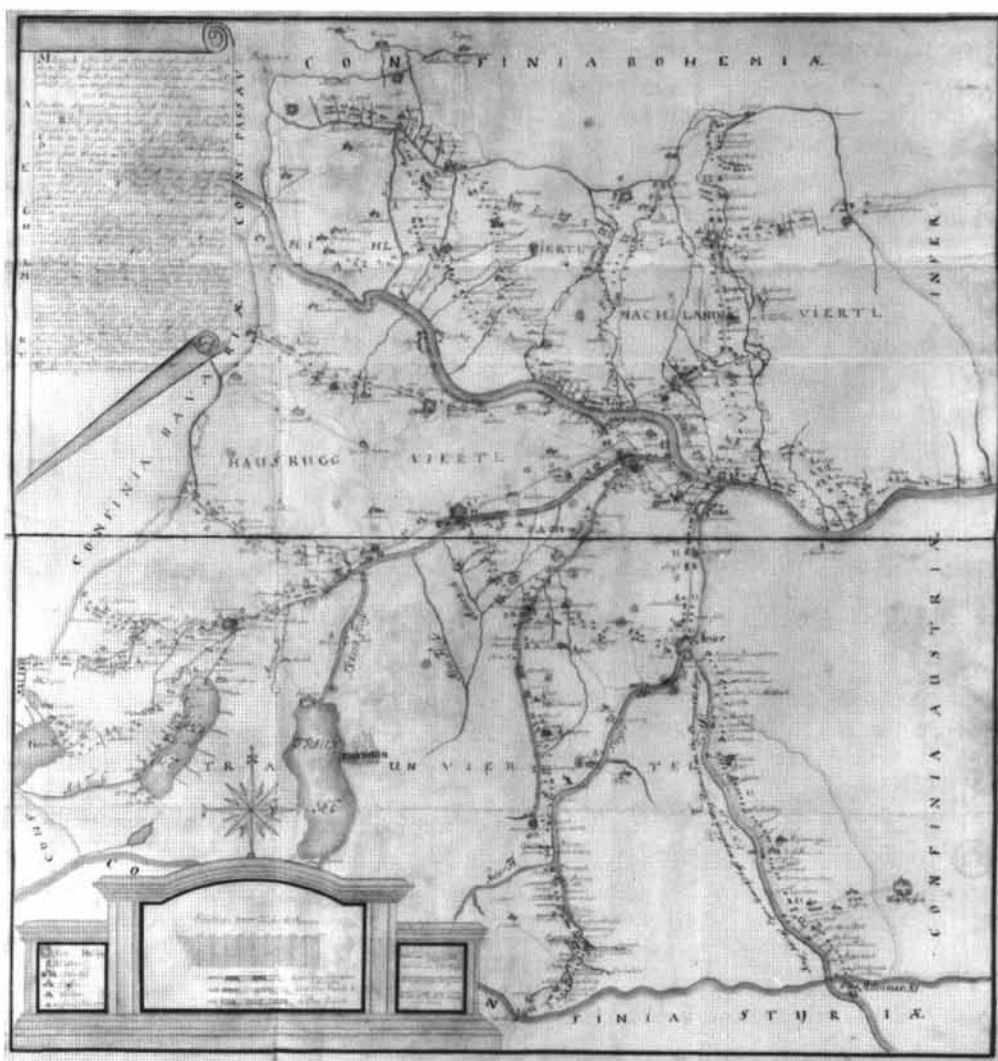
Das 18. Jahrhundert war für den Straßenbau eine günstige Zeit. Das Handels- und Verkehrswesen entwickelte sich gewaltig, und der Staat konnte mit dem Ausbau der Straßen nicht mehr länger zuwarten, ohne die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu gefährden.

Die Entwicklung des Postnetzes

Die Postkutsche stand keinesfalls nur für den gewöhnlichen Kaufmann, den Künstler und Schauspieler zur Verfügung, auch höchste Herrschaften bedienten sich ihrer, vor allem dann, wenn sie auf längere Reisen gingen, weil die Privatkutsche die-

²¹ Derselbe, 154 ff.

²² Derselbe, 161.



Straßenkarte von Oberösterreich (1764). Österreichisches Staatsarchiv (Finanz- und Hofkammerarchiv).

sen Anforderungen häufig nicht gewachsen war. Wem die fahrplanmäßige Ordinari-Post-Beförderung zu langsam oder zu schnell und der Komfort der Wagen zu gering war, bediente sich der noch um einiges teureren Extra-Post.

Für Posselts „Wissenschaftliches Magazin für Aufklärung“ gehört 1785 das Postwesen „unstreitig zu der kleinen Zahl von Erfindungen, auf denen die ganze Kultur unserer heutigen, so sehr verfeinerten Staaten wie auf einer Grundsäule ruht. Ohne Postwesen wäre unsere

*Weltkunde voll Gebrechen, alle kaufmännische und literarische Kommerz beinahe unmöglich, und die Kreise der Freundschaft auf den engen Bezirk unserer körperlichen Gegenwart eingeschränkt.*²³

Kaiser Leopold I. regelte mit seiner Postordnung für die österreichischen Postmeister und Postbeförderung vom 16. April 1695 die Rechte und Pflichten der Postverwalter, Postverweser und Postbeförderer.

Diese Vorschrift regelte die Aufnahme der Postillione und dergleichen Bediensteter, die Frage der Haftung der Postverwalter für ihre Postillione etc., verbot die Abwerbung fremder Postillione, die Anzahl der Pferde, die zur Verfügung stehen mussten, und vor allem die verschiedensten Beförderungsmodalitäten.²⁴

Es galt als Faustregel, dass ein Postillion mit seinem Gespann etwa zehn Kilometer pro Stunde schaffen sollte. Die Karten mit den Postverbindungen bzw. Postlinien verdichteten sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt, vor allem im 18. Jahrhundert.

Neben dem Postillion war der Postmeister die zweite Säule des Postreisedienstes. Dieser leitete die Poststation, hatte die Aufsicht über die Post und erhielt für seine Dienste, zu denen in erster Linie die Haltung von Pferden und auch von Wagen gehörte, ein Entgelt, welches mehr oder weniger unregelmäßig ausbezahlt wurde. Darüber hinaus war dieses Entgelt selten so hoch, dass er davon seinen Lebensunterhalt bestreiten und den Aufwand für Gebäude, den ziemlich aufwendigen Poststall und die Postknechte tragen konnte. So wurden in den wichtigen Städten vorwiegend Bewerber mit den postalischen Verrichtungen betraut, die wirtschaftlich unabhängig waren und für die die Erträge aus dem Postgeschäft eher ein willkommener Nebenverdienst als ein Haupteinkommen darstellte. Besonders gewinnbringend erwies sich das Führen einer Gastwirtschaft, denn die ankommenden Reisenden waren meist hungrig und durchaus nicht abgeneigt, an Ort und Stelle ihre Mahlzeiten einzunehmen. Darüber hinaus konnte der Postwirt den müden Gästen auch die ohnedies dringend benötigten Zimmer für die Nächtigung bereitstellen. Bald wurden sich die Postmeister der Wichtigkeit ihrer Aufgabe bewusst und verstanden es, das Amt erblich zu machen, zumal sie ja ihr eigenes Haus und Stallungen hatten, welche für die Poststation genutzt wurden.²⁵

Betrachten wir nun *pars pro toto* die Poststation in der ehemaligen bayerischen Festungsstadt Braunau am Inn, die den Postkurs Wien–Linz–München berührte, eine Postverbindung, die im 18. Jahrhundert zu den wichtigsten internationalen Postverbindungen zwischen Ost- und Westeuropa zählte. Diese Linie war die kürzere Route von München nach Wien und wurde daher auch von vielen prominenten Zeitgenossen gewählt. Im Jahr 1726 wurde die Posthalterei Braunau in den Rang einer Thurn und Taxis'schen Postverwaltung erhoben und ein gewisser Joseph Pächer wurde zum kaiserlichen Reichspostverwalter ernannt, eine Position, die der Mann fünfzig Jahre inne haben sollte. 1758 wurde eine regelmäßige fahrende Post

²³ Brune in Bausinger, 126.

²⁴ Kiesskalt, 243 ff.

²⁵ Kainz, *Kaiserlicher Föderalismus*, Öst. PRS 10/93.

zwischen München und Wien mit Pferdewechsel in Braunau eingeführt. Regelmäßige Abfahrt in München war Sonntag früh mit Ankunft in Wien am Mittwoch abends.

1770 übernahm Franz Joseph Poll das Braunauer Postamt. Er verfügte über eine relativ gute Infrastruktur, seine Posttaverne mit Poststall war bestens eingerichtet, sechs Chaisen, vermutlich ein großer Wagen mit Glasfenster, drei Fuhrwagen und zwölf Pferde standen im Stall.

Sein Organisationstalent wurde insgesamt zweimal auf die Probe gestellt. Im April 1770 reiste Marie Antoinette, die künftige Königin Frankreichs, mit großem Gefolge nach Paris, um dort Ludwig XVI. zu heiraten.

Derartige große Reisezüge stellten immer große Anforderungen an die Postmeister der einzelnen Stationen.

1782 besuchte Papst Pius VI. den Kaiser in Wien, in der vergeblichen Hoffnung, gewisse Eingriffe Josephs II. in die Rechte der Kirche doch noch rückgängig machen zu können. Nach der erfolglosen Mission in Wien reiste der Papst weiter nach München. Der päpstliche Reisezug musste ab Ried, wo der Papst genächtigt hatte, von der fürstlichen Reichspost übernommen und weitergeführt werden. Zur reibungslosen Bewältigung dieser Aufgabe wurde vom Fürsten von Thurn und Taxis der Regensburger Oberpostamtsverwalter Joseph von Blanck nach Ried entsandt. Um das Image der Reichspost besorgt, stellte Blanck besonders reinliche Equipagen zur Verfügung und ließ die besten Poströcke per Estafette von Passau herbeiholen. Der Postmeister von Braunau bekam den Auftrag, achtzig Postpferde für den päpstlichen Reisezug bereitzuhalten. Die Pferde musste der Postmeister von den Bauern der Umgebung beschaffen. Dafür standen ihm sogar Beugestrafen zur Verfügung. Geldstrafen in Höhe von mindestens sechs Reichstalern, aber auch Stockhiebe bei besonders hartnäckigen Bauern zeigten jedenfalls Wirkung.

Laut einem Fragenkatalog für Inspektoren der Postmeister aus dem Jahr 1786 konnte ein Postmeister befragt werden, was zu machen sei, wenn auf seiner Station plötzlich mehr Pferde gebraucht werden, als er vorrätig hat. Die Antwort war gleich vorgegeben:

Alle Bürger oder Bauern, die Pferde besitzen, sind verpflichtet, notfalls der Post damit auszuweichen. Sie erhalten dafür pro Pferd 6 Kreuzer, die der Postmeister von den Einnahmen in Abzug bringen kann. Wenn die mit Pferden versehenen Untertanen solche nicht gutwillig stellen wollen, sind die Obrigkeiten verbunden, Assistenz zu leisten, die Kreisämter aber gehalten, darauf zu sehen, daß dieser Befehl beobachtet werde.²⁶

Am 25. April 1782 wurde Pius VI. in Braunau erwartet. Der Besuch bzw. die Durchreise erfolgte reibungslos und ohne Zwischenfälle. Postmeister Poll, der noch bis 1790 sein Amt ausübte, dürfte wohl ein Stein vom Herzen gefallen sein.²⁷

²⁶ Diesselbe.

²⁷ Zum Ganzen Raminger, Postgeschichtliches aus Braunau, Öst. PRS 6/88.

Straßenraub und Wegelagerer

Neben den zahllosen Unannehmlichkeiten und Erschwernissen, die den Reisenden stets das Leben sauer machten, traten zu allen Zeiten die Gefahren für Eigentum und Leben, die durch Räuber und Wegelagerer drohten. In ganz Europa war die Situation ähnlich und sollte sich bis ins 19. Jahrhundert hinein grundsätzlich nicht ändern. Mit diesen Gefahren musste der Reisende einfach rechnen und leben.

Die Räuber rekrutierten sich primär aus der sozialen Unterschicht des Volkes, insbesondere aus dem „fahrenden Volk“ und auch aus entlassenen Soldaten, die ja immerhin das Kriegshandwerk „gelernt“ hatten und so wesentliche Voraussetzungen für diese Tätigkeit mitbrachten.

So ergibt eine Analyse aus Graz im Jahr 1713 folgendes Bild. Neben 15 Prozent Soldaten befinden sich auf den Gaunerlisten ausschließlich Landfahrer und Angehörige „unehrlicher“ Professionen. Allerdings war der Gaunerbegriff ein weiter, denn darunter waren auch alle Arten von Betrügnern, Dieben, ja nahezu alle Landfahrenden zu verstehen.²⁸

Allen Gegenmaßnahmen zum Trotz gingen die Überfälle bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht entscheidend zurück.

So kam es am 19. Mai 1732 gegen 10 Uhr abends zwischen Postbauer und Neumarkt in der Oberpfalz zu einem Überfall auf einen Taxis'schen Postreiter, der zwischen Nürnberg und Regensburg unterwegs war. Seine ganze Post wurde geraubt, darunter Briefpakete für Wien, Regensburg sowie Zeitungspakete nach Regensburg und Linz. Die Korrespondenzen kamen hauptsächlich aus England und Holland und waren meist nach Wien adressiert.

Fürst Anselm von Thurn und Taxis verständigte Kaiser Karl V., dieser erließ ein Patent betreffend die Ergreifung der Täter, das im ganzen Reich durch öffentlichen Trommelschlag verlautbart wurde. Diese öffentlichen Nachforschungen brachten auch den gewünschten Erfolg, denn am 9. August 1732 wurde der „Rotochsenwirt“ Franz Stohr von Feucht verhaftet und nach Nürnberg gebracht. Dieser konnte als tatsächliche Täter den Wirt zur Mittelrohrstadt und einen Bauern von Stockelberg als Täter angeben, die sofort verhaftet wurden. Das Geld konnte allerdings nicht mehr sichergestellt werden, da die Gauner es schon verprasst hatten.

Die Strafe war grausam und sollte abschreckend wirken: Am 8. November 1732 wurden die beiden Posträuber zu Amberg hingerichtet. Zuerst wurde ihnen die rechte Hand abgehauen, dann wurden sie enthauptet. Im Sinne der Strafjustiz der damaligen Zeit wurden ihre Körper aufs Rad geflochten und beim Hochgericht (Galgen) aufgestellt, während ihre Köpfe und die Hände zum Tatort gebracht wurden. Dort wurden die Köpfe auf zwei Galgen gesteckt und die Hände wurden angenagelt. Weiters brachte man eine Tafel an, die darauf hinwies, dass an dieser Stelle die Post beraubt wurde.²⁹

²⁸ Danker, 239.

²⁹ Kainz, Gewaltverbrechen gegen die Post und ihre Bediensteten in früheren Zeiten, Öst. PRS 8/90.

Der österreichische Reisende Graf Berchtold sparte in seinem Reiseratgeber nicht mit guten Ratschlägen und Verhaltensregeln, die Reisende vor Schaden durch Räuber und Wegelagerer bewahren sollten:

Es würde von einer äußerst lächerlichen Eitelkeit zeugen, wenn man auf der Reise prächtige diamantene Ringe anstecken oder kostbare goldene Uhren, Dosen etc. bei sich führen wollte.

Diese Dinge haben schon das Leben manches Reisenden in Gefahr gebracht und sind Aushängeschilde für die Gastwirte und andere Leute ihres Schlages, die Rechnungen desto höher anzusetzen.

Die beste Weise seine wichtigsten Papiere sicher zu bewahren ist, sie in einem rehedernen Gurt zu tun, der mit vier Taschen versehen und ungefähr zehn Zoll breit ist. Dieser Gurt wird unter der Weste mit sechs kleinen Schnallen um den Leib befestigt ...

Pistolen mit doppelten Läufen sind am besten zur Verteidigung eines Reisenden. Geschliffene Agatsteine sind besser als gewöhnliche Feuersteine. Viele schieben ein Stück Kork vor die Kugel, weil sie sich dann nicht soll bewegen können. Die horizontale Lage ist die beste für die Pistolen, die man bei sich im Wagen hat. Der kleine Schieber am Schlosse, welcher hindert, daß die Pistole nicht von selbst losgehen kann, ist eine sehr schöne Erfindung.

Des Nachts darf man nie ohne die nötigen Vorsichtsregeln anzuwenden, durch große Wälder reisen; überhaupt ist es sehr ratsam, in gefährlichen Gegenden lieber zu gehen als zu fahren, weil man sich bei einem Angriffe, wenn man zu Fuß ist, viel besser verteidigen kann.

Man sollte immer in den besten oder einem der besten Gasthöfe einkehren. Man wird besser darin bedient, ist mit seinem Eigentum sicherer, bei den Bewohnern in der Stadt, mit denen man zu tun hat und die den Fremden stets zuerst nach seinem Logis fragen, in besserem Ansehen, und wird nicht viel teurer darin leben, als in einem schlechten.³⁰

³⁰ Berchtold, 41 ff.

Literaturverzeichnis

A) Primärliteratur

- Archenholtz, J. W. von, *England und Italien*, Carlsruhe bey C. G. Schieder, 1787.
- Berchtold, Leopold Graf von, *Anweisung für Reisende, nebst einer systematischen Sammlung zweckmäßiger und nützlicher Fragen*, Braunschweig in der Schulbuchhandlung, 1791.
- Casanova, Giacomo, *Geschichte meines Lebens*, ins Deutsche übersetzt von Heinz von Sauter, Berlin.
- Küchelbecker, D. J. B., *Der nach England reisende curieuse Passagier*, Hannover, N. Försters u. Sohns Erben, 1736.
- Roth, Eberhard Rudolph, *Memorabilia Europae*, Ulm, bey Daniel Bartholomai, 1723.
- Vaterländische Reise von Grätz über Eisenerz nach Steyr, von K. F. v. L., Wien, F. J. Rötzel, 1798.

B) Sekundärliteratur

- Bausinger, Hermann, Klaus Beyrer, Gottfried Korff (Hrsg.), *Reisekultur*, München 1991.
- Benker, Gertrud, *Der Gasthof*, München 1974.
- Burney's, Dr. Charles, *musikalische Reise durch das alte Österreich (1772)*, Hrsg. Bernhard Paumgartner, Wien 1948.
- Damase, Jacques, *Kutschen*, Frankfurt am Main 1968.
- Danker, Uwe, *Räuberbanden im Alten Reich um 1700*, Frankfurt am Main 1988.
- Der Lady Mary Pierrepont Wortley Montagu *Reisebriefe 1716–1718*, eingeleitet von Dr. H. H. Blumenthal, Wien 193.
- Frieß, E. G., *Das österreichische Wirtshaus in alter und neuerer Zeit*, Separatdruck aus der „Steyrer Zeitung“, Steyr 1898.
- Gugitz, Gustav, Giacomo Casanova und Linz, OÖ. Hbl., 7. Jg. (1953).
- Haslinger, Franz, *Literarisches Ehrenbuch der Donaustadt Linz*, Linz 1956.
- Jäger, Hans-Wolf (Hrsg.), *Europäisches Reisen im Zeitalter der Aufklärung*, Heidelberg 1992.
- Jandaurek, Herbert, *Oberösterreichische Altstraßen, Die Straßen der Römer*, Wels 1951.
- Kiesskalt, Ernst, *Entstehung der deutschen Post*, Erlangen 1938.
- Klauß, Jochen, *Goethe unterwegs*, Weimar 1989.
- Koenig-Warthausen, Gabriele von, *Deutsche Frauen in Italien*, Wien 1942.
- Koeppen, Wolfgang, *Nach Rußland und anderswohin*, 1995.
- Küther, Carsten, *Menschen auf der Straße*, Göttingen 1983.
- Maczak, Antoni, und Teuteberg, Hans Jürgen (Hrsg.), *Reiseberichte als Quellen europäischer Kulturgeschichte*, Wolfenbütteler Forschungen, Band 21, Wolfenbüttel 1982.
- Mayr-Kern, Josef, *Mozart auf der Durchreise*, OÖ. Hbl., 45. Jg. (1991), Nr. 3.
- Mitteis-Lieberich, *Deutsche Rechtsgeschichte*, München und Berlin 1966.
- Mozart in Linz*, Katalog zur Ausstellung im Linzer Schlossmuseum vom 26. 9. 1991 bis 27. 1. 1992, Land Oberösterreich, Landesmuseum, Linz 1991.
- Mozart, Briefe und Aufzeichnungen*, Gesamtausgabe, herausgegeben von der Internationalen Stiftung Mozarteum in Salzburg, gesammelt und erläutert von Wilhelm A. Bauer und Otto E. Deutsch, Band I, Kassel 1962.
- Österreichische Postrundschau 1/1992, „Postkutschenzeit auf dem Semmering“.
- Österreichische Postrundschau 10/1987, „Gar lustig blies der Postillion“.

- Österreichische Postrundschau 10/1991, „Das heißt, auf der Schneckenpost gereiset“.
- Österreichische Postrundschau 3/95, „Von der Straße her ein Posthorn klingt ...“.
- Österreichische Postrundschau 7/93, „In der Postkutsche über die Alpen“.
- Österreichische Postrundschau 6/1988, „Postgeschichtliches aus Braunau“.
- Österreichische Postrundschau 8/1990, „Gewaltverbrechen“.
- Otruba, Gustav, Europäische Commerzreisen um die Mitte des 18. Jahrhunderts, Linzer Schriften zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 5, Linz 1982, I–V.
- Preiß, Cornelius, Mozart in Linz, in Heimatgaue, Zeitschrift für oberösterreichische Geschichte, Landes- und Volkskunde, 9. Jg., 1928, 68 ff.
- Stewart, William E., Die Reisebeschreibung und ihre Theorie im Deutschland des 18. Jahrhunderts, Bonn 1978.
- Strnadt, Julius, Materialien zur Geschichte der Entwicklung der Gerichtsverfassung und des Verfahrens in der alten Viertel des Landes ob der Enns, Wien 1909.
- Tarr, Laszlo, Karren, Kutsche, Karosse, Berlin 1978.
- Trost, Ernst, Die Donau, Wien 1968.
- Valentin, Erich, Leopold Mozart, Porträt einer Persönlichkeit, München 1987.
- Welt des Barock, Ausstellungskatalog OÖ. Landesausstellung 1986.