



universität
wien

DISSERTATION

Titel der Dissertation

Das Postwesen in Galizien von 1772-1820

Geistesgeschichtliche und wirtschaftspolitische Grundlagen

Verfasser

Mag. rec.oec.soc. Manfred Gur

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 05. September 2011

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 092 312

Dissertationsgebiet lt. Studienblatt: Geschichte

Betreuerin / Betreuer: Univ.-Prof. Dr. Thomas Winkelbauer



Der Pferdewechsel in der Poststation

Widmung

Diese Arbeit ist meiner Frau Sissi
in Liebe und Dankbarkeit für viele
entbehrte Stunden gewidmet.

Danksagung

Mein Dank für die Betreuung während meiner Arbeit gilt besonders Herrn Univ.-Prof. Dr. Thomas Winkelbauer und Herrn ao.Univ.-Prof. Dr. Lothar Höbelt. Weiters bin ich Herrn Dr. Herbert Hutterer vom Österreichischen Staatsarchiv Wien für seine Bemühungen bei den Recherchen und Fr. Dr. Sylvia Widhalm für ihre freundschaftliche Beratung als Lektorin zu Dank verpflichtet. Den Eigentümern der Firma J. C. Filz, Wien 1. Am Graben Nr.13, danke ich für die zur Verfügung gestellten historischen Firmenbelege und Herrn Mag. Johannes Tschulen für die Leihgabe seiner einzigartigen historischen Postkarten.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	1
I. Wirtschafts- und sozialpolitische Aspekte der Habsburgermonarchie im 18. Jahrhundert	12
1. Vom aufgeklärten Absolutismus zum Zentralstaat	12
1.1 Der Begriff des aufgeklärten Absolutismus	12
1.2 Naturrecht und Aufklärung – Basis für staatspolitische Entscheidungen	22
1.3 Staat und Merkantilismus	28
1.3.1 Staat und Wirtschaft im aufgeklärten Absolutismus	28
1.3.2 Handel und Entwicklung in Europa	35
1.3.3 Die volkswirtschaftliche Handelsbilanz, Ost- und Westeuropa sowie die Situation in der Habsburgermonarchie	47
1.4 Verkehrswegebau im Habsburgerreich seit Karl VI.	57
2. Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias und Josephs II	71
2.1 Das politische und wirtschaftspolitische Umfeld im 18. Jahrhundert	71
2.1.1 Österreich und seine Wirtschaftspolitik im aufgeklärten Absolutismus	71
2.1.2 Kompensation für den Verlust Schlesiens, die Ausdehnung im Nordosten (Galizien)	83
2.2 Die Reformen	87
2.2.1 Die Reformen Maria-Theresias und Josephs II.	87
2.2.2 Die Post und ihre Reform	95
2.3 Industrie, Handel und Gewerbe	108
2.3.1 Industrie und Gewerbe in Galizien vor und kurz nach der Inbesitznahme durch die Habsburgermonarchie	108
2.3.2 Handel und Verkehr in Galizien zur Zeit vor und während der Ersten Teilung Polens	113

2.3.3 Österreichische Handelspolitik in Bezug auf Galizien 1772 bis 1790	120
2.3.4 Bedeutung der Post für Handel und Kommunikation	131
2.4 Das Münz- und Finanzwesen in Polen bei der Übernahme durch Österreich	139
2.5 Die Zollreform von 1784	142
II. Das Postwesen	150
1. Allgemeiner geschichtlicher Überblick über das Postwesen	150
1.1 Das Postwesen und seine Entstehung im Reich	150
1.2 Das Postwesen in den österreichischen Erblanden	165
2. Die Teilung Polens und das Österreichische Einrichtungswerk	177
2.1 Vom Wahlkönigtum Polens bis zu seiner Teilung und dem Beginn des Österreichischen Einrichtungswerkes	177
2.2 Die Pläne zur Verwaltungsreform bis zu deren Einleitung und Durchführung	183
2.3 Die Frage der Postbeförderung zum Zeitpunkt der Inbesitznahme des polnischen Teilungsgebietes durch Österreich	193
3. Die Organisation der Post in Galizien und die allgemeine Grundordnung	198
3.1 Die Organisation der Post in Galizien nach der Ersten Teilung Polens 1772	198
3.1.1 Der Aufbau des Postwesens in Galizien 1772 bis 1774: die Schaffung der organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen sowie die Einrichtung der Postrouten	198
3.1.2 Das Oberpostamt und die Hauptpostverwaltung in Lemberg - seine Gründung und Verwaltung	220
3.1.3 Entwicklung von 1775 bis 1795	226
3.1.4 Die Entwicklung von der Dritten Teilung Polens bis zum Frieden von Schönbrunn	235
3.1.5 Die Entwicklung vom Frieden von Schönbrunn bis zum Wiener Kongress	258
3.1.6 Die Entwicklung nach dem Wiener Kongress	264
4. Die Grundorganisation der Post	270
4.1 Postbehörden: Hof-, Landes- und Oberbehörden	270

5. Postmeister, Postämter, Poststraßen und die Fahrpost in Galizien	281
5.1 Die Fahrpost in Galizien	281
5.2. Vorschriften Versand und Abgabe von Briefschaften und Wertsendungen sowie Überblick zur Gebührenregelung	293
5.3 Vorschriften der Fahrpost	304
5.4 Reisende und ihre Bedienung in den Postställen	313
5.5 Dienst- und Geschäftsgang der Postämter	326
5.6 Die Postmeister Galiziens und ihre Poststationen	331
5.7 Die wirtschaftliche Situation der Postmeister während der Napoleonischen Kriege	337
5.8 Die Poststraßen, ihr Zustand und ihre Sicherung gegen Überfälle	353
5.9 Das Besoldungssystem und die Problematik der Erbllichkeit der Poststationen	360
6. Tarifwesen, Postgebühren und Posterträge	371
6.1 Die Briefgebühren und ihre Anwendung in Galizien	371
6.2 Gebühren der Fahrpost	374
6.3 Kostenaufwand und Ertrag des Postwesens	388
6.3.1 Die Bedeutung der Posteinnahmen für den Staat und die Entwicklung der Posterträge in Galizien und der Bukowina	388
7. Ergebnis der Recherchen – die Veränderungen der Briefposterträge auf Grund der wirtschaftspolitischen Entscheidungen der Wiener Zentralregierung	410
Anhang 1	418
Tabelle – Briefposterträge und Überschüsse	418
Abkürzungen	419
Erklärungen	420
Ungedruckte Quellen	421
Landkarten	423
Abbildungsverzeichnis	423
Gedruckte Quellen/Literatur bis 1850	424
Literatur	426
„Gewöhnliches Postbüchel zum Neuenjahr“ 1804 mit Postkurs Lemberg-Wien	450

Beispiele für Receptisse	451
Post Karte saemtlicher K. auch K. K. Oesterreichischer Staaten mit dem größten Theil von Deutschland, Holland, Frankreich und Italien, Wien 1806, Ausschnitt Ost- und Westgalizien, Bukowina	452
Anhang 2	453
Kurzfassung Dissertation	453
Abstraction Dissertation	456
Lebenslauf Mag. Manfred Gur	458

Einleitung

Thematischer Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit war die Entwicklung des Postwesens in Galizien und der Bukowina nach der Inbesitznahme durch Österreich im Jahre 1772. Nach umfangreichen Recherchen wurde klar, dass die Behandlung dieses primären Themas ohne Berücksichtigung der wirtschaftspolitischen Faktoren vor und während des zu behandelnden Zeitabschnitts wenig Sinn machen würde. Der historische Rückblick auf die Organisation des Postwesens, speziell in dem zu untersuchenden Gebiet der Habsburgermonarchie, wäre unvollständig, würde für einschlägige Maßnahmen und Anordnungen keine Erklärung geboten werden. Aus diesem Grund hat sich die Analyse der wirtschafts- und sozialpolitischen Aspekte mit einem längeren Zeitraum zu beschäftigen, denn ohne zeitübergreifende Betrachtung können die spezifischen Gegebenheiten nicht erklärt werden. So wurde im Rahmen dieser Untersuchung die Handels- und Wirtschaftspolitik der angrenzenden österreichischen Erbländer und Provinzen jener in Galizien und der Bukowina gegenübergestellt; im Spannungsfeld divergierender politischer Interessen und unterschiedlicher Betrachtungsweisen konnten allerdings nur die wesentlichsten Momente in der Arbeit Beachtung finden.

Dem Kampf mit der Entfernung, diesem „ennemi numéro 1“¹, verdankt das moderne Postwesen („eine spezifische Einrichtung der Neuzeit“²) seine Entstehung. Der anwachsende Schriftverkehr, der Versand von Zeitungen³, engere wirtschaftliche Verflechtungen, der verstärkte Austausch zwischen den Regionen Europas und nicht zuletzt die zivilen und militärischen Erfordernisse der entstehenden Territorialstaaten – all das verlangte eine Neuorganisation des Postwesens.

Der allmählich anwachsende amtliche sowie der private und kaufmännische Schriftverkehr überforderten bereits im Laufe des 15. Jahrhunderts die verschiedenen konventionellen Botenanstalten.⁴ So verfügte die venezianische „Compagnia dei Corrieri della Illustrissima Signoria“⁵ bereits 1305 über wesentliche Elemente der späteren Postanstalten. Sie besaß das Beförderungsmonopol für Briefe von Kaufleuten sowie der Republik. Fester Bestandteil

¹Braudel, La Méditerranée, 326

²Dallmeier, Quellen, Teil I, 47.

³Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 341 – 345.

⁴Helmedach, Das Verkehrssystem, 59.

⁵Ebd., 59 f.

dieses Vorrechts waren an wichtigen Straßen gelegene Posten, wo zwar die Pferde, nicht aber der Kurier gewechselt wurden. Auf diese Weise blieb der mittelalterliche Botencharakter erhalten.⁶ In Frankreich begann König Ludwig XI. 1464 mit dem Aufbau eines Kuriernetzes für den königlichen Staatsdienst mit Pferderelais in Abständen von vier Meilen⁷, wobei die Korrespondenz der Kaufleute offiziell ausgeschlossen blieb.⁸

Erst Maximilian I. ging daran, ein regelmäßiges Kommunikationssystem aufzubauen, ein Erfordernis, nachdem sich sein Reich durch die Heirat mit Maria von Burgund erheblich vergrößert hatte und sich über weite Teile des heutigen Europa erstreckte. Nur durch ein regelmäßiges Postsystem konnte der Kontakt zwischen dem Herrscher und den Regimentern aufrechterhalten werden. Da die Residenzen zu jener Zeit häufig wechselten und sich der Herrscher ständig auf Reisen befand, war auch das Kommunikationsbedürfnis der Familienmitglieder untereinander Anlass für die Errichtung eines Postwesens. Das galt auch für all jene später regierenden Habsburger, die in Personalunion Könige und Kaiser des Heiligen Römischen Reiches waren und ihre Erbländer zu verwalten hatten.

Die geschäftsmäßige Abwicklung des Postwesens wurde Mitgliedern von Familien übergeben, die bereits über entsprechende Erfahrungen in diesem Bereich verfügten. So wurde 1490 die Familie Taxis (genauer: Franz von Taxis) von König Maximilian I. gegen eine fixe Besoldung mit der Durchführung eines funktionierenden länderübergreifenden Nachrichtensystems betraut.⁹ Franz von Taxis eröffnete 1505 die Postlinie zwischen Spanien und dem kaiserlichen Hof. Das war der „Beginn eines internationalen Postwesens“.¹⁰ Die Taxis fertigten nicht einzelne Boten mit Briefen nach deren Bestimmungsort ab, sondern installierten – auf den jeweiligen Standort des Kaisers ausgerichtet – Kurse, Postreiter und Pferde, die nur einen zugewiesenen Abschnitt zu bedienen hatten. Mit dieser Methode konnte man die Beförderungsdauer um bis auf ein Sechstel verkürzen.¹¹ Ein Bote benötigte im Jahre 1449 von Nürnberg nach Wien sieben Wochen.¹² Die Geschwindigkeit veränderte sich erheblich mit der Einführung der Post. War man im Mittelalter mit einer

⁶Dallmeier, Quellen, Teil I, 47 f.

⁷Die Postmeile, Meile nach welcher bei der Post vorschrittmäßig gerechnet wurde, entsprach in den meisten deutschen Staaten der deutschen Meile (7,5 km), Meyers Konversations-Lexikon, Leipzig/Wien 1890-1892, Bd. 11, 430.

⁸Dallmeier, Quellen, Teil I, 49.

⁹Behringer, Thurn und Taxis, 25 f. Dallmeier, Quellen, Teil 1, 51.

¹⁰Ebd., 52.

¹¹Dallmeier, Quellen, Teil I, 52. Urkunden-Regesten, Teil II, 1505 Januar 18 Brüssel, 3.

¹²Korzendorfer, Die Nachrichtenbeförderung während des Mittelalters, in: ZBLG 2 1929, 361 f.

Tagesgeschwindigkeit von 25 Kilometern unterwegs, so erreichte man mit der Einrichtung der Post Spitzenwerte von 166 bis 200 Kilometern am Tag.¹³ Im Universal-Lexikon von Zedler (1741) kann man über die Post als Anstalt folgendes lesen: „Die Geschwindigkeit mit welcher sie lauffen, und die richtige Uberkunfft der dadurch fortgeschickten Briefe, bringen der menschlichen Gemeinschaft große Bequemlichkeit, auch dem Handel und Wandel eine mächtige Beförderung [. . .]“.¹⁴ Die entscheidende Innovation lag im Abstand der Rasthäuser, bei denen Pferde und Reiter gewechselt wurden und die zu befördernden Briefe ohne Verzögerung mit einem frischen „team“ von Pferd und Reiter weitertransportiert werden konnten. Diesen Ablauf zu optimieren war der organisatorische Aufwand, der auf einem arbeitsteiligen System basierte und in den weiteren Jahrzehnten noch geringe Zeitverkürzungen im Transport mit sich brachte. Zwischen 1500 und der Einführung der Eisenbahn und des Telegraphen, nahm die Übermittlungsgeschwindigkeit von Nachrichten kaum zu.¹⁵

Im Jahre 1597 verfügte Kaiser Rudolf II. die Erhebung des Postwesens im Reich zum kaiserlichen Postregal und übertrug die alleinige Nutzung der Familie Taxis in eigener wirtschaftlicher Verantwortung. Im Jahre 1615 wurde diese Nutzung durch Kaiser Matthias auf Basis eines erblichen Lehens erweitert. Die Durchführung einer derartigen Aufgabenstellung stellte bei den damaligen technischen und kommunikativen Möglichkeiten höchste Anforderungen an die Organisationsfähigkeit des Lehensnehmers und seiner verantwortlichen Helfer.

In den österreichischen Erblanden nahm das Postwesen eine andere Entwicklung als im Reich. So gehörte das ober- und vorderösterreichische Postgeneralat in Innsbruck, das mit dem Postkurs über den Brenner einen großen Teil des Transitverkehrs aus Nord- und Mitteleuropa nach Italien beherrschte, bis in das Jahr 1769 einer Nebenlinie der Taxis. Diese wurde 1645 von Erzherzogin Claudia von Österreich, der Landesfürstin von Tirol, mit dem Postregal belehnt.¹⁶ Das ober- und vorderösterreichische Postwesen hatte eine gewisse Sonderstellung innerhalb der erbländischen und innerösterreichischen Post.

¹³Korzendofer, Die Anfänge des Postwesens in Deutschland, 121.

¹⁴Zedler, Großes vollständiges Universal-Lexicon, Bd. 28 (1741), 836 f.

¹⁵Braudel, La Méditerranée, 336 f.

¹⁶Behringer, Thurn und Taxis, 44–46. Dallmeier, Quellen, Teil I, 60 f., 104 f. Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 330 f.

Schon unter Kaiser Ferdinand II. wurde 1622 das Postwesen der Erbländer im Zuge einer höchst notwendig erscheinenden Reform von jenem des Reiches endgültig getrennt. Die Entwicklung der Post in den einzelnen Erbländern nahm einen wechselvollen Verlauf, bis sie endlich 1622 – mit Ausnahme der Tiroler Post – unter der Familie Paar betrieben werden konnte. Das Amt des Erblandpostmeisters blieb bis 1722, also hundert Jahre lang, in den Händen der Familie Paar.

Sowohl der Familie Taxis (später, nach Erhebung in den erblichen Grafenstand, Thurn und Taxis) als auch der Familie Paar gelang es trotz strenger staatlicher Auflagen, ein wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen aufzubauen, eine Tatsache, die wahrscheinlich mit ein Grund war für die Entscheidung Kaiser Karls VI., 1722 das Postwesen in den österreichischen Erbländern zu inkamerieren. Die näheren Gründe für diese Maßnahme sind schriftlich nicht dokumentiert, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass neben den vermehrten Unstimmigkeiten bezüglich der Auslegung des Lehens eben wirtschaftliche Überlegungen und schließlich auch dem Zug der Zeit entsprechende Zentralisierungsgründe für dieses Vorgehen bestimmend waren. So hatte die Inkamerierung des Postwesens 1722 unter Karl VI. nicht nur einen pekuniären Aspekt, nämlich die Erschließung zusätzlicher Einnahmequellen für den stets in Geldnöten befindlichen Staat, sondern auch einen wirtschaftspolitischen, der mit den langsam beginnenden staatlichen Lenkungsmaßnahmen einhergegangen war.

Die Untersuchung des Postwesens in Galizien und der Bukowina von 1772 bis 1820 ist auch vor dem wirtschaftspolitischen Hintergrund nach den beiden Kriegen gegen Preußen zu sehen, die bekanntlich mit dem Verlust von großen Teilen Schlesiens endeten und ein tiefes Loch in der Staatskasse hinterließen. Die Haugwitzschen Reformen, die ab 1749 einsetzten und in heutiger Terminologie als Konzentrationspolitik bezeichnet werden können, führten zu einer Zentralisierung politischer Entscheidungen und deren Umsetzung sowie zu einer direkten Überprüfung der Verwaltung durch staatliche Institutionen. Dadurch ergab sich nicht nur eine effizientere Umsetzung der anbefohlenen Maßnahmen, sondern auch eine schrittweise Entmachtung der Stände. Die Post spielte bei diesem Zentralisationsprozess nicht nur die Rolle eines höchst notwendigen Kommunikationssystems zwischen den politischen Stellen des Zentralstaates, sondern auch die eines strukturpolitischen Instruments. Natürlich darf bei dieser Betrachtungsweise das Streben des Staates nach

Einnahmen nicht unterschätzt werden. So war das Postwesen, wie im Laufe der Untersuchung zu zeigen sein wird, durch lange Jahre eine wichtige Einnahmequelle für das Ärar. Erst später traten verstärkt strukturpolitische Aspekte in den Vordergrund, obwohl namhafte kameralistische Wirtschaftstheoretiker wie zum Beispiel Johann Gottlieb von Justi bereits 1760 auf diese Tatsache hingewiesen hatten.

Ein umfangreicher Teil dieser Arbeit wird der politischen und handelspolitischen Ausrichtung der Habsburgermonarchie in Bezug auf Galizien gewidmet sein, deren zunehmende Bedeutung ein funktionierendes Kommunikationssystem erforderlich machte. Dabei wird dem Ausbau der Handelsstraßen innerhalb der Monarchie, die zu großem Teil auch gleichzeitig Poststraßen waren, breiter Raum gewidmet werden.

Die Bedeutung des Postwesens für militärische Belange, besonders in der ersten Phase der Okkupation Galiziens, wird uns anhand der Forderungen von Graf Hadik an den Hofkriegsrat vor Augen geführt, in denen er um eine rasche Verlängerung des Postlaufes bis an die galizischen Grenzen ersuchte.¹⁷ Anders wäre eine ständige Kommunikation mit den Hofstellen in Wien nicht möglich gewesen.

In den ersten Aufbaujahren des Postwesens in Galizien, die durch die Landesstelle des Guberniums geprägt waren, wurden - dem Wunsche Maria Theresias entsprechend - die anzuwendenden Vorschriften den örtlichen Verhältnissen angepasst. In diesem Zusammenhang wird zu untersuchen sein, ob und wie lange diesem Wunsch entsprochen wurde beziehungsweise werden konnte. Die relative Selbständigkeit der Landesstellen, besonders in der Aufbauphase der österreichischen Verwaltung, wird ebenfalls Thema der Untersuchung sein. Das galt auch für das Postwesen, das zunächst dem Gubernium direkt unterstellt war und erst später der Galizischen Hofkanzlei zugeordnet wurde. Weiter wird die Frage geklärt, inwieweit sich das Postwesen in Galizien von jenem in anderen österreichischen Ländern unterschied. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wahrscheinlich in der Aufbauphase der Verwaltung nicht alle Informationen an die zuständige Hofstelle nach Wien gelangten. Allein der Umstand, dass in Galizien das Postwesen dem Landesgubernium und nur mittelbar dem Staatskanzler oder anderen Hofstellen unterstellt war, lässt jedenfalls viele Abweichungen von den üblichen Regelungen in den Erbländern vermuten.

¹⁷Steinbach, Postwesen, 206 – 208.

Nach Übernahme der Staatsarchive durch den neuen polnischen Staat, im Jahre 1918 wurden die historischen Urkunden und Dokumente zur wissenschaftlichen Erforschung, nur zögerlich freigegeben. Ludwig von Steinbach stellte 1944 bei Durchsicht der Archivalien fest, dass manche Verwaltungs-Angelegenheiten entweder komplett fehlten oder nur über kurze Zeiträume dokumentiert waren.¹⁸ Für die Erstellung dieser Arbeit standen somit die im österreichischen Camerale enthaltenen Postakten des Österreichischen Staatsarchivs, die Aufzeichnungen Ludwig von Steinbachs mit den zitierten Unterlagen aus den Lemberger Archiven sowie einschlägige Literatur zur Verfügung.¹⁹

Die in zeitlicher Reihenfolge geordneten und die Verwaltung betreffenden Anordnungen in Form der Einreichungs- und Expeditionsprotokolle des Lemberger Guberniums bilden das Gerüst des „postalischen“ Teils dieser Arbeit.

Zum besseren Verständnis enthält die Arbeit einen historischen Rückblick auf die Entwicklung des Postwesens im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation und in den österreichischen Erbländen. Das kann schon deshalb nicht ausgeklammert werden, weil ein Großteil der gewählten Könige beziehungsweise Kaiser des Heiligen Römischen Reiches aus dem Hause Habsburg und Habsburg-Lothringen stammten. In diesen Fällen wurden beide „Ämter“, die des Königs beziehungsweise Kaisers des Reiches und die des Landesherrn der habsburgischen Erbländer und Provinzen, in Personalunion geführt. Für die anfänglich unterschiedliche Behandlung der neuen gegenüber den alten habsburgischen Erbländern war die Betrachtung der politischen Situation Polens vor und nach den Teilungen unerlässlich. Der Darstellung der handelspolitischen Zielsetzungen der Monarchie und ihrer weiteren Entwicklung in Bezug auf Galizien wird breiter Raum einzuräumen sein.

Theodor Pütz stellt in seinem Buch „Grundlagen der theoretischen Wirtschaftspolitik“ in dem Artikel über geschichtliche Formen der Wirtschaftsordnungssysteme fest, dass speziell bei landwirtschaftlich dominierten Staaten das System einer „gespaltenen Wirtschaftsordnung“ im Sinne eines Nebeneinanders von marktwirtschaftlichem und staatlich gelenktem Wirtschaften die Voraussetzung staatlich aktiver Wirtschaftspolitik ist.²⁰ Staatlich zentralistisch gelenkte Wirtschaftsbereiche sind an sich nichts Neues und haben – betrachtet

¹⁸Steinbach, Postwesen, 1 f.

¹⁹Publikation des Österreichischen Staatsarchivs, II. Serie: Inventare österreichischer Archive; VII. Inventar des Wiener Hofkammerarchivs, Wien 1951, 132.

²⁰Pütz, Grundlagen der theoretischen Wirtschaftspolitik, 34 f.

man die Salz- und Edelmetallgewinnung – eine alte Tradition, da sie sich stets in den Händen des jeweiligen Landesherrn befanden. Neu hingegen waren jene fiskalpolitisch motivierten, im 17. Jahrhundert zaghaft beginnenden wirtschaftspolitischen Lenkungsmaßnahmen, die - basierend auf einer massiven Förderung der Produktion im eigenen Lande und der Handelstätigkeit - letztlich auf eine Erhöhung der Staatseinnahmen abzielten. Hier hat sich der Staat gezwungen gesehen, entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen zu setzen, um eine derartige Entwicklung zu fördern. Dazu gehörten der Ausbau des Verkehrswegenetzes zu Lande und zu Wasser, das Postwesen als Grundlage eines umspannenden Kommunikationsraumes,²¹ das Bildungswesen und schließlich auch ein funktionierendes Geldsystem.

Geeignete Parameter werden zu finden sein, anhand derer eine Korrelation zwischen der wirtschaftspolitischen Entwicklung des Landes und den Veränderungen des Post- und Verkehrswesens in Galizien aufgezeigt werden kann. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass eine derartige Arbeit aufgrund der dem Themenkreis anhaftenden Problematik wie inflationärer Tendenzen, Einführung der Banknoten, uneinheitlicher Zoll- und Mautsysteme, des Mangels an systematischen Aufzeichnungen wirtschaftlicher Daten und zuletzt als Folge des markanten Einschnitts in die staatliche Entwicklung durch die Napoleonischen Kriege (Koalitionskriege) keine Ergebnisse im Sinne von modernen volkswirtschaftlichen Determinanten aufweist, sondern nur Tendenzen einer Entwicklung aufzeigen kann.

Die starke Zunahme des Postverkehrs machte im Jahr 1817 für Österreich, aber auch für seine Nachbarländer, eine Veränderung der Ablauforganisation notwendig. Die interessante Aufbauphase des Postwesens in Galizien und der Bukowina, die das Thema dieser Arbeit ist, war mit dem Jahr 1820 abgeschlossen. Mit dem Ende der Zeitspanne von 1772 bis 1820 schließt auch die Betrachtung des Postwesens der vorliegenden Arbeit.

Forschungsgeschichte und Forschungsstand

Mit der Thematik des Postwesens, speziell jenem im Heiligen Römischen Reich, beschäftigen sich ausführlich namhafte Autoren wie Martin Dallmeier und Wolfgang Behringer, um zwei der wichtigsten Autoren aus der jüngsten Vergangenheit zu nennen. Ihre Arbeiten sind

²¹Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 327.

aufgrund der im Jahre 1622 von Kaiser Ferdinand II. angeordneten Postreform für Österreich von Bedeutung, da im Zuge dieser Reform das erbländische Postwesen von der „Reichspost“ allmählich abgesondert wurde.²² Die Trennung war ein weiterer Akt der Verselbständigung der Erbländer vom Reich und sollte ihrer „stärkeren administrativen Verbindung und Integration“²³ dienen. Trotz der Abkoppelung blieb das Postwesen im Reich speziell wegen der habsburgischen Wirtschaftsinteressen im Westen Europas und seinem Anschluss an den internationalen Seehandel, wichtig.

Das Postwesen der „Compagnia“²⁴ Thurn und Taxis wurde von den habsburgischen Herrschern, die durch fast vierhundert Jahre den Thron des Reiches innehatten, in erster Linie aus Gründen der staatspolitischen Kommunikation geschützt und gefördert. Mit der wachsenden Bedeutung des Merkantilismus im ausklingenden 16. und beginnenden 17. Jahrhundert und dem damit im Zusammenhang stehenden Außenhandel wuchs die Bedeutung des Postwesens in den habsburgischen Kernländern. Die Herrscher des Hauses Habsburg versuchten vor allem im 18. Jahrhundert den wirtschaftlichen Anschluss an die weiter entwickelten westlichen Wirtschaftsgebiete aufrechtzuerhalten, um ihren politischen Einfluss nicht zu verlieren.

Mit dem Postwesen in den österreichischen Erblanden befassten sich in einer Gesamtdarstellung nur wenige Autoren. Die im Jahre 1848 von Alois Dessáry erschienene Arbeit „Die österreichische Post-Verfassung“ sowie die von Eduard Effenberger erschienenen Werke „Geschichte der österreichischen Post“ (1913), „Die österreichische Post und ihre Reformen unter Maria Theresia und Joseph II.“ (1916) und „Aus alten Postakten. Quellen zur Geschichte der österreichischen Post, ihre Einrichtungen und Entwicklung. Nach Materialien alphabetisch und chronologisch geordnet“ (1918) geben einen umfassenden Einblick in die Entwicklung und Organisation des gesamten erbländischen Postwesens. Rüdiger Wurth befasst sich im Rahmen der Jahrbuchreihe „Postgeschichte und Philatelie“ mit einzelnen Teilbereichen des österreichischen Postwesens, eine umfassende chronologische Darstellung liegt jedoch nicht vor.

²²Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 337.

²³Ebd., 337.

²⁴Behringer, Thurn und Taxis, 41.

Die Thematik des Postwesens der österreichischen Erbländer wird in einigen weiteren Arbeiten als Teilgebiet anderer umfassenderer Sachgebiete im Überblick dargelegt. Eine ausführliche Darstellung, wie wir sie von Dallmeier und Behringer für die „Reichspost“ kennen, liegt aber nicht vor.

Die systematisch aufgebauten Arbeiten von Effenberger geben einen guten Einblick in die organisatorische und rechtliche Entwicklung des Postwesens, das vor allem seit Kaiser Leopold I. eine klare Systematisierung und Ganzheitlichkeit erfahren hat. Die Postordnungen aus den Jahren 1662, 1695, 1698 und 1699 stellen die Basis für eine weitere Verfeinerung und Ergänzung der Postvorschriften durch Kaiser Karl VI., Maria Theresia, Joseph II. und letztlich Kaiser Franz II/I. dar.

Die oben erwähnten Arbeiten von Eduard Effenberger „Geschichte der österreichischen Post“ und „Die österreichische Post und ihre Reformen unter Maria Theresia und Joseph II.“ widmen sich der Entwicklung des erbländischen Postwesens im Gesamten. Auf die Spezifika der einzelnen Erbländer wird, wenn überhaupt, nur ansatzweise eingegangen. Für das Postwesen in Galizien und der Bukowina bestehen mit Ausnahme des im Jahre 1944 erstellten umfassenden Typoskripts von Ludwig Steinbach keine weiteren Arbeiten. Steinbach geht in seinen Untersuchungen auf den Aufbau der Organisation des im Jahre 1772 in Besitz genommenen neuen Erblandes Galizien und die Erstellung der Poststrouen ein. Seine Untersuchungen beinhalten eine detaillierte Darstellung der Verhandlungen zwischen dem galizischen Gubernium und den Zentralstellen in Wien über die Errichtung der einzelnen Poststationen auf den neuen Poststrouen und ihre Personalbesetzung. Außerdem gibt Steinbach einen Überblick über die Entlohnung der Postmeister und der wichtigsten Beamten sowie die wechselvolle Geschichte des Oberpostamtes in Lemberg. Er beschreibt die organisatorischen Auswirkungen auf die in den Napoleonischen Kriegen verloren gegangenen Gebiete Westgaliziens und der Bukowina.

Keine der angeführten Arbeiten enthält aber Hinweise über die Entwicklung der erzielten Posterträge und Überschüsse im Zusammenhang mit der jeweiligen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Erblandes. Die von Alois Dessáry aus dem Jahre 1848 stammende Arbeit enthält für die gesamte habsburgische Monarchie der Jahre 1770 bis 1834 ein umfassendes Zahlenmaterial der Brief-Posterträge und Überschüsse in „Conventionsmünze“. Sie beinhaltet für die Jahre 1835 bis 1846 auch die Ertrags- und

Überschussdaten der Fahrpost. Das entsprechende Zahlenmaterial für die einzelnen Erbländer fehlt jedoch.

Versuche, einen Zusammenhang zwischen den politischen und wirtschaftspolitischen Entscheidungen des Herrschers und den „Obersten Hofstellen“ herzustellen, sowie die dadurch bedingten Veränderungen in der wirtschaftlichen Entwicklung der Monarchie und der einzelner Erbländer sowie deren mittelbare Auswirkung auf die Posterträge darzustellen, liegen nicht vor.

Die Aufgabenstellung der vorliegenden Arbeit war, diese Zusammenhänge zumindest in ihrer Tendenz darzustellen. Dazu war es notwendig, die Archivalien des Österreichischen Staatsarchivs, speziell jene im Bestand Österreichisches Camerale des Finanz-Hofkammerarchivs, einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen.

Es wäre vermessen von der Vorstellung auszugehen, einen unmittelbaren exakten Zusammenhang zwischen den politischen und wirtschaftspolitischen und den daraus resultierenden Posterträgen nachweisen zu können. Das relativ umfangreiche Zahlenmaterial, das den Akten des Österreichischen Staatsarchivs entnommen werden konnte, reichte lediglich für den Nachweis von Entwicklungstrends. Bei den Untersuchungen war das von Henry Grossmann in seinem Werk „Österreichische Handelspolitik mit Bezug auf Galizien in der Reformperiode 1772-1790“ (1914) erarbeitete wirtschaftliche Zahlenmaterial, sowie die Darstellung der politischen Zusammenhänge sehr hilfreich. Ebenso leisteten das im Jahre 1910 erschienene Werk von A.J. Brawer „Galizien, wie es an Österreich kam“ sowie eine Arbeit neueren Datums „Die galizische Grenze 1772-1867: Kommunikation oder Isolation“ von den Herausgebern Christoph Augustynowicz und Andreas Kappeler, bei der Erstellung der vorliegenden Arbeit gute Dienste. Die Arbeit von Augustynowicz und Kappeler unterstreicht die Bedeutung der Grenzstadt Brody als Warenumserschlagplatz zwischen Ost und West und ihren Beitrag zum Handelsvolumen von Galizien.

In die im galizischen Gubernium erstellten Normalien und Exhibiten konnte der Verfasser keine Einsicht nehmen, da zur Zeit der Recherche im heutigen Hauptgebäude der Vasyl-Stefanyk-Bibliothek, der Westlichen Abteilung der Akademie der Wissenschaften der Ukraine (dem früheren Gräfllich Ossolinskischen Institut bzw. „Ossolineum“) die Handschriftensammlung einer General-Bestandsrevision unterzogen wurde und auf Monate für die

Öffentlichkeit nicht zugänglich war. Die Sammlungen des früheren Ossolineums wurden in der Nachkriegszeit getrennt. Etwa ein Drittel des Bestandes wurde in den Jahren 1945-1946 durch umsiedelnde Polen, die nach Breslau zogen, unsortiert als „polnisches Kulturgut“ nach Breslau transportiert. Die Sowjetmacht gebot diesen unkontrollierten Aktionen sehr bald Einhalt. Der größere Teil der Sammlungen verblieb in Lemberg. Das heutige, seit der Nachkriegszeit in Breslau bestehende Ossolinski-Institut und die oben genannte Vasyl-Stefanyk-Bibliothek in Lemberg arbeiten seit über eineinhalb Jahrzehnten eng zusammen.

Für die vorliegende Arbeit wären Aufzeichnungen über die Brief-Posterträge und Überschüsse der Jahre von der Inbesitznahme Galiziens 1772 bis zur Eingliederung des galizischen in das erbländische Postwesen im Jahre 1775 zur Vervollständigung des Gesamtbildes von Interesse. An den im Rahmen der Arbeit ermittelten Trends der Abhängigkeit der Brief-Posterträge von der wirtschaftlichen Entwicklung des für das Land Galizien wichtigen Zeitabschnittes von 1775 bis 1795 und danach bis 1820, würde die Kenntnis dieser Erträge während des „österreichischen Einrichtungswerkes“²⁵ aber nichts ändern.

²⁵Glassl, Das österreichische Einrichtungswerk, 10.

I. Wirtschafts- und sozialpolitische Aspekte der Habsburgermonarchie im 18. Jahrhundert

1. Vom aufgeklärten Absolutismus zum Zentralstaat

1.1 Der Begriff des aufgeklärten Absolutismus

Wenn in diesem und den folgenden Kapiteln auf die Definition der Begriffe „aufgeklärt“ und „Absolutismus“, „Naturrecht“ und „Aufklärung“ eingegangen wird, dann dient es der Aufbereitung der geistigen Grundlagen, auf denen die Herrscher des 18. Jahrhunderts ihre politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen getroffen haben. Die Organisationsform und der Wandel des Postwesens in Galizien – Hauptthema dieser Arbeit – wurden durch das geistige Umfeld und die daraus resultierenden Patente, Dekrete und Verordnungen bestimmt.

Unter dem Begriff der „Aufklärung“ kann man den individuellen wie auch den gesellschaftlich geistigen Emanzipationsprozess verstehen. Der oft dokumentierte Begriff der „Aufklärung“ wird am deutlichsten von Immanuel Kant definiert, welcher sagte: „Aufklärung ist der Ausgang des Menschen aus seiner selbst verschuldeten Unmündigkeit. Unmündigkeit ist das Unvermögen, sich seines Verstandes ohne Leitung eines anderen zu bedienen. *Sapere aude!* Selbst verschuldet ist die Unmündigkeit, wenn die Ursache derselben nicht am Mangel des Verstandes, sondern der Entschliebung und des Muthes liegt, sich seiner ohne Leitung eines anderen zu bedienen!“¹ Die einflussreichste Theorie des aufgeklärten Absolutismus entwarf Johann Christian Wolff basierend auf den Ideen von Gottfried Wilhelm Leibniz. Sein System übte gemeinsam mit der Ästhetik von Johann Christoph Gottsched großen Einfluss auf die Habsburgermonarchie aus.²

Die Kontroverse über Begriff und Genese der Aufklärung ist in der Geschichtswissenschaft nicht neu und bedarf an dieser Stelle eines erklärenden Exkurses über die unterschiedlichen Auffassungen. Rudolf Vierhaus verdeutlicht mit der „Einfügung der Pluralform“³ für die Aufklärung, dass sich die heutige Forschung nicht nur mit der italienischen, französischen,

¹Altena/van Lente, Gesellschaftsgeschichte der Neuzeit 1750-1989, 87 f. Kant, Immanuel, Beantwortung der Frage. Was ist Aufklärung, in: Berlinische Monatszeitschrift, Bd. 4 Dezember-Heft 1784, Königsberg 30. September 1784, 481, URL: <http://www.uni-potsdam.de/u/philosophie/texte/aufklaer.htm>, Beginn des Traktats.

²Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 235.

³Vierhaus, Die Erforschung des 18. Jahrhunderts, 158–301.

englischen, preußischen oder jener in der Habsburgermonarchie befasst, sondern sich neuerdings auch mit der Aufklärung in den Ländern Osteuropas wie Polen, Ungarn, Rumänien oder Russlands unter Katharina II. beschäftigt.⁴ Die israelische Historikerin Fania Oz-Salzberger sieht ein „Zerfasern“ in diverse nationale Aufklärungen.⁵ Auch in religiös-konfessioneller Hinsicht ist die Pluralität der Aufklärung unübersehbar. In der Auseinandersetzung mit deistischen oder antikirchlichen Strömungen formierten sich eine evangelische, anglikanische, calvinistische oder lutherische Aufklärung, aus der sich die „deutsche Besonderheit“⁶ einer katholischen und jüdischen Aufklärung (Haskala) ableitet.⁷ Die katholische Aufklärung ist gekennzeichnet von einer massiven Beschneidung der bis dahin auf staatliche Agenden übergreifenden Machtstrukturen durch absolutistisch geprägte Fürsten, die die katholischen Territorien des Heiligen Römischen Reiches regierten.

Aufklärung wird auch im „geschlechtergeschichtlichen“ Zusammenhang thematisiert, und zwar im Kontext von Öffentlichkeit, Erziehung, Volks- und Elitekultur, Bürgertum und Bürgerlichkeit.⁸ Insofern kann man Fred E. Schrader nur zustimmen, wenn er Aufklärung als eine „vereinheitlichende, Widersprüche bereinigende und glättende Etikettierung“ definiert.⁹

Es erhebt sich nun die Frage nach der zeitlichen Abgrenzung der Aufklärung. Werner Schneiders setzt den Beginn mit 1700 an und belegt diese Datierung mit einem damals vorhandenen Zäsurbewusstsein.¹⁰ Viele Historiker teilen die Auffassung, die Aufklärung habe in den 1670er- und 1680er-Jahren ihren Ausgang in den Niederlanden und England genommen, in denen das politisch-geistige Klima die Entwicklung durch Toleranzpolitik und die Aufnahme von Emigranten begünstigte. Als wesentlicher Einfluss wirkte auf das Exilland Niederlande einerseits die Glorious Revolution 1688 sowie die Aufhebung des Edikts von Nantes 1685, das den calvinistischen Protestanten (Hugenotten) im katholischen Frankreich religiöse Toleranz und volle Bürgerrechte gewährt hatte, durch die der Katholizismus als Staatsreligion fixierte wurde. Beide Ereignisse sind oft genannte Eckdaten für den Beginn der Aufklärung.¹¹ Die deutsche Aufklärung hat nach Maiken Umbach „föderale Dimension“ mit

⁴Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 1.

⁵Oz-Salzberger, New Approaches towards a History of the Enlightenment, 171–182.

⁶Muhlack, Geschichtswissenschaft im Humanismus und in der Aufklärung, 39 f.

⁷Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, Darmstadt 2004, 1.

⁸Ebd., 1.

⁹Schrader, Zur Forschungsgeschichte und Methodendiskussion, 180.

¹⁰Zimmermann/Darnton/Mondot/Schneiders im Gespräch über Aufklärung und Aufklärungsforschung, 144.

¹¹Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 6.

spezifischen Epochengrenzen, deren exakte Festlegung zwar anstrebbar, aber utopisch und nicht notwendig sei.¹²

Im Sinne einer Aufklärung des Verstandes, ist einzig der deutsche Epochenbegriff um 1690 belegbar und macht die Datierung eines Paradigmenwechsels plausibel. Ein belegbarer Paradigmenwechsel lässt sich kurz vor der Wende zum 18. Jahrhundert durch die folgenden Ereignisse und Personen datieren: Christian Thomasius und seine erste Vorlesung in deutscher Sprache im Jahre 1687, die Gründung der Reformuniversität Halle 1694 sowie Gottfried Wilhelm Leibniz als Leiter der Berliner Akademie der Wissenschaften im Jahre 1700. Das Ende der Aufklärungsperiode wird allgemein mit dem Revolutionsjahr 1789 datiert. Nach Robert Darnton stellt die Französische Revolution zwar einen Bruch für Frankreich, nicht aber für andere Länder dar.¹³ So datiert man für Preußen das Ende der Aufklärung im Allgemeinen mit dem Tod Friedrichs II. 1786, für die habsburgischen Länder mit dem Tod Josephs II. 1790. In beiden Ländern gibt es nach Fritz Valjavec und Matthias Rettenwander Nachwirkungen, die in Österreich bis 1848/50 nachzuverfolgen seien.¹⁴

In den deutschsprachigen Ländern Europas wurde die Aufklärung vom Absolutismus insoweit überlagert, als es laut Horst Möller¹⁵ zu einer „Staatsnähe“ mit geringer Radikalität der Aufklärung führte, die in erster Linie von Beamten getragen wurde. Karl Vocelka spricht in diesem Zusammenhang vom Beamten als „gehorsamen Rebellen“, der von der Person des Herrschers geprägt war.¹⁶

Die aufgeklärte Elite setzte mehr auf den Reformwillen jener zwanzig Territorialherren („despotes éclairés“), zu denen Melchior Grimm 1770 den Preußenkönig Friedrich II., Kaiser Joseph II., Markgraf Karl Friedrich von Baden, Landgraf Friedrich II. von Hessen-Kassel, Herzog Karl Wilhelm Ferdinand von Braunschweig, Fürst Leopold Friedrich Franz von Anhalt-Dessau und Herzog Karl August von Sachsen-Weimar zählte.¹⁷ Der Aufklärung nahe stehend waren auch geistliche Landesfürsten wie die Würzburger und die Salzburger Fürsterzbischöfe

¹²Umbach, *Federalism and Enlightenment in Germany, 1740–1806*; zit bei Angela Borgstedt, *Das Zeitalter der Aufklärung*, 7.

¹³Zimmermann/Darnton/Mondot/Schneiders im Gespräch über Aufklärung und Aufklärungsforschung, 144.

¹⁴Rettenwander, *Nachwirkungen des Josephinismus*, 327 f.

¹⁵Ebd., 18.

¹⁶Vocelka, *Glanz und Untergang der höfischen Welt*, 238.

¹⁷Borgstedt, *Das Zeitalter der Aufklärung*, 18.

Franz Ludwig von Erthal und Hieronymus Graf Colloredo, wie auch die Erzbischöfe von Mainz, Trier und Köln.¹⁸

Was macht den absolutistischen Herrscher zum aufgeklärten Absolutisten? Da wäre einmal der naturrechtliche Herrschaftsbegriff eines Friedrich II., der sich nicht als Herrscher von Gottes Gnaden, sondern im Locke'schen Sinn als vertragsrechtlich legitimierter Regent sah.¹⁹ Dies implizierte jedoch weder die Entwicklung zu einer konstitutionellen Monarchie noch die Kündbarkeit des gedachten Herrschaftsvertrages. Die Erblichkeit stand wie bei allen anderen aufgeklärten Fürsten nie in Frage. Die Herrschaft legitimierte sich durch Selbstverpflichtung und Identifikation mit dem Staatsinteresse.²⁰ Wolfgang Reinhard hob hervor, dass sich „im Grunde“ der Herrscher als „einziger Diener des Staates“ sah.²¹ Als Beispiel lässt sich die Instruktion Friedrich I. anführen, die er seinem Sohn mitteilte: „der liebe Gott hat euch auf den thron gesetzt nicht zu faulenz, sondern zu arbeiten und seine Lender wohl zu Regiren.“²² Ein anderes Beispiel sind Joseph II. und sein Vater Franz I., die ihr Privatvermögen zur Abtragung des Staatsdefizits einbrachten.²³

Es stellt sich die Frage, inwieweit Aufklärung und Absolutismus in Form des aufgeklärten Absolutismus als „aufgeklärte Substanz“²⁴ miteinander verträglich werden. Auf der „Aktivseite“, wie Borgstedt es definiert, haben bislang die zu Charakteristika des Vernunftzeitalters erhobenen Toleranzpatente und „Melioration“ gestanden:²⁵ die Abschaffung der „Tortur“, die Reduktion der Todesstrafe auf wenige Delikte und die Tolerierung konfessioneller Minderheiten (Protestanten und Juden) in den habsburgischen Erbländern. Selbst Maria Theresia, die den Protestantismus im Untergrund bekämpfte und die ihr unangenehmen Protestanten aus Oberösterreich nach Siebenbürgen umsiedelte, hat sie aus Nützlichkeitsbetrachtungen letztlich doch geduldet.²⁶ Die Aufhebung der Zensur sowie der Leibeigenschaft auf den Domänen des badischen Markgrafen 1783 gehören ebenso zur „Aktivseite“ wie Maßnahmen für das Elementarschulwesen, die sich in Preußen in der Einführung der allgemeinen Schulpflicht 1763 und in der Habsburgermonarchie 1774 in der

¹⁸Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 18.

¹⁹Ebd., 18.

²⁰Ebd., 18 f.

²¹Reinhard, Geschichte der Staatsgewalt, 51.

²²Dietrich, Die politischen Testamente der Hohenzollern, Köln, Wien 1986, 311.

²³Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 19.

²⁴Ebd. 19.

²⁵Ebd., 19.

²⁶Vocelka, Geschichte Österreichs, 164.

Unterrichtspflicht niederschlugen. Auf der sozialen Ebene kam es auf Initiative von Joseph II. zu einer Verbesserung der medizinischen Versorgung durch die Gründung des Allgemeinen Krankenhauses in Wien am 16. August 1784 und die Gründung von Armen- und Waisenhäusern.²⁷

Auf der wirtschaftspolitischen Seite können die Aufhebung der Binnenzölle, die Zurückdrängung des Zunftwesens und der Aufbau von Manufakturen zwecks Reduzierung der Importabhängigkeit angeführt werden. Diese Maßnahmen waren aber eher einem kameralistischen und religiös-paternalistischen und weniger einem dezidiert aufgeklärtem Denken zuzuschreiben.²⁸ An der brisanten Frage der Erbuntertänigkeit rührten weder Friedrich II. noch Joseph II., da sie damit an den Fundamenten des bestehenden Staates gerüttelt hätten.²⁹

Die Intentionen des aufgeklärt-absolutistischen „Reformhandelns“³⁰ sollen noch an einigen Fallbeispielen hinterfragt werden. Für die Staatsregierung stand wohl primär das utilitaristische Kalkül – die Erhöhung der Staatseinnahmen auf Grund steigender Staatsausgaben vor allem im Heerwesen – im Vordergrund. Es stellte sich die Frage, ob die Sozialdisziplinierung, die zur Zeit der Aufklärung vor sich ging, zum Programm des aufgeklärten Absolutismus gehörte.³¹ Karl von Aretin sieht den „aufgeklärten Absolutismus“ als „Vorstufe unseres modernen Rechts- und Verfassungsstaates“.³² In Anlehnung an die These von Fritz Hartung sei der aufgeklärte Absolutismus eine „von der Philosophie, insbesondere der Staatslehre der Aufklärung stark beeinflusste Regierungsweise“ und betone die Differenz zum Absolutismus.³³ Die starke Zweideutigkeit des Begriffs kommt wahrscheinlich am schönsten in Franz Schnabels Definition als „Entzauberung der Monarchie von Gottes Gnaden“³⁴ zum Ausdruck.

In den folgenden Absätzen soll eine Gegenüberstellung des preußischen Aufklärungsstaates mit dem „aufgeklärten Absolutismus“ des Habsburgerreiches versucht werden.

²⁷Vocelka, Geschichte Österreichs, 162.

²⁸Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 20.

²⁹Ebd., 20.

³⁰Ebd., 20

³¹Ebd., 20. Vocelka, Geschichte Österreichs, 155.

³²Zit. bei Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 19.

³³Hartung, Der aufgeklärte Absolutismus, 115-151.

³⁴Schnabel, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, I, 51.

Die Debatte der Historiker über die mögliche Zuordnung Friedrichs II. zu den Herrschern des aufgeklärten Absolutismus wird kontroversiell geführt. So führt Theodor Schieder in seiner Biografie Friedrichs II. zwar dessen lebenslange persönliche Anteilnahme am Aufklärungsprozess an, jedoch ist im Rahmen seiner Herrschaftsausübung eine Umsetzung kaum nachzuweisen – als Kronprinz noch aufgeklärter Idealist, wandelte sich Friedrich II. als König zum Machtpolitiker.³⁵ In vielem blieb Friedrich der älteren Herrschaftstradition verhaftet und suchte mehr als sein Vater den Konsens mit dem grundbesitzenden Adel, aus dem er auch den Großteil seiner Offiziere rekrutierte. Er nahm sich wohl bewusst des drängenden Problems der Erbuntertänigkeit nicht an, von einer das Patrimonialrecht tangierenden Justizreform sowie der allgemeinen staatlichen Schulpflicht gar nicht zu reden. Die Adelsmacht über das Schulwesen auf privatem Besitz blieb jedenfalls ungebrochen.³⁶

Auf dem wirtschafts- und finanzpolitischen Sektor blieb Friedrich II. den kameralistischen Theorien des ausgehenden 17. Jahrhunderts mit Kapitalansammlung, Protektionismus, Staatsmonopolismus, Dirigismus und Autarkiebestreben verpflichtet. Innerstaatliche Zollbarrieren blieben zum Schutz bestimmter Wirtschaftsräume und Gewerbebezweige erhalten.³⁷ Der handelspolitisch so wichtige Ausbau des Verkehrswegenetzes wurde vernachlässigt und es wurde weiterhin die traditionelle Finanzpolitik verfolgt – besonders zur Konsolidierung der Schulden aus dem Siebenjährigen Krieg. Die Außenpolitik war rein machtpolitisch und an den Interessen der herrschenden Klasse orientiert.³⁸

Auf dem „ureigensten Terrain“ der Aufklärung, den Menschenrechten, setzte Friedrich gewisse Neuerungen durch.³⁹ In diesem Zusammenhang sind die Reformen des Justizwesens zu erwähnen: Vier Tage nach der Thronbesteigung hob Friedrich die Tortur/Folter und die Todesstrafe auf (aus eigener bitterer biografischer Erfahrung des Fluchtversuches und der anschließenden Hinrichtung seines Jugendfreundes Katte⁴⁰), 1755 auch die letzten diesbezüglichen Ausnahmebestimmungen. Die Kehrseite der Strafvollzugsreform war ein noch immer barbarischer Strafvollzug und das friderizianische Projekt der Justizreform blieb

³⁵Schieder, Friedrich der Große, 304.

³⁶Schnabel, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, I, 104.

³⁷Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 25.

³⁸Ebd., 26.

³⁹Ebd., 26.

⁴⁰Hans Hermann von Katte (* 28. Februar 1704 in Berlin; † 6. November 1730 in Küstrin) war ein Leutnant der preußischen Armee und Jugendfreund Friedrichs II.

„Stückwerk“.⁴¹ Positiv zu vermerken ist das friderizianische Reformprojekt der Gerichtsstruktur durch Einrichtung höherer Jurisdiktionsinstanzen durch die Stärkung des Berliner Kammergerichts als Berufungsinstanz.

Unmittelbar nach der Thronbesteigung Friedrichs II. kam es zu einer Lockerung der Zensur, wengleich eine öffentliche Diskussion über politische Maßnahmen des Monarchen „off limits“⁴² blieb.⁴³ Nichtsdestoweniger war dem öffentlichen Diskurs in Preußen „zwar kein unbegrenzter, aber doch vergleichsweise breiter Raum gegeben“⁴⁴, den die deutschen Aufklärer wohl zu schätzen wussten; von Friedrichs Nachfolger wurde er wesentlich eingeschränkt.

Die Durchsetzung der landesherrlichen gegenüber der grundherrlichen Patrimonialgerichtsbarkeit gelang nur partiell. So blieb die Adelsmacht auf privatem Grundbesitz eine unüberwindbare Barriere.⁴⁵ Die Kodifikation des zivilen Rechtes im „Corpus juris Fridericianum“ gelangte über das Stadium des Entwurfes nicht hinaus. Selbst das „allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten“ musste den ständischen Interessen erheblich angepasst werden und konnte erst 1794 nach dem Tod des Königs umgesetzt werden.⁴⁶

Rudolf Vierhaus bilanzierte, dass sich am preußischen Aufklärungsstaat bedeutende Veränderungen, aber auch die Grenzen der Politik des aufgeklärten Absolutismus erkennen lassen.⁴⁷

Keiner der von Melchior Grimm aufgezählten aufklärungsfreundlichen Monarchen ist in seinen Reformschritten so weit gegangen wie Joseph II. und kein Herrscher hat seine Reformen konsequenter, mit geradezu brachialer Radikalität durchzusetzen versucht wie er.⁴⁸ Die Toleranzpatente für Protestanten und Juden, die nahezu vollständige Aufhebung der Zensur sowie der Todesstrafe, Schul- und Agrarreform, Klosterauflösung und Zivilehe waren Maßnahmen eines einzigen Jahrzehnts. Die Tragik an Josephs Reformen war, dass sie bereits zu seinen Lebzeiten nicht nur auf die Ablehnung der aufgeklärten Eliten gestoßen waren,

⁴¹Schieder, Friederich der Große, 288.

⁴²Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 27.

⁴³Ebd., 27.

⁴⁴Vierhaus, Aufklärung als Lernprozess, 90.

⁴⁵Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 28.

⁴⁶Ebd., 29.

⁴⁷Vierhaus, Deutschland im 18. Jahrhundert. Soziales Gefüge, politische Verfassung, geistige Bewegung, 184.

⁴⁸Birtsch, Der Idealtypus des aufgeklärten Herrschers. Friedrich der Große, Karl Friedrich von Baden und Joseph II. im Vergleich, 30.

sondern auch teilweise rückgängig gemacht wurden.⁴⁹ Deswegen ist die Meinung der Historiker bei der Einschätzung Josephs II., ob er als „demokratischer“⁵⁰ oder „radikaler“ Herrscher⁵¹ zu bezeichnen sei, gespalten. Obwohl Kaiser Joseph II. wie kein anderer Herrscher seiner Zeit die Reformen mit ungewöhnlicher Radikalität umzusetzen versuchte, besteht unter den Historikern weitgehende Einigkeit darüber, dass letztlich die despotischen „Entstehungszusammenhänge“⁵² und das Scheitern Joseph II. geradezu paradigmatisch für das Scheitern des aufgeklärten Absolutismus angesehen werden müssen.⁵³ Die despotische Haltung Josephs wird durch seinen oft zitierten Leitgedanken „Alles für das Volk, nichts durch das Volk“⁵⁴ hervorgehoben.

Bedeutende Veränderungen erfolgten bereits zur Zeit Maria Theresias. In erster Linie handelte es sich dabei um – für den aufgeklärten Absolutismus charakteristische – Modernisierungs- und Zentralisierungsimpulse.⁵⁵ Auch bei den Habsburgern erkennt man wie bei Friedrich II. deutlich den Gesichtspunkt der Nützlichkeit für Staat und Bevölkerung. Mit der Zentralisierung war auch der Gedanke der lückenlosen Überwachung der Untertanen verbunden. So fand die am Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts begonnene Sozialdisziplinierung ihren Abschluss.⁵⁶ Der Bürger wurde endgültig zum Untertanen, wenn ihm auch gewisse – jedoch nicht einklagbare – Rechte zugebilligt wurden. Ein wesentlicher Reformschritt war, die überlieferten Rechtsstrukturen zu bereinigen, was vorerst im „Codex Theresianus“ 1769 gelang, in dem alle das Privatrecht betreffenden Gesetze aufgeführt wurden. Im selben Jahr wurde auch die „Constitutio Criminalis Theresiana“ kodifiziert, in der die Regelung zur Anwendung der Folter genau festgelegt wurde. Erst später wurde die Folter von Joseph II. gänzlich aufgehoben.⁵⁷

Friedrich Walter bezeichnet den Reformbeginn 1745/46 als „äußerliches Ordnungmachen“.⁵⁸ Die Abkehr von der barocken Verschwendungslust zur „mütterlichen Fürsorge“ übertrug Maria Theresia auf ihre Landeskinder, wobei sie sich speziell der ausgebeuteten Bauern

⁴⁹Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 31.

⁵⁰Mitafanov, Paul v.; zit. bei Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 31.

⁵¹Beales, Joseph II. und der Josephinismus, 35–54.

⁵²Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 31.

⁵³Zit. bei Borgstedt, Das Zeitalter der Aufklärung, 31.

⁵⁴Vacha, Die Habsburger. Eine europäische Familiengeschichte, 322.

⁵⁵Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 354–361.

⁵⁶Ebd., 284–291.

⁵⁷Vocelka, Geschichte Österreichs, 156.

⁵⁸Walter, Männer um Maria Theresia, 94.

annahm. Das Kernstück der Reform war sicherlich 1774 das Gesetz über die Schulreform⁵⁹, wo der Staat den Einfluss der Kirche zurückdrängte, das Schulwesen säkularisierte und der staatlichen Aufsicht unterstellte. Die Bedeutung der allgemeinen Bildung wurde anerkannt und einem der Grundgedanken der Aufklärung, der Lösung von Problemen und der Veränderung der Welt, breiter Raum eingeräumt. Für besondere Staatszwecke schuf Maria Theresia spezielle Bildungsanstalten wie 1746 das „Collegium nobilium Theresianum“, eine Ritterakademie zur Ausbildung von Diplomaten, oder die Militärakademie in Wiener Neustadt 1751/52, um nur zwei Beispiele zu nennen.⁶⁰

Joseph II. setzte in manchen seiner Reformen die Ansätze seiner Mutter fort, gestaltete die Änderungen jedoch radikaler. Einschneidend waren seine Reformen der katholischen Kirche, Ausdruck einer nüchternen und rationalistischen Sichtweise: Einerseits sollte durch eine Vermehrung der Pfarren jedem Bürger des Staates die Seelsorge in unmittelbarer Nähe ermöglicht werden, andererseits ging die Entwicklung Richtung Staatskirchentum – die Kirchen sollten unter staatliche Kontrolle gebracht werden.⁶¹ Wesentlich offener war auch Josephs Haltung gegenüber Andersgläubigen, was in seinen Toleranzpatenten von 1781, 1782 und 1785 zum Ausdruck kam. Doch auch die waren nicht bloß aufklärerischem Idealismus zu verdanken, Joseph dachte dabei auch als Nationalökonom, hatte das Wohl des Staates, das heißt eine Erhöhung des Steueraufkommens im Auge. Das lässt sich leicht an den aus dem Westen zugewanderten protestantischen Unternehmern nachvollziehen, die das in den Habsburger Ländern mangelhaft entwickelte Manufakturwesen fördern sollten.

Vor einem Antasten der bäuerlichen Erbuntertänigkeit scheuten sowohl Friedrich II. als auch Katharina II. zurück, um Konfrontationen mit den adeligen Grundbesitzern zu vermeiden und nicht an den Fundamenten des Staatssystems zu rütteln. Da Joseph II. die bereits von Maria Theresia begonnenen Erleichterungen für die grundherrschaftlichen Bauern durch eine Reihe von Maßnahmen, die mit dem Untertanenpatent vom 1. November 1781 für die böhmischen Länder begannen und sich 1786 auch auf Galizien sowie 1787 auf Ungarn erstreckten, noch wesentlich ausbaute, brachte er Teile des Adels und der Kirche gegen sich auf.⁶² Bereits 1760 zeigte Heinrich Gottlob von Justi den ökonomischen Schaden auf, der durch Leibeigenschaft,

⁵⁹Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 239-247.

⁶⁰Ebd., 244 f.

⁶¹Ebd., 376–380.

⁶²Ebd., 372 f.

Fronddienste und die „antiquierten Besitzverhältnisse und Weidrechte“ entstand.⁶³ Joseph II. legte besonderes Augenmerk auf die Verbreitung des Kartoffelanbaus, der bereits von Maria Theresia in einem Patent von 1767 propagiert wurde, um die Nahrungsmittelversorgung der bäuerlichen Bevölkerung sicherzustellen.⁶⁴ Friedrich II. spielte für die Habsburger eine Vorreiterrolle, da er, um die Versorgung seiner Truppen sicherzustellen, den preußischen Beamten mit dem am 24. März 1756 erlassenen „Circular-Ordre“ den Kartoffelanbau befahl. Die wirtschaftspolitischen Denkansätze von Joseph II. sind noch weitgehend vom Merkantilismus und den Spielregeln der Geldpolitik bestimmt. Das Abschotten des eigenen Landes gegen Importe aus dem Ausland sollte nicht nur dem heimischen Gewerbe und den Manufakturen die Möglichkeit zur Entwicklung geben, sondern Geld und Edelmetalle im Lande halten und einen Abfluss ins Ausland nach Möglichkeit verhindern. Die Folge war eine relativ aufwendige Kommerzialverwaltung. Im Rahmen der Behandlung der habsburgischen Handelspolitik im Allgemeinen und der handels- und zollpolitischen Maßnahmen in Galizien und der Bukowina im Besonderen wird auf dieses Thema noch eingegangen werden. Diese Maßnahmen hatten auch mittelbare Auswirkungen auf die Einrichtung, die Frequenz und die Stilllegung von Postlinien. Über den zentralen Verwaltungsapparat hatte die Wiener Regierung Zugriff auf die Institutionen der alten Länder, die seit 1763 von sogenannten Gubernien auf „administrativem Wege [...] Religion, Bildung, Kunst und Vergnügen ebenso wie Hygiene, Kranken-, Armen- und Sozialfürsorge, Zunftwesen und Manufakturen, Landwirtschaft und Handel, [...] Post, Schifffahrt, Kanal- und Strassenbau“ regeln sollten.⁶⁵ Holger Böning⁶⁶ sieht eine frühe Phase der Volksaufklärung bereits an der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert, während Rudolf Keck die eigentliche Zäsur um 1775 (bei den aufklärerischen „Erziehungsschriftstellern“) sieht.⁶⁷ Die in kurzen Abrissen dargestellte Problematik der Begriffe Absolutismus, Aufklärung sowie aufgeklärter Absolutismus zeigt sehr deutlich die Grenzen der zeitlichen, sachlichen sowie örtlichen Anwendung dieser Begriffe. Dagmar Freist vertritt im Abschlusskapitel „Perspektiven der Absolutismusforschung“ die Auffassung, dass sich der Begriff „Absolutismus“ als Epochenbezeichnung als tragfähig erweist, soweit man den Staatsbildungsprozess in der

⁶³Fertig, Die Volksschule des Obrigkeitsstaates und ihre Kritiker, 59.

⁶⁴Sandgruber, Ökonomie und Politik, Österreichische Wirtschaftsgeschichte, 158-168. Vocelka, Karl, Glanz und Utergang der höfischen Welt, 373. Feigl, Landwirtschaft und Grundherrschaft ihre Entwicklung unter Joseph II., 47.

⁶⁵Schilling, Höfe und Allianzen. Deutschland 1648–1763, 349.

⁶⁶Böning, Volksaufklärung. Ausgewählte Schriften. Bd. 1-13, 19.

⁶⁷Keck, Armeleutebildung in den Bildungsvorstellungen und Schulplänen der Philantropen, 50 f.

Frühen Neuzeit und somit die Entstehung des absoluten Staates zum Signum der Epoche erhebt. Blickt man hingegen auf die jeweilige Herrschaftspraxis (siehe weiter oben) und relativiert man den Staatsbildungsprozess als Epochenmerkmal, verliert laut Dagmar Freist der Absolutismusbegriff seine Erklärungskraft.⁶⁸

1.2 Naturrecht und Aufklärung – Basis für staatspolitische Entscheidungen

Die Epoche, die mit dem Begriff „Aufklärung“ und „aufgeklärter Absolutismus“ bezeichnet wird, ist durch den krisenhaften Übergang von der agrarisch-feudalen zur bürgerlichen industriellen Gesellschaft, vom „Absolutismus“ zum späteren sich bildenden Rechts- und Wohlfahrtsstaat gekennzeichnet.⁶⁹ Die Entscheidungen der Herrscher, ihrer Regierungsmitglieder und Berater basierten im Zeitalter der „Aufklärung“ zum Großteil auf dem philosophischen und damit auch staatsphilosophischen Gedankengut des Naturrechts. Dazu mischten sich Zwänge der Finanzgebarung sowie politische und militärische Ziele der Landesfürsten.

Der Begriff „Naturrecht“⁷⁰ ist eine rechtsphilosophische Bezeichnung für jenes Recht, das dem positiven Recht vorgeht und übergeordnet ist.⁷¹ Es liegt ihm die Überzeugung zugrunde, dass jeder Mensch „von Natur aus“ mit unveräußerlichen Rechten ausgestattet sei, die unabhängig von Geschlecht, Alter, Ort, Staatszugehörigkeit oder der Staatsform sind. Nach Max Weber kann das Naturrecht „lex nature“ so betrachtet werden, dass sein Ursprung nicht kraft eines legitimierten Gesetzgebers begründet wird, sondern „kraft rein immanenter Qualitäten legitim“ ist – die Legitimation jenes Rechtes, welches übrig bleibt, wenn religiöse Offenbarung und autoritäre Heiligkeit der Tradition und ihrer Träger wegfallen.⁷² Dementsprechend bildet das Naturrecht die „spezifische Legitimationsform der revolutionär

⁶⁸Freist, Absolutismus, Darmstadt 2008, 110.

⁶⁹Firnberg, Zum Geleit, 5.

⁷⁰Naturrecht – *Vernunftrecht*; ein im Gegensatz zum staatlich gesetzten positiven Recht im Wesen des Menschen (in seiner „Natur“) oder seiner Vernunft begründetes Recht, das, weil es „natürlich“ und damit unwandelbar und allgemeingültig ist, allem positiven (d.h. von Menschen gesetzten und damit wandelbaren) Recht vorhergehen soll. Bes. Bedeutung der Naturrechtslehre im 17. und 18. Jh., auch für die Entstehung und Entwicklung der „klassischen“ Nationalökonomie und Bevölkerungslehre, die von der Annahme einer naturrechtlichen Gesetzmäßigkeit des Wachstums von Wirtschaft und Bevölkerung ausging. URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/11005/naturrecht-v7.html>

⁷¹Positives Recht, von lateinisch *ius positivum*, ist ein Begriff aus der Rechtswissenschaft. „Positiv“ (von lateinisch *ponere* „setzen“, *positum* „gesetzt“) bedeutet dabei „durch Rechtsetzung entstanden“ oder „durch Rechtsprechung entstanden“.

⁷²Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, 636.

geschaffenen Ordnung“⁷³. Die Berufung auf das Naturrecht war immer Legitimation jener Klassen, die sich gegen eine bestehende Ordnung bestimmter Klassen auflehnten und für sich das Recht zur Rechtsschöpfung in Anspruch nahmen.⁷⁴

Nicht jedes Naturrecht muss revolutionär, sondern kann auch „historisch geworden“ sein und als solches gegenüber dem auf abstrakten Regeln begründeten Denken den Vorrang haben.⁷⁵ Dieser Denkansatz gewinnt dann an Bedeutung, wenn die historische Rechtsschule vom Vorrang des „Gewohnheitsrechts“ ausgeht, vor allem dann, wenn der Gesetzgeber behauptet, er könne den Geltungsbereich des Gewohnheitsrechts nicht rechtswirksam einschränken.⁷⁶

Die Naturrechte werden als sogenannte „ewige“ Rechte angesehen, die durch positives Recht weder geschaffen noch außer Kraft gesetzt werden können. Der Holländer Hugo Grotius⁷⁷ unterscheidet drei Arten des Rechtes: erstens das positive (geschichtlich entstandene), zweitens das natürliche (aus der menschlichen Natur abgeleitete und unveränderliche) und drittens das göttliche (aus der Offenbarung stammende) Recht.⁷⁸ Grotius sieht die Durchsetzbarkeit des Naturrechts, dessen philosophische Deutung sehr umfassend sein kann, nur dann gewährleistet, wenn es unter der Assistenz des Staates oder einer anderen Autorität zustande kommt. So postuliert auch Jean-Jacques Rousseau (1712–1778) in seiner Staatsphilosophie, dass der Staat auf einem Vertrag seiner Bürger untereinander basiere und es grundsätzlich keinen Unterschied zwischen Herrschenden und Untertanen gäbe. Es muss der Gemeinwille des Volkes herrschen, weshalb es ein Anliegen der Bürger sein muss, die künftigen Mitglieder der Gesellschaft zu natürlichen und tugendhaften Menschen zu erziehen.⁷⁹

Die materiellen Maßstäbe für das, was „naturrechtlich legitim“ ist, sind „Natur“ und „Vernunft“, wobei die Erkenntnisse der menschlichen „Vernunft“ ident wären mit der „Natur

⁷³Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, 636.

⁷⁴Ebd., 636.

⁷⁵Ebd., 636.

⁷⁶Ebd., 636.

⁷⁷Hugo Grotius, 1583–1645, in Delft geboren, war politischer Philosoph, Theologe und Rechtsgelehrter.

⁷⁸Stanford Encyclopedia of Philosophy, Center for the Study of Language and Information, Stanford University 2011, [Lemma] Hugo Grotius, URL: <http://plato.stanford.edu/entries/grotius/>.

⁷⁹Ebd.

der Sache“ beziehungsweise, wie wir es heute ausdrücken würden, mit der „Logik der Dinge“.⁸⁰

Kants Staatsphilosophie geht wie Grotius ebenfalls vom Naturrecht aus, wobei der Staat als „die Vereinigung einer Menge von Menschen unter Rechtsgesetzen“⁸¹ definiert ist, dessen Aufgabe die Sicherung der Freiheit seiner Bürger ist.⁸² Der Vertragsgedanke zwischen den Menschen zum Zwecke der Staatsbildung basierte auf der Idee von Thomas Hobbes (1588-1679) begründeter Überlegung der „vertraglichen Staatsbegründung“⁸³, die später durch Rousseau mit dem auf der Vernunft basierenden regulativem Prinzip des Gemeinwillens differenziert wurde.⁸⁴ John Locke (1632-1704) wollte die Macht des Staates begrenzt sehen und tarf wie Charles Montesquieu (1689-1755) für das System der Gewaltenteilung in Legislative und Prerogative ein. Aus der Kantschen Staatstheorie lässt sich die Vernunft als gesetzgebende Gewalt im Staat, als „vereinigter Wille“⁸⁵ des Volkes ableiten. In diesem Sinne ist Kants Staatstheorie als Vorläufer zur Demokratie anzusehen.⁸⁶

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zeigt sich ein Wandel im Regierungsstil der Herrscher. Die Maßnahmen werden rationaler und beinhalten als wichtigsten Grundsatz den Gedanken der Nützlichkeit für das Wohl des Staates und seiner Bevölkerung. Der Gedanke der Verwaltungsvereinfachung folgt dem Zug der Zentralisierung. Um das System in seiner Entwicklung nicht zu gefährden, wird die Tendenz zur „lückenlosen“ Überwachung Partner der Zentralisierung. Sie fand ihren Höhepunkt in der „Sozialdisziplinierung“ der Untertanen, der Bürger wird endgültig zum Untertan.⁸⁷ „Der Rechts- und Polizeistaat, der auf den Grundsätzen des Naturrechtes und der Polizeiwissenschaft aufgebaut war, stand im Mittelpunkt der herrschaftlichen Erziehung dieser Zeit.“⁸⁸

Das eigentliche Ziel der Aufklärung, sozusagen „der praktische Endzweck der Vernunft“ war die „vollkommene Glückseligkeit“ der Menschen im „ungestörten Gemeinwohl“ von

⁸⁰Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, 638.

⁸¹Kant, Immanuel, *Grundlagen zur Metaphysik der Sitten. Kants Staatstheoretischer Ansatz*, in: Thomas Penner, *Zugang zur Philosophie*, Andreas Vierecke, Cornelsen Akademie.

⁸²Baumann, *Zwei Seiten der Kantschen Begründung von Eigentum und Staat*, *Kant-Studien*. Bd. 85, Heft 2, 147–159.

⁸³Kersting, *Thomas Hobbes, Leviathan*, 22

⁸⁴Rousseau, Jean-Jacques, *Vom Gesellschaftsvertrag oder Grundsätze des Staatsrechts*, Hg. Hans Brockard, 17.

⁸⁵Baumann, *Zwei Seiten der Kantschen Begründung von Eigentum und Staat*, *Kant-Studien*. Band 85, Heft 2, Seiten 147–159.

⁸⁶Ebd., 193.

⁸⁷Vocelka, *Geschichte Österreichs*, 155.

⁸⁸Wachter, *Die Erziehung der Kinder Maria Theresias*, Diss. Wien 1968; zit. bei Vocelka, *Glanz und Untergang der höfischen Welt*, 235 f.

Gesellschaft und Staat.⁸⁹ Es sollte frei von Aberglauben und unreflektierten Traditionen, von Fremdbestimmung und Rechtlosigkeit einer materiellen Verbesserung der Lage der Menschen dienen. Die bereits auf Gottfried Wilhelm Leibniz zurückzuführenden Ideen erfuhren durch Christian Wolff⁹⁰ eine Weiterentwicklung, die für die Habsburgermonarchie von zentraler Bedeutung war.⁹¹ Der Rechts- und Polizeistaat, der auf den Grundsätzen des Naturrechts und der Polizeiwissenschaft aufgebaut war, stand im Mittelpunkt der herrschaftlichen Machtausübung. Der Grundsatz der „Wohlfahrt und Glückseligkeit der Untertanen“ wird 1783 durch Joseph II. dem Zweck seiner Bestrebungen, „den Nutzen und das Beste der größeren Zahl“ zu fordern, untergeordnet.⁹² Diese Grundsatzfestlegung sollte im Jahr 1785 erhebliche Veränderungen in Galizien und der Bukowina mit sich bringen. Die frühere Maxime mit ihrer „bedingungslosen“ Forderung nach wirtschaftlicher Entwicklung der neuen Provinzen musste dem neuen Grundsatz der Gleichschaltung aller Erbländer und Provinzen weichen.⁹³

Der „Aufklärung“ war es vorbehalten, das Naturrecht aus seiner Bindung zur Theologie zu lösen und es zu einem rationalen System zu entwickeln. Es übte starken Einfluss auf das preußische Allgemeine Landrecht (1794) und das Österreichische ABGB (1811) aus.⁹⁴ Weltgeschichtliche Wirkung erlangten naturrechtliche Grundsätze in der Französischen Revolution. Die Forderung des Naturrechts und der Aufklärung an den Menschen – „Habe Mut, dich deines eigenen Verstandes zu bedienen“⁹⁵ – wird zum Wahlspruch der Aufklärung und leitete revolutionäre und teilweise evolutionäre Prozesse ein: Der Mensch sollte sich nicht mehr an die Vorgabe der Obrigkeit gebunden fühlen, sondern sein Leben und Denken selbst bestimmen. Die Aufklärung war in jener Zeit ein Elitenphänomen und vor allem ein Anliegen des ökonomisch erfolgreichereren Bürgertums. Die bäuerliche Bevölkerung, auf die ein großer Teil der Reformen mit der Begrenzung ihrer Frondienstverpflichtungen und der schrittweisen Lockerung bis zur Aufhebung der Leibeigenschaft 1781 Bezug nahm, konnte

⁸⁹Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 235.

⁹⁰Wolf, Vernünftige Gedanken von dem gesellschaftlichen Leben; zit. bei Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 235.

⁹¹Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 235.

⁹²Ebd., 236.

⁹³Wendrinsky, Kaiser Joseph II. Ein Lebens- und Charakterbild zur 100jährigen Gedenkfeyer seiner Thronbesteigung; zit. bei Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 236, 434.

⁹⁴Brockhaus, Naturrecht, Wiesbaden 1974, 5. Auflage, 661.

⁹⁵Altena/van Lente, Gesellschaftsgeschichte der Neuzeit 1750-1989, 87 f. Kant, Immanuel, Beantwortung der Frage. Was ist Aufklärung, in: Berlinische Monatszeitschrift, Bd. 4 Dezember-Heft 1784, Königsberg 30. September 1784, 481, URL: <http://www.uni-potsdam.de/u/philosophie/texte/aufklaer.htm>, Beginn des Traktats.

sich mit dem Gesamtkonzept der Reform in der Habsburgermonarchie kaum auseinandersetzen oder gar identifizieren.⁹⁶

Durch den Mangel der breiten Zustimmung aufgeklärter Eliten und der vor allem den traditionell abergläubischen Vorstellungen zugetanereren breiten Bevölkerungsschichten ebte die Diskussion über den aufgeklärten Absolutismus in der Habsburgermonarchie in den 1970er Jahren ab.⁹⁷

Die Staatsreform in der Habsburgermonarchie von 1749 ist wahrscheinlich eine der wichtigsten Etappen zur Überwindung des Ständestaates frühneuzeitlicher Prägung. Das Ärar hatte bis zu diesem Zeitpunkt keinen direkten Zugriff auf die Untertanen sowie die mittlere und niedrige Verwaltung, die in der Regel in den Händen der Stände gelegen war. Alle Informationen, die der Landesherr zur Verwaltung benötigte, jede von ihm gewünschte Steuererhebung sowie jede Heeresreform war nur in einer konsenspolitischen Entwicklung zwischen ihm und den Ständen möglich. Mit dem nahenden Staatsbankrott nach den beiden Schlesischen Kriegen 1740-1748 war die Zeit für den Umbruch in Verwaltung, Rechtswesen, Bildung und in einer zentral gelenkten Wirtschaftspolitik für den Herrschaftsbereich des Hauses Habsburg gekommen.

„Es war die Kraftanstrengung einer mutigen und ambitionierten Herrscherin, die wahrscheinlich in erster Linie der Not gehorchend den Blick auf die geistigen und wirtschaftlichen Entwicklungen in Europa warf, sich aber nicht von ideologischen, sondern von praktischen Überlegungen leiten ließ“⁹⁸. In diesem Sinne wäre Werner Sombart zu zitieren: „Das Staatswohl deckt sich mit dem Wohl des Fürsten, aus dessen Machtvollkommenheit heraus die Idee der Obrigkeit sich entwickelt.“⁹⁹ Fast jeder Lebensbereich der späteren Habsburgermonarchie sowie der Ersten Republik stand im Zusammenhang mit der neuen Entwicklung in der Verwaltung, im Schul- und Bildungswesen, in der Rechtspflege und dem Gesundheitswesen dieser Zeit. Maria Theresia setzte die erste markante Maßnahme ihrer Zentralisierungspolitik mit der Gründung der Haus-, Hof- und Staatskanzlei im Jahre 1742.¹⁰⁰ Die Forderung nach Toleranz gegenüber allen Religionen fand in der Habsburgermonarchie erst unter der Regierung Joseph II. in Form des Toleranzpatents

⁹⁶Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 354.

⁹⁷Ebd., 354.

⁹⁸Ebd., 354.

⁹⁹Sombart, Der moderne Kapitalismus, I/1, 334f., zit. bei Herbert Matis, Von der Glückseligkeit des Staates, 18.

¹⁰⁰Vocelka, Geschichte Österreichs, 156.

aus dem Jahre 1781 ihren Niederschlag. Man muss aber auch klar erkennen, dass diese Entscheidungen nicht allein auf philosophisch-idealistischen Gedanken begründet waren, sondern auch ein gerüttelt Maß an wirtschaftspolitischem Kalkül in sich trugen.¹⁰¹

Die neuen philosophischen Ansätze waren der Angelpunkt für eine Veränderung der Herrschaftsformen, auf die im Detail noch einzugehen sein wird. Gleichzeitig war dieser Wandel Basis für die weitreichenden Veränderungen in der Entwicklung der wirtschaftspolitischen Grundlagen. Bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts dominierten vorwiegend agrarische Grundherrschaften und die an Bedeutung verlierende Städte mit ihren Handwerkszünften das wirtschaftliche Geschehen. In der zweiten Hälfte des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich weitere bedeutende Wirtschaftsbereiche. Der Fernhandel und die neuen Manufakturen führten zu Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft. Der Landesfürst sah in den daraus resultierenden direkten Steuererträgen eine zusätzliche Einnahmequelle, die er unabhängig vom Konsens mit den Ständen einheben konnte.

Nach den verlorenen Erbfolgekriegen (1740–1748) hat sich in der Habsburgermonarchie die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein stehendes Heer in einer Friedensstärke von 108.000 Mann eine überlebensnotwendige Einrichtung sei.¹⁰² Der daraus resultierende Finanzbedarf war der Ausgangspunkt für eine vehemente Reformtätigkeit des Staates in Verwaltung und Finanzgebarung und der Beginn eines massiven Eingriffs in das bestehende gesellschaftspolitische Ständesystem.

Nach dem Ende der Schlesischen Erbfolgekriege im Jahre 1748, richtete Maria Theresia selbst ihre „Gedenkungsart [. . .] allein auf das Innerliche deren Länder“, wodurch die Reformperiode eingeläutet wurde.¹⁰³ Der neue Geist der Aufklärung wird deutlich spürbar, wenn Maria Theresia in Abkehr zum barocken Lebensstil schreibt: „So ist ein Landesfürst schuldig, zu Aufnahme oder Erleichterung seiner Länder und Unterthanen wie auch der Armen, alles anzuwenden, keineswegs aber mit Lustbarkeiten, Hoheiten und Magnifizenzen die einhebenden Gelder zu verschwenden.“¹⁰⁴ An dieser Aussage ist eine deutliche Ablehnung der barocken Verschwendungslust der vorherigen Epoche zu erkennen. Sie war aber noch

¹⁰¹Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 331 f., 361, 373.

¹⁰²Brusatti, Die Begründung des obrigkeitlichen Verwaltungsstaates, in: Von der Glückseligkeit des Staates, Hg. Herbert Matis, 32.

¹⁰³Vocelka, Geschichte Österreichs, 156.

¹⁰⁴Ebd., 156.

nicht so deutlich erkennbar wie später unter ihrem Sohn Joseph II. In seiner Regentschaft erfolgte nicht nur die völlige Abkehr vom barocken Lebensstil, sondern auch der Übergang zu einer von der „Aufklärung“ getragenen Herrschaftsauffassung, die die Sorge um das Wohl der Untertanen und Pflichten des Landesherrn in den Vordergrund stellte.¹⁰⁵ Trotz allem blieb das absolutistische Machtempfinden, das Thomas Hobbes dem Herrscher einräumte, auch bei Joseph II. vorherrschend. Er brachte das in seinem despotischen Ausspruch: „alles für das Volk, nichts durch das Volk“¹⁰⁶ zum Ausdruck.

Der Widersacher Maria Theresias, Friedrich II. von Preußen, formulierte die Pflichten des Herrschers „als erste Diener seines Staates“ sehr scharf. In seinem politischen Testament von 1752 wies er deutlich auf den „Gesamtzusammenhang“ von Politik und Wirtschaft hin: „Soll das Land glücklich sein, will der Fürst geachtet werden, so muss er unbedingt Ordnung in seinen Finanzen halten.“¹⁰⁷ Dabei waren die Rechte des Monarchen gegenüber seinen Untertanen durch den Staatszweck bestimmt und die oberste Maxime der Politik des aufgeklärten Absolutismus die „Glückseligkeit des Staates“.¹⁰⁸

1.3 Staat und Merkantilismus

1.3.1 Staat und Wirtschaft im aufgeklärten Absolutismus

Mit Beginn der Neuzeit entwickelte sich eine neue Praxis der Wirtschaftspolitik mit einer Anzahl zusammenhängender Gedanken, die man dem sogenannten „Merkantilismus“ zuordnen kann. Der Merkantilismus ist die „Bezeichnung für eine durch massive Staatseingriffe in die Wirtschaft gekennzeichnete Wirtschaftspolitik“, die in der Zeit des Absolutismus zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert praktiziert wurde. Ziel war die Steigerung der nationalen Wirtschaftskraft und die Erhöhung der Staatseinkünfte, z. B. durch die Erhebung von Schutzzöllen und die Förderung der frühindustriellen Produktion.¹⁰⁹ Dabei handelte es sich weder um ein geschlossenes Lehrgebäude noch um ein geschlossenes System, sondern um die Summe von politisch-wirtschaftlichen Maßnahmen, die mit wenigen

¹⁰⁵Volcelka, Geschichte Österreichs, 157f.

¹⁰⁶Vacha, Die Habsburger. Eine europäische Familiengeschichte, 322.

¹⁰⁷Friedrich der Große, Das politische Testament von 1752, in: Die Politischen Testamente der Hohenzollern, Hg. Dietrich, Richard, Köln 1986, 305, Z. 4-5 ; ebd., 259, Z. 7-9.

¹⁰⁸Matis, Von der Glückseligkeit des Staates, 6.

¹⁰⁹Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, 820. Duden Wirtschaft von A bis Z, Bibliographische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek, Mannheim 2010, 33.

Ausnahmen einer planmäßige Förderung der Wirtschaft folgt.¹¹⁰ Die Maßnahmen wurden nicht von einem Einzelnen erdacht oder begründet, sondern sind aus dem Geist der Zeit erwachsen. Die Definition von August Oncken – das „System der landesfürstlichen Wohlstandspolizei“¹¹¹ – trifft den Kern der Sache am ehesten. Wesentlich am Merkantilismus war, dass das Wirtschaftsdenken nicht mehr wie im Mittelalter von religiösen, sondern von staatlichen, mengenhaften und damit rechnerisch-materialistischen Motiven bestimmt wurde. Das Wirtschaftsdenken wird zu einem Teil des Systems staatlicher Zentralisationspolitik, in dem der Merkantilismus ein Bündnis des Staates mit den kapitalistischen Interessen einging.¹¹² Am europäischen Festland trat er in Verbindung mit dem Absolutismus, vorwiegend als nationaler Kapitalismus¹¹³ auf, der Monopole bildete und nationale Industrien systematisch zu schützen suchte. Dadurch wurde das Großgewerbe, die Industrie und das bewegliche Kapital in Form einer ausgeprägten Handelstätigkeit monopolisiert¹¹⁴, was sich in einer Benachteiligung des Zunftwesens und zum Teil der Landwirtschaft niederschlug. Wirtschaftsgeschichtlich liegt die Entwicklung des Merkantilismus nicht in der Wirtschaft selbst begründet, sondern in den politischen Vorgängen der staatlichen Konzentrationspolitik und dem geistesgeschichtlich erwachenden Individualismus der Renaissance und des Humanismus.¹¹⁵ Aus dem bündisch-naturalwirtschaftlichen Lehensstaat wurde ein zentralistisch-geldwirtschaftlicher Staat, der das kapitalistische Erwerbsprinzip auf die Politik übertrug und im Westen Europas zur Bildung der größeren Nationalstaaten wie Frankreich, England, Spanien und Portugal führte.¹¹⁶

Der Begriff „Merkantilismus“ ist nach dem Historiker T. W. Hutchinson in Anlehnung an das „mercantile system“ von Adam Smith geprägt worden und „einer der ärgerlichsten und verschwommensten -ismen unseres Wörterbuches, der aus diesem zu streichen wäre.“¹¹⁷ Unabhängig davon dient der fragwürdige Begriff als „brauchbares Etikett“¹¹⁸ für die Beschreibung einer Reihe geistesgeschichtlicher, politischer und wirtschaftlicher Vorgänge

¹¹⁰Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1039 f.

¹¹¹Oncken, *Geschichte der Nationalökonomie*; zit. bei Othmar Spann, 15.

¹¹²Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1041.

¹¹³Ebd., 1041.

¹¹⁴Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1041 f.

¹¹⁵Vgl. Giercke, *Johannes Althusius und die Entwicklung der naturrechtlichen Staatstheorien*.

¹¹⁶Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, 1040.

¹¹⁷Zit. bei Fernand Braudel, *Der Handel*, 600.

¹¹⁸Braudel, *Der Handel*, 600.

und Verhaltensweisen. Strittig bleibt unter Historikern, wie bereits weiter oben erwähnt, die zeitliche Eingrenzung des Merkantilismus. Fernand Braudel sieht das Problem pragmatisch und stellt dabei fest, dass der „Merkantilismus“ mit dem „nachdrücklichen, egoistischen und schon bald ungestümen Aufstieg des modernen Staates“¹¹⁹ einhergegangen sei.

Mit Beginn der Neuzeit wurde die mittelalterliche Welt der „kleinen Sozialgebilde“¹²⁰ mit ihrem dezentralen Gefüge durch die Vereinheitlichung und Zentralisation abgelöst. Dem politischen Zentralismus folgte der wirtschaftliche. Die landesfürstliche „Wohlfahrtspolizei“ sollte zur Stärkung fürstlicher Einkünfte vor allem durch die Steigerung der Steuerkraft der Bevölkerung beitragen.¹²¹ Hand in Hand mit dem Interesse des Zentralstaates an einer Erhöhung der Einnahmen ging eine sich aus der Wirtschaft entwickelnde Initiative einzelner Individuen einher. Der Satz „Pecunia nervus rei publicae“ brachte im 16. Jahrhundert hinsichtlich der staatlichen Finanzen, eine neue Sicht der politischen Ziele.¹²² Geld wird die Grundlage politischer Macht. Die Verwaltung der Staaten wird zentralisiert, stehende Heere treten anstelle der ritterlichen Lehensmiliz¹²³ und die Verwaltung wird in die Hände bezahlter Beamter gelegt, die dem Herrscher unmittelbar unterstanden. Bereits Jean Bodin (1529-1596), der Geld als „nervus rerum“ bezeichnet, deutet auf die richtungsweisende Mobilisierung aller Güterwerte einschließlich aller Immobilien, durch die zunehmende Dominanz des Geldes als allgemein anerkanntes Tauschmittel hin.¹²⁴

Nicht mehr der mittelalterliche Gedanke der Versorgung – die „Nahrung“ und der „gerechte Preis“¹²⁵ entsprechend der Lehre des hl. Thomas von Aquino – stand im Mittelpunkt, sondern der Preis entsprechend der individuellen Brauchbarkeit und dem Nutzen, den ein Gut dem Käufer persönlich stiftete. Dieser Gedanke impliziert bereits die Forderung nach Freiheit und individueller Entscheidung die im Individualismus und Humanismus der Renaissance begründet war. Der Versorgungsgedanke mutiert zu einem ökonomisch-materialistischen Konzept, das den Grundgedanken der merkantilistischen Wirtschaftspolitik ausmachte. Trotz individualistisch-liberaler Strömungen blieb der Primat des Staates gegenüber der Wirtschaft

¹¹⁹Braudel, Der Handel, 602.

¹²⁰Heinrich, Wirtschaftspolitik, 4.

¹²¹Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, 1040.

¹²²Stolleis, Pecunia nervus rerum. Zur Staatsfinanzen in der frühen Neuzeit, 63. Langensteiner, Für Land und Luthertum: die Politik Herzog Christoph von Württemberg (1550-1568), 165.

¹²³Stolleis, Pecunia nervus rerum, 64.

¹²⁴Bülow, Zur Einkommenslehre bei Adam Smith, in: Geschichte der Volkswirtschaftslehre, Hg. Antonio Montaner, Köln/Berlin 1967, 117.

¹²⁵Heinrich, Wirtschaftspolitik, 5. Thomas v. Aquino, Ausgewählte Schriften zur Staats- und Wirtschaftslehre, Bd. 3, 211.

und dem Individuum bestimmend. Die Hochschätzung des Geldes, das im Zeitalter des Merkantilismus mit dem Reichtum gleichgesetzt wurde, führte zur wirtschaftlichen Staatsindividualität. David Ricardo als Vertreter des metallistischen Standpunktes sah diese Gedanken im Sinne der Quantitätstheorie und in der Vermehrung des Geldes die Ursache für unerwünschte Preissteigerungen und damit die Gefährdung der Exporte.¹²⁶ Johann Heinrich Gottlob von Justi definierte den Reichtum des Staates im Sinne des ökonomischen Gesamtzusammenhangs: „Wenn in ihm eine genügende Menge von Gütern ist, die zur Notdurft und Bequemlichkeit des Lebens erfordert wird und vermittels welcher die Untertanen durch Fleiß und Arbeit ihre gute Nahrung finden können.“¹²⁷

Aus dieser Überlegung resultierten Grundforderungen und Ziele der „merkantilistischen Wirtschaftspolitik“: eine aktive Handelsbilanz, die Förderung von Landwirtschaft und Bevölkerungswachstum, die besondere Wertschätzung von Handel und des vorgelagerten Gewerbes sowie die Freiheit des Binnenhandels und -verkehrs.¹²⁸

Max Weber definiert den Merkantilismus sehr scharf und prägnant, indem er feststellt: „Merkantilismus bedeutet die Übertragung des kapitalistischen Erwerbsbetriebes auf die Politik. Der Staat wird behandelt, als bestände er einzig und allein aus kapitalistischen Unternehmern; die Wirtschaftspolitik nach außen beruht auf dem Prinzip, den Gegner zu übervorteilen, möglichst billig einzuhandeln und sehr viel teurer abzusetzen. Dadurch sollte die Macht der Staatsleitung nach außen gestärkt werden. Merkantilismus bedeutet also die Bildung eines modernen Machtstaates, Steigerung der fürstlichen Einkünfte, indirekt durch Steigerung der Steuerkraft der Bevölkerung.“¹²⁹ Es lag daher im Interesse des Herrschers, diese Geldmenge möglichst zu mehren, was in den Augen der Regierungen nur über den Export zu bewerkstelligen war.

Handel und Gewerbe versuchten die Bevormundung des Staates abzuschütteln und die vernachlässigte Landwirtschaft setzte sich mithilfe des physiokratischen Gedankengutes gegen den vorherrschenden Merkantilismus zur Wehr. In Frankreich führten die Überschuldung des Staates und die damit verbundene Notwendigkeit einer Schuldensanierung zur Freisetzung von Ideen, die zum Teil in eine unkontrollierte Öffnung

¹²⁶Anderegg, Grundzüge der Geldtheorie und Geldpolitik, 156.

¹²⁷Zit. bei Heinrich, Wirtschaftspolitik, 5.

¹²⁸Heinrich, Wirtschaftspolitik, 5.

¹²⁹Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, 1040.

des Marktes mündeten. Der Irrtum, dass der Besitz von Edelmetallen mit volkswirtschaftlichem Reichtum eines Landes gleich zu setzen sei, bedingte die Vernachlässigung des landwirtschaftlichen Standes. Sie führte in Frankreich unter Jean-Baptiste Colbert zum Verbot der Ausfuhr von Getreide.¹³⁰ Colbert versuchte damit die Preise landwirtschaftlicher Produkte am französischen Markt zu drücken, brachte aber damit die Landwirtschaft an den Rand des Ruins.

Die wirtschaftliche Entwicklung erhielt durch die Entdeckung Amerikas 1492 und den Seeweg nach Indien 1498 eine neue Dimension. Der Handel und das mit ihm in Zusammenhang stehende Geld erschienen als Quelle des Reichtums und Grundlage der politischen Macht. Die entdeckten Gold- und Silbervorkommen in den neuen Ländern überschwemmten die westeuropäischen Länder Europas und waren ein wesentlicher Auslöser für die sogenannte Preisrevolution.

Es entstanden in der Auffassung der damaligen Volkswirtschaft zwei wesentliche Begriffe: die Hochschätzung des Geldes einerseits und die des Außenhandels als Basis für den einströmenden Geldfluss andererseits. Der logische Schluss war die Förderung des dem Handel vorgelagerten Großgewerbes, das die nötigen Waren für die Ausfuhr produzierte oder zumindest den Import von Waren aus fremden Ländern zu substituieren hatte.

Das „System“ der daraus resultierenden Maßnahmen lässt sich vorbehaltlich der lokalen Verschiedenheiten und mangels Geschlossenheit der Lehre wie folgt darstellen: Als oberstes Ziel galt die Herstellung einer günstigen Handelsbilanz. Um das zu erreichen, mussten mehr Güter aus- als eingeführt werden. Ein weiteres Ziel war, wie bereits oben erwähnt, die Schaffung größerer innerer Märkte und damit die Abschaffung innerer Zolllinien und anderer verwaltungstechnischer Hindernisse. Eine weitere Voraussetzung für die Entwicklung des Handels war eine geeignete Verkehrspolitik, die den Bau von Verkehrswegen förderte, um einen kostengünstigen und sicheren Transport der Güter zu gewährleisten. Die Verkehrspolitik legte ihr Schwergewicht auf den Bau guter Handelsstraßen, schiffbarer Kanäle

¹³⁰Jean-Baptiste Colbert Marquis de Seignelay, 1619 bis 1683, französischer Staatsmann, der politische und volkswirtschaftliche Reformator Frankreichs unter Ludwig XIV. Er lieferte durch planvolle Steigerung und zentralistische Zusammenfassung der Wirtschaftskräfte Frankreichs die materiellen Grundlagen für die Außenpolitik Ludwig XIV. Als Wirtschaftspolitiker war er einer der bedeutendsten Vertreter des Merkantilismus (Colbertismus). Vor allem förderte er die Industrie, die Flotte und Kolonialpolitik, den Bau von Straßen und Kanälen und eine straffe Ordnung der Verwaltung. Er bahnte die innere Zolleinheit Frankreichs an. Vergeblich suchte er die kostspielige Kriegspolitik Ludwig XIV. zu hemmen, in: Der neue Brockhaus, Wiesbaden 1973-V., Nr. W 1137, 483.

sowie auf die Verbesserung des notwendigen Kommunikationssystems mit einem massiven Ausbau des Postwesens. Die Befreiung der auf arbeitsteilige Produktion ausgerichteten, vorwiegend für den Export bestimmten Produkte der Manufakturen vom Zunftzwang, die Erteilung landesfürstlicher Privilegien und Monopolen, sowie die weitgehende Beseitigung der durch Zunftwesen, Zölle und Mauten bestehenden Beschränkungen der Stadtwirtschaft gehörten ebenfalls zu den Kernpunkten des Systems.

Die merkantilistische Zollpolitik drängte im Dienste der Ausfuhrerhöhung auf Beseitigung der Ausfuhrzölle – wenn nötig, wurde die Ausfuhr sogar prämiert. Demgegenüber sollten die Einfuhren durch hohe Einfuhrzölle und Einfuhrverbote beschränkt werden. Die Einfuhr von Rohstoffen, die zur Herstellung von Gütern für den Export bestimmt waren, sollte zollfrei sein oder höchstens mit geringen Einfuhrzöllen belegt werden. Weitere Maßnahmen waren staatliche Unterstützungen für Manufakturen und die Gründung staatlicher Fabriken, die auch als Musterbetriebe zur Anleitung für ähnliche Betriebe dienen sollten. Die umfangreichen Betriebsvorschriften des merkantilistischen Schrifttums hatten zum Ziel, die Einzelheiten der Herstellverfahren auf hohem technischem Niveau zu halten oder auf ein solches zu bringen.

Ein weiteres Mittel der merkantilistischen Politik war der Erwerb von Kolonien, die Gründung von „Handels-Compagnien“ sowie die Förderung der Schifffahrt. Damit die Herstellung der Produkte nicht zu teuer wurde, kam es als flankierende Maßnahme in Form einer Änderung in der Bevölkerungs- und Lohnpolitik. Die Vermehrung der Bevölkerung und aller damit im Zusammenhang stehenden Förderungen und Erleichterungen – wie die Aufhebung von Eheverböten, Bereitstellung billiger Lebensmittel und damit auch Ausfuhrverbote von Getreide – waren begleitende Maßnahmen, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

Auf die Edelmetallerzeugung wurde großes Augenmerk gelegt und die inländischen Gold-, Silber- und Edelmetallbergwerke entsprechend gefördert. Alle diese Maßnahmen waren nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck und zeigen die Hochschätzung des Geldes und des Reichtums. Für den Merkantilisten Thomas Mun galt: „Geld erzeugt den Handel und der Handel erzeugt Geld.“¹³¹

¹³¹Stavenhagen, Geschichte der Wirtschaftstheorie, 4. Auflage, 510. Mun, Thomas, England's treasure by foreign trade; etwa 1630 verfasst, erschienen 1664; Englands Schatz durch den Außenhandel, deutsch von Rudolph Biach, Wien 1911, 110.

Die Gestalt des Merkantilismus war zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Ländern unterschiedlich. Die englische, niederländische und italienische Prägung war mehr auf den Handel, die spanische und vor allem die deutsche auf das Gewerbe ausgerichtet. Der Merkantilismus kannte zwar keine Geldtheorie, Geld bedeutete aber „verdichteter Reichtum“, das „Gut der Güter“ und war im Zusammenhang mit der Gesamtheit der Wirtschaft zu sehen.

Angesichts des Kameralismus, der Zünfte und Stände neben den bevorrechtigten Betrieben weitestgehend bestehen ließ, erscheint nach Justi der Merkantilismus als universalistisches System, in dem das „breiteste Vermögen der Republik wirtschaftlich zu heben, zum gemeinschaftlichen Besten des Regenten und der Unterthanen klüglich anzuwenden und die dazu nöthigen Anstalten und Geschäfte in guter Ordnung und Einrichtung zu erhalten“¹³², als oberste Prämisse galt. Der Individualismus, basierend auf den Gedanken des Naturrechts, sah die Gesellschaft als eine Summe selbstständiger Individuen an, wobei das Individuum das Ursprüngliche und Erste der Gesellschaft sowie des Staates verkörperte. Demgegenüber war der Universalismus, dem der österreichische Kameralismus folgte, zwar auf den Erhalt der geistigen Selbstständigkeit des Einzelnen, aber nur im Sinne der Gemeinschaft ausgerichtet.

Als Gegenbewegung zum Merkantilismus mit seiner Überbetonung von Handel, Industrie und Handelsbilanz bei gleichzeitig minderer Wertschätzung der Landwirtschaft, sah das physiokratische System die Reihung im umgekehrten Sinne. Ohne die landwirtschaftlichen Produkte und Erträge wäre kein Handel möglich. Einer der bedeutendsten Kritiker des merkantilen Systems war John Law (1671-1729), der eine eigene Kredittheorie aufstellte. Law sah „das beste Geld“ nicht in schwankenden Werten von Gold und Silber repräsentiert, sondern in Grund und Boden als den „besten und beständigsten Wertmaßstab“. Da Grund und Boden nicht „in Umlauf“ gebracht werden können, müsse man diese Werte gleichsam durch papierene Hypothekenscheine vertreten lassen, um sie zu „mobilisieren“. Die „[Land-] Güter können keine von ihren Nutzen verlieren [. . .], aber das Geld kann sein Gepräge, folglich an seinem Preis [. . .] verlieren.“¹³³ Geld wurde nach Adam Smith nicht erfunden, sondern es ergab sich immer dann, wenn man im Naturaltausch die Gegenleistung nicht

¹³²Rainalter, Hg., Lexikon zum aufgeklärten Absolutismus in Europa, Herrscher-Denker-Sachbegriffe, 335.

¹³³Law, John, Money and Trade, Edinburgh 1703: deutsch unter dem Namen: Herrn Laws Gedanken vom Waren- und Geldhandel, Leipzig 1720, 115.

benötigte.¹³⁴ Geld geprägt oder wie in primitiven Gesellschaften ungeprägt, wird somit zum organisierenden Tauschmittel¹³⁵, monetäres Kapital höherer Ordnung, das verbindende Element aller Wirtschaftenden.

Gründer der physiokratisch-ökonomischen Schule war François Quesnay (1694-1774). Ausgangspunkt seiner Überlegungen war der Niedergang der Landwirtschaft in Frankreich durch die merkantilistische Wirtschaftspolitik von Jean-Baptiste Colbert sowie die wirtschaftlichen Turbulenzen der durch die Spekulationsgeschäfte von John Law ausgelöst wurden. Die zentrale These der Physiokraten war, die Landwirtschaft sei die einzige Quelle des Reichtums und die Wertschöpfung erfolge nur in diesem Sektor. Quesney entwickelte zwar das „Tableau économique“¹³⁶, das als Vorläufer der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung angesehen wird, konnte damit aber die ursächlich-mechanistische Theorie des Merkantilismus, trotz der Verwendung organischer Elemente in seiner Überlegung, nicht überwinden.¹³⁷ Erst Adam Smith (1723-1790) wies erstmals auf die wirtschaftliche Effizienzverbesserung des Geldes und führte die Erleichterung der Arbeitsteilung und das damit verbundene erhöhte reale Wachstum an.¹³⁸ Da das ökonomische Wachstum in einer bestimmten Relation zum Warenaustausch der Märkte steht, ist es nur dort gewährleistet, wo eine wachsende Nachfrage einer gleichzeitig möglichen Steigerung der Verkehrsleistung gegenübersteht.¹³⁹ Ohne Verbesserung im Güter-, Personen- und Nachrichtenverkehr war ein Wachstum auf Basis eines weiträumigen Warenaustausches nicht gegeben. Fehlte diese Infrastrukturen, so waren die Voraussetzungen der Arbeitsteilung nicht gegeben oder entsprechend begrenzt.

1.3.2 Handel und Entwicklung in Europa

Die schlechte Wirtschaftsentwicklung des 14. Jahrhunderts setzte sich auch in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts fort, bis sich um 1450 ein leichter Aufschwung anbahnte. In dieser Zeit lockerten sich – von einigen besonders begünstigten Gebieten wie Italien und den

¹³⁴Streissler, Hg., Smith Adam, Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker, Tübingen 2005, 105.

¹³⁵Ebd., 105.

¹³⁶Recktenwald, Hg., Smith, Adam, Der Wohlstand der Nationen, München 2009, 569.

¹³⁷Ebd, 570.

¹³⁸Smith, Adam, Untersuchungen über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker, Hg. Erich Streissler, 105-109.

¹³⁹Ebd., 101f.

Niederlanden abgesehen - die Wirtschaftsbeziehungen. Der normale Güterausaustausch wurde auf der untersten Stufe, den lokalen Messen und Märkten, durchgeführt. Die abendländischen Städte gewannen die Macht über die Landgebiete und brachten sie in ihre Abhängigkeit. Durch Preissteigerungen der gewerblichen und Preissenkungen agrarischer Produkte gewannen die Städte letztlich also die Oberhand in dieser Wechselbeziehung.

Im 16. Jahrhundert erlebten Märkte und Messen ihre höchste Entfaltung, das sich laut Raymond de Roover wahrscheinlich auf ihre zunehmende Zahl und die bessere Geld- und Kreditzirkulation zurückführen lässt.¹⁴⁰ Fernand Braudel geht davon aus, dass für den Fall, dass diese Annahme von de Roover richtig wäre, die Geld- und Kreditzirkulation den Fortschritt in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts begünstigte. Da sich die Geld- und Kreditzirkulation unabhängig von den Ländergrenzen zwischen den Messen und Märkten sozusagen auf einer übergeordneten Ebene bewegten, waren die lokalen von den „ungreifbaren“ internationalen Kreisläufen abhängig.¹⁴¹ Ab dem Jahre 1575 wurde die Kreditzirkulation geringer und verschwand nahezu vor allem durch den Zusammenbruch des Handelskreises Antwerpen–Lyon–Medina del Campo¹⁴². Erst im 17. Jahrhundert belebte sich der Handel wieder, was zum Teil durch die Tätigkeit der Börse in Amsterdam und die Zunahme des Güterausaustausches an der Basis bedingt war. Ab den 1730er-Jahren kam es wieder auf allen Ebenen zu einer verstärkten Handelstätigkeit. Es bildeten sich Verkaufsläden und der Zwischenhandel gewann auf Kosten der Märkte an Bedeutung, die wieder auf die Stufe des elementaren Güterausaustausches zurücksanken.¹⁴³

Die Abwicklung der internationalen Geschäfte in Europa und Übersee erforderte funktionierende Geldsysteme, da der Großteil der Kontrakte nicht in Münzen, sondern mit Wechseln bezahlt wurde. Mit vermehrter Handelstätigkeit stieß die Begleichung der Kontrakte die in Gold- und Silbermünzen abgeschlossen wurden – schon aufgrund des zu manipulierenden Gewichtes und der Sicherheitsrisiken im Transport – zunehmend auf Probleme. Der Gebrauch von Wechseln war im Vergleich wesentlich einfacher und konnte per Postversand erledigt werden. Die Börsen erhielten durch die neu entstandenen Banken,

¹⁴⁰Roover, „Le marchè monétaire au Moyen Age et au début des Temps modernes“, in: *Revue historique*, 1970, 28.

¹⁴¹Braudel, *Der Handel*, 140.

¹⁴²Medina del Campo ist eine kleine Stadt zirka in der Mitte von Spanisch Meseta Center in Kastilien und León (spanisch Castilla y León) war eine „spanische autonome Gemeinschaft“.

¹⁴³Braudel, *Der Handel*, 141.

die sich vornehmlich an internationalen Handelsplätzen (vor allem in Amsterdam) etablierten, Konkurrenz. Jede Bank sah sich wegen des erforderlichen Wechselclearings genötigt, eine Filiale an jedem der bedeutenden Handelsplätze zu unterhalten. Die großen Börsenplätze garantierten für den Handel nicht nur bessere Absatzchancen, sondern gleichzeitig die Möglichkeit, Geld kurzfristig zu veranlagen. Am Ende einer Rechnungsperiode musste dann nur mehr der Saldo in Bargeld, Gold oder Silber ausgeglichen werden.¹⁴⁴

Anders sah hingegen die Situation im Ostsee- und im internationalen Handel aus, da der importierte Warenwert nur zum Teil durch entsprechende Gegenlieferungen ausgeglichen werden konnte. Der Rest musste in Silber oder auch in Gold bezahlt werden.

Damit der tägliche Zahlungsverkehr mittels Wechsel funktionieren konnte, bedurfte es neben vertrauenswürdigen Geschäftspartnern auch effizienter Geschäftsverbindungen, die einem Kaufmann in Amsterdam eher zur Verfügung standen, als einen am einem unbedeutenden Handels- und Clearingplatz.¹⁴⁵ Dieser Vorteil relativierte sich, sobald der Gütertransport und die Postverbindungen infolge außergewöhnlicher Ereignisse oder kriegerischer Auseinandersetzungen behindert oder gänzlich abgeschnitten wurden. Bei Ausbruch der Französischen Revolution im Jahre 1789 wurden die Verbindungen des friedlichen Geschäftsverkehrs unterbrochen und die auf Paris ausgestellten Wechsel befanden sich in einer anhaltenden Baisse.¹⁴⁶ Die am 21. November 1806 von Napoleon ausgerufene Kontinentalsperre, mit welcher er England und dessen überbordende Handelsmacht in die Knie zwingen wollte, bewirkte eine Veränderung des Bewusstseins der kontinentaleuropäischen Länder: Sie sahen sich gezwungen, ihre ohnehin hinkende internationale Handelstätigkeit neu zu überdenken und die gewerbliche Produktion und den innereuropäischen Handel zu forcieren. Die wirtschaftliche Entwicklung in der ersten, vor allem aber der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kann zum Teil als eine Folge dieses Lernprozesses gedeutet werden.

Der Gütertausch überzog Europa wie ein Verbindungsraaster, an dessen Schnittpunkten sich – je nach Lage und Anzahl der Rasterverbindungen – Handelsplätze und Handelszentren bildeten. So galt lange das Sprichwort: „Sag mir, wo du sitzt, und ich sag dir, wer du bist.“¹⁴⁷ An diesen Plätzen etablierten sich je nach Bedeutung des Handelsplatzes spezialisierte kleinere Einzelhändler und Großkaufleute. Letztere befanden sich an Handelsknotenpunkten

¹⁴⁴Braudel, Der Handel, 152.

¹⁴⁵Ebd., 151.

¹⁴⁶Ebd., 150 f.

¹⁴⁷Ebd., 155.

und hatten in der Regel Zugang zu den großen Geschäftskreisläufen. Die Handelsnetze wurden durch einzelne Agenden gebildet, die zum Teil ein und derselben Firma angehörten, aber an verschiedenen Handelsplätzen agierten und über ein beträchtliches Bündel von Handelsbeziehungen verfügten. Die Händler wurden zu weit gereisten Personen, die nicht nur den Kontakt zu ihren Kunden, sondern auch zu anderen Händlern, Banken und Börsen pflegen. Die Welt wurde zu einem „Dorf“.¹⁴⁸

Welche Form der Zusammenarbeit auch immer gewählt wurde, sie verlangte nach großem Vertrauen, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Befolgung der Anweisungen. Es hat sich erwiesen, dass die internationale Solidarität (Klassensolidarität) unter Kaufleuten stärker ausgebildet war als das Zusammengehörigkeitsgefühl unter Landsleuten und Mitbürgern.¹⁴⁹ Die Klassensolidarität schloss natürlich geschäftliche Rivalität zwischen Einzelpersonen und erst recht zwischen Städten und Nationen nicht aus.

Wenn man über die Wirtschafts- und Handelsentwicklung zwischen dem 15. und 18. Jahrhundert spricht, muss man sich auch mit dem künstlichen Begriff des „merkantilistischen“ Zeitalters beschäftigen. Abgesehen von der bereits oben erwähnten Fragwürdigkeit dieses Begriffes, sind die Pläne, Vorstellungen und Maßnahmen der Staaten im erwähnten Zeitraum durch Hermann Kellenbenz auf eine sehr prägnante Formel gebracht worden: „Merkantilismus ist die Hauptrichtung der Wirtschaftspolitik und des dahinterstehenden wirtschaftspolitischen Denkens in der Epoche des europäischen Fürstenabsolutismus.“¹⁵⁰ Dabei muss man sich bewusst sein, dass es weder ein einheitlicher noch gleichförmiger Prozess war, der in allen Territorien zur gleichen Zeit abgelaufen war. Es gab „ebenso viele Formen des Merkantilismus wie Merkantilisten“¹⁵¹. Auch bezüglich der zeitlichen Abgrenzung des Begriffes besteht Uneinigkeit. Braudel vertritt die Ansicht, dass sich in Wirklichkeit der Merkantilismus mit dem ungestümen Aufstieg des modernen Staates deckt.¹⁵² Der Nationalismus findet in dieser Zeit seine Grundlage, da von den einzelnen Landesfürsten versucht wurde, die eigenen Territorien durch entsprechende zolltechnische Schranken abzugrenzen.

¹⁴⁸Braudel, Der Handel, 154.

¹⁴⁹Ebd., 158.

¹⁵⁰Kellenbenz, Der Merkantilismus, 5.

¹⁵¹Chambre, Posořkov et le mercantilisme, in: Cahiers du monde russe, 1963, 358; zit. bei Braudel, Der Handel, 600.

¹⁵²Braudel, Der Handel, 602.

Das Selbstverständnis der merkantilistischen Wirtschaftspolitik findet sich prägnant in einem Satz des Ökonomen Johann Heinrich Gottlob von Justi zusammengefasst: „Der Regent muß alle Gewerbe dirigieren, wie es die Notdurft des Landes, die auswärtigen Commerciën, die Beförderung und Vermehrung der Nahrung der Unterthanen und kurz die allgemeine Wohlfahrt des Staates erfordern.“¹⁵³ Es war das Ziel der Staaten, einen auf dem Gleichgewichtsprinzip beruhenden „Universalkommerz“ durch zentrale Lenkungsmaßnahmen herzustellen.¹⁵⁴

Die nationalen Konflikte dieses Zeitabschnittes hatten sehr häufig ihre Ursache in kommerziellen Belangen oder es wurden zumindest merkantile Vorwände für außenpolitische Schritte geltend gemacht.¹⁵⁵ Dem Handel mit fremden Ländern wurde lebensnotwendige Bedeutung für Reichtum und Wohlstand des exportierenden Landes zugemessen. Der Reichtum definierte sich über die dem jeweiligen Land zur Verfügung stehenden Geldmittel und Edelmetalle, die unter dem Begriff Kapitalmenge subsummiert wurden.

Bei Betrachtung der Handelsvolumina darf nicht übersehen werden, dass, obwohl die Länder der Neuzeit einen innigen Zusammenhang zwischen Außenhandel und Wohlstand sahen, der internationale Handel nur einen marginalen Anteil gegenüber dem lokalen Handel ausgemacht hat.¹⁵⁶ Für die Güter des täglichen Bedarfs deckte sich die Bevölkerung fast ausschließlich auf lokalen Märkten ein, nur einige spezielle Güter des Luxusbedarfs sowie bestimmte Nahrungsmittel wie Getreide, Rinder sowie Spezialitäten wie etwa Gewürze wurden durch den internationalen Handel importiert.¹⁵⁷

Ein bedeutender Faktor im internationalen Handel waren die Transportkosten, die von den zur Verfügung stehenden Wasser- und Landwegen, von den auftretenden natürlichen und politischen Hindernissen wie Zollgrenzen und nicht zuletzt von den kriegerischen Auseinandersetzungen bestimmt waren.¹⁵⁸ Bei der Gesamtbetrachtung fällt die Isolation gewisser lokaler Bereiche innerhalb Europas auf, die erst im Laufe der Jahrhunderte durch

¹⁵³ Pöribram, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik von 1740 bis 1860. Auf Grund der Akten I, 1740 – 1798, ; zit. nach Gewerbepolitik, 120.

¹⁵⁴ Seliger/Ucakar, Wien politische Geschichte 1740–1895, Teil1, 96.

¹⁵⁵ Glamann, Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 2, 271.

¹⁵⁶ Braudel, Der Handel, 230.

¹⁵⁷ Glamann, Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 2, 272.

¹⁵⁸ Ebd., 272.

den Bau von Verkehrswegen beseitigt oder zumindest verbessert werden konnte.¹⁵⁹ Wo es trotz aller Schwierigkeiten zu einem internationalen Gütertausch kam, geschah das aufgrund einer spezifischen Nachfrage, vor allem der oberen Gesellschaftsschichten. Aber auch die mittleren und ärmeren Schichten in den Städten, die dort ihre Lebensmittel kaufen mussten, traten als Käuferschicht auf.¹⁶⁰ Ähnlich verhielt es sich im europäischen und internationalen Handel, wo die Vorherrschaft der Börsen durch das entstehende Bankensystem langsam zurückgedrängt wurde.¹⁶¹ Die Bedeutung des wachsenden Bankensystems wird durch die Karte aus „Guy Antonietti, Une maison de Banque á Paris au XVII^e siècle, Gruffuhle Montz et Compagnie (1789–1793)“ demonstriert.¹⁶²

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung des internationalen Handels war der Transport zur See. Damit waren in erster Linie jene Länder begünstigt, die über einen direkten Sezugang verfügten und wo sich natürliche Häfen für die Schifffahrt anboten. Hingegen waren alle kontinentalen Gebiete, die über keine schiffbaren Flüsse oder einen unmittelbaren Zugang zu Seehäfen verfügten, in ihrer Entwicklungsmöglichkeit eingeschränkt. Der Landtransport war nicht nur teuer, er brachte auch das Problem der geringen Transportvolumina je Transporteinheit mit sich. Der verstärkte Ausbau des Straßennetzes Ende des 17. und vor allem im 18. Jahrhundert brachte eine gewisse Erleichterung.¹⁶³ Für Güter mit sehr hohem Gewicht wie zum Beispiel Getreide war der Transportkostennachteil auf der Straße im Vergleich zur Fluss- und Seefracht sehr hoch. Diese Geschäfte kamen nur bei sehr hohen Marktpreisen und speziellen Umständen zustande, wenn der Preis die Transportkosten deckte. Erst mit dem Bau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert konnte dieser Nachteil kompensiert werden.

Durch die Entwicklung des Seehandels war es Europa gelungen, Produkte aus anderen Kontinenten zu erhalten, zu denen man bisher entweder überhaupt keinen Zugang hatte oder diese nur mühsam und langwierig auf den Landwegen mittels Handelskarawanen vom Mittleren oder Fernen Osten herbeigeschaffen konnte. Damit verlor auch der bisher florierende Küstenhandel speziell im Mittelmeerraum an Bedeutung und mit ihm ging die

¹⁵⁹ Glamann, Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 2, 272.

¹⁶⁰ Ebd., 272.

¹⁶¹ Braudel, Der Handel, 141.

¹⁶² Ebd., 107.

¹⁶³ Helmedach, Verkehrssystem, 66. Behringer, Thurn und Taxis, 126. Zedler, Bd. 16 (1737) Artikel „Land-Straße“, 568 – 571; Artikel „Straße“. Ebd., Bd. 40 (1744), 714–718.

Blütezeit der dort angesiedelten bedeutenden Handelsstädte zu Ende. Ein sehr markantes Beispiel bietet der in erster Linie durch den Stadtstaat Venedig berühmte Levantenhandel.

Europa erlebte, wie bereits oben angeführt, im 16. Jahrhundert eine lang anhaltende und starke Inflation. Die „Preisrevolution“ betraf in erster Linie Nahrungsmittel, die unter heftigen Inflationsdruck gerieten, während gewerbliche und handwerkliche Erzeugnisse weniger betroffen waren.¹⁶⁴ Die Preissteigerungen sind zum Teil durch die einströmenden Edelmetallmengen aus der Neuen Welt, aber auch aufgrund des Bevölkerungswachstums und der damit verbundenen steigenden Nachfrage zu begründen.¹⁶⁵

Das Wachstum der Handelsbeziehungen im 16. Jahrhundert stand in enger Verbindung mit dem Kreditwesen. Eine wesentliche Ursache der inflationären Entwicklung lag in der durch den Münzimport stetig steigenden Geldmenge, der keine entsprechend steigende Güterproduktion gegenübergestanden ist. Die „Geldmengenblase“, um einen modernen Terminus technicus zu verwenden, führte zu einem Rückgang des Importes von Münzmetall, was wieder zu Liquiditätsengpässen in Europa führte. Dieser Herausforderung konnte man nur mit einem funktionierenden Kreditsystem begegnen und es waren in erster Linie die Niederländer, die auf diesem Gebiet im 17. Jahrhundert erfolgreich agierten.¹⁶⁶ Ein ausgedehnter Faktoreihandel (Handelsniederlassungen von Kaufleuten im europäischen Ausland oder in Übersee) wurde ausgehend von Amsterdam aufgebaut.¹⁶⁷ Der fast 100 Jahre anhaltende Preisanstieg wurde in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts von einer stationären oder fallenden Tendenz abgelöst. Im 18. Jahrhundert verlagerte sich der Handelsschwerpunkt Richtung England, wobei sich speziell der Kolonialhandel intensiv entwickelte und zur Vormachtstellung Englands im Seehandel beitrug.

Der Ostseeraum gehörte zu einem größeren nordeuropäischen Gebietskomplex, der das Gebiet von der Nordküste der Niederlande über die Nordsee, das Kattegat, den Großen und Kleinen Belt bis in die Ostsee umfasst. In diesem Gebiet unterschied man zwei typische Handelsarten: den See- und den Überlandhandel, die sich beide mit Massengütern des täglichen Bedarfs beschäftigten.¹⁶⁸ Im Seehandel wurden vor allem Getreide, Salz, gesalzener

¹⁶⁴ Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 273. Reisenleitner, Frühe Neuzeit, Reformation und Gegenreformation, 25 f.

¹⁶⁵ Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 273.

¹⁶⁶ Ebd., 274.

¹⁶⁷ Ebd., 274. Braudel, Der Handel, 165, 198.

¹⁶⁸ Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 280.

Fisch, Erze und Holz gehandelt, im Überlandhandel ging es in erster Linie um die „Viehtrift“, aber auch Handelsgüter mit nicht zu großem Volumen und Gewicht.

Der Ostseeraum war lange Zeit in erster Linie die Kornkammer Nordeuropas. Der Seeweg von der Nordsee um Skagens Horn¹⁶⁹ durch den Sund in die Ostsee wurde erstmals von den Holländern befahren. Diese Verbindung wurde bald wichtiger als die alte Landverbindung von Hamburg nach Lübeck. Aus dem dänischen Schutzzollregister, das umfangreiche Dokumentationen über den Schiffsverkehr und Handel durch den Sund beinhaltet, kann man ersehen, dass bereits um 1590 vorwiegend holländische Schiffe den Sund passierten. Amsterdam wurde zum Getreide-Hauptumschlagplatz für ganz Europa. Getreidehandel und Fischfang waren im 17. Jahrhundert die Eckpfeiler des staatlichen Handelsimperiums der Niederländer.¹⁷⁰ Der anwachsende Landhandel zwischen den Niederlanden und Norditalien schränkte das Handelsvolumen der Hansestädte ein.

Die wachsende Nachfrage beruhte zu einem guten Teil auf dem Bevölkerungswachstum und der zunehmenden Verstädterung Westeuropas. Die Niederlande entwickelten sich zum Finanzumschlagplatz Europas, was sich anhand einer Verdoppelung der Bevölkerung von 1500 bis 1650 nachvollziehen lässt.¹⁷¹ Diese Entwicklung ist auch am Wachstum der Städte nachzuvollziehen.¹⁷²

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts stagnierte das Bevölkerungswachstum Westeuropas. Die gleichzeitig steigende Getreideproduktion stand einer sinkenden Nachfrage gegenüber. Der holländische Handel spielte bis etwa 1731 eine bedeutende Rolle im internationalen Wirtschaftsleben. Ab diesem Zeitpunkt begann sich das dynamische Zentrum des Handels in Richtung London zu verlagern. Die Ursache lag auch in der steigenden Bedeutung des Kolonialwarenhandels, bei dem England eine dominierende Rolle einzunehmen begann.

Das nordöstliche Pendant zu Amsterdam war die Stadt Danzig.¹⁷³ Die Stadt hat eine geschützte Lage und einen direkten Zugang zur See. Gleichzeitig war es das Wirtschaftszentrum für das beachtliche polnische Hinterland und der Außenhandel spielte bereits in der

¹⁶⁹Skagen, genauer Skagen Grenen, die nördlichste Spitze Dänemarks, dort wo die Nordsee und die Ostsee aufeinandertreffen, in: Der neue Brockhaus, Wiesbaden 1974.

¹⁷⁰Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 281.

¹⁷¹Ebd., 282. Knittler, Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit, 23.

¹⁷²Knittler, Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit, 24, 26, 28, 29.

¹⁷³Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 291.

frühen Geschichte dieser Stadt eine bedeutende Rolle. Im 16. und 17. Jahrhundert wuchs der Verkehr auf der Weichsel stark an, da die landwirtschaftlich fruchtbaren Gebiete ihre Produkte in Richtung Ostsee und über den Hafen Danzig zu vermarkten suchte. Die polnische Tiefebene war von einem Netz schiffbarer Flüsse durchzogen, deren Hauptader die Weichsel war.

War der Flusshandel im 15. Jahrhundert noch in den Händen der Bauern und der städtischen Kaufleute, so begann sich mit der Zunahme des Exportes über Danzig der polnische Adel für den Export zu interessieren.¹⁷⁴ Gesprächs- und Verhandlungspartner waren Danziger Kaufleute, die ihrerseits als Agenten für Kaufleute in Amsterdam handelten. Der Adel konnte im Gegenzug ausländische Luxusgüter erwerben, wodurch ein großer Teil des eingenommenen Geldes wieder abfloss. Trotzdem wies Westeuropas Handelsbilanz mit der Ostsee „im großen und ganzen einen Passivsaldo auf“¹⁷⁵, der die Länder Westeuropas zwang, das Minus durch direkte Edelmetalllieferungen auszugleichen.¹⁷⁶

Der polnische Adel musste, um seinen Lieferverpflichtungen nachzukommen, über ausreichende und billige Arbeitskräfte verfügen. Um das sicherzustellen, wurden die Bauern von ihren adeligen Grundherren unter Auflösung der Bauernstellen in die Gutsherrschaften gedrängt und in der Folge zur Zwangsarbeit (Fronen) verpflichtet.¹⁷⁷ Gegen Ende des 16. Jahrhunderts waren viele Bauern so verarmt, dass ein Rückgang der Nachfrage in vielen polnischen Städten und Märkten zu verspüren war, die sich nachteilig auf Handwerk und Gewerbe auswirkte. Der einseitige Nachfragedruck aus dem Süden und Westen Europas ging auf Kosten der Bauern und des Gewerbes in den Städten.¹⁷⁸ Eine zunehmende Verarmung und Verwahrlosung dieser Bevölkerungsgruppe war die Folge.¹⁷⁹

Ein Blick in das bereits oben erwähnte Sundzollregister lässt nicht nur den Umfang der Exportbewegungen, sondern auch deren drastischen Anstieg von 1497 bis 1660 erahnen. Die Tabelle zeigt innerhalb dieses Zeitraumes, den man als die erste Periode bezeichnet, in

¹⁷⁴ Glamann, Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 2, 292.

¹⁷⁵ Braudel, Der Handel, 228.

¹⁷⁶ Bog, Die Rolle des zentraleuropäischen Handels im Ausgleich der Handelsbilanz zwischen Ost- und Westeuropa, 1550–1650, 5, zit. bei Braudel, Der Handel, 228.

¹⁷⁷ Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 292.

¹⁷⁸ Anteil der Bevölkerung von Städten mit über 10000/5.000 Bewohnern an der Gesamteinwohnerzahl europäischer Städte und Räume 1500 – 1800, nach De Vries, Bairoch, Batou, Chèvre, in: Knittler, Die europäischen Städte in der frühen Neuzeit, 24.

¹⁷⁹ Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 292.

beiden Richtungen mehr als 400.000 Schiffsdurchfahrten und von 1661 bis 1783 sind über 520.000 vermerkt, wovon fast 60 Prozent der Schiffe aus den Vereinigten Provinzen der Niederlande kamen. In der zweiten Hälfte des genannten Zeitraumes (1661–1783) sank der Anteil der holländischen Schiffe auf 35,5 Prozent ab. Bei den Getreidelieferungen passierten in der ersten Hälfte der genannten Periode zirka 4,6 Millionen Lasten, wovon die Holländer etwa 76 Prozent, in der zweiten aber dafür längeren Periode insgesamt 4,7 Millionen Lasten¹⁸⁰, wovon Holländer je nach Getreideart nur mehr 70 Prozent transportierten.¹⁸¹ Danzig als wichtigster Hafen für Getreideexporte, fiel in den genannten Perioden von einem Anteil von etwa 70 auf 47 Prozent der Gesamtexporte des Ostseeraumes ab.

Die langfristigen Merkmale des niederländischen Ostseehandels waren seine Stabilität, seine Geschwindigkeit sowie seine zentrale Leitung in Amsterdam. Die Holländer sprachen von der „Mutter des Handels“ und sogar von der „Seele des Handels“. Der Getreidehandel wurde als „Quelle und Wurzel allen Handelns in diesen Ländern“ bezeichnet.¹⁸² Kurzfristig kam es zu erheblichen Schwankungen im Handel, die durch Missernten und kriegerische Ereignisse wie zum Beispiel der Krieg zwischen Schweden und Polen von 1655 bis 1660 oder aber durch den Bevölkerungsrückgang in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts hervorgerufen wurden. Im Jahre 1650 trat die Wende im Ost-West-Getreidehandel ein und die langen Wachstumsphasen neigten sich dem Ende zu. Die kriegerischen Entwicklungen zwischen Schweden und Polen und der Feldzug Karls X. von Schweden sowie die damit einhergehenden Verwüstungen und Beschlagnahmungen waren wesentliche Faktoren des Rückganges.¹⁸³ Der Krieg brachte den Ostseehandel für fast fünf Jahre zum Erliegen und Holland sah sich in der Zwischenzeit nach anderen Quellen um.¹⁸⁴ Das hatte zur Folge, dass die Marktpreise in Amsterdam äußerst sensibel reagierten und großen Schwankungen unterlagen.

Es bleibt noch die Frage der quantitativen Bedeutung des Ost-West-Getreidehandels zu klären. Genaue Berechnungen sind mangels Aufzeichnungen nicht möglich. Geht man aber in

¹⁸⁰Last, Maß für die Tragfähigkeit eines Schiff; 3.000 kg Bremen und Hamburg, 2.000 kg übriges Deutschland, 1976,4 kg (Niederlande, schneeplast – Schiffslast 4000 Amsterdam pond), Wikipedia, Alte Maße und Gewichte. 68.500 Lasten (je nach Umrechnungsbasis, bei 1976,4Kg/Last = 135.383.400 kg bzw. bei 3000 kg/Last = 205.500.000 kg. Das entspräche einem jährlichen pro Kopfverbrauch von 180,5 bzw. 270 kg.

¹⁸¹Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 293.

¹⁸²Ebd., 291f.

¹⁸³Ebd., 295.

¹⁸⁴Ebd., 294.

der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts von einer Jahresmenge von zirka 68.500 Lasten aus und korreliert diese Menge mit dem durchschnittlichen Getreideverbrauch Westeuropas, so entsprach die Liefermenge der Ostseeländer dem Jahresverbrauch von einer dreiviertel Million Menschen. Im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung West- und Südosteuropas war dieses Volumen unbedeutend. Daraus kann man schließen, dass der Großteil der Getreidenachfrage durch den lokalen Handel abgedeckt wurde und der internationale Handel nur einen Ausgleichsfaktor für die schwankenden Ernteerträge dieser Länder darstellte.¹⁸⁵ Der internationale Handel blieb daher ein sehr sensibles und von starken Schwankungen gekennzeichnetes Geschäft. Die Merkmale dieses Handels könnte man mit dem heutigen Spotmarkt für Erdöl und Erdölprodukte in Amsterdam vergleichen.

Ein ganz anderer, aber nicht minder interessanter Handelsbereich war der grenzüberschreitende Rinderhandel, der seinen Höhepunkt zwischen dem 15. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts erreichte.¹⁸⁶ Als Produzentenländer traten Dänemark mit seinen hochwertigen Rindern sowie die osteuropäischen Länder Ungarn, Polen, Russland und Böhmen auf. Das Zentrum der Viehtrift für den Osten war Lemberg, von wo sich der Zug Richtung Krakau, Breslau nach Westen bewegte. Lemberg war auch gleichzeitig der Treffpunkt für die Viehtrift aus dem Fürstentum Moldau und der Walachei.¹⁸⁷ Der mengenmäßig größte Viehzuchtproduzent der östlichen Länder war Ungarn. Der Export stieß im 16. Jahrhundert als Folge der Türkenkriege auf große Hindernisse, wozu sich die Rinderpest in den Jahren 1518 und 1549 bis 1559 gesellte.¹⁸⁸

Die typischen Viehzuchtgebiete lagen jenseits der sogenannten Getreideanbauzone.¹⁸⁹ Vergleicht man den Wert der Getreideexporte aus den Ostseeländern zwischen 1601 und 1620 mit den Rinderexporten im gleichen Zeitraum aus Dänemark, so ergibt sich für das Getreide ein jährlicher Durchschnittswert der Lieferungen im Wert von 55.000 Kilogramm Silber, für jenen der Rinderexporte hingegen von nur 30.000 Kilogramm.¹⁹⁰

¹⁸⁵ Glammann, Der europäische Handel, Bd. 2, 295 f.

¹⁸⁶ Ebd., 296.

¹⁸⁷ Ebd., 297.

¹⁸⁸ Ebd., 298.

¹⁸⁹ Ebd., 297.

¹⁹⁰ Ebd., 296.

Im Anschluss an den Dreißigjährigen Krieg verschlechterten sich die Absatzbedingungen.¹⁹¹ Mit zunehmendem Preisverfall wurden die Viehzucht und der Handel unrentabel. Die Ausfuhr ging jedoch auf niedrigerem Niveau weiter. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurden jährlich zirka 20.000 Stück gehandelt.¹⁹² Während des Dänisch-Schwedischen Krieges kam der Viehhandel völlig zum Erliegen.

Für Polen und in der Folge für Galizien war der Viehtransit ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Der „Mauteinrichtungs-Kommissar“ von Ederer¹⁹³ erhielt im Jahre 1775 die Aufgabe, ein umfangreiches Konzept für die galizische Zollverfassung zu erarbeiten. Er forderte für den wirtschaftlich wichtigen Viehtransit spezielle Erleichterungen in der Berechnung des Durchfuhrzolls.¹⁹⁴ In seinem Vortrag brachte er zum Ausdruck, dass die Verbesserung des Viehhandels nur durch eine Verbesserung der Organisation zu erreichen sei.¹⁹⁵ Ederer wies bereits im Oktober des Vorjahres darauf hin, „dass um den vormals üblichen Durchzug des Viehs durch Galizien wieder einzuleiten und die durch diese Zeit in Preußisch-Schlesien angewachsenen Viehmarkt wieder abnehmen zu machen, das einzige und beste Mittel darin bestünde, wenn in den Städten Oswiecim und Zator öffentliche Rindermärkte errichtet und jedes Mal um drei Wochen früher als die zu Breslau gehalten würden.“¹⁹⁶ „Es wäre von Seiten des Guberniums und der Kreisämter auf die Fütterung und Unterkommen des Viehs und der Menschen und daß beides zu leidlichen Preisen verschaffet werde die sorgfältigste Obsorge zu tragen.“¹⁹⁷ Österreich versuchte mit diesen Maßnahmen den lukrativen Ost-West Viehhandel (Viehtrift) mit allen seinen Nebengeschäften, die durch die neu geschaffenen Grenzen anlässlich der Teilung Polens unterbrochen waren, wieder an sich zu bringen.

Alle drei genannten Handelsbereiche, der Exporthandel von Getreide und Holz über die Weichsel, der traditionelle Ost-West Handel auf dem Landwege, sowie der Viehhandel stellten die tragenden Säulen der polnischen Wirtschaft dar.

¹⁹¹ Glamann, Der europäische Handel, Bd. 2, 299.

¹⁹² Ebd., 299.

¹⁹³ Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 224 ff.

¹⁹⁴ Vgl. Abschnitt „Die Transitregelung in Ansehung des Viehs“, in Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 231.

¹⁹⁵ Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 285.

¹⁹⁶ Ebd., 285.

¹⁹⁷ Vortrag v. 5. Jänner 1775, in: Realltion vom 14. Oktober 1774 (A.M.J. IV. E. 7/1744 ad 147 ex Januario 1775); zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 285.

1.3.3 Die volkswirtschaftliche Handelsbilanz, Ost- und Westeuropa sowie die Situation in der Habsburgermonarchie

Die Handelsbilanz einer bestimmten Wirtschaft weist den Saldo mit jenen Ländern auf, mit denen Handel getrieben wurde. Sir Thomas Smith weist in dem ihm zugeschriebenen „Discours of the common Wealth of this Realm of England (1549)“ [„Wir müssen stets darauf achten, dass wir den Ausländern nicht mehr abkaufen als ihnen verkauften“] ausdrücklich darauf hin, dass im Sinne des merkantilistischen Gedankengebäudes England darauf zu achten habe, dass beim Handel mit anderen Ländern ein Handelsbilanzgewinn, aber in keinem Fall ein Verlust entstehen sollte.¹⁹⁸ Dies führte dazu, dass die britische Regierung ihre Händler schon vor 1549 gezwungen hatte, einen Teil ihrer im Ausland erzielten Handelsüberschüsse in Form von Münzgeld in die Heimat zurückzuführen.¹⁹⁹ Die „aktive Handelsbilanz“²⁰⁰ galt als Zauberwort der merkantilistischen Wirtschaftsauffassung.

Diese Form der Betrachtung stellt natürlich im Vergleich zu den in den heutigen Volkswirtschaften geltenden Bilanzierungsmethoden für Handels-, Zahlungs-, Leistungs- und Kapitalbilanz (Zahlung von Dienstleistungen) eine sehr vereinfachte Vorgangsweise dar. Es wurde der Wert der zwischen zwei Nationen ausgetauschten Waren und die daraus erwachsenden Schulden betrachtet. Der Ausgleich der Schulden musste nach dem Verstreichen einer gewissen Abrechnungsperiode mit Edelmetall vorgenommen werden. Man verstand es zwar, die Lieferung von Metallen durch den Gebrauch von Wechseln hinauszuzögern, aber letzten Endes musste die Differenz physisch ausgeglichen werden, und so zwang man den schuldenden Staat, Münz- und Metallvorräte herauszugeben, was als Vermögensabfluss angesehen wurde. Es war daher das erklärte Ziel der Staaten mit merkantilistischer Politik, zumindest eine ausgeglichene Bilanz zu erzielen und mit allen Mitteln den Abfluss von Edelmetallen zu verhindern. Nur im Idealfall war die Bilanz zwischen zwei Ländern ausgeglichen und der Ausgleich durch Edelmetall konnte unterbleiben. Erstrebenswerter erschien den Regierungen hingegen die Anhäufung von Edelmetallen.

Die Deutung der erfassten Zahlen über die im Geldwert ausgedrückten Handelsströme bereitete zum Beispiel für Frankreich und England erhebliche Probleme, da es keine allgemein gültigen Regeln für die Art der Erfassung und Bewertung gab. So wurden zum Beispiel die beim Export beziehungsweise Import zustande gekommenen

¹⁹⁸Zit. bei Braudel, Der Handel, 217.

¹⁹⁹Braudel, Der Handel, 217.

²⁰⁰Otruba, Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias, 123.

Transportleistungen, die den Verkaufspreis der Waren am eigenen oder fremden Markt erhöhten, nicht berücksichtigt. Es wurden einzig und allein die geldwerten Warenströme zwischen zwei Handel treibenden Staaten berücksichtigt, wodurch das Zahlenmaterial über eine entsprechend geringe Aussagekraft verfügte. Nach Braudel schien nur eine einzige Bilanz „unverrückbar“ und aussagekräftig zu sein, jene zwischen dem Römischen Reich und der Levante, die bis in das 19. Jahrhundert für das Reich immer massiv negativ gewesen sein musste.²⁰¹

Noch schwieriger ist die Beurteilung der Handelsbilanz zwischen Westeuropa und dem Ostseehandel, zu dem sich das Land dieser Untersuchung, nämlich Polen, zählte. Der Ostseehandel war Ursache für Kriege zwischen den Anrainerstaaten, die sich aufgrund eines ähnlich gelagerten Wirtschaftssystems feindselig gegenüberstanden. S. A. Nilsson stellte 1944 in einem Aufsatz die Bilanz des gesamten Nordseehandels in einen Gesamtzusammenhang mit dem Gütertausch der inländischen Handelsstraßen, indem er den kontinentalen Handelsverkehr Polens und Deutschlands mit einbezog und dabei feststellte, dass das Defizit der westlichen Länder mit dem Norden nur zu einem geringen Teil mit der Lieferung von Edelmetallen ausgeglichen wurde. Die Lösung erschien Nilsson nur dadurch möglich zu sein, dass durch die positive Bilanz der Handelsbeziehungen zu Lande das Defizit zur See zumindest teilweise ausgeglichen werden konnte.²⁰² Dem steht die Argumentation von Miroslav Hroch gegenüber, der dem Handelsplatz Leipzig bis in das 18. Jahrhundert nicht allzu große Bedeutung gegenüber den über Posen und Breslau abgewickelten Handelsströmen beigemessen hat, die aber in Summe gesehen den defizitären Handel der Länder des Ostens nur geringfügig ausgeglichen hätten.²⁰³ Wenn man der These Braudels folgt, bleibt der Zahlungsverkehr, der in osteuropäischen Gebieten seit dem 16. Jahrhundert mit Wechseln gebräuchlich war, unberücksichtigt. Sie stellten in der Regel Darlehen in Form eines Vorschusses für künftige Warenlieferungen dar, die zwischen Amsterdam und der Ostsee hin und her wanderten. Daraus ist zu schließen, dass der „klassische“ Ostseehandel nicht als geschlossener Kreislauf gesehen werden kann, sondern als Handel zwischen mehreren Beteiligten, der mit Waren, Bargeld, Wechseln, Krediten und auch Edelmetallen

²⁰¹Braudel, Der Handel, 221.

²⁰²Hroch, Die Rolle des zentraleuropäischen Handels im Ausgleich des Handelsbilanz zwischen Ost- und Westeuropa, 1550–1650, 1-27, 5.

²⁰³Braudel, Der Handel, 228.

abgewickelt wurde.²⁰⁴ Die seit dem 16. Jahrhundert in osteuropäischen Gebieten üblichen Wechselgeschäfte, die mehrheitlich in Amsterdam abgewickelt wurden, müssten in eine gesamtheitliche Betrachtung eingebunden werden.

Fortschrittliche Wirtschaften wiesen bereits im 15. Jahrhundert – wie dies auch für Danzig galt²⁰⁵, im 18. Jahrhundert ebenso für England und Frankreich – eine positive Handelsbilanz auf. Schweden investierte massiv in seine Marine, um seine Ausfuhren auf 72 Millionen (Kupfer-) „Daler“ zu steigern, führte aber Waren für 66 Millionen ein, woraus sich ein Handelsbilanzüberschuss ergab.²⁰⁶ Zu den Verlierern dieses Geschäftes zählten die wirtschaftlich ausgepressten Kolonien und die in Abhängigkeit gehaltenen Länder, wozu gelegentlich auch hoch entwickelte, vermeintlich abgesicherte Staaten gehörten: Spanien, das im 17. Jahrhundert durch Verschulden seiner Regierung eine verheerende Kupferinflation erlebte, sowie das Frankreich der Revolution, über das ein russischer Geschäftsträger in Italien bemerkte, „es führt den Krieg mit seinem Kapital, seine Feinde dagegen nur mit ihrem Einkommen“. Spanien konnte seine politische Bedeutung nur mehr über den Preis der Kupferinflation und das an das Ausland abfließende Silber zur Abdeckung seines Defizits aufrechterhalten. Als der französische Wechselkurs im Frühjahr des Jahres 1781 in London drastisch fiel und von einer Kapitalflucht begleitet wurde, brachte die Finanzkrise der Jahre 1782/83 den Zusammenbruch des gesamten Wirtschaftsystems als Folge der vorangegangenen liberalen Wirtschaftspolitik und den durch sie hervorgerufene Niedergang des Gewerbes und der Landwirtschaft mit sich. Die Französische Revolution (1789-1799) kann als die Folge des wirtschaftlichen Niedergangs angesehen werden. Offensichtlich hat in beiden Fällen ein übergroßes Handels- und Zahlungsbilanzdefizit zum Zusammenbruch der Binnenwirtschaft geführt.²⁰⁷

So gesehen muss man den Merkantilisten zugestehen, dass sie das grundsätzliche Problem der Handels- und Zahlungsbilanz zwar erkannt haben, aber die verwobenen Zusammenhänge noch nicht erfassen und quantifizieren konnten. Es fehlte am erforderlichen Datenmaterial und einer einheitlichen „geldwerten“ Bewertungsmethode für die Handelsströme.

²⁰⁴Braudel, Der Handel, 230.

²⁰⁵Samsonowicz, Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Weimar 1969; zit. bei Fernand Braudel, Der Handel, 233.

²⁰⁶Braudel, Der Handel, 233.

²⁰⁷Ebd., 233 f.

Es stellt sich nun die Frage, welche wirtschaftliche Rolle die Habsburgermonarchie innerhalb der europäischen Staaten spielte, wie es um die volkswirtschaftliche Handelsbilanz bestellt war und was man sich von dem durch die Teilung an Österreich fallenden Gebiet versprach. Diesem Thema wird im Kapitel über die österreichische Wirtschaftspolitik in der Zeit von Maria Theresia bis Franz II./I. noch entsprechend Raum zu geben sein. In diesem Zusammenhang sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auch bei anderen europäischen Länderkomplexen der Außenhandel im Vergleich zum inländischen Sozialprodukt nur eine marginale Rolle spielte. Da jedoch die unter merkantilistischem Einfluss stehenden Habsburger des 17. und speziell des 18. Jahrhunderts eine Reihe von Vorschriften und Patenten erlassen haben, die den Außenhandel des Länderkomplexes wesentlich beeinflussen sollten ist die Frage nach der Handelstätigkeit, der Produktion sowie dem Außenhandel nicht unberechtigt. Dabei darf man den oben geschilderten Wirtschaftsprozess und seine Zusammenhänge mit den damals mächtigsten Staaten Europas nicht außer Acht lassen. Die Habsburgermonarchie als Ganzes und Galizien als Teil des Gesamten kämpften im Außenhandelsgetriebe der Jahre 1763 bis 1790 und danach in erster Linie mit seinen ungünstigen politischen und topografischen Gegebenheiten. Der mangelnde Zugang zu wichtigen Meereshäfen vor allem im Westen Europas sowie die zollpolitische Situation Galiziens gegenüber Preußen warfen große Probleme auf. Im Wettstreit mit den wirtschaftlich erfolgreichen Ländern Europas war es ein Kampf mit ungleichen Waffen und die Habsburgermonarchie hatte kaum eine reale Chance, bei den mächtigen Ländern Europas „mitspielen“ zu können. Insoweit war die Entscheidung Joseph II., sich auf den eigenen Markt zu konzentrieren und damit eine mangelhafte Entwicklung des Außenhandels in Kauf zu nehmen, eine der wenigen möglichen Entscheidungsvarianten. Kritisch ist hingegen die Zeit der Regierung Metternichs unter Kaiser Franz II./I. speziell in Bezug auf Galizien und die Bukowina nach dem Tode Leopold II. und vor allem nach dem Wiener Kongress zu beurteilen. Die Wiener Regierung sah sich als dominierende Macht, die in erster Linie ihren Nutzen aus dem Land zu ziehen gedachte, ohne dessen Entwicklung entsprechend zu fördern.

Für die Regierungszeit von Joseph II. wäre diese Beurteilung zu kurz gegriffen, denn die Wirtschaftspolitiker jener Zeit sahen die Aufgabe der Handelsbilanz nicht nur in dem begrenzten Rahmen der Aktiva und Passiva des wenn auch dürftigen Zahlenwerks. So unterschied Joseph von Sonnenfels in seiner Lehre von den numerischen Daten jene Vorteile,

die sich nicht in Zahlen ausdrücken ließen: „Die numerische Bilanz kann gleich [. . .] und sogar wider eine Nation, und dennoch die [. . .] Bilanz des Vortheils [. . .] für sie seyn.“²⁰⁸

Die Habsburgermonarchie war bis zum Ersten Weltkrieg eine der großen politischen Mächte Europas. Um das Jahr 1800 betrug ihre Fläche etwa 670.000 Quadratkilometer und die Einwohnerzahl machte etwa fünfzehn Prozent der europäischen Bevölkerung aus.²⁰⁹ Im Jahre 1914 betrug die Einwohnerzahl der Habsburgermonarchie etwa 50 Millionen und machte damit immer noch ein Achtel der europäischen Bevölkerung aus. Trotzdem verlief die Geschichte der „Industriellen Revolution“ bei Weitem nicht so spektakulär wie in den Ländern England, Frankreich oder auch Preußen. Es erhebt sich die Frage nach dem Warum. Dabei spielten mehrere Faktoren eine wichtige Rolle, weshalb der „modernisierende Umwandlungsprozess“²¹⁰ nur sehr langsam und mit erheblichen Verzögerungen vollzogen werden konnte und die rascher wachsenden Industrienationen Europas die Habsburgermonarchie förmlich überrollten. Ein Faktor war sicherlich die Wechselbeziehung zwischen politischer und wirtschaftlicher Entwicklung, die im Fall Österreichs ziemlich einzigartig war. Der politische Abstieg des Hauses Habsburg, einst die mächtigste Familie in Europa, wurde mit allen Mitteln zu verhindern versucht.²¹¹ Das dürfte die Entwicklung des wirtschaftlichen Wachstums eher negativ beeinflusst haben, da politische Entscheidungen vor volkswirtschaftlichen rangierten. Ein weiteres Faktum waren die verheerenden Kriege, welche nicht nur eine gewisse, nicht messbare Untergangsstimmung verursachten und vor allem die Staatsfinanzen bis an den Rand des Staatsbankrotts belasteten. Ein anderes, die Entwicklung nicht minder beeinflussendes Faktum waren die vielen unterschiedlichen Nationen, ihre verschiedenartigen Kulturen und gesellschaftlichen Entwicklungsstufen. Ein weiteres Hindernis in der wirtschaftlichen Entwicklung war die Trennung des Habsburgerstaates durch innere Zolllinien, die im österreichischen Teil noch bis 1775, hingegen in Ungarn sogar bis 1851 bestanden.²¹² Im Jahre 1766 versuchte Maria Theresia die undurchsichtige Situation der Tarife und Mauten durch die „Maut- oder Zollordnung und Tarife für die österreichischen Erbländer“ zum Schutz der aufkeimenden Industrie zu regeln. Kaiser Joseph II. träumte bereits damals von einem einheitlichen Wirtschafts- und Zollgebiet für die gesamte Monarchie, ohne Rücksicht auf die Sonderinteressen der unterschiedlich

²⁰⁸Sonnenfels, Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanzwissenschaft, III, Wien 1777, § 330.

²⁰⁹Gross, Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, in: Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 4, 203.

²¹⁰Ebd., 203.

²¹¹Ebd., 204.

²¹²Ebd., 210.

entwickelten Erbländer und der aufkeimenden Industrie.²¹³ Der mit den österreichischen Verhältnissen vertraute Graf Friederich Cobenzl schlug bereits 1769 die Aufteilung in zwei getrennte Zollgebiete vor: eines der österreichischen Erbländer und das andere für Ungarn mit Siebenbürgen. Nach langwierigen Verhandlungen trat im Jahre 1775 eine neue Zollordnung in Kraft, womit höhere Einfuhrzölle und alle innerösterreichischen, ständischen Zoll- und Mautschranken, mit Ausnahme von Ungarn, Siebenbürgen, Istrien, der dalmatinischen Küste, den Mittelmeerhäfen, Tirol und den Vorlanden, abgeschafft wurden.²¹⁴

Die neuen Erbländer Galizien und die Bukowina wurden in den Jahren 1783 bis 1796 in das einheitliche Zollgebiet eingebunden. Der Grund für diese Entscheidung basierte nicht auf volkswirtschaftlichen Überlegungen, sondern war die Reaktion Joseph II. auf die festgefahrenen Verhandlungen mit Preußen bezüglich der Nutzung der Weichsel als Exportweg in die Ostsee.

Die unausweichlichen Reformen nach den beiden Kriegen gegen Preußen, die aber gleichzeitig eine gewisse Einheit und einen Zusammenhalt in der Wirtschaft herbeiführten, waren die Verwaltungs-, die Währungsreform mit dem Conventionsgulden und dem berühmten Maria-Theresien-Taler im Jahre 1750 sowie die Zollreformen. Trotz der Zollregulierung verblieben die oben genannten Länder der Monarchie²¹⁵, sowie die für unsere Betrachtung wichtige Grenz- und Freihandelsstadt Brody in Galizien, außerhalb der Zollgrenzen.

Von großer Bedeutung war die gemeinsame äußere Zollgrenze, die das Reich durch ein Prohibitivsystem von und nach außen förmlich abschottete. Nur die Ausfuhr jener Produkte und Rohstoffe war erlaubt, die nicht zum Aufbau der eigenen Gewerbe und Manufakturen benötigt wurden. Die Einfuhr von Luxusgegenständen war fast vollständig verboten; Roh- und Halbfabrikate wurden nur dann ins Land gelassen, wenn sie für die Entwicklung der eigenen Industrie unumgänglich oder überhaupt nicht im Inland erzeugt worden waren. Diese Strategie des Außenhandels passte zu den Eigenarten des habsburgischen Merkantilismus, der das Auswanderungsverbot für Fachkräfte sowie die Förderung einwanderungswilliger Personen unterstützte. Die persönliche Freiheit des Individuums galt

²¹³Grossmann, Die Österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia, 123.

²¹⁴Ebd., 125.

²¹⁵Gross, Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, Bd. 4, 210.

wenig, wenn sich der Staat dadurch einen entsprechenden Nutzen versprach. Die Hauptsorge dieser habsburgischen Spielart des Merkantilismus galt nicht so sehr der Zahlungsbilanz als einer Art „wirtschaftlicher Genügsamkeit“²¹⁶. Es war eine nach „innen“ blickende Wirtschaftspolitik, die auf sehr deutliche Vorstellungen regionaler „komplementärer Spezialisierung“²¹⁷ abgestellt war. Innerhalb der habsburgischen Länder entwickelte sich schon früh eine Art Arbeitsteilung. Gewisse Länder wie Ungarn und Galizien waren dazu ausersehen, billige Lebensmittel herzustellen und Rohstoffe zu fördern, um diese an die Industrieregionen der westlichen habsburgischen Länder zu liefern, um damit den stets leeren Staatssäckel zu füllen. Dieses an sich bestechende System für die Entwicklung neuer Industriebereiche behinderte aber auf der anderen Seite die Weiterentwicklung bereits fortgeschrittener Produktionsbereiche und setzte vor allem dem Handel enge Grenzen. Das Produktionsgewerbe und der internationale Handel haben es somit nie mehr geschafft, den Vorsprung der wirtschaftlich weiter entwickelten Länder Europas aufzuholen. Es fehlte immer an der nötigen Kapitalakkumulierung, um den großen Schritt an die europäische Spitze zu schaffen. Selbst heute hat die hoch entwickelte Volkswirtschaft Österreichs zwar einen sehr guten Stand innerhalb des europäischen EU-Marktes, die großen Produktionsbetriebe und Handelshäuser fanden aber nie ihren Hauptsitz in Österreich.

Die mangelnde internationale Konkurrenz führte zur „Genügsamkeit und Trägheit“²¹⁸ in der Entwicklung neuerer Methoden und Systeme. Die habsburgische Zollpolitik sah unter anderen nach John Komlos²¹⁹ und Nachum T. Gross ihr Ziel in der Festigung des Reiches mit einer relativen wirtschaftlichen Isoliertheit und der Bewahrung der wirtschaftlichen und kulturellen Vormachtstellung der westlichen österreichisch-böhmischen Länder.²²⁰ Man kann sich dieser Meinung von Gross vielleicht für den Zeitraum der Metternich'schen Isolationspolitik anschließen, sollte sie jedoch in Bezug auf die Regierungszeit von Maria Theresia und Joseph II. einer kritischen Betrachtung unterziehen. Die Länder Galizien und die Bukowina, die erst in den Jahren 1772 und 1775 zur Habsburgermonarchie kamen, waren fast ausschließlich auf den Export agrarischer Produkte und den traditionellen Ost-West Handel ausgerichtet. Der gewerblich-industrielle Bereich war derart unterentwickelt, dass es nicht einmal bis zum Ende der Monarchie gelang, einen annähernd ähnlichen

²¹⁶Gross, Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, Bd. 4, 210.

²¹⁷Ebd., 210.

²¹⁸Ebd., 211.

²¹⁹Komlos, Die Habsburgermonarchie als Zollunion, 14.

²²⁰Gross, Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, Bd. 4, 211.

wirtschaftlichen Status zu erreichen wie die österreichischen Erbländer – beispielsweise Böhmen, Mähren und Österreich unter der Enns.

In den letzten Absätzen wurde vorwiegend von den sogenannten „hausgemachten“ Problemen gesprochen. Um das wirtschaftliche Bild der Habsburgermonarchie richtig zu interpretieren, ist es auch erforderlich, jene unveränderbaren Nachteile wiederholt anzusprechen, die einer möglichen „Internationalisierung“ und besseren Entwicklung entgegenstanden. Die Habsburger-monarchie war infolge ihrer zentralen geografischen Lage zwischen West- und Osteuropa nicht dazu ausersehen, am Parkett der im internationalen Handel tätigen westeuropäischen Länder zu agieren. Es fehlte an leicht erreichbaren Zugängen zu den wichtigen atlantischen Seehäfen. Der Zustand der Straßen war zum Teil schlecht und die Transportfahrten mussten weite Strecken und gebirgige Landstriche überwinden, um die beiden eigenen Mittelmeerhäfen Triest und Fiume zu erreichen. Die Zentralstellen in Wien versuchten zwar die Situation durch den Ausbau der Haupthandelsstraßen zu verbessern, aber die Tatsache, dass die Transportkosten vor allem von Getreide und anderen schweren landwirtschaftlichen Produkten bis zu den Häfen sehr hoch waren, entschied bereits im Vorfeld über die Möglichkeit oder Unmöglichkeit eines Exportes. Das wirkte sich in der Folge auf die Entwicklung der schwachen Handelsbilanzen aus. Da in dieser Zeit hochqualifizierte Produkte, deren Transportkostenanteile im Verhältnis zu ihrem Wert von untergeordneter Bedeutung waren, in ausreichendem Maße fehlten, war auch diese mögliche Variante des Exportes nicht gegeben.

Von den inländischen Wasserstraßen führte die Donau in die „falsche“²²¹ Richtung und nicht an die ersehnte Westküste Europas. Die Weichsel als traditioneller Handelsweg für Polen und das österreichische Galizien in Richtung Danzig an die Ostsee war durch die „Zollbedrückung“²²² und Handelshemmnisse der Hohenzollern unbrauchbar geworden. Was blieb, war der mühsame und teure Landtransport und Hoffnung auf einen Export in die östlichen Regionen.

Die Schwäche des Handelssektors wirkte sich auch auf die relativ geringe Urbanisierung aus. So lebten um 1800 nur etwa 5,2/7,9²²³ Prozent der Bevölkerung der Habsburgermonarchie in

²²¹Vocelka, Glanz und Untergang, 300.

²²²Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 319.

²²³Bezogen auf Städte mit einer Einwohnerzahl von 5.000 beziehungsweise 10.000 Einwohner.

Städten²²⁴ mit mehr als 10.000/5.000 Einwohnern und in Ungarn war der Prozentsatz noch erheblich geringer.²²⁵ Erstaunlich war hingegen die Entwicklung des österreichischen Handels- und Bankenwesens, das im späten 18. Jahrhundert stark von ausländischem Kapital durchsetzt war.²²⁶ Deutsche, Schweizer, Italiener und Griechen waren im Binnen- und Außenhandel tätig. Im industriellen Bereich engagierten sich zunehmend aufgeschlossene Adelige, die in der Regel über die notwendigen Ressourcen an Kapital, Arbeitskräften und auch Rohmaterial verfügten. Die staatlichen Stellen versuchten durch Gewährung von diversen Privilegien, ausländische Fachkräfte ins Land zu locken. Der Erfolg dieser „ad hoc“²²⁷-Aktionen war jedoch meist sehr begrenzt, da zwar die Emigranten aus den Ländern des Reiches sowie die Immigranten aus den habsburgischen Erbländern über die erforderliche Qualifikation verfügten, sehr häufig aber ein entwickelter inländischer Markt fehlte oder nicht ausreichend vorhanden war. Es ist nach Gross schwer zu beurteilen und teilweise sogar unmöglich, die Auswirkungen der oben angeführten Maßnahmen auf das Wachstum der gewerblichen Produktion nachzuvollziehen oder gar nachzuweisen.²²⁸ Zweifelsohne gingen von den Verarbeitungszentren nachfragesteigernde Wirkungen nach Rohstoffen und Nahrungsmitteln aus, die ihrerseits die Nachfrage nach gewerblichen Erzeugnissen erweiterten und bedeutend vereinheitlichten. Die Hand in Hand gehende, wenn auch zögerliche Verbesserung der Infrastruktur, wie Handelsstraßen, Postwesen sowie Zoll und Verwaltungsmaßnahmen, aber auch die erhebliche Nachfrage des Staates selbst führte letztlich zu einem Wachstum der gewerblichen Produktion. Zu dieser Entwicklung kam im Laufe des 18. Jahrhunderts ein Bevölkerungswachstum, das in fast allen europäischen und habsburgischen Ländern einsetzte. All diese Faktoren mündeten in einer moderaten Aufwärtsentwicklung sowohl der alteingesessenen als auch der neuen Gewerbe und industriellen Produktionen.

Soweit sich keine Rohstoffverknappung am inländischen Markt bemerkbar machte und die Entwicklung von Industrie und Gewerbe behinderte, konnten die dem Ärar unterstehenden Rohstoffe wie Silber, Kupfer, Salz und Quecksilber positive Beiträge zur Handelsbilanz liefern. Als großer Nachteil galt die Abhängigkeit im Exportvertrieb von großen Handels-

²²⁴ Tabelle und Daten nach De Vries/ Bairoch/Batou/Chévre, in: Knittler, Herbert, Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit, 24.

²²⁵ Gross, Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, Bd. 4, 212.

²²⁶ Ebd., 212.

²²⁷ Ebd., 213.

²²⁸ Ebd., 213.

unternehmen, speziell jenen aus den Niederlanden. Es fehlte Österreich an eigenen Vertriebskanälen und Vertriebsniederlassungen, was sich speziell in der Zeit der 1730er- und 1740er-Jahre beim Export von Quecksilber und Kupfer bemerkbar machte.²²⁹ Dieses Manko konnte nur langsam und auch nur zum Teil abgebaut werden.

Ein großes Hindernis für die weitere industrielle Entwicklung war das Fehlen ausreichender Kohlevorkommen, sowie die Herstellung von Koks Kohle²³⁰. Dieses Problem wäre durch gezielten Import lösbar gewesen, hätte aber einer starken Wirtschaftspolitik und des Engagements eines kapitalstarken Handels bedurft. Eine derart groß angelegte Maßnahme war unter den gegebenen wirtschaftspolitischen Bedingungen der Habsburgermonarchie, die in erster Linie auf Erhaltung ihrer beherrschenden Position innerhalb der europäischen Mächtepolitik ausgerichtet war, nicht möglich gewesen.²³¹ Das Ergebnis war eine Machtposition der Monarchie innerhalb Europas, die nicht adäquat zu ihrer wirtschaftlichen Entwicklung war.

Das Festhalten der Wiener Führung an quasi feudalen gesellschaftlichen Wertvorstellungen bewirkte eine Unvereinbarkeit wirtschaftlicher und politischer Ziele.²³² In der Binnen- und Außenpolitik war das Vormärzregime von 1815 bis 1848 entschlossen, eine zweite Französische Revolution um jeden Preis zu verhindern. Aus diesem Grundgedanken leitete Franz I. nicht nur seinen Widerstand gegen das Wachstum der Industrie und damit des Proletariats, sondern seine allgemeine Abneigung gegen jede Art der Veränderung ab.²³³

Die Ausgangsbedingungen für ein modernes Wirtschaftswachstum waren in der Monarchie zu Ende des 18. Jahrhunderts im Vergleich zu den westeuropäischen, wirtschaftlich fortgeschrittenen Ländern bescheiden und rückständig. Der Handelskapitalismus war selbst in günstigeren Gebieten stark zurückgeblieben.²³⁴ Im 19. Jahrhundert erwiesen sich die Bodenschätze, auf welche die industrielle Entwicklung bis zum Ende des 18. Jahrhunderts aufgebaut war, als unzureichend für ein rasches Wachstum unter den neuen technischen Bedingungen.

²²⁹Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs, XIV f., 402, 406, 407.

²³⁰Koks (Kokskohle), Steinkohle, die sich zur Herstellung von Koks besonders eignet (Verkokung). Wesentliche Voraussetzung ist das Backvermögen, das vor allem durch den Swelling Index angegeben wird. Eine gute Kokskohle hat 20 bis 26 % Flüchtige Bestandteile, Steinkohleportal.de.

²³¹Gross, Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, Bd. 4, 216.

²³²Ebd., 217.

²³³Ebd., 217.

²³⁴Ebd., 216.

Vergleichendes Zahlenmaterial über die Werte der Ein- und Ausfuhren der wichtigsten europäischen Länder findet man in einer sehr übersichtlichen Tabelle von Brian R. Mitchell. Für Österreich-Ungarn sind leider die Werte erst ab 1831 vorhanden. Zwischen 1831 und dem letzten Jahr vor der Revolution 1847 waren die Ausfuhrwerte der Jahre 1835 bis 1837, 1840, 1842 bis 1847 geringer, in den übrigen Jahren höher als die Einfuhrwerte. Addiert man trotz aller Bedenken gegen diese Vorgangsweise, die Werte der Ein- und Ausfuhren innerhalb des oben angeführten Zeitraums, so errechnet sich ein Abgang in der Höhe von 67 Millionen Kronen.²³⁵

1.4 Verkehrswegeausbau im Habsburgerreich seit Karl VI.

Der von Karl VI. begonnene Ausbau der dauerhaft chaussierten Hauptkommerzialstraßen konnte innerhalb seiner Regierungszeit naturgemäß nicht annähernd vollendet werden, da die Kriegereignisse der 1730er- und 1740er-Jahre zu einer Reduzierung der Arbeiten führten.²³⁶ Erst nach dem Österreichischen Erbfolgekrieg wurde der Ausbau des chaussierten Straßennetzes vorangetrieben und die Straßen regelmäßig von Facharbeitern instand gehalten. Man baute die Straßen nach den damals neuesten technischen Erkenntnissen der Straßenbautechnik um und chaussierte erstmals auch kleinere Straßen.²³⁷ Während das Netz der Chausseestraßen vorher auf Wien zentriert war, wandelte es sich in der Regierungszeit Maria Theresias zu einem umfassenden Gitternetz.²³⁸

Zu den wichtigen Straßenbauten dieser Zeit gehörte – infolge der verwaltungspolitischen Zusammenfassung der österreichischen Länder mit Böhmen und Mähren – der massive Ausbau des böhmisch-mährischen Chausseenetzes. Gleichzeitig wurde die mit dem Chausseenetz zusammenhängende Kommerzial- und Salzstraße, die von Linz über Freistadt nach Böhmen führte, „auf Kosten des Ärars durch die anrainenden Untertanen“²³⁹ durch „Reparatur und Beschotterung („Beschüttung“)" wieder hergestellt. Der Anfang der 1770er-Jahre erfolgte weitere Ausbau der böhmischen Straßen diente nach der Hungerkatastrophe von 1770 bis 1772 auch der Arbeitsbeschaffung. Ein Moment früher Konjunkturpolitik. Als

²³⁵Mitchell, Statistischer Anhang, Tabelle 28, in: Einfuhr- und Ausfuhrwerte (ohne Transithandel) – ausgewählter Länder, in: Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 4, Hg. Cipolla/Borchardt, 518 f.

²³⁶Helmedach, Verkehrssystem, 92.

²³⁷Ebd., 113.

²³⁸Ebd., 92.

²³⁹Grüll, Bauer, Herr und Landesfürst, 422.

weitere Ausbauprojekte wären die „Josephinerstraße“ aus der Militärgrenze nach Zengg (um 1780), die Straße Triest–Fiume (1755 fertiggestellt), beide chaussiert, sowie die Erneuerung der Radstädter Tauernstraße um 1750 und der chausseemäßige Teilausbau der Brennerstraße 1775 zu nennen. Bei den letzten beiden Straßen ging es auch um die systematische Förderung von Triest, das aufgrund strukturpolitischer Überlegungen an das habsburgische Hinterland angebunden werden sollte.²⁴⁰ Bereits als die Häfen an der Adria, Triest und Fiume durch Karl VI. 1719 zu Freihäfen erklärt wurden, hat man die Verkehrswege so angeordnet, dass beide Häfen von den wichtigsten Gebieten der Monarchie erreichbar waren.²⁴¹ Der Ausbau einer direkten Straßenverbindung aus Böhmen (Budweis) über Österreich ob der Enns (Linz) nach Triest blieb allerdings aus.²⁴²

Die wohl bedeutendste Kommerzialstraße der Monarchie verlief von Wien über den Semmering, Graz und Laibach nach Triest. Der Name „Triester Straße“, der heute im landläufigen Sinne als Bezeichnung für die südliche Ausfallsroute aus Wien verwendet wird, wurde im 18. und 19. Jahrhundert für die ganze Strecke verwendet und verdrängte die älteren Bezeichnungen der „Grazer“ oder „steirische Straße“.²⁴³ Diese Straße war bis zur Eröffnung der Südautobahn in heutiger Zeit eine der bedeutendsten Straßen in den Süden. Gut drei Viertel aller über Triest importierten Waren wurden auf dieser Fernhandelsstraße transportiert – vorerst bis Laibach, wo sich der Weg erstmals verzweigte. Jene Güter, die im Transit nach Süddeutschland gingen, wurden über den Wurzenpass geleitet. Weitere bedeutende Weggabelungen waren bei Graz und Bruck an der Mur. Zirka 15 bis 20 Prozent der über Triest importierten Waren gingen über den Semmering nach Wien, ein Teil davon wurde noch weiter befördert.

Der Ausbau der Triester- Straße erfolgte in mehreren Etappen und begann im Jahr der Kaiserreise 1728 unter Karl VI. Der Straßenabschnitt über den „vorhin fast unbrauchbar gewesten Pass Semmering“ war, wie bereits vorher angeführt, gut.²⁴⁴ Trotz einiger Verbesserungen im Laufe der Jahre berichtete eine von Maria Theresia entsandte

²⁴⁰Helmedach, Verkehrssystem, 92 f.

²⁴¹Ebd., 74.

²⁴²Ebd., 93.

²⁴³Pickl, Das Mautbuch von Vransko/Franz von 1584/85. Zur Geschichte des Handels auf der „Laibacher Straße“ in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Herbert-Hassinger Festschrift, 328.

²⁴⁴Vgl., Bericht eines Anonymus über die Handelsverhältnisse zwischen Wien und den Seehäfen, in: Zur Geschichte der österreichischen Handelspolitik unter Karl VI., Mayer, MIÖG, Bd. 18 (1897) 129-145, 130.

Kommission unter der Leitung des Kommerzien-Oberdirektors Graf Rudolf Chotek, welche „Rückstände“ aus der Zeit Karls VI. noch beständen. Als Joseph II. im März 1784 Krain bereiste, bemerkte er den schlechten Zustand der Straße zwischen Adelsberg und Prewald (vor Triest) und ordnete die Ersatzleistung durch die Schuldtragenden an.²⁴⁵ In den 1790er-Jahren wurden umfangreiche und teure Verbesserungen an den schwierigsten Gebirgsabschnitten zwischen Wien und Triest vorgenommen.²⁴⁶ Nachdem durch den Kameralingenieur und Straßenbauinspektor Joseph Schmerl die Savebrücke in Tschernutz gebaut und diverse andere Verbesserungen gemacht worden waren, war die Straße 1802 fertiggestellt.²⁴⁷ In diese Zeit fällt auch die Planung des Wiener Neustädter Kanals, der als Alternative zur Triester Straße über Ungarn an die Adria führen sollte.

Nach der ersten Teilung Polens 1772 und der Okkupation Galiziens durch die Habsburgermonarchie begann man sofort die neuen Provinzen durch kostspieligen Chausseebau mit den alten Erbländern zu verbinden.²⁴⁸ Unter Joseph II. wurden auch zahlreiche Chausseen nach Ungarn angelegt, wobei anzunehmen ist, dass der Ausbau dieser Straßen (Posttrasse) nicht nur der besseren Kommunikationsanbindung Ungarns, sondern auch besseren Getreide- und Fleischlieferungen nach Wien diene sollte. Eine weitere Überlegung war, eine zweite Postverbindung von Wien nach Lemberg entstehen zu lassen.

Es gab auch Straßenbauten, die man heute als Fehlinvestitionen bezeichnen würde, weil sie trotz großer Anstrengungen und hoher Investitionen nicht zielführend waren. In diesem Sinne stellte die Anbindung von Südostungarn an die Adria ein ungelöstes Problem dar, wobei nicht nur der schlechte Straßenzustand in Ungarn für die Verbindung zwischen Karlstadt und Fiume Probleme aufwarf, sondern auch die bautechnische Bewältigung der topografische Gegebenheiten an technische und finanzielle Grenzen stieß.²⁴⁹ Als überaus teuer in der Herstellung, aber wenig effizient in der Transportleistung erwies sich die „Via Carolina“ zwischen Fiume und Karlstadt in Kroatien, die auf Befehl Kaiser Karl VI. „wegen des

²⁴⁵Dimitz, Geschichte Krains von der ältesten Zeit bis auf das Jahr 1813, Bd. 4, 206.

²⁴⁶Zit. nach Andreas Helmedach, Verkehrssystem, 118.

²⁴⁷Joseph Schmerl (1752–1837) war einer der bedeutendsten Ingenieure seiner Zeit im Staatsdienst; 1811 wurde er wegen seiner Verdienste um den Wiener Neustädter Schifffahrtskanal geadelt („Ritter von Leythenbach“) und brachte es zum k. k. Hofbaudirektor. Vgl. Wurzbach, Constant von: Biografisches Lexikon, Bd. 29, 195ff. und Kapitel 6.1.

²⁴⁸Helmedach, Verkehrssystem, 92.

²⁴⁹Ebd., 127–136.

Handels der dortigen Erblände angelegt, [. . .]²⁵⁰ wurde. Erst im Jahre 1766, dreißig Jahre nach der „Fertigstellung“ der Straße, stand eine wöchentliche Transportkapazität von 120 bis 200 Zentnern zur Verfügung.²⁵¹ Eventuelle Kostenvorteile beim Transport über die „Via Carolina“ wurden allerdings durch die Gefahren der Schifffahrt auf der Kulpa zunichte gemacht. Die Fortschritte bei der Schiffbarmachung scheiterten nicht nur an der möglichen Finanzierung des Projektes, sondern auch am stark schwankenden Wasserstand des Flusses.²⁵² Dazu kam, dass die in Karlstadt zur Verfügung stehenden Magazine schlecht ausgestattet waren und die eingelagerte Ware verdarb.²⁵³ Letztlich erwies sich der eingeschlagene Weg aus verschiedensten Gründen als nicht erfolgreich und die Straße verfiel trotz mehrfacher Umbauten und Begradigungen. Auch die sogenannte „Josephinerstraße“, die von Karlstadt nach Zengg führte und nach Genehmigung vom 2. Jänner 1775 gebaut werden sollte, schnitt im wirtschaftlichen Vergleich zur Via Carolina nicht besser ab.²⁵⁴ Obwohl die Baukosten die veranschlagte Summe von 243.000 Gulden deutlich überschritten, war sie mit schweren Fahrzeugen nicht befahrbar.²⁵⁵ Damit scheiterte der geplante Export des Getreides aus Südungarn über Fiume und Triest an der technisch möglichen Transportkapazität und damit an den Transportkosten.

Im Jahre 1800 umfasste das Kommerzialstraßennetz der Habsburgermonarchie 7.460 Kilometer.²⁵⁶ Von 1813 bis 1832 wurden weitere 3.446 Kilometer gebaut und im Jahre 1847 gab es in der Monarchie (Ungarn, die Lombardei und Venetien nicht mitgerechnet) bereits 13.981 Kilometer Ärrarialstraßen (wie die Straßen erster Ordnung genannt wurden) mit 1.308 Mautstationen.²⁵⁷

Der Bau von Wasserstraßen für den Transport von Gütern hielt sich mit einigen Ausnahmen (Donau, Moldau und Weichsel) in bescheidenen Grenzen. Der Grund lag in erster Linie wieder an der topografischen Lage der österreichischen Länder. Auf Wasserstraßen waren

²⁵⁰Vgl., Widerhofer, Die Impopulation und wirtschaftlichen Bedeutung der Karolinerstraße im 18. Jahrhundert, ungedr. Phil. Diss. Wien 1938.

²⁵¹Helmedach, Verkehrssystem, 122.

²⁵²Ebd., 122.

²⁵³Ebd., 122.

²⁵⁴Hofmann, Beiträge zur neueren österreichischen Wirtschaftsgeschichte. Teil III: Anfänge der Zuckerindustrie in Österreich und Ungarn. Abt. 1 u. 2 (=Archiv für Österreichische Geschichte, Bd. 112 [1932] u. 113 [1936], Wien). 129.

²⁵⁵Helmedach, Verkehrssystem, 124.

²⁵⁶Good, Der wirtschaftliche Aufschwung des Habsburgerreiches 1750–1914, Bd. 7, 35.

²⁵⁷Bachinger, Das Verkehrswesen, in: Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Bd. 1: Die wirtschaftliche Entwicklung, Hg.: Alois Brusatti, 306.

zwar die Warentransportkosten wesentlich niedriger als auf Landstraßen, doch keiner der oben beschriebenen Flüsse mündet in die Nordsee oder zumindest in die Adria. Die Weichsel wäre zwar für Polen und das unter österreichischer Herrschaft stehende Galizien eine ideale Verbindung zu einem international befahrenen Meer gewesen, konnte jedoch aufgrund der restriktiven Zollmaßnahmen der Preußen von Österreich nicht genutzt werden. Es sollte das Schicksal der Habsburgermonarchie bleiben, keine geeignete Verbindung durch Wasserstraßen an die Häfen der Adria oder an die Nordsee zu haben. Dieses Manko konnte erst später durch den Bau der Eisenbahnen zum Teil wettgemacht werden. So fand das österreichische Hinterland, das den Großteil der Fläche und Wirtschaftskraft der Monarchie ausmachte, keinen Zugang zum Seehandel.

Nach der Besprechung des Ausbaus der Verkehrswege unter Karl VI. und Maria Theresia soll nun die geopolitische Bedeutung der Adriahäfen für die Habsburgermonarchie im 18. Jahrhundert und damit auch für Galizien betrachtet werden.

Karl VI. schenkte zwar angesichts des weiten habsburgischen Hinterlandes dem Bau geeigneter Adriahäfen große Aufmerksamkeit, kümmerte sich aber kaum um den Aufbau des Seehandels.²⁵⁸ Es wurde weiterhin die traditionelle Handelspolitik mit den Transportwegen Richtung Norden verfolgt. Erst als Preußen sich 1733 erstmals weigerte, kaiserliches „Eigengut“ zollfrei nach Hamburg durchzuleiten und in der Folge der Transit aus den habsburgischen Ländern behindert („gekneipt“) wurde, kam es zu einem ersten Umdenkprozess hinsichtlich der verkehrstechnischen Orientierung der Habsburgermonarchie.²⁵⁹ Obwohl man bereits über die „Begründung der maritimen Stellung“ nachdachte, überwog bei Karl VI. wie auch bei Maria Theresia noch immer das Streben nach der Vormachtstellung im deutschen Raum. Das mag wohl mit ein Grund dafür gewesen sein, dass gewisse grundlegende Entscheidungen viel zu spät oder nicht mit dem notwendigen Nachdruck getroffen wurden. Selbst Joseph II. war noch 1774 der Ansicht, dass Österreich wegen seiner ungünstigen Lage zum Meer über diesen Weg keine Entwicklungschancen hätte²⁶⁰, was auf Grund der Lage des Landes aus damaliger Sicht verständlich wäre.

Trotzdem gab es einige Politiker, die sich der Tragweite der politischen Entwicklung und der zunehmenden Bedeutung der österreichischen Adriahäfen bewusst waren. So erklärte der

²⁵⁸Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 409.

²⁵⁹Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs, 405.

²⁶⁰Ebd., 95 f.

Intendant von Triest, Graf Lichnowsky, man solle den Handelsweg von Hamburg über Leipzig nach Breslau und Regensburg einstellen und stattdessen die Waren nach Triest umleiten.²⁶¹ Der Kommerzienrat stand aber diesen Angeboten skeptisch gegenüber. Ihr Referent, Kommerzienrat Dengelmann²⁶², stand dieser Idee nicht ablehnend gegenüber, wandte sich aber 1765 mit dem Argument gegen die Bevorzugung von Triest, dass der Handel von Böhmen mit Sachsen und Preußen „dermalen unentbehrlich sei“.²⁶³ Im Jahre 1770 verlangten die Triestiner Reeder, die heimische Schifffahrt nach dem Muster der englischen Navigationsakte zu begünstigen, was beim Kommerzienrat mit dem Hinweis, dass ohne Kolonialbesitzungen die Nationalschifffahrt keine Entwicklungsmöglichkeit böte, auf keine Gegenliebe stieß.²⁶⁴ Die ungünstige Lage der Häfen zu den landwirtschaftlich wichtigen Gebieten der Monarchie war ein zusätzlicher, auch aus heutiger Sicht triftiger Grund für die Ablehnung einer weiteren Förderung des Projektes durch den Kommerzienrat.²⁶⁵

So blieb es in Wien bei einer wenig organisierten und unschlüssigen Mittelmeerpolitik.²⁶⁶ Die Kommerzbehörden beschäftigten sich zwar mit der Problematik, Entscheidungen dauerten jedoch Jahre. Nur wenn die politische Konfrontation mit Preußen sich zuspitzte und damit die Handelstätigkeit beeinträchtigt wurde, erinnerte man sich wieder der Adriapolitik.²⁶⁷ Es fehlte am politisch wirtschaftlichen Weitblick sowohl des Ärars als auch der zentralen Stellen in Wien. Die weitere Entwicklung wurde nicht nur durch die unterschiedlichen Auffassungen über den einzuschlagenden Weg behindert, sondern es zeigte sich auch, dass die hierfür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen nicht durchsetzbar waren. Die „unfahrbaren Straßen“ in Ungarn und Innerösterreich, das „Unterkommen der Reisenden“, „der Mangel am Fuhrwerke“ und schließlich „die Transito und städtischen Mäuten“ stellten wesentliche Hürden dar.²⁶⁸

Ähnlich verlief der Entscheidungsfindungsprozess gegenüber Galizien, als sich diese Provinz wegen der preußischen Zollrepression einer nahezu unpassierbar gewordenen Passage nach Danzig und damit an die Ostsee gegenüber sah. Die Wiener Regierung war gezwungen, den

²⁶¹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 410.

²⁶²Ebd., 410.

²⁶³Beer, Handelspolitik Maria Theresia, 50 f.

²⁶⁴Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 411.

²⁶⁵Vortrag vom 6. August 1770, vgl. Beer, Handelspolitik Maria Theresia, 45.

²⁶⁶Beer, Handelspolitik Maria Theresia, 37.

²⁶⁷Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 411.

²⁶⁸Beer, Handelspolitik Maria Theresia, 16.

Handel über die Erblände, vor allem über Ungarn, vorzunehmen.²⁶⁹ Bereits während des Siebenjährigen Krieges wurde aufgrund der Kriegsereignisse in Schlesien versucht, einen Teil des Ausfuhrhandels über Ungarn zu leiten. Ab dem Jahre 1763 sollte dieser Verkehr nach Triest forciert werden, wofür eine Anbindung an die bestehenden, aber schlechten Handelswege von Ungarn nach Triest erfolgen sollte.²⁷⁰ Im Jahre 1772 wurden Graf von Pergen und Hofrat Kozian angewiesen, diese Verbindung für Galizien herzustellen. Ebenso äußerte sich Feldzeugmeister Baron von Ellrichhausen in seinem Bericht an den Hofkriegsrat: „Kann vor Galizien die standhafte Zurichtung der Straße zu Communication mit Hungarn durch das carpathische Gebürg an denen dreyen Eingängen: von Veröczkö aus Hungarn nach Skola in Galicien, von Qorowa aus Hungarn nach Scavne in Galizien und von Bartfeld aus Hungarn nach Dukla in hiesiges Königreich als unumgängliche Nothwendigkeit in billige Betrachtung gezogen werden, anerwogen [. . .] wiedann auch diese Route aus Galizien durch Hungarn nach Wien und Triest um ein merkliches kürzer als jene durch Oberschlesien und Mähren ausfallen werde.“²⁷¹

Unter der 1775 in Galizien errichteten Straßenbaudirektion wurde der Weg über Dukla mit Anschluss in Eperies, das bereits auf ungarischem Gebiet lag, fertiggestellt. Der galizische Handel konnte somit über zwei Routen nach Triest gelangen: Die erste führte direkt über Ungarn, das heißt über Eperies (Prešov), Kaschau (Košice), Ofen, Pest (Budapest), Warasdin, Karlstadt (Karlovac) nach Fiume (Rijeka) oder Laibach, die zweite über Bielitz (Bielsko-Biała), Olmütz, Brünn und Wien. Fürst Wenzel Anton Kaunitz-Rietberg schrieb: „Ob aber die Transporte über Bielitz und Wien, oder durch Hungarn zu gehen haben, kommt auf die Umstände und Theuerung der Fourage an. Ist der Haber in Pohlen theuer, so gehet man durch Hungarn, wo der Weg zwar beschwerlicher (Übergang Karpaten), aber kürzer ist [. . .] Eine andere Überlegung bezüglich Differenz zwischen beiden Straßen entsteht auch daher, daß viele Waaren aus Sachsen nach Brody geführet werden und die Fuhrleute zur Rückfracht nebst anderen Waaren auch Wachs zu laden pflegen.“²⁷² Der Handel, den die Podgorzer

²⁶⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 412. Arneth, Alfred, Geschichte Maria Theresias, Bd. 7, 108.

²⁷⁰Arneth, Geschichte Maria Theresias, Bd. 7, 108.

²⁷¹Bericht von 14. Dezember 1774; zit. bei Werenka, Bukowinas Entstehen und Aufblühen, in: AÖG 78 (1892), 255.

²⁷²FHKA, Commerz. Fasz. 57, ad 2 ex Julio 1773; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 412f.

Kaufleute mit Wachs aus Polen betrieben, wurde für das Jahr 1783 mit 100.000 Dukaten beziffert – eine beachtliche Größenordnung.²⁷³

Interessant war der gegenüber dem Freiherrn von Revitzky geäußerte Wunsch der polnischen Reichstagsdelegierten, mit Triest in nähere Handelsbeziehungen treten zu wollen, um über diesen Hafen jene Produkte zu beziehen, die man ursprünglich über Danzig erhalten hatte.²⁷⁴ Man sah in dieser Anregung die bislang nicht vehement forcierten Bestrebungen in der Aufwertung des Handels mit Triest bestätigt. Man unterstützte den Wunsch der Polen mit der Einrichtung der Teschener Freimesse²⁷⁵ als Handelsumschlagplatz und der Errichtung einer Reihe weiterer Warenniederlagen an der galizisch-polnischen Grenze.

Ein anderes wichtiges Thema war der „wälsche“ Warenhandel von Italien in Richtung Polen, der ohne die k. k. Gebiete zu berühren über Hamburg, Leipzig und Breslau lief.²⁷⁶ In einem „Promemoria“, das im Februar 1774 durch einen Anonymus an die galizische Hofkanzlei übererreicht wurde, wurde auf diese Tatsache hingewiesen und gleichzeitig angeführt, dass dieser Warenzug sehr bequem durch die k. k. Erbländer und Galizien nach Polen gehen könnte. Voraussetzung wäre die Errichtung von guten Handelshäusern in Wien und Krems, wo die Polen ihre Bestellungen aufgeben könnten. Des Weiteren führt er aus: „Eben dieses läßt sich in Ansehung der levantinischen Waaren und anderer von Triest, die den Polen notwendig seyen [. . .], thun.“²⁷⁷ Für die sogenannten „wälschen“ Waren gab es zwei Transportwege nach Polen: Der eine ging von Genua über Hamburg und Danzig, der andere von Mailand über Chiavenna (Cleven) durch Graubünden nach Lindau und in andere Handelsstädte im Reich. Nach Auffassung des Anonymus konnte zumindest der Warenzug aus Mailand über die neue Straße in Graubünden an die Tiroler Grenze und von dort auf dem Landweg über die neu erbaute Straße im Oberinntal bis nach Innsbruck gelangen. Von dort konnte der Wasserweg auf dem Inn bis nach Passau, wo der Inn in die Donau mündet, und auf der Donau stromabwärts bis Krems oder Wien geführt werden. Von diesen beiden

²⁷³Reiserelation, A. M. J. Fasc. II. A. 6 ad 108 ex Decemb. 1783; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 413.

²⁷⁴FHKA, Commerz. Fasc. 57 ad 20 ex Februario 1774. Protokollauszug der galizischen Hofdeputation vom 23. Februar 1774; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 159, 186.

²⁷⁵Revitzky an Kaunitz, Warschau, 21. Juni 1775. HKA Commerz. Fasc. 57 ad 10 ex Julio 1775. (Protokollauszug der galizischen Hofdeputation vom 23. Februar 1774. HKA Commerz. Fasc. 57. ad 20 ex Februario 1774; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 96, 159.

²⁷⁶FHKA Kameral-Akt Nr. 7. ad 638 ex Februario 1783; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 414f.

²⁷⁷HKA, Fasc. 57 ad 12 ex Februario 1772; Note der galizischen Hofkanzlei an den Kommerzienrat vom 16. Februar 1774; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 415.

Städten konnten die Waren durch Mähren und Oberschlesien nach Galizien und von dort auf schiffbaren Flüssen weiter nach Polen gelangen. Der Präsident der Galizischen Hofkanzlei, Eugen Graf Wrubna, stand dem Gedanken auch nach einem neuerlichen Vorschlag des Anonymus 1774, die Waren von Triest nach Galizien bei entsprechender Gestaltung des Transito (Transitgebühr) durch die erbländischen Kaufleute vornehmen zu lassen, skeptisch gegenüber. Er meinte, man dürfe nicht „die Nordwaaren mit den wällischen und levantinischen verwirren; erstere werden niemals über Triest a conto tournieren und letztere fangen wirklich an, von Triest nach Lemberg zu gehen“.²⁷⁸ In einer weiteren Schrift forderte Graf Wrubna wegen der preußischen „Zollerschwerung“ eine Erleichterung beim Transito aus Polen und Galizien durch die Erbländer und Ungarn. Der Graf berief sich dabei auf die galizischen und polnischen Kaufleute, die den Export über Triest wünschten und auf entsprechende Versuche verweisen konnten. Zu diesem Zweck wollten die Kaufleute eine eigene Handelskompanie ins Leben rufen:

„Ein großer Theil der galizischen und polnischen Kaufleute (hat die alten Handelswege verlassen) und ist dagegen geneigt, den Weg durch die k. k. Erblände, insonderheit aber durch Hungarn über die beiden Seehäfen Triest und Fiume zu ergreifen und diese Neigung von einem großen Theile des polnischen Adels in der Warschauer Reichs-Tags-Delegation selbst unterstützt wird, wie dann die galizischen Kaufleute einen Versuch, einige Waaren-Artikel durch den Weg über Triest kommen zu lassen bereits willkürlich gemacht haben, sondern auch eine ganz kürzlich von dem Herrn Fürsten Franz Lubomirski auf seinen Gütern in Pohlen errichtete Handlungs-Compagnie in Ansehung ihrer sämmtlichen auszuführenden und einzuführenden Waaren, so viel immer möglich, statt des Weges über Danzig diesen Weg durch Hungarn und Triest und Fiume zu wählen sich vorgesetzt hat.“²⁷⁹

Die Auswirkungen des verlorenen Krieges zwischen Österreich und Preußen, den man auch als „Kartoffelkrieg“ bezeichnete, und die anschließende diplomatische Niederlage Österreichs im Teschener Frieden vom 13. Mai 1779, wirkten sich vernichtend auf den Galizischen Handel aus, da Preußen ab diesem Zeitpunkt die Zollrepressionen noch schärfer

²⁷⁸HKA, Fasc. 57 ad 27 ex Junio 1774, Vortrag vom 30. Mai 1774; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 416.

²⁷⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 416.

handhabte als bisher. Zu Beginn des Jahres 1779 sah Graf Stackelberg die einzige Rettung für den polnischen Handel im Weg von und nach Triest.²⁸⁰

In einem anderen Licht sahen das die Kaufleute aus Böhmen, die behaupteten, dass die Frachtkosten über Triest höher wären als jene über Hamburg. In Galizien stellte sich die Situation aufgrund der exzessiven preußischen Zölle jedoch umgekehrt dar. Hofrat Sorgenthal hatte in seinem Bericht über die zweite Teschener Messe über Informationen aus Krakau berichtet, dass die Fracht über Triest zwar teurer wäre als jene über Hamburg, doch habe „die Beschwerlichkeit (der preußischen Zölle) die dortige Kaufmannschaft dahin verleitet, daß sie nunmehr seit einiger Zeit eine namhafte Quantitaet von Triest beziehen“.²⁸¹ Somit war der Vorteil von Triest nicht durch seine verkehrsgünstige Lage und die politischen Gegebenheiten in Westeuropa, sondern durch die preußische Zollpolitik bestimmt. Österreich sah als einen der wenigen Auswege aus der preußischen Umklammerung den Handelsweg über Triest an.

Nach der Thronbesteigung Josephs II. wurde der Handelsverbindung Galiziens mit Triest aus verständlichen Gründen großes Augenmerk geschenkt. Man wollte damit zumindest einen Teil des zum Stillstand gekommenen Handels über Danzig erreichen und das Defizit aus dem Weichselhandel ausgleichen.²⁸² Karl Friederich Anton Graf von Hatzfeldt zu Gleichen²⁸³ nahm sich der Sache an: „Es say einer Untersuchung würdig, ob man nicht die galizischen Producta auf die Marosch und mittels derselben in die Save und Kulpa, folgsam nach Triest bringen kann?“²⁸⁴ Mit der am 1. Dezember 1784 erfolgten Einbeziehung Galiziens in das staatliche Zollgebiet der Erbländer wurde die zollpolitische Grundlage für den galizischen Handel geebnet. Verkehrstechnisch brachte der direkte Weg über Südungarn und die Via Carolina aus bereits erwähnten Ursachen keine Erleichterung.

Der galizische Handel von und nach Triest kämpfte nicht nur mit verkehrstechnischen Schwierigkeiten in Ungarn und Innerösterreich. Das größte Problem lag in den mangelhaften Aktivitäten des Triestiner Seehandels.²⁸⁵ Es fehlte an gesicherten Beziehungen und möglichen

²⁸⁰Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 418.

²⁸¹Ebd., 186, 417.

²⁸²Beer, Die erste Teilung Polens. Bd. 3, Wien, 1873, 274. Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 344, 419.

²⁸³Carl Friederich Anton Graf Hatzfeldt zu Gleichen (*14. September 1718 in Wien; † 5. September 1793) wurde 1771 zum obersten Kanzler der Hofkanzlei für Österreich ernannt. Im selben Jahr erfolgte auf Vorschlag Joseph II. die Ernennung zum dirigierenden Staatsminister und Nachfolger Starhemberts.

²⁸⁴Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 419.

²⁸⁵Ebd., 420.

Rückfrachten nach Triest. Der Verkehr mit England und Holland war gering, die Beziehungen zu Frankreich über Marseiller Schiffsreeder steckten noch in den Kinderschuhen.²⁸⁶ Dennoch machte der galizische Handel über den Hafen Triest vor allem in der josephinischen Zeit Fortschritte. Der Handel von Brody mit Triest entwickelte sich vorteilhaft, was den Export von Leinwandprodukten und den Import von Seide aus Lyon betraf.²⁸⁷ Entsprechend der Merkantilabelle von 1787 betrug das Handelsvolumen mit dem Süden rund 450.000 Gulden. Davon wurden über Triest Waren im Wert von 50.859 Gulden nach Galizien importiert und im Wert von 21.419 Gulden exportiert. Der Transit von und nach dem Süden erreichte die Höhe von 357.948 Gulden, was 14,89 Prozent des gesamten galizischen Transitverkehrs in der Höhe von 2.404.326 Gulden ausmachte.²⁸⁸ Henryk Grossmann führt in seinem Buch über die Österreichische Handelspolitik 1772 bis 1790 an, dass diese Zahlen nur den direkten Verkehr mit Triest und Italien, nicht aber den indirekten Verkehr widerspiegeln. Der wesentlich größere Teil des Handels mit dem Süden dürfte nach Ansicht von Grossmann, indirekt durch Vermittlung von Handelspartnern aus Wien erfolgt sein.²⁸⁹

Nach der Besitzergreifung Galiziens 1772 sah der mögliche Handel mit dem Südosten Europas und dem Schwarzen Meer erfolgversprechend aus. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten bot sich der Handel über die Donau und den Dnjestr an. Durch die Friedensschlüsse von Karlowitz 1699, Passarowitz 1718 und Belgrad 1739 wurden dem Handel auf der Donau sowie auch auf dem Landweg wichtige Begünstigungen zugestanden.²⁹⁰ Der Handel wurde aber in diesen Gebieten von den Türken, Griechen, türkischen Juden und Armeniern beherrscht, was sich nachteilig auf den Handel der Erbländer auswirkte.²⁹¹ Erst der Administration unter der Mitregentschaft Josephs II. gelang es, die Stellung der österreichischen Händler durch eine Neugestaltung der Handelsverträge zu verbessern.²⁹² Die Staatskanzlei war der Auffassung, dass der Passarowitzer Friedensvertrag mit den gegenseitigen Handelserleichterungen für türkische und erbländische Untertanen auch auf Galizien anzuwenden sei.²⁹³ Angestrebt wurde von österreichischer Seite eine ähnliche gegenseitige Begünstigung, wie sie die Pforte 1774 durch

²⁸⁶Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 420.

²⁸⁷Ebd., 421.

²⁸⁸Grossmann, Statistische Monatszeitschrift, 230.

²⁸⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 421 f.

²⁹⁰Grünberg, Handelspolitische Beziehungen zu den Ländern an der unteren Donau, Einleitung.

²⁹¹Beer, Handelspolitik Maria Theresia, 83, 186. Srbik, Staatlicher Exporthandel, Anmerkung 198, 307.

²⁹²Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 424.

²⁹³Ebd., 424.

den Frieden von Kutschuk-Kainardschi mit Russland erreicht hatte.²⁹⁴ Da Österreich den Passarowitzer Traktaten zufolge zwar die Donau benutzen, aber nicht direkt bis in das Schwarze Meer fahren durfte, musste seit 1774 in Widin und Rustschuk auf russische Schiffe umgeladen werden. Das angestrebte Abkommen wäre vor allem für Ungarn und für Galizien, das über den Pruth Zugang zur Donau hatte, von Vorteil gewesen. Durch die Auflösung der Galizischen Hofkanzlei 1776 und des Kommerzienrates 1777 kamen jedoch diese Bemühungen zum Erliegen.

Eine andere mögliche Handelsroute hätte von Wolhynien über Kiew ins Osmanische Reich geführt. Joseph II. hatte bereits bei der Festlegung der Grenzen diese Möglichkeit ins Auge gefasst.²⁹⁵ Die Hoffnungen erfüllten sich jedoch wegen fehlender Finanzierungsmöglichkeiten sowie wegen der Unsicherheiten im Fürstentum Moldau, einem gegenüber den Türken tributpflichtigen Land, nicht.

Solange die europäische Küste des Schwarzen Meers in der Hand der Türken war, gab es wenige Chancen für einen gedeihlichen Handel. Die Lage änderte sich erst durch den militärischen Vormarsch der Russen, wodurch sie die Vormachtstellung am Schwarzen Meer erringen konnten und in der Folge einen Handelsvertrag mit der Türkei abschlossen. Im Jahre 1783 konnte Russland auch die Krim in Besitz nehmen. Die russische Ausdehnung war zumindest für den österreichischen Handel günstig und bot gute Chancen für die Verbesserung der Handelsbeziehungen, die sich schließlich „revolutionierend auf die wirtschaftlichen Zustände in der südlichen Ukraine“ auswirken sollten.²⁹⁶

Joseph II. gelang es 1783 auf friedlichem Wege, mit der Hohen Pforte eine Handelskonvention mit einer Meistbegünstigung zu erreichen.²⁹⁷ Dazu kam ein unterstützender Vertrag mit der Moldau über die eingehobenen Gebühren und Ausfuhrzölle sowie die günstige Pachtung von Ländereien zur Überwinterung des moldauischen Viehs für den späteren Viehtrieb nach dem Westen.²⁹⁸ Im Jahre 1784 konnten durch eine völkerrechtliche Vereinbarung die zoll- und handelstechnischen Hindernisse beseitigt und die galizischen

²⁹⁴Beer, Die erste Teilung Polens, Bd. 2, 264, 268.

²⁹⁵Votum des Kaisers vom 29. Mai 1773. In: Beer, Teilung Polens, Bd. 2, 227; Bd. 3, 56.

²⁹⁶Korzon, Die inneren Zustände Polens unter Stanislaus Augustus 1764–1794. Untersuchungen vom wirtschafts- und verwaltungsgeschichtlichen Standpunkt, II. Auflage. 6 Bd., 328; zit. bei Henryk Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 434.

²⁹⁷Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 434.

²⁹⁸Zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 435.

Manufakturen mittels Erlass vom 13. Mai 1784²⁹⁹ bei Versendung von Waren auf die Krim gänzlich vom Durchfuhrzoll befreit werden. Es blieb nur der gewöhnliche Ausfuhrzoll in der Höhe von 5/12 Prozent bestehen. Ein interessantes Detail in diesem Zusammenhang war, dass im Jahre 1789 auf Intervention des Guberniums für den Handelsplatz Brody der türkische Transitzoll von fünf auf zwei Prozent ermäßigt werden konnte.³⁰⁰ Auf österreichischer Seite war die rechtliche Basis das Hofkammerdekret vom 3. Jänner 1785³⁰¹, das Brody von der Zollreform des Jahres 1784 ausschloss. Damit hatte der Schiffsverkehr auf dem Dnjestr sozusagen freie Fahrt.

Dahinter stand die Überlegung, dass Brody im Osten und Triest im Süden der Habsburgermonarchie als große Exportkanäle dienen sollten.³⁰² Es stellte sich jedoch sehr schnell heraus, dass es für die Nutzung des Dnjestr nicht nur an primitivsten Dingen wie Stricken und Tauen fehlte³⁰³, sondern dass der Fluss vor allem erst schiffbar gemacht werden musste.³⁰⁴

Die tatsächlichen Erfolge blieben letztlich weit hinter den Erwartungen zurück. Der am 1. November 1785³⁰⁵ mit Russland abgeschlossene Handelsvertrag brachte zwar im Zuge der gegenseitigen Meistbegünstigung eine zusätzliche Erleichterung für den österreichischen Handel: „für alle Waaren und Erzeugnisse, welche sie in dem am Schwarzen Meer liegenden Häfen und namentlich in dem Hafen von Cherson an der Mündung des Dniester und in jenen von Sewastopol und Theodosia in Taurik einführen und ausführen werden, der Zollnachlaß von 25% eingeräumt“³⁰⁶. Trotz dieser Handelserleichterungen blieb Galizien der große Erfolg versagt, was anhand der Merkantiltabellen aus dem Jahr 1787³⁰⁷ nachvollziehbar ist. Erst einige Jahre später verzeichnete der Handel mit Odessa Erfolge. Galizien konnte im verstärkten Maße Getreide, Holz und Pottasche exportieren, welche über Triest und andere Mittelmeerhäfen verfrachtet wurden.³⁰⁸ Grossmann geht davon aus, dass nach wie vor ein

²⁹⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 435.

³⁰⁰Ebd., 402, 435.

³⁰¹Ebd., 402.

³⁰²Ebd., 402.

³⁰³Mayer, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Österreich und der orientalischen Compagnie, Innsbruck 1882, 48.

³⁰⁴Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 436.

³⁰⁵Beer, Handelspolitik, 97 f.

³⁰⁶Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 440.

³⁰⁷Grossmann, Die amtliche Statistik des galizischen Außenhandels 1772–1792, 230.

³⁰⁸Demian, Darstellung der Österreichischen Monarchie nach den neuesten statistischen Beziehungen, Bd. 2, 111 f.

großer Teil des „Schwarzmeerhandels“ über die Donau und durch Ungarn abgewickelt werden musste. Außerdem hemmte der gemeinsame Krieg Österreichs und Russlands gegen das Osmanische Reich in den Jahren 1787 bis 1791/92 die weitere Entwicklung. Erst mit dem österreichisch-türkischen Separatfrieden von Sistowa vom 4. August 1791³⁰⁹ und nach weiteren militärischen Erfolgen der Russen über die Türken, verbesserten sich die Aussichten für die Schifffahrt am Dnjestr, da der Fluss mit dem Friedensabkommen vom 9. Jänner 1792 zum Grenzfluss zwischen Russland und der Hohen Pforte erklärt wurde.³¹⁰

Trotz intensiver Bemühungen der Regierung in Wien, die Handelssituation von Galizien zu verbessern, sollte die Problematik der mangelnden Verkehrsverbindungen des habsburgischen Hinterlandes mit einem zumindest theoretisch erreichbaren Meer, letztlich nicht befriedigend gelöst werden können. Dadurch wurde die Entwicklung des Kronlandes Galizien bis zum Bau der ersten Eisenbahnen um Jahrzehnte zurückgeworfen. Es ist bedauerlich zu erkennen, dass alle Bemühungen des Zentralstaates, die neue Region wirtschaftlich zu entwickeln, letztlich am Transportproblem scheiterten. Umso erstaunlicher ist es festzustellen, dass es Joseph II. in seiner Zeit als Mit- und Alleinregent gelungen ist, trotz widrigster Umstände und vieler politischer Fehlentscheidungen ein Wirtschaftswachstum in Galizien zu erzielen. Diese, trotz aller widrigen Umstände positive Entwicklung, lässt sich auch an Hand der Entwicklung der Briefposterträge gut nachvollziehen.

³⁰⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 439.

³¹⁰Beer, Die orientalische Politik Österreichs, 145.

2. Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias und Joseph II.

2.1 Das staats- und wirtschaftspolitische Umfeld im 18. Jahrhundert

2.1.1 Österreich und seine Wirtschaftspolitik im aufgeklärten Absolutismus

Die Finanznot des Staates, die Maria Theresia aufgrund der durch ihren Vater Karl VI. angehäuften Schulden erbt, die finanziellen Folgen des Schlesischen Erbfolgekrieges, die militärische Notwendigkeit der Errichtung eines stehenden Heeres und nicht zuletzt die mangelnde Funktion der feudalen Verwaltung mit einer geringen Steuereffizienz waren wichtige Gründe für die Durchführung einer „großen Staatsreform“¹. Die Grundsätze der Wirtschaftspolitik waren nicht nach der alten doktrinären, sondern entsprechend der liberalen Auffassung eines Joseph Freiherrn von Sonnenfels und Johann Heinrich Gottlob von Justi ausgerichtet.² Justi fasste seine Empfehlungen in dem folgenden prägnanten Satz zusammen: „Der Regent muß alle Gewerbe dirigieren, wie es die Notdurft des Landes, die auswärtigen Commercien, die Beförderung und Vermehrung der Nahrung der Unterthanen und kurz die allgemeine Wohlfahrt des Staates erfordern.“³

Wenn von merkantilistischer Wirtschaftspolitik und in der zeitlichen Abfolge von der „industriellen Revolution“ gesprochen wird, muss klar sein, dass es sich um keine Revolution im eigentlichen Sinne des Wortes gehandelt hat, sondern um einen langsamen Entwicklungsprozess, dessen Wurzeln bis in das Mittelalter zurückreichen.⁴ Der „revolutionäre“ Vorgang der Industrialisierung ist nicht losgelöst für sich alleine, sondern, wie es Karl Vocelka klar formuliert, im „Dreigestirn“⁵ der agrarischen, der demografischen und der industriellen „Revolution“ zu sehen. Diese Entwicklungen gingen Hand in Hand und stellten eine untrennbare Einheit dar. Die „agrarische Revolution“ und die in der Folge auftretende Systemverschiebung mit der damit verbundenen Freisetzung von Arbeitskräften, die ihrerseits von der beginnenden industriellen Entwicklung aufgesogen wurden, waren wesentliche Parameter für eine demografische Entwicklung. Das späte 18. Jahrhundert war

¹Otruba, Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias und Joseph II., in: Von der Glückseligkeit des Staates, 77.

²Ebd., 77.

³Justi, aus: Staatswirtschaft, I, 1758, 265. Pšibram, Karl, Gewerbepolitik von 1740 bis 1860. Auf Grund der Akten, I, 120.

⁴Vocelka, Glanz und Untergang, 294.

⁵Ebd., 294.

in Europa eine Epoche großen Bevölkerungswachstums, das in der Habsburgermonarchie⁶ im Vergleich zu anderen westeuropäischen Ländern relativ spät eintrat.⁷ Das Bevölkerungswachstum stieß seinerseits auf komplementäre Entwicklungstendenzen des aufkeimenden Industrialisierungsprozesses mit steigendem Arbeitskräftebedarf.⁸

Die Verpflichtung des Herrschers sollte nicht in der Oberaufsicht des Staates und seiner wirtschaftlichen Belange bestehen, sondern in der Verpflichtung, im Sinne der „Glückseligkeit“ seiner Untertanen zu handeln. Das Ziel war der „Universalkommerz“ mit der Herstellung eines Gleichgewichts zwischen den Erbländern, das durch zentrale Lenkungsmaßnahmen herbeigeführt werden sollte. Diese beinhalteten eine direkte Förderung von Fabriken und Manufakturen, begleitet von Einfuhrverboten zum Schutz der jungen inländischen Industrie, die seit 1764 durch Patente für alle Erbländer geregelt wurde.⁹ Weiters enthielten sie das teilweise geltende Ausfuhrverbot bestimmter Rohstoffe, den Abbau von Zoll- und Mautschranken in den Erbländern, die Verbesserung der Verkehrswege sowie eine Anzahl anderer Reglementierungen und begleitender Maßnahmen. Diese bezogen sich unter anderem auf die Art der Herstellung, die Qualität der erzeugten Produkte, die Festsetzung von Preisen und Löhnen, bis hin zu „Distriktausmessungen“ für den Bezug von Rohstoffen, wie dies zum Beispiel für die sogenannten Spinn-distrikte galt.¹⁰ Die Zentralverwaltung griff damit regulierend in die Entscheidung der räumlichen Verteilung von Produktionsstätten innerhalb der Erbländer sowie in die regionale Verteilung zwischen Stadt und Land ein. Die kleineren landesfürstlichen Städte sollten mehr Gewerbe vom nahen Land aufnehmen, um die Versorgung und Verdienstmöglichkeit der Bevölkerung sicherzustellen. In Wien wurde bereits 1761 darüber diskutiert, ob nicht wegen der hohen Lebensmittelpreise und Löhne die in Wien ansässigen Fabriken in die Landesstädte oder auf das Land verlagert werden sollten.¹¹

Der Anspruch des Zentralstaates, die Wirtschaft von einer Stelle aus zu lenken, stieß im Lauf der Entwicklung immer wieder auf Widerstand und zeigte die begrenzten Möglichkeiten des absolut reglementierenden Staates auf. Die Folgen machten sich in einer erschwerten

⁶Vocelka, Glanz und Untergang, 295.

⁷Ebd., 296.

⁸Ebd., 296.

⁹Beer, Studien zur Geschichte der österreichischen Volkswirtschaft unter Maria Theresia, I, 71.

¹⁰Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, 270 f.

¹¹Ebd., 169.

Lenkung des Zentralstaates bemerkbar und führten letztlich zum Nachhinken der Verwaltung hinter der aktuellen Wirtschaftsentwicklung. Mit Beginn der Siebzigerjahre des 18. Jahrhunderts setzten sich allmählich liberalere sowie physiokratische Ideen durch, die zu einer Wende in der Wirtschaftspolitik führten. Mit dem System der freien Konkurrenz wurde die Gleichgewichtsidee nicht grundsätzlich infrage gestellt, es wuchs aber die Überzeugung, dass es Aufgabe des Staates sei, durch künstliche Eingriffe in das Wirtschaftsleben jene Entwicklung herbeizuführen, die für das allgemeine Wohl am vorteilhaftesten gehalten wurde. Erst ab diesem Zeitpunkt verzichtete auch die staatliche Wirtschaftspolitik auf die Anwendung der überkommenen städtischen Polizei- und Wohlfahrtspflege und ihrer die Wirtschaftsentwicklung behindernden Maßnahmen. Damit verließ das liberale System die Grundideen des Merkantilismus.¹² Die freie Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte sollte nicht nur den Vorteil des Einzelnen und seine wirtschaftliche Entfaltung garantieren, sondern zugleich für das Gemeinwohl den größten Nutzen bringen. Man verließ damit auch das auf genossenschaftlicher Basis begründete Zunftwesen, das jedem Mitglied eine Garantie der Existenz bei gleichzeitiger Ausschaltung gegenseitiger Konkurrenz gewährte. Das so genannte „Manufakturzeitalter“ bedeutete aber auch den Abstieg des Bürgertums.¹³ Die Kapitalakkumulation in den Händen weniger Vermögender und das von staatlicher Seite forcierte Quantitätsdenken ließen den kleineren, aber vielleicht spezialisierteren Handwerksbetrieben keine große Überlebenschance und drängte sie an den sozialen Rand der Gesellschaft.

Unter Joseph II. wurde der neuen Anschauung verstärkt Rechnung getragen. Die freie Konkurrenz im Inneren des Landes sollte als Selbstregulierungsinstrument der Wirtschaft dienen. Im Außenhandel wurde hingegen weiter nach alter merkantilistischer Denkart verfahren und das Instrumentarium des Schutzzollsystems sogar verschärft. Zahlreiche Gewerbe sind aus den sie einengenden Fesseln der Zunftverfassung entlassen worden. Stadtbewohner, die bisher wegen ihrer Religion an der Ausübung bestimmter Gewerbe behindert wurden, bekamen Bürger- und Meisterrechte ohne Einschränkungen. Die Entscheidung Maria Theresias von 1761, keine „privilegia privata“¹⁴ zu erteilen, „da die exclusiva höchst schädlich sind und in Ansehung deren Fabricaturen auf die möglichste

¹²Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, 271.

¹³Csendes/Opll, Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 3, 90.

¹⁴Seliger/Ucakar, Wien, Politische Geschichte, 1. Teil, 97, 99.

Vermehrung im ganzen Staate gerichtet werden müsse“¹⁵, könnte den Anschein erwecken, dass der Staat die Förderungsmaßnahmen für die Industrie reduziert hätte. Das Gegenteil war der Fall: Fabriksansiedlungen wurden durch die Gewährung von Vorschüssen, Steuerbefreiungen und Befreiungen vom Militärdienst gefördert, staatliche Pensionen für Fabrikanten sollten die industrielle Entwicklung vorantreiben. Das Instrumentarium der Schutzzölle bzw. der Erlass von Einfuhrverboten für bestimmte Waren wurde ausgebaut und in seiner Anwendung verfeinert. Im Patent vom 24. März 1764 wurden all jene Waren zusammengefasst, deren Einfuhr in die Erblände verboten oder erschwert werden sollten.¹⁶

Sah man vorerst in einem Zoll von dreißig und mehr Prozent einen ausreichenden Schutz der heimischen Industrie, so wandte man seit 1764 das Einfuhrverbot für bestimmte Waren als eine der Voraussetzungen für die Entwicklung der Industrie an.¹⁷ Nach Ansicht der Behörden sollten jene Kaufleute, deren bisherige Haupttätigkeit der Verkauf ausländischer Waren gewesen war, dazu gebracht werden, entweder selbst Fabriken zu gründen oder inländische Industrieprodukte zu vertreiben.¹⁸ Dafür kamen insbesondere auch jene ausländischen Großhändler infrage, die in Wien eigene Niederlegerkonsortien gebildet haben.¹⁹ Von Einfuhrverboten waren auch Artikel betroffen, die noch nicht in genügendem Ausmaß, in unzureichender Qualität oder zum Teil erheblich teurer als im Ausland hergestellt wurden. Das drängte die Wiener Kaufmannschaften sowie die ausländischen Niederleger in die Opposition.²⁰ Im Jahre 1767²¹ beklagten sie die generelle Zurücksetzung ihres Standes im Vergleich zu den Fabrikanten.

Die Staatsverwaltung reagierte mit einem Verweis auf das Kommerzialpatent vom 24. März 1764, in dem neben scharfen Einfuhrbeschränkungen auch eine Abgrenzung der Aufgaben zwischen Fabrikanten und Handel vorgesehen war.²² Dort heißt es, dass die Fabrikanten keinen Handel betreiben sollten, sondern vielmehr die Verleger ausreichend mit Ware zu versorgen hätten. Die Politik der Aufgabentrennung von Produktion und Handel blieb für die

¹⁵Kaiserliche EntschlieÙung auf den Vortrag vom 6. April 1771; zit. bei Beer, Volkswirtschaft, 14.

¹⁶Beer, Studien zur Geschichte der österreicherischen Volkswirtschaft unter Maria Theresia, I, 71.

¹⁷Ebd., 69.

¹⁸Ebd., 70.

¹⁹Otruba, Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias, 32. Kuraic, Die Wiener Niederläger im 18. Jahrhundert, Diss. Wien 1946.

²⁰Beer, Studien zur Geschichte der österreicherischen Volkswirtschaft unter Maria Theresia, I, 70.

²¹Beschwerde des Wiener Handelsstandes vom 8. Oktober 1767, Niederleger-Beschwerde vom 13. Oktober 1767, zit. bei Karl Pšibam, Geschichte der österreicherischen Gewerbepolitik, 196.

²²Beer, Studien zur Geschichte der österreicherischen Volkswirtschaft unter Maria Theresia, I, 71.

folgenden Jahre bestimmend. Für Karl Přibam beweist das politische Verhalten der Zentralverwaltung, wie stark die Produktion noch „in den Kinderschuhen der rein handwerksmäßigen Betriebsweise stak, wie wenig man den Gewerbetreibenden für fähig hielt, neben der technischen Seite seines Unternehmens auch die kaufmännische mit Erfolg zu besorgen“²³. Trotz der mannigfaltigen Bemühungen und Regelungen, blieb der Absatz inländischer Produkte weiterhin ein Problem, da sich die einheimischen Kaufleute wenig um die Umsetzung der staatlichen Anliegen bemühten.²⁴

Das Prohibitivsystem zeitigte auch negative Auswirkungen auf den in Wien bis dahin verbreiteten Transithandel nach Polen, Ungarn und der Türkei. Der bürgerliche Handelsstand dokumentierte in einer 80 Artikel umfassenden Auflistung jener Produkte, die vor dem Erlass in die genannten Länder versendet worden waren. Der Handelsstand wies darauf hin, dass nach Einführung des Erlasses diese Produkte von deutschen Städten wie Leipzig, Breslau und Frankfurt an der Oder bezogen werden, da man in Wien auf Grund der Einfuhrbeschränkungen über kein ausreichendes Warensortiment verfügte.²⁵

Am Ende der Regierungszeit Maria Theresias „war Österreich noch weit davon entfernt, ein Industriestaat zu sein, allerdings waren die Anfänge zur Industrialisierung gelegt, und wenn auch manche der neu gegründeten Manufakturen gewerblichen Betriebsformen näher standen als Fabriken des frühen Industriezeitalters, so war der Aufschwung doch unverkennbar“²⁶. Auf diesen Grundlagen aufbauend konnte Joseph II. mit seiner Wirtschaftspolitik, welche grundsätzlich die gleichen Ziele wie die seiner Mutter verfolgte, diese im Rahmen seiner Mitregentschaft nicht unwesentlich beeinflussen. Er trug damit erheblich zur Abkehr von der damals gültigen Vorstellung, dass alle wirtschaftlichen Aktivitäten vom Staat gesteuert werden müssten, bei. Joseph II. vertrat die Auffassung, dass „zur Industrie, Handlung und Verschleiß nichts unentbehrlicher [sei], als Freyheit, und nichts schädlicher als Privata und Monopolia“²⁷. Dieses Prinzip besaß aber auch bei Joseph II. nicht uneingeschränkte Gültigkeit, obwohl er im Wesentlichen an die von seiner Mutter getroffenen Maßnahmen anknüpfte und diese fortsetzte. Die Aufhebung der Leibeigenschaft stellte die für die Industrie notwendigen Arbeitskräfte frei, das Toleranz- und das

²³Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, I, 192.

²⁴Ebd., 192.

²⁵Seliger/Uckar, Wien Politische Geschichte, Bd. 1, 100 f.

²⁶Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs, 267.

²⁷Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, I, 360.

Judenpatent begünstigten die Zuwanderung von bisher ausgeschlossenen Personen, die auch die Führung von Betrieben übernehmen konnten. Diese liberal ausgerichteten Maßnahmen begünstigten den wirtschaftlichen Aufschwung bis zu Beginn der Franzosenkriege.²⁸ Die Regierungszeit Kaiser Josephs II. wird auch als der erste Höhepunkt der großen Gründungsepochen der österreichischen Industrie bezeichnet.²⁹

Im Außenhandel verschärfte Joseph II. das unter Maria Theresia etwas gelockerte System der Einfuhrverbote. Mit dem Patent aus dem Jahr 1784 wurde die Liste der verbotenen Waren ausgeweitet und spezifiziert, die Zollsätze neu festgelegt und in den folgenden Jahren immer wieder verändert.³⁰ Waren, die im Inland produziert oder hergestellt wurden, durften entweder nicht oder im Falle von Luxusgütern nur mit spezieller Erlaubnis und sehr hohem Zollsatz – 60 Prozent – eingeführt werden.³¹ Hinter dieser Politik stand nicht nur der merkantile Gedanke, sondern der gezielte Einsatz der Prohibitivpolitik zum Schutz der einheimischen Industrie vor ausländischer Konkurrenz und das Bemühen, deren Aufbau und Entwicklung zu fördern. Kaiser Joseph II. brachte seine Geringschätzung gegenüber dem Handel in internen Diskussionen zum Ausdruck, indem er Ackerbau und Industrie für wichtiger als den Handel ansah, bei dem er vor Einfuhrverboten nicht zurückschreckte.³² Die Einwände mehrerer Beamter gegen die rigorose Prohibitions politik des Kaisers wurden von ihm mit folgenden drei Argumenten zurückgewiesen, die er auch als Richtlinien des staatlichen Handelns ausgab: 1. Was der größeren Menge nützt, hat die Minderzahl ohne Widerrede zu ertragen. Damit wird begründet, dass der Vorteil weniger Kaufleute zurückzustehen habe vor den Interessen der fabrizierenden Klasse. 2. Ein Staat mit einem so großen Binnenmarkt wie Österreich und so vielen Rohstoffen habe den Ausfluss des eigenen Geldes zu vermeiden. 3. Die österreichische Monarchie bedürfe der Vermehrung ihrer Einkünfte. Soweit die Punkte 1 und 2 es gestatteten, sollten die neuen Zollgesetze die Staatskassen füllen.³³ Mit dem Patent aus dem Jahre 1787 wurde eine Anzahl von Waren komplett außer Handel gesetzt.³⁴

²⁸Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs, 285.

²⁹Hassinger, Manufakturen, 117 f. Přebam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, I, 409 f.

³⁰Beer, Die österreichische Handelspolitik und Maria Theresia und Joseph II., 116.

³¹Seliger/Uckar, Wien Politische Geschichte, 110.

³²Hock/Bidermann, Der österreichische Staatsrath (1760–1848), 549.

³³Ebd., 550.

³⁴Beer, Die österreichische Handelspolitik und Maria Theresia und Joseph II., 116.

Eine größere Abschottung nach außen forderte aber eine gezielte Industriepolitik im Inland, um jene Waren, deren Import verboten war, selbst zu erzeugen. Die Methoden zur Förderung der inländischen Produktion unterschieden sich in einigen wesentlichen Punkten von jenen in der Regierungszeit Maria Theresias. Kaiser Joseph II. vertrat die Auffassung, dass mehr wirtschaftliche Freiheiten die Entwicklung der Produktion fördern würden. Den Produzenten wurden beim Bezug ihrer Rohmaterialien, bei der Beschäftigung von Arbeitskräften und beim Verkauf der Erzeugnisse keine Beschränkungen auferlegt. Sie konnten ihre Produkte im Wege des Groß- oder Kleinhandels und in sogenannten „Gewölben“ vertreiben. Den Hausierhandel mit österreichischen Produkten, der unter Maria Theresia auf Drängen der bürgerlichen Kaufleute in ihren letzten Regierungsjahren eingeführt wurde, gab Joseph II. 1781 für alle Inländer frei.³⁵ Eine wesentliche Voraussetzung für die Betriebserweiterungen war das im Jahre 1787 aufgehobene Wucherverbot. Da das Kreditsystem für die Nutzung durch kleinere Manufakturisten und Händler noch nicht ausgeprägt war, gerieten diese leicht in Abhängigkeit von großen Händlern. Darüber kam es während der Regierungszeit Kaiser Joseph II. wiederholt zu Klagen von Gewerbetreibenden, die sich über die Unterdrückung durch Großkaufleute beschwerten.³⁶ In die heutige Zeit transformiert könnte man sagen, dass es den Kleingewerbetreibenden und Handwerksfirmen um nichts besser geht, da sie in Abhängigkeit gegenüber Großkaufleuten, Handelsketten und vor allem Banken geraten sind.

Joseph II. gewährte Fabrikanten nur selten direkte finanzielle Unterstützungen und Förderungsmaßnahmen und sie wurden in seiner ersten Regierungszeit abgewiesen. Das strenge Einfuhrverbot machte es aber erforderlich, dass bei neu gegründeten Fabriken, die in erster Linie inländische Rohstoffe verarbeiteten, entsprechende Unterstützungen in Form von Vorschüssen zu gewähren waren. Die Vermehrung oder Verfeinerung bereits bestehender Produktionszweige wurde hingegen nicht gefördert.³⁷ Der Resolution ist zu entnehmen, dass der Merkantilismus die quantitativ ausreichende Versorgung des Marktes und weniger die qualitative Ausrichtung der Produkte in den Vordergrund des staatlichen Interesses stellte. Sicherlich war das auch eine der vielen Ursachen für die in späteren Jahren rückständig gebliebene Produktions-technologie der österreichischen Industrie gegenüber

³⁵Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, I, 381.

³⁶Ebd., 388, Anm. 1.

³⁷Mikoletzky, Kaiser Joseph II., 59. Otruba, Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias und Joseph II., in: Glückseligkeit, 86.

westlichen Staaten. Zumindest aus diesem Blickwinkel betrachtet war die Einstellung Maria Theresias eine andere. Durch die „Qualitätsordnungen“ wurde zum Beispiel die Güte bei Seiden- und Leinenwaren durch sogenannte „Beschaumeister“ überwacht.³⁸

Die Lenkungsmaßnahmen des Staates versuchten nicht nur in die Produktion einzugreifen, sondern auch die regionale Verteilung der Produktionsstätten zu beeinflussen. Joseph II. hielt an seinen Richtlinien der staatlichen Industrieförderung fest, dass mehr Unternehmer auf dem flachen Lande und in kleineren Städten als in den Landeshauptstädten mit Vorschüssen bedacht werden sollten.³⁹ Auf diese Weise versuchte man auf die vermeintliche Standortverteilung der Volkswirtschaft im Sinne eines Gleichgewichts einzuwirken, ebenfalls ein typisch merkantilistisches Bestreben. Der im Jahre 1762 angestrebte „Universalkommerz“⁴⁰, der den Zusammenschluss aller Länder der Monarchie zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet vorsah, führte die Standortwahl der Produktion auf Basis von Manufakturtabellen ein. In den Jahren 1762/63 wurde die Weisung dahingehend erneuert, dass alle Länderstellen mithilfe des „Kommerzialkonzesses“ beauftragt wurden, jährlich die Erfordernisse der Industrie des jeweiligen Landes festzustellen.⁴¹ Da das statistische Tabellenmaterial mangelhaft war, konnte das erwünschte Endziel der Erstellung eines für die gesamte Monarchie gültigen Organisationsplans nie vollständig verwirklicht werden.⁴²

Eine wesentliche Verbesserung gegenüber früheren Jahren brachte die zunehmende Industrialisierung für das Kommunikationswesen.⁴³ Das seit 1722 inkamerierte Postnetz hatte für den Versand von Briefen, Wertpapieren, Münzen und Wertgegenständen zu sorgen, sowie das seit 1756 dichter werdende Netz an Postwagenkursen zu verbessern. Nicht nur die Reisemöglichkeiten an sich, sondern die umfangreichen Kommunikations- und Versandmöglichkeiten waren notwendige Voraussetzung für die Entwicklung des Handels.⁴⁴ Neben dem Netz der Postkurse blieben andere, wenn auch mit Einschränkungen zugelassene Möglichkeiten der Nachrichtenübermittlung wie herrschaftliche Boten und Stadtboten erhalten. Der Ausbau des Postwesens wurde durch kriegerische Ereignisse oder politische Konfrontationen in der Regel nur für eine kurze Frist unterbrochen und danach mit großer

³⁸Otruba, Wirtschaftspolitik Maria Theresias, 39

³⁹Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, I, 399. Hock/Biedermann, Staatsrath, 577.

⁴⁰Otruba, Wirtschaftspolitik Maria Theresias, 42.

⁴¹Přibam, Gewerbepolitik, 123 f, 404.

⁴²Otruba, Wirtschaftspolitik Maria Theresias, 42.

⁴³Vocelka, Glanz und Untergang, 300.

⁴⁴Bödeker, Aufklärung als Kommunikationsprozess, 89–111.

Intensität fortgesetzt. Die Postkurse in Galizien vor und nach dem Türkenkrieg und den Napoleonischen Kriegen geben ein Zeugnis davon.

Betrachtet man die Ergebnisse der josephinischen Wirtschaftspolitik im „aufgeklärten Absolutismus“, so muss man feststellen, dass die Maßnahmen in gewissen Bereichen durchaus Wirkung zeigten. Die Kommerzialgewerbe verzeichneten einen deutlichen Wachstumsprozess, wobei die stärkste Expansion in der Baumwoll- und Seidenindustrie zu finden war. Viele der von Joseph II. getroffenen Maßnahmen waren aber überstürzt und zu wenig durchdacht, sodass einige nach seinem Tode durch Kaiser Leopold II. zurückgenommen werden mussten.⁴⁵

Dem Aufschwung der Siebziger- und Achtzigerjahre folgte gegen Ende der Regierungszeit Kaiser Josephs II. eine empfindliche Depression, die zu einem Teil durch den Türkenkrieg verursacht wurde.⁴⁶ Das gab der zünftischen Interessenpolitik neuen Auftrieb, und Leopold II. sah sich veranlasst, „gegen seine Überzeugung manche Beschränkungen der Verkehrsfreiheit wieder einzuführen“⁴⁷. Die Wirtschaftspolitik wurde allerdings schon unter ihm und später vor allem unter Kaiser Franz II./I. durch die Furcht vor revolutionären Bewegungen nach dem Vorbild der Französischen Revolution negativ beeinflusst. Die Zentralstellen versuchten, größere Unzufriedenheit zu vermeiden und auf konkrete Klagen entsprechend zu reagieren. Das Ergebnis war eine recht schwankende Politik, die erst allmählich zu einer Differenzierung dessen fand, was sich – vom nachjosephinischen Standpunkt aus – bewährt hatte und was andererseits an den Schwierigkeiten der Durchsetzung scheitern musste.⁴⁸ Die Grundzüge der bereits durchgeführten Reformen wurden jedoch nicht angetastet. Es „[. . .] schien ein vorläufiger Stillstand in allen Maßnahmen der Gewerbepolitik, ein Status quo im Gewerbewesen selbst, das Beste zu sein“⁴⁹. So erreichten die Zünfte zwar einige Zugeständnisse, aber eine Änderung der Zunftpolitik konnten sie nicht mehr herbeiführen.⁵⁰ In der sehr kurzen Regierungszeit von Kaiser Leopold II. kam es zu keinen wesentlichen Änderungen in der von Joseph II. eingeleiteten Politik, er nahm eher die Aufgabe der Beschwichtigung im Inneren wahr.

⁴⁵Glassl, Einrichtungswerk, 251.

⁴⁶Seliger/Ucakar, Wien politische Geschichte, 116.

⁴⁷Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 8.

⁴⁸Ebd., 9.

⁴⁹Přibam, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik, I, 516 f.

⁵⁰Seliger/Ucakar, Wien politische Geschichte, 113.

Auch die Regierungszeit von Kaiser Franz I., die durch den Beginn des Krieges mit Frankreich und die Koalitionskriege überschattet war, änderte vorerst nichts an der Gewerbepolitik. Die Furcht vor revolutionären Einflüssen machte sich durch verstärkte polizeiliche Einflüsse bemerkbar, die sich negativ auf die Gewerbepolitik auswirkten. „Die Privilegien der Zünfte wurden zwar auch jetzt nicht wieder bestätigt, wohingegen jedoch die Erhaltung dieser Körperschaften aus polizeilichen Rücksichten als notwendig erachtet wurde, da sie Zucht und Ordnung unter den Meistern und Gesellen verbürgten.“⁵¹ Politische und polizeiliche Überlegungen gewannen wieder stärkeren Einfluss auf die Wirtschaftspolitik.⁵² Der Weg von Maria Theresia, Joseph II. und Leopold II., die Volkswirtschaft nicht externen Interessen unterzuordnen, wurde unter Franz I. definitiv verlassen. Er betrachtete das Fabrikswesen als „staatsgefährlich, [. . .] weil der Kaiser mit dem sicheren Instinkt des geborenen Reaktionärs in den Fabrikanten verkappte Liberale und Träger der ihm verhaßten Aufklärungstendenzen witterte“⁵³. Noch mehr Furcht als die Fabrikanten dürften dem Kaiser die Arbeiter in den Fabriken, vor allem im Raum Wien, eingeflößt haben, die „von den französischen Umsturzideen schon beeinflusst sein konnten“⁵⁴. Im sogenannten „Directorium“, also der nach Leopold II. wieder vereinigten Hofkammer und Hofkanzlei, konnte man jedoch die Befürchtungen gegenüber den proletarischen Volksmassen nicht teilen. Im Staatsrat waren in dieser Epoche eher die Vertreter des liberalen Systems tonangebend und es wurde ausführlich dargelegt, wie notwendig die Fabriken in der Residenzstadt seien und dass ein Verbot der Ansiedlung neuer Fabriken den bestehenden Fabriken und Manufakturen eine Monopolstellung einräumen würde, die den Intentionen bisheriger Wirtschaftspolitik zuwiderliefen.⁵⁵ Die klare Haltung des Staatsrates bewirkte beim Kaiser einen gewissen Umdenkprozess, sodass es zu keinen kategorischen Befehlen gegen weitere Fabriksgründungen in Wien kam. Das hielt das „Directorium“ jedoch nicht davon ein Dekret zu erlassen, in dem es hieß, es solle „streng darauf gehalten werden, dass die Anlegung neuer Fabriken in der Hauptstadt auf alle Art verhindert, hingegen die Errichtung derselben auf dem Lande begünstigt werde“⁵⁶.

⁵¹Solkar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 13.

⁵²Seliger/Ucakar, Wien, Politische Geschichte, 113.

⁵³Waentig, Gewerbliche Mittelstandspolitik. Eine rechtshistorisch-wirtschaftspolitische Studie auf Grund österreichischer Quellen, Leipzig 1898, 43 f.

⁵⁴Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 15.

⁵⁵Ebd., 17.

⁵⁶Ebd., 18.

Da auch diesmal die Meinungen von Regierung und Hofstelle unterschiedlich waren, entschloss man sich, ein Gutachten von der Fabriksinspektion⁵⁷ einzuholen.⁵⁸ Diese gab zu bedenken, dass eine Verlagerung der Fabriken auf das flache Land unüberwindbare Schwierigkeiten in Bezug auf die erforderlichen Arbeitskräfte, aber auch bei der Beschaffung der Rohstoffe mit sich bringen würde, da der Handel vorwiegend in Wien konzentriert war.⁵⁹ Trotz der aktuellen Rechtslage dürfte auch dem Kaiser und den Befürwortern des Ansiedlungsverbotes neuer Fabriken klar gewesen sein, dass eine lückenlose Befolgung des Verbotes unmöglich war. Es wurde im Jänner des Jahres 1809 durch a.h. EntschlieÙung mit der Einschränkung wieder aufgehoben, dass im Raum Wien und Umgebung wegen der mangelnden polizeilichen Überwachung der Obrigkeit die Ansiedlungsbeschränkung aufrecht bleiben würde.⁶⁰ Da es der Hofkanzlei und der Hofkammer gelang, die Bedenken des Kaisers zu zerstreuen, konnte im Februar 1811 auch dieses Verbot aufgehoben werden. Bei der Einschätzung beziehungsweise Beurteilung der tatsächlichen Effekte einer Verbotspolitik muss in Rechnung gestellt werden, dass die Wirkung der Defizite des Staatshaushaltes wesentlich stärker veranschlagt werden muss als die der Verbote.⁶¹

In Hinblick auf die Konjunktorentwicklung zerfällt die Regierungsperiode Franz I. durch die Zäsur der Jahre 1811/12 in zwei voneinander abzugrenzende Abschnitte: einen des industriellen Aufschwungs bis zu dieser zeitlichen Zäsur und eine Periode ökonomischer Stagnation.⁶² Die Ursachen waren Kriegslasten und die durch das Finanzpatent von 1811 ausgelöste Finanzkrise.⁶³ Vor dieser Krise hatte sich die Finanzierung der kriegsbedingten Staatsdefizite durch die Geldvermehrung mittels Notenpresse nachfrageerhöhend und damit stimulierend für Industrie und Handel, aber auch für Neugründungen ausgewirkt.⁶⁴ Die Kontinentalsperre, der sich Österreich seit 1806 anschließen musste, schützte als

⁵⁷Fabriksinspektion: Eine besondere staatliche Beamtenorganisation im Interesse der in Fabriken und diesen gleichgestellten Gewerbebetrieben beschäftigten Arbeiter. Die wesentlichen Aufgaben und Funktionen der für bestimmte Bezirke angestellten Beamten (Fabriksinspektoren, in Preußen Gewerberäte) sind: 1) die genaue Kontrolle der ihrer Aufsicht unterstellten Anlagen und Arbeiter, bei letztere insbesondere die Feststellung aller auf die materielle und soziale Lage derselben bezüglichen Verhältnisse; 2) die Sicherung einer ordentlichen Durchführung der bestehenden Fabrik- oder Arbeiterschutzgesetzgebung; 3) die weitere Ausbildung dieser Gesetzgebung, Mayer Konversationslexikon, 5. Band, Leipzig und Wien 1885-1892, 1004.

⁵⁸Seliger/Ucakar, Wien politische Geschichte, 115.

⁵⁹Ebd., 115.

⁶⁰Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 49.

⁶¹Seliger/Ucakar, Wien politische Geschichte, 117.

⁶²Ebd. 117.

⁶³Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 54.

⁶⁴Ebd., 33.

Nebenwirkung die inländische Industrie gegen ausländische Konkurrenz und wirkte sich vorerst günstig für die österreichische Industrie aus.

Die Krise und ihre Nachwirkungen dauerten bis etwa in die Mitte der Zwanzigerjahre. In diese Zeit fallen der verstärkte Übergang vom Hand- zum Maschinenbetrieb und die schrittweise Entstehung einer Großindustrie im modernen Sinn, die auf rein kapitalistischer Grundlage basierte. Bei den verhältnismäßig hohen Aufwendungen für Maschinen- und Anlagevermögen sowie den vorherrschenden schlechten Kreditverhältnissen, blieben kapital-schwache Unternehmen in ihrer Entwicklung zurück und hatten daher einen immer schwerer werdenden Konkurrenzkampf zu bestehen. Der Gegensatz zwischen Großindustrie und kleinen Unternehmungen war schon deutlich erkennbar.⁶⁵ Die inkonsequente staatliche Förderung des Kommerzialgewerbes sowie die beständige Behinderung in der Regierungszeit von Kaiser Franz I. zeigten ihre Auswirkungen in Form mangelhafter Industrieentwicklung bei gleichzeitiger Unterkapitalisierung der österreichischen Betriebe. Dieser Rückstand konnte später gegen die im Vergleich hoch entwickelte Unternehmensstruktur in England sowie in Preußen kaum aufgeholt werden.

Nach dem Abschluss des Wiener Kongresses und dem Verstreichen einer gewissen Anpassungsphase nach den langen Kriegsjahren, kam es ab etwa 1820 wieder zu einem allmählichen wirtschaftlichen Aufschwung. Die erste Dampfmaschine wurde in Österreich bereits im Jahre 1816 in Betrieb genommen, aber erst Jahre später, 1820 und 1823 folgten weitere Anschaffungen. Im Jahre 1830 waren dreißig dampfbetriebene Maschinen in Betrieb.⁶⁶ Der Aufschwung zeitigte aber auch seine negativen Seiten in Form krasser Auswüchse der Arbeitszeiten in den Betrieben sowie fortschreitender Kinderarbeit.⁶⁷ Die Entwicklung steuerte auf die im Jahre 1848 ausbrechende Revolution zu, die sich jedoch in allen europäischen Ländern mit Ausnahme Englands und Russlands mehr oder weniger intensiv auswirkte.

⁶⁵Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 101.

⁶⁶Seliger/Ucakar, Wien politische Geschichte, 118.

⁶⁷Slokar, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., 101 f.

2.1.2 Kompensation für den Verlust Schlesiens, die Ausdehnung im Nordosten (Galizien)

Der Verlust des hoch entwickelten Schlesiens traf Maria Theresia hart und hatte auch langfristig negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Habsburgermonarchie. Der Erwerb Galiziens ging zwar mit der Verschiebung des nordöstlichen Grenzbereiches der Monarchie einher, brachte einen flächenmäßig bedeutenden Zuwachs, konnte aber an das wirtschaftliche Niveau des wesentlich kleineren Schlesiens nicht heranreichen. Der vermeintliche Ersatz für Schlesien war offensichtlich nicht gelungen.

Polen, das im 16. und 17. Jahrhundert einer der größten Staaten Europas war, wurde zusehends zum politischen Spielball der angrenzenden Mächte, die durch Beeinflussung der Wahlmänner entscheidenden Einfluss auf die Königswahl ausüben konnten. Die langfristigen Ursachen der Entwicklung lagen im wirtschaftlichen und sozio-konstitutionellen Bereich.⁶⁸ Es war die Krise der Gutswirtschaften an sich und ihr Beharren auf der gutswirtschaftlichen Leibeigenschaft mit ihren negativen Auswirkungen auf die gesellschaftliche und politische Verfassung des Staates.

Der ersten Teilung Polens im Jahre 1772 folgte 1793 eine zweite zwischen Russland und Preußen, an der Österreich nicht beteiligt war. Der sich formierende Aufstand in Polen unter General Tadeusz Kościuszko konnte bald zerschlagen werden und es folgte 1795 die dritte Teilung, an der Österreich wieder teilnahm. Mit ihr verschwand Polen von der europäischen Landkarte. Langfristig führte die Teilung zu einer Veränderung des europäischen Gleichgewichts und in der Folge zu potenziellen Konfliktzonen durch die unmittelbare Grenze zwischen Russland und Preußen.

Im Zuge der Napoleonischen Kriege ging das westgalizische Gebiet 1809 mit Lublin und Krakau an das Großherzogtum Warschau und der Distrikt Tarnopol (Ternopil) an Russland verloren. Nach dem Wiener Kongress kamen mit Ausnahme des nördlichen Teils von Westgalizien, das dem 1815 geschaffenen Kongresspolen zugeordnet wurde, und der Stadt Krakau alle Gebiete wieder an Österreich zurück.

⁶⁸Müller, Die Teilung Polens 1772-1793-1795, 14.

Das im Jahre 1773 an die Habsburgermonarchie fallende Gebiet umfasste zirka 80.000 Quadratkilometer mit einer Bevölkerung von etwa 2,13 Millionen Einwohnern.⁶⁹ In Anlehnung an den spätmittelalterlichen ungarischen Königstitel, der auch die Formel „rex Galiciae et Lodomeriae“ enthielt, ließ sich der Titel vom Ruthenischen in Königreich „Galic“ (Halyc) ableiten. Das erworbene Gebiet wurde als neues Kronland mit dem Titel Königreich Galizien und Lodomerien in die Habsburgermonarchie eingegliedert.⁷⁰ Die Inbesitznahme durch Österreich sollte sich als problematisch herausstellen, da das Gebiet keine gewachsene historische Einheit darstellte und es auf Grund der langwierigen Grenzverhandlungen mit den anderen Teilungspartnern zu einer willkürlichen Grenzziehung, die nicht den natürlichen Orientierungslinien folgte, kam.⁷¹ Damit gingen die alten traditionellen Handelswege verloren – einerseits die Nord-Südverbindung auf der Weichsel für den Transport von Salz aus den Wieliczkaer Salinen und andererseits die West-Ost-Handelsstraße von Frankfurt an der Oder über Leipzig (Lipsk), Breslau (Wroclaw), Krakau (Kraków), Jaroslau (Jaroslaw), Lemberg (L'viv, Lwów) nach Brody und von dort Richtung Osten über Berdyčiv (Bredičev, Berdyczów) und Kiew (Kyjiv, Kijów) und in den Südosten über die Moldau ins Osmanische Reich.⁷²

Kaiser Joseph II. besuchte 1773 vom Banat kommend die neu erworbenen Gebiete und musste deren erbärmlichen Zustand feststellen. In einem umfangreichen Briefwechsel berichtete er seiner Mutter und seinem Bruder Erzherzog Leopold von Toskana.⁷³ Er stellte bereits bei seinen ersten Reisen fest, dass die nördliche Moldau eine gute Verbindung zwischen Siebenbürgen und Lodomerien bot und strebte daher den Erwerb der Bukowina an, das 1774 von österreichischen Truppen besetzt wurde. Der von der Habsburgermonarchie vermittelte Friedensvertrag zwischen Russland und dem Osmanischen Reich vom 2. Juli 1774 in Küçük-Kajnarca brachte Österreich als Gegenleistung das Gebiet der Bukowina ein, obwohl die Türken der Friedensvermittlung der Habsburger wenig zu verdanken hatten.

Der Gebietsgewinn von Galizien war zwar flächenmäßig groß, konnte jedoch den wirtschaftlichen Verlust von Schlesien nicht kompensieren, da sowohl Galizien als auch die Bukowina dünn besiedelt waren und sich in einem schlechten wirtschaftlichen Zustand

⁶⁹Rhode, Kleine Geschichte Polens, 313.

⁷⁰Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 98 f.

⁷¹Ebd., 98. Pacholkiv, Das Werden einer Grenze: Galizien 1772 – 1867, 520.

⁷²Kuzmany, Die Grenze an der Grenze, 115.

⁷³Arneth, Maria Theresia und Joseph II., Ihre Correspondenz samt Briefen Joseph's an seinen Bruder Leopold, Bd. II, 12 f.

befanden. Langfristig gesehen wirkte sich die Expansion für die Monarchie sicherlich günstig aus, kurzfristig stellte sie jedoch den werdenden Zentralstaat vor große verwaltungstechnische und vor allem finanzielle Probleme.⁷⁴ Nach der Einverleibung und der Einrichtung eines Guberniums in Lemberg begann man in Wien mit der systematischen Erforschung der wirtschaftlichen Zustände der neuen Regionen. Um den Wert der neuen Erbländer im Sinne einer Stärkung des Gesamtstaates zu erhöhen, war die Anhebung der wirtschaftlichen Kapazität dieser Region unumgänglich. Da viele neue Technologien im Lande fehlten, lag die Besiedlung durch Kolonisten nahe, was 1774 zum ersten Ansiedlungspatent Maria Theresias führte.⁷⁵ Das Patent machte siedlungswilligen Menschen den Zuzug durch die Zusicherung einer zehnjährigen Steuerfreiheit, Befreiung vom Militärdienst sowie der unentgeltlichen Verleihung von Bürger- und Meisterrechten schmackhaft.⁷⁶ Der Aufruf galt vor allem Ansiedlern aus den „übrigen Erblanden“. In beiden Ländern wurde von der Zentralregierung in Wien ein Bündel von Maßnahmen gesetzt, um die neu erworbenen den übrigen Ländern der Monarchie anzupassen.

Kurz nach der Inbesitznahme wandten sich Maria Theresia und Joseph II. den Problemen der Bauern und ihrer Untertansschuldigkeit zu. Beide Herrscherpersönlichkeiten sahen in deren Lösung eine wesentliche Voraussetzung für die langfristige Entwicklung des neuen Erblandes und der gesamten Monarchie.

Bedeutend für den Handel Galiziens wurden nach der Sperre der Weichsel die Mittelmeerhäfen Fiume und Triest. Die Verbindung dieser beiden extrem voneinander entfernten Gebietsteile sollte, trotz der vorgenommenen Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung, bis zum zögerlichen Bau von Eisenbahnlinien im 19. Jahrhundert ein großes Hindernis für die Entwicklung von Galizien und der Bukowina bleiben. Die Hoffnung Joseph II., einen günstigen Handelsvertrag für die wichtige historisch gewachsene Weichselschiffahrt mit Preußen zu vereinbaren, musste 1776 endgültig aufgegeben werden.⁷⁷ Alle bis zu diesem Zeitpunkt ergriffenen Maßnahmen der Regierung in Wien basierten letztlich auf der Hoffnung, den Export über die Weichsel Richtung Ostsee

⁷⁴Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 100.

⁷⁵Continuatio edictorum et mandatorum universalium in Regnis Galicie et Lodomeriae a die 28. Mensis Junii anno 1773 et 1774, emanatoru. Leopoldi, Nr. XXXII, 108 f., zit. bei Hans-Christian Maner, Galizien. Eine Grenzregion im Kalkül der Donaumonarchie im 18. und 19. Jahrhundert, 252.

⁷⁶Glassl, Das österreichische Einrichtungswerk in Galizien, 222.

⁷⁷Grossmann, Die Österreichische Handelspolitik, 342.

sowie den historisch gewachsenen Transithandel auf Kosten einer nachhaltigen inneren Industrialisierung entwickeln zu können. Nachdem sich diese Hoffnung nicht erfüllte, führte Joseph II. im Jahre 1780 einen radikalen Schwenk in seiner Politik durch. Er sah die einzige Entwicklungsmöglichkeit der neuen Länder in einer kompletten Eingliederung in den Verband der anderen Erbländer. Galizien verlor dadurch seinen zolltechnischen Sonderstatus innerhalb der Habsburgermonarchie und wurde ab diesem Zeitpunkt wie die anderen Erbländer in das einheitliche Zollgebiet eingegliedert.⁷⁸ Eine weitere notwendige Konsequenz war die Ausrichtung der Wirtschaft und des Handels in Richtung Osten und Süden der Monarchie.

Die Depression infolge der Napoleonischen Kriege und der wachsenden Staatsverschuldung sowie die allgemeine un stabile Lage brachten auch einen Einbruch in der Konzeption der Pläne für Galizien. Die restriktive Einstellung der Zentralregierung gegen Galizien setzte sich auch nach dem Wiener Kongress fort und das Erbland wurde unter Franz I. wie ein fremdes Land behandelt, in dem es nicht um die Förderung der Wirtschaft und des Wohlstandes ging, sondern um die Erhaltung der „strengen Botmäßigkeit“.⁷⁹ Die unter Joseph II. begonnene Politik der Kolonialisierung wurde nicht mehr weitergeführt und Galizien entwickelte sich immer mehr zum Absatzmarkt für die Erzeugnisse der westlichen und südwestlichen Länder der Monarchie. Die Vorstellung des Monarchen über die Stellung Galiziens innerhalb des habsburgischen Herrschaftsbereiches kam in seiner Eröffnungsrede anlässlich des ständischen galizischen Landtages am 15. Oktober 1821 zum Ausdruck. Dabei war das wichtigste Anliegen des Kaisers die Festlegung der Grundsteuer, desweiteren sollte in Galizien und Lodomerien eine Gebäudesteuer eingeführt werden.⁸⁰

⁷⁸Grossmann, Die Österreichische Handelspolitik, 446.

⁷⁹Maner, Galizien. Eine Grenzregion im Kalkül der Donaumonarchie im 18. Und 19. Jahrhundert, 253.

⁸⁰Verhandlungen des in den Königreichen Galizien und Lodomerien am 15. Oktober 1821 eröffneten und am 20. desselben Monats und Jahres geschlossenen Landtags. Lemberg 1822, 15; zit. bei Maner, Galizien. Eine Grenzregion im Kalkül der Donaumonarchie im 18. Und 19. Jahrhundert, 253.

2.2 Die Reformen

2.2.1 Die Reformen Maria Theresias und Joseph II.

Die vierzigjährige Regierungszeit Maria Theresias war sowohl außenpolitisch wie auch innenpolitisch von gewaltigen Veränderungen gekennzeichnet. Die Schlesischen Erbfolgekriege brachten trotz der Pragmatischen Sanktion Karl VI. vom 19. April 1713 den Verlust eines großen Teils von Schlesien, dem damals wirtschaftlich am weitesten entwickelten Erbland, mit sich. Die versuchte Rückgewinnung im Siebenjährigen Krieg blieb erfolglos. Als Folgeerscheinung dieser Waffengänge wurde das ohnehin marode Staatsbudget, welches Maria Theresia zu einem Teil von ihrem Vater Karl VI. „geerbt“ hatte, bis an den Rand der Vertretbarkeit belastet.

Die Säulen der Reform waren der Aufbau der Zentralverwaltung, die Staats- und Behördenreform, die Kodifizierung des Rechts sowie das Bildungswesen. Der Reformeifer Maria Theresias erlahmte in ihren späten Regierungsjahren⁸¹, was wohl auch auf die zunehmende Konfrontation mit ihrem Sohn Joseph zurückzuführen war.⁸² Maria Theresias Reformtätigkeit war weniger ideologisch orientiert, sondern vielmehr von praktischen Notwendigkeiten gekennzeichnet. Vielleicht waren auch die Zwänge der aktuellen Situation sowie das Bewusstsein, dass die Existenz der Monarchie auf dem Spiel stand, die Ursache für ihre pragmatische Vorgangsweise. In der letzten Kriegsphase des Österreichischen Erbfolgekrieges leitete Maria Theresia ihre Reform mit dem Ziel der Beseitigung des Pluralismus der einzelnen Länder zugunsten eines zentral gelenkten Staates ein.⁸³ Ihr erstes Augenmerk galt - dem Gebot der Stunde folgend - der Zentralisierung des militärischen Bereiches. Im Jahre 1743 wurde die innerösterreichische Kriegsstelle, 1744 die Vorder- und Oberösterreichische Militärdirektion aufgehoben und die militärische Verwaltung der zentralen Stelle des Hofkriegsrates unterstellt.⁸⁴ Die großen Reformschritte konnten erst nach dem Ende des Österreichischen Erbfolgekrieges in Angriff genommen werden. Friedrich

⁸¹Vocelka, Glanz und Untergang, 354.

⁸²Ebd., 354.

⁸³Ebd., 355.

⁸⁴Zit. bei Vocelka, Glanz und Untergang, 355.

Walter bezeichnete diese erste Periode als das „mehr oder minder äußerliche Ordnung machen“⁸⁵.

Nach dem Frieden von Dresden im Jahre 1745 richtete Maria Theresia ihre, wie sie selbst sagte, „Gedenkensart [. . .] allein auf das Innerliche deren Länder“⁸⁶ und reagierte mit grundlegenden Staats- und Verwaltungsreformen. Ihre Formulierung entsprach dem Geist der Aufklärung: „So ist ein Landesfürst schuldig, zu Aufnahme und Erleichterung seiner Länder und Unterthanen wie auch der Armen, alles anzuwenden keineswegs aber mit Lustbarkeiten, Hoheiten und Magnifizenz die einhebenden Gelder zu verschwenden.“⁸⁷ Das neue Selbstverständnis der Herrschaftsauffassung ist von der Sorge um die Untertanen als Träger der Staatseinnahmen und des militärischen Rekrutierungspotentials getragen. Friedrich II. hat mit der Einführung des neuen Ethos eines Landesfürsten „als erster Diener seines Staates“⁸⁸ – oder wie es Wolfgang Reinhard hervorhob, „im Grunde der einzige Diener des Staates“⁸⁹ – eine diametrale Auffassung gegenüber jener erst kürzlich überwundenen Zeitepoche der absolutistischen Fürsten eingeleitet.⁹⁰

Der Ausgangspunkt der habsburgischen Verwaltungsreform war, wie bereits oben angeführt, die Reorganisation des Heeres. Die ersten Maßnahmen wurden noch während des Österreichischen Erbfolgekrieges getroffen. Der daraus resultierende finanzielle Bedarf sowie die Tatsache, dass der Staat überschuldet war, zwang Maria Theresia zu einer Verwaltungsreform, an deren Ende eine höhere Besteuerung sowie eine effizientere Aufbringung der Steuergelder durch eine zentrale Verwaltung stand. Das ursprüngliche Nebeneinander der Länder spiegelte sich in einem Nebeneinander von Hofkanzleien, abgesehen von der Reichshofkanzlei, wider.⁹¹ Als Zielvorgabe erkannte man die preußische Verwaltung, die aus den eroberten Gebieten Schlesiens ein wesentlich höheres Steueraufkommen lukrieren konnte, als dies im Vergleich unter habsburgischer Herrschaft möglich war. Im Gegensatz zu Preußen wollte aber Maria Theresia keine Verknüpfung von Militär und Gesellschaft. Ganz im Gegenteil, Maria Theresia wollte die enge Verquickung der

⁸⁵Walter, Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 94.

⁸⁶Politisches Testament 1750/51, zit. nach Walter, Maria Theresia. Briefe und Aktenstücke 119 (Nr. 88).

⁸⁷Ebd.

⁸⁸Vocelka, Glanz und Untergang, 355

⁸⁹Reinhard, Geschichte der Staatsgewalt. Eine vergleichende Verfassungsgeschichte Europas von den Anfängen bis zur Gegenwart, 51.

⁹⁰Vocelka, Glanz und Untergang, 355 f.

⁹¹Ebd., 356.

Bereiche von Steuer- und Naturalleistungen, Einquartierungen und Ähnlichem auflösen.⁹² Die Länder wurden gegen eine beachtliche Erhöhung der Steuerleistung von weiteren Leistungen an die Armee freigestellt. Der Zentralisierungsprozess sollte auf einer dem Herrscher ergebenden Bürokratie beruhen, die mit den neu geschaffenen Kreishauptleuten auf Provinzebene und von diesen hierarchisch abwärts bis zu den Grundherrschaften strukturiert wurde, um sie entsprechend kontrollieren zu können.⁹³ Das war nur durch die Stärkung der Zentralverwaltung bei gleichzeitiger Schwächung der Länder möglich. Die Maßnahmen wurden jedoch nicht bis zur letzten Konsequenz durchgesetzt, da den Ländern beziehungsweise den Ständen vorerst ihr Steuerbewilligungsrecht erhalten bleiben konnte. Es blieb noch lange Zeit die stärkste Waffe der Stände beim Kampf um die Machtausdehnung des landesfürstlichen Absolutismus, auch wenn diese durch den Zentralstaat erheblich eingeschränkt worden war.⁹⁴

Ein weiterer Schritt in Richtung Zentralisation und Entmachtung der lokalen Autoritäten war die neue Steuerrektifikation, die eine Aufhebung der bisherigen Steuerfreiheit des Adels mit sich brachte.⁹⁵ Die neuen Reformmaßnahmen von Graf Friederich Wilhelm von Haugwitz wurden in den 1750er Jahren zuerst in dem Österreich verbliebenen Teil Schlesiens angewendet. Das Ergebnis war von durchschlagendem Erfolg, da sich die Steuerleistungen in diesem Gebiet beinahe verdoppelten.⁹⁶ Obwohl die Grundherrschaften erhalten blieben, wurde allein auf Grund der Tatsache, dass der Adel von nun an einer, wenn auch geringen Besteuerung unterlag, ein Schritt in Richtung Gleichheit der Untertanen getan. Die Basis für die Erfassung und Bemessung der Steuern war der mit Patent vom 25. Juni und 27. Juli 1748 eingeführte Maria-Theresianische Kataster.⁹⁷ Es war gleichsam die erste Offenlegung der Einkommensgrundlage des Adels, wenn auch nur auf Basis standardisierter Grunderträge. Der verwaltungstechnische „Nebeneffekt“ war eine, wenn auch über Jahre andauernde Erfassung des Dominikal- und Rustikallandes der Erbländer. Der Maria-Theresianische Kataster war im Unterschied zu späteren Katasteranlagen unter Kaiser Joseph II. und Franz II./I. auf die jeweiligen Herrschaften abgestellt. Dabei blieb jedoch der Anspruch auf Territorialisierung der Einkünfte auf der Strecke. Die Subrepartitionstabellen der ständischen

⁹²Hochedlinger, *Militarisierung und Staatsverdichtung*, in: *Krieg und Akkulturation*, Hg. Kolnberger/Steffelbauer / Weigl, 119.

⁹³Vocelka, *Glanz und Untergang*, 358.

⁹⁴Ebd., 357.

⁹⁵Mensi, *Finanzgeschichte*, in: *Mischler/Ulbrich, Österreichisches Staatswörterbuch*, Bd. 2, 36–62.

⁹⁶Winkelbauer, *Nervus rerum Austriacarum*, 181.

⁹⁷Vocelka, *Glanz und Untergang*, 357.

Buchhaltung wurden 1755 in die Rektifikationsurbare zusammengefasst. Die Folge war ein signifikanter Anstieg der Steuerleistung in Form des „Contributionale“ von ursprünglich neun auf vierzehn Millionen Gulden.⁹⁸ Dazu kam das „Camerale“, die staatlichen Einnahmen aus dem Kupfer- und Quecksilberabbau sowie aus anderen kameralen Einkünften wie die des Agio aus der „Aufmünzung“ des Theresientalers im Jahre 1753, die Erträge aus dem staatlichen Zahlenlotto sowie eine Zollerhöhung auf Luxusartikel.⁹⁹

Der Siebenjährige Krieg hinterließ Ausgaben in der Höhe von 275¹⁰⁰ Millionen Gulden, die eine Sanierung des Staatshaushaltes unumgänglich machten. Die kaiserliche Regierung war für ausländische Geldgeber nicht mehr kreditwürdig, zu eng war die Verflechtung zwischen Staat und Finanzwesen. Um die Aufnahme von „Nationalkrediten“ zu ermöglichen, wurde 1761 beziehungsweise 1771 die Börse in Wien eingerichtet. Der seit 1706 bestehende Wiener Stadt-Banco gab seit 1762 die sogenannten „Bancozettel“, das erste österreichische Papiergeld, aus.¹⁰¹

Um die Umstrukturierung durchführen zu können, schien die Errichtung eines „Superministeriums“, des „Directorium in publicis et cameralibus“, unumgänglich, in dem ab 1749 alle Fäden der Finanzverwaltung zusammenliefen. Die vom Adel beherrschten böhmischen und österreichischen Hofkanzleien wurden aufgehoben und deren Aufgabenbereich der neuen Zentralbehörde untergeordnet. Auf Landesebene wurden mit Ausnahme Ungarns und der Niederlande die neu geschaffenen landesfürstlichen Behörden den beiden zentralen Stellen untergeordnet. Die nächste untergeordnete Stufe bildeten die Kreisämter, die den noch bestehenden Grundherrschaften übergeordnet wurden.

Die Schaffung einer Obersten Justizstelle bewirkte die „gänzliche Separation des Justizwesens von denen publicis et politicis“¹⁰². Mit der Entflechtung von Justiz und Verwaltung sollte die Funktionsfähigkeit der Verwaltung garantiert werden, ohne dass dabei die Gerichtsbarkeit unabhängig wurde. Die von Maria Theresia begonnene Justizreform erfuhr durch Joseph II. eine konsequente Umsetzung mit dem Ziel der Vereinfachung und Übersichtlichkeit. Im Jahre 1781 wurde die Allgemeine Gerichtsordnung veröffentlicht und alle bis dahin bestehenden Sondergerichte und grundherrschaftlichen Strafgerichte aufgehoben.

⁹⁸Vocelka, Glanz und Untergang, 357.

⁹⁹Ebd., 357 f.

¹⁰⁰Otruba, Beiträge zur Finanzgeschichte Österreichs, 7

¹⁰¹Vocelka, Glanz und Untergang, 358. Beer, Die Finanzen Österreichs im XIX. Jahrhundert, 4.

¹⁰²Walter, Maria Theresia. Briefe und Aktenstücke, 61 f.

Die Konzentration aller verwaltungs- und finanztechnischer Agenden des Zentralstaates in einem einzigen „Superministerium“ brachte auch viele organisatorische Probleme mit sich, die sich mit einer geringen Arbeitseffizienz paarten. Dies sollte der wesentliche Ansatzpunkt für den ab 1760 an Einfluss gewinnenden Wenzel Anton Graf Kaunitz werden, der letztlich in der Entmachtung von Friederich Wilhelm Graf von Haugwitz gipfelte. Kaunitz schaffte als neue Zentralbehörde den „Staatsrat“, dessen Mitglieder aus dem Herrenstand gewählt wurden und dem er als Staatsminister präsierte.¹⁰³ Auf sein Betreiben verfügte Maria Theresia am 29. Dezember 1761 durch handschriftliches Billet die Auflösung des „Directoriums in publicis et cameralibus“, wobei die Kompetenzen wie folgt aufgeteilt wurden: Die Verwaltung der Finanzen wurde auf drei Behörden – Hofkammer, Hofrechenkammer und Generalkasse –, die politische Verwaltung auf die „Vereinigte böhmisch-österreichische Hofkanzlei“ übertragen. Der Kommerzienrat wurde zu einer eigenen Behörde.¹⁰⁴ Die Repräsentationen und Kammern wurden in die Gubernien beziehungsweise Landeshauptmannschaften umgewandelt. Die Trennung von Justiz und Verwaltung, die Haugwitz eingeführt hatte, blieb erhalten, wobei die Justiz den Gubernien und die Finanzverwaltung den zentralen Stellen untergeordnet wurde. Da der Umgestaltung kein Generalplan zugrunde lag und sie zu wenig praxisorientiert war, kam es 1765 zu einer neuerlichen Reform.¹⁰⁵ Dabei wurde die Finanzverwaltung in eine eigene Behörde zusammengefasst und Hofkanzlei sowie Kommerzstellen gemeinsam verwaltet.

Im Zuge der Reform wurden auch die sozialen Fragen berücksichtigt. Hier war der vordringliche Gedanke, durch die Zentralisierung die Zugriffsmöglichkeit des Landesherrn möglichst bis zum letzten Bauern der Monarchie zu gewährleisten. Die geistige Grundlage dazu bot das aus der Aufklärung und dem Naturrecht erwachsende Gedankengut. Es lag im Interesse des modernen Einheitsstaates, die intermediären Gewalten zugunsten eines einheitlichen Untertanenverbands aufzulösen. Die Reform unter Haugwitz war mit der Schaffung der Kreisämter dazu ausersehen, eine erste Schutzinstanz für die entrechteten Bauern zu schaffen. Ende der Sechzigerjahre nahm sich Maria Theresia dieses Problems an und versuchte die Situation der Bauern im Sinne einer „menschwürdigen Lebensent-

¹⁰³Hock/Biedermann, I., Der österreichische Staatsrath 1760-1848.

¹⁰⁴Vocelka, Glanz und Untergang, 360.

¹⁰⁵Walter, Der letzte große Versuch einer Verwaltungsreform unter Maria Theresia 164/65. MIÖG 47 (1933), 427-469.

faltung“¹⁰⁶ auch im Interesse des Staates herbeizuführen. Infolge der bedrückenden Lebenssituation des Bauernstandes war dessen Verringerung zu befürchten und damit das Schwinden der Basis für Steuereinnahmen und Rekrutierung von Soldaten. Der Staat sah sich daher gezwungen, regulierend einzugreifen.¹⁰⁷ Die Leibeigenschaft wurde eingeschränkt und dem Missbrauch der Robotarbeit durch die in den Jahren 1775, 1777 und 1778 erlassenen Robotpatente und durch den Einsatz der Urbarialkommission Einhalt geboten.¹⁰⁸ Kaiser Joseph II. setzte nach Antritt seiner Alleinregierung die Maßnahme seiner Mutter mit dem Untertanenpatent vom 1. November 1781, mit dem die Leibeigenschaft der Bauern aufgehoben wurde, fort.¹⁰⁹ Er verbesserte die rechtliche Situation zugunsten der Bauern und schuf die Instanz des Untertansadvokaten im Rahmen der von seiner Mutter installierten Kreisämter. Die Robotregulierung und Robotablösung, die bereits unter Maria Theresia dekretiert wurden, nahm Joseph II. wieder auf und erweiterte sie 1786 auf Galizien und 1787 auf Ungarn.

Eine gravierende Veränderung in der Regierungszeit Kaiser Joseph II. war die Grundsteuerregulierung mit den Patenten vom 27. Juli 1784 und 20. April 1785. Es wurde die Vermessung des Landes und die Erstellung eines neuen „josephinischen Katasters“ angeordnet. In diesem Kataster sollten neben der Größe der Grundstücksflächen auch deren Eigenschaften, Qualität und vor allem deren Ertrag beschrieben werden. Der Kataster war 1787 weitestgehend abgeschlossen. Durch das Patent vom 10. Februar 1789 sollte die „in dem bisherigen kontributionsfusse so sehr vermisste gleichheit hergestellt“¹¹⁰ werden und für den Großteil der Erbländer gelten. Der Tod Josephs II. im Jahre 1790 verhinderte den Vollzug der neuen Besteuerung nach dem Ertragsprinzip. Ein Sturm der Entrüstung äußerte sich in der „einhelligen klage der [. . .] obrigkeiten und die unzufriedenheit eines grossen theils der unterthanen selbst“¹¹¹. Sein Nachfolger Kaiser Leopold II. sah sich im Jahre 1790 gezwungen, den Grundsteuer-Kataster von 1789 wieder aufzuheben.

¹⁰⁶Vocelka, Glanz und Untergang, 361.

¹⁰⁷Posch, Der steirische Bauer, 67.

¹⁰⁸Reinalter, Maria Theresia, in: Lexikon zum Aufgeklärten Absolutismus in Europa: Herrscher - Denker - Sachbegriffe, 403.

¹⁰⁹Franz, Hg., Quellen zur Geschichte des deutschen Bauernstandes in der Neuzeit, Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte der Neuzeit 11, Nr. 145.

¹¹⁰Posch, Der steirische Bauer, 102.

¹¹¹Ebd., 103.

Das geltende Rechtssystem war zu Beginn der Regierungszeit Maria Theresias nicht einheitlich und durch Ungleichheiten infolge einer Reihe unterschiedlicher Standesrechte gekennzeichnet.¹¹² Die historisch unterschiedlich gewachsenen Rechtssysteme waren für die Judikatur des angestrebten Zentralstaates völlig ungeeignet. Bei der Reform des Rechtswesens spielte als dessen Grundlage die Theorie des Naturrechts eine wesentliche Rolle. Das Römische Recht wurde vermehrt zur Anwendung gebracht, wobei es nicht so sehr um die Würdigung dieser Rechtsform an sich ging, sondern vielmehr um die eventuellen Vorteile, die ihre Anwendung für die Grundherrschaften brachte. Maria Theresia war gegenüber den Gedanken der Naturrechtslehre ebenso skeptisch eingestellt wie gegenüber jenen der Aufklärung.¹¹³ Da sich aber im Beraterkreis der Landesfürstin wichtige Vertreter der Naturrechtslehre befanden, konnte sich Maria Theresia dem neuen Gedankengut nicht völlig verschließen. Im Jahre 1773 wurde die Kompilationskommission mit den vorbereitenden Arbeiten zur Kodifikation des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches beauftragt.¹¹⁴ Ein einheitliches Rechtssystem konnte vorerst nur im Ansatz erzielt werden, da alle Länder des Herrschaftsbereichs noch ihre eigenen überlieferten Rechtsstrukturen hatten. Maria Theresia setzte im Jahre 1753 eine Kommission mit der Aufgabe ein, die verschiedenen Rechtsnormen der Länder zu sammeln und daraus den „Codex Theresianus“ zusammenzustellen. Im Jahre 1797 wurde das Westgalizische Gesetzbuch von Staatsrat Karl Anton von Martini Freiherr zu Wasserburg erarbeitet. Es sollte ebenfalls eine Grundlage für das später erlassene Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch werden.¹¹⁵ Auf Basis der verschiedenen vorangegangenen Rechtsnormen konnte die Erstellung des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches erfolgen. Das im Jahre 1811 veröffentlichte „Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch“ diente in der Folge als Grundlage der österreichischen Rechtsordnung.

Wesentliche Reformschritte und Akzente erwirkte Maria Theresia im Bereich des Schul- und Bildungswesens. Sie erkannte, dass die Erziehung „der Jugend beyderley Geschlechts als die wichtigste Grundlage der wahren Glückseligkeit der Nation ein genaueres Einsehen allerdings erfordere“¹¹⁶. Im Rahmen der Bildungspolitik versuchte Maria Theresia den übermächtigen

¹¹²Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 362.

¹¹³Ebd., 362.

¹¹⁴Ebd., 362.

¹¹⁵Aeiou-Österreich Lexikon. URL: <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.m/m270063.htm>

¹¹⁶Einleitung zu Felbiger, Allgemeine Schulordnung, vgl. Engelbrecht, Geschichte des österreichischen Bildungswesens, Bd. 3, 491.

Einfluss der Kirche zu beseitigen oder zumindest zurückzudrängen und das Hauptaugenmerk der Ausbildung auf wirtschaftliche und staatspolitische Erfordernisse, kurz gesagt auf die „Nützlichkeit“ zu legen. Die neue Schulordnung blieb bis zur „politischen Verfassung der deutschen Schulen in den k. auch k. k. deutschen Erbstaaten“ unter Franz I./II. bis 1805 gültig. Die Schulreform führte vor allem in den Kernländern der Monarchie zum schrittweisen Abbau des Analphabetentums. Das höhere Bildungswesen stand in der Regel unter starkem jesuitischen oder dem Einfluss anderer geistlicher Orden und wurde damit den intermediären Gewalten überlassen.

Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Habsburgermonarchie waren die von Kaiser Joseph II. erlassenen Toleranzpatente von Bedeutung. Diese folgten zwar dem Gedankengut der Aufklärung, waren aber massiv von wirtschaftlichen Überlegungen getragen. Die Intoleranz Maria Theresias speziell gegenüber Juden und Geheimprotestanten war legendär. Sie sah diese Art der Toleranz als gefährlich an und siedelte Geheimprotestanten, wie die sogenannten „Landler“ aus Oberösterreich, nach Siebenbürgen um, womit sie zumindest aus volkswirtschaftlich Sicht der Gesamtbevölkerungszahl der Monarchie nicht verloren gingen.¹¹⁷ Besondere Abneigung empfand sie gegenüber den Juden, die sie mit folgenden Worten bedachte: „Ich kenne keine ärgere Pest für den Staat als diese Nation, welche Betrug, Wucher und Geldvertragen, Leute in Bettelstand zu bringen, alle üblen Handlungen auszuüben, die ein anderer ehrlicher Mann verabscheute“.¹¹⁸ Das von ihr 1764 erlassene Judenpatent enthielt noch dementsprechend viele der alten Diskriminierungen. Die Duldung war an finanzielle Abgaben geknüpft. Die Toleranzgesetzgebung von Joseph II. war hingegen auch darauf abgestimmt, protestantische Unternehmer aus dem Westen anzulocken und mit deren Kapital, Fachkenntnissen und Unternehmergeist sowie teilweise auch mitgebrachten Fachkräften den Aufbau der Manufakturen in den habsburgischen Ländern zu unterstützen.¹¹⁹ Am 13. Oktober 1781 verkündete Joseph II. die Toleranz für Protestanten, Calviner sowie nichtunierte Griechisch-Orthodoxe Christen, am 19. Oktober des gleichen Jahres folgte das Toleranzpatent für Juden

¹¹⁷Dedic, Die Maßnahmen Maria Thersias gegen die Oberennstaler bis zur Errichtung der steirischen Konversionshäuser. Jahrbuch der Gesellschaft für Geschichte des Protestantismus im ehemaligen Österreich 61 (1940), 73-153. Martin Scheutz: Die „fünfte Kolonne“. Geheimprotestantismus im 18. Jahrhundert in der Habsburgermonarchie und deren Inhaftierung in Konversionshäusern (1752-1775), in: MIÖG 114, 2006, 329–380.

¹¹⁸Wolf, Aus der Zeit der Kaiserin Maria Theresia, 62.

¹¹⁹Otruba, Wirtschaftspolitik Maria Thersias.

in Böhmen, dem weitere Patente in den habsburgischen Ländern folgten.¹²⁰ Für Galizien und die Bukowina wurde das entsprechende Patent am 30. September 1789 erlassen.¹²¹ Die bis dahin geltenden diskriminierenden Kleidervorschriften für Juden wurden abgeschafft und die Betätigung in Handel, Gewerbe und Industrie erlaubt. Sie wurden auch zu Universitätsstudien zugelassen und durften ein eigenes Schulwesen gründen.

Die zentralistischen Bestrebungen Josephs II. sind als Teil jenes Prozesses zu sehen, der den patrimonialen Personenverbandstaat durch den modernen bürokratischen Flächenstaat ersetzte und somit einen wesentlichen „Modernisierungsschub“ für Europa mit sich brachte.¹²² Bereits in der Zeit seiner Mitregentschaft verfasste Joseph II. Denkschriften, in denen er seine Ideen über die Gestaltung des Staates in der sogenannten „justiz, publico-politica und cameralia“¹²³ niederlegte. Am 24. Dezember 1782 wurde die Vereinigte böhmisch-österreichische Hofkanzlei mit der Hofkammer und den Ministerialdeputationen zur „Vereinigten Hofstelle“ zusammengelegt. Somit waren nach preußischem Vorbild alle Angelegenheiten, die nicht die Militär- und juristische Agenda betrafen, zusammengeführt. Damit wurde hinsichtlich politischer und verwaltungstechnischer Belange jener Zustand erreicht, der bereits vom Grafen Haugwitz in Form des „Directorium in publicis et cameralibus“ geschaffen wurde.¹²⁴

Wenig erfolgreich war Joseph II. mit seiner Absicht, die deutsche Sprache als allgemein gültige Amtssprache einzuführen. Seiner Überlegung lag - zum Unterschied der gegen ihn erhobenen Vorwürfe - eine reine Nützlichkeitsabwägung zugrunde.¹²⁵ Der bereits aufkeimende Nationalismus sollte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine erhebliche, das System zerstörende Beschleunigung erfahren.

2.2.2 Die Post und ihre Reform

Die neuzeitliche Post ist nicht die Erfindung einer bestimmten Zeitepoche, sie ist auch nicht plötzlich entstanden, sondern hat sich evolutionär aus den Verkehrs- und Kommunika-

¹²⁰Vocelka, Glanz und Untergang, 383.

¹²¹Ebd., 384.

¹²²Ebd., 355.

¹²³Heinisch, in: Österreich zur Zeit Kaiser Joseph II., 218.

¹²⁴Vocelka, Glanz und Untergang, 385.

¹²⁵Ebd., 386. Magenschab, Joseph II. Revolutionär von Gottes Gnaden, 230.

tionsbedürfnissen entwickelt.¹²⁶ Zu den militärisch-politischen Zweckbestimmungen traten nach und nach kommerzielle, später gemeinwirtschaftliche Aspekte hinzu, die vor allem volkswirtschaftlichen Überlegungen des 17. und 18. Jahrhunderts entsprangen.

Das Postwesen definierte sich nicht in erster Linie durch die Geschwindigkeit eines zu transportierenden Poststücks, sondern durch die Regelmäßigkeit des Postbetriebes. Betrieben wurde das Postwesen entweder vom Staat oder von Privaten. So war zum Beispiel in Preußen die Postverwaltung seit 1649 in der Hand des Staates¹²⁷, während in der Habsburgermonarchie die Entscheidung zum Wechsel von einem privaten Betreiber zum Staat erst im Jahre 1722 fiel.

Die Bedeutung der Post als zentrales, ja nahezu einziges Instrument der Fernkommunikation, als wichtigstes des eiligen Reiseverkehrs und als bedeutendstes bei der Versendung von Geld und anderen hochwertigen Gütern geringen Gewichts, aber auch als Wirtschaftsunternehmen, als Arbeitgeber und – last but not least – als Anreger sozialen und mentalen Wandels, kann überhaupt nicht überschätzt werden, wird aber häufig unterschätzt.¹²⁸ Post und Straße waren bis zur Erfindung der Telegrafie nicht nur das einzige Mittel für länderübergreifende Kommunikation, die Post war auch, wie Thomas Winkelbauer es formuliert, „ein medialer Kommunikationsraum, der die bestehenden politischen, konfessionellen und landsmannschaftlichen Grenzen überwölbt“¹²⁹, der auch für den Personenverkehr geeignet war. Ein früher Hinweis auf den Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Postwesens und der Wirtschaft findet sich bei Johann Christian Olearius in seinem „geographischen Hand- und Postbuch [. . .]“, indem er bereits im Jahre 1779 die Entwicklung des Postwesens als Indikator für den Wohlstand eines Landes anführte.¹³⁰ Die Entwicklung des Postwesens stand in einem engen Zusammenhang mit der volkswirtschaftlichen Prosperität eines Landes. War das frühe Postwesen in der Zeit der Renaissance in Italien konzentriert, so entwickelte es sich seit etwa 1600 in verstärktem Maße in England, Frankreich und den Niederlanden. Länder wie Polen, Dänemark und Skandinavien suchten Anschluss an die westliche Prosperität, hinkten aber in ihrer Entwicklung hinterher. Vergleicht man die Dichte der Posttrouten auf den diversen

¹²⁶Dallmaier, Quellen, Teil I, 47.

¹²⁷Sautter/Stephan, Geschichte der preußischen Post, 58, 121 f. Dallmaier, Quellen, Teil 1, 149.

¹²⁸Helmedach, Verkehrssystem, 188.

¹²⁹Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 327.

¹³⁰Behringer, Im Zeichen des Merkur, 281.

Postkarten, so lag um die Wende zum 18. Jahrhundert der Schwerpunkt der postalischen Infrastruktur in England, Frankreich und dem Reich, während Länder wie Italien, Spanien und das habsburgische Österreich stagnierten.¹³¹

Die führenden Industrieländer des 18. und 19. Jahrhunderts wiesen alle dichte Kommunikationsnetze auf. Im Umkehrschluss lässt sich daraus folgern, dass sich das Postwesen als typisches Dienstleistungsunternehmen speziell dort gut entwickelte, wo es auf Grund der wirtschaftlichen Gegebenheiten auf eine große Nachfrage traf. Die Möglichkeit der Erforschung eines direkten zahlenmäßigen Zusammenhanges, den das Postwesen zur Steigerung der Wirtschaftsleistung erbrachte, wird kaum möglich sein. Es werden wie im Falle dieser Arbeit, Tendenzen beider Bereiche festgestellt werden können.

Fernand Braudel hat in seinem Werk „La Méditerranée et le monde méditerranéen“ den Kampf gegen die Entfernung als wichtigsten Bestandteil des „geistigen Werkzeugs“ der Menschen des 16. Jahrhunderts bezeichnet.¹³² Die Geschwindigkeit der Boten war durch die gegebene Belastbarkeit von Mensch und Tier sowie die Beschaffenheit der Straßen begrenzt.¹³³ Die Tagesleistung war im Mittelalter im Durchschnitt zwanzig bis dreißig Kilometer (3 Meilen).¹³⁴ Der notwendige Zeitaufwand zur Überwindung von Entfernungen verringerte sich seit Einrichtung der Post Ende des 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts auf 166 bis 200 Kilometer pro Tag.¹³⁵ Danach veränderten sich die Transportszeiten bis zur Einführung der Eisenbahnen kaum und unterlagen nach Braudel einem langen Beharrungsvermögen.¹³⁶

Der erste erhalten gebliebene Poststundenpass aus dem Jahre 1490 enthielt bereits den Vermerk „cito, cito, cito, citissime“ oder „schnell, schnell, schnell, so schnell, als ob du fliegen würdest“¹³⁷ und damit das vorgegebene Programm für die nächsten Jahrhunderte. Mit dem Ausbau des Straßennetzes im 18. Jahrhundert wurden auch das Postwesen und dessen Dienstleistungen weiter verbessert. Die Verkürzung der Postetappen von fünf Meilen (1490) bis auf zwei Meilen (1800) brachte ebenfalls eine nicht unbeträchtliche Verkürzung der

¹³¹Behringer, Im Zeichen des Merkur, 282.

¹³²Braudel, La Méditerranée, 328.

¹³³Goff, Kultur des europäischen Mittelalters, 225.

¹³⁴Behringer, Thurn und Taxis, 16.

¹³⁵Ebd., 17.

¹³⁶Braudel, La Méditerranée, 339.

¹³⁷Redlich, Vier Stundenpässe aus den Jahren 1496 bis 1500; zit. bei Behringer, Thurn und Taxis, 19.

Beförderungszeiten. Im 18. Jahrhundert erreichten die reitenden Briefposten auf guten Straßen eine Geschwindigkeit von einer deutschen Meile pro Stunde, während die fahrenden Posten für die gleiche Strecke einviertel Stunden benötigten. Johann Georg Krünitz, Karl Sautter und Heinrich v. Stephan¹³⁸ stimmen für das 18. Jahrhundert in ihrer Aussage überein, wenn sie von einer Stundengeschwindigkeit von einer Meile als „altem Brauch“ sprechen. Zu einer Revolution in der Transportgeschwindigkeit kam es aber erst durch den Eisenbahnbau. An Hand der erhalten gebliebenen Aufzeichnungen war im 15. und 16. Jahrhundert die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Beschaffenheit der Wege und dem jeweiligen Wetter drei, in außerordentlichen Fällen acht deutsche Meilen am Tag.¹³⁹

Die Entwicklung des Verkehrswesens kann als Bestandteil der materiellen Infrastruktur im 18. Jahrhundert angesehen werden, wenn man sie „aus dem Bündel infrastruktureller Einrichtungen herauslöst“¹⁴⁰. In diesem Sinne ist das Postwesen als Teil der immateriellen Infrastruktur anzusehen. Das Know-how lag in der richtigen Organisation ihrer Dienstleistungen. Der materielle Teil, die sogenannte „hardware“, wuchs im Laufe des 19. Jahrhunderts, da der Staat als Betreiber der Post die Betriebsmittel wie die Bereitstellung der Postkaleschen, der Postmeister die der Pferde, Ausrüstungsgegenstände und sogar ganze Poststationen übernahm. So standen die Fahrzeuge für den Postwagenbetrieb bereits bei ihrer Einführung im Eigentum der Post.¹⁴¹ Die Geschichte der Post ist somit Teil der europäischen Handels- und Verkehrsgeschichte.¹⁴² Die Leistungsfähigkeit des Postsystems lag seit Kaiser Karl V. für Korrespondenz wie auch für Reisende in der Periodizität, der Verlässlichkeit der Infrastruktur und den gleichbleibenden Kosten.¹⁴³ Die Postkurse waren kalkulierbar und ermöglichten den Parteien sich darauf einzustellen und ihren Zeitablauf danach zu organisieren.

Die beispiellose konjunkturelle Entwicklung ab dem Spätmittelalter, die Braudel mit dem Begriff des „langen 16. Jahrhundert“ bezeichnet und damit die Zeit von 1450 bis 1650 meint,

¹³⁸Sautter/Stephan, Geschichte der preußischen Post, 61.

¹³⁹Behringer, Thurn und Taxis, München/Zürich 1990, 16.

¹⁴⁰Knittler, Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer Infrastrukturpolitik, in: Glückseligkeit, 138.

¹⁴¹Helmedach, Verkehrssystem, 227.

¹⁴²Behringer, Thurn und Taxis, 10.

¹⁴³Behringer, Im Zeichen des Merkur, 108.

war „gekennzeichnet durch großes ökonomisches und demographisches Wachstum und die Erfolge bei der ersten weltweiten Wirtschaft“.¹⁴⁴

Im Postwesen der österreichischen Erblände wurde die Familie Taxis beziehungsweise ihre Nebenlinie nach und nach von der Familie Paar (seit 1652 in den Reichsgrafenstand und 1769 in den Reichsfürstenstand erhoben) abgelöst. Das Lehen wurde von der Familie Paar als Privatunternehmen bis 1722 betrieben. Eine Sonderstellung hatten Tirol sowie die zugehörigen Vorlande, die auf Grund der im Jahre 1564 erfolgten Teilung der habsburgischen Länder dem tirolerisch-vorderösterreichischen Hofpostmeisteramt in Innsbruck unterstellt waren, und weder der kaiserlichen Reichspost noch dem Lehen der Familie Paar unterstanden.¹⁴⁵

Die Trennung der erbländischen Post vom Reichspostlehen ermöglichte den Habsburgern eine große Einflussnahme auf das Postwesen ihrer Erbländer. Der Artikel 8 des Westfälischen Friedens, der den deutschen Fürsten die Landeshoheit über ihre Territorien garantierte, war gleichzeitig ein willkommener Vorwand für eine weitreichende Auslegung des Vertragswerkes im Sinne der Installation eines eigenen territorialen Postwesens, das in der Folge der Reichspost erhebliche Konkurrenz machte.¹⁴⁶ Das unter Kaiser Rudolf II. 1597 erklärte Postregal mit seiner monopolistischen Stellung im Reich rief bereits zu dieser Zeit erheblichen Widerstand hervor. Rudolf II. galt schlechthin als Schutzherr der Reichspost und der Familie Taxis. Dies kam anlässlich der „Postreformation“ in den Jahren 1577 bis 1595 und der Ernennung Leonhard von Taxis zum „General-Post-Meister“ im Reich zum Ausdruck.¹⁴⁷

Verglichen mit dem Ausbau der Posten der Reichspost oder der preußischen Post war die Verwaltung des habsburgischen Postwesens sehr rückschrittlich. Zum Unterschied von Österreich waren Verwaltung und Betrieb des Postwesens in Preußen seit 1649 in staatlicher Hand und die Post erwirtschaftete zumindest seit 1622 einen von Jahr zu Jahr größer werdenden Überschuss.¹⁴⁸ Die in Österreich erst 1749 eingeführte Passagier- und Paketbeförderung mit Fahrposten gab es in Preußen bereits im 17. Jahrhundert (seit 1695 mit gedeckten Wagen).¹⁴⁹ Zur Einrichtung neuer Postkurse und zu den eventuell zu

¹⁴⁴Braudel, Europäische Expansion und Kapitalismus: 1450–1650, in: E. Schulz (Hg.), Universalgeschichte, 255.

¹⁴⁵Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 337.

¹⁴⁶Dallmeier, Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806, Teil I, Quellen, 104 f.

¹⁴⁷Behringer, Thurn und Taxis, 68. Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 333.

¹⁴⁸Sautter/Stephan, Geschichte der preußischen Post, 58.

¹⁴⁹Ebd., 130.

erwartenden Defiziten hatte König Friedrich Wilhelm I. eine ganz andere Meinung als sein Zeitgenosse Kaiser Karl VI. Auf den Vorschlag seines Generalfinanzdirektoriums zur geplanten Verdichtung des Postnetzes in Ostpreußen antwortete er: „Sollen die Posten anlegen in Preußen von Ort zu Ort ich will haben ein landt das kultivieret sein soll höret Post dazu.“¹⁵⁰ Doch selbst die masurischen Posten warfen bereits seit 1737 Überschüsse ab, mit denen man nie gerechnet hatte. Seiner Überzeugung entsprechend ließ Friedrich Wilhelm I. bis 1724 „43 neue große und kleine Postkurse“ einrichten, wodurch sich die Zahl der Postillione zwischen 1715 und 1724 um ein Drittel erhöhte.¹⁵¹ Geradezu visionär mutete der Beweggrund des Königs für den Ausbau des Postnetzes an, indem er meinte, dass die Posten „vor den florissanten Zustand der Commerzien hochnothwendig und gleichsam das Oel vor die ganze Staatsmaschine wären“¹⁵². Man vergleiche dazu Heinrich von Stephans Urteil über Schlesien, welches er, die Worte des preußischen Königs aufgreifend, eine der „florissantesten“ Provinzen der österreichischen Monarchie nannte: Das Postwesen dort sei in einem vergleichsweise „ziemlich verwahrlosten“ Zustand.¹⁵³ Der Grund für diese Einschätzung war, dass man auf den „größten Kursen“ wöchentlich nur zwei Mal Reitposten unterhielt und insgesamt nur zwei Fahrposten bestanden. Darüber hinaus wurde das Postmonopol durch diverse private Botenanstalten unterlaufen und missbraucht.¹⁵⁴

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts zählte für das Ärar der Gewinn der Post mehr als ihre Leistung. Ein allmählicher Umdenkprozess erfolgte erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als sich große Kameralisten wie Johann Heinrich Gottlob von Justi mit dem Postwesen ihrer Zeit zu beschäftigen begannen. Seine in der „Staatswirthschaft“ aus dem Jahre 1758 festgehaltenen Regeln waren bis zu den Napoleonischen Kriegen Grundlage für die spätere deutsche Kameralistik. Die Betonung der Dienstleistungsfunktion der Post trat gegenüber dem Postulat der Erwirtschaftung möglichst hoher Einnahmen immer mehr in den Vordergrund. Justi machte es zur Aufgabe des Staates, nicht nur allgemein in das Postnetz zu investieren, sondern auch solche Routen zu öffnen und zu unterhalten, die mittelfristig keine entsprechende Verzinsung versprachen.

¹⁵⁰Sautter/Stephan, Geschichte der preußischen Post, 137.

¹⁵¹Zit. nach Sautter/Stephan, Geschichte der preußischen Post, 179.

¹⁵²Sautter/Stephan, Geschichte der preußischen Post, 137.

¹⁵³Ebd., 186 f.

¹⁵⁴Ebd., 186 f.

Im Regalienstreit ergriff Johann Heinrich Gottlob von Justi Partei für die Landesfürsten, da die Verkehrsanlagen und -einrichtungen mit erheblichem finanziellen Aufwand erstellt wurden und daher auch Staatseigentum sein sollten.¹⁵⁵ Er wandte sich vehement gegen die Verpachtung der Post und quittierte die ursprüngliche Verpachtung mit dem Kommentar, dass dies „aus Mangel richtiger Cameral-Grundsätze“¹⁵⁶ geschehen war. Justi sah die Einkünfte „bey dieser auf das gemeine Beste abzielenden Anstalt“ nur als „Nebenzweck“: „Dahero ist es gänzlich wider die Natur des Regals, wenn man ein allzuhohe und unmäßiges Porto setzet, sondern es muß solchergestalt beschaffen seyn, daß es allen denjenigen, die Gewerbe treiben und Correspondenz führen, nicht zu schwer fällt. Man irret sich auch, wenn man glaubet, daß man durch ein hohes Porto die Posteinkünfte vermehren will. Vielmehr ist es natürlich, und die Erfahrung hat es genugsam gezeigt, daß die Einkünfte dadurch eher vermindert werden, denn jedermann hütet sich alsdann, soviel wie möglich, sich der Posten zu bedienen.“¹⁵⁷

Justi verlangt, zur Förderung von Handel und Gewerbe „muß in der That keine beträchtliche Stadt im Lande seyn, aus welcher man nicht in alle Gegenden inn- und außerhalb Landes Correspondenzen führen könnte“¹⁵⁸. Aufgabe des Staates sei es, ein zusammenhängendes Netz an Haupt- und Nebenrouten im ganzen Land zu schaffen. Und weiter: „Hier wird öfters starker Aufwand erfordert, und man muß es sich, wenn man z. B. eine neue Postroute [. . .] anlegt, allerdings gefallen lassen, daß die Unkosten einige Jahre hindurch die Einkünfte weit übersteigen.“¹⁵⁹ Andreas Helmedach bemerkt dazu: „Wenn ein gut ausgebautes Postwesen der Beförderung der Gewerbe dient, muss der Umkehrschluss zulässig sein, dass der nicht mehr zeitgemäße Stand des Postnetzes unter Karl VI. der österreichischen Wirtschaft spürbare Nachteile gebracht hatte.“¹⁶⁰

Dafür spricht, um nur ein Beispiel zu nennen, die Klage der Kärntner Stände über die Aufhebung ihrer Route Klagenfurt–Villach–Lienz im Jahre 1736: „Kärnten ist so unglücklich, dass es unter allen deutschen Erblanden nicht nur keine Poststraße, sondern nicht eine

¹⁵⁵Justi, Staatswirtschaft, 144, 478. Krünitz, Oeconomische Encyclopädie, Bd. 115, 1773-1858, <http://www.kruenitz1.uni-trier.de/>, 662.

¹⁵⁶Justi, Staatswirtschaft, 174.

¹⁵⁷Ebd., 175. Krünitz, Oeconomische Encyclopädie, Bd. 115, 676, 701 f.

¹⁵⁸Justi, Staatswirtschaft, 178.

¹⁵⁹Ebd., 178.

¹⁶⁰Helmedach, Verkehrssystem, 197.

einzig regulierte Poststation im ganzen Land besitzt.“¹⁶¹ Eine reitende Postverbindung sei zur Förderung des „Kommerzes“ ebenso notwendig wie für die Erledigung staatlicher Angelegenheiten. Die Einstellung der ein Jahr zuvor wieder aufgenommenen Postroute erfolgte nicht nur aus finanziellen, sondern auch aus handelspolitischen Erwägungen, nämlich den Verkehr zum Schaden Venedigs Richtung Triest umzuleiten. Unter diesen Umständen nutzten die Beschwerden der Kärntner Stände, dass infolge der Einstellung der Postverbindungen in Kärnten die „Viehhandelskorrespondenz“ mit Tirol unterbrochen wurde und damit der Viehhandel zum Erliegen kam, nichts.

Wie hoch die Bedeutung einer verbesserten Kommunikationsmöglichkeit unter Zeitgenossen veranschlagt wurde, lässt sich aus der im Jahre 1789 von Wenzel Graf Sauer, Gouverneur von Tirol und Vorarlberg, verfassten Denkschrift entnehmen: „Je richtiger und ordentlicher [. . .] die Privat-Correspondenzen gepflogen werden; je häufiger die beträchtlichen Kaufleute und ihre Commis selbst reisen.“¹⁶² Die Denkschrift von Graf Sauer, gibt unter dem folgenden Titel auch Vorschläge: „Schilderung des Standes der Industrie in dem Lande Tirol und in den damit verbundenen vorarlbergischen Herrschaften; und Vorschläge, wie ihr in diesen Provinzen ohne Nachtheil des Durchzugshandels aufzuhelfen sei.“¹⁶³ Die bislang wichtigen Messen und Märkte verloren durch das Postwesen an Bedeutung: „Orte die ihrer Lage wegen, wie z. B. Livorno, Triest, Pettau, Villach usw., zum Handel geeignet sind, große Handlungs-, Spidizions- und Spekulationsplätze werden, wenn auch kein einziges Marktgewölbe dasselbst geöffnet wird“¹⁶⁴, waren von der Leistungsfähigkeit des Postwesens anhängig.¹⁶⁵ Die Aufhebung einer Postlinie oder die Unterbrechung ihres regelmäßigen Ganges wirkte sich bereits auf die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen aus.

Maria Theresias Postpolitik setzte viele Vorschläge von Justi um. Gustav Otruba definierte die Wirtschaftspolitik der Herrscherin als „eine mehr oder minder improvisierte Anwendung der merkantilistischen Theorien eines Becher, Hörnigk und Schröder, allerdings in der stark modifizierten Form des modernen Kameralismus eines Justi und Sonnenfels“¹⁶⁶.

Johann Heinrich Gottlob von Justi war einer jener großen Kameralisten des 18. Jahrhunderts, die sich eingehend mit dem Postwesen ihrer Zeit befassten; seine Thesen fasste er in seinem

¹⁶¹Dinklage/Wakolbinger, Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart, 181.

¹⁶²Zwanowetz, Wirtschaftslage, 420 f.

¹⁶³Ebd., 420 f., 433.

¹⁶⁴Ebd., 433.

¹⁶⁵Helmedach, Verkehrssystem, 198.

¹⁶⁶Otruba, Wirtschaftspolitik, 29.

Buch über die „Staatwirthschaft“ von 1758 zusammen. In Krünitz' großem enzyklopädischen Lexikon wird er wie folgt zitiert:

„Die Posten sind [. . .] eine auf das hohe Recht des Regenten über die Landstraßen sich gründende Polizeyanstalt, vermöge welcher sowohl zur Fortschaffung der landesherrlichen abgeschickten, schriftlichen Befehle und der zur Regierung erforderlichen Berichte und Nachrichten, als zur Beförderung der Gewerbe, und überhaupt zu der nöthigen Correspondenz in- und außerhalb des Landes, zu gewissen festgesetzten Zeiten und Stunden die Briefe, Waaren und Güter, ja die Reisenden selbst, gegen ein gewisses postgeld, mit abwechselten Pferden von einem Ort zum anderen sicher und eilig fortgebracht werden.“¹⁶⁷

Maria Theresia und Joseph II. setzten diese Empfehlungen in den habsburgischen Ländern in die Realität um. Die historisch bedingte hoheitsrechtliche Struktur wie der Besitz von Privatstraßen wurde in Anbetracht ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung zu Staatsstraßen erklärt: „in keinem Privateigenthume seyn können, sondern zum allgemeinen Vermögen des Staates gehören.“¹⁶⁸ Die zweitwichtigste Aufgabe nach der Versendung der landesherrlichen Befehle war die „Beförderung der Gewerbe“, die drittwichtigste die „nöthige Correspondenz in- und außerhalb des Landes“ und „zu festgelegten Zeiten“. Diesen Vorstellungen entsprach Maria Theresia in ihrem Postpatent vom 21. März 1750, indem sie bereits in der Einleitung des Patentes auf den Umstand hinwies: „also Wir in Sonderheit unser Augenmerk auf all dasjenige richten, was Unserem getreuesten Unterthanen zur Aufnahme ihres pflegenden Handels und Wandels, mithin zur Emporbringung des Commercii gedeilich sein kann.“¹⁶⁹ Um den Versand von Briefen und schweren Paketen für die Handelsleute nicht zu behindern, ordnete Maria Theresia an, dass neben einer günstigen Taxe für den Aufgeber von Briefen und Paketen von und innerhalb der Erbkönigreiche und Länder „gar kein Tax oder Zahlung [. . .]“ zu entrichten seien und das „doppelte“ Postporto beim Empfänger zu bezahlen sei.¹⁷⁰ Damit wollte man den Postversand und damit den Handel in den eigenen Ländern fördern. Das Patent förderte auch den Versand von „Waaren und Sachen“, die ein Postreiter nicht aufnehmen konnte, durch die geplante Einführung von Postwagen. Das Patent ordnete an:

¹⁶⁷Krünitz, Oeconomisch technologische Encyklopädie, Bd. 115, 662.

¹⁶⁸Justi, Politische und Finanzschriften über wichtige Gegenstände der Staatskunst, der Kriegswissenschaften und des Cameral- und Finanzwesen, Bd. 1, 1761, 591.

¹⁶⁹Effenberger, Geschichte, 90.

¹⁷⁰Ebd., 90 f. (Früher war das halbe Porto vom Versender und die andere Hälfte beim Empfänger einzuheben.)

„So sind wir gnädigst bedacht gewesen, zum Behelfe des Commercii Diligencen, oder wöchentlich abgehende und ankommende Postwägen einzuführen.“¹⁷¹

Die bereits 1743/44 eingeleitete Verwaltungsreform der Post übertrug die „wirkliche Direktion“ an die Hof- und Staatskanzlei. Hingegen blieben die „Kassaoffizianten“ und „Postkontrollores“ sowie die finanziellen Angelegenheiten weiter der Hofkammer unterstellt. Maria Theresia beauftragte 1744 Anton Corfix Graf von Uhlfeld, „gesamte in das Postwesen einschlagende Verordnungen auszustellen, gesamte unter dem Titel des königlichen Obrist Postamts von denen Postverwaltern und Postmeistern einlaufenden Berichte [. . .] zu erbrechen“ und „die wegen Ersetzung der Postbeamten oder in anderen Angelegenheiten nötigen Verträge an sie abzustatten“.¹⁷² Die Landstände hatten somit ihre Kompetenzen im Bereich des Postwesens völlig verloren. Ein Gegenvorschlag des böhmischen Obersten Kanzlers Philipp Josef Graf von Kinsky an Maria Theresia wurde mit den Worten abgelehnt: „So Mich veranlassen könnte, meine dem Grafen vorhin bekannte Entschließung abzuändern.“¹⁷³ Dem Wunsch Maria Theresias entsprechend sollte aber in Fällen, „wo des Landes Beihilfe nötig“¹⁷⁴ beziehungsweise wenn ein „Mixtum“ vorfiel, „so zugleich in die Postadministration und in das Pecuniale einschlaget, [. . .] die gehörige Einverständnis [. . .] zu pflegen wissen.“¹⁷⁵ Den Gubernien wurde aufgetragen, „den Postbeamten in allem, wo sie ihres Beistandes nötig haben und selben ansuchen werden, nach ihrer pflichtmäßigen Obliegenheit bestens an die Hand zu gehen“¹⁷⁶.

Die Postverwaltung und Postmeister hatten die „in das pecuniale und die Berechnungen einschlagenden“ Berichte an die Hofkammer, „allübrige“ an die Hof- und Staatskanzlei zu erstatten.¹⁷⁷ Damit wurde das Postwesen die erste staatliche Institution, die durchgängig zentral von Wien gelenkt wurde, wobei die bis 1783 folgenden Verwaltungsreformen an dem

¹⁷¹Effenberger, Geschichte, 91.

¹⁷²Ebd., 2 f.

¹⁷³Schreiben Maria Thersias an den Böhmischen Obersten Kanzler Grafen v. Kinsky; zit bei Effenberger, Reformen, 2.

¹⁷⁴Effenberger, Reformen, 3.

¹⁷⁵Schreiben Maria Thersias an den Hofkammerpräsidenten Grafen v. Dietrichstein vom 16. Januar 1744; zit. bei Effenberger, Reformen 3.

¹⁷⁶Schreiben Maria Thersias an den Böhmischen Obersten Kanzler Grafen v. Kinsky; zit bei Effenberger, Reformen, 2 f.

¹⁷⁷Schreiben Maria Thersias an den Hofkammerpräsidenten Grafen v. Dietrichstein vom 16. Januar 1744; zit. bei Effenberger, Reformen, 3.

einmal eingeschlagenen Weg nichts änderten. Die einzige Ausnahme war die Postverwaltung des Litorales.¹⁷⁸

Im Mai 1749 wurde das Postdirektorium von der Hof- und Staatskanzlei an das neu geschaffene „Directorium in Publicis et Cameralibus“ übertragen. Die Einsicht in Staats- und andere geheime Angelegenheiten sollte jedoch weiter bei der Hof- und Staatskanzlei verbleiben. Somit unterstanden „Bewirkung“ und „Direktorium“ der Post dem Schöpfer der Zentralbehörde, Friedrich Wilhelm Graf von Haugwitz.¹⁷⁹ Mit dem Aufbau der Fahrpost mittels Diligenzen und der Neuordnung des Postwesens wurde ein ausländischer Fachmann, der fürstlich Taxissche Geheimrat und Bevollmächtigte in Wien, Freiherr von Lilien, beauftragt.¹⁸⁰ Er konnte in wenigen Jahren das Postnetz und Dienstleistungsangebot stark ausbauen.

Als Graf Johann Wenzel von Paar 1755 einen zweiten Pachtvertrag anbot, kam es zu einer Beratung zwischen dem Kanzler Friedrich Wilhelm Graf von Haugwitz, Rudolph Graf Chotek, Hofrat Baron Koch und dem Postverwaltungsadjunkten Wieser. Zwar wurde das Angebot aus politischen Erwägungen abgelehnt, aber der Entschluss gefasst, das Kameralgefälle durch eine „subdelegierte Kommission“ nach dem Vorbild der Stadt Wienerischen Wirtschaftskommission verwalten zu lassen.¹⁸¹ Am 1. November 1755 nahm die „subdelegierte k. k. Oberpostkommission“ unter dem Vorsitz von Johann Wenzel Grafen v. Paar ihre Tätigkeit auf.¹⁸² Seit dem 14. Februar 1756 trug sie den Namen „in Postsachen subdelegierte Hofkommission“¹⁸³. Die Hofkommission durfte aber „die minderen an die Postoffiziere oder Postmeister immediate ergehenden Expeditionen und Dienstdekrete“ und Personalangelegenheiten selbstständig bearbeiten und Maria Theresia zur Entscheidung und Genehmigung vorlegen. Alle wichtigen Angelegenheiten hatte „die in Postsachen subdelegierte Hofkommission“ zuerst dem Postdirektorium und damit dem Direktorium in Publicis und Cameralibus zur Genehmigung vorzulegen. Erst dann kamen die Akten zur Landesherrin Maria Theresia.¹⁸⁴ Befehle und Aufträge an das Obrist Hofpostamt, an die

¹⁷⁸ Helmedach, Verkehrssystem, 200.

¹⁷⁹ Effenberger, Reformen, 4.

¹⁸⁰ Ebd., 4.

¹⁸¹ Ebd., 5 f.

¹⁸² Wurth, Die Paar, Österreichisches Jahrbuch 1987, 62.

¹⁸³ Effenberger, Reformen, 7.

¹⁸⁴ Hofdekret an den Obersten General-Hof- und Generalerblandpostmeister Grafen v. Paar vom 8. September 1755; zit. bei Effenberger, Reformen, 6 f.

Rechnungs-Kontrollierung und die Länder-Repräsentationen konnten nur durch das Postdirektorium ergehen.¹⁸⁵ An dieser Organisationsform änderte auch die Verwaltungsreform von 1761 nichts, als alle unverpfändeten Gefälle wieder der Hofkammer unterstellt wurden.¹⁸⁶ Im Jahre 1780, drei Jahre vor der Auflösung der Hofpostkommission, erhielt sie weitere Kompetenzen im Personal- und Disziplinarwesen zugestanden.¹⁸⁷ Trotz dieser eingeeengten Zugeständnisse blieb das eigentliche Exekutivorgan die Hofkammer.¹⁸⁸

Wie sehr sich die Einschätzung der Aufgaben des Postwesens durch Beamte, die Hofkammer und selbst durch Maria Theresia im Sinne von Justi änderte, zeigen folgende Beispiele: Man hätte die „für das commercium [. . .] erwünschten und selbst pro aerario nützlichen“ Postkurse eingerichtet, selbst wenn eine Belastung des Ärar zu befürchten war.¹⁸⁹ Selbstverständlich war das Interesse an höheren Staatseinnahmen, vor allem infolge der stets angespannten Finanzsituation, omnipräsent, aber der Wunsch, „pro publico et commercio nützliche Einrichtungen“¹⁹⁰ zu schaffen, machte ebenfalls den Wandel deutlich. Maria Theresia selbst schrieb 1773 auf den Antrag des Grafen Joseph von Taxis, das Postwesen in Tirol und Vorderösterreich erneut pachten zu wollen, dass „[. . .] das Interesse und das Beste des Dienstes mit den pachterischen principiis niemals sich vereinbaren läßt“.¹⁹¹ Im Jahre 1769 kamen das Tiroler und vorderösterreichische Postgefälle der gräflichen Familie Grafen von Taxis gegen ein jährliches Äquivalent von 17.200 und ab 1772 von 20.000 Gulden an die Kammer.¹⁹² Am 1. November 1774 war nach der Eingliederung der ober- und vorderösterreichischen Hofpostkommission in die Wiener Hauptpostkommission die Vereinheitlichung der habsburgischen Post abgeschlossen.¹⁹³

Eine Ausnahme von der streng zentralistisch organisierten Postverwaltung bildete (wie bereits weiter oben angeführt) die Postverwaltung des „Litorale Austriaco“. Ein direkter Postkurs über Triest nach Laibach (Krain), Villach und Salzburg nach München und in andere Städte des Heiligen Römischen Reiches war für die Förderung des Triester Transithandels und

¹⁸⁵Effenberger, Reformen, 6 f.

¹⁸⁶Beer, Die Finanzverwaltung Österreichs, in: MIÖG, Bd. 14 (1893), 266.

¹⁸⁷Effenberger, Reformen, 8.

¹⁸⁸Knittler, Verkehrswesen, 153.

¹⁸⁹Krünitz, Bd. 115, 683 f.

¹⁹⁰Effenberger, Reformen, 93 f.

¹⁹¹Ebd., 93 f.

¹⁹²Ebd., 53.

¹⁹³Ebd., 7 f.

die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber Venedig und den Nordseehäfen von größter Bedeutung; ein solcher wurde 1766 eingerichtet.

Am 16. Februar 1753 wurde das Triester Postamt aus dem Görzer Hauptpostamt ausgegliedert und zu einem eigenen Hauptpostamt erklärt.¹⁹⁴ Der Vorgang dokumentiert die besondere Bedeutung, die das aerarium dem Triester Postamt in Bezug auf den adriatischen Seehandel beimaß. Die Sonderstellung endete im Jänner 1770, da Joseph II. generell den Weg der Dezentralisierung, auch gegen den ausdrücklichen Rat der böhmisch-österreichischen sowie der ungarisch-siebenbürgischen Hofkanzlei, beschreiten wollte. Dabei war auch für das wichtige Postamt in Triest keine Sonderstellung vorgesehen.

Am 1. Mai 1783 wurde die Oberpostkommission aufgehoben und ihre Aufgaben wurden auf die Länder und die beiden Zentralstellen verteilt. Die Aufsicht über die Einhaltung des Postpatentes, der Schutz der Postbeamten und die Durchführung von Strafverfahren gegen dieselben sowie die „Oberdirektion“ über die Postämter und Posthalter oblag den Gubernien und Landeshauptmannschaften.¹⁹⁵ Fragen zur finanziellen „Manipulation und inneren Regie des Postgefälles“, Besoldung, Tarife und Fahrpläne wurden von den Vereinigten Hofstellen entschieden. Die entsprechenden Verfügungen ergingen am 3. April 1783 an die Gubernien und die Landeshauptmannschaften. Die Oberpostverwalter mussten Teile ihrer bisherigen Aufgaben abgeben und „die Gelder von den Postmeistern nicht an die Postverwalter, sondern an die Kreiskassen“ abführen.¹⁹⁶ Die neue Regelung der Organisation bestand nur bis 1791; unter Kaiser Leopold II. wurde der alte Zustand wieder hergestellt.

Die Postverwaltungsreformen des 18. Jahrhunderts waren die organisatorische Konsequenz auf den zunehmenden Umfang, die erhöhte Frequenz der Postkurse sowie die gestiegenen Anforderungen an Zuverlässigkeit und Effektivität der Posteinrichtungen. Die Leistung des absolutistisch regierten Habsburgerreiches unter Maria Theresia und Kaiser Joseph II. war es, den Postverkehr zu optimieren und zu verdichten sowie die Bedeutung des Postwesens für die Wirtschaft zu erkennen.

¹⁹⁴Tomasin, Die Post in Triest und ihre historische Entwicklung, 137.

¹⁹⁵Walter, Verwaltungsgeschichte, 110.

¹⁹⁶Effenberger, Reformen, 10.

2.3 Industrie, Handel und Gewerbe

2.3.1 Industrie und Gewerbe in Galizien vor und kurz nach der Inbesitznahme durch die Habsburgermonarchie

Die Eingliederung Galiziens in den habsburgischen Wirtschaftsraum wurde von drei Patenten begleitet: das Patent über das Verbot der Einfuhr ausländischer Waren vom 27. August 1784¹⁹⁷, das Stempelpatent vom 30. August 1784¹⁹⁸, mit dem in- und ausländische Waren entsprechend deklariert wurden, und das Patent über die Mautordnung vom 16. September 1784¹⁹⁹.

Bei der Betrachtung von Gewerbe und Industrie, soweit man von beiden Entwicklungen in Galizien und der Bukowina sprechen kann, muss zwischen drei Zeitabschnitten unterschieden werden: Der Abschnitt zwischen der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Ersten Teilung Polens 1772, die josephinische Zeit mit den anschließenden Napoleonischen Kriegen bis zum Wiener Kongress und danach die Zeit Franz II./I. mit Metternich als Staatskanzler bis zum Jahr 1848.

Kehrt man zum ersten Zeitabschnitt von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Ersten Teilung Polens 1772 zurück, so folgte der wirtschaftlichen Depressionsphase des 17. Jahrhunderts eine erste Blütezeit des Frühkapitalismus, der sich im gesamten Deutschen Reich und speziell in der Republik Polen auswirkte.²⁰⁰ In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzte sich in den habsburgischen Ländern eine merkantilistische Wirtschaftspolitik durch, die Hand in Hand mit der Rückgewinnung Ungarns und dem Erwerb Belgiens einhergegangen war. Der spätere Verlust Schlesiens an Preußen führte zu einer neuen Aktivierung und Konzentration der österreichischen Kräfte auf Verwaltung und Wirtschaft. Schwerpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung waren die böhmischen und österreichisch-deutschen Erbländer. In Polen fehlte es hingegen an einer zentralen Macht, um die notwendigen wirtschaftlichen Reformen umzusetzen, und das Land kam nach der ersten Teilung 1772 in einem kaum veränderten wirtschaftlichen Zustand an Österreich. Galizien war im Wesentlichen ein

¹⁹⁷Patent über das Verbot ausländischer Waren 1784 August 27, in: Edicta et mandata 1784, 199-211.

¹⁹⁸Stempelpatent, 1784 August 30, in: Edicta et mandata 1784, 211-216.

¹⁹⁹Patent über die die Mautordnung Patent über das Verbot ausländischer Waren 1784 August 27, in: Edicta et mandata 1784, 199-211. Patent von 1784 September 16, in: Edicta et mandata 1784, 233-280.

²⁰⁰Bujak, Wirtschaftsgeschichte Galiziens, in: Wirtschaftliche Zustände Galiziens in der Gegenwart, 7.

agrarisch bewirtschaftetes Land, dessen Agrarverfassung auf der Gutsherrschaft und Frondiensten basierte.

Die wichtigsten Industrie- und Handwerkszweige standen zur Zeit der Übernahme Galiziens durch Österreich in einem engen Zusammenhang mit der Landwirtschaft.²⁰¹ Dabei waren Brennereien für Branntwein, Getreide- und Ölmühlen, Bier- und Metbrauereien, Potascheerzeugung und die Holzindustrie wesentliche Bestandteile des gewerblichen Bereiches. Von Bedeutung waren die Erzeugung und der Verkauf von Geweben, die aus landwirtschaftlichen Rohmaterialien herrschaftlicher Güter hergestellt wurden. Der untertänige Bauer als Weber im Nebenerwerb konnte mit diesem Erwerbszweig seinen Abgabeverpflichtungen gegenüber dem Dominium schlecht und recht nachkommen, seinen eigenen Bedarf notdürftig decken und den verbleibenden Rest marktmäßig verwerten.²⁰²

Mit der Eingliederung Galiziens in den habsburgischen Staat ging eine Änderung des „Profils“ der Brennereiindustrie einher. Die Entstehung modernerer fabrikmäßiger Brennereien ist in Zusammenhang mit der Kolonisation und der gewerblichen Tätigkeit deutscher und österreichischer Spezialisten zu sehen. Ihre Aktivitäten sind erst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts volkswirtschaftlich zum Tragen gekommen. All die genannten gewerblichen und „industriellen“ Tätigkeiten waren in der Regel keine selbstständigen Unternehmungen, sondern standen im Eigentum eines Grundbesitzers, der seine Produktionstiefe zum Zwecke der Erzielung höherer Einkommen auszuweiteten suchte.²⁰³ Die hausindustrielle Arbeit war eine der wichtigsten gewerblichen Tätigkeiten im Lande.

Weitere Gewerbezweige, die ihre Produktionsbasis in erster Linie im Waldreichtum hatten, waren Sägemühlen, die Erzeugung von Holzdachschindeln, Holzgefäße, Siedereien von Pech und Wagenschmiere und in geringer Zahl Glas- und Eisenhütten. In den Dörfern traf man gewerbliche Betriebe an, die in primitiver Art Produkte für den lokalen Bedarf – Töpfereiprodukte, Schmieden- und Schlossereiwaren sowie gegerbte Waren – herstellten, um damit ihren Unterhalt zu bestreiten.²⁰⁴

Bereits dem ersten, von der österreichischen Zentralregierung eingesetzten Gouverneur, war der Mangel gut ausgebildeter Handwerker aufgefallen. Die von Kaiser Joseph II. eingeleitete

²⁰¹Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 79.

²⁰²Bujak, Wirtschaftsgeschichte Galiziens, 8.

²⁰³Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 79.

²⁰⁴Ebd., 79.

Immigration tüchtiger Handwerker aus westlichen Gebieten Europas, vorzugsweise aus dem Reich, brachte jedoch nicht den gewünschten Erfolg, da es in Galizien keinen entwickelten Markt für die hergestellten Produkte gab. Die kostspielige und wenig ermutigende Erfahrung veranlasste die Regierung nach vierzehn Jahren diese Aktivitäten einzustellen.²⁰⁵

Die wenigen selbstständigen, nicht von der Landwirtschaft abhängigen Industrien in Galizien waren in einem technologisch unterentwickelten Zustand. Die zahlreichen Weber, die den im Lande verbliebenen Flachs zu Leinen²⁰⁶ verarbeiteten, fanden nicht nur am lokalen Markt, sondern besonders in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts in der Stadt Wien einen guten Absatzmarkt. Der rohe Hanf war ebenso auf den deutschen Märkten sehr gefragt. Die kleine Produktion in Galizien beschäftigte zirka 17.000 bis 18.000 Weberfamilien, die ihnen die Basis für einen entsprechenden Lebensunterhalt gab.²⁰⁷ Qualitativ hochwertige Leinwand wurde nur vereinzelt und da vorzugsweise von niedergelassenen deutschen Protestanten in der Gegend von Biała hergestellt.²⁰⁸ Sie konnten sich aber im streng katholischen Polen trotz des Schutzes, den ihnen die gräfliche Familie der Poniatowskis gewährte, nicht gegen den Widerstand der katholischen Oberhirten und – nach der Übernahme durch Österreich – gegen die Vorbehalte von Maria Theresia durchsetzen.²⁰⁹ Während der Regierungszeit Maria Theresias wurde die Situation für protestantische Einwanderer schwierig. Trotzdem waren die Leinenweber ein bedeutender Industriezweig und blieben es auch unter der Herrschaft der Österreicher bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts. Erst als der Absatzmarkt Galizien für die erbländische Industrie geöffnet wurde und man in den Jahren vorher nichts für die Förderung der galizischen Industrie unternommen hatte, sank diese zur Bedeutungslosigkeit herab.²¹⁰

Bedeutend war auch die Gürtelerzeugung, die bis in die Achtzigerjahre des 19. Jahrhunderts vorzugsweise von Juden betrieben wurde.²¹¹ Der Bedarfsträger dieses Produktzweiges war die polnische Nationaltracht, die reich bestickte Gürtel verwendete. Ebenso war die Lederfabrikation, die einen Teil des im Lande vorhandenen Rohmaterials verarbeitete,

²⁰⁵Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 79.

²⁰⁶Flachs – eine Nutzpflanze, aus der man Fasern und Öl gewinnen kann, URL: <http://de.thefreedictionary.com>.

²⁰⁷Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 79.

²⁰⁸Ebd., 79.

²⁰⁹Ebd., 79.

²¹⁰Ebd., 80.

²¹¹Staatsratsakten Index 1784; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 80.

wirtschaftlich bedeutungsvoll.²¹² Zur Zeit der Inbesitznahme durch Österreich gerbten die verschiedenen Schuhmacher ihr Leder noch selbst, obwohl es bereits größere Gewerbebetriebe gab.²¹³ Kurze Zeit nach der Einnahme Galiziens wurde bei Busk (Ukraine) eine Lederfabrik von einem evangelischen Deutschen gemeinsam mit einem Lütticher Gerber gegründet.²¹⁴ Da das österreichische Militär Aufträge für die Lieferungen von Lederartikeln erteilte, ist anzunehmen, dass die Qualität jener der westlichen Gerbereien entsprochen haben muss. Die Firma beschäftigte etwa dreißig Mitarbeiter.²¹⁵

Die Holzgewinnung und -verarbeitung waren ebenfalls auf sehr niedrigem Niveau. In der Gegend von Kolbuszowa gab es zirka hundert Familien, die Möbel für den Markt produzierten und damit von einer besseren Holzverwertung zeugten.²¹⁶ Im pokutischen Gebirge wurden unbeschlagene Wagenräder aus Holz hergestellt. Daneben gab es noch einige Glasfabriken, Eisen- und Kupferhammerwerke, Öl- und Papiermühlen. Sie erwirtschafteten insgesamt ein bescheidenes volkswirtschaftliches Gesamteinkommen von 50.000 fl rh (Gulden Rheinisch).²¹⁷

Wie eingangs erwähnt, war es nach der Erfahrung der Wiener Regierungsbeamten um qualifizierte Handwerker schlecht bestellt. Die von Maria Theresia eingeleiteten und von Joseph II. weitergeführten Immigrationsmaßnahmen brachten zwar viele deutsche Handwerker gegen Zahlung von Geld und die Zusicherung diverser Begünstigungen nach Galizien, doch fehlte es am lokalen Absatzmarkt, wodurch sich diese Aktion als wenig hilfreich erwies.²¹⁸ Der Großteil der Einwohner Galiziens hatte nur wenige und durchaus einfache Bedürfnisse, deren Befriedigung weitgehend im jeweiligen Haushalt erfolgte.²¹⁹ Für den Rest reichten die ansässigen heimischen Handwerker. Der Adel befriedigte hingegen seine Bedürfnisse im Ausland oder durch die aus dem Ausland saisonal engagierten Handwerker.²²⁰

²¹²Protokollbuch des Ministeriums des Inneren, 28. August 1787; Rohrer, jüdische Bevölkerung, 66.; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 80.

²¹³Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 80.

²¹⁴Ebd., 80.

²¹⁵Demian, Statistik, 107; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 80.

²¹⁶Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 81.

²¹⁷Schlözers Briefe, VI, 206; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 81.

²¹⁸Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 81.

²¹⁹Ebd., 81 f.

²²⁰Ebd., 82.

Auch in Polen bestand vor der Teilung grundsätzlich das städtische Zunftwesen, das dem deutschen Muster nachgebildet war.²²¹ Die Zünfte existierten fast ausschließlich in königlichen Städten, während sie in den kleineren Orten von der Grundherrschaft völlig abhängig waren und bestenfalls bei Umzügen als „Schaustücke“ Verwendung fanden.²²² Eine schwierige soziale Situation bestand zwischen den jüdischen und den christlichen Handwerkern, da die Juden in der Regel unter dem Schutz eines adeligen Potentaten standen.²²³ In manchen Gewerbebereichen gab es einen Mangel, in anderen eine Überfülle an Handwerkern. So bemerkte Josef Rohrer in seinem Bericht über die jüdische Bevölkerung, „jeder vierte Jude ist Schneider“, dafür gab es viel zu wenig Hufschmiede. Das veranlasste den österreichischen Reisenden Josef Rohrer zu der Feststellung, dass in Stanislau kein Hufeisen zu bekommen war.²²⁴ Neben dem kleinen Handel und der Schankpacht war die Schneiderei das von den Juden am meisten gewählte Gewerbe. Es waren jedoch in der Regel nur Flickschneider, die von Haus zu Haus zogen und ihre Dienste anboten.

Das Schuhmachergewerbe wurde hingegen in erster Linie von der christlichen Bevölkerung betrieben.²²⁵ Da die Landbevölkerung im Sommer barfuß ging und im Winter ein primitives und leicht herstellbares Schuhwerk trug, war der Bedarf an Schuhen gering. Um ihren Lebensunterhalt zu erwirtschaften, mussten die Schuhmacher nebenbei Ackerbau betreiben.

Gemäß dem Verzeichnis von Ignaz de Luca²²⁶ gab es 1781 im ganzen Lande folgende gewerbliche Betriebe:

43	Ziegelbrenner	7	Zuckermacher
16	Lackierer	63	Hutmacher
17	Pflasterer	2	Handschuhmacher
118	Maler	23	Seifensieder
13	Strumpfstriker	19	Klempner
31	Uhrmacher	8	Taschner

²²¹Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 82.

²²²Nach der Besitznahme durch Österreich, beschwerten sich die christlichen Bäcker Lembergs gegen die jüdischen beim Gubernium, weil diese das Brot für das Heer liefern durften. Das Gubernium verwies die Bäcker an den Magistrat, der dazu berufen sei, sie vor „Juden und Puschern zu schützen“. Protokollbuch des Lemberger Guberniums 1772/73, Nr. 85; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 82.

²²³Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 82.

²²⁴Rohrer, Versuch über die jüdische Bevölkerung der österreichischen Monarchie, 66. (Josef Rohrer, Bemerkungen auf einer Reise von der türkischen Grenze über die Bukowina durch Ost- und Westgalizien, Schlesien und Mähren nach Wien, Nachdr. d. Org.-Ausg. Wien, 1804, Original Nachdruck Berlin 1989, 6, 239.

²²⁵Demian, Statistik, 103.

²²⁶Brawer, Galizein wie es an Österreich kam, 83.

Das begehrteste Handwerk war lange Zeit das Schmiedehandwerk. Nach dem obigen Verzeichnis soll es im Jahre 1781 für 287.000 Pferde nur zirka 2.800 Schmieden gegeben haben. Rein rechnerisch wären auf einen Hufschmied 102,5 Pferde gekommen.²²⁷ Ein Zeichen dafür, dass viele Tiere wahrscheinlich unbeschlagen waren, was sich verheerend auf deren Bestand ausgewirkt haben muss. Der „Reisende Rohrer“ beklagte 1802, dass in Stanislau kein Hufeisen zu bekommen war und in anderen Städten keine Kerzen.²²⁸ Der Grund war vermutlich, dass sich die Bauern mit dem Lichtschein des Herdfeuers begnügten und die Juden zum Studium am frühen Morgen Öllampen benutzten.

Die Maßnahmen der österreichischen Administration dürften sich, zumindest was das Wachstum der Bevölkerung betraf, positiv ausgewirkt haben, da die Einwohnerzahl von 1774 bis 1786 um 18 Prozent stieg.²²⁹ Der Bau von Verkehrswegen förderte auch die gewerbliche Entwicklung und die heruntergekommenen Städte konnten langsam wieder Fuß fassen.²³⁰

2.3.2 Handel und Verkehr in Galizien zur Zeit vor und während der Ersten Teilung

Handel und Verkehr waren in Polen wirtschaftlich besser entwickelt als Gewerbe und Industrie. Das Land war agrarisch uneffizient genutzt, das Gewerbe kaum entwickelt. Dafür bot sich die sehr gute geopolitische Lage von Galizien, das zwischen den fruchtbaren Agrargebieten im Osten und dem stark industriell ausgerichteten Westen Europas lag, für den Transithandel an, der schon früher für Polen von großer Bedeutung gewesen war.²³¹ Dieser Erwerbszweig wurde sehr erfolgreich von Juden betrieben und obwohl er relativ bescheiden war, hatte er doch im Vergleich zu den geringen Bodenerträgen des Landes, für das notleidende Gewerbe und die wenigen Industriebetriebe eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung.²³²

Im 15. Jahrhundert, vor der Eroberung Konstantinopels durch die Türken und der Entdeckung des Seeweges nach Indien, waren die Handelswege durch Polen von großer Bedeutung. Nach

²²⁷Rohrer, Reisebericht, 239.

²²⁸Ebd., 83.

²²⁹Bujak, Wirtschaftsgeschichte Galiziens, 11.

²³⁰Ebd., 11.

²³¹In der Ossolinskischen Handschrifteng., 406–456, finden sich Berichte des Guberniums nach Wien, signiert 50 ex Jänner 1775, „Von der Handelsschaft in Polen“, die als Hauptquelle der folgenden Informationen dient; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 84.

²³²Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 84.

dem 16. Jahrhundert kam der wichtige Wirtschaftszweig des Transithandels immer mehr zum Erliegen, wobei für den Niedergang nicht nur die Verschiebung der Haupthandelswege, sondern in erster Linie die inneren politischen Verhältnisse und Wirren verantwortlich waren. Um den Handel zu einem einträglichen Erwerbszweig zu machen und die Staatskassen zu füllen, bedurfte es eines geregelten Staatswesens sowie der Sicherheit und des Schutzes staatlicher Gewalt.²³³ Die Zollpolitik, die den Adel und die hohe Geistlichkeit von Zöllen und Mauten befreite, machte der mittelständischen Kaufmannschaft den Handelsaustausch von Erzeugnissen der Großgrundbesitzer gegen andere Bedarfsartikel fast unmöglich. Der Handel stand außerdem in seinem sozialen Status auf den untersten Stufen der Sozialhierarchie, sodass reiche Kaufleute ihre Handelstätigkeit zugunsten des Erwerbes von Grund und Boden und der damit möglichen Nobilitierung gerne aufgaben.²³⁴ Die reichen christlichen Kaufleute versuchten sich den herrschaftlichen Gegebenheiten anzupassen und traten in die Reihe des Adelsstandes. Die jüdischen Kaufleute suchten hingegen den Schutz herrschender Adelsfamilien durch Zahlung diverser unterschiedlich deklarerter Schutzgelder. So verdankte die Stadt Brody ihre Bedeutung nicht nur ihrer verkehrsgünstigen Lage, sondern in erster Linie dem Schutz einer der einflussreichsten und mächtigsten Familie Polens, den Potockis. In einem Protokoll vom 11. April 1774 heißt es, dass die Potockis ihre Juden so gut schützten, dass keine deutschen Kaufleute eingeladen werden konnten, bevor die im Gebiet der Potocki liegende Stadt nicht durch das Ärar angekauft werden konnte.²³⁵ Ähnlich berichtet der erste österreichische Gouverneur Galiziens, Graf Johann von Pergen, dass die reichen Magnaten ihre Hofkosaken ausschickten, um auf Jahrmärkten die fahrenden Kaufleute mit Gewalt in ihre eigenen Privatstädte zu bringen, damit sie dort ihre Waren feilboten.²³⁶ Damit verloren die königlichen Städte trotz ihrer königlichen Privilegien das Recht angekündigte Jahrmärkte abzuhalten und die vorhandene Infrastruktur von Warenhäusern und Magazinen, die sie anbieten konnten, wie das zum Beispiel in Lemberg und Lublin der Fall war, verloren immer mehr an Bedeutung.²³⁷ Selbst die Armenier zogen es trotz verlockender Angebote der österreichischen Regierung, sich in Brody anzusiedeln, vor, entweder in der Türkei zu bleiben oder nur in königlichen Städten zu siedeln. Es zeigte sich auch sehr deutlich, dass sie jene Handelsbereiche dominierten, in denen sie einer geringen Abhängigkeit lokaler Potentaten

²³³Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 85.

²³⁴Ebd., 85.

²³⁵Zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 85

²³⁶Staatsratsakten 1773, Nr. 2388; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 85.

²³⁷Demian, Statistik, 100.

ausgesetzt und so in der Lage waren, ihren Nutzen aus einem spezifischen Teil des Transithandels zu ziehen.

Betrachtet man die verschiedenen Handelsbereiche Galiziens unter polnischer Herrschaft, so lässt sich leicht erkennen, dass der Erfolg des Handels hauptsächlich von der freien Bewegungsmöglichkeit der Händler und der ungehinderten Benutzung günstiger Transportwege abhing, allen voran der Weichsel und ihrer Nebenflüsse.²³⁸ Der hauptsächlich über Danzig abgewickelte Handel war vom guten Einvernehmen und dem Entgegenkommen der Nachbarländer abhängig. Durch die Teilung Polens gelangte die Weichsel zwischen dem Gebiet um Thorn und Danzig unter preußische Kontrolle.²³⁹ Einer der erbittertsten Gegner sowohl der Österreicher als auch der Polen war aber Friedrich II., der durch hohe Aus- und Einfuhrzölle sowie durch die provokatorischen Behandlungen der Händler durch preußische Beamte den Handel auf der Weichsel zum Erliegen brachte.²⁴⁰ Abraham J. Brawer schreibt: „Die Teilung Polens hatte dem galizischen Handel Wunden geschlagen, von denen er sich nie erholen konnte. [. . .] Die guten Straßen und die Sicherheit der Verhältnisse, die Österreich schuf, konnten keinen Ersatz für das Verlorene bieten; die verschlossenen Handelsstädte waren unersetzlich.“²⁴¹

Im Getreideexport war Danzig immer dominierend. Im 16. und 17., aber auch im 18. Jahrhundert konnte der Danziger Markt seine Position als „der“ Ausfuhrplatz für podolischen und Sandomirer Weizen behaupten. Nur große Produzenten hatten bei den begehrten Ausfuhrgeschäften eine Chance mitzumachen und auf eigene Rechnung zu agieren. So war dieser begehrte Export ein ausschließliches Betätigungsfeld für die wenigen großen Produzenten und im zunehmenden Maße für den mächtigen Adel. Da die Getreideanbauflächen im Vergleich zur Größe des Landes sehr gering waren, kann man die Berichte des englischen Reisenden Coxe verstehen, wenn er davon sprach, dass der Getreideexport nicht auf Basis einer starken Produktion – gemeint war vermutlich Überproduktion – zustande kam, sondern aufgrund der Vereinigung der Ernte in wenigen Händen, die den Export als eine der wichtigsten Einnahmequellen für sich generieren konnten.²⁴²

²³⁸Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 92.

²³⁹Kuzmany, Die Grenze an der Grenze, 115.

²⁴⁰Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 93.

²⁴¹Ebd., 93.

²⁴²Coxe, Reise durch Polen, Rußland, Schweden und Dänemark, 85.

Die Handelsbeziehungen von Krakau und Kleinpolen mit den habsburgischen Ländern reichen bis ins Mittelalter zurück. Im 17. Jahrhundert wurde der Handel mit Polen in erster Linie von den österreichischen Städten Krets und Wien sowie teilweise auch von Linz vorgenommen. Dabei galt die Stadt Krets als bevorzugter Umschlagplatz, da sie auf einem alten Handelsweg von Italien nach Mittel- und Nordeuropa lag.²⁴³ Es wurden hauptsächlich Stahl, landwirtschaftliche Werkzeuge aus Stahl, Waffen sowie Waren aus Italien wie Obst, Stoffe und italienischer Wein nach Polen transportiert. Wien lieferte in der Regel Kleidung und Galanteriewaren und im Transit Glas und Südfrüchte nach Polen. Für den österreichischen Markt lieferte Polen Pelze, große Mengen Wachs und Blei.²⁴⁴ Diese lebhaften Handelskontakte fanden im Dreißigjährigen Krieg sowie durch die in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in Polen wütende Pockenepidemie ein Ende.²⁴⁵ Die Handelsaktivitäten belebten sich erst wieder in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Krakau unterhielt traditionell enge wirtschaftliche Beziehungen mit Böhmen und Mähren. Es trieb Handel mit den Städten Prag, Olmütz und Brünn.²⁴⁶ Böhmen führte Leder, Vieh und Salz ein, im Gegenzug lieferte es Tuchwaren nach Kleinpolen. Bedeutend war der Krakauer Handel mit Ungarn, wobei Ungarn ein traditioneller Lieferant für Kupfer und Wein war. Letzterer erfreute sich speziell beim polnischen Adel großer Beliebtheit. Polen lieferte seinerseits Leder, Vieh, Blei und das damals überaus wichtige Salz nach Ungarn.²⁴⁷

Die Teilung Polens brachte einen gravierenden Einschnitt dieser Handelsverbindungen. Die für die habsburgischen Erbländer geltenden restriktiven Einfuhrbeschränkungen hatten ab dem Zeitpunkt, wo das Teilungsgebiet Polens zu Österreich kam, auch für das neu hinzugekommene Erbland Gültigkeit. Galizien führte viele Industriewaren aus Polen und Preußen ein, die nach der Teilung mit hohem Präferenzzoll belegt wurden. Erst im Jahre 1775 wurde ein allgemeiner österreichischer Zolltarif erarbeitet, der vorerst wegen der zu erwartenden ungünstigen Auswirkungen auf Galizien für dieses Erbland nicht angewendet wurde. Die ab dem Jahre 1775 geltenden Einfuhr- und teilweise auch Ausfuhrbeschränkungen wirkten sich negativ auf die alten Handelsbeziehungen des Teilungsgebietes aus, da die ausländischen Waren nicht für den galizischen Markt, sondern in erster Linie für

²⁴³Kargol, Wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Galizien und den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie, 33.

²⁴⁴Ebd., 33.

²⁴⁵Ebd., 33.

²⁴⁶Ebd., 33.

²⁴⁷Ebd., 33.

den Transithandel bestimmt waren. Um diesen für Galizien wichtigen Handelsbereich zu schützen, wurde das neue Erbland für den Zeitraum von zwölf Jahren von den für die Erbländer gültigen Zolltarifen ausgenommen.²⁴⁸ Der misslungene Versuch der österreichischen Regierung, mit Preußen ein entsprechendes Handels- und Zollabkommen für die Nutzung der Weichsel abzuschließen, veranlasste Kaiser Joseph II. zu einer kompletten Revision seiner Zollpolitik. Im Jahre 1784 wurde Galizien in das österreichische Zollsystem eingebunden, wobei das Land seiner bisherigen zolltechnischen Vorteile im Transithandel verlustig ging.²⁴⁹ Dem späteren Vorwurf, dass Galizien durch das Zollpatent vom Jahre 1784 vom Ausland isoliert worden wäre, hält Henryk Grossmann aber entgegen, dass Österreich aufgrund der unnachgiebigen Haltung Preußens, zu dieser Maßnahme gezwungen war, da die galizischen Ausfuhren Richtung Danzig durch die Politik Preußens ohnehin zum Erliegen gekommen waren. Die Zollvereinbarungen mit Polen, der Türkei und Russland blieben jedoch aufrecht.²⁵⁰ Die Zollrepression Preußens gegen Österreich war das Startzeichen für die Ausrichtung der galizischen Handelsbeziehungen zu den österreichischen Erbländern. Die Importe und Exporte sollten künftig über die habsburgischen Mittelmeerhäfen Triest und Fiume abgewickelt werden. Auf die in diesem Zusammenhang entstandenen Probleme des Landtransportes wurde bereits hingewiesen.

Neben dem Außenhandel war für Galizien der Handelsverkehr mit Süddeutschland, Schlesien und dem Reich bedeutungsvoll. Dieser Verkehr zu Lande war natürlich pro Gewichtseinheit erheblich teurer als der zu Wasser und infolge der wesentlich geringeren Transportmenge pro Wageneinheit nur für kleinere Lieferungen und damit weniger kapitalstarke Kaufleute geeignet. Für den Landtransport war die Winterzeit wesentlich günstiger als regenreiche Jahreszeiten, in denen sich die Straßen in wahre Sümpfe verwandelten.

Das Reisen durch polnisches Gebiet gehörte zu den beschwerlichsten Betätigungen. Die Pflege der Straßen war Aufgabe der Gutsbesitzer, die für deren Benutzung Maut einhoben.²⁵¹ Trotzdem befanden sich die Straßen in einem sehr schlechten Zustand. Reisende und Handeltreibende fanden außerdem kaum Gasthöfe und Wirtshäuser, wie sie in den anderen vor allem westlichen Erbländern und Ländern üblich waren. Da ein Großteil der Wirtshäuser in Händen jüdischer Einwohner war, gab es am Sabbat weder Verpflegung noch warmes

²⁴⁸Kargol, Wirtschaftlichen Beziehungen, 34.

²⁴⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 375.

²⁵⁰Ebd., 377 f.

²⁵¹Jekel, Pohlens Handelsgeschichte II, 61.

Wasser für die Fremden.²⁵² Die genaue Kenntnis des Landes und der Straßen war für Händler auch deshalb wichtig, da es Ortskundigen die Möglichkeit bot, Mautstellen zu umgehen. Reisende Adelige mussten neben ihrem Hofstaat Betten, Bettwäsche, Koch- und Essgeschirr mit auf die Reise nehmen. Weniger vermögende Adelige fanden Herberge bei einem beliebigen „Herrn Bruder“ gemäß der Solidarität der polnischen Schlachta.²⁵³ Ein weiteres Problem für Reisende waren die Unsicherheit und die Gefahren, die ihnen durch kosakische und ungarische Räuberbanden drohten.

Der rege Handelsverkehr mit dem Reich wurde in erster Linie von Juden betrieben. Zu den wichtigsten Ausfuhrartikeln gehörten Rinder, Honig, Wachs, Häute und Felle. Im Gegenzug wurden aus dem Reich Textilien, Galanteriewaren, teure Luxusartikel aus Frankreich und anderen Ländern nach Polen und Galizien importiert.²⁵⁴ Abnehmer waren reiche Adelige und Gutsbesitzer. So wurden 1779/80 aus Sachsen und Preußen für 237.762 fl. rh. „bessere Textilwaren“ nach Galizien eingeführt. Ein Teil des Transithandels ging aber durch die Teilung Polens und die damit verbundene neue Grenzziehung verloren.²⁵⁵

Der Handelsverkehr mit den böhmischen Ländern war vorerst gering.²⁵⁶ Von den Steyrer Eisenfabrikaten kamen nur einfache Ackerbaugeräte wie Sichel und Sensen nach Galizien. Hochwertigere Eisenwaren kamen hingegen aus Schmalkalden und Solingen. Nur ein kleiner Teil der importierten Waren blieb im Lande, der größere Teil wurde nach Podolien, in die Ukraine, Südrussland, die tatarischen Chanate, die Moldau, die Walachei und in die Türkei transportiert.²⁵⁷

Während die Juden den Handel mit dem Reich dominierten, waren es die Armenier im Verkehr mit dem Osmanischen Reich.²⁵⁸ Der Hauptsitz des Tauschhandels mit Russland und dem südlichen Polen war bereits vor der Teilung Polens Brody und erst in zweiter Linie Lemberg. Durch den Verfall des Orienthandels verloren die Armenier einen Großteil ihres Vermögens und Wohlstandes.

²⁵²Kargol, Wirtschaftlichen Beziehungen, 38.

²⁵³Historisch-statistische Nachrichten über Westgalizien, anonym 52; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 89.

²⁵⁴Staatsratsakten 1784, Nr. 1564; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 90.

²⁵⁵Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 90.

²⁵⁶Ebd., 90. Im Jahre 1779/80 wurden aus Sachsen und Preußen um 237.762 fl. Rh. bessere Textilwaren nach Galizien eingeführt, Staatsratsakte 1784, Nr. 1564, zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 90.

²⁵⁷Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 91.

²⁵⁸Ebd., 91.

Der Handel mit Ungarn war abgesehen von den historisch bestehenden Handelsverbindungen mangels entsprechender Ausführprodukte und den unwegsamen Karpatenübergängen gering.²⁵⁹ Den wesentlichen Anteil am geringen Handelsvolumen hatte ungarischer Wein, der beliebter war als französische Weine. Wichtige Umschlagplätze für Wein waren nach Dukla, Rzeszów und Tarnow.²⁶⁰ Weitere Exportartikel aus Ungarn waren Kupferplatten und Kupfergeschirr, das ebenfalls auf historischen Handelsbeziehungen beruhte.

Aus dem in großen Zügen dargestellten Handelsnetzwerk ist leicht zu erkennen, dass die wesentlichen Handelsaktivitäten hauptsächlich auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen stattfanden. Der typische Ost-West-Handel zu Lande war – abgesehen vom bedeutenden Viehtrieb, dem die österreichische Regierung in ihrer Verwaltungszeit großes Augenmerk schenkte – infolge der hohen Transportkosten und der geringen Transportmengen pro Wagen sehr eingeschränkt und gesamtwirtschaftlich von geringer Bedeutung. Die unerbittliche Gegnerschaft Friedrich II. schränkte die einzig bedeutende Handelsmöglichkeit auf der Weichsel so stark ein, dass sie in den 1780er-Jahren fast gänzlich zum Erliegen kam. Trotz mehrfacher Bemühungen von österreichischer Seite, einen Handelsvertrag mit Preußen zustande zu bringen, wurden die Spannungen zwischen den beiden Ländern immer größer. Friedrich II. scheute auch nicht davor zurück, die Bewohner von Böhmen durch Agenten zum Aufstand gegen die österreichische Regierung zu animieren.²⁶¹ Das preußische Kalkül war klar, es ging um die Hegemonie in Europa und Friedrich II. war kein Mittel zu minder, um dieses Ziel zu erreichen.

Im kurz darauf folgenden Bayerischen Erbfolgekrieg sollte sich der Kernpunkt der österreichischen Handelspolitik zeigen. Österreich lenkte bereits seit geraumer Zeit seine politische und auch wirtschaftlich motivierte Aufmerksamkeit auf die erbrechtliche Problematik in seinem Nachbarstaat.²⁶² Bei einem eventuellen Erwerb von Bayern wäre die Donau zu einem ausschließlich in den österreichischen Erblanden fließenden Strom geworden und die Habsburgermonarchie hätte somit ihre Grenzen bis an den Rhein vorschieben können. Damit wäre es unter Umgehung der alten Handelswege, die, um zur

²⁵⁹Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 92.

²⁶⁰Ebd., 92.

²⁶¹Berichte des französischen Gesandten in Wien an seine Regierung, (Pariser Arch.: Corresp. Polit. Vol. 330, fol. 256 und öfters), in: Grossmann, Henryk, Österreichische Handelspolitik mit Bezug auf Galizien in der Reformperiode 1772-1790, Wien 1914, 338.

²⁶²Groß-Hoffinger, a.a.O. I. 293; Paganel, Histoire des Joseph II., 291; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik mit Bezug auf Galizien, 338.

Nordsee zu gelangen, über Preußen und Hamburg führten, gelungen.²⁶³ Da auch dieser Versuch Joseph II. durch die preußische Intervention für Bayern scheiterte, musste die Grundlage der österreichischen Politik während der folgenden Jahre neu überdacht werden. Die Reaktion auf preußischer Seite äußerte sich in einer zusätzlich verschärften Zollpolitik. In seiner an Maria Theresia gerichteten Note vom 18. Mai 1780 schreibt Joseph II.: „Die Lage Galiziens sey in so weit unglücklich, dass sein größter Handel, nämlich mit Frucht, gänzlich durch die Hindernisse, welche sich auf der Weichsel polnisch- und preußischerseits vorfänden, gesperrt sey.“²⁶⁴

Erst die Zeit nach der Autonomieerklärung Galiziens und der Bukowina 1868 und dem zaghaft beginnenden Eisenbahnbau sollte langsam aus der wirtschaftlichen Sackgasse führen und eine Erholung der Wirtschaft des Landes mit sich bringen. Wenn von zaghaften Ansätzen im Eisenbahnbau gesprochen wird, ist darunter zu verstehen, dass Galizien im Jahre 1852 erst 64 Kilometer Eisenbahnstrecken besaß, die das Territorium der kurz vorher einverleibten Freistadt Krakau durchzog, aber keine Verbindung zu den österreichischen Linien hatte. Die Verbindung Wien–Krakau erfolgt erst 1855 durch die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Im Jahre 1861 wurde die Verbindung nach Lemberg durch die Karl-Ludwigs-Bahn hergestellt und erst 1869 erreichte man die Ostgrenze Galiziens. Die Überwindung der Karpaten gelang erst im Jahre 1874.²⁶⁵

2.3.3 Österreichische Handelspolitik in Bezug auf Galizien 1772 bis 1790

Der wirtschaftspolitische Aufstieg des Kronlandes in Verbindung mit einem beachtlichen Anstieg der Steuerkraft lässt sich nur in der langjährigen Betrachtung erkennen. Erst ab dem Jahre 1868, dem Jahr der Entlassung des Landes in die Autonomie, sind die Früchte der ordnungspolitischen Maßnahmen und Bemühungen zur Eingliederung Galiziens in das Leben der Habsburgermonarchie speziell durch Maria Theresia und Joseph II. – zumindest was die

²⁶³Bereits im Jahre 1721 verlangt Österreich von Preußen die Aufhebung der preußischen Stapelgerechtigkeit zu Frankfurt an der Oder mit dem Hinweis darauf, dass sonst der Kaiserliche Hof sich wohl mit Bayern wegen der Leitung des Handels durch dieses Land in Verbindung setzen würde. Vgl. Hartmann, Ludo M., Preußisch – österreichische Verhandlungen über den Crossner Zoll und über einen General Tractat zur Zeit Karl VI., Tübingen 1901,18; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 339.

²⁶⁴A. M. J. V. G. 7/2940 ad 51 ex Martio 1781 und II A. 6 fasc. 320 ad. 1 ex Septembri 1780: „Wegen Verbesserung der galizischen Landesverfassung“; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 341.

²⁶⁵Bujak, Wirtschaftsgeschichte Galiziens, 15 f.

Entwicklung der Steuerkraft betrifft – deutlich zu erkennen.²⁶⁶ Seit Beginn der autonomen Ära hat der Großgrundbesitz einen herausragenden Anteil an den Steuerlasten, nämlich mehr als ein Viertel aller direkten Steuern.²⁶⁷ Für den Zeitraum der Inbesitznahme Galiziens 1772 bis 1820, gibt es berechtigten Grund zur Annahme, dass der Anteil des Großgrundbesitzes noch wesentlich höher ausgefallen war. Hochinteressant erscheint auch die Entwicklung der Steuerkraft der Städtekurien nicht nur in absoluten Beträgen von 1,7 auf 15,4 Millionen Kronen, sondern auch prozentual zur Gesamtsumme der direkten Steuern von 14,4 auf 44,9 Prozent im Jahre 1910.

Franz Stefczyk schreibt in seinem Buch über die Polen und Ruthenen in Galizien im Lichte der Bevölkerung- und Steuerstatistik: „Ich habe mich derselben aus dem Grunde unterzogen, weil ich es für unverantwortlichen Leichtsinns und eine großen Schande für Land und Reich erachten müsste, wenn, wie bisher, Anschauungen und Entschlüsse in den wichtigsten Lebensfragen dieses Landes, die auch für den Staat von großer Bedeutung sind, auf Grund ganz willkürlicher Vermutungen gefasst werden sollten, desto bedauernswerter, wenn dies in öffentlich verantwortlichen parlamentarischen und Regierungskreisen aufgrund falscher Voraussetzungen oder künstliche Stimmungen geschieht, welche systematisch zur Verhüllung der tatsächlichen Verhältnisse hervorgerufen werden.“²⁶⁸

Kaiser Joseph II. kam 1772 bei seiner Analyse der wirtschaftlichen Lage des Landes zu der Überzeugung, dass dieses neu erworbene Land nur mit sehr viel Mühe und „wahren Principis wieder emporgebracht“ werden könnte.²⁶⁹ Den Eindruck des Bemühens der österreichischen Administration bringen auch Historiker polnischer Abstammung, die sich mit der Problematik dieses Zeitabschnittes beschäftigten, zum Ausdruck.²⁷⁰ In diesem Sinne äußerte sich im Jahre 1822 Leopold Friedrich von Schmid²⁷¹, Gubernialrat in Lemberg, dass mit der Besitzergreifung des Landes durch die Habsburgermonarchie eine neue Ära für die Entwicklung des Handels und der Industrie begonnen hat:²⁷² „Kaum war einigermaßen Ruhe in öffentlicher Ordnung [. . .] hergestellt, die Sicherheit des Eigentums geschützt und den

²⁶⁶Stefczyk, Polen und Ruthenen in Galizien. Im Lichte der Bevölkerungs- und Steuerstatistik, 24.

²⁶⁷Ebd., 27.

²⁶⁸Stefczyk, Polen und Ruthenen in Galizien, 3.

²⁶⁹Arneth, Geschichte Maria Theresias, Bd. 10, 81; zit. bei Glassl, Das Österreichische Einrichtungswerk in Galizien 1772 – 1790, 37.

²⁷⁰Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 11 f.

²⁷¹Ebd., 11.

²⁷²Ebd., 12.

Willkürlichkeiten Schranken gesetzt, so ließ die Regierung sich angelegen sein, allen Zweigen des Erwerbsfleißes neuen Schwung zu geben.²⁷³ Ein ähnliches Urteil findet man bei Franz von Minasiewicz, der in seiner 1838 erschienenen Schrift „eine vergleichende Übersicht des Zustandes des Handels und der Industrie in diesem Lande und der ehemaligen polnischen und der österreichischen Regierung die Fortschritte dieses Königreichs in dieser Hinsicht an den Tag“ legte und „die Regierung von dem Vorwurf einer geringen Sorgfalt und die Beförderung des Handels und der Industrie“ freisprach.²⁷⁴ Minasiewicz führte all jene Verordnungen auf, anhand derer er dokumentiert, dass „die österreichische Regierung gleich am Anfang die gehörige Sorge [. . .] um die Förderung des Handels und der Industrie in diesem Lande“ bewiesen hat.²⁷⁵ Minasiewicz führt weiter aus: „Galizien besitzt heutzutage mehrere Fabriken und Manufakturen, von welchen vor ein paar Jahrzehnten noch keine Spur vorhanden war.“²⁷⁶ Erst nach der Gründung des statistischen Landesamtes in Lemberg 1874 und den Ergebnissen des daraus gewonnenen Materials über die Zustände des Landes lässt sich die Hypothese, dass die industrielle Rückständigkeit Galiziens auf eine angebliche Unterdrückungspolitik der Zentralregierung zurückzuführen sei, entsprechend widerlegen.²⁷⁷ Dabei sah sich die österreichische Verwaltung unmittelbar nach der Okkupation sehr tristen Verhältnissen gegenüber. So gibt ein Akt des Haus-, Hof- und Staatsarchivs eine bezeichnende Schilderung der herrschenden Zustände zum Zeitpunkt der Übernahme: „Dermaliger Zustand des Landes. Das Volk ist durch den Rußen und Confederierten ausgesaugt, nicht nur das Zugvieh vermindert, sondern die Art durch die Arbeiten und Erpressungen des besten Viehs verdorben.“²⁷⁸ Joseph II. schreibt anlässlich seiner Reise am 1. August 1773 nach Galizien an Maria Theresia: „Lemberg, den 30. Juli: Der Bauersmann überhaupt sieht sehr elend aus und kann seine Misere, schlechtes Zugvieh und große Armuth nicht genugsam vor Stellen“²⁷⁹, und des weiteren am 19. August in Rzeszów: „Die Leute sind so mit Robot beschäftigt, das noch Korn auf dem Feld stehet ungeschnitten, welches also

²⁷³Schmid, Gewerbs- Handels-Gesetzeskunde, XVII; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 12.

²⁷⁴Minasiewicz, Regierungsmaßregeln bezüglich des galizischen Handels- und Industrie, Bd. II, 373 f..

²⁷⁵Minasiewicz, Regierungsmaßregeln bezüglich des galizischen Handels- und Industrie, Bd. I, 49.

²⁷⁶Ebd., 62.

²⁷⁷Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 13.

²⁷⁸HHSt, Fasz. 71 A, Konzept ohne Datum und Unterschrift; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 15.

²⁷⁹Arneth, Geschichte Maria Theresia, Bd. 7, 439. Vgl. „Josephs Reisejournal“, Ossolineum, Teki Kozolowskiego, 35; zit. bei Rosdolsky, Untertan und Staat in Galizien, 18.

völlig ausfällt uns verlohren geht.“²⁸⁰ An diesen Feststellungen des Kaisers lässt sich nicht nur sein Verständnis für den bedauerlichen Zustand der Bauern ablesen, sondern vor allem die Sorge um die Erträge der Landwirtschaft an sich und den zu erwartenden Niedergang der Steuerkraft. Die „Befreiung“ der Bauern aus der totalen, fast sklavenhaften Abhängigkeit von ihren Grundherren war Ziel und wesentliche Voraussetzung für die Ertragssteigerung der Landwirtschaften.²⁸¹ Um die Steuerfähigkeit der Bauern zu heben und Abwanderungen zu vermeiden, durften die Felder der Bauern nicht brach liegen, was nur durch ein „geordnetes Staatswesen“²⁸² und entsprechende Maßnahmen zu erreichen war. Nach Ansicht Rosdolskys konnte die „theresianischen Bürokratie“²⁸³ speziell in der Anfangsphase auf ihre reichhaltige Erfahrung in anderen Kronländern, namentlich in Böhmen, zurückgreifen.

Die wesentlichen Grundsätze der Politik Kaiser Joseph II. und der Beweggrund seiner vielen Reisen, die er als die erste und vornehmste Pflicht des Herrschers und seiner Beamten ansah, bestand darin, das ihm unterstehende Gebiet durch „Autopsie“ kennenzulernen.²⁸⁴

Es stellt sich die Frage, welche Einstellung ein absolutistisch gelenkter Staat mit merkantilistischer Wirtschaftsausrichtung, einem - sich unter den oben genannten Zuständen befindlichen - neuen Kronland entgegenbrachte. Henryk Grossmann vertrat die Auffassung, dass die Entwicklung von Handel und Gewerbe notwendigerweise nach Investitionen des Staates und der Untertanen verlangte. „Es muss hervorgehoben werden“, bemerkte Grossmann, „daß in einem Lande, in dem mehr als 90 % der Bevölkerung in der Landwirtschaft leben, jede, auch die nützlichste Tätigkeit auf dem Gebiet des Handels- und Industrie fruchtlos bleiben muss, solange die große Masse der Nation durch Elend, Unwissenheit und Gesetze gebunden war. Ebendeshalb erschien der wirtschaftliche Aufstieg Galiziens sowie seiner kommerziellen und gewerblichen Entwicklung nicht weniger als von ihrer Unterstützung, auch bedingt von der Befreiung der großen Volksmassen aus der mittelalterlichen ökonomischen Gebundenheit. Das wurde von der Zentralregierung keineswegs übersehen.“²⁸⁵

²⁸⁰Vgl. „Josephs Reisejournal“, Ossolineum, Teki Kozolowskiego, 36; zit. bei Rosdolsky, Untertan und Staat in Galizien, 18.

²⁸¹Rosdolsky, Untertan und Staat in Galizien, 18.

²⁸²Ebd., 32.

²⁸³Ebd., 32.

²⁸⁴Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 15.

²⁸⁵Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 34 f.

Obwohl das fiskalpolitische Interesse des Staates eine entscheidende Rolle spielte, traten die wirtschaftlichen und damit merkantilistischen Interessen in den Vordergrund. Vermutlich lag die Motivation auch in der Tatsache begründet, dass sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Handels- und Gewerbeentwicklung²⁸⁶ in der Hauptstadt Wien überaus positiv gestaltete und sozusagen „zum Maß aller Dinge wurde“. Es bestand daher der nachvollziehbare Wunsch der Regierungsstellen, diese positive Entwicklung auch auf das neue Erbland zu übertragen. All diese Gesichtspunkte waren Kaiser Joseph II. bewusst und kamen in seinen „Fragepunkten“²⁸⁷ aus dem Jahre 1773 sehr deutlich zum Ausdruck. Anhand der Reaktion des Kaisers sowie seiner Beamten auf die sich ihnen bietenden Zustände in Galizien und den getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen ist die wirtschaftspolitische Denkweise und Ansicht des Monarchen deutlich nachvollziehbar.

In den unten stehenden Tabellen sind die zahlenmäßigen Daten der Bevölkerungs- und Steuerentwicklung und damit indirekt der Wirtschaftsentwicklung ab den 1780er Jahren bis in das Jahr 1910 auszugsweise dargestellt. Auftretende Ungenauigkeiten, die bei den Zählungen der Bevölkerungszahl während des 18. Jahrhunderts aufgetreten sind, müssen entsprechend bedacht werden.

Bevölkerungsentwicklung:

1772	2.307.973 ²⁸⁸	(erste militärische Zählung, nach Staatsratsakten 1773, Nr. 2940. ²⁸⁹)
1773	2.665.048 ²⁹⁰	(Ossolinskische Originalaktensammlung Hs. Nr. 525, S. 371)
1780	2.797.119	
1910	7.984.149 ²⁹¹	

Entwicklung der direkten Steuern:

1773	900.000 ²⁹² fl. rh. (ca.)
1860	11.760.000 ²⁹³
1882	20.611.092 ²⁹⁴
1910	34.345.761 ²⁹⁵

²⁸⁶ Csendes/Opll, Wien. Geschichte einer Satdt, Bd. 2, 146-156

²⁸⁷ Arneth, Geschichte Maria Theresias, Bd. 10, 89 f. Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 29.

²⁸⁸ Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 18.

²⁸⁹ Die Zählungen aus 1772 und 1773 wurden von einem großes Gebiet gemacht als Galizien nach der Grenzregulierung (1776) umfasste; zit. bei Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, Leipzig/Wien 1910, 18.

²⁹⁰ Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 18.

²⁹¹ Stefczyk, Polen und Ruthenen, 6.

²⁹² Ossolinskische Handschriftensammlung, 525, 292; zit. Brawer, Galizien wie es an Österreich kam, 96.

²⁹³ Die Zusammenstellung für die Jahre 1816 und 1904 ist in den statistischen Mitteilungen Bd. XXI. Heft I. S. 5. (Buzek: Statistische Daten zur Reform der Landtagswahlenordnung); zit. bei Stefczyk, Polen und Ruthenen in Galizien, Lemberg 1912, 25.

²⁹⁴ Die direkten Steuern in den Jahren 1881, 1882 und 1883 den „statistischen Mitteilungen“ B. VIII. H. II.; zit. bei Stefczyk, Polen und Ruthenen in Galizien, 25.

Betrachtet man die Entwicklung der für das wirtschaftliche Fortkommen des Kronlandes synonymen Zahlenmaterials, so kann man mit der Einschränkung eines langfristigen Beobachtungszeitraumes von einer positiven Entwicklung des Landes sprechen.

Die Handelsstatistik der theresianischen Zeit ist deshalb problematisch, da in dieser Zeitperiode weder der Staat über die nötigen Verwaltungsorgane verfügte, noch dem vorhandenen Zahlenmaterial die gebührende Beachtung zuerkannt wurde.²⁹⁶ Erst unter Kaiser Joseph II. wurde dem statistischen Zahlenmaterial größere Aufmerksamkeit beigemessen, da es der Überprüfung der von Politik und Regierung gesetzten Maßnahmen dienen sollte. Im 18. Jahrhundert fehlte in Österreich eine statistische Zentralbehörde, die es in England bereits seit 1696 in Form der „Inspector general of the Exports and Imports“ und in Frankreich seit 1716 als „Bureau de la Balance du Commerce“ gab.²⁹⁷ Die Erfassung der statistischen Daten wurde in der Habsburgermonarchie von den Zollbehörden im Zuge ihrer zollamtlichen Tätigkeit vorgenommen. Entsprechend der merkantilistischen Politik, die von der Idee einer positiven Handelspolitik dominiert war, schenkte man dem Lokalbedarf und damit den „Polizeigewerben“ wenig Aufmerksamkeit. Das statistische Zahlenmaterial bezog sich daher hauptsächlich auf exportierende Gewerbe und die in diesem Zusammenhang erfassten Daten der Commercial- und Manufakturtabellen.²⁹⁸

Den Nutzen der statistischen Zahlenerfassung sah man in erster Linie in der inländischen Bedarfsbeurteilung und den daraus resultierenden Einfuhrbeschränkungen oder -erleichterungen und in zweiter Linie in der Abschätzung eventueller unerkannter und damit unverzollter (eingeschwärtzter) Importe. Es standen für die Erstellung der wichtigen Handelsstatistik kaum verwaltungstechnische Kapazitäten zur Verfügung. Nach der Einführung des Generalstarifs im Jahre 1775 und dem damit verbundenen Wegfall der inländischen Zölle, richtete das Gubernium an die zuständigen Stellen den Auftrag²⁹⁹, „diese Commercial-Tabellen ganz unverzüglich und mit dessen gutachtlichen Erinnerungen nach Hof

²⁹⁵Für die Jahre 1872 und 1910 sind die Exekutionsgebühren und Verzugszinsen in den betreffenden Steuerbeträgen enthalten, für das Jahr 1892 im Statistischen Handbuch besonders ausgewiesen; zit. bei Stefczyk, Polen und Ruthenen, 25.

²⁹⁶Grossmann, Die amtliche Statistik des galizischen Außenhandels 1772-1792, 221 – 233.

²⁹⁷Lohmann, Die amtliche Handelsstatistik Englands und Frankreichs im XVIII Jahrhundert, Sitzungsberichte der Königlich Preußischen Akademie der Wissenschaft, Berlin 1898, Bd. II.; zit. in der Statistischer Monatschrift, XVIII. Jahrgang, Brünn 1913, 865, 878.

²⁹⁸Kopetz, Allgemeine österreichische Gewerbegesetzkunde, Wien 1830, Bd. II., 5.

²⁹⁹Circular an sämtliche Länderstellen vom 20. Juli 1776. HKA Fasc. Commerz. 57 ad 7 ex Julio 1776; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels 1772 bis 1792, 223.

zu begleiten und auf gleiche Weise sich auch pro futuro fortan zu benehmen³⁰⁰ weiter zu führen. Da aber die Zentralverwaltung dem Zahlenmaterial wenig Bedeutung beimaß, blieb der Auftrag des Guberniums ungehört. Erst mit der Einführung des galizischen Zolltarifs am 1. Mai 1778 war die Mautadministration in der Lage, für das erste Halbjahr vom 1. Mai bis 1. November 1778 eine Datensammlung zu erstellen.³⁰¹ Die mangelnde Verlässlichkeit der Ziffern bezüglich der österreichischen Handelsbilanz aus dem Jahre 1780 veranlasste Staatskanzler Wenzel Anton Graf Kaunitz-Rittberg, sich gegen den geplanten Abschluss eines Handelsabkommens mit Preußen auszusprechen. Ein weiteres großes Problem für den Handel war das uneinheitliche Maß- und Gewichtssystem. Verträge und Warenlieferungen waren daher hinsichtlich der Maßeinheiten problematisch.

Der statistischen Datenerfassung wurde, wie bereits oben angeführt, erst unter Kaiser Joseph II. größere Aufmerksamkeit gewidmet. Anlässlich eines Vortrages der Hofkammer vom 12. Mai 1782 replizierte Joseph II. am 31. Mai: „Von der Lemberger Maut-Administration ist übrigens ein Ausweis abzufordern, wie viel der Zoll auf die Ausfuhr galizische Natur- und Kunst-Erzeugnisse in den Jahren 1780 und 1781 eingetragen habe, wobey jedoch die Ausfuhr in die Erblande von jener in die fremde, d.i. nach Pohlen, Turkey etc. abgesondert vorzulegen ist.“³⁰² Der Gubernialreferent Vinzenz von Guinigi³⁰³ legte die gewünschten Daten am 20. Dezember 1782 vor. Da sie jedoch nicht fehlerfrei waren, stimmte der Kaiser der Kritik der Hofkanzlei zu und ordnete eine Verbesserung der Tabellen an. Leider sind mit Ausnahme der Tabellen aus 1787 die Unterlagen für die Jahre 1786³⁰⁴, 1788³⁰⁵ und 1789³⁰⁶ nur in Spuren vorhanden.³⁰⁷

Durch den Tod Kaiser Josephs II. im Jahre 1790 kamen die staatliche Verwaltungsreform sowie die Statistik zum Erliegen. Das Interesse des Staates an der ziffernmäßigen Erfassung wirtschaftlicher Daten schwand allmählich und wurde zum Teil auch als Last angesehen. Im

³⁰⁰Eders „Entschuldigung wegen der bishero unterlassenen galizischen Merkantiltabellen“. H.K.A. Kameral Akt Nr. 7. G. ad 55 ex Aprili 1780; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels 1172 bis 1792, 223.

³⁰¹Beekhens Relations §§ 58, 59, A. M. I. VG 12/2968 ad 56 ex Dezembri 1780; zit. bei Grossmann, Die amtliche Statistik des galizischen Außenhandels 1772-1792, 223.

³⁰²HKA, Kameral Akt. Nr. 7 G. ad 33 ex Juny 1782; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 223.

³⁰³Ebd., 223, 231.

³⁰⁴HKA, Galiz. M 2. Fasc. 12.217 ad 286 ex 1788; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 224.

³⁰⁵Ebd. ad 482 ex 1789; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 224.

³⁰⁶Ebd. ad 222 ex 1790; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 224.

³⁰⁷Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 223 f.

Rahmen der Reform und damit der Vereinheitlichung der Statistik in allen Erblanden wurde in einem Schreiben vom 12. Juli 1791³⁰⁸ angeordnet, dass die weitere Erfassung der wirtschaftlichen Daten zwischen dem nun einheitlichen Zollgebiet und Ungarn als überflüssig anzusehen ist.³⁰⁹ Von Interesse blieb allein der wechselseitige Verkehr der Erbländer mit dem Ausland. Gleichzeitig verzichtete man auf die Erfassung des statistischen Zahlenmaterials für den Transithandel: „[. . .] auf gleiche Weise wird die bisher zwar bestandene, aber nur eine mühsame Arbeit verursachte Verfassung der Transito-Tabellen als überflüssig befunden.“³¹⁰

Es gelang Grossmann trotz des lückenhaften statistischen Zahlenmaterials die Entwicklung des galizischen Handels in der Zeit von 1772 bis 1792 nachzuvollziehen, wobei er ausdrücklich darauf hinweist, dass es sich um relative und keine absolut gültigen Werte handle. Die ermittelten Daten sollten lediglich eine steigende oder fallende Tendenz der Marktentwicklung Galiziens zeigen.³¹¹ Um es vorwegzunehmen, das gesamte Ausfuhrvolumen Galiziens entwickelte sich in dem oben angeführten Zeitabschnitt trotz Unterbindung des traditionellen Handels über den Weichselstrom, in das Baltische Meer sowie auf dem Landwege nach Danzig, Sachsen und Preußisch-Schlesien positiv.³¹² Das Wachstum war zwar langsam, aber erkennbar.

Vor der Inbesitznahme Galiziens war das Interesse an Handelsbeziehungen dieses Landes mit den Erblanden aufgrund der unterschiedlichen geografischen Interessenssphären gering. Die Interessen Österreichs galten der Strecke entlang der Donau, während sich Galizien auf den Weichselstrom Richtung Ostsee konzentrierte. Der Verlust der Absatzwege auf der Weichsel und den oben angeführten Landwegen konnte ab 1783 etwa zur Hälfte durch die Öffnung der Absatzwege in die Erblände kompensiert werden.

Die zur Verfügung stehende Tabelle über die „Zusammensetzung des Werthes sämtlicher Waaren, welche in Galizien aus nachstehenden Ländern vom 1. May bis zum letzten October 1778 ein- oder ausgeführt worden sind“ dokumentiert die oben angeführte Entwicklung.³¹³

Im genannten Zeitraum betrug die Summe Ausfuhren aus Galizien 2.026.801 fl und die Einfuhr 3.093.663 fl. Dabei lag der Schwerpunkt der Aus- (1.244.666 fl.) und Einfuhren

³⁰⁸FHKA, Galiz. M 2. Fasc. 12.217 ad 316 ex 1791; zit. bei Grossmann, Die aml. Statistik des galizischen Außenhandels, 224.

³⁰⁹Grossmann, Die aml. Statistik des galizischen Außenhandels, 224.

³¹⁰Ebd., 224.

³¹¹Ebd., 224.

³¹²Ebd., 224.

³¹³Ebd., 225.

(1.472.639 fl.) bei „Pohlen“. Der Gesamtjahresumsatz lässt sich jedoch nicht durch Verdoppelung der Zahlen errechnen, da der Export des Getreides auf der Weichsel nach der Ernte und nur dann, wenn der Fluss im Herbst und Frühjahr Hochwasser führte, möglich war. Daher war für die gesamte Ausfuhr der oben genannte Ausfuhrwert zu verdoppeln. Die Einfuhren erfolgten zu einem geringeren Teil auf der Weichsel, der wertmäßig größere Teil wurde auf dem Landwege importiert, was wegen der Straßenverhältnisse nur in den warmen Jahreszeiten möglich war.³¹⁴ Die Zahlen für 1779 bestätigen diese Annahme von Grossmann und wiesen folgende Werte aus. Die galizischen Exporte betragen 4.499.000, die Importe 4.099.000 Gulden. Die Tendenz des steigenden Handelsvolumens kann bis 1779 auf Basis der steigenden Zolleinnahmen nachvollzogen werden, wobei Grossmann vermerkt, dass die steigenden Zolleinnahmen nicht auf höhere Zolltarife zurückzuführen sind.³¹⁵

Die Zusammenfassung der Entwicklung der Handelsvolumen zeigt nach dem Jahre 1779 folgendes Bild. Im Jahre 1781 betragen die gesamten Ausfuhren aus Galizien 9.702.000 fl., wovon 4.868.160 in die Erblände exportiert wurden. Das Jahr 1782 erbrachte Gesamtausfuhren von 8.248.560 fl., wovon 4.116.000 fl. nach dem Ausland und 4.132.560 fl. in die Erbländer exportiert wurden. Die gesamten Einfuhren betragen im Jahre 1782 8.337.705 fl. zuzüglich zollfreier Getreideeinfuhren im Wert von 144.525 fl. aus Polen, was einem Gesamteinfuhrwert von 8.482.230 fl. entsprach. Der Überhang war laut Grossmann auf die Einfuhr notwendiger Bedarfsartikel zurückzuführen.³¹⁶ Auf Grund der gestiegenen Zolleinnahmen im Jahre 1783 ist davon auszugehen, dass der Handel wieder zugenommen hat. Ab dem 1. Dezember 1784 wurden die restriktiv wirkenden Zolltarife für alle Einfuhren aus dem Ausland auch in Galizien eingeführt, die Zwischenzollschranken in die Erbländer jedoch beseitigt.³¹⁷ Für die Jahre 1785 und 1786 fehlen die Angaben für den Handel und die gefallenen Zolleinnahmen lassen keinen Schluss auf Handelswerte zu. Detailliertere Daten liegen wieder für das Jahr 1787 vor, die eine Bewertung der Ausfuhrwerte auf 6.172.683 fl und die der Einfuhren auf 5.618.803 fl. zulassen. Der erzielte Überschuss ist deshalb beachtlich, da das Jahr 1787 von Hungersnöten begleitet war und die Einfuhr von Lebensmitteln im Wert von zwei Millionen Gulden erforderlich machte.³¹⁸

³¹⁴Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 226.

³¹⁵Ebd., 226.

³¹⁶Ebd., 229.

³¹⁷Ebd., 229.

³¹⁸Ebd., 230.

Für den Transithandel ergeben sich in der josephinischen Zeit folgende Zahlen:

1781	3.775.800
1782	2.920.000
1783	3.658.870
1787	2.404.326

Im Jahre 1787 waren am Transithandel folgende Länder/Städte beteiligt:

Land/Stadt	Brody	Preußen	Türkei	Ungarn	Polen
in Gulden	619.000	612.000	462.000	440.000	265.000

Betrachtet man das vorhandene Zahlenmaterial, so kann man von einer „normalen Entwicklung“ des Kronlandes sprechen.³¹⁹ Diese Feststellung wird zusätzlich durch die Zahlen des Außenhandels nach dem Jahre 1784 untermauert, wo nur ein Teil des Gesamthandels dargestellt werden konnte. Da im Jahre 1772 die Handelsbeziehungen Galiziens zu den Erbländern äußerst gering waren und der innere Markt kaum Bedeutung hatte, machte der Außenhandel den größten Teil des gesamten Handelsvolumens Galiziens aus. Diese Entwicklung veränderte sich langsam aber stetig seit der Inbesitznahme Galiziens durch Österreich. Der Handelsverkehr Galiziens mit dem Ausland wuchs trotz einiger Hindernisse relativ schnell, parallel dazu entwickelte sich ein bedeutender Handel mit den Erbländern, dessen Umfang auf Grund mangelnder Aufzeichnungen nach dem Jahr 1784 kaum nachvollziehbar ist.³²⁰ Nach der Auffassung Grossmanns würde man erst dann ein annähernd richtiges Bild erhalten, wenn man diesen Handelsverkehr erfassen könnte und zusätzlich die großen Lieferungen für die Armee sowie die Zahlen des wachsenden Konsums zu den Außenhandelsziffern hinzurechnen könnte.

Der Rückschlag der wirtschaftlichen Entwicklung Galiziens trat erst nach dem Tode Joseph II. ein. Die Jahre 1791 und 1792 haben Galiziens Handel infolge politischer Ereignisse speziell durch die zweite Teilung Polens schwer in Mitleidenschaft gezogen. Erschwerend kamen die Kriegsjahre mit Frankreich mit all ihren Nebenerscheinungen hinzu bis es letztlich im Jahre 1811 im Staatsbankrott endete.

³¹⁹Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 229 f.

³²⁰Ebd., 231.

Interessant ist die Frage nach dem Verhältnis des Handels Galiziens mit den übrigen Erbländern. Grossmann stand zum Zeitpunkt seiner Untersuchung (1913) das nötige Datenmaterial nicht zur Verfügung. Er versuchte das Handelsvolumen nach der Einbeziehung Galiziens in das einheitliche Zollgebiet der Habsburgermonarchie im Jahre 1780 auf Basis der Zollerträge der einzelnen Provinzen rückzurechnen. Die Staatsvoranschläge für die Jahre 1785 und 1786 sahen für den Zollertrag der gesamten Monarchie 6.682.216 beziehungsweise 6.689.679 Gulden vor.³²¹ Wenn man von diesen Beträgen die Zollerträge der ungarischen, siebenbürgischen, niederländischen und italienischen Provinzen abzieht, so verbleiben 2.939.432 beziehungsweise 2.968.546 Gulden.³²² Diese Einnahmen verteilen sich auf die einzelnen Provinzen wie folgt.³²³

	1785	1786
Ungarn	636.100	619.416
Siebenbürgen	84.640	86.440
Niederlande	1.988.400	1.988.440
Italienische Provinzen	1.033.602	1.026.784

Auf Galizien entfielen in den Jahren 1785 und 1786 6,42 beziehungsweise 6,94 Prozent des gesamten Zollertrages.³²⁴ Böhmen erreichte 7,8 beziehungsweise 12,7 Prozent des Zollertrages. Geht man davon aus, dass in Galizien für weitere 100 Jahre keine aktive Handelspolitik betrieben wurde, so kann die Entwicklung des betrachteten Zeitraums von 15 Jahren als günstig bezeichnet werden. Im Jahre 1791/92 ging der Anteil der Provinz am Gesamthandel der Erbländer zurück. Der gesamte Zollertrag Galiziens aus Importen und Exporten in das Ausland, ging in den kritischen Jahre 1791/92 auf 152.236 Gulden zurück, was kaum 4,7 Prozent des Gesamtzollertrages der Monarchie entsprach.³²⁵ An Hand dieses Zahlenmaterials ist sehr deutlich erkennbar, wie sensibel der Handel auf politische Schwierigkeiten reagierte. Mit dieser Feststellung lässt sich der gedankliche Bogen zu Fernand Braudel spannen, der in seinem Buch „Der Handel“ über gestörte Handelsverbindungen ausgiebig berichtet.³²⁶

³²¹HKA, Staatsvoranschläge, Fasc. 227 D. lit. S. und N.; zit. bei Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 232.

³²²Grossmann, Die amtl. Statistik des galizischen Außenhandels, 232.

³²³Ebd., 232.

³²⁴Gesamter Zollertrag der Gesamtmonarchie; zit. nach Grossmann, Die amtl. Statistik, 232

³²⁵FHKA Staatsschulden. Fasc. 26 ad 144 ex Majo 1792. Rubrik Zollgefälle in den Abteilungen: „Camerale“ und „Bancale“; zit. bei Henryk Grossmann, Die amtl. Statistik, 233.

³²⁶Braudel, Der Handel, 150-154.

2.3.4 Bedeutung der Post für Handel und Kommunikation

Im Abschnitt 2.2.2 dieser Arbeit wurde die prophetisch anmutende Einstellung Friedrich Wilhelm I., König in Preußen (1713–1740) zitiert. Anlässlich seiner unermüdlichen Erweiterung der Postkurse und der Erhöhung der Zahl der Postillione zwischen 1715 und 1724³²⁷ meinte er, wie bereits weiter oben angeführt, dass der Ausbau des Postnetzes „vor den florissanten Zustand der Commerciens hochnothwendig und gleichsam das Oel vor die ganze Staatsmaschinerie“³²⁸ wäre und war für diese Zeit von überraschend großem Weitblick getragen.

In der Habsburgermonarchie erkannte man im Vergleich zu Preußen die Bedeutung des Postwesens als Basis für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes erst relativ spät. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wuchs für das Ärar die Bedeutung der Post als Dienstleister über den des bisherigen geltenden fiskalischen Aspektes hinaus. Heinrich Gottlob von Justi war es, der den Aufbau des Postwesens zu den ureigensten Aufgaben des Staates zählte.³²⁹ Er bezeichnete das Fiskalergebnis der Post zugunsten einer umfassenden Entwicklung und Förderung der Wirtschaft als „Nebenzweck“. Ein überhöhtes Porto war seiner Ansicht nach dem Gewerbe und Handel abträglich und würde letztlich auch zu einer Reduzierung der Staatseinnahmen führen.³³⁰

Man kann eine gravierende Veränderung feststellen, wenn man die Entwicklung der Post von ihren Anfängen Ende des 15. Jahrhunderts und ihrer damaligen Aufgabenstellung, der Kommunikation zwischen dem Herrscher und seiner in Europa verstreuten Familie sowie den in den einzelnen habsburgischen Ländern bestehenden Regimentern aufrechtzuerhalten, bis hin zur neuen Aufgabenstellung im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert. Durch die chronischen Zahlungsschwierigkeiten von Kaiser Maximilian I. gingen die Taxis bereits in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts dazu über, Post auch von privaten Kunden gegen Entrichtung eines „Portos“ zu transportieren³³¹. Seit den 1520er-Jahren öffnete sich das Postwesen für die Allgemeinheit und wirkte als verstärkende Transmission

³²⁷ Helmedach, Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor, 195.

³²⁸ Sautter/Heinrich., Geschichte der preußischen Post. Nach amtlichen Quellen bis 1858 bearbeitet v. H. v. Stephan. Neubearbeitung und fortgeführt bis 1868 v. K. Sautter, Geschichte der deutschen Post, Bd. 1, 137.

³²⁹ Justi, Politische und Finanzschriften über wichtige Gegenstände der Staatskunst, der Kriegswissenschaften und des Cameral- und Finanzwesens, Bd. 1, 591.

³³⁰ Ebd., 175. Krünitz, Ökonomisch-technologische Encyclopädie, T. 1- 242, Bd. 115, 676 u. 701 f.

³³¹ Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 330.

für das Brief- und Nachrichtenwesen und den zunehmenden bargeldlosen Zahlungsverkehr mittels Wechsel bis hin zu Geld- und Wertpapiersendungen.³³²

Die seit Ende des 17. Jahrhunderts eingesetzten Postkutschen zur „Postierung“ von Personen, ermöglichten neben der Versendung von Briefen auch den Paketversand für private Personen und Kaufleuten.³³³ Es wurde speziell den Handelsleuten die Möglichkeit eröffnet, kleine Warenlieferungen und Muster mittels der Post zu versenden. Nachdem das Postwesen zunehmend an Sicherheit und vor allem Pünktlichkeit gewann, eröffneten sich weitere Möglichkeiten für den Handel.

Einen erheblichen und stetig steigenden Anteil am Postaufkommen sollte der durch Johannes Gutenberg 1450 erfundene Buchdruck mit beweglichen Lettern ermöglichen.³³⁴ Durch diese Erfindung konnten zum Beispiel reformatorische und antireformatorische Flugschriften und Flugblätter in Umlauf gebracht werden. Das neue Medium mit seinen Möglichkeiten der Beeinflussung und Manipulation wurde erstmals in der frühen Phase der deutschen Reformation von dem „religiöse(n) Genie und Medienstar“³³⁵ instrumentalisiert und trug erheblich zur Verbreitung der neuen Ideen bei. Die Kombination visualisierter Kommunikation in Form von Bildern und Geschriebenem verstärkte die „meinungsbildenden Belehrung“³³⁶, aber auch die Verbreitung allgemeiner Nachrichten. Die Möglichkeit der Visualisierung im neuen Medium ließ ein „engmaschiges Netz“³³⁷ von Autoren, Verlegern, Druckern, Buchhändlern und Lesern entstehen, „das die Reichweite des Kommunikationsprozesses vergrößerte und damit das Kommunikationssystem veränderte“³³⁸. In der Berichterstattung über die gesellschaftlichen, politischen und kriegerischen Ereignisse fanden sie ihre ersten großen Anwendungen.

Hinter diesem Kommunikationssystem baute sich ein enormes wirtschaftliches Potenzial auf, das ohne ein regelmäßig arbeitendes Postsystem unvorstellbar gewesen wäre. Im Rahmen dieser Arbeit ist es nicht möglich, eine quantitative Grundlage der wirtschaftlichen Kapazität zu erarbeiten. Erhellend und beweiskräftig ist hierbei die Tatsache, dass die „Prager Drucker

³³²Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 331.

³³³Ebd., 331.

³³⁴Ebd., 341.

³³⁵Burkhardt, Das Reformationsjahrhundert. Deutsche Geschichte zwischen Medienrevolution und Institutionenbildung 1577 – 1617, 86; zit. bei Winkelbauer, Thomas, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 341.

³³⁶Burkhardt, Das Reformationsjahrhundert, 86. Schulze, Winfried, deutsche Geschichte 16. Jahrhundert, 1500 – 1618, 121–127; zit. bei Winkelbauer, Thomas, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 341.

³³⁷Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 345.

³³⁸North, Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der Frühen Neuzeit, 5; zit. bei Winkelbauer, Thomas, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 345.

allein in den Jahren 1592 bis 1599 mindestens 68 Neue Zeitungen in tschechischer Sprache und etwa 40 Neue Zeitungen in deutscher Sprache³³⁹ herausbrachten, allein um über den Langen Türkenkrieg zu berichten.

Da sich der Handelsverkehr im Laufe der Entwicklung der europaweiten Handelstätigkeit nicht immer in Form eines Warenaustausches vollziehen ließ, war die Ausstellung von Wechseln als Zahlungs- und Kreditinstrument sowie deren „Transport“ per Post eine zwingende und für den Zahlungsverkehr erleichternde Notwendigkeit geworden.³⁴⁰ Damit der Lieferant der Ware nicht solange auf das Geld seiner Lieferung warten musste, konnte er Zahlungsverkehr seiner Kunden durch Einschaltung eines zulässigen „Handelswuchers“ an einer seinem Wohnorte nahen Börse mit gewissen Abschlägen verkaufen um damit relativ risikolos zu seinem Geld zu kommen.³⁴¹ Der Wechsel war „das erste und wichtigste von allen Handelspapieren, im Vergleich zu dem Inhaber-, Order- und Warenpapier [. . .]“.³⁴² An allen Handelsplätzen „sind im Handel für Bargeld Wechselbriefe im Umlauf, die vor dem Geld noch den Vorteil haben, dass sie durch den bei der Übertragung oder Indossierung fälligen Diskont Zinsen tragen. Übertragung, Indossierung³⁴³, Diskont, Tratte³⁴⁴ und Ritratte³⁴⁵ haben den Wechselbrief zu einem „unermüdlichen Reisenden gemacht, der von einem Handelsplatz zum anderen und in der Folge von einem Kaufmann zum anderen, vom Kommittenten zum Kommissionär, vom Händler zu seinen Korrespondenten oder zum Diskontierer oder auch vom Händler zu ›Kassierer‹, unterwegs ist“.³⁴⁶ Hier befruchteten einander Handel und Zahlungsverpflogheiten mit den Möglichkeiten der Post und werden zu einer untrennbaren Einheit. Keine wirtschaftliche Entwicklung ohne Kommunikation im weitesten Sinne.

Waren es früher eigene Botendienste, die diesen Transport mit mehr oder weniger Zeitverlust, Unpünktlichkeit und Unsicherheit in der Zustellung vorgenommen haben, so konnte dies ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts verstärkt der rechtmäßige

³³⁹Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 349.

³⁴⁰Braudel, Der Handel, 147.

³⁴¹Ebd., 148.

³⁴²Braudel, Aufbruch zur Weltwirtschaft, 265.

³⁴³Die Übertragung eines Wechsels erfolgt durch Indossament; zit. bei Günter Wöhe, Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Berlin/Frankfurt a.M. 1967, 408 f.

³⁴⁴Wenn der Aussteller des Wechsels dem Bezogenen die Anweisung gibt, die Wechselsumme einem Dritten (Remittenten) zu zahlen, so spricht man von einem „gezogenen“ Wechsel (Tratte).

³⁴⁵Rückwechsel, Wechsel, den der Gläubiger über den Betrag seiner Forderung auf den Regressaten ausstellt.

³⁴⁶Braudel, Aufbruch zur Weltwirtschaft, 265.

Postverkehr übernehmen. Die dahinter befindlichen Volumina lassen sich nur erahnen, aber wahrscheinlich kaum fassen.

In welchem Ausmaß sich die bisherige kameralistische Betrachtungsweise bei den Beamten der Hofkammer und selbst bei Maria Theresia durch die Schriften von Johann Heinrich Gottlob von Justi änderten, lässt sich an der Reihenfolge der Entscheidungsgrundlagen für den Bestand von Postkursen ermesen. Demnach wurden „für das commercium [. . .] erwünschte uns selbst pro aerario nützliche Postkurse“ auch dann errichtet, wenn eine Belastung des Ärars zu befürchten war, wobei das Interesse des Staates an Einnahmen noch immer omnipräsent war.³⁴⁷ Wie sehr sich der Schwerpunkt seit 1722 verschoben hat, bringt Maria Theresia in ihrem Patent vom 21. März 1750 betreffend der Regulierung der Briefporti und der Einführung von Diligencen zum Ausdruck: „Wir Maria Theresia etc. geben zu vernehmen, dass gleichwie Unsere unermüdete Sorgfalt Wir dahin widmen, die innerliche Wohlfahrt Unserer Länder durch hiezu diensame Anordnungen zu befördern, [. . .] was Unseren getreuesten Unterthanen zur Aufnahme ihres pflegenden Handels und Wandels, mithin zur Emporbringung des Commercii gedeihlich sein kann, da nun die sowohl in- als ausländische Correspondenz einen nicht geringen Theil des erstbemelten Commercii ausmacht, daß Unsere bisherigen Posttaxen, so viel die schwereren Briefe und Pakete belanget, den Handelsleuten und anderen Correspondenten beschwerlich gefallen sei, [. . .].“³⁴⁸ Um den Briefverkehr innerhalb der ungarischen, böhmischen, nieder- und innerösterreichischen Länder attraktiver zu gestalten, musste der Aufgeber kein Porto entrichten und die anfallende Tax musste der Empfänger begleichen.³⁴⁹ Der Versand von Paketen, Gold und Juwelen wurde ebenfalls durch Verordnung vom 21. März 1750 geregelt.³⁵⁰

Da man mit der neuen Regelung aus 1750 scheinbar nicht das Auslangen zu finden glaubte, wurden mit Patent vom 20. September 1750 nicht nur die Diligencen zwischen den meisten Hauptstädten der Erbkönigreiche und Länder, sondern auch die täglich reitende Post (Journalieren) eingerichtet. Um den inländischen Briefverkehr mit dem „einfachen Brief“ zwischen zwei Landespoststationen oder den nächstliegenden Orten zu begünstigen, wurde die Briefftaxe auf maximal 3 Kreuzer herabgesetzt. Wurde aber der Brief auf einer

³⁴⁷Justi, Staatswirtschaft, 478.

³⁴⁸Effenberger, Geschichte der österreichischen Post, 90.

³⁴⁹Ebd., 91.

³⁵⁰Ebd., 97.

Landespoststation aufgegeben und der Versand an ein inländisches Hauptpostamt oder über dieses weiter geleitet, waren bei der Aufgabe 4 Kreuzer zu bezahlen.³⁵¹

Bis zur Regierungszeit von Maria Theresia fand kein Transport von Frachten, Geld- und Wertsendungen statt. Im Jahre 1774 wurden die Ankunfts- und Abgangstage der Ordinari Post geregelt und am Schluss unter „Notandum“ wie folgt angeführt: „Alles, was an Geld, Paketen und anderen Sachen mittels dieser Postwagen bestellt werden sollte, muss wenigstens zwei Stunden vor Abgang besagter Wägen zur Expedition gebracht werden, indem alles ordentlich vorher eingeschrieben und kartiert werden muß, mithin nicht erst dann angenommen werden kann, wann die Post abgehen soll.“³⁵² Die Einführung der Postdiligenzen nach dem Jahr 1749 auf allen Hauptstraßen kam sichtlich dem Bedarf des Publikums entgegen, da in den folgenden Jahren zunehmend Postwagenfahrten eingerichtet wurden. Das Patent vom 5. August 1750 regelte für jene Länder, in denen fahrende Posten eingerichtet waren, dass beschwerte Briefe, Geldpakete und Pretiosen bis zu einem Gewicht von zwanzig Pfund befördert werden „durften“, besser gesagt mussten und erst bei höherem Gewicht andere Transportmöglichkeiten zugelassen waren.³⁵³

Aus den diversen Regelungen des Landesfürsten ist das Interesse an der Förderung des Handels eindeutig nachvollziehbar, wenn auch die Vorschriften über die Art der Auf- und Abgabe, der Haftung der Postanstalt für die übernommenen, jedoch in Verlust geratenen Wertgegenstände wiederholt gändert wurden. Erst mit der Errichtung der Fahrpost war es Privaten und Handelsleuten möglich, Pakete mit größerem Gewicht zu versenden. Es ist anzunehmen, dass diese Möglichkeit in erster Linie von Handelsleuten genutzt wurde. Im Jahre 1823 konnten Reisende neben ihrem gewichtsmäßig mit 20 Pfund begrenztem Gepäck auch Geldbriefe, Wertgegenstände und kleinere Postwagenstücke befördern.³⁵⁴ So tätigte der Unternehmer und Firmengründer Anton Filz, der 1809 die älteste Parfumerie Wiens namens das „Duft G'wölb“ gründete, seine Zukäufe wie Kölnisch-Wasser oder „12 Dutzend Flaschen Eau de Cologne“ in der Fabrik Farina in Köln und ließ den Transport mit der Postdiligence durchführen. Sein Sohn Baptist Filz reiste nach der Geschäftsübernahme 1818 regelmäßig nach Budapest, um seine Produkte zu vertreiben. Aus dem „Cassa-Buch“ der Firma ist eine Geschäftsreise mit der Postkutsche nach London und Paris vermerkt, die mit beachtlichen

³⁵¹Effenberger, Geschichte der österreichischen Post, 92.

³⁵²Effenberger, Die österreichische Post und ihre Reform unter Maria Theresia und Joseph II., 101.

³⁵³Ebd., 101.

³⁵⁴Ebd., 101.

„Reisekosten 300 fl“ vermerkt ist. Das „Cassa-Buch“ beinhaltet auch Kosten für ein Zeitungsinserat als Werbeträger für das 1831 patentierte „Echt Pariser Damen-Conservations-Wasser“ in der Höhe von 143 fl.³⁵⁵ Die Gründe für den Geschäftserfolg des oben erwähnten Eigentümers des „Duft G'wölb“ waren neben seiner großen Kreativität und dem ausgeprägten Geschäftssinn, die Möglichkeit mit Herstellern, Kunden und Interessenten in ständigem Kontakt zu sein um damit sein Sortiment und seine Absatzmöglichkeiten zu verbessern.

Das Ringen um die Errichtung von Postkursen hatte historische Tradition. Während die Händler und Hersteller um eine Anbindung an das jeweilige europaweite Informationsnetz kämpften, waren die Landesfürsten bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts in erster Linie auf die durch die Errichtung von Postkursen entstehenden Kosten bedacht. Dem Ausbau des ersten Postkurses von Maximilian I. an die adriatische Küste sollte bis Mitte des 18. Jahrhunderts eine wechselvolle Geschichte hinsichtlich der Aufteilung der Kosten zwischen Landesherren und Ständen beschieden sein. Dabei schienen die Landesfürsten und ihr Beamtenstab den Hafentstädten am Mittelmeer noch keine große Bedeutung beigemessen zu haben.³⁵⁶

Die wirtschaftlichen Folgen eines zu spät eingerichteten Postkurses sollen anhand der innerösterreichischen Eisenwerke als Beispiel für wahrscheinlich unzählige andere Fälle dienen. Alfons Müllner sieht die Ursachen des Niedergangs der innerösterreichischen Eisenwerke im 16. Jahrhundert als Folge der „Unkenntnis der Marktverhältnisse in den entfernten Absatzgebieten“.³⁵⁷ Inwieweit der venezianische Postkurs dem Handel zugute kam, lässt sich nach Auffassung von Andreas Helmedach nicht ersehen. Jedenfalls dürfte er für die krainischen Eisenwerke zu spät eingerichtet worden sein. Erst unter Karl VI. wurde die Grundlage und unter Maria Theresia der weitere zügige Ausbau des Hafens Triest vorangetrieben. Um 1745 war der Postkurs von Triest nach Wien bereits zweimal pro Woche, nach Venedig über Prewald einmal pro Woche eingerichtet. In der „Hauptresolution“ vom 29. November 1740 stellte Maria Theresia an ihren Intendanten in Triest die Forderung, dass „zu noch mehreren facilitirung“ der Post zwischen Triest und Görz eine Mittel-Station mit

³⁵⁵Privatarchiv der Firma J.B. Filz, Wien 1, Graben 13

³⁵⁶Helmedach, Das Verkehrssystem, 247.

³⁵⁷Müllner, Geschichte des Eisens in Inner-Österreich von der Urzeit bis zu den Anfängen des XIX. Jahrhunderts. Erste Abteilung: Krain, Görz und Istrien, 727.

Pferdewechsel vorzusehen war.³⁵⁸ Der Beweggrund für diesen Auftrag scheint einerseits an der Triester Kaufmannschaft gelegen zu haben, die die Kosten eines eigenen Botendienstes, der wegen des hohen Auslandsbriefportos eingerichtet worden war, zu sparen versuchten. Auf der anderen Seite wurden für die habsburgische Post zusätzliche Einnahmen erwartet und gleichzeitig sollten die Handelsbeziehungen zwischen Triest und Venedig verbessert werden. So waren bereits im Jahre 1750 von 890 Schiffen, die in den Hafen von Triest einliefen, 416 unter venezianischer Flagge und im Jahre 1775 von 4.421 eingelaufenen Schiffen bereits 4.002 unter venezianischer Flagge.³⁵⁹

Diese beiden, zeitlich zirka 200 Jahre auseinanderliegenden Problemlösungsversuche – mehr oder weniger die gleichen Poststrouen betreffend – zeigen offenbar eine wesentliche Veränderung in der Einstellung des Ärars an. War unter Erzherzog Karl noch das Interesse von Innerösterreich an der postalischen Anbindung des Landes an den politisch bedeutenden Mittelmeerhafen Venedig gegeben und das Interesse an der Entwicklung des „Commerci“ noch relativ gering, so sehen wir unter Maria Theresia einen sehr deutlichen Wandel in der Motivation. Die Entwicklung des Handels und der Zugang zum Mittelmeerhafen Triest standen im Vordergrund ihrer Überlegungen, „damit die Handels-Leuthe zu Triest den nehmlichen Vortheil der geschwinderen Beförderung Ihrer Briefe, welchen sie mittels Ihres aufgenommenen eigenen Bothen bishero gehabt, dadurch verhalten mögen“³⁶⁰. Diese grundsätzliche politische Entscheidung war gleichzeitig der Anstoß für die Verbesserung der Postverbindung. Auf Vorschlag des Görzer Postverwalters vom 12. Februar 1753 sollte die venezianische Post nicht mehr wie bisher über Görz, sondern „direct von Palma nuova durch den Postmeister von Ontognano nacher St. Giovanni di Duine“ verwaltet werden.³⁶¹ Bereits zwei Monate später wurde der „Einrichtung der Venetianer Correspondenz mit Triest und Gradiska und hierdurch verschaffender Beschleunigung derselben“ die allerhöchste Genehmigung erteilt.³⁶²

³⁵⁸ Hauptresolution Maria Theresias an den Commercial-Intendanten in dem Litoral Freiherrn v. Wiesenhütten vom 29. November 1749: zit. bei Tomasin, Petrus, Die Post in Triest und ihre historische Entwicklung, Triest 1894, 167 ff.

³⁵⁹ Kaltenstadtler, Der österreichische Seehandel, Teil II, 95 f.

³⁶⁰ Allerhöchstes Rescript an die Commercial-Intendenza an die Triester Oberpostverwaltung vom 20. Mai 1757, zit. bei Helmedach, Das Verkehrssystem, 252.

³⁶¹ Schreiben von Johann Seyfried v. Vogtbergs, k.k. Postverwalters in Görz, an Maria Theresia vom 12. Februar 1753, zit., bei Helmedach, Das Verkehrssystem, 252.

³⁶² Allerhöchstes Rescript an die Commercial-Intendenza zu Triest dto. 7. April 1753, HKA, Litorale Commerz, Postwesen (rote Nr. 538), zit. bei Helmedach, Das Verkehrssystem, 252.

Der Weg nach Kärnten und zum Brenner sowie jener über Linz nach Böhmen wurden im Jahre 1757 durch den Aufbau eines Postkurses von Laibach über den Loiblpass nach Klagenfurt erneut abgekürzt.³⁶³ Im Jahre 1766 wurde der Postverkehr von Triest mit dem Heiligen Römischen Reich verbessert und 1775 der venezianische Postkurs zwischen Graz und Venedig neu geordnet.³⁶⁴ Im Jahre 1778 wurde der Postkurs von Triest nach Fiume eingerichtet.³⁶⁵ In der josephinischen Landesaufnahme³⁶⁶ und den dazugehörigen Kartenausschnitten des Jahres 1785 wird die Landstraße von Triest nach Fiume ausdrücklich als „Poststraße“ bezeichnet.³⁶⁷ Petrus Tomasin weist die Postverbindung den „Portalettere“ der Triester Börse zu und bestätigt, dass der Kurs im Jahre 1777 eingerichtet worden war. Die im Privatarchiv des Verfassers vorliegende Postkarte – „Post Karte, sämtlicher K. auch K.K. österreichischen Länder“ von Anton Redl aus dem Jahre 1805 – zeigt die Verbindung von Triest mit 1 ½ Posten nach Materin, von dort mit 1 ½ Posten nach Lippa und 1 ½ Posten nach Fiume.³⁶⁸

Innerhalb von dreißig Jahren wurde ausgehend von Triest ein Postnetz aufgebaut, das wie ein Fächer angeordnet war und den damals wichtigsten Seehafen der Monarchie mit dem Hinterland verbinden sollte.³⁶⁹ Die Triester Post dieser Zeit reichte nachweislich, wie aus dem Vertrag, der zwischen den Generalpostmeistern von England, Schottland, Irland und Karl Anselm Fürst von Thurn und Taxis am 3. Jänner 1781 in London abgeschlossen wurde, ersichtlich bis nach England.³⁷⁰ In diesem Abkommen wurden die Modalitäten des beiderseitigen Briefaustausches über den österreichischen Stützpunkt in Ostende festgelegt.

Ein schneller Ausbau des Postwagennetzes in der Habsburgermonarchie kam erst nach den Napoleonischen Kriegen zustande. Vorher wurden Postwagen nur auf wichtigen Hauptpoststraßen geführt. Wie stark der Postwagenverkehr von Wien nach Laibach

³⁶³Allerhöchste Resolution an die Intendenza von 19. Dezember 1757, zit. bei Helmedach, Das Verkehrssystem, 252.

³⁶⁴Diesen Zustand gibt der bei D. Johann Georg Krünitz gedruckte Postbericht wieder, der auf die zweite Hälfte der 1770er-Jahre datiert ist; zit. bei Helmedach, Das Verkehrssystem, 253.

³⁶⁵Helmedach, Das Verkehrssystem, 253 f.

³⁶⁶Ebd., 254.

³⁶⁷Ebd., 254. Helmedach weist darauf hin, dass er bei der Einsichtnahme in die Litoralakten des Wiener Hofkammerarchivs, den Postkurs Triest-Fiume nicht aufgefunden hat.

³⁶⁸Post- Karte, Neu gezeichnet durch den K.K. Hof Post Buchhaltungs Rait Offiziers und Registratur Vorsteher Franz Landschau. Dem K.K. privilegierten Gros Handlung Gremium der Haupt und Residenzstadt Wien gewidmet; von Anton Redl 1805.

³⁶⁹Helmedach, Das Verkehrssystem, 254.

³⁷⁰Dallmeier, Quellen, Teil II, Urkunden-Regesten Nr. 881, 575.

angewachsen war, zeigt die Tatsache, dass ab 1815 die Strecke zweimal pro Woche gefahren wurde³⁷¹. Die Route Laibach–Görz wurde bereits täglich gefahren und die kleinräumigen Gebiete an die Hauptstrecken angebunden.

Der Postwagen oder „Diligence“, wie er genannt wurde, bot außer dem Postillion und dem Kondukteur normalerweise vier bis sechs Personen Platz. Der Einsatz der Diligence wurde nicht nur aus Gründen der größeren Bequemlichkeit der Reisenden, sondern auch zur höheren Sicherheit der versendeten Pakete und Wertbriefe vorgenommen. Es muss erwähnt werden, dass der Personen- und Paketverkehr auf den Straßen nach Wien seit dem Jahre 1815 derart zugenommen hat, dass beide Verkehrsarten voneinander getrennt werden mussten. Ab 1823 wurden neben dem beschleunigten „Eilpostwagen“, der für Personen mit wenig Gepäck geeignet war, besondere Packwagen eingesetzt, um die angefallenen Pakete zu transportieren.³⁷² Die Postwagen sind ein Beispiel für die Maßnahme der Postverwaltung in der Monarchie, um dem generell stark gestiegenen Paketaufkommen durch zusätzliche Postwagenkurse und höhere Frequenz Rechnung zu tragen.³⁷³

In Galizien wurde der Postwagenverkehr erst im Jahre 1775 eingeführt, nachdem man sich überzeugt hatte, dass die kleinen galizischen Pferde in der Lage waren, die schweren Wagen vor allem in der Regenzeit aus den morastigen Straßenlöchern zu ziehen und die Poststraßen notdürftig instand gesetzt waren.³⁷⁴ Die Postwagen verkehrten jedoch vorerst nur zwischen Lemberg und Wien.

2.4 Das Münz- und Finanzwesen in Polen bei der Übernahme durch Österreich

Das Münzwesen war in Polen zum Zeitpunkt der Inbesitznahme durch Österreich, wie vieles andere auch, in einem desaströsen Zustand. Im Jahre 1773 herrschte in Galizien ein Durcheinander von Münzen verschiedenster Prägung und Herkunft.³⁷⁵ Während der Regentschaft des zweiten Sachsenkönigs, August III., wurde keine polnische Münze geprägt. Zur Münzverschlechterung trug Friedrich II. von Preußen mit großem Eifer und Erfolg bei. Er versuchte damit die Preußen erwachsenen Kosten des Siebenjährigen Krieges zu finanzieren.

³⁷¹Helmedach, Das Verkehrssystem, 253 f.

³⁷²Ebd., 255.

³⁷³Ebd., 255.

³⁷⁴Steinbach, Das österreichische Postwesen in beide in Galizien und der Bukowina, 44.

³⁷⁵Brawer, Galizien, 93.

Friedrich prägte in Dresden mit den dort vorgefundenen Schlagstempeln Münzen mit sehr geringem Edelmetallgehalt und überschwemmte damit Polen.³⁷⁶ Damit trug die Bevölkerung des Landes unbewusst zur Finanzierung von Friedrichs Großmachtplänen bei.³⁷⁷

Mit dem Regierungsantritt von Stanislaus August Poniatowski (1764–1795) wurde der Versuch unternommen, Ordnung in das Münzwesen zu bringen. Es wurden einige polnische Silbermünzen geprägt.³⁷⁸ Die Bemühungen waren aber infolge der politischen und militärischen Wirren nicht erfolgreich. Trotz der Bemühungen der österreichischen Regierung gelang es erst 1775 durch das Verbot der Verwendung ausländischer Münzen, österreichische Münzen als gesetzliches Zahlungsmittel durchzusetzen. Trotzdem befanden sich noch bis 1777 russische Rubel im Umlauf.³⁷⁹

Das Wirtschaftsleben und im Besonderen der Handel benötigten damals so wie heute ein funktionierendes Kredit- und Geldsystem. Der gesamte Geldverkehr spielte sich zur Zeit der Inbesitznahme Galiziens noch in mittelalterlichen Formen ab.³⁸⁰ Es gab keine Institutionen, bei denen man Geld leihen oder verleihen konnte. Jeder Marktteilnehmer musste sich seinen entsprechenden Partner selbst suchen. Die fehlende Wechselordnung und die korrupten Gerichte trugen das ihre zu einem völlig unübersichtlichen Kreditsystem bei.

Als große Geldverleiher traten in der Regel der Adel und die geistlichen Institutionen, allen voran der Jesuitenorden auf. Sie verborgten ihr Geld aber nicht direkt den christlichen Landsleuten, sondern lieber den Juden, die nicht als Einzelpersonen, sondern in Form einer Solidaritätshaftung aller Kahale für das Geld bürgten. Das jüdische Kapital hatte aber damals nicht mehr seine frühere Bedeutung, da die Geldgeber Hypothekarkredite mit pfandweiser Überlassung eines Gutes an den Gläubiger übergaben, der bis zur Abzahlung der Schuld die volle Nutznießung besaß. Der Grundbesitzer und Kreditnehmer war dadurch nicht in der Lage, das geborgte Geld für kulturtechnische Investitionen und Maßnahmen (Meliorationszwecke) seiner anderen Güter zu verwenden. Bei einer Verpfändung wurde ein Zinssatz von zehn Prozent veranschlagt, bei einem Kauf eines Gutes wurden hingegen die Einkünfte mit einem Zinssatz von fünf Prozent kapitalisiert und daraus der Verkaufspreis

³⁷⁶Brawer, Galizien, 93.

³⁷⁷Ebd., 93.

³⁷⁸Ebd., 94.

³⁷⁹Ebd., 44.

³⁸⁰Ebd., 94.

ermittelt. Daher wurde bei einer Verpfändung die Hälfte des Kaufwertes als Anleihe gewährt. Durch die Überlassung des Gutes zum „freien Genuß“ des Gläubigers, konnte dieser den Ertrag des Gutes als Zinsen oder auch zu einem Teil als Kapitaltilgung verwenden. Da der Gläubiger nach Rückzahlung der Schuld das Gut wieder an den Kreditnehmer zurückgeben musste, versuchte er vorher noch möglichst viel aus dem Gut und den „Hintersassen“ herauszupressen. Diese Art von Pachtverträgen wurde im Jahre 1783 von der Regierung und dem Gubernium aus folgenden Gründen verboten:³⁸¹

1. Die verpfändeten Untertanen litten sehr unter den Gläubigern ihrer Herren.
2. Dem Wucher standen Tür und Tor offen.
3. Der Schuldner konnte durch die Hingabe des Gutes das geborgte Kapital nicht zur Verbesserung der Sache, meist Landwirtschaft, einsetzen.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass durch diese Art der Geldleihe der, wenn auch schlecht funktionierenden Wirtschaft, der letzte Todesstoß versetzt wurde. Aus dem Gubernialpatent vom 18. Juli 1775 geht hervor, dass auch Geistliche an diesen Geschäften regen Anteil hatten.³⁸² Das Gubernialpatent verbot folgerichtig diese die Wirtschaft schädigende Methode des Geldverleihs. Die Pachtschuldverträge wurden inhaltlich entsprechend dem mittelalterlichen „Wiederkaufsrecht oder Wiederkaufvertrag“³⁸³ abgeschlossen, wodurch das kanonische Zinsverbot und das Verbot des Wuchers trefflich umgangen werden konnten.

Die Tatsache, dass Adelige und vor allem kirchliche Kreise ihr Geld an die jüdischen Gemeinden mit einer Gesamtschuldhaftung der Kahale verborgten, brachte nach der Übernahme Galiziens durch die österreichische Verwaltung und die damit offensichtlich eingetretene Zahlungsunfähigkeit der Kahale große Probleme. Der Jesuitenorden war einer der größten Gläubiger der Kahale und nach der Auflösung des Jesuitenordens im Jahre 1773 durch Papst Clemens XIV. „erbte“ der Staat plötzlich die Gläubigerstellung gegenüber den zahlungsunfähigen jüdischen Gemeinden. Die Höhe der Schulden war etwa um 12 Prozent

³⁸¹Brawer, Galizien, 95.

³⁸²Ebd., 95.

³⁸³Ein Wiederkaufvertrag oder Pfand- oder Wuchervertrag liegt vor, wenn erkennbar ist, dass der Käufer an diesem Ort geboren ist und die Leute dieses Ortes gewöhnt sind, Schein- und Wucherverträge zu schließen, dann wird wegen jener verrufenen Herkunft auch vermutet, dass ein Schein- oder Wuchervertrag vorliegt. In: Deutsches internationales Privatrecht im 16. und 17. Jahrhundert, Bd. 2, Christian von Bar, Peter Dopffel, Tübingen 2001, 147.

höher als das gesamte jährliche Steueraufkommen Galiziens in der ersten Zeit der österreichischen Regierung.³⁸⁴

Es erhebt sich dabei die Frage, wofür die Juden diese enormen Beträge benötigten. Nach Auffassung von Abraham Brawer sicherlich nicht für Gottesdienste, Sabbat und andere kultische Bedürfnisse. Vielmehr waren es wirtschaftlich und politisch begründete, überlebensnotwendige Ausgaben. Es kostete der verwaltungstechnische Kampf bei den Magistraten eine Vielzahl von Bestechungsgeldern bis hin zur regelmäßigen Besoldung von Beamten zu dem Zweck, deren Gunst zu erheischen. Studenten erhielten Zuwendungen, um ihren Unmut gegenüber den jüdischen Gemeinden zu beschwichtigen. Mit Geschenken musste das Wohlwollen von durchreisenden Königen und anderen Würdenträgern erkaufte oder erhalten werden.³⁸⁵ Weitere Kreditgeschäfte wurden im großen Stil zur Zeit der „Heiligen drei Könige“ im Jänner in den sogenannten Lemberger Kontrakten abgeschlossen.³⁸⁶ Jede Besitz- und Eigentumsveränderung wurde in den in Lemberg aufbewahrten Grundbüchern (akta ziemskie) eingetragen. Brawer führt an, dass im Jahre 1772 der gesamte Umsatz dieser in den Grundbüchern eingetragenen Transaktionen 100 Millionen fl. poln. betragen hat. Lemberg war zu dieser Zeit vom fröhlichen Treiben der Adeligen beherrscht und es war kaum eine Unterkunft zu bekommen. Gleichzeitig wurden während der großen Jahrmärkte die Provinzialversammlung und Synoden der gesamten Judenschaft Polens abgehalten. Neben den Lemberger Kontrakten waren noch Jahrmärkte von Brody, Zaleszyki, Tartakov, Tarnopol, Sokal, Lublin üblich.³⁸⁷

2.5 Die Zollreform von 1784

Durch das Zollpatent von 1784 wurde in den habsburgischen Erbländern wieder das Prohibitionssystem als Ausdruck merkantilistischer Wirtschaftspolitik eingeführt – eine der wohl bekanntesten handelspolitischen Reformmaßnahmen von Kaiser Joseph II. Diese Einführung macht eine nähere Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf die seit 1772

³⁸⁴Brawer, Galizien, 96.

³⁸⁵Ebd., 97.

³⁸⁶Ebd., 97.

³⁸⁷Ministerium des Inneren NA, 1774, Vortrag über die Einführung der Protestanten, Staatsakten 1774, Nr. 1883; zit. bei Brawer, Galizien, 98.

zu Österreich gehörenden Länder Galizien und Lodomerien erforderlich.³⁸⁸ Für die anderen Erbländer war die Wiedereinführung zumindest hinsichtlich der dabei entstehenden Umstände nichts Neues, hingegen stellte sich die Situation für Galizien und Lodomerien aus einem ganz anderen Blickwinkel dar. Vorerst gilt es zu klären, welche die Ursachen für die Wende in der josephinischen Politik in Bezug auf die Länder Galizien und Lodomerien waren, da die Länder durch die Einführung des neuen Zollsystems vor völlig neue wirtschaftspolitische Gegebenheiten gestellt wurden.

Seit 1772 waren das Herrscherhaus und die österreichische Bürokratie auf die handelspolitische Sonderstellung Galiziens sehr bedacht und ließen trotz massiver Einwände der anderen Erbländer, allen voran Böhmen, nicht daran rütteln. Das war einer der Gründe, die Joseph II. nach dem Scheitern der Verhandlungen mit Preußen dazu veranlassten, Galizien in das Zollgebiet der deutschen Erbländer³⁸⁹ einzugliedern.³⁹⁰ Die tiefgreifende Veränderung brachte dem Land eine komplette Änderung der bisherigen Wirtschaftspolitik und wirkte wie eine kalte Dusche auf die bisherigen wirtschaftlichen Gepflogenheiten.³⁹¹ Ein weiterer Grund war die allgemein merkantilistische Entwicklungsstrategie in der Habsburgermonarchie, mit ihrem Streben nach größeren und einheitlichen Zollgebieten, die man als Basis für eine positive Wirtschaftsentwicklung sah.

Der freie innere und internationale Verkehr sollte nach der Wirtschaftstheorie von Adam Smith nicht nur für die zweckmäßigste örtliche und zeitliche Verteilung von Produktionskräften und Mitteln sondern auch für den Ausgleich der Preise und Gewinne sorgen und die beste Förderung des Gemeinwohls bewirken. Während in England der Außenhandel gefördert wurde, stand in Frankreich und insbesondere in Deutschland der Binnenhandel im Vordergrund der Aufmerksamkeit. Dieses Streben nach Abbau der inneren Zollgrenzen ist in der Habsburgermonarchie nicht erst seit Maria Theresia oder Joseph II. festzustellen, sondern lässt sich bis auf Kaiser Leopold I. zurückverfolgen. Lange vor der Pragmatischen Sanktion wollte Karl VI. die Länder des „Erzhauses Österreich“ zu einem

³⁸⁸Hock/Bidermann, Der österreichische Staatsrath (1760-1848), Wien 1879, 541- 552. Blodig, Hermann, Die österreichische Staats- und Staatsmonopolordnung, XIX ff. Jäger, Kaiser Joseph II. u. Leopold II. Reform und Gegenreformation, 214-220. Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 371.

³⁸⁹Deutsche Erbländer - Kngr. Böhmen, Markgrafschaft Mähren, Herzogtum Schlesien, Erzherzogtum Österreich unter und ob der Enns, Herzogtum Steiermark, Kärnten und Krain, beide Grafschaften Görz und Grandiska, österreichischen Litoral; Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 105.

³⁹⁰Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 371.

³⁹¹Ebd., 371.

einheitlichen Wirtschaftskörper zusammenfassen.³⁹² Bereits Eugen von Savoyen hat diesbezüglich geschrieben: „Will es ohnumgänglich sein, daß man soviel möglich ist, ein totum aus E. Kays. und Cath. Maj. weithläufig und herrlichen Monarchie mache.“³⁹³ Die am 19. April 1713 von Karl VI. als Pragmatische Sanktion veröffentlichte Urkunde legte die Unteilbarkeit und Untrennbarkeit aller habsburgischen Erbkönigreiche und Länder fest und sah zu diesem Zweck eine einheitliche Erbfolgeordnung vor. Diese zentralistischen Tendenzen konnten sich erst nach den durch Maria Theresia eingeleiteten Maßnahmen, die durch eine staatliche und vor allem budgetäre Notsituation entstanden waren, durchsetzen. Vor dieser Änderung hatten die einzelnen, zum Hause Habsburg gehörenden Länder, die im Rahmen einer Personalunion durch den gemeinsamen Herrscher zusammengehalten wurden, nicht nur ihre eigenen Namen, sondern auch unterschiedliche „Verfassungs- und Verwaltungsorgane“. Die Gemeinsamkeiten lagen in der Dynastie, dem Hof und der Kriegsmacht des Herrschers.³⁹⁴

Nach Ansicht von Henryk Grossmann waren diese Fakten jedoch nicht ausreichend, um die Eingliederung Galiziens in das staatliche Zollsystem zu erklären, zumal dem neuen Erbland vorerst, aus Rücksicht auf seine Sonderinteressen, eine zollpolitische Sonderstellung eingeräumt worden war. Kaiser Joseph II. selbst war von Anbeginn ein vehementer Verfechter dieser Idee entgegen dem allgemeinen Widerstand der anderen Erbländer und seiner ansonsten anders geprägten Anschauungen.³⁹⁵ Im Jahre 1773 befürwortete er diese Sonderstellung Galiziens, die ihr eine vollständige Handelsfreiheit gegenüber Polen und Danzig einräumte. Noch zehn Jahre später glaubte er, dass die Unterbindung der Handelsbeziehungen mit dem Ausland für die Entwicklung des neuen Erblandes schädlich sei. Als der Böhmischo-österreichische Hofkanzler, Leopold Graf von Kollowrat-Krakowsky, den Kaiser - mit Hinweis auf die Merkantiltabellen des Jahres 1781 - auf die Schädlichkeit des preußischen und sächsischen Handels und der Überflutung Galiziens mit fremden Fabrikaten aufmerksam machte: „Man möge den galizischen Handelsleuten den Besuch ausländischer Messen verbieten“³⁹⁶, lehnte Joseph II. diese Prohibitivmaßnahme mit folgender Begründung ab: „Ist es keineswegs rätlich dem galizischen Handelsmann die Frequentierung der

³⁹²Bosc, Zollallianzen und Zollunionen, 98. Worms, Histoire des Zollverein, Berlin 1907, 5 f. Verordnungen von 1673 und 1674. vgl. Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia, 100.

³⁹³Fischel, Studien zur Österreichischen Reichsgeschichte, 139.

³⁹⁴Pribram, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik von 1740 bis 1860, I., 6 f.

³⁹⁵Ebd., 147.

³⁹⁶Vortrag v. 16. Jänner 1783; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 373.

Leipziger Messe zu verbieten, da durch diesen Zwang nur die gegen die gewöhnliche Maut-Einrichtung einzuführen erlaubte Waaren dem Lande Galizien ohne besonderen Vortheil der erbländischen Manufakturen vertheuert werde würde; überhaupt aber nicht durch Verbote, sondern nur durch einleitende gute commerciale Veranstaltungen der inländische Handelsmann von sich selbst bewogen werden muß, sich von einem schädlichen ausländischen Commerce zu entfernen.“³⁹⁷

Dass trotzdem einige Wochen später Galizien in das einheitliche Zollgebiet eingegliedert wurde, hat nach Grossmann seine Ursache nicht in der Zentralisationsabsicht des Kaisers, sondern vielmehr in der sich aus den zunehmenden preußischen Zollrepressionen neu kristallisierenden politischen und handelspolitischen Situation Galiziens. Bis zu diesem Zeitpunkt widersetzte sich Joseph II. den Forderungen der erbländischen Industrie, den galizischen Markt für deren Produkte zu öffnen und ließ nur um den Handel zu fördern anstatt dessen ausländische Konkurrenz zu. Dem Argument, dass diese Maßnahmen zum Schaden einer künftig aufzubauenden landeseigenen Industrie wären, begegnete Joseph II. mit dem Hinweis, dass dieser Nachteil durch die wesentlich größeren Vorteile für Landwirtschaft und den Handel überkompensiert werden würde.³⁹⁸ Zumindest dieses Argument ist in Anbetracht der damaligen geringen Industrie- und Gewerbeentwicklung Galiziens nicht von der Hand zu weisen. Der Monarch war der Überzeugung, dass die Handelsverbindungen Galiziens mit Polen und die zu schaffende freie Weichselschiffahrt nach Danzig mit dem Zugang zur Ostsee von größerer Bedeutung für das Land wären als jene Vorteile, die sich durch den freien Zugang der erbländischen Industrie am galizischen Markt sowie die Nachteile für die de facto kaum entwickelte Industrie Galiziens ergeben hätten. Ähnlich äußerte sich auch Eugen Graf Wrba³⁹⁹, der seit 21. Mai 1774 zum galizischen Hofkanzler ernannt wurde, indem er meinte, dass vorläufig nicht die Industrie, sondern der Handel die vitalsten Interessen Galiziens repräsentierten: „Was Galizien alleine betrifft, so können alle diese von Preußischer Seite auch immer anverlangten Begünstigungen denjenigen Vortheilen nie die Waage halten, so diesem neuen Erblande aus dem zu erhaltenden freyen Transito auf der Weichsel nach Danzig zuwachsen.“⁴⁰⁰

³⁹⁷ H.K.A., Kameral Akt. 7 ad 609 ex Januario 1783; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 373.

³⁹⁸ Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 145, 147 f.

³⁹⁹ Fellner, Die österreichische Zentralverwaltung, Band 3, 296-298.

⁴⁰⁰ Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 337.

Das Abwägen der Vorteile, die durch den freien Zutritt zum Meer gegeben waren, wog in der Vorstellung des Monarchen alle anderen Nachteile auf. Diese Einstellung erscheint auch aus heutiger Sicht durchaus nachvollziehbar, wenn man die Bedeutung des Seehandels der wirtschafts-politisch wichtigsten Staaten Europas bedenkt – allen voran England, Frankreich und den Generalstaaten – die Joseph II. als Vorbild dienten. Aus damaliger Sicht ist es durchaus verständlich, wenn der Kaiser mit dem Zugang zur Ostsee und dem traditionellen Export landwirtschaftlicher Produkte Polens, sich große Hoffnungen für die Entwicklung Galiziens machte. Im Zusammenhang mit dem Thema Handel und Merkantilismus wurde ausführlich auf die macht- und handelspolitische Situation hingewiesen. Der stark angewachsene Seehandel und seine positiven Auswirkungen auf die Handelsbilanz wurden zu jener Zeit als ein wesentlicher Faktor für Reichtum und Macht eines Staates angesehen. Die zu einem späteren Zeitpunkt folgende offene Auseinandersetzung zwischen England und Frankreich über die Vormachtstellung im Seehandel zeigte deutlich die Wertigkeit dieser handelspolitischen Faktoren. Dass nur ein starker Außenhandel mit dem entsprechenden Import an Gold und Silber den Reichtum eines Landes kennzeichnet und heben kann, war ein markanter Tribut an die merkantilistische Wirtschaftsauffassung.

In dieser Hoffnung vereinbarte Joseph II. einen Zollvertrag mit Polen, bemühte sich jedoch vergeblich, einen solchen auch mit Preußen zustande zu bringen. Die habsburgische Administration und der Kaiser investierten zehn Jahre mühevoller diplomatischer Arbeit und mussten letztlich die Erfahrung der Aussichtslosigkeit aller Bestrebungen machen, die an der konsequent verfolgten „fridericianischen“ Weichselpolitik scheiterten. Nach der Reise des Gubernialrates Adalbert Georg Beekhen nach Danzig kam die Gewissheit, dass die freie Schifffahrt vom Berliner Hof nicht zu erlangen war.⁴⁰¹ Als die Verbitterung an beiden Höfen ihren Höhepunkt erreichte, glaubte die Hofkanzlei, dass die einzige Möglichkeit in der Politik zu suchen sei: „Bis dahin [. . .], wenn nicht durch eine glücklichen Revolution der politischen Lage Europas geändert würde, müsste sich der Galizier unter dem eisernen Joch der preußischen Zölle bücken und noch als Gnade jeden Pfennig annehmen, den ihm die an der Weichsel gesäten Mäuter zu seinem Gewinn gönnen wollten“.⁴⁰²

In dieser Situation tauchte der Gedanke auf, auf den Abschluss einer Handelskonvention mit Preußen zu verzichten und die Förderung der inneren Selbstständigkeit durch ein gänzlich

⁴⁰¹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 322, 374.

⁴⁰²Zit. nach Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 341.

Abschotten nach außen zu erreichen. Gubernialrat Beekhen äußerte sich in dieser Richtung bereits Ende 1780.⁴⁰³

Als der Kaiser seine Hoffnung, den galizischen Handel aus der zollpolitischen Umklammerung Preußens zu befreien, aufgeben musste und er außerdem gewahr wurde, dass seine bisherige Politik den galizischen Markt mit fremden Industrieerzeugnissen überschwemmt hatte, der erhoffte Vorteil hingegen nicht eingetreten war, entschloss er sich zu einer radikalen Änderung seiner Zoll- und Handelspolitik. Der charakteristische Bericht der Administration in Lemberg wird durch den Mautadministrator von Schönerer sehr deutlich wiedergegeben: „Ist in allen Ederischen Administrations- und Gubernialberichten constatieret und unterlieget nicht dem mindesten Widerspruche, daß es die Leipziger, Frankfurter, Breslauer und Danziger Waaren seyen, deren Debit bisher befördert worden ist. Die Sachsen und Preußen sind noch weit mehr unsere commercial, als unsere politischen Feinde; die Waaren unserer Feinde begünstigen, heißt den Nahrungsstand und die Finanzen unserer Feinde aufrecht erhalten.“⁴⁰⁴

Als Ausgleich für den gegen Norden versperrten Handelsweg sollte Galizien durch die vollständige Öffnung neuer Absatzmärkte in den Erbländern eine entsprechende Entlastung bringen, was durch die zollpolitische Einbeziehung Galiziens in das erbländische Zollsystem gewährleistet werden sollte.⁴⁰⁵ Dem galizischen Handel Richtung Danzig wurde, wie bereits weiter oben angeführt, vor der Teilung Polens durch die Politik Preußens, ohne Zutun Österreichs, massive Hemmnisse entgegengebracht.

Das Patent brachte vorerst große Härten für den galizischen Handel, sollte ihm aber durch die Öffnung der erbländischen Märkte ermöglichen, neue Absatzmöglichkeiten zu erschließen. Wie sich später herausstellen sollte, verhinderten die Nebenwirkungen des früheren freien Handels in Galizien den Aufbau des ohnehin schwachen Gewerbes und der Industrie und zerstörten damit eine positive Ausgangssituation, um ein neues „Exportziel“ für die galizischen Waren zu erreichen.

Der Zolltarif bezog sich in erster Linie auf die Ein- und Ausfuhr nach Preußen, jedoch nicht auf jenen Handel, der aufgrund der abgeschlossenen Verträge mit Russland und der Türkei

⁴⁰³Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 343 f.

⁴⁰⁴H.K.A., Mautwesen in Galizien Nr. 7. G. ad 169 ex Januario 1785; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 375.

⁴⁰⁵Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 375.

zustande gekommen war.⁴⁰⁶ Der Kaiser vermerkte dazu: „Die Gleichstellung der gallizischen Mäute mit jenen der übrigen Erblanden muß bey der künftigen allgemeinen Mauteinrichtung zum Grundsatz angenommen werden. Inzwischen aber wird Galizien bey der dermaligen Mautverfassung in solange zu verbleiben haben, bis daß die verbesserte Mauteinrichtung in allen Erblanden wird eingeführt werden, worüber Ich nächstens in Gemäßheit Meiner gegebenen Grundsätzen die Ausarbeitung erwarte.“⁴⁰⁷

Diese neue Situation hatte nicht nur für den Handel tiefgreifende Auswirkungen, sondern läutete zugleich eine neue Ära in der Wirtschaftspolitik des Landes ein. Während in der Periode 1772 bis 1784 die Handelsinteressen Galiziens im Vordergrund der Regierungspolitik standen, rückte im Zeitraum von 1785 bis 1790 die Industriepolitik an die erste Stelle.⁴⁰⁸

Trotz aller Veränderung hielt sich die Wiener Administration eine Hintertüre für einen weitgehend ungehinderten Transithandel offen, indem sie mit Dekret vom 15. März 1781 die Stadt Brody als Zollausschlussgebiet und ab 1785⁴⁰⁹ zusätzlich die Städte Jaroslau und Podgórze als Hauptzolllegestädte erklärte. Bei den Kaufleuten von Brody machte sich anlässlich des im Jahre 1784 in Kraft getretenen neuen Zollpatentes die Sorge breit, dass die bis zu diesem Zeitpunkt geltende Zollbegünstigung durch das neue Patent fallen könnte. In Brody kam es zu lautstarken Protesten der Händler, als der Zolladministrator und eifrige Förderer der christlichen Handelsschaft Lembergs, Ferdinand Schönauer, in einem Vortrag vom 7. August 1784 für die Verlegung der Zollgrenze an die Staatsgrenze eintrat. Der Kreishauptmann von Brody, Ignaz Bujakowski, widerlegte in seiner Stellungnahme vom 15. November 1784 die teils auf falschen Daten beruhenden Argumente von Schönauer.⁴¹⁰ Das Hofdekret vom 19. April 1787 fasste in einem Zirkular alle seit dem Jahre 1779 erfolgten Veränderungen zusammen und stellte sie auf eine neue rechtliche Basis. Das Dekret regelte die Einrichtung eines Hauptzollamtes in Stare Brody auf der „galizischen Seite“ der „Brodyer Grenze“, sowie die weiteren Zollstationen Szczurowice, Berlin und Dytkowce.⁴¹¹ Die Fläche des gesamten Zollausschlussgebietes umfasste 346 Quadratkilometer mit über 20.000

⁴⁰⁶Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 386.

⁴⁰⁷H.K.A., Kamerale Akt. 7. ad 638 ex Februario 1783; zit. bei Grossmann, Handelspolitik, 388.

⁴⁰⁸Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 345.

⁴⁰⁹Kuzmany, Die Grenze an der Grenze, in: Kappler/Augustynowicz, Die Galizische Grenze. 1772-1868, 116.

⁴¹⁰Ebd., 123.

⁴¹¹Ebd., 9.

Einwohnern. Die Novellierung behielt 93 Jahre ihre Gültigkeit.⁴¹² Die handelspolitischen Maßnahmen schlugen sich in einem Anstieg der Bevölkerung von 10.887 Einwohnern im Jahre 1778 auf 16.898 im Jahre 1785 nieder.⁴¹³

⁴¹²Kuzmany, Die Grenze an der Grenze, in: Kappler/Augustynowicz, Die Galizische Grenze. 1772-1868, 123.

⁴¹³Ebd., 123.

II. Das Postwesen

1. Allgemeiner geschichtlicher Überblick über das Postwesen

1.1 Das Postwesen und seine Entstehung im Reich

Die Entstehung eines länderübergreifenden Postnetzes ist eng mit der Geschichte des Hauses Habsburg und dem aus Bergamo stammenden Geschlecht der Tassis – eingedeutscht „Dachs“ – verbunden, die sich seit 1650 Thurn und Taxis nennen durften.¹ Mitglieder der Familie machten sich bereits im 15. Jahrhundert in Italien einen klingenden Namen im Nachrichtenwesen. Seitdem Janetto de Tassis im Jahre 1490 in die Dienste von König Maximilian übergetreten war, waren die Nachkommen der Familie Taxis wesentlich am Aufbau des europäischen Nachrichtenwesens beteiligt. Der Bogen der Postentwicklung spannte sich von den Anfängen der königlichen, seit 1506 kaiserlichen Post über das Zeitalter der Reichspost (1597-1806) bis zu jenem Zeitabschnitt der Jahre 1806-1867, in dem der „Restbestand“ des einstigen „Post-Imperiums“ die Kommunikation der deutschen Mittelstaaten besorgte.² Die im Jahre 1622 von Kaiser Ferdinand II. in Angriff genommene Postreform setzte den bereits früher begonnenen Umdenkprozess hinsichtlich der Trennung des Postwesens in den österreichischen Erblanden von jenem des Reiches fort. Bereits im Jahre 1615 wurde im Erblehensbrief des Reichsgeneralpostmeisters Lamoral von Taxis sein Kompetenzbereich auf das Reichsgebiet unter Ausschluss der habsburgischen Erbländer beschränkt.³

„Die Geschichte der Post ist Teil der europäischen Handels- und Verkehrsgeschichte⁴ oder allgemein gesprochen die Geschichte der menschlichen Kommunikation.“⁵ Der expansive Frühkapitalismus am Ende des Mittelalters, die anschwellenden Warenströme aus weit entfernten Gebieten, der Bevölkerungsanstieg seit dem Jahre 1450 und letztlich die beginnende politische Integration der zum Hause Habsburg gekommenen Gebiete machten eine effiziente Kommunikation unumgänglich. Für die Verbesserung der Nachrichtenübermittlung waren zu Beginn der frühen Neuzeit zunächst politische Gründe ausschlaggebend. Maximilian, Erzherzog von Österreich, der Sohn Kaiser Friedrich III.,

¹Behringer, Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmungen, München 1990, 7.

²Ebd., 11.

³Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 337.

⁴Voigt, Verkehr. Die Entwicklung des Verkehrssystems, Bd. II/2, 835.

⁵Behringer, Thurn und Taxis, 10.

heiratete am 19. August 1477 Maria von Burgund, die Tochter und Alleinerbin von Karl dem Kühnen. Nach dessen Tod im Jänner desselben Jahres trat der Erbfall ein und die burgundischen Niederlande und die Freigrafschaft Burgund kamen an das Haus Habsburg. Von seinem Vetter Sigismund dem Münzreichen übernahm Maximilian 1489 die Grafschaft Tirol, die im Jahre 1363 durch eine Schenkung an das Haus Habsburg gekommen war. Tirol war für Erzherzog Maximilian wegen seiner umfangreichen Silbervorkommen und der Prägung des Tiroler Silber-Kreuzer⁶, der das deutsche Geldwesen revolutionieren sollte, finanziell von großer Bedeutung. Das Land liegt geografisch annähernd im Mittelpunkt zwischen Burgund, dem Reich und den italienischen Besitzungen der Habsburger. Der Tiroler Reichtum ermöglichte Maximilian I. die Finanzierung der ersten Posten.⁷

Als Maximilian I. im Jahre 1490 zum deutschen König und 1493, nach dem Tod seines Vaters Kaiser Friederich III., auch zum römisch-deutschen Kaiser gewählt wurde, sah er sich gezwungen, die so entstandene großräumige Ausdehnung seines Territoriums durch ein länderübergreifendes Nachrichtensystem zu verbinden, um den erforderlichen herrschaftsbedingten Informationsaustausch zu gewährleisten. Neben diesen eher unmittelbar den Kaiser und König betreffenden Umständen war es hauptsächlich der international agierende Handel mit seinem zunehmenden Wirtschafts- und Verkehrsaufkommen, der die Entwicklung des Postwesens indirekt vorangetrieben hat.⁸

Das zunehmende Kommunikationsbedürfnis erklärt sich aus der seit der Mitte des 15. Jahrhunderts entstandenen konjunkturellen Entwicklung Europas als Folge eines starken ökonomischen und demografischen Wachstums in Europa und der Erfolge bei der Schaffung einer die Kontinente übergreifenden weltweiten Wirtschaft, die durch die vorangegangenen Entdeckungen begünstigt wurden.⁹ Das „lange 16. Jahrhundert“¹⁰, ein Begriff den Ferdinand Braudel in seiner Arbeit verwendet, bezeichnet anschaulich die lange Periode des Aufschwungs. Europa wird zum Mittelpunkt einer „ausgedehnten, aber schwachen

⁶Der Kreuzer wurde erstmals 1274 in Tirol geprägt und entsprach ursprünglich 20 Veroneser Denari piccoli. Der Name K. leitet sich vom Münzbild der Vorderseite ab, das ein Rad- bzw. Doppelkreuz zeigte. Urspr. als Silbermünze ausgegeben, sank der K. im Laufe der Zeit zur Billon-Münze (weniger als 50% Silbergehalt) ab.

URL: <http://hls-dhs-ss.ch/textes/d/D13679.php>

⁷Behringer, Thurn und Taxis, 21.

⁸Ebd., 20.

⁹Braudel, Europäische Expansion und Kapitalismus: 1450-1650, 255.

¹⁰Ebd., 255.

Weltwirtschaft“¹¹. Maximilian I. war der erste Habsburger mit „europaumspannenden Plänen“, der politische und dynastische Interessen mit dem enormen Anstieg des wirtschaftlichen Informationsbedürfnisses zu koordinieren verstand.

Die frühneuzeitliche Kommunikationsrevolution beeinflusste auf verschiedenen Ebenen den Staat, die Gesellschaft, den Handel und die Kultur. Der Reichsgeneralpostmeister Lamoral von Taxis erklärte in einem Gespräch mit einem Fürsten in den 1620er Jahren, dass das Postwesen infolge seiner arbeitsteiligen Organisationsstruktur nicht mehr alleine der bloßen Herrschaftslogik unterworfen sei, sondern wie eine „Maschine“ ihre eigene Struktur entwickelt habe.¹² Diese „Maschine“ funktioniere, wie es ein Fahrpostmeister im 18. Jahrhundert ausdrückte, „wie die Zähne eines Zahnrades“.¹³ Um die Organisation zu optimieren, war ein hohes Maß an Disziplin der Betreiber wie auch der Benutzer erforderlich.

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts bewegte sich bereits die politische Kampagne auf einem sich verändernden kommunikationstechnischen Niveau. Die religiös motivierte Pamphletliteratur wich einer politisch gelenkten, vor allem gegen die Türken gerichteten Propaganda. Sie sollte dazu beitragen, die Eintreibung der Reichssteuern durch den Kaiserhof zu unterstützen und die Legitimation des Herrschers Rudolf II. zu festigen.¹⁴

Im Kampf gegen Raum und Zeit war, wie Behringer feststellte, die menschliche Unzulänglichkeit ein kontraproduktiver Faktor.¹⁵ Diese war um die Unberechenbarkeit von Wetter- und Naturkatastrophen, Kriegen und anderen politischen Hindernissen zu ergänzen. Sie ergaben in Summe einen latenten Grad der Unsicherheit für die Organisationsmaxime der Post wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit, denen man durch eine Anzahl begleitender Kontrollmaßnahmen wie Stundenzettel und Berichtswesen entgegenzuwirken versuchte.¹⁶ Trotz dieser Probleme war die Post bis zur Einführung des Telegraphen und der Bahn das zuverlässigste Kommunikations- und Transportmittel über einen Zeitraum von beinahe vier Jahrhunderten.

¹¹Wallerstein, *The Modern World System. Capitalist Agriculture and the Origins of European World-Economy*, New York 1974, 269.

¹²Behringer, *Im Zeichen des Merkur*, 668.

¹³Ebd., 668.

¹⁴Ebd., 668.

¹⁵Ebd., 669.

¹⁶Ebd., 668.

Der wichtigste Erfolgsfaktor der Post, die Periodizität¹⁷, begann sich ab der Mitte des 16. Jahrhunderts zu etablieren. Adelige auf dem Lande, Klöster, Fürsten und nicht zuletzt die große Gilde der Kaufleute begannen sich an die strikte Observanz¹⁸ der Post zu gewöhnen. Dabei stellten sie ihre Kommunikationsabläufe auf die jeweiligen Posttage der Ordinari-post ein. „Die Regelmäßigkeit des Briefverkehrs spielte nicht zuletzt wegen des kaufmännischen Zahlungsverkehrs eine große Rolle“¹⁹.

Im Jahre 1490 beauftragte Maximilian I. Janetto de Tassis aus der Kurierfamilie der Tassis, die seit der Mitte des 15. Jahrhunderts Kurierdienste für den Papst, Venedig und Mailand erledigte, mit dem Aufbau eines Postnetzes. Die erste Erwähnung von Janetto de Tassis findet sich mit seinem eingedeutschten Namen Johann Dachs in den Unterlagen der fürstlichen „Raitkammer“ vom 21. Dezember 1489 in Innsbruck, die ihm „zu notturft der post“ 300 Goldgulden ausbezahlte.²⁰ Die Rechnungsbücher der fürstlichen Kammer erwähnen bereits 1490 Janettos Bruder Francesco und seinen Neffen Johann Baptist von Taxis.²¹ Die Innsbrucker Raitkammer zahlte beginnend mit dem Jahre 1491 in einem Zeitraum von eineinhalb Jahren 1.600 Rheinische Gulden an die Post aus. Der Betrag erscheint Wolfgang Behringer, angesichts der Kosten für den Erhalt der Posteinrichtungen, als viel zu wenig.²² Es ist also naheliegend, dass die Taxis eigenes Geld investierten und auch für andere Auftraggeber Briefe transportierten. In den Jahren 1495 und 1496 weisen die Ausgaben „zu notturft der post“ bereits 2.500 Gulden auf.²³ In den Jahren 1509 bis 1516 stiegen die Ausgaben nach den Innsbrucker Kammerbüchern von 1.158 auf 4.386 Gulden.²⁴ Der Personalstand war anfänglich eher gering und Wolfgang Behringer schätzt ihn auf etwa achtzig Mann.²⁵

Franz von Taxis übersiedelte nach Brüssel und begab sich in Dienste Erzherzog Philipp des Schönen, dem Sohn Maximilian I. Philipp ernannte als Regent der Niederlande Franz von

¹⁷Behringer, Im Zeichen des Merkur, 107.

¹⁸Ebd., 107.

¹⁹Ebd., 107.

²⁰Behringer, Thurn und Taxis, 25.

²¹Ebd., 26.

²²Behringer, Thurn und Taxis, 26. Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, 93.

²³Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, 112.

²⁴Wiesflecker, Hermann, Kaiser Maximilian I.: Das Reich, Österreich und Europa an der Wende zur Neuzeit, Bd. 5: Der Kaiser und seine Umwelt: Hof, Staat, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur, München 1986, 293 – 296.

Wiesflecker, Angelika, Die "oberösterreichischen" Kammerraitbücher zu Innsbruck 1493 – 1519. Ein Beitrag zur Wirtschafts-, Finanz- und Kulturgeschichte der oberösterreichischen Ländergruppe, Graz 1987, 67-74.

²⁵Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, 104.

Taxis am 1. März 1501 zum „capitaine et maître des nos postes“ und zahlte ihm aus der Hofhaltung eine tägliche Besoldung von 20 Sol. Die Bezahlung ist als persönliche Entlohnung anzusehen, da die Hofkammer in Innsbruck weiter die Kosten der Post trug.²⁶

Der erste spanisch-niederländische Postvertrag, der zwischen dem spanischen König Philipp I. und Franz von Taxis am 18. Jänner 1505 geschlossen wurde, verbesserte nicht nur die finanzielle Situation der Taxis, die bisher vom Kaiser als Auftraggeber für ihre Dienste entlohnt wurden, sondern stellte sie als freie Unternehmer auch rechtlich auf eine neue Basis.²⁷ Dem Generalpostmeister werden weitgehende Kompetenzen übertragen, die staatliche Hoheitsrechte umfassten.²⁸ Immanuel Wallerstein sieht die beiden selbständigen Wirtschaftsräume des Mittelalters, den Mittelmeerraum mit Italien einerseits und Nordwesteuropa mit den Niederlanden andererseits, durch die ausgeprägte Kommunikationsmöglichkeit des Postwesens zusammenschmelzen.²⁹ Nach diesem spanisch-niederländischen Postvertrag von 1505 haftete nicht nur der Postmeister „mit Leib, Leben und Eigentum“ für die Briefzustellung, es wurden vertraglich auch der Abstand der Relaisstationen mit vier Meilen, der Pferdewechsel und die Stafetten vereinbart.³⁰

Die Post kann, besser gesagt muss als „organisatorische Innovation“ gesehen werden.³¹ Das bisherige System transportierte einen Brief mit nur einem einzigen Boten vom Absender bis zum Empfänger. Das war nicht nur zeitraubend, sondern auch sehr kostspielig. Der Bote musste essen, schlafen und auch das Pferd benötigte Ruhepausen. Der Transport mit der Post, die sich stationärer „Posten“ bediente, an denen sowohl der Reiter als auch das Pferd gewechselt werden konnten, veränderte die Situation erheblich. Die Post war „ohne Rast und Schlaf“³² Tag und Nacht unterwegs und erreichte ihr Ziel im vorgegebenen, regelmäßigen Zeitintervall. Dabei spielte die Entfernung zwischen den einzelnen Posten eine wesentliche Rolle. Im Jahre 1490 war die übliche Entfernung noch fünf Postmeilen, also zirka 38 Kilometer, im Jahre 1505 wurde sie bereits auf vier Meilen, 1587 auf drei und 1628 auf durchschnittlich zwei Meilen reduziert. Die zur Kontrolle der Geschwindigkeit notwendigen Daten wurden auf dem Stundenzettel protokolliert und die Dringlichkeit dem Postreiter mit

²⁶Dallmeier, Regest, 1

²⁷Behringer, Thurn und Taxis, 34.

²⁸Ebd., 35.

²⁹Ebd., 36.

³⁰Ebd., 38.

³¹Ebd., 18.

³²Ebd., 18.

dem „Cito“- Vermerk bekundet. Die Wichtigkeit wurde zusätzlich mit dem Galgensymbol unterstrichen.³³ Der entscheidende Unterschied zwischen Post und Botendienst war, dass die Botschaft nicht durch einen einzigen Boten, sondern durch eine Kette von Überbringern zum Empfänger gelangte.³⁴ Ein wesentliches Merkmal der Post war die Dringlichkeit. Um eine mißbräuchliche Verwendung des Vermerks der Dringlichkeit auf dem Briefumschlag, der nur der staatlichen Korrespondenz zugestanden war, zu vermeiden, wurde bereits in den Instruktionen des Hofpostmeisters Anton von Taxis vom 26. August 1536 angemerkt, die Regierungen, Hauptleute und Vizedome anzuweisen, nur in wirklich dringlichen Fällen diesen Zusatz zu verwenden. Den Postmeistern und Postboten wurde verboten, Briefe von anderen Personen mit dem Vermerk Cito anzunehmen.³⁵

Der zeitliche Arbeitsablauf der Postreiter war durch die Einführung der „Post-Stundenpässe“ vorgegeben, in denen jeder Postreiter genaue Rechenschaft über den Empfang, den Postritt und die Übergabe der Postsendungen geben musste. Einer der ersten erhaltenen Stundenpässe stammt aus dem Jahre 1506 und dokumentiert den Transport der Post von Mechelen (bei Brüssel) nach Innsbruck. Für die Strecke von 103 Meilen oder 765 Kilometern wurden fünf Tage und elf Stunden benötigt.³⁶ Die Durchschnittsgeschwindigkeit von 5,6 Kilometern pro Stunde stieg gegenüber den bisher bekannten Botendiensten auf das annähernd Sechsfache an.³⁷ Behringer berichtigte die Transportzeit und wies in diesem Zusammenhang auf den Postvertrag von 1516 hin, der für die Flämische Ordinari Post von Brüssel nach Innsbruck nicht fünf sondern acht Tage fixierte.³⁸ Die Expedition der Ordinari-Post ging an einem Samstag von Antwerpen aus, durchlief am Sonntag Brüssel, passierte am Mittwoch Worms und langte am Sonntag, genau eine Woche später in Augsburg ein um zwei Tage später Innsbruck zu erreichen. Am darauffolgenden Mittwoch traf sie in Trient und am Sonntag in Venedig ein.

Die Postorganisation verschlang Unsummen an Geld und Maximilian I. war stets ein säumiger Zahler.³⁹ Erst als sein Sohn Erzherzog Philipp der Schöne Regent der Niederlande und mit

³³Redlich, Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496 und 1500, in: MIÖG 12 (1891), 494 – 504.

³⁴Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Bd. I, 501.

³⁵Effenberger, Geschichte, 16.

³⁶Redlich, Vier Stundenpässe aus den Jahren 1496 bis 1500, in: MIÖG 12 (1891), 494 – 504, 498. Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, 139 – 146.

³⁷Dallmeier, Quellen, 51.

³⁸Behringer, Im Zeichen des Merkur, 108.

³⁹Behringer, Thurn und Taxis, 30.

Johanna von Kastilien und Aragon verheiratet war, wurde Franz von Taxis - der Bruder von Janetto - am 1. März 1501 zum „capitaine et maître des nos postes“⁴⁰, zu seinem Hofpostmeister ernannt. Ab diesem Zeitpunkt hatte das deutsche Postwesen wieder eine neue Perspektive. Anstatt des stets zahlungsunfähigen Königs und Kaisers übernahmen dessen reiche Verwandten, die Könige von Spanien, die Bezahlung der deutschen Post.⁴¹ Der niederländische und spanische Rückhalt stärkte die Position der Taxis. Der erste spanisch-niederländische Postvertrag stellt im Völkerrecht einen Präzedenzfall dar.⁴² Der zweite spanisch-niederländische Postvertrag kam am 12. November 1516 zwischen Karl I. von Spanien, dem späteren Kaiser Karl V., und Franz von Taxis zustande. Es handelte sich um keine Belehnung, sondern um einen staatsrechtlichen Vertrag zwischen zwei „gleichberechtigten“⁴³ Partnern. Der Vertrag schloss gleichzeitig den Neffen des alternden Franz von Taxis, Johann Baptista, in den Vertrag mit ein und beinhaltete weitgehende Kompetenzen sowie Hoheitsrechte im Sinne einer modernen Staatsauffassung. Dem Generalpostmeister waren in der Ausübung seiner Tätigkeit die Funktionen der Legislative, der Jurisdiktion und der Exekutive überantwortet worden. Die Post wurde damit eine vom Staat unabhängige Rechtsorganisation.⁴⁴ Die Taxis behielten ihre rechtliche Sonderstellung bis in das Jahr 1867, die Gerichtsbarkeit in erster und zweiter Instanz über die eigenen Angestellten sogar bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.⁴⁵

War für die Habsburger Ende des 15. Jahrhunderts die Kommunikation in erster Linie eine Frage der Geschwindigkeit zwischen dem ständig herumziehenden Herrscher Maximilian I. und seinen Regimentern, sowie der habsburgischen Familie untereinander, so war es im ausgehenden 17. und ab Mitte des 18. Jahrhunderts vor allem die Kommunikation für Handel und Gewerbe, die als Basis für die wirtschaftliche Entwicklung des Postwesens diente.

Im Laufe des 15. Jahrhunderts waren die verschiedenen im Mittelalter entstandenen Botenanstalten mit der Erfindung des Buchdrucks und der damit verbundenen zunehmenden Verbreitung von Schriften, den engeren wirtschaftlichen Verflechtungen, dem verstärkten Austausch der Regionen Europas sowie nicht zuletzt mit einem die einzelnen Territorien der

⁴⁰Behringer, Thurn und Taxis, 33.

⁴¹Ebd., 33.

⁴²Ebd., 35.

⁴³Fischer, Historical Aspects of International Concession Agreements, 222 – 261.

⁴⁴Ebd., 239 f.

⁴⁵Behringer, Thurn und Taxis, 35.

Reichsstände „überwölbenden“⁴⁶ Kommunikationsraum, der zivilen und militärischen Erfordernissen entsprechen musste, überfordert.

Die Taxis gelten als die Erfinder des förmlichen Postwesens, so wurden in einer kaiserlichen Urkunde Ferdinand II. von 1621 die Taxis als „ersten Erfindere und Erheber des Postwerkes“⁴⁷ genannt. Die erste Route verlief zunächst von Antwerpen über Brüssel nach Innsbruck, wurde aber schon bald nach Italien (Venedig, Rom, Neapel) verlängert. Diese Route war deshalb von Bedeutung, da Maximilian seinen Hauptregierungssitz in Innsbruck hatte. Die Route wurde anfangs wöchentlich, ab Mitte des 17. Jahrhunderts zweimal pro Woche beschickt. Innsbruck eignete sich als „Drehscheibe“⁴⁸ des Postensystems, da es aufgrund der idealen geografischen Lage als Schnittpunkt der Nord-Süd-Route von Mechelen kommend und in Richtung der habsburgischen Erbländer und den Anschlussrouten nach Mailand und Italien diente.

Die Entwicklung der Post wurde, wie bereits weiter oben vermerkt, zu einem wesentlichen Teil des europäischen Handels und Verkehrs.⁴⁹ Der Vorteil für private Auftraggeber lag in der Regelmäßigkeit und Schnelligkeit der Postkurse.⁵⁰ Spätestens seit den 1530er-Jahren verkehrten die Transporte auf den wichtigsten Linien wöchentlich, wofür sich die Bezeichnung „Ordinari-Post“ (wöchentliche Ordinari)⁵¹ durchsetzte.

Die ersten wichtigsten Postlinien verliefen von Brüssel und Antwerpen, der Wirtschaftsmetropole des 15. und 16. Jahrhunderts, durch das Gebiet des Reiches nach Innsbruck und von dort nach Italien mit seinen wesentlichen Wirtschaftsstandorten Mailand, Rom und Neapel. Diese beiden bis dahin relativ getrennten Wirtschaftsräume, verschmelzen nach Immanuel Wallerstein in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zur „European World Economy“⁵². Dazu hatte das Postwesen einen erheblichen Beitrag geleistet.

Die „Compania de Tassis“ begann sich zu etablieren.⁵³ Ein wesentliches Merkmal der taxischen Post war, dass von Beginn an die internationalen Postverbindungen in Europa von

⁴⁶Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, Teil 1, 327.

⁴⁷Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals, Bd. I, 95.

⁴⁸Wurth, Die Tiroler Taxis, Österreichische Postgeschichte, Band XII, 7 f.

⁴⁹Voigt, Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, Bd. II/2, 835.

⁵⁰Dallmeier, 500 Jahre Post. Thurn und Taxis. Katalog der Ausstellung anlässlich der 500 jährigen Wiederkehr der Anfänge der Post in Mitteleuropa 1490 – 1990 (Regensburg 1990).

⁵¹Behringer, Thurn und Taxis, 51 – 54.

⁵²Ebd., 39 f.

⁵³Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, 169 f.

Angehörigen der weit verzweigten Familie betrieben wurden. Die Postverträge garantierten der Familie Taxis außerdem Hoheits- und Monopolrechte, wie die Verwendung des Posthorns, die Wappenführung und die freie Gestaltung der Organisation. Dafür mussten die Taxis festgelegte Beförderungszeiten sicherstellen, deren Verfehlung zu Sanktionen führte. Um die Position der Taxis gegenüber konkurrierenden Boten zu stärken, wurde Leonhard I. von Taxis 1595 von Kaiser Rudolf II. zum „Generalpostmeister im Reich“ ernannt, wobei an alle Reichsstände die Aufforderung erging, ihn in dieser Position anzuerkennen.

Die Erbteilung des habsburgischen Imperiums im Jahre 1555 durch Kaiser Karl V. führte das von spanischen Subventionen lebende Taxische Postsystem in die ersten finanziellen und rechtlichen Schwierigkeiten. Der Nachfolger von Karl V. in Spanien König Philipp II. wurde 1557 der neue Dienstherr des Generalpostmeisters Leonhard I. von Taxis. Er bestätigte zwar die Privilegien inklusive der Finanzierung des deutschen Postkurses über Rheinhausen bis Augsburg, doch die nun „spanische Post“ wurde in Deutschland abgelehnt. Die Folge war, dass einige deutsche Territorien den Durchritt der spanisch-niederländischen Postboten verweigerten.⁵⁴ Kaiser Ferdinand I. bestätigte am 21. August 1563 zwar den Bestellungsbrief von 1543 sowie den bestehenden Postkurs, jedoch nicht die von Karl V. den Taxis eingeräumte Monopolstellung.

Den Tiefpunkt erlebte die Taxis-Compania während des Konfessionskrieges in den Niederlanden. Da Spanien als Finanzier der Post – „spanische Post“ – auftrat, erschien sie den protestantischen Reichsständen ebenfalls als sehr bedenklich.⁵⁵ Nach dem zweiten spanischen Staatsbankrott im Jahr 1557 kam die Taxis-Post wegen der ausbleibenden Zahlungen der Spanier ebenfalls ins Wanken. Der Aufstand der reformierten spanischen Niederlande im Jahre 1568, der insgesamt achtzig Jahre dauern sollte, verursachte eine für die Taxis-Post verheerende Serie von Staatsbankrotten. Die Postleitung und mit ihnen jener Teil der Posthalter, die nicht ohne Besoldung auskamen, konnten nicht mehr bezahlt werden, wodurch das gesamte System nahezu zusammenbrach.⁵⁶ Nach dem Staatsstreich Wilhelm von Nassau-Dillenburg (Wilhelm I.), als ein Führer im niederländischen Unabhängigkeitskrieg, erfolgte die Absetzung des spanischen Statthalters Don Juan D’Austria im Jahre 1577. Zur gleichen Zeit wurde der Generalpostmeisters Leonhard von Taxis durch die

⁵⁴Behringer, Thurn und Taxis, 54.

⁵⁵Ebd., 55.

⁵⁶Ebd., 56.

niederländischen Generalstände verhaftet, sein Vermögen beschlagnahmt und seines Amtes als Generalpostmeister enthoben. Erst nach dem militärischen Sieg der Spanier konnte Leonhard von Taxis 1578 wieder sein Amt in Besitz nehmen.⁵⁷

Das taxische Postimperium befand sich nicht nur in einer äußerst schlechten finanziellen, sondern auch in einer rechtlich schwierigen Situation und bedurfte daher einer neuen Organisation. „Die Brüssler Taxis waren Diener zweier Herren: Sie sollten dem König von Spanien und dem Kaiser dienen“.⁵⁸ Der Zahlungsunfähigkeit folgte der Streik der deutschen Posthalter, die sich nur mit Nebeneinnahmen finanzieren konnten. Kaiser Maximilian II. versuchte anlässlich des Reichstages zu Speyer (1570) mit einem Zuschuß von 400 Gulden aus dem Hofzahlmeisteramt die aussichtslose Lage des Postwesens zu erleichtern. Langfristig konnte der Plan nur scheitern und das Postwesen brach fast völlig zusammen.⁵⁹ Die Kaufmannschaft in Augsburg versuchte die prekäre Situation der Taxis zu nutzen, um die Kontrolle über das Postwesen zu erlangen. In der Zwischenzeit hatten die Niederländer einen eigenen Postmeister installiert und fanden dabei die Unterstützung der protestantischen Reichsstände, die eine totale Ausschaltung der Taxis anstrebten.⁶⁰

In der Zwischenzeit wurde Rudolf II. zum Kaiser gewählt, der alle anderen „Nebenposten“ verbot und am 14. Oktober 1578 den regulären Taxis befahl, „postbotten und postdiener“ – die Nebenposten – verhaften zu lassen.⁶¹ Unterstützung kam durch den Kurfürsten von Mainz, der seinem Vicedom zu Aschaffenburg befahl, das „unordentliche“ Botenwerk der Augsburger Kaufleute durch das kurfürstliche Territorium zu unterbinden.⁶²

Kaiser Maximilian II. berief im Jahre 1578 eine kaiserliche Kommission ein, die aus dem kaiserlichen Rat Achilles Ilung und den Kaufleuten Hans und Max Fugger, Freiherrn zu Kirchberg bestand.⁶³ Diese sollte den Streit zwischen Seraphin von Taxis und den Augsburger Kaufleuten beilegen und die Finanzsituation der Taxis lösen. Die Aufgabe der Kommission bestand ausdrücklich in der „Reformation des Postwesens“.⁶⁴ Im gleichen Jahr ließ er die Post

⁵⁷Freytag, Taxische Postanweisungen aus dem 18. Jahrhundert, in: APB 18 (1943), 289 – 292; zit. bei Behringer, Thurn und Taxis, 58.

⁵⁸Behringer, Thurn und Taxis, 59.

⁵⁹Dallmeier, Quellen, Teil I, 62.

⁶⁰Behringer, Thurn und Taxis, 58.

⁶¹Ebd., 60.

⁶²Dallmeier, Quellen, Teil I, 62 f., Dallmeier Teil II, Urkunden-Regesten, Nr. 49, 25.

⁶³Dallmeier, Quellen, Teil I, 63.

⁶⁴Behringer, Thurn und Taxis, 58.

auf dem Boden des Heiligen Römischen Reiches zum Reichsregal erklären.⁶⁵ Dabei berief sich Rudolf II. auf das kaiserliche Regalrecht, welches in der Goldenen Bulle von 1356 festgeschrieben war, obwohl damals vom Postregal noch keine Rede sein konnte. Das Ende der Taxis-Post hätte auch das Ende der kaiserlichen Kontrolle, die auch die Öffnung „politischer Briefe von konfessionellen Gegnern einschloß“, mit sich gebracht.⁶⁶

Die Postreform des im Jahre 1577 vorübergehend zusammengebrochenen Postsystems konnte im Sinne des kaiserlichen Legitimationsanspruchs auf das Kommunikationssystem im Jahre 1578 unter Rudolph II. als kaiserliches Regal institutionalisiert werden.⁶⁷ Behringer verweist in diesem Zusammenhang auf die machtpolitischen Erwägungen des kaiserlichen Kommunikationswesens. Ein von den Reichsständen präferierter Übergang der Post in reichsständische Hände, hinter denen sich auch die Interessen der protestantischen Kaufleute sammelten, ist einer der wenigen Hinweise auf die Bedeutung des Postwesens für den europaweit agierenden Handel. Die Proklamation des auf Römischem Recht beruhenden kaiserlichen Postregals auf dem Gebiet des Reiches, nicht jedoch der kaiserlichen Erbländer⁶⁸, ist als Machtdemonstration eines „angeblich erfolglosen Kaisers“⁶⁹ zu sehen. Aus heutiger staatspolitischer Sicht könnte man diese Maßnahme als eine im Sinne der Gesamtheit des Reiches ausgerichtete betrachten, um einem damals naheliegenden Missbrauch durch eine oder mehrere starke Gruppierungen zu Ungunsten der Allgemeinheit entgegen zu treten.

Der Anerkennung des Postregals wurde seitens der protestantischen Reichsstände mit Ambivalenz begegnet. Im 17. Jahrhundert führte die Stände die Erkenntnis, dass ihnen auf Grund des Postmonopols wirtschaftliche Nachteile erwachsen waren, zu schweren Differenzen mit dem kaiserlichen Monopol der Briefbeförderung.⁷⁰

Mit der Niederwerfung der Revolution in den Niederlanden und dem Wiedereinsetzen der niederländischen Zahlungen, war die Situation der Posten im Reich gerettet. Kaiser Rudolf II. ernannte 1595 den spanischen Oberpostmeister Leonhard von Taxis zum

⁶⁵Behringer, Thurn und Taxis, 61.

⁶⁶Ebd., 61.

⁶⁷Behringer, Im Zeichen des Merkur, 674.

⁶⁸Dallmeier, Quellen, Teil I, 67.

⁶⁹Behringer, Im Zeichen des Merkur, 674.

⁷⁰Dallmeier, Quellen, Teil I, 67.

„Generalreichspostmeister“.⁷¹ Im Jahre 1611⁷² erfolgte durch Rudolf II. die Standeserhöhung von Lamoral und seinem Vater Leonhard von Taxis in den Reichsfreiherrnstand und die Bestellung von Lamoral zum Reichsgeneralpostmeister.⁷³ Nach dem Tod von Kaiser Rudolf II. bestätigte Kaiser Matthias 1612⁷⁴ Lamoral als Reichsgeneralpostmeister, musste aber auf das Hofpostmeisteramt zugunsten des niederösterreichischen Postmeisters Karl Magno⁷⁵ verzichten. Graf Eugen Alexander von Thurn und Taxis (1652-1714) wurde als Familienoberhaupt am 19. Februar 1681 vom spanischen König Karl II. in den erblichen Fürstenstand erhoben⁷⁶, im Jahre 1687⁷⁷ in den Orden vom Goldenen Vlies aufgenommen und im Jahre 1695 in den Reichsfürstenstand erhoben. Damit erreichte die Familie ihren gesellschaftlichen Höhepunkt.

Der Dreißigjährige Krieg hinterließ auch bei der Post der Taxis Spuren. Der neue Reichsgeneralpostmeister Leonhard II. von Taxis (1624-1628) entwickelte viele Pläne für den Ausbau der Post. Nach seinem plötzlichen Tod im Mai 1628 in Prag wurde die Witwe, Gräfin Alexandrine de Ryemit von Kaiser Ferdinand II. mit der Leitung der Reichspost betraut und als Vormund für ihren minderjährigen Sohn, Lamoral (II.) Claudius Franz eingesetzt.⁷⁸ Die Gräfin führte das Reichsgeneralat mit großer Umsicht und Initiative. Die Kriegshandlungen machten jedoch einen weiteren Ausbau der Taxis-Post unmöglich und die Postreiter sahen sich häufig Übergriffen im feindlichen Territorium ausgesetzt.

Für den Friedenskongress, der seit 1643 in Münster und Osnabrück tagte, installierte Alexandrine von Taxis eine Verbindung der Tagungsorte mit doppelten Reiterposten.⁷⁹ Im Jahre 1645 richtete die Reichsgeneralpostmeisterin im Auftrag des Kaisers Ferdinand III. einen weiteren Postkurs von Münster direkt über Frankfurt, Nürnberg, Linz mit Anschluß nach Wien ein. Der Kurs war rein politisch motiviert und sollte den Umweg über Köln vermeiden. Seit dieser Zeit bestand der Postkurs Frankfurt – Nürnberg.⁸⁰

⁷¹ HHStA Wien, Bestand „Postarum reformatio“, Postwesen antiqua, 618-620; zit. bei Behringer, Thurn und Taxis, 58. Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 333. Dallmeier, Quellen, Teil I, 67.

⁷² Dallmeier, Urkunden-Regesten, Teil II, 164.

⁷³ Dallmeier, Quellen, Teil I, 71.

⁷⁴ Dallmeier, Urkunden-Regesten, Teil 2, 168.

⁷⁵ Kalmus, Weltgeschichte der Post, 1937, 190 f.

⁷⁶ Behringer, Thurn und Taxis, 211.

⁷⁷ Ebd., 211.

⁷⁸ Ebd., 89.

⁷⁹ Ebd., 91.

⁸⁰ Ebd., 91.

Die Landesposten machten zunehmend der Taxis-Post Konkurrenz. Bereits während der früheren Konfessionskriege, speziell aber während des Dreißigjährigen Krieges waren die Tendenzen verstärkt zu spüren. Nach Behringer beging der Reichshofrat im Jahre 1636 den Fehler, die Postfrage dem kommenden kurfürstlichen Kollegtag in Regensburg zur Beratung zuzuweisen.⁸¹ Dieser entschied im Jahre 1637 nicht im kaiserlichen, sondern im reichsfürstlichen Sinn und stellte sein Gutachten dementsprechend aus. Ein willkommenes Argument war die österreichische „Hofpost“, die sich in der Zwischenzeit von einer rein kaiserlichen zu einer Landespost gewandelt hatte. Für den Friedenskongress richteten sich nicht nur die protestantischen inländischen, sondern auch ausländischen Mächte wie die Generalstaaten, Kurbrandenburg und Braunschweig-Lüneburg ihre eigenen Posten ein. Nach dem Friedensschluß von 1648 verselbständigten sich die Landesposten. Die Taxis versuchten sich auf Grund der ihnen verbrieften Rechte zur Wehr zu setzen, doch die Reichsstände verteidigten ihre Ansprüche mit allen Mitteln.⁸² Die zahlreichen Versuche einer Regelung schlugen fehl und ebenso konnten die vielfach erstellten Rechtsgutachten, die von beiden Seiten in Auftrag gegeben wurden, das Problem nicht lösen. Die Frage des kaiserlichen Postregals blieb politisch bis zum Ende des Reiches ungeklärt.⁸³ Um den zwischenstaatlichen Briefverkehr zu bewältigen, schlossen vor allem die brandenburgische, kursächsische und kaiserliche Reichspost abwechselnde Postbündnisse.⁸⁴ Trotz häufiger Meinungsunterschiede über die Aufteilung des Portos kam es zu einer Annäherung der kursächsischen Landespost von der brandenburgischen Post an die Reichspost. Ausschlaggebend war das Interesse an der gemeinsamen Abwicklung des Post-Transitverkehrs von den osteuropäischen Staaten über Hamburg oder Bremen in die Generalstaaten.⁸⁵

Die Reichspost war immer ein politisches Instrument der habsburgischen Kaiser und mit der katholischen Partei ein entscheidender Förderer der Taxis.⁸⁶ Der Tod Kaiser Karl VI. (1706-1740) warf für die Taxis, speziell für den erst kürzlich in seinem Amt bestätigten Reichsgeneralpostmeister Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis, zahlreiche politische Probleme auf. Er unterstützte mit erheblichen Geldsummen die Wahl des bayrischen Kurfürsten Karl Albrecht zum Kaiser des Reiches. Als Karl VII. (1742-1745) revanchierte sich

⁸¹Behringer, Thurn und Taxis, 95.

⁸²Ebd., 96.

⁸³Ebd., 98.

⁸⁴Dallmeier, Quellen, Teil I, 142.

⁸⁵Ebd., 142.

⁸⁶Behringer, Thurn und Taxis, 116.

dieser mit einer Statusverbesserung der Reichspost durch ihre Erhebung zum „Thronlehen“, der Einrichtung eines kaiserlichen Postamtes in Rom, was auch den persönlichen Status des Fürsten von Thurn und Taxis betraf. Die Parteinahme des Fürsten führte unweigerlich zur Verstimmung mit Österreich. Wien machte den amtierenden Reichsgeneralpostmeister darauf aufmerksam, dass das Postlehen in den österreichischen Niederlanden gefährdet sei. Maria Theresia ließ den Fürsten in Brüssel in Untersuchungshaft nehmen.⁸⁷ Nach dem Tod von Karl II. und der Wahl von Stephan Franz von Lothringen als Franz I. zum Nachfolger war es dem Verhandlungsgeschick des Taxischen Rats François von Lilien zu danken, dass eine Aussöhnung mit Österreich erreicht wurde. Im Dezember 1745 ernannte Maria Theresia den Fürsten von Thurn und Taxis zum kaiserlichen Geheimen Rat und später zum kaiserlichen Prinzipalkommissar.⁸⁸

Die Taxis-Post war im 16. Jahrhundert ein Zuschußbetrieb und weit weg von der Selbstfinanzierung. Die Taxis versuchten durch Übernahme der neu entstandenen Postunternehmen in die Reichspost das unternehmerische Konzept in der Hand zu behalten. Um 1600 wurden die Subventionen durch die spanische Krone, ohne dass nennenswerte Probleme bei der Postabwicklung auftraten, reduziert. Ab der Mitte des 17. Jahrhunderts wurde die Post für den Monopolinhaber in den reichen Niederlanden zu einer „Goldgrube“. Als die spanische Krone anlässlich des Spanischen Erbfolgekrieges dessen gewahr wurde, musste Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis im Jahre 1709 300.000 Gulden Anwartschaft für die Wiedererlangung der 1701 verlorenen niederländischen Post bezahlen.⁸⁹ Nach dem Frieden von Rastatt 1714 beließ Kaiser Karl VI. dem bisherigen französischen Pächter die Post, bis sich Fürst Anselm Franz von Thurn und Taxis im Jahre 1724 bereit erklärte, ebenfalls eine Pacht in der Höhe von 80.000 Gulden zu bezahlen. Fünf Jahre später wurde die Pachtsumme auf 125.000 Gulden angehoben und der Pachtvertrag mit 25 Jahren befristet. Sichtlich war die Pachtsumme zu hoch bemessen, da das Jahr 1733 mit einem Minus für die Taxis abgeschlossen werden musste. Nach den 1740er Jahren ging es mit den Gewinnen wieder bergauf und im Jahre 1769 verblieb nach Abzug der Pacht ein jährlicher Gewinn von 135.000 Gulden. Mit dem Einzug der französischen

⁸⁷Behringer, Thurn und Taxis, 117.

⁸⁸Ebd., 118.

⁸⁹Ebd., 113.

Revolutionstruppen im Jahre 1794 ging die niederländische Post für die Thurn und Taxis für immer verloren.⁹⁰

Die Konkurrenz der Landesposten führte zu einer Erneuerungsphase der Reichspost. Die laufende Überprüfung und Visitierung durch Kommissare des Reichsgeneralpostmeisters erbrachten mit weiteren organisatorischen Verbesserungsmaßnahmen den gewünschten Erfolg. Durchgreifende Postvisitationen in den 1750er und 1760er Jahren, sowie eine postalische Differenzierung der Posttarife trugen dazu noch das ihre bei.⁹¹

Die Fahrpost mit „Rollwagen“ kam ab der Mitte des 17. Jahrhunderts vorerst im flachen Norden in Gebrauch. Erst seit 1660 ist die Verwendung von Postkutschen bei der Reichspost belegt.⁹² Seit 1698 sah die Reichspostordnung die Bereitstellung von zwei gedeckten Kaleschen an allen Poststationen vor. Die Reitpost zwischen Coburg und Nürnberg wurde im Jahre 1702 von den Thurn und Taxis in eine reguläre Fahrpost umgewandelt.⁹³ Im Jahre 1748 gestattete Maria Theresia dem Taxischen Oberpostmeister Freiherrn von Lilien die Einrichtung eines wöchentlich verkehrenden, von der österreichischen Post unabhängigen Postwagenkurses zwischen Regensburg und Wien.⁹⁴ Ein kontinuierlicher Aufschwung der Fahrpost ist seit dem Jahre 1780 zu erkennen.⁹⁵

Der Aufstieg des Taxischen Unternehmens war trotz des Verlustes des totalen Monopols im Reich bis 1806 gewährleistet. Mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation im Jahre 1806 erloschen auch das kaiserliche Postregal und der Anspruch der Familie Thurn und Taxis auf das Amt des Generalpostmeisters.⁹⁶ Trotzdem überlebte die Reichspost um weitere sechzig Jahre als privat betriebene Thurn und Taxis Post mit Firmensitz in Frankfurt am Main. Die Hoheitsrechte der Post fielen an die Rheinbundfürsten, die ihrerseits mit dem Hause Thurn und Taxis Lehenverträge abschlossen, in denen sie diesen die Wahrnehmung der Posthoheit in ihren Ländern übertrugen.⁹⁷

⁹⁰Behringer, Thurn und Taxis, 114.

⁹¹Ebd., 122.

⁹²Ebd., 123.

⁹³Ebd., 123.

⁹⁴Ebd., 123.

⁹⁵Ebd., 123.

⁹⁶FZA, Postakten 324. Postvertrags-Sammlung 1804-1853; zit. bei Behringer, Thurn und Taxis, 146.

⁹⁷FZA, Postakten 965 – 967; zit. bei Behringer, Thurn und Taxis, 146.

Das endgültige Ende der Thurn-und-Taxis-Post kam nach dem Sieg der Preußen gegen Österreich im Jahre 1866. Preußische Truppen besetzten am 21. Juli 1866 die Stadt Frankfurt sowie die Zentrale der Taxis-Post und zwangen den amtierenden Generalpostdirektor Freiherr von Schele zur friedlichen Übergabe der Posteinrichtungen. Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis wurde von Preußen zu Verhandlungen über die Abtretung seiner Posten gegen die Zahlung einer Abfindung gezwungen. Der Abtretungsvertrag wurde am 28. Januar 1867 durch Fürsten ratifiziert, die Übergabe erfolgte am 1. Juli 1867.⁹⁸

1.2 Das Postwesen in den österreichischen Erbländern

Zwischen der Hofpost und der jeweiligen Landespost ist grundsätzlich zu unterscheiden. Bis zum Abschluss des ersten spanisch-niederländischen Postvertrages von 1505 war es die Aufgabe der von Maximilian I. ins Leben gerufenen „europaumspannenden“⁹⁹ Post, den Transport der staatlichen und privaten königlich- kaiserlichen Post durchzuführen. Der erste urkundlich in den Tiroler Raitbüchern erwähnte Postmeister im Habsburgischen Dienst war - wie bereits im vorangegangenen Kapitel erwähnt - Janetto de Tassis (Dax).¹⁰⁰ Er sowie die später amtierenden Hofpostmeister waren bis 26. August 1536 unmittelbar dem Kaiser, danach aber dem Obersten Kanzler unterstellt. Dieser erteilte dem Hofpostmeister die Aufträge für den Transport der kaiserlichen Briefe. Mit der fertiggestellten Briefexpedition händigte die Hof- und Kammerkanzlei dem Hofpostmeister einen Postzettel aus, in dem der Tag, die Stunde, die „Malstätten“, wohin die Briefe abzufertigen und wohin sie geführt werden sollten, festgelegt waren.¹⁰¹ Der Hofpostmeister durfte ohne dem Wissen des Obersten Kanzlers keine Post absenden. Bei eiligen Postsendungen mit der Kennzeichnung „ain Justitia“ war eine Transportgeschwindigkeit von einer Meile in 1¼ Stunden vorgeschrieben. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit bei sogenannten „Tagreisen“ war im Sommer mit sieben, im Winter mit sechs Meilen festgelegt.¹⁰² Die Erwähnung, dass der Hofpostmeister „über seine ordinari Pferde“¹⁰³ noch drei weitere Pferde zu halten hatte, weist auf die Tatsache hin, dass auch private Post befördert wurde.

⁹⁸Behringer, Thurn und Taxis, 186.

⁹⁹Ebd., 22.

¹⁰⁰Effenberger, Geschichte, 15.

¹⁰¹Ebd., 16.

¹⁰²Ebd., 16.

¹⁰³Ebd., 16.

Bereits 1507 errichtete der Innsbrucker Oberpostmeister Gabriel von Taxis einen vorder-österreichischen Postkurs zwischen Innsbruck, Füssen, Freiburg im Breisgau und Straßburg.¹⁰⁴ Die Beförderungszeit von Innsbruck nach Brüssel und umgekehrt betrug - wie bereits oben erwähnt - fünf, in Winterzeiten sechs Tage.¹⁰⁵ Im Jahre 1515 wurde die bis dahin auf die Beförderung von amtlichen Schreiben eingeschränkte „Beförderungserlaubnis“ aus Gründen der Finanzierbarkeit auf Privatpost erweitert.¹⁰⁶

Im Jahre 1526 übertrug König Ferdinand I. Anton von Taxis das Hofpostmeisteramt, welches dieser bis in das Jahr 1548 inne hatte. Sein Nachfolger wurde bis 1559 Mathias von Taxis, der die Hofwürde dann an Christoph von Taxis als neuen Hofpostmeister übergab. Bereits zu Lebzeiten von Christoph von Taxis wurde auf kaiserlichen Befehl aufgetragen, die „sieben silbernen Boten Büchsen“ dem „jetzigen Hofpostmeister Paul Wolzogen“ auszufolgen.¹⁰⁷ Wolzogen erhielt am 16. Oktober 1541 mit Urkunde das Postmeisteramt in Wien zugesprochen.¹⁰⁸ Aus dieser Urkunde ist ersichtlich, dass in Wien neben dem Hofpostamt auch ein eigener Postmeister seinen Dienst verrichtete. Das kann als Indiz für den Willen des Herrschers angesehen werden, die Angelegenheiten der Hofpost nicht mit jenen der Parteienpost zu vermischen. Im Jahre 1576 erscheint Michael Wolzogen als „Röm. kaiserlicher Majestäts Postmeister zu Wien“.¹⁰⁹ Nach seinem Tod erhielt im Jahre 1583 sein Bruder Hans Christoph Wolzogen das N.-Ö. Postmeisteramt. In diesem Amt folgte ihm am 4. Juni 1601 der Hofdiener und Prager Postmeister Carl Magno nach.

Für das Hofpostmeisteramt erhielt Paul Wolzogen neue umfangreiche Instruktionen, die jedoch ohne Datum ausgestellt wurden. Die Instruktionen enthielten genaue Regelungen hinsichtlich der „raittenden Hof Camer Potten“, des Trinkgeldes der Postknechte, des abzudeckenden Gebietes von den „Niderlandt, Frankreich, Hispania, und Italia“, der Entlohnung des Postmeisters in Prag, Graz, „Augspurg“ und Reinhausen, des Verhaltens während der Winterzeit sowie deren zeitliche Begrenzung. Sehr wichtig war das Prozedere bei der Übergabe beziehungsweise Übernahme der Briefpost, sowie die Regelung der Verantwortlichkeiten im Allgemeinen und für die Verpackung und den Transport des

¹⁰⁴Behringer, Thurn und Taxis, 37, 46 f., 197, 200.

¹⁰⁵Ebd., 73.

¹⁰⁶Ebd., 32.

¹⁰⁷Dallmeier, Urkunden-Regesten, Teil 168.

¹⁰⁸Kalmus, Weltgeschichte der Post, 1937, 190 f. Effenberger, Geschichte, 18.

¹⁰⁹Effenberger, Geschichte, 18.

Postgutes in „Pulgen“. Da Paul Wolzogen über Aufforderung der Hofkammer am 26. Jänner 1568¹¹⁰ berichtete, wie viele Postboten in kaiserlichen Diensten standen und wie hoch der Kostenaufwand war, könnten die Instruktionen mit dem Jahre 1567 datiert werden. Gemäß der Aufstellung des Hofpostmeisters Paul Wolzogen musste der Kaiser für die Hofpost und die Besoldung der N.Ö. Postämter 16.224 Gulden aufwenden.¹¹¹ In den Kosten inkludiert war die notwendige Bereitstellung von insgesamt 169 Pferden. Paul Wolzogen wurde im Jahre 1570 von seinem Sohn Hanns in der Würde des Hofpostmeisteramtes abgelöst.

Nach dem Tod von Hanns Wolzogen ersuchte Kaiser Rudolf II. seinen Bruder Erzherzog Ernst von Österreich um seinen brüderlichen Rat bezüglich der Besetzung des erledigten Hofpostmeisteramtes. Im selben Jahr berichtete der Buchhalter und „Raitrath“, dass anlässlich der vakant gewordenen Besetzung auch eine neue Instruktion für das Hofpostmeisteramt zu erlassen sei. Kaiser Rudolf II. kam diesem Wunsch am 14. Juli 1588 nach.¹¹² Neben diversen administrativen Bestimmungen erscheint die Angabe über die Transportgeschwindigkeit von Interesse: „Die Postboten sollen bei einer gar eilenden Post, auf welcher im Postzettel ein Justitia gestellt ist, eine deutsche Meile Wegs in einer Stunde reiten, bei einer Post ohne Justitia oder Cito, in 1¼ Stunden“.¹¹³ Die Postbesoldung und alle Extraordinarien hatte der Postmeister vom Hofzahlmeisteramt zu erhalten. Der Hofpostmeister hatte am Ende jeden Jahres seine Amtsrechnung zu „schließen“ und mit den zugehörigen Belegen spätestens zwei Monate danach der N. Ö. Kammerbuchhalterei zu übersenden.¹¹⁴ Von großer Bedeutung war die Installation eines sogenannten „Gegenschreibers“. Seine Aufgabe war, wie die Amtsbezeichnung bereits zum Ausdruck bringt, darüber zu wachen, ob der Hofpostmeister seinen instruktionsmäßigen Verpflichtungen nachkam, und Mängel an die Hofkammer zu melden.¹¹⁵

Nach dem Tod von Hanns Wolzogen im Jahre 1588 blieb die Stelle des Hofpostmeisters bis Ende 1592 unbesetzt. Am 17. Dezember 1592 folgte durch kaiserliches Dekret an die Hofkammerräte der Reichskanzlei-Registrator Georgen Pichl von Pichelberg als Hofpostmeister. Er übte sein Amt bis zum Jahre 1610 aus. Danach wurde das Obrist

¹¹⁰Effenberger, Geschichte, 21.

¹¹¹Ebd., 22.

¹¹²Ebd., 26.

¹¹³Ebd., 26.

¹¹⁴Ebd., 27.

¹¹⁵Ebd., 27.

Hofpostamt an Lamoral Freiherrn von Taxis übergeben. Lamoral wurde anlässlich der Übernahme des Reichs-Postgeneralates am 19. September 1612 seines Hofpostmeisteramtes enthoben und angewiesen, seine bisherige Tätigkeit samt den zugehörigen Unterlagen an den N. Ö. Postmeister Carl Magno zu übergeben. Dieser hatte im Jahre 1620 bereits 47 Dienstjahre hinter sich und ersuchte um Entlassung aus dem Dienst und Bewilligung eines baren Gnadengeldes. Wegen seiner Postamtsdienste wurde ihm „Zue ainer gnaden ergötzlichkeit 7000 fl rh.“¹¹⁶ gewährt. Sein Nachfolger war sein Sohn Hanns Jacob Magno.

Am 24. Oktober 1622 begann für das Postwesen in Österreich ein neues Zeitalter. Hanns Jacob Magno, kaiserlicher Rath und Obrist Postmeister in Österreich, Ungarn, Böhmen und den zugehörigen Ländern hat mit Hanns Christoph Freiherrn von Paar zu Hartberg und Krottenstein, kaiserlicher Rat, Kämmerer und Obristen Hof- und Erbland Postmeister in Steyr =Steiermark einen Vertrag über die Übernahme des Obristen Hofpostmeisteramts samt Zubehör geschlossen. Am 25. April 1623 wurde der Verkauf durch die Quittierung von 15.000 fl. bestätigt. Am 1. Mai 1623 trat Hanns Christoph Freiherr von Paar das Österreichische Obriste Hofpostmeisteramt an. Seine Nachkommen bekleideten das Amt bis zur Inkamerierung des Postwesens im Jahre 1722 als selbständige Unternehmer. Ab diesem Zeitpunkt, der erste Postrezess datiert mit 1. Juli 1722 verblieb der Familie Paar zwar das Lehen des Obristen Hof- und General- Erblandpostmeisters, die Nutzung und die eigenständigen Dispositionen wurden ihnen aber entzogen.

Da Tirol und Vorderösterreich von 1564 bis 1665, außer einer kurzen Unterbrechung von 1595 bis 1602, in der die vorderösterreichischen Länder an Kaiser Rudolf II. zurückfielen¹¹⁷, von habsburgischen Nebenlinien regiert wurden, konnte die Postlinie ihre Eigenständigkeit erhalten. Paul von Taxis wurde 1645 von Erzherzogin Claudia Medici von Toscana, der Frau von Erzherzog Leopold V., das Oberste Hofpostamt in Tirol und das der vorderösterreichischen Linie erblich verliehen. Obwohl Karl von Paar, Sohn des Hans Christian von Paar, sich um das Tiroler und vorderösterreichische Postlehen bewarb, bestätigte Leopold I. im Jahre 1666 das von Erzherzogin Claudia im Jahre 1645 erteilte Erblichkeitsprivileg an den Innsbrucker Zweig der Familie Taxis.¹¹⁸

¹¹⁶Effenberger, Geschichte, 28.

¹¹⁷Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 46.

¹¹⁸Kalmus, Weltgeschichte der Post, 222–234. Taxis-Bordogna/Riedel, Zur Geschichte, 34–37. Wurth, Die Tiroler Taxis, 42–47.

Nach der Länderteilung 1564 entwickelten sich in den habsburgischen Erbländern drei, ab 1583 vier unabhängige Postzentren.¹¹⁹

1. Das kaiserliche (Oberst-)Hofpostmeisteramt in Wien. Es beschränkte seine Tätigkeit auf Österreich ob und unter der Enns, Böhmen, Mähren und Ungarn.
2. Das diesem untergeordnete Hofpostmeisteramt in Prag. Nach der Übersiedlung des kaiserlichen Hofes nach Prag 1583 verblieb in Wien nur ein niederösterreichisches Postmeisteramt, das weitgehend selbstständig Postkurse in Österreich ob und unter der Enns und in Ungarn leitete. Das kaiserliche Hofpostmeisteramt lag hingegen ab diesem Zeitpunkt in Prag.
3. Das tirolerisch-vorderösterreichische Hofpostmeisteramt in Innsbruck, das seit 1564 auf Dauer mit dem Innsbrucker Postamt verbunden blieb.
4. Das innerösterreichische Hofpostmeisteramt in Graz.

Eine wesentliche Grundlage für das Funktionieren des Postsystems war die ordnungsgemäße Besoldung der Postmeister und ein entsprechendes System der Taxen um ausreichend Einnahmen zu erzielen. Erste Unklarheiten bezüglich der Einnahmen der Familie von Paar aus dem erbländischen Postlehen wurden von den Raiträten 1630 in den Raum gestellt, zumal der Kaiser zum Postwesen „aus eigenem Sekhl“ scheinbar noch immer beigetragen hatte. Es stellte sich die Frage, ob die gemäß einheitlicher „Tax“ eingegangenen Beträge zur Gänze dem Freiherrn von Paar zu überlassen wären oder ein Teil an den Kaiser abzugeben wäre. Diese Unklarheiten sollten 100 Jahre später anlässlich der Ärarisierung des Postwesens der staatlichen Verwaltung als hilfreiches Argument dienen. Die Genehmigung der von Johann Christoph von Paar vorgelegten Entwürfe für die erste Taxordnung sollte infolge unterschiedlicher Meinungen in der staatlichen Verwaltung erst im Jahre 1661, also bereits in der Amtszeit von Graf Carl von Paar, erfolgen. Diese führten hinsichtlich ihres Anwendungsbereiches zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der Hofkammer und Carl von Paar, die letztlich durch einen Schiedsspruch des Kaisers am 10. Mai 1661 bereinigt wurden.¹²⁰ Er sah eine Trennung in der Gebühr von einem Groschen (drei Kreuzer) für den Bogen und zwei Groschen für das Lot¹²¹ vor. Somit konnte mit 16. April 1655 die erste

¹¹⁹Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, Teil 1, 337. Wurth, Österreichisches Jahrbuch 1978, 60–92; ders., Kleine Post, 5–7; ders., Österreichisch Schlesien; ders., Wolzogen; ders., Familie Paar.

¹²⁰Wurth, Die Paar, 44.

¹²¹1 Lot = 4 Quentchen = 17,540 2500 Gramm.

allgemein gültige Tariftabelle geschaffen werden, die ihren Niederschlag in der kaiserlichen Postordnung desselben Datums fand. Dabei wurden gewissen Institutionen Freizügigkeiten und Portofreiheit eingeräumt, die auch später immer wieder Anlass zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen dem jeweiligen Obristen-Erblandpostmeister und der Hofkammer führten.¹²² Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts war die Post in den habsburgischen Kernlanden „Privatunternehmen auf Lehensbasis“¹²³, dem für die Beförderung von Briefen und die Vermietung von Pferden an Reisende ein staatlich geschütztes territoriales Monopol verliehen worden war. Da der „Unternehmer“ oder Lehensinhaber keine Verluste, sondern Gewinne machen wollte, bot er seine Leistungen nur dort an, wo ein Ertrag sichergestellt erschien. Ausgenommen waren jene Situationen, wo aus staatspolitischen Interessen trotz eines zu erwartenden Verlustes ein Kurs installiert werden musste. Die entstandenen Verluste mussten in diesen Fällen vom Ärar, den Landständen oder anderen Trägern übernommen werden. Wurden zum Beispiel Postlinien aus militärischen oder politischen Gründen betrieben, so hatten die Landstände oder der Kaiser oder beide die Kosten zu tragen. Im 17. Jahrhundert mussten die Krainer Landstände für die „Unterkrainger Post“ von Laibach nach Karlstadt und die Hofkammer für den Postkurs über Görz nach Venedig aufkommen.¹²⁴ Ansonsten verblieben die Erträge aus allen anderen Linien nach Abzug der Pachtsumme und sonstiger Aufwendungen den Grafen von Paar.

Ein wichtiges Thema war die Sicherheit des Postlaufs, die angesichts der Kriegsverhältnisse und umherziehender marodierender Banden nicht gewährleistet war, was entsprechende Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Post hatte. Hans Christoph von Paar bat bereits am 27. März 1623 um 20 kaiserliche Schutzbriefe, die einerseits tätliche Übergriffe, andererseits Handgreiflichkeiten der Kuriere gegenüber Hauptpostmeistern verhindern sollten. Gleichzeitig wurde die Gebühr für zwei Postpferde mit sechs Gulden festgeschrieben. Gebührenfreie Pferde waren hingegen ausschließlich kaiserlichen und erzherzoglichen Kurieren vorbehalten. Ein neuerliches Ansuchen für Schutzbriefe erging am 26. Februar 1632. Infolge der Kriegswirren kam es auf den Poststraßen in Böhmen und

¹²²Wurth, Die Paar, 44.

¹²³Helmedach, Das Verkehrssystem, 190.

¹²⁴Ebd., 62. Vgl. Tomasin, Petrus: Die Post in Triest, 54ff. ; Dimitz, Geschichte Krains, Bd. 4, 80.

Mähren durch bewaffnete Gruppen zu Gewalttätigkeiten, Überfällen auf Poststationen sowie Futterdiebstählen.¹²⁵

Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts kam es zu einem intensiven Ausbau des Postroutennetzes sowie im Sinne einer Rationalisierung der Abläufe zu einer Vereinheitlichung und Konzentration des erbländischen Postwesens. Die Familie Paar arbeitete mit hohem Einsatz an der Verdichtung des Postnetzes, der Errichtung von Posthäusern und dem verkehrspolitisch bedeutenden Ausbau des Streckennetzes. Dies kann als Vorleistung für die später einsetzende Verwaltungskonzentration in der Habsburgermonarchie gesehen werden. Ausgeschlossen blieben für die Paarsche Post die Taxis-Post in Tirol, Vorderösterreich sowie Schlesien, das über ein eigenes Kammerbotensystem verfügte. Hans Christoph von Paar erhielt trotz dieser schwierigen Stellung am 25. März 1633 einen kaiserlichen Auftrag zur Errichtung einer Post von Wien nach Breslau.

Der Hauptsitz des General-Erblandpostmeisters, der bislang in Graz war, wurde 1633 nach Wien verlegt. Hans Christoph starb 1637, worauf sein ältester Sohn, Rudolf Freiherr von Paar, in die väterlichen Rechte eintrat. Nach seinem Tod folgte ihm am 17. Jänner 1639 sein jüngerer Bruder Ferdinand als Lehenserbe¹²⁶, da Rudolf keine männlichen Erben hinterließ. Ferdinand von Paar kämpfte bereits mit finanziellen Schwierigkeiten, wobei sein Lehensbrief von der Hofkammer als Pfand herangezogen wurde.¹²⁷ Die Ursache der Differenzen lag in der unglücklichen Textierung des Lehensbriefs, welche die Frage aufwarf, ob der gesamte Nutzen aus dem Postwesen dem Lehensnehmer zustand, aber das „onus“ (= Last) dem Kaiser zufalle. Die Unstimmigkeiten zogen sich bis zum Tod Ferdinands von Paar hin, da der Kaiser auf Schuldleistung bestand. Seine Gesuche um Schuldennachlass wurde von der Hofkammer abschlägig beschieden. Zur Überprüfung der Gebarung setzte die Hofkammer einen „Gegenschreiber“ ein.¹²⁸ Bis zur Abtragung der Schuld mussten die Paar jeweils die Hälfte des Gewinns an die Hofkammer abführen. Im Zuge der Debatte stand zeitweilig auch der Einzug des Lehens im Raum, was letztlich jedoch unterblieb.

Da auch Ferdinand von Paar ohne männliche Nachkommen war, folgte ihm sein Bruder Carl am 24. September 1644. Es gelang ihm die wirtschaftlichen Verhältnisse zu bereinigen und

¹²⁵Wurth, Die Paar, 45.

¹²⁶Ebd., 47.

¹²⁷Ebd., 47.

¹²⁸Ebd., 47.

Kaiser Ferdinand III. erließ Carl von Paar die ausständige Restschuld.¹²⁹ Seine Stellung bei Hof wurde 1652 durch die Rangerhöhung in den Reichsgrafenstand unterstrichen. Kaiser Ferdinand III. bestätigte nach dem Tod Ferdinand von Paar, dessen Bruder Carl den Lehensbrief. Kaiser Rudolf II. bestätigte diesen euerlich für die habsburgischen Erbländer am 28. Februar 1660.

Auf schriftliches Ersuchen des Grafen Carl von Paar an Kaiser Ferdinand III. vom 28. Februar 1660, den Lehensbrief für das Reichs-Hofpostamt im Wege der Reichshofkanzlei ergehen zu lassen wurde mit Datum vom 9. November 1656 entsprochen.¹³⁰ Carl von Paar stellte das Ersuchen um Bestätigung des Lehensbriefes durch die Reichshofkanzlei um etwaigen Auseinandersetzungen mit den das Reichspostgeneralat innehabenden Taxis zu vermeiden. Kaiser Leopold I. bestätigte am 23. September 1659, dass Carl von Paar der Titel „Kaiserlicher Obrister Hofpostmeister“ zustand.¹³¹ Der weit ausholende Lehensbrief versuchte alle möglichen künftigen Differenzen zwischen den Taxis und den Paar im Voraus zu regeln.

Ein späterer Vorstoß Carl von Paars beim Kaiser bezüglich der Übernahme der Post in Tirol und Vorderösterreich misslang jedoch. Die Organisation der Paarschen Posten war noch weitestgehend auf lokale Postfamilien ausgerichtet. Die Erblichkeit war keine Regel, sondern wurde durch den General-Erblandpostmeister von Fall zu Fall überdacht, danach veranlasst oder abgelehnt. Ebenso war die Besetzung von freien Postmeisterstellen an seine Zustimmung gebunden. Carl von Paar gelang es zumindest 1671 für Wien feste Posttage einzuführen, was auf eine Festigung der organisatorischen Strukturen hindeutete.¹³² Nach dem Tode Carl von Paars 1672 ging das Postlehen auf seinen Sohn Karl Josef über. Dieser war zur Zeit des Überganges noch minderjährig und so ging das Lehen des Wiener Obersten Hofpostmeisteramtes zur Hand seiner Mutter Franziska Polyxena Gräfin von Paar, geborene von Schwanberg. Am 2. Mai 1678 hatte Kaiser Leopold I. die Lehenserneuerung an dem nun volljährig gewordenen Karl Josef vorgenommen.¹³³

Problematisch war die Position des Oberpostmeisters in Pressburg, da die anderen Postmeister in Ungarn dem General-Erblandpostmeister mangelnde Loyalität entgegenbrachten, welche sich mit der jeweiligen Lehensbestätigung „vererbte“. Die wirtschaftlichen

¹²⁹Wurth, Die Paar, 48.

¹³⁰Ebd., 49.

¹³¹Ebd., 49.

¹³²Ebd., 51.

¹³³Ebd., 51.

Verhältnisse Ungarns waren angesichts der nachtürkischen Zeit wenig erfreulich und Karl Josef führte darüber Beschwerde beim Kaiser und ersuchte um einen Ausgleich für die Verluste in Ungarn durch das Lehen für Schlesien. Nach dem Tode Kaiser Leopold I. im Jahre 1705 folgte dessen Sohn Joseph I., welcher das Lehen an Karl Josef von Paar trotz massiver Intervention des Taxischen Reichspostgeneralates bestätigte.¹³⁴

Zu diesem Zeitpunkt kommt die Aversion der Hofkammer gegenüber dem Paarschen Erblehen immer mehr zum Vorschein.¹³⁵ Eine von der Hofkammer eingesetzte Kommission, die mit der Lehenserneuerung Kaiser Joseph I. zusammengefallen war, machte diese Einstellung augenscheinlich. Dabei wurde die unklare Fassung der Lehensrechte und Pflichten der Paar zugunsten des Ärars interpretiert. Vermutlich dürfte der Karl Josef von Paar wohlgesinnte Hofkanzler Verda von Verdenberg diese heiklen Stellen aus dem Lehenbrief entfernt und die veränderte Version dem Kaiser zur Unterzeichnung vorgelegt haben.¹³⁶ Der Hofkammerbericht von 1705 beginnt mit der Feststellung, dass die „Herren Grafen von Paar ab anno 1624 anhero ins 81. Jahre die Posteinkommnisse selbstanmaßlich benutzend [...] jährlich wenigstens je 24.000 Gulden“ für ihren Vorteil bezogen haben. Es mag dies bereits ein Hinweis auf die wirtschaftliche Bedeutung des Postwesens für die staatliche Finanzverwaltung gewesen sein und vielleicht auch einer der späteren Anklagepunkte für die 1722 vorgenommene Inkamerierung. Karl VI. bestätigte nach dem Tode seines Bruders 1712 das Reichs-, wie auch das erbländische Lehen für Karl Josef von Paar. Anlässlich der „Einholung“ des neuen Herrschers Karl VI. durch Karl Josef von Paar bekam dieser für seine Verdienste das Goldene Vlies als Zeichen der Anerkennung verliehen.¹³⁷

Das Postwesen war in der dritten Generation der Lehensträger in „höchste Reputation“ gebracht, die Dichte des Poststraßennetzes und die Anzahl der Poststationen waren gut ausgebaut. Es zeigt, dass die Paarsche Organisation in den Erbländern gut etabliert war und ausgehend von Wien ein groß angelegtes Routennetz anbot. Die Erschließung und Einbeziehung des gesamten erbländischen Herrschaftsbereichs unter Einschluss von Ungarn,

¹³⁴Wurth, Die Paar, 53.

¹³⁵Ebd., 53.

¹³⁶Ebd., 54.

¹³⁷Ebd., 55.

Kroatien, Slawonien und Siebenbürgen, sowie die Einbeziehung in das europäische Post- und Kommunikationsnetz kann mit dem Jahr 1700 als erfüllt betrachtet werden.¹³⁸

Der Inkamerierung gingen lange Ablöseverhandlungen voran, wobei sich die Hofkammer bedenklicher Druckmittel bediente. So sollte auf den Paarschen „Taxtarif“ ein sogenanntes „Aufgeld“¹³⁹ für das Ärar aufgeschlagen werden, was zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand geführt und außerdem den Protest der Postkunden hervorgerufen hätte. Karl Josef von Paar, stimmte 1722 der Einverleibung durch das Ärar zu. Der erste Postrezess datiert, wie bereits weiter oben angeführt, vom 1. Juli 1722. Er kam durch einen Vergleich auf Basis einer jährlichen Abfindung als Entschädigung in der Höhe von 66.000 Rheinischen Gulden, dem fünfprozentigen Nutzen des Kapitals von 1.320.000 Gulden, zustande. Dem Text des Rezesses kann entnommen werden, dass man sich der Führungsqualität und der langjährigen Erfahrungen Karl Josef von Paars auch weiter bedienen wollte. Die „neue“ Führungsposition von Karl Josef in personellen Angelegenheiten war, wie anhand einer kaiserlichen Weisung vom 30. Juni 1722 betreffend der Entlohnung der Postmeister klar nachzuvollziehen war, einem Befehlsempfänger gewichen. Nach dieser Weisung sollten jene Postmeister, welche nicht unter voller Verrechnung standen, die Hälfte, alle anderen jedoch zwei Drittel der vereinnahmten Porti behalten dürfen.¹⁴⁰

An diesem Beispiel ist zu erkennen, dass der Erblandpostmeister gleichsam als oberster Postbeamter angesehen wurde und sich die Hofkammer seiner Person als Mittler zwischen ihr und dem Postregal zu bedienen gedachte.¹⁴¹

Karl Josef Graf von Paar starb drei Jahre nach der Inkamerierung. Sein Nachfolger war sein Sohn Johann Adam von Paar. Da dieser jedoch kinderlos starb, trat sein jüngerer Bruder Johann Leopold das Lehenserbe an. Aus dessen Ehe mit Maria Theresia Gräfin von Sternberg entstammte der Sohn Johann Wenzel, für den Karl VI. das Erblehen unter Einschluss des Rezesses von 1722 erneuerte. Johann Leopold starb 1741 und dessen Sohn, Johann Wenzel Graf von Paar trat 1741 das Erbe im Reichs- Hof- und General-Erbland-Postmeisteramt an. Er sah sich der nur zwei Jahre älteren Herrscherin Maria Theresia gegenüber, die am 28. Juli 1741 das Postlehen nach dem Stand von 1722 bestätigte, mit dem zweiten Rezess vom

¹³⁸Wurth, Die Paar, 55.

¹³⁹Ebd., 60.

¹⁴⁰Ebd., 61.

¹⁴¹Ebd., 61.

12. Dezember 1743 wurde jedoch eine neue Ordnung der Organisation eingeleitet. Der Erblandpostmeister war im Wesentlichen auf beratende Funktion eingeschränkt.¹⁴² Am 6. Oktober 1755 kam die Berufung zum Präsidenten der Hofpostkommission bis zu deren Auflösung 1783.

An diesen Maßnahmen sind bereits die zentralistischen Züge und der neue Regierungsstil deutlich erkennbar. Das Recht der Postenbesetzung lag damit ausschließlich in der Entscheidungsgewalt des Herrschers, was unter „Secundo“ des Rezesses von 1743 zum Ausdruck kommt: „Ungeachtet wir uns die Ersetzung der subordinirten Postmeister-Stellen in unseren königlichen Erblanden von nun an selbst vorbehalten, dennoch Ihm Grafen von Paar und seinen Lehensfolgern gestatten wollen, in deren Erledigungsfalle jedes Mal durch einen allerunterthänigsten Vertrag 3 qualificirte Subjecta zu unserer Allerhöchsten Willkühr in Vorschlag bringen zu können, auf die wir nach Beschaffenheit ihrer deren übrigen Praetendenten Verdienste reflektieren werden.“¹⁴³

Der Rezess erweist sich im Zusammenhang mit dem späteren Aufbau des Postwesens in Galizien und der Bukowina als äußerst wichtig, da die Hofkammer diese neu erworbenen Länder nicht automatisch neben den anderen Erbländern integriert sehen wollte und daher auch keine Anwendung der Rezessvereinbarungen vorgelegen war. Bezüglich dieser neuen Landerwerbungen und dem dort aufzubauenden Postwesen wurde der 1769 in den Reichsfürstenstand erhobene Johann Wenzel von Paar nicht kontaktiert. Es war immer noch derselbe General-Erblandpostmeister, der 1743 jenen zweiten Rezess unterschrieben hatte, der gegen seine gewünschte Einsetzung für die neuen Provinzen verwendet worden war.¹⁴⁴ Nach endlosen Auseinandersetzungen zwischen dem General-Erblandpostmeister und der Staatsverwaltung kam es am 31. Juli 1783 zu einer typisch österreichischen Lösung in Form eines Kompromisses. Dem General-Erblandpostmeister stand zwar gemäß Rezess die Ernennung in dem „revindizierten Lande“ nicht zu, aber unter Berücksichtigung seiner Verdienste und in Würdigung seiner Person wurde ihm, allerdings nur „ad personam“, der Titel zuerkannt.¹⁴⁵ Fürst Johann Wenzel konnte somit ein Vorschlagsrecht betreffend der Besetzung von Posten in Anspruch nehmen, das aber mit seinem Tode 1792 erlosch. Die wiederholten Versuche seines Nachfolgers Fürst Wenzel, die ost- und westgalizischen

¹⁴²Wurth, Die Paar, 62.

¹⁴³Ebd., 63.

¹⁴⁴Ebd., 64.

¹⁴⁵Ebd., 64.

Gebiete in die Gruppe der Erbländer einzubeziehen, wurden jedoch mit 7. Oktober 1796 endgültig mit dem Hinweis, dass in reinem Interesse des Ärars entschieden wurde, abgewiesen.¹⁴⁶

Bis zum Jahre 1749 fand der Transport von Frachtstücken, Geld und Wertsendungen durch die Postanstalten mittels der Reitpost statt, da der Transport durch die „Fahrpost“ erst ab dem Jahre 1748 in den habsburgischen Ländern eingeführt wurde.¹⁴⁷ Im Jahre 1748 erklärte sich Maria Theresia auf Ansuchen des Fürsten von Taxis bereit, durch Franz Michael Freiherr von Lilien eine solche Verbindung zwischen Passau und Wien auf Kosten der taxischen Post zu genehmigen. Bereits 1749 ordnete Maria Theresia entgegen der Empfehlung der Wiener Hofpostamtskontrollore¹⁴⁸ Schmidt und Wieser die Einführung von „Postdiligencen“ auf allen Hauptstrecken der Postrouten an. Es war für Handel und Gewerbe der Beginn einer äußerst positiven Entwicklung, die erstmals eine rasche und effiziente Transportmöglichkeit für Pakete, Geld und Wertgegenstände ermöglichte.

¹⁴⁶Wurth, Die Paar, 64.

¹⁴⁷Effenberger, Geschichte, 100 f.

¹⁴⁸Bericht der Oberst-Hofpostamtskontrollore Schmidt und Wieser, 1746; zit. bei Effenberger, Reformen, 47 f.

2. Die Teilung Polens und das Österreichische Einrichtungswerk

2.1 Vom Wahlkönigtum Polens bis zu seiner Teilung und dem Beginn des österreichischen Einrichtungswerkes

Polen war eine Adelsrepublik, in welcher der Gesamtheit der adeligen männlichen Reichsbürger (Mann für Mann) aufgrund der „electio viritim“¹ die Wahl des Königs zukam. Das „liberum veto“² hatte unabhängig von den jeweiligen Besitzverhältnissen und dem Bildungsstand Gültigkeit. Der Gesamtheit des Adelsstands (Szlachta³) wurde das Recht der Stimmabgabe im Rahmen des Reichstages, dem Sejm⁴, und bei der Königswahl im Wahlreichstag eingeräumt.

Da viele Adelige nicht die finanziellen Mittel hatten, um zum Ort der Wahl zu reisen, waren sie bei der Stimmabgabe oft äußeren Einflüssen ausgesetzt. Durch die Unterstützung rivalisierender Adelige wurde der ausländischen Einflussnahme und damit dem Machtmissbrauch Tür und Tor geöffnet. Adel und hohe Geistlichkeit bemächtigten sich fast aller Ämter im Staat, sodass dem König mehr oder weniger nur der Status eines „primus inter pares“ zukam.

Der polnische Staat war ein loses Gefüge einer Vielzahl heterogener Obrigkeiten und privater Herrschaften, die in Form adeliger Großgrundbesitzer auftraten. Die alte Machtkonkurrenz zwischen dem Mitteladel und den Magnaten entschied sich bereits in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zugunsten der Letzteren. Innerhalb der Güter des besitzenden Adels übte dieser seine fast ungezügelte Allmacht in Bezug auf Privilegien, Wirtschaftsinteressen und exzessive Ausnutzung der Frondienste seiner untertänigen Bauern aus.⁵ Das Prinzip der feudalen Erstarrung erschien sozialpolitisch durch das Beharren auf der gutswirtschaftlichen Leibeigenschaft und dem Mangel an bürgerlichen Innovationskräften zementiert.

¹Electio viritim (lat.): Jedes einzelne Reichstagsmitglied (Sejm) war wahlberechtigt.

²Liberum Veto (veto: lat = ich verbiete) war ein Einspruchsrecht im polnischen Reichstag, dem Sejm. Dort hatte jeder Abgeordnete im 17. und 18. Jahrhundert die Möglichkeit, durch einen einzelnen Einspruch (Veto) einen Beschluss zu verhindern oder zu Fall zu bringen.

³Szlachta (dt. Schlachta) bezeichnet den Adelsstand im Königreich Polen; sie schloss den niedrigen Adel ein, der im Gegensatz zu den hochadeligen Familien manchmal bitterarm, folglich käuflich war. Es herrschte aber im Sejm Einstimmigkeitsprinzip. Daher konnte man mit dem Kauf einiger armer Szlachtaleute (polnisch Szlachczycen) den Sejm, also den polnischen Reichstag, lahm legen, was die Großmächte jener Zeit, Österreich inklusive, auch taten.

⁴Der Sejm bildet neben dem Senat eine der beiden Kammern des polnischen Parlaments. Der Name geht zurück auf den Reichstag im alten polnischen Königreich, wo sich alle Adelige, unabhängig von der Größe ihres Landbesitzes, seit dem 15. Jahrhundert trafen, um den König zu wählen.

⁵Rosdolsky, Untertan und Staat in Galizien, 35, 18.

Den latenten Verfassungskonflikt und die schwache Position des polnischen Königs nutzten die Großmächte Schweden, Russland, letztlich auch Preußen für eine verstärkte Einflussnahme von außen. In den Kriegsphasen und den darauffolgenden Besetzungen befand sich die Republik im Einflussbereich des jeweils militärisch überlegenen Staates. Polen stand 1709 nach der verlorenen Schlacht bei Poltawa, die zugunsten Russlands endete, unter der Einflussnahme des Zarenreiches. Die Friedensordnung von Nystad⁶ im Jahre 1721 sah Polen als „Vorfeld“⁷ des russischen Imperiums. Die bündnispolitische Aktivierung der Republik zielte auf deren Neutralisierung hin.⁸ Seit der Wahl des sächsischen Kurfürsten August des Starken zum polnischen König 1697 war Polen durch sechsundsechzig Jahre mit Sachsen in einer Art Personalunion verbunden. Zwei Wettiner hatten in der Folge den polnischen Königsthron inne, Friedrich I. August Kurfürst von Sachsen als König August II. von 1697 bis 1733 und Friedrich II. August Kurfürst von Sachsen als König August III. von 1733 bis 1763. Der politische Machtverfall der Republik nährte in verstärktem Maße die politischen Begehrlichkeiten der Nachbarn Russland und Preußen. In die vor allem zwischen Russland und Preußen entstandenen diplomatischen Aktivitäten wurde auch Österreich hineingezogen.

Als die Konföderation von Bar – eine Gruppierung polnischer Adliger in den Jahren 1768-1772, welche die innere und äußere Unabhängigkeit Polens gegenüber Russland und dem Osmanischen Reich zum Ziel hatte – ihren Gesandten in Warschau gegen die im Frühjahr 1772 herannahenden russischen Truppen verteidigen wollte und dabei aufgerieben wurde, spitzte sich die politische Lage in Polen zu. In der Folge kam es zur Teilung des Landes. Die Habsburgermonarchie leitete bereits im Dezember 1770 die ersten Schritte gegen Polen ein, indem österreichische Truppen das Gebiet von der nördlichen Grenze Ungarns Richtung Teschen bis nach Siebenbürgen, die Grafschaft Zips, einen schmalen Streifen des Sandezer Landes sowie einen Teil polnischen Gebietes besetzten. Die dreizehn Zipser Städte waren seit 1412 von Ungarn an Polen verpfändet worden.⁹ Maria Theresia nahm vorsorglich im Jahre 1769 den Titel einer Königin von Galizien und Lodomerien an. Preußische Truppen marschierten daraufhin in die westlichen polnischen Gebiete ein. Man wollte der

⁶Nystad, 28. April 1714: Im Friedensvertrag von Nystad trat Schweden die Gebiete Ingermanland, Livland, Estland, die Inseln Ösel und Dagö sowie Südkarelien an Russland ab. Dafür erhielt es Finnland zurück, das Peter I. 1714 erobert hatte.

⁷Müller, Die Teilung Polens 1772, 1793 und 1795, 14.

⁸Ebd., 17.

⁹Schmidt-Rösler, Polen. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, 56.

Machtausdehnung Russlands in Polen im Sinne des europäischen Gleichgewichts Einhalt gebieten.

Bezeichnend für alle drei Teilungsmächte war, dass sie trotz einer feierlichen Erklärung von 1772 über die „Einhaltung vollkommener Parität [. . .] bei der Erwerbung der polnischen Gebietsteile“ sowie „der gegenseitigen Hilfeleistung in den polnischen Angelegenheiten“¹⁰ bereits im Mai desselben Jahres ohne weitere Vereinbarungen bezüglich der Abgrenzungen der zu besetzenden Gebiete ihre Truppen einmarschieren ließen – eine alt geübte Taktik zur Schaffung territorialer Fakten für spätere Gebietsverhandlungen. Der österreichische Gebietsanteil bestand in den Wojewodschaften¹¹ Sandomir, Belsk, Podolien und Wolhynien, Rotreußen und den Fürstentümern Auschwitz und Zator.¹² Die Festlegung der vorläufigen Grenzen erfolgte erst im August 1772. Die Grenzstreitigkeiten sollten sich noch bis 1774 fortsetzen.

Im März 1772 erteilte Kaiser Joseph II. seine Instruktionen für den Einmarsch. Am 1. Mai des gleichen Jahres erging der Marschbefehl des Hofkriegsrates an András Graf Hadik¹³ entlang der Weichsel an die „Gränze des Belzer Palatinas bis an die Gränze zu Wohlhynien und Podolien, in das linke Ufer des Dniesters“ vorzurücken.¹⁴ Am 14. Mai 1772 überschritten österreichische Truppen die Grenze zu Polen und besetzten jene Gebiete, die aufgrund der zwischen den Teilungsmächten geschlossenen Verträge vom 5. August 1772 an Österreich fallen sollten. Am 14. Mai 1772 standen die vom General der Kavallerie, András Reichsgraf Hadik, befehligten Truppen bereits weit in Galizien. Die förmliche Inbesitznahme des neu erworbenen Landes erfolgte durch das Patent vom 11. September 1772¹⁵ und umfasste einen großen Teil des damaligen Kleinpolens, die Umgebung am linken Weichselufer und den südlichen Teil der Lubliner Wojwodschaft mit der Stadt Zamość.¹⁶

Der Grenzvertrag zwischen Österreich und Polen wurde zwischen Maria Theresia und dem polnischen König abgeschlossen und durch die Gegenzeichnung der Reichstags-

¹⁰Bittner, Staatsverträge, Bd. 2, Nr. 1180.

¹¹Das wichtigste Hofamt am polnischen Königshof hatte der Palatin inne. Er war für die Hofhaltung verantwortlich. Später bekam er die Führung des Heeres übertragen und erhielt die Bezeichnung „wojewoda“. Im Lauf der Landesteilung im Mittelalter in einzelne Teilfürstentümer setzte jeder Fürst seinen eigenen Wojwoden zur Verwaltung ein. Die Teilfürstentümer erhielten die Bezeichnung Wojwodenschaft; zit. bei Glassl, Einrichtungswerk, 24.

¹²Bittner, Staatsverträge, Bd. 2, Nr. 1183. Grodziski, 26 – 27, zit. bei Glassl, Einrichtungswerk, 19.

¹³András Reichsgraf Hadik von Futak (1710-1790 in Wien) war österreichischer Feldmarschall und Reichsgraf.

¹⁴HHStA, KA – Hofkriegsrat – 1772 – 29 – 10.

¹⁵HHStA, Patentensammlung „Occupantur Regna Galiciae et Lodomeriae“, Edicta et mandata 1772/73, 1 u. 2.

¹⁶Steinbach, Das Postwesen in Galizien, 204 f. Die Stadt liegt südwestlich von Warschau.

delegationsmitglieder vom 18. September 1773 legalisiert.¹⁷ Da sich die drei Teilungsmächte auf die endgültige Festlegung der Grenze nicht einigen konnten, enthielt der Traktat keine Grenzbestimmung. Um die Grenzziehung endgültig zu lösen, einigten sich die Gesandten der Teilungsmächte mit dem polnischen Reichstag darauf, die Festlegung des Grenzverlaufs einer Grenzkommission zu übertragen. Die Tätigkeit der Kommission zog sich bis weit in das Jahr 1776 hinein. Am 7. Februar 1774 wurde der General der Artillerie, Graf Hadik, kommissarisch zum Gouverneur von Galizien ernannt.¹⁸ Im Jahre 1776 erfolgte der endgültige Grenzvertrag, jedoch mit Herausgabe der durch österreichische Truppen bereits besetzten Orte Kasimir (Casimir), Kazimierz (Stadtteil von Krakau), Dubienka und Horodlo.¹⁹

Da Maria Theresia dem Teilungsgedanken nur widerwillig zustimmte, gab es für die neuen Gebiete auch keine konkreten Vorstellungen über die künftige Verwaltungsorganisation. Aufgrund der damals geltenden völkerrechtlichen Normen durfte vor dem Abschluss eines rechtsgültigen völkerrechtlichen Vertrages, den die Teilungsmächte mit dem polnischen Staat abzuschließen hatten, keine neue Zivilverwaltung von der jeweiligen Besatzungsmacht installiert werden. Trotz der rechtlichen Bedenken ordnete Staatskanzler Wenzel Anton Reichsfürst von Kaunitz-Rietberg im Einverständnis mit den Majestäten an, dass den einrückenden Truppen „einige Subjecta ex Civili sogleich beizugeben“ seien, welche „die interimistische Landes-Administration zu versehen“²⁰ hatten. Die Beamten erhielten den Auftrag, alle Steuern und Mauten, die bisher an die polnische Republik abgeführt wurden, festzustellen und für die kaiserlichen Kassen einzuziehen.

Den Berichten Graf Hadiks war zu entnehmen, dass ganze Dörfer vor den heranrückenden österreichischen Truppen flüchteten.²¹ Um die Bevölkerung zu beruhigen, wurden die Militärkommandeure angewiesen, der Bevölkerung Schutz und Sicherung ihres Eigentums zuzusichern und mit größter Sorgfalt vorzugehen. Die Herrscherin war der Ansicht, dass es Aufgabe der Zivilbeamten sein muss, „die Liebe und das Vertrauen der Untertanen“ durch „größtmögliche Milde und Gerechtigkeit“ zu gewinnen. Sie beauftragte die beiden Beamten

¹⁷HHStA, Staatskanzlei – Vorträge 1773, Ktn. 113, Sept. – Dez., Vortrag Kaunitz über Ratifikation des „Cessions-Vertrages“ durch den polnischen Reichstag vom 6. November 1773.

¹⁸HHStA, AVA – Hofkanzlei – Ktn. 229, Einrichtung aquirierter Provinzen, fol. 576.

¹⁹Bittner, Staatsverträge, Bd. 2 (1763-1847), Nr. 1208, 1209, 1213, und 1215; zit. bei Horst Glassl, Das österreichische Einrichtungswerk, 81.

²⁰HHStA, AVA – Hofkanzlei – Ktn. 229, fol. 1 – 3. Vortrag Kaunitz vom 9. Mai 1772.

²¹HHStA, KA – Hofkriegsrat – 1772 -29 – 177. Bericht von Graf Hadik an den Hofkriegsrat vom 23. August 1772.

in Form „vorläufiger Anweisungen“²² der Bevölkerung in den besetzten Gebieten ihre „Regierungs-Maxime und Absichten“ verständlich zu machen.

Die Herrscherin fasste ihre Wünsche hinsichtlich der ersten Stunden der Verwaltung Galiziens in den „Anweisungs-Puncten“ vom 28. Mai 1772 zusammen, nach welchen „sich von Seiten des Civilis in unseren neu occupirten Pohnischen Antheil zu betragen ist“.²³ In diesen Anweisungen wurde bereits die Hof- und Staatskanzlei als diejenige Stelle bezeichnet, die die alleinige Verfügungsgewalt über die neu erworbenen Gebiete hatte. Damit lag die oberste Leitung in der Hand von Staatskanzler Anton Wenzel Reichsfürst von Kaunitz-Rietberg. In diesen ersten Instruktionen erhielten die kaiserlichen Offiziere und Beamten den Auftrag, Erkundigungen über alle den Staat interessierende Details der neuen Provinz einzuholen. Der zivilen Verwaltung stellte die Monarchin zwei Aufgaben: 1. „Die Versehung der interimistischen Administration des Landes“ und 2. „die thunliche Vorbereitung und Erleichterung eines förmlichen Gubernii“.²⁴ Mit dem Terminus „Gubernium“ wurde die jeweilige kaiserliche Landesverwaltung bezeichnet. Die Anweisungen regelten die Art der Schriftform, in der Berichte und Anweisungen zu erfolgen hatten. Um die Übersichtlichkeit zu bewahren, wurde das Anlegen von entsprechenden Registraturen angeordnet. Auf Wunsch der Herrscherin sollten über alle Maßnahmen der Landesverwaltung Protokolle und Journale geführt werden, um den Sachverhalt später jederzeit nachprüfen zu können.

Maria Theresia sah, dass sich die örtlichen Probleme der neuen Provinz nicht von Wien aus regeln ließen und bestimmte zwei leitende Zivilbeamte: den ungarischen Hofkammerrat Török und den siebenbürgischen Gubernialrat Heiter, die in Zusammenarbeit mit den Militärs und dem künftigen Gouverneur eilige Fälle ohne Weisungen des Wiener Hofes sofort vor Ort zu entscheiden hatten.²⁵ Nachträglich sollten sie Vorfälle und getroffene Entscheidungen der Staatskanzlei anzeigen.²⁶ Bei Verordnungen, die keiner sofortigen Erledigung bedurften, war vorher das „allerhöchste Placet“ abzuwarten. Maria Theresia verpflichtete die zivile und militärische Verwaltung, gutes Einvernehmen zu pflegen, um die Wohlfahrt für Staat und Bürger zu fördern.²⁷

²²HHStA, KA – Hofkriegsrat – 1772 – 29 – 45. „Vorläufige Anweisungs-Puncte“ Maria Theresia vom 29. Mai 1772.

²³Arneth, Geschichte Maria Theresias, Bd. 8, 379–388.

²⁴HHStA, KA – Hofkriegsrat – 1772 – 29 – 45. „Vorläufige Anweisungs-Puncte“ Maria Theresia vom 29. Mai 1772.

²⁵Ebd.

²⁶Arneth, Geschichte Maria Theresias 1763 – 1780, Bd. 8, 1763–1780, (1877), 587.

²⁷Glassl, Einrichtungswerk, 27.

Der Hauptstreit zwischen ziviler und militärischer Verwaltung entzündete sich vor allem an der Nahrungs- und Futtermittelversorgung für die stationierten Truppen. Die Monarchin machte die Zivilverwaltung für die reibungslose und termingerechte Anlieferung der Versorgung für die Truppen verantwortlich. Bis zur Einführung eines neuen Besteuerungs- und Münzsystems musste die Steuer in Form von Naturalien entrichtet werden, wozu auch die Erträge aus den Gütern der Adligen und Geistlichen heranzuziehen waren.²⁸ Damit versuchte man in den ersten Monaten nach der Besetzung des Landes, die Unkosten für die Wiener Regierung möglichst gering zu halten. Nach Ansicht des Staatskanzlers sollte es die vordringlichste Aufgabe der neuen Landesverwaltung sein, Steuerämter einzurichten, um damit die Kosten, die dem Staat durch die Einnahme der neuen Provinz entstanden waren, durch Steuermittel aus dem Lande selbst abzudecken.²⁹ Die Besitzergreifung Galiziens stellte die Monarchen Maria Theresia und Joseph II. sowie Staatskanzler Kaunitz vor erhebliche Probleme. Man konnte sich weder auf Erfahrungen eines ähnlichen Staatsaktes noch auf eigene einschlägige Erfahrungswerte berufen. Abgesehen davon hatte man mit der 1748 durch Maria Theresia eingeleiteten neuen Organisation der Staatsverwaltung noch zu wenig Erfahrungen gesammelt, um diese auf Galizien übertragen zu können. Die Vorgangsweise der Staatsführung in Galizien lässt sich in drei wesentliche Phasen unterteilen.

Die erste Phase könnte man sinngemäß als die „Ergründungs-“, die zweite als die „Planungs-“ und die dritte als die „Durchführungsphase“ bezeichnen.³⁰ In der „Ergründungsphase“ legte Maria Theresia die Art, wie die eingesetzten Zivilbeamten vorzugehen hatten, wie folgt fest: „die Liebe und das Vertrauen der Untertanen“ zu gewinnen und die Bevölkerung von den „Regierungs-Maxime und Absichten“ der neuen Herrscher zu informieren.³¹ Dabei wurden die „Regierungs-Maxime“ wie folgt definiert: 1. „Die Beförderung der Ehre Gottes und die Verwaltung der Gerechtigkeit als die wahre Grundfeste einer Regierung [. . .]“ 2. „Die Wohlfahrt ihrer Person“, so behauptete die Herrscherin, „sei untrennbar mit der Wohlfahrt der Untertanen verbunden, weil beide lebensnotwendig aufeinander angewiesen seien.“³² Die Überlegung Maria Theresias basierte auf folgenden staatspolitischen Grundkonzepten: „Eine Vermehrung der landesfürstlichen Macht durch erhöhte Steuereinnahmen kann nur

²⁸Glassl, Einrichtungswerk, 27.

²⁹Ebd., 20.

³⁰Ebd., 21.

³¹Ebd., 21.

³²Ebd., 21.

durch eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Untertanen ermöglicht werden.“ Sie forderte daher von der künftigen Zivilverwaltung, dass sie keinen Unterschied zwischen den Interessen des Souveräns und des Landes machen durften.³³ Aus dieser Aussage spricht die merkantilistisch geprägte Auffassung Maria Theresias. Die „Vorläufigen Anweisungspunkte“³⁴ zeugen von dem Bekenntnis, dass die wahren Quellen der Wohlfahrt des Staates die starke Population, Kultur, Fabriken und Manufakturen seien.³⁵

Es gab auch sehr konkrete „Anweisungspunkte“ für die Inbesitznahme sämtlicher Krongüter ohne Rücksicht auf deren Rechtstitel, die Feststellung der öffentlichen Einnahmen, das Abgehen von den bisherigen Gepflogenheiten der faktischen Bevormundung des Königs durch die Stände (*onera publica*), die Aufhebung der Steuerprivilegien der Geistlichkeit und des Adels. Weiters hatten die Inhaber königlicher Güter ein Viertel des Ertrages an den Staat abzuliefern. Die öffentlichen Kassen waren durch die eingesetzten Zivilbeamten zu öffnen und zu kontrollieren. Unumgänglich schien die Einführung eines neuen Währungssystems, um der Vielzahl der in Umlauf befindlichen Münzen unterschiedlicher Herkunft Herr zu werden. Letztlich war die „Befreiung“ der untertänigen Bauern, die Fürst Kaunitz mit der „antiken Sklaverei“³⁶ verglichen hatte, nicht nur im humanen, sondern vor allem im staatspolitischen Interesse. Der Bauer als Steuerzahler und Rekrut für das Militär war für den Staat unverzichtbar.

2.2 Die Pläne zur Verwaltungsreform bis zu deren Einleitung und deren Durchführung

Unter dem „österreichischen Einrichtungswerk“, eine der zeitgenössischen Aktensprache entstammende Bezeichnung, versteht man die Gesamtheit aller staatlichen Maßnahmen, die zur Eingliederung der an Österreich gefallenen Gebiete gehörten.³⁷ Die Erste Teilung Polens 1772 war der Beginn aller politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Maßnahmen, um das Land organisch dem habsburgischen Gesamtstaat einzuordnen.³⁸ Die offizielle Eingliederung

³³Glassl, Einrichtungswerk, 21.

³⁴Ebd., 21.

³⁵Ebd., 21.

³⁶Ebd., 41.

³⁷HHStA, AVA – Hofkanzlei – Ktn. 229 – 234, Akten aus den Jahren 1772-1790.

³⁸Glassl, Einrichtungswerk, 10.

erfolgte am 11. September 1772.³⁹ In Lemberg wurde ein sogenanntes Gubernium eingerichtet, das die neu erworbenen Gebiete zentral verwalten sollte. Als Amtssprachen wurden das damals noch vorherrschende Latein und die Deutsche Sprache bestimmt.

Mit dem Tode Kaiser Joseph II. im Jahre 1790 war „in gewisser Hinsicht die Epoche der staatlichen und gesellschaftlichen Umgestaltung Galiziens abgeschlossen“⁴⁰. Unter Leopold II. mussten Teile der Reformen von Joseph II. wieder zurückgenommen werden, doch im Wesentlichen blieb das bereits Geschaffene in Galizien bestehen.⁴¹

Das Einrichtungswerk erstreckte sich auf drei große Aufgabengebiete. Der Wiener Hof war bemüht, die bestehenden politischen Institutionen zugunsten eines den anderen kaiserlichen Erbländern entsprechenden politischen Verwaltungssystems zu beseitigen. Die zweite große Aufgabe war die administrative Angliederung an die anderen Erbländer. Die dritte Aufgabe, die Joseph II. zu verwirklichen suchte, trat erst mit seiner Alleinregierung deutlich zu Tage: Galizien sollte eine Musterprovinz werden. Durch Auflösung aller bis zur Inbesitznahme geltenden politischen und verwaltungstechnischen Formen glaubte man mit einer neuen Organisation beim Zustand „null“ beginnen zu können. Behörden, Ämter und Gesetze sollten ohne Rücksichtnahme auf historisch gewachsene Rechtsverhältnisse nach den Vorstellungen der neuen Staatsauffassung geschaffen werden.⁴² Der Wiener Hof versuchte dabei als vorzeigbares Konzept einer neuen Staatsordnung drei Programmpunkte zu verwirklichen⁴³ – die Abschaffung des polnischen Ständestaates, Bildung einer für alle habsburgischen Länder geltenden gleichförmigen Zentralverwaltung und der Ausbau Galiziens zum Musterland.

Die Entwicklung der galizischen Verwaltung nach Inbesitznahme des Landes lässt sich in zwei wesentliche und markante Teilabschnitte gliedern, die ihrerseits wieder einer einfachen Unterteilung bedürfen. Zu den markanten Teilabschnitten ist zum einen die maria-theresianische und die josephinische Zeit mit der offenbaren Dominanz von Joseph II. und zum anderen die nachjosephinische Zeit zu zählen. Die maria-theresianische und josephinische Zeit könnte ihrerseits in die Zeitabschnitte der Inbesitznahme und der Vorbereitung einer künftigen Verwaltungsreform, die etwa bis 1773 währte, sowie die Zeit

³⁹HHStA, *Edicta et mandata Edicta et mandata universalis Regnis Galiciae et Lodomeriae (1772) und deren „Continuatio“ (1773-1818)*. Leopoldi, Typis viduae Josephae Piller, C.R., 1772/73.

⁴⁰Glassl, *Einrichtungswerk*, 10.

⁴¹Wandruszka, *Leopold II.*, Bd. 2, 263 – 264.

⁴²Glassl, *Einrichtungswerk*, 11.

⁴³Ebd., 11.

danach mit den Versuchen einer Umsetzung dieser Pläne gegliedert werden. Die nachjosephinische Zeit ist durch zwei einschneidende Ereignisse gekennzeichnet: die Napoleonischen Kriege mit Auswirkungen auf das Habsburgerreich und speziell auf Galizien sowie der Wiener Kongress mit seinen Auswirkungen für die Zeit nach dem Jahr 1815.

Der Zeitabschnitt der Napoleonischen Kriege war von wirtschaftlichem und politischem Stillstand gekennzeichnet. Folgeschwer waren die Rückschritte in der wirtschaftlichen Entwicklung Galiziens und der Bukowina, gefolgt von einer zusätzlichen Unsicherheit während des Wiener Kongresses. Das sehr langsame Wiedererblühen der wirtschaftlichen Aktivitäten und die Folgen für Staat und Bevölkerung wurden erst durch die Autonomie ab 1868 dynamisiert.

Obwohl Maria Theresia ihrem Sohn Joseph von Anfang an weitestgehend freie Hand in der Verwirklichung seiner Pläne ließ, waren es die direkten und indirekten Maßnahmen beider Herrscherpersönlichkeiten, die die Entwicklung des Landes prägen sollten.⁴⁴ Unterbrochen oder gestört wurde diese Entwicklung durch die Zollrepression Preußens sowie zwei kriegerische Ereignisse – den Bayerischen Erbfolgekrieg 1778/79 sowie die Napoleonischen Kriege von 1800 bis 1814/15. Der Schlusspunkt unter das Kapitel der kriegerischen Ereignisse kann mit dem Wiener Kongress gesetzt werden.

Kaiser Joseph II. hing in der Anfangsphase der habsburgischen Entwicklung in Galizien noch dem Gedanken nach, das Land gegen Schlesien, Bayern oder eines der Donaufürstentümer einzutauschen.⁴⁵ Bedeutend für die Maßnahmen in Galizien waren die Reisen des Kaisers durch das Land. Wichtig war seine erste Reise 1773⁴⁶, in der er in einer Art Bestandsaufnahme feststellen musste, wie wenig seine ersten verordneten Maßnahmen umgesetzt wurden. Er lernte dabei die wirtschaftliche und sozialpolitische Situation des Landes, vor allem der ausgebeuteten Bauern, kennen. Im Jahre 1780 bereiste er anlässlich eines Treffens mit Zarin Katharina II. in Russland ein zweites Mal Galizien.⁴⁷ Die Eindrücke, die Joseph II. gewann, waren für seine weiteren Maßnahmen bedeutend. Seine dritte und wichtigste Reise unternahm er im Jahre 1783. Nachdem Joseph II. kein Treffen mit Herrschern anderer Länder hatte, konnte er sich der eigentlichen Aufgabe seiner Reise voll widmen. Seine Erkenntnisse

⁴⁴Glassl, Einrichtungswerk, 11.

⁴⁵Ebd., 12.

⁴⁶Rumpel, Die Reisen Kaiser Joseph II. nach Galizien, (Diss) Erlangen 1946, 46.

⁴⁷Ebd.,120.

spiegeln sich in den darauffolgenden Patenten und Gesetzen wider. Der Kaiser reiste 1786 und 1787⁴⁸ nochmals nach Galizien, wobei das Hauptanliegen dieser Reisen der administrativen Eingliederung der Bukowina galt. Das Einrichtungswerk in Galizien wurde nicht nur von beiden Herrscherpersönlichkeiten, sondern auch ganz entschieden von der ausübenden Administration geprägt.

Wenzel Anton von Kaunitz-Rietberg fasste gegenüber Maria Theresia die Aufgaben des künftigen Gouverneurs von Galizien, Johann Graf Pergen, in zwei wesentlichen Punkten zusammen: Er hatte im Namen von Maria Theresia und Joseph II. die förmliche Besitzergreifung⁴⁹ vorzunehmen und zweitens eine Zivilverwaltung in den ehemals polnischen Distrikten einzurichten. Die heikle Frage, ob das Patent zur Besitznahme des Landes, wie bisher alle wichtigen polnischen Akte, bei den Gróden, den alten polnischen Gerichten, zu registrieren sei oder nicht, wurde von Joseph II. abgelehnt. Er sah im Falle einer Registrierung nach den bisherigen Gepflogenheiten die Gefahr einer ungewollten Bestätigung des polnischen Systems.⁵⁰ Auf der anderen Seite entzog sich der Kaiser einer juristischen Festlegung und ließ die Angliederung Galiziens an die Ländergruppe der habsburgischen Lande offen.⁵¹

Eine Übernahme der polnischen Verwaltungsorganisation kam wegen der grundlegend unterschiedlichen Verfassungsstruktur nicht in Frage. Nach Ansicht von Fürst Kaunitz musste daher eine neue Administration und Verwaltungsgliederung aufgestellt werden.⁵² Auf die nach Auffassung von Fürst Kaunitz berechtigten umfangreichen Anfragen nach Instruktionen von Graf von Pergen, konnte der Staatskanzler keine konkreten Antworten geben und verwies auf die von Maria Theresia herausgegebenen „vorläufigen Anweisungs-Puncte“⁵³. Er schlug Graf von Pergen vor, vorläufig nach eigenem Gutdünken zu verfahren. Der Gouverneur lieferte rasch umfangreiche Berichte über zivile Beamte, Militärpersonen, aber auch über die Fruchtbarkeit der Böden, die wenigen Industrieansiedlungen und den Handel. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten ließen sich seiner Auffassung nach zu einem guten Teil auf die Militärbesatzung der vergangenen Jahre zurückführen. In Galizien herrschten wegen der

⁴⁸Rumpel, Die Reisen Kaiser Joseph II. nach Galizien, (Diss) Erlangen 1946, 237 – 238.

⁴⁹HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229. Bericht des Staatskanzlers Kaunitz an Maria Theresia vom 6. September 1772.

⁵⁰Glassl, Das Einrichtungswerk, 39.

⁵¹HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229. Joseph II. an Pergen 23. November 1772.

⁵²HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229, Berichte von Kaunitz an Maria Theresia vom 6. September 1772.

⁵³HHStA, KA – Kriegsrat 1772-29-45, „Vorläufige Anweisungs-Puncte“ von Maria Theresia v. 29. Mai 1772.

russisch-konföderierten und österreichischen Besatzungstruppen katastrophale Versorgungs-
verhältnisse.⁵⁴

Maria Theresias Hauptsorge galt in dieser verworrenen Situation in erster Linie den Soldaten und der Sicherstellung ihrer Verpflegung. Die Bewohner Galiziens konnten für die Verpflegung des Militärs nur Naturalien zur Verfügung stellen. Sie sollten ihnen zu einem späteren Zeitpunkt mit den zu leistenden Contributionen gegenverrechnet werden.⁵⁵ Die Naturallieferungen sollten sich für das Land, die Bauern und die Gutsherren als günstig erweisen, da durch den von Kriegswirren verursachten Handelsausfall eine Menge landwirtschaftlicher Produkte unverkäuflich wurden und so eine neue Absatzmöglichkeit fanden.

Ein anderes großes Problem war die Schwäche der polnischen Ständeversammlung.⁵⁶ Fürst Kaunitz sah in ihr das grundsätzliche Übel in den bestehenden gesellschaftlichen Verhältnissen. Der Großteil der Bauern und Bürger lebte in einem totalen Abhängigkeitsverhältnis von ihren adeligen Grundherren und Pächtern.

Graf von Pergen forderte, um widersprechende Anordnungen konkurrierender Hofstellen zu vermeiden, dass Befehle hinsichtlich der neuen politischen Landesverwaltung nur durch die Staatskanzlei, namentlich durch Fürst Kaunitz, erfolgen sollten. Maria Theresia beabsichtigte jedoch die Befehlsgewalt über Galizien dem Staatskanzler nur für zwei Jahre zu übertragen, da die Monarchin nach Durchführung der Verwaltungsreform eine völlige Gleichstellung des Königreiches Galizien mit den anderen Erbländern erreichen wollte.⁵⁷

Die über Jahrhunderte währenden alten Vorrechte des polnischen Adels und der Geistlichkeit waren für den kaiserlichen Hof als Basis für ein staatspolitisches Konzept völlig inakzeptabel. Der Fürst vertrat die Meinung, dass der Adel und die Geistlichkeit anlässlich der Angliederung Galiziens an das habsburgische Reich im Sinne des Gleichheitsprinzips ihre bisherige Steuerfreiheit verlieren müssten.⁵⁸ In diesem Zusammenhang schlug er den Erlass eines kaiserlichen Patents vor, das generell die Steuerpflicht des besitzenden Adels und der

⁵⁴Glassl, Einrichtungswerk, 50.

⁵⁵HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229, Pro Nota des Grafen Pergen vom 30. August 1772.

⁵⁶Glassl, Einrichtungswerk, 41.

⁵⁷HHStA, Staatskanzlei – Vorträge 1772, Ktn. 113 Sept-Dez, Vortrag Kaunitz vom 9. Mai 1772.

⁵⁸HHStA, AVA – Hofkanzlei, Ktn. 229., Pro Nota des Grafen Pergen vom 30. August 1772. Bericht des Fürsten Kaunitz an Maria Theresia v. 6. September 1772. AVA, Hofkanzlei, Ktn. 851, Resolution Maria Theresia vom 10. September 1772.

Geistlichkeit festlegen sollte. Der Staatskanzler und Maria Theresia waren sich darin einig, die Privilegien des Adels für erloschen zu erklären.⁵⁹

Ein großes Thema blieb bis auf Weiteres die Leibeigenschaft. Graf von Perggen trat für die Aufhebung oder zumindest für die Milderung ein.⁶⁰ Auch der Staatskanzler war grundsätzlich für eine Aufhebung, meinte aber, dass dazu noch erhebliche Vorarbeiten nötig wären. Als erster Schritt sollten die Beschränkung der Robotpflicht und die Einführung eines „Urbarial-Regulativs“ durchgeführt werden, aufgrund dessen die Bauern ihre persönliche körperliche Abhängigkeit in eine jährliche Zinszahlung umwandeln könnten. Entsprechende Regelungen mit Vorbildcharakter gab es bereits in Ungarn.⁶¹

Fürst Kaunitz beauftragte Graf von Perggen vorerst mit der Einziehung des gesamten Staatsbesitzes. Bezüglich der Anfrage des Gouverneurs, ob diese Güter auf die Bauern aufzuteilen wären oder ihren bisherigen Besitzern in Erbpacht zu überlassen seien, ließ der Staatskanzler dem Grafen freie Hand, jedoch mit der Auflage, dass in jedem Falle ein entsprechender Pachtschilling an den Staat zu zahlen wäre.⁶²

Einer schnellen Entscheidung bedurften vor allem die finanztechnischen Fragen. Das vordringliche Hauptanliegen war die Geldeinnahme des Guberniums, um die Kosten der Truppenstationierung zu finanzieren. Auf Vorschlag des Gouverneurs sollten jene Einnahmen, die den Aufwand der Truppenstationierung überschritten, einem besonderen Fonds für die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und Verwaltung zugeführt werden. Der Staatskanzler war zwar bis zum Ende der Verwaltungsreform mit der Trennung in eine „provisorische“ und eine „stabile“ Kasse einverstanden, überließ jedoch die Entscheidung über die Verwendung der Gelder Maria Theresia.⁶³ Der Grund für diese Empfehlung könnte der fehlende Überblick über das galizische Steueraufkommen gewesen sein.⁶⁴ Der Staatskanzler wollte wahrscheinlich vor einer definitiven Entscheidung die ersten statistischen Erhebungen abwarten.

⁵⁹HHStA, AVA – Hofkanzlei, Ktn. 229., Resolution Maria Theresias zu den Anfragepunkten des Grafen Perggen, Pro Nota vom 30. August 1772.

⁶⁰Glassl, Einrichtungswerk, 45.

⁶¹Ebd., 46.

⁶²Ebd., 46.

⁶³HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229, Resolution Maria Theresia vom 6. September 1772.

⁶⁴HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229, „Vorläufige Anweisungs-Puncte für den Grafen Perggen“, vom 6. September 1772.

Da das Land für seinen wirtschaftlichen Aufschwung dringend neue, mit westlichen Arbeitsmethoden vertraute Menschen benötigte, erteilte Maria Theresia dem Gouverneur den Befehl, neuen Ansiedlern eine Steuer- und Abgabefreiheit für den Zeitraum von sechs Jahren in Aussicht zu stellen. Rechtlich wurde diese Anordnung erst viel später mit dem kaiserlichen Ansiedlungspatent von 1781 untermauert. Benötigt wurden Handwerker, „Fabrikanten“, aber auch umsichtige Bauern, wobei die Konfession kein Kriterium sein sollte. Trotzdem wurde katholischen Siedlern der Vorzug gegeben. Für neu errichtete landwirtschaftliche Musterbetriebe sollten vom Staat Prämien bezahlt werden.⁶⁵ Die „vorläufige Anweisungs-Puncte“ ergingen bereits vor der Installation des ersten Gouverneurs und zeigten das Bemühen der Herrscher und der Wiener Zentralregierung, das neu erworbene Land zu entwickeln. Dem Wunsch Maria Theresias entsprechend sollte das Gubernium großes Augenmerk auf die Förderung der Landwirtschaft legen. Um eventuellen Hungersnöten vorzubeugen, wurde vorerst die Getreideausfuhr verboten und der Import ungarischen Getreides angeordnet.⁶⁶

Große Aufmerksamkeit wurde der Erforschung der aktuellen wirtschaftlichen Verhältnisse gewidmet. In diesem Zusammenhang ordnete die Zentralverwaltung die Erforschung und Verbesserung bestehender, die Anlage neuer Verkehrswege sowie die Beseitigung von Handelshemmnissen wie etwa Privatmauten an. Die Errichtung der für Regierung und „Commercium“ notwendigen Kommunikationseinrichtung, wurde mit der Anordnung: „auch (sei) für das Postwesen ein Interimale zu machen“, in die Wege geleitet.⁶⁷ Für die Errichtung des Postwesens wurden große Anstrengungen unternommen. Im Kapitel 2.2 dieser Arbeit wird auf diesen Aufbau im Detail eingegangen werden.

Die politischen Entscheidungen von Kaiser Joseph II. hingen zu einem erheblichen Teil von seinen Reiseeindrücken ab. Der Hauptbeweggrund für die erste Reise des Kaisers nach Galizien war die bis zu diesem Zeitpunkt noch ungeklärte Grenzziehung zwischen den Teilungsmächten und Polen. Speziell im Südosten gegen Podolien, im Norden und Osten gegen Wolhynien und bei der Besetzung beider Weichselufer in Westgalizien blieb die Grenzziehung vorläufig noch unklar.

⁶⁵HHStA, AVA - Hofkanzlei, Ktn. 229, „Vorläufig Anweisungs-Puncten, nach welchen sich von Seite des Civilis in Unserem neu occupirten Pohnischen Antheil zu betragen ist.“, vom 6. September 1772.

⁶⁶Ebd.

⁶⁷Grossmann, Österreichs Handelspolitik, 33.

Österreich legte durch seinen Gesandten am 3. August 1773 einen Traktat mit seinen Gebietsanforderungen vor, der anschließend im polnischen Rechtsausschuss ohne formelle Abstimmung angenommen wurde.⁶⁸ Da sich die Teilungsmächte auf eine endgültige Grenzziehung einigen konnten, enthielt der Traktat keine Grenzziehung. Die Gesandten der Teilungsmächte einigten sich auf eine österreichisch-polnische Grenzkommission, die die Grenzen festlegen sollte.⁶⁹ Die österreichischen Grenzen wurden am 18. September 1773 mit der Unterschrift der Delegierten des polnischen Reichstages legalisiert.⁷⁰

Der Reise Joseph II. folgte ein 154 Punkte umfassender Fragekatalog an das Landesgubernium. Weitere 48 Fragen bezogen sich auf die in Galizien stationierten Truppen, mit denen Joseph II. die Verhältnisse in Galizien besser kennenlernen wollte.⁷¹ Anhand der gewonnenen Erfahrungen versuchte er festzustellen, inwieweit und wie rasch sich Galizien in den habsburgischen Länderverband eingliedern ließe.

Die neue Einrichtung der Kreisverwaltungen verzögerte sich, da der Sekretär des Gouverneurs beharrlich andere Vorstellungen vertrat als der mit der Erstellung eines Vorschlages beauftragte Hofrat Kozian. Wegen der Unstimmigkeit musste der Entwurf dem Gouverneur vorgelegt werden, der aber vorerst den Akt liegen ließ und letztlich nach den Vorstellungen seines Sekretärs entschied. Den entscheidenden Ausschlag gab jedoch eine, während des Aufenthaltes des Kaisers in Galizien überreichte Denkschrift des Militärs, worin die Mängel des zivilen Regimes unter Graf von Pergen angeführt wurden.⁷²

Auch Hofrat Kozian, der zahlreiche Entwürfe für den Aufbau der Zivilverwaltung vorlegte, die auch von der Staatskanzlei befürwortet wurden, gewann den Eindruck, dass Graf von Pergen nicht die Absicht hatte, die grundlegenden Reformen in den neu erworbenen Provinzen durchzuführen. Als dem Gouverneur außerdem noch große Nachlässigkeiten beim Aufbau der Finanzverwaltung vorgeworfen wurden, entschied sich Joseph II. für dessen Entlassung.⁷³

⁶⁸HHStA, Staatskanzlei – Vorträge 1773, Vortrag Kaunitz vom 24. September 1773.

⁶⁹HHStA, Staatskanzlei – Vorträge 1773, Vortrag Kaunitz vom 26. September 1773.

⁷⁰HHStA, Staatskanzlei – Vorträge 1773, Vortrag Kaunitz über Ratifikation des „Cessions-Vertrages“ durch den polnischen Reichstag vom 6. November 1773.

⁷¹Rumpel, Die Reisen Kaiser Joseph II., 44.

⁷²HHStA, Staatskanzlei, Staatenabteilung, Polen III, Fasz. 13, fol. 13-22. Anonyme Beschwerdeschreiben über Graf Pergen September 1773.

⁷³HHStA, Staatskanzlei, Staatenabteilung, Polen III, Fasz. 13, fol. 21, 2, Anonyme Beschwerdeschreiben über Graf Pergen September 1773.

Im November 1773 wurde Galizien in sechs Kreise, Krakau, Sandomir, Lublin, Belz, Rotreußen und Podolien, unterteilt, die ihrerseits in 59 Distrikte gegliedert wurden. Die Kreise deckten sich in etwa mit den bis dahin bestehenden Wojwodschaften, die abgeschafft wurden. Nachdem bereits 1774 der Beschluss zur Straffung der Landesverwaltung gefasst worden war, kam es 1777 zu einer Umbenennung der Kreise in Wieliczka, Pilzno, Sambor, Belz, Lemberg und Halitsch (nach dem Namen des Verwaltungssitzes) bei gleichzeitiger Verringerung auf 19 Bezirke. Durch ein am 22. März 1782 erlassenes Patent kam es zu einer zweiten Verwaltungsreform, bei der die bisher bestehenden Bezirke in unmittelbar mit der Landesstelle in Korrespondenz stehende Kreise umgewandelt wurden, wobei durch die Zusammenlegung zweier Bezirke zu einem Kreis Stanislaw 18 Kreise entstanden. In den folgenden Jahren kam es immer wieder zu Veränderungen der Kreisnamen.⁷⁴ Außerdem gab es sechs „Gefälleklassen“ (Finanzkassen). Der Bestand dieser Einteilung währte bis zur Verwaltungsreform von 1784⁷⁵, danach wurden die Grenzen der Kreise verschoben und die Kreishauptstädte teilweise verlegt. Nach der neuen Reform blieb nur die Anzahl der Kreise erhalten, wobei die Bukowina im Jahre 1787 als neunzehnter Kreis eingegliedert wurde. Bis zum Wiener Kongress unterlag die Kreiseinteilung durch Gebietszuwächse und –verluste immer wieder Änderungen.⁷⁶ Ab dem Jahr 1817 blieb es schließlich bei 19 Kreisen.⁷⁷

Die neu gegründete Hofdeputation, die unabhängig von anderen Hofstellen war, wurde mit der Neuregelung der Steuer-, Finanz-, Justiz- und Wirtschaftsgesetze betraut. Maria Theresia überließ Graf Wrbona auch die Auswahl der für ihn arbeitenden Beamten. Am 21. Mai 1774 wurde Wrbona zum neuen Hofkanzler der aus der Hofdeputation gegründeten Galizischen Hofkanzlei berufen, was auf die allerhöchste Zufriedenheit seiner Arbeit hindeutete. Offen blieb nach der Ablösung von Graf Pergen die Entscheidung, wer in Zukunft Gouverneur in Galizien sein sollte. Joseph II. konnte sich mit seinem Favoriten, dem Präsidenten der Hofrechnungskammer Heinrich Graf Auersperg, gegen die Wünsche von Maria Theresia durchsetzen. Graf Auersperg konnte seine Vorstellungen, dass dem Gubernium der Vorrang gegenüber den zentralen Hofstellen einzuräumen sei, gegen die absolutistisch-zentralistische Einstellung der zentralen Hofstellen durchsetzen. Damit wollte er eine rasche

⁷⁴Luca, Geographisches Handbuch, 80–83. „Patent, wo mittels der Einrichtung der neuen Kreisämter kundgemacht wird, vom 22. März 1782“. Edicta et mandata 1782, Nr. 35. Mark, Rudolf A., Galizien unter österreichischer Herrschaft, Marburg 1994, 77 f.

⁷⁵HHStA, AVA – Hofkanzlei – Ktn. 333, Vortrag Brigido vom 3. Februar 1784.

⁷⁶Mark, Galizien unter österreichischer Herrschaft, Marburg 1994, 3 f.

⁷⁷Lichtenstein, Handbuch der neuesten Geographie des Österreichischen Kaiserstaates, 1090 f.

Entscheidungsmöglichkeit aufgrund der sich jeweils ergebenden Situation vor Ort gegenüber einem langwierigen Entscheidungsprozess der Zentralstellen sicherstellen. Dies führte sehr bald zum Streit mit der Wiener Hofstelle, die dem Gouverneur „selbtherrisches, gehorsamwidriges“ und „unbeugsames“ Verhalten vorwarf. Im Jahre 1776 musste sich der Staatsrat mit diesem Streit befassen, doch konnte sich Graf Auersperg gut verteidigen, die gegen ihn erhobenen Angriffe abwehren und dem Galizischen Hofkanzler Graf Wrbna schwerste Vergehen nachweisen.⁷⁸ Die Meinung innerhalb des Staatsrates blieb jedoch geteilt, bis Joseph II. am 26. April 1776 die Galizische Hofkanzlei auflöste. Die Aufgaben wurden auf die jeweils zuständigen Behörden aufgeteilt. Trotz dieses Disputes zwischen dem Hofkanzler Graf Wrbna und dem Gouverneur Graf Auersperg blieb nach Auffassung von Horst Glassl die Arbeit von Graf Wrbna für die Eingliederung Galiziens und das Wirtschaftsleben der Monarchie unbestritten.⁷⁹

Der größte Teil der Geschäfte der Galizischen Hofkanzlei fiel der Böhmisch-österreichischen Hofkanzlei zu, die infolge des großen Arbeitsumfangs die Geschäftsbereiche in zwei Senate aufgliederte. Das frühe Aufgehen Galiziens in den Verband der Monarchie, das der ursprünglichen Zielsetzung des Kreises entsprach, war trotz verschiedener Vorteile auch mit erheblichen Nachteilen für das Land verbunden, die Graf Auersperg klar erkannte. Gleichzeitig mit der Änderung der Zentralbehörden erfolgte eine Ausweitung der Amtsbefugnisse des Gouverneurs,⁸⁰ die ihm freie Verfügungsgewalt über Domänen, Kaufkontrakte, königliche Güter und Mauten, die Judenordnung und die Kreiseinteilung verschaffte.⁸¹ Graf Auersperg war als ehemaliger Hofkammerpräsident ein Fachmann für Steuerangelegenheiten, worauf eine Reihe seiner Vorschläge zurückzuführen war. Maria Theresia und Joseph II. waren sichtlich mit der Arbeit des Grafen zufrieden, da sie seine Amtszeit bis 1780 verlängerten. Ihm folgte sein langjähriger Vizepräsident, Joseph Graf Brigido.⁸²

Kaiser Joseph II. war vom Wert des polnischen Landerwerbes nicht überzeugt. Dies sollte sich sehr deutlich anlässlich des Streits über die bayerische Erbfolge zeigen. Galizien bot sich für

⁷⁸Rumpel, Die Reisen Kaiser Joseph II. nach Galizien, 74. HHStA, AVA – Hofkanzlei, Kt. 230, Vortrag Graf Wrbnas vom 19. Januar 1776.

⁷⁹Glassl, Einrichtungswerk, 79.

⁸⁰Rumpel, Die Reisen Kaiser Joseph II. nach Galizien, 75. HHStA, Staatskanzlei – Vorträge 1776. Note des Kaisers vom 21. Mai 1776.

⁸¹Glassl, Einrichtungswerk, 79 f.

⁸²HHStA, AVA – Hofkanzlei, Ktn. 230, Protokollauszüge vom 9. April 1776.

Joseph noch immer als probates Tauschobjekt an.⁸³ Bei den Friedensverhandlungen in Teschen, die den Bayerischen Erbfolgekrieg beendeten, versuchte er erfolglos Galizien gegen Schlesien zu tauschen.

2.3 Die Frage der Postbeförderung zum Zeitpunkt der Inbesitznahme des polnischen Teilungsgebietes durch Österreich

Die Eingliederung der neu erworbenen Gebiete in das erbländische Postwesen stellte die verantwortlichen Personen vor gewaltige Probleme, da ein Rückgriff auf ein bestehendes, gut organisiertes Postwesen in Polen nicht möglich war.⁸⁴ Das unter polnischer Verwaltung bestandene Botenwesen erstreckte sich im Wesentlichen auf Zubringerdienste von Gemeinde zu Gemeinde. Für die jeweilige Weiterbeförderung hatte die Ortsbehörde zu sorgen. Die in den Erbländern der Habsburgermonarchie weitestgehend überwundenen Beförderungsmethoden durch Metzgerposten waren in Polen noch üblich und dies musste zu einer Konfrontation mit dem österreichischen Postregal führen.

Die von Maria Theresia erlassenen „Vorläufigen Anweisungs-Puncte“ enthielten bereits vor der Ankunft des Gouverneurs in Galizien die Ankündigung: „die Verbesserung der Commercialstraßen nach Hungarn und Ober-Schlesien verdienen alle Aufmerksamkeit; auch (sey) für das Postwesen ein Interima zu machen“.⁸⁵

Zum Zeitpunkt der Inbesitznahme durch Österreich verfügte Polen im Gebiet von Galizien über zwei Hauptpostrouten. Die eine verlief von Warschau über Zamość, Lemberg nach Kamieniec und von Krakau nach Lemberg. Krakau hatte auch eine Postverbindung mit Bielitz, die über die polnische Poststation in Przegonia am linken Weichselufer und weiter über die galizische Poststation Zator nach Kenty führte. Eine weitere Postroute verlief von Lemberg über Brody und Leszniów nach Łuck mit Anschluss an die podolische Hauptpostroute über die Station Gliniany. Für die Verbindung von Krsanystaw und Włodzimierz (beide lagen im Osten Galiziens außerhalb des österreichischen Territoriums) bestand auf der österreichischen Seite eine Verbindung mit zwei Poststationen: Wojsławice und Rubieszów.⁸⁶ Zaleszczyki (Salischtschyky) am Dnjestr hatte keine Poststation, aber eine Posteinrichtung, die

⁸³Arneth, Geschichte Maria Theresia, Bd. 10, 95 – 97.

⁸⁴Wurth, Der Wechsel vom Erblehen zur Staatspost unter Kaiser Karl VI., 172. Wurth, Österreichisches Jahrbuch 1982 für Postgeschichte und Philatelie, 10 f.

⁸⁵HHStA, KA – Hofkriegsrat 1772-29-45, Maria Theresia v. 29. Mai 1772.

⁸⁶Steinbach, Postwesen, 205.

von dem Postmeister Daniel Christiani betreut wurde, der von seinem Wohnort Jazłowiec die Post zwischen Trembowla und Zaleszczyki hin und her transportierte.⁸⁷

Die Inbesitznahme des polnischen Teilungsgebietes durch General Hadik im Mai 1772 warf die Frage der Beförderung der Briefschaften zu den einzelnen Truppenteilen auf. Um das wichtige Nachrichtenwesen halbwegs sicherzustellen und in der Folge aufrecht erhalten zu können, verlangte Graf Hadik vom Hofkriegsrat die Berufung eines erfahrenen Beamten, der die Organisation vor Ort vornehmen sollte. Gleichzeitig verlangte er nähere Anweisungen bezüglich der Posteinrichtungen. Um die Kommunikation zwischen den in Polen stationierten Truppen des Generals Graf Hadik und dem Hofkriegsrat in Wien aufrecht zu erhalten, wurde die Hofpostkommission im Jahre 1773 angewiesen, die Verbindung über Eperies nach Polen herzustellen.⁸⁸ Im Juli desselben Jahres meldete die Hofpostkommission die Inbetriebnahme der ordentlichen Poststationen von Prešov (ungar. Eperies) nach Hanušovce nad Topľou (Marktflecken im Kreis Saros des Verwaltungsgebietes Kaschau), Vranov (Varannó nad Topľou), Humenné (Hommonna), Vyrava (Virava) an der polnischen Grenze.⁸⁹ Gleichzeitig wurde betont, dass die betreffenden Straßen in den entsprechenden Komitaten in einen „wandelbaren Zustand“ gebracht wurden.⁹⁰ Innerhalb des durch österreichische Truppen besetzten polnischen Staatsgebietes wurde vorerst die Errichtung eines ordentlichen Postwesens nicht gestattet. Graf Hadik wurde angewiesen, den Posttransport durch das Militär durchzuführen.⁹¹ Erst im November des Jahres 1772 erging an die Hauptpostkommission der Auftrag, dass im okkupierten Königreich Galizien und Lodomerien die Entwicklung der Post unter der Leitung des zum Gouverneur bestellten Grafen von Perggen zu erfolgen habe.⁹²

Die Erfüllung dieser Forderung war auch eine unabdingbare Voraussetzung, um die Kommunikation und Befehlserteilung für die vorrückenden Truppen aufrecht zu erhalten. In seinem Antrag an den Hofkriegsrat verlangte Graf Hadik eine Verlängerung des bis zur galizischen Grenze gehenden Postlaufes.⁹³ Ein entsprechender Bericht wurde durch den Präsidenten des Hofkriegsrats, Moritz Graf von Lacy, am 20. Juni 1772 dem Staatskanzler

⁸⁷Norm. 2229 ex 1775*, zit. bei Steinbach, Postwesen, 205.

⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 221 Juni.

⁸⁹Ebd.

⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 14 Juli.

⁹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 6 September.

⁹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 154 November.

⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 221 Juni; Bd. 355 1772/1, Nr. 170 August.

Wenzel Anton Fürst Kaunitz-Rietberg vorgelegt. Lacy empfahl Hadik, die von ihm vorgeschlagenen Poststationen ab der ungarischen Grenzstation Eperies für die Beförderung von Briefen durch Stafetten und Kuriere zu wählen. Der Grund für die Neuerrichtung von Poststationen war das Fehlen entsprechender polnischer Einrichtungen, die von der neuen Verwaltung übernommen werden hätten können. Graf Lacy wandte sich in diesem Sinne mit dem Ersuchen an den ungarischen Hofkanzler Ferenc Graf Esterházy, die nötigen Schritte auf ungarischer Seite zu veranlassen.⁹⁴ Gleichzeitig verständigte er das ungarische Generalkommando und beauftragte Graf Hadik, den Postkurs von der ungarischen Grenze bis zum Hauptquartier in Galizien selbst zu besorgen. Bis zur weiteren Entscheidung des Staatskanzlers Fürst Kaunitz sollte Graf Hadik den Briefverkehr von seinem Hauptquartier in Lemberg nach Bielitz zu Generalmajor D'Alten durchführen lassen.⁹⁵ In Gebieten, wo es keinen geregelten Postverkehr gab, wurden eigene Militärboten eingesetzt. Graf Hadik gelang es bereits nach kurzer Zeit, die Militärpost für dienstliche Zwecke zu organisieren und einige Monate später, wenn auch mit Einschränkungen, Privatpost und Reisende mit spezieller Genehmigung zu transportieren.⁹⁶ Er richtete vorerst eine Postlinie von Ungarn über Eperies (Prešov) und Kaschau (Košice) nach Polen ein.⁹⁷ Im Juni 1772 ordnete die Hofpostkommission an, auf der ungarischen Seite zwischen Eperies und der polnischen Grenze zusätzliche Poststationen zu errichten und wies die Komitate⁹⁸ an, die Straßen in einen „wandelbaren“ Zustand zu bringen.⁹⁹ Im Juli desselben Jahres meldete die Hofpostkommission die Inbetriebnahme der ordentlichen Poststationen von Eperies nach Hanušovce nad Topľou, Toplau (Varannó), Humenné (Homonna), Vyrava (Virava) und Komárnik an die polnische Grenze.¹⁰⁰ Bis zur Einführung des ordentlichen Postwesens waren in den von österreichischen Truppen unter dem General der Kavallerie, Graf von Hadik, eingenommenen Gebieten die eingerichteten Postkurse bis auf Weiteres beizubehalten.¹⁰¹

Die Abwicklung des militärischen Postwesens wurde an Oberleutnant Grimm übertragen. Eine seiner ersten Maßnahmen war es, die von polnischen Postbeamten verlassenen Poststationen mit Offizieren und Unteroffizieren der österreichischen Armee zu besetzen.

⁹⁴Steinbach, Postwesen, 206.

⁹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/1, Nr. 221 Juni, 14 Juli.

⁹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr.154 November.

⁹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 355, 1772/1, Nr. 170 August.

⁹⁸Komitat – ungarischer Verwaltungsbezirk.

⁹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr. 221 Juni.

¹⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr. 14 Juli.

¹⁰¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 6 September.

Oberleutnant Grimm erledigte seine Aufgabe bis zum Eintreffen des beauftragten Postkommissärs, Postmeister Friederich Rinder¹⁰², so gut, dass sein Antrag auf die Übernahme der „erledigten Poststation“¹⁰³ Eperies durch den Landesgouverneur unterstützt wurde.¹⁰⁴

Weitere Vorbereitungen zur Einrichtung eines geregelten Postwesens erfolgten ab September 1772 durch den ersten Landesgouverneur, Anton Johann Graf von Pergen. Er forderte nach seiner Ankunft in Lemberg, wie bereits Graf von Hadik vor ihm, den Einsatz eines geschickten „Post-Commissarius“. Dieser sollte den für den „Allerhöchsten Dienst“ dringlichen Aufbau der Briefpost sowie die Beförderung der Reisenden organisieren.¹⁰⁵ Staatskanzler Fürst Kaunitz erkannte das Problem und empfahl Maria Theresia für die Besetzung den im Postwesen erfahrenen ungarischen Postbuchhalter Zacharias Cosa als Oberpostverwalter einzusetzen.¹⁰⁶ Zu seiner Unterstützung wurde der Kaschauer Postamtsoffizier Peter Fullius berufen.¹⁰⁷ Cosa kam am 23. Dezember 1772 in Lemberg an und konnte bereits nach einem Monat dem Gouverneur einen Plan für die Errichtung der Post auf drei wichtigen Postrouten vorlegen.¹⁰⁸ Wie effizient und gut Cosa gearbeitet haben muss, lässt sich aus der Anfrage der Geheimen Hof- und Staatskanzlei aus dem Jahre 1773 erkennen, in der es um die Dauer des Verbleibs von Cosa in Lemberg ging mit dem Ersuchen um seine baldige Rückkehr nach Ofen.¹⁰⁹

Das kaiserliche Erfrischungspatent vom 8. Februar 1772 und das Patent vom 29. Jänner 1773¹¹⁰ beinhalten im Allgemeinen die Verbesserung der wirtschaftlichen Strukturen, zu denen auch die Errichtung eines regelmäßigen Postverkehrs gehörte. Die erste Route sollte von Bielitz nach Lemberg und von dort in den Norden über Zamość Richtung Warschau verlaufen. Eine später einzurichtende Route war von Lemberg nach der im Südosten

¹⁰²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 115 März.

¹⁰³Poststationen ohne Postmeister.

¹⁰⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 115 März.

¹⁰⁵HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Nr. 9287, fol. 1-1347, 12 ex August 1772. Steinbach, Postwesen, 203.

¹⁰⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 154 November.

¹⁰⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 153 Dezember; Bd. 362 1773/6, 162 Jänner.

¹⁰⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 153 Dezember. Exh. 38 v. 4. Jänner 1773; zit bei Steinbach. Postwesen, 210.

¹⁰⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 273 August.

¹¹⁰HHStA, Patentsammlung, 24. Juni 1775. FHKA Camerale, Fasz. 9, Bd. 355 1772/1, Nr. 30 April. Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Nr. 9287, 21 ex Jänner 1774.

liegenden Grenzstadt Kaminiec (Kamieniec) in Podolien vorgesehen.¹¹¹ Der Aufbau der Organisation sollte nach dem Vorbild der anderen Erbländer erfolgen und zur Erleichterung und Belebung des Handels sowie zum öffentlichen Bedarf sollten mehrere Postrouten nach allen Richtungen mit der entsprechenden Anzahl von Stationen eingerichtet werden. Von diesen Maßnahmen wurden alle an den Poststraßen befindlichen Gutsbesitzer und Edelleute in Kenntnis gesetzt, um ihnen das Führen einer Poststation, wozu sechs bis acht Pferde, das nötige Geschirr, Kutschen, Sättel usw. zu beschaffen waren, schmackhaft zu machen.

Der mit der Landvermessung beauftragte Pater Liesgang und der mit der Neueinteilung der politischen Kreise unter Berücksichtigung der existierenden Straßen beauftragte Hofrat Kozian mussten feststellen, dass sich die Straßen in einem „verwilderten Zustand“ befanden.¹¹² Befestigte Straßen gab es kaum und bei schlechtem Wetter wurden viele unpassierbar, was sich vor allem bei der Einrichtung der Postrouten, aber speziell bei der Einführung der Fahrpost 1775 als äußerst ungünstig herausstellen sollte. Es fanden sich im Postarchiv in der Faszikulatur 9 der Bestände Österreichisches Camerale des Finanz- und Hofkammerarchivs eine Unzahl von Akten, die den bedauerlichen Zustand der Straßen auch in anderen Erbländern beklagten. Dabei muss festgehalten werden, dass dies kein spezielles Erscheinungsbild Galiziens war.¹¹³

¹¹¹HHStA, „Patent zur Errichtung des Postwesens“ v. 29. Januar 1773, in: *Edicta et mandata Edicta et mandata universalis Regnis Galiciae et Lodomeriae (1772) und deren „Continuatio“ (1773-1818)*. Leopoldi, Typis viduae Josephae Piller, C.R., 1772/73, 39.

¹¹²HHStA, Hofreisen, Kt. 5, Kopien des Schreibens von Hofrat Kozian vom 30. Juni 1773

¹¹³Einige Beispiele: FHKa, Camerale, Fasz. 9, Bd. 490 1799/9 317 Februar; Bd. 512 1803/9 451 November, 421 April.

3. Die Organisation der Post in Galizien und die allgemeine Grundordnung

3.1 Die Organisation der Post in Galizien nach der Ersten Teilung Polens 1772

3.1.1 Der Aufbau des Postwesens in Galizien 1772 bis 1774: die Schaffung der organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen und die Einrichtung der Postrouten

Mit der Ankunft des ersten Landesgouverneurs, Anton Johann Graf von Pergen am 22. September 1772 in Wielicka und am 29. September in Lemberg, begannen die ersten Schritte für die Vorbereitungen eines geregelten Postsystems. In einem Bericht an die Hofkommission ist angemerkt, dass in den von österreichischen Truppen in Besitz genommenen Gebieten die Besorgung der Post vorläufig dem General der Kavallerie, Graf Hadik, überlassen wurde.¹ Wie bereits im vorangegangenen Kapitel angeführt, unterstrich Johann Graf Pergen in seinem Bericht vom 4. Oktober 1772, dass der Einsatz eines geschickten „Post-Commissarius“ für den Aufbau der Briefpost sowie der Beförderung der Reisenden und für den „Allerhöchsten Dienst“ von großer Dringlichkeit wäre. Fürst Kaunitz-Rietberg nahm sich des Problems an und antwortete in seinem Schreiben an Graf Pergen vom 10. Oktober 1772: „Zur unaufhaltigen Beförderung der beyderseitigen Korrespondenz wollen Euer Excellenz übrigens den vorzüglichen Bedacht dahin nehmen, daß sobald als nur immer thunlich eine ordentliche Postroute errichtet werde“ und fügte in einem Nachsatz hinzu: „Gegenwärtiges Schreiben erlasse ich über Bilitz und mit dem nächsten Posttage werde ich das Duplikat davon über Caschau schicken. Wobei ich Euer Excellenz ersuche, mir zu bemerken, auf welchem Wege die Briefe geschwinder eintreffen.“² Die Antwort des Grafen vom 26. Oktober bestätigte, dass der über Caschau gesandte Brief um vier Tage früher ankam als jener über Bielitz.³ Graf Pergen reklamierte bereits am 9. November 1772: „Auf gleiche Weise ist die Ankunft eines Postkommissarii nöthig, weil bis dahin alle Einrichtungen in dem Post-Cours verschoben werden muss, um nicht mittels Abänderung des bereits Verfügtten, doppelte Mühe zu verursachen.“⁴ Kurz danach entschuldigte Pergen eine Verzögerung mit der Begründung, dass man ohne Postkommissär keine Postkurse regeln

¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr. 6 September.

²HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. Nr. 2, 1772 Nr. 9287, Nr. 2. Steinbach, Postwesen, 209.

³Steinbach, Postwesen, 209.

⁴Ebd., 209.

könne und eine Antwort über Wieliczka drei Wochen benötige. Er wiederholte seine Bitte nachdrücklich und ersuchte um die Ernennung des benötigten „Postkommissarius“ sowie „die Beschleunigung seiner Reise nachdrücklichst anzuempfehlen, weil der Dienst solches erfordert, und sich auch keine interimale Dispositionen zulässt“⁵. Auch am 27. November bat er neuerlich um „Beschleunigung“ der Angelegenheit.⁶

Der Präsident der Hofkammer, Graf Leopold von Kolowrat-Krakovský, beantragte am 16. November 1772 in Erledigung des Dienstansuchens von Graf Pergen bei Maria Theresia den für die Besetzung im Postwesen erfahrenen ungarischen Postbuchhalter Zacharias Cosa als Oberpostverwalter zu bestimmen.⁷ Maria Theresia war mit dem Vorschlag einverstanden und bewilligte neben Cosa, dem man zur Errichtung des Postwesens in Galizien freie Hand für die Wahl der Einrichtung von Poststationen sowie deren Personalbesetzung gab, noch zwei weitere erfahrene Beamte. Am 1. Jänner 1773 ernannte die Hofpostkommission nach Aufforderung der Hofkammer den Postoffizier aus Kaschau, Peter Fullius als weiteren Beamten für Galizien.⁸ Die Auswahl für den zweiten Beamten wurde dem Ermessen Cosas überlassen. Cosa wählte als zweiten Gehilfen Johann von Kleinsorgen, einen ehemaligen Oberleutnant und Postoffizier aus Nürnberg.⁹ Darüber unterrichtete Fürst Kaunitz am 10. Jänner 1773 den Landesgouverneur Graf Pergen und ersuchte gleichzeitig die Hofkammer, Fullius unverzüglich nach Lemberg aufbrechen zu lassen. Als Taggelder sollten nach Wunsch des Fürsten, wie in ähnlichen Fällen, zwei Gulden, nach Bedarf drei Gulden ausbezahlt werden.¹⁰

Obwohl Cosa nach seiner Ankunft am 23. Dezember 1772 in Lemberg erkrankte, legte er noch vor Monatsende den Plan für die Errichtung der Post auf den vorläufig wichtigsten Routen vor.¹¹ Die ersten Postläufe sollten jeweils von Lemberg nach Bielitz, nach Eperies und nach Zamość gehen. Gleichzeitig ersuchte er den Gouverneur um Befehle bezüglich des

⁵Steinbach, Postwesen, 209.

⁶Ebd., 209.

⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr. 154 November. HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 3 ex Nov. 1772.

⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr. 153 Dezember.

⁹Steinbach, Postwesen, 210.

¹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, 162 Jänner. Perg. 91, zit. bei Steinbach, Postwesen, 210.

¹¹Steinbach, Postwesen, 210.

weiteren Ausbaus.¹² Der Cosa unterstellte Postoffizier Fullius traf im März 1773, der zweite Gehilfe Johann von Kleinsorgen hingegen Ende Mai 1773 in Lemberg ein.¹³

Cosa hatte bei der Wahl und Einrichtung der Poststationen sowie bei der Personalbesetzung freie Wahl und ohne sein Gutachten erließ der Gouverneur keine diesbezüglichen Anordnungen. Im Jänner 1773 übermittelte der Gouverneur Cosa eine Stellungnahme des Generalkommandos, in dem darauf hingewiesen wurde, dass die bestehenden Entfernungen der Poststationen nicht mehr den Bedürfnissen einer „neuzeitlichen Post“ entsprächen und geändert werden müssten.¹⁴ Bis zum Arbeitsantritt von Cosa war das Generalkommando die vorgesetzte Behörde der Militärpost.¹⁵ Der Leiter der Militärpost, Oberleutnant von Grimm ging Cosa zur Hand und erteilte die notwendigen Auskünfte, vor allem hinsichtlich der ehemaligen polnischen Posteinrichtungen, wofür er eine Belohnung von fünfzig Gulden erhielt.¹⁶ Oberleutnant Grimm bewarb sich um die Stelle als Postmeister in der strategisch interessanten, frei gewordenen Poststation Eperies (Prešov).¹⁷ Der dortige Postmeister Friedrich Rinder wurde als Oberpostverwalter nach Lemberg berufen.¹⁸ Das Ansuchen Grimms wurde zwar durch Graf Pergen und vom General der Artillerie, Graf Hadik befürwortet, aber als wesentliches Hindernis für eine Bewilligung durch die zentralen Stellen bestand der noch immer fällige Übertritt zum katholischen Glauben.¹⁹ Der Übertritt erfolgte erst nach vielen Nachfragen durch die Hofkammer im Oktober 1773.²⁰ Oberleutnant Grimm erhielt im Juli 1773 die Poststation Eperies als Postmeister zugesprochen.²¹

Erst im Jahre 1775 wurde das galizische Postwesen der „allhiesigen Post-Kommission“ einverleibt.²² Zur zentralen Stelle wurde in der Galizischen Hofkanzlei Hofrat von Izdensky bestimmt.²³ Das „Patent zur Errichtung des Postwesens“²⁴ vom 29. Jänner 1773 gab den

¹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 162 Jänner.

¹³Exh. 1378 v. 16. März 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 210.

¹⁴Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 10 ex May 1773. Exh. 163 v. 13. Jänner 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 211.

¹⁵FHKA, Camerale, Fasc. 9, Bd. 358, 1772/9, Nr. 6 September.

¹⁶Exh. 4525 v. 3. Juli 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 211.

¹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 115 März.

¹⁸Ebd.

¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 61 April; Nr. 254 April.

²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 272 Oktober. HHStA, Hofkommissionsakten, Fasz. 2, Galizien 1772-1775, 6 ex 3. May 1773.

²¹HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 10 ex 23 July 1773.

²²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368, 1775/6, Nr. 124 Februar.

²³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368, 1773/6, Nr. 103 März.

²⁴Edicta et mandata Edicta et mandata universalialia Regnis Galiciae et Lodomeriae (1772) und deren „Continuatio“ (1773-1818). Leopoldi, Typis viduae Josephae Piller, C.R., 1772/73, 39.

gesetzlichen Rahmen für die Postwesen in Galizien, wobei die organisatorische und rechtliche Basis das zuletzt erlassene Postpatent (Erfrischungspatent) vom 8. Februar 1772²⁵ bildete, welches im Wesentlichen die Inhalte der früheren Patente vom 8. März 1672, 16. April 1695 und 14. Dezember 1748 bestätigte. Der allgemeine Teil der beiden Patente aus den Jahren 1772 und 1773 beinhaltet die Verbesserung der wirtschaftlichen Strukturen, zu denen auch die Einrichtung eines regelmäßigen Postverkehrs gehörte.

Um dem Hauptanliegen des Ärars, der „Vermehrung des Handelsbetriebes“ in der zum „erbländischen Emporio“ erhobenen Stadt Teschen, entsprechen zu können, war es notwendig, einen Postwagen bis Teschen und von dort über Bielitz nach Lemberg zu führen. Die Einleitung der Route wurde von der k. k. Galizischen Hofkanzlei so angeordnet, dass die Route von Troppau nach Bielitz und weiter über Kasimir bis Lemberg noch vor dem Beginn der ersten „freyen Meß“ zu Teschen in Betrieb genommen werden sollte.²⁶ Die Einführung des Postwagenkurses war von der Hofkammer für das Ende der Messe in Teschen vorgesehen, wobei er in einer vierzehntägigen Frequenz verkehren sollte.²⁷ Die Einleitung der Postwagenfahrt wurde aber von der noch offenen Regelung der Postwagentarife und dem Frachtporto durch die Galizische Hofkammer abhängig gemacht. Die erste Fahrt sollte terminlich so abgestimmt werden, dass der von Lemberg abgehende mit dem aus Richtung Troppau über Teschen, Bielitz Richtung Lemberg kommenden Postwagen in Bielitz zusammentrifft, um die Post und den Stundenzettel übergeben zu können.²⁸

Nach diesem kurzen Vorgriff in die Zukunft sollen die Anfänge des galizischen Postwesens beleuchtet werden. Die ehemaligen polnischen Poststationen wurden von der österreichischen Verwaltung nur dann übernommen, wenn sie für das neue Routensystem benötigt wurden und die polnischen Postmeister ihre Stationen nicht verlassen hatten. Da die polnischen Postmeister wegen ihrer mangelhaften und teils betrügerischen Amtsführung einen so schlechten Ruf hatten, dass er dem österreichischen Postwesen abträglich hätte sein können, entschloss man sich unter österreichischer Leitung für einen neuen Anfang der Postorganisation. Gemäß der Anordnung des Gouverneurs mussten diese Stationen zunächst für ihren Unterhalt selbst sorgen, was in der Regel das Ende ihrer Existenz bedeutete. Auf diese Weise war man in der Lage, die Postrouten neu einzurichten und gegebenenfalls

²⁵FHKA, Patente 1771-1772, Karton 13.

²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März.

²⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 90 April.

²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 270 April; 14 Mai; 75 Mai.

entweder alte oder neue Postmeister auf ihren Poststationen zu bestätigen. Die Einhebung der Briefgebühren unterlag während der polnischen Herrschaft keiner zentralen Überprüfung und ihre Bemessung überließ man größtenteils den Postmeistern. Diese verrechneten die Gebührensätze nicht nur falsch, sondern auch zum eigenen Vorteil. Infolge der zu großen und unregelmäßigen Entfernungen der Poststationen wurde die Briefzustellung sehr häufig nicht durch offizielle Posten, sondern durch sogenannte Metzgerposten, Juden oder andere sich ergebende „Gelegenheiten“ durchgeführt.²⁹ Erschwerend kam hinzu, dass sich die Poststraßen in einem äußerst schlechten Zustand befanden und die an der Postroute gelegenen Wirtshäuser nicht nur schlecht geführt, sondern auch sehr unsauber waren. Die Reisenden sahen sich daher gezwungen, eigene Lebensmittel und Kochbehelfe auf der Reise mitzuführen. Die Folge war, dass Reisende die Poststraßen mieden und sich nach anderen Transportgelegenheiten umsahen. Dieser dem Postwesen abträgliche Zustand konnte nur langsam durch den Einsatz von Postpersonal aus den Erbländern verbessert werden. Dadurch war es im Laufe der Jahre möglich, den Reisenden mehr Bequemlichkeit und annehmbare Unterkünfte zu bieten, damit sie wieder auf die Postrouten zurückkehren.³⁰ Mit diesen Maßnahmen entsprachen die Postverwaltungen den Forderungen des Patents vom 21. März 1750, in dem Maria Theresia in den einleitenden Worten davon spricht: „daß gleichwie Unsere unermülich Sorgfalt Wir Dahin widmen, die innere Wohlfahrt Unserer Länder durch hiezu diensame Anordnungen zu befördern also Wir in der Sonderheit Unser Augenmerk auf all dasjenige richten, was Unseren getreuesten Unterthanen zur Aufnahme ihres pflegenden Handels und Wandels, mithin zur Emporbringung des Commercii gedeihen kann.“³¹ Das Patent regulierte das Briefporto und die Einführung der „Diligencen“, die mit Patent vom 5. August 1750 definitiv für die Strecken Graz, Prag, Brünn, Olmütz, Znaim und Pressburg eingerichtet wurden.

Das galizische Landesgubernium erließ am 29. Jänner 1773 zwei Dekrete für das Postwesen, in denen die Neuerstellung einer Briefgebührenliste sowie die baldige Regelung der Postläufe mit Poststationen angekündigt wurden. Die Regelung der Briefgebühren sollte auf Basis des Patents vom 21. März 1750 und der anschließend erlassenen Gebührenordnung vom 1. Juni 1750 erfolgen. Die Gebührenordnung galt für alle Erbländer und sollte auch für Galizien

²⁹Steinbach, Postwesen, 212.

³⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 258 Oktober. Steinbach, Postwesen, 212.

³¹HKA, Camerale, Fasz. 7, 1750-1771, Patent v. 21. März 1750; zit. bei Effenberger, Geschichte, 90. HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 21 ex Jan 1774.

Gültigkeit haben.³² Der Grund für die Ankündigung des Guberniums war, dass sich viele Postmeister speziell bei den Sendungen in andere Erbländer nicht an die geltende Briefgebührenordnung hielten und diese nach eigenem Ermessen festsetzten. Die Ursache mag zum Teil auch daran gelegen sein, dass bei der Übersetzung der Gebührenordnung ins Polnische die Bezeichnungen für Österreich – „Inner-, Nieder- und Vorderösterreich“ – weggelassen wurden und die Gebührenberechnung bereits aus diesem Grunde falsch war. Die Galizische Hofkanzlei befahl im Jahre 1775 einen Nachtrag auszuhängen und die Verbesserung der mangelhaften Übersetzung mittels eines „Nachtrags-Avertissements“ kundzumachen.³³ Damit wollte man den Postbeamten die Gelegenheit für eine ungerechtfertigte höhere Gebührenverrechnung beim Postversand in die Erbländer nehmen.

Die allerhöchste EntschlieÙung aus dem Jahre 1775 ging im Detail auf die Errichtung des Postwesens in Galizien ein. Sie ordnete an, dass zur „Erleichterung und Belebung“ des Handels sowie für den öffentlichen Bedarf mehrere Postrouten nach allen Richtungen mit entsprechenden Stationen einzurichten seien. Das Interesse lag in erster Linie an der Erleichterung und Belebung des Handels sowie des öffentlichen Bedarfs. Von diesen Maßnahmen wurden alle an den PoststraÙen befindlichen Gutsbesitzer und Edelleute in Kenntnis gesetzt, um ihnen das Halten einer Poststation als wirtschaftlich interessant anzupreisen. Es wurden aber nur solche Kandidaten in Betracht gezogen, die finanziell in der Lage waren, die erforderlichen sechs bis acht Pferde, sowie das zugehörige Geschirr, Trensen, Sättel und Kutschen zu beschaffen. Der zur Einrichtung des Postwesens entsandte Postkommissar sollte danach diese Ortschaften bereisen und aus der Reihe der gemeldeten Kandidaten die Geeignetsten auswählen und für den Dienst verpflichten.³⁴ Ein Postmeister musste nicht nur in der Lage sein, die vorgeschriebene Anzahl an Pferden zu kaufen, das nötige Futter und den laufenden Unterhalt zu bezahlen, er musste auch die teure Unterkunft für die Poststation und die Stallungen finanzieren können. Es ließ sich nicht verhindern, dass die Postmeister sehr oft gemeinsam mit jüdischen Schankpächtern oder in „elenden Rauchhütten und Stallschuppen“³⁵ wohnen mussten. In einigen Orten, so zum Beispiel in Kobielnica, konnte man nicht einmal schlechte Bauplätze, auf denen die Postmeister selbst

³²Effenberger, Geschichte, 91. Steinbach, Postwesen, 163.

³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 103 März, 125 März. Ed. et. mand. 1775, Avertissement, St. 27. Norm. 1106 und 1306 ex 1775 und Norm. 7142 ex 1786, zit. bei Steinbach, Postwesen, 166.

³⁴Edicta et mandata Edicta et mandata universalialia Regnis Galiciae et Lodomeriae (1772) und deren „Continuatio“ (1773-1818). Leopoldi, Typis viduae Josephae Piller, C.R., 1773-XVII, St 40.

³⁵Ebd.

ihre Posthäuser hätten bauen können, gegen Barzahlung von den Domänen erwerben. Der Landesgouverneur sah sich daher veranlasst, eine Verordnung für die Distriktskommissionen zu erlassen, die sie zur Hilfestellung bei der Unterbringung der Postmeister verpflichtete. Die Verordnung übertrug die Verpflichtung, den Postmeistern Felder gegen einen leidlichen Pachtzins „vor anderen Juden und Edelleuten“ zur Verfügung zu stellen.³⁶

Da die Personenbeförderung zu dieser Zeit, entgegen den Vorschriften des Postpatents, noch vorwiegend von privaten Fuhrleuten durchgeführt wurde, widmete die allerhöchste EntschlieÙung diesem Problem breiten Raum.³⁷ Der in Lemberg veröffentlichte Erlass gibt einen guten Einblick in die damals herrschenden Zustände und berichtet, dass „beschwersam vorgebracht wurde, wasgestalten in Unserem Königreichen Galizien und Lodomerien viele, sowohl christliche als auch jüdische Fuhrleute oder Landkutscher sich erkühnen, zum Nachtheil Unseres Postregals die mittels der Post reisenden Passagiers auf der Route und in solchen Orten, wo wirkliche Poststationen angelegt sind, von der Post abwendig zu machen und gedachte Passagiers mit ihren Pferden zu befördern.“³⁸ Der Erlass weist aber auch darauf hin, dass es den Postreisenden untersagt war, sich unterwegs von der Post abzuwenden und eine andere Transportgelegenheit zu nutzen. Ausgenommen waren jene Reisende, die sich mindestens drei Tage aufhielten, oder zu einem Ort reisen mussten, der außerhalb eines ordentlichen Postkurses lag. Ihnen stand es frei, sich eines befugten Fuhrwerks zu bedienen. Der Erlass regelt auch die Weiterbeförderungsmöglichkeiten der Reisenden, wenn sie aufgrund der Säumigkeit der Postmeister eine mehr als einstündige Verspätung in Kauf nehmen mussten. In diesen Fällen hatten sich die Reisenden von der zuständigen Ortsobrigkeit ein „Attestatum“ ausstellen zu lassen, womit sie eine andere Transportmöglichkeit bis zur nächsten Poststation nutzen durften. Der von Heinrich Graf von Auersperg gezeichnete Erlass beinhaltet eine relativ strikte Regelung zum Schutze des ärarischen Postwesens vor untersagten privaten Transportmöglichkeiten. Die Tatsache, dass die Vorschrift den unerlaubten privaten Transport so ausführlich behandelte, lässt auf umfangreiche Verstöße sowohl der Reisenden als auch des örtlichen Transportgewerbes schließen. Ab diesem Zeitpunkt wurde den Postmeistern die Überwachung der Einhaltung

³⁶FHKA, Camerale, Fasz.9, Bd. 368 1775/6, Nr. 103 März. Steinbach, Postwesen, 214.

³⁷FHKA, Patente No. 41. Zusammenstellung aller Patente auf Befehl Kaiser Franz II., FHKA Fasz. 9, Bd. 571 1813/1, Nr. 2 Februar 1775; für Galizien 21. März 1775.

³⁸HKA Patentsammlung, Hauptstadt Lemberg den 24. Juni 1775; zit. bei Wurth, Jahrbuch 1982, 12 f.

der Vorschriften übertragen.³⁹ Zu ihrer Unterstützung konnten sie sich an die jeweilige Ortsobrigkeit wenden. Der Verpflichtung der Postmeister zur Überwachung der einschlägigen Postvorschriften sowie zur ordnungsgemäßen Abfertigung der Passagiere verlieh man im Falle einer Verfehlung entsprechenden Nachdruck durch die Androhung hoher Geldstrafen.⁴⁰

Um die rechtlichen Vorbedingungen für die Errichtung des Postwesens in Galizien zu schaffen, wurden vorerst die in den habsburgischen Erbländern geltenden Bestimmungen der Fahr- und Briefpostordnung auf das 1773 erworbene Galizien ausgedehnt. Das letzte maria-theresianische Postpatent datierte vom 8. Februar 1772 und war als sogenanntes „Erfrischungspatent“⁴¹ gedacht. Das Postpatent für Galizien wurde von Maria Theresia am 21. März 1775 nach Beilegung der Kompetenzstreitigkeiten zwischen der Galizischen Hofkanzlei und der Hofkammer unterzeichnet.⁴² Der Aufbau einer postalischen Organisation nach dem Vorbild der anderen Erbländer erwies sich in Ostgalizien zunächst als schwierig, da ein Rückgriff auf eine auch nur annähernd vergleichbar durchorganisierte frühere polnische Posteinrichtung nicht möglich war.

Da das Erfrischungspatent von 1772 grundsätzlich für alle Erbländer gedacht war, lässt es den Schluss zu, dass das Postmonopol gegen private Fuhrunternehmer, aber auch gegen Reisende nicht nur in Galizien, sondern auch in den anderen Erbländern schwer durchzusetzen war. Der scharf gehaltene Erlass war keineswegs eine einmalige Ermahnung, es folgten noch weitere nach. Die Hofkammer sah sich 1783 zum wiederholten Male genötigt, alle Erbländer auf die Einhaltung des Paragraphen 9 des Postpatentes hinzuweisen.⁴³

Erhebliche Misstände, wie sie in einem Visitationsdiarium⁴⁴ des Jahres 1776 geschildert wurden, betrafen die Unsicherheit auf den galizischen Posttrouten, die von einfachen Behinderungen wie schlechte Straßen, Missachtung des Posthorns bis zu räuberischen Überfällen auf Kuriere und Postillione reichte.⁴⁵ Das entwicklungsbedingt niedrige Niveau des postalischen Alltags gegenüber jenem der alten habsburgischen Erbländer erforderte seitens der galizischen Verwaltung separate Regelungen der Probleme. An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass sich derartige Unregelmäßigkeiten nicht nur auf Galizien

³⁹Wurth, Jahrbuch 1982, 13.

⁴⁰Ebd., 13.

⁴¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 355, 1772/,1 Nr. 30 April.

⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368, 1775/6, Nr. 103 März.

⁴³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 395, 1783/1, Nr. 145 Jänner.

⁴⁴Visitationstagebuch.

⁴⁵Wurth, Jahrbuch 1982, 14.

beschränkten. Ganz im Gegenteil, Unsicherheit und Überfälle, die sich vor allem in Kriegszeiten unliebsam häuften, waren auch in anderen Erbländern ein ständiges Problem.

Alle Postämter hatten nicht nur über rekommandierte und eilige Stafettenbriefe Protokoll zu führen, sondern über die gesamte gewöhnliche Post! Mit dieser Maßnahme verfügte man über ein umfassendes Kontrollsystem bezüglich der ankommenden und abgehenden Post, wobei auch hier wieder Strafandrohungen den korrekten Arbeitsablauf sichern sollten. Die vorgefundenen Verhältnisse machten die Maßnahmen erforderlich, die in den alten Erbländern zu dieser Zeit nicht mehr üblich waren.

Die Bürger wurden durch Anschläge über die geltenden Bestimmungen und die Amtsvorgänge bei allen Postämtern laufend instruiert. Das Postpatent für Westgalizien⁴⁶ aus dem Jahre 1796 gibt mit seinen weitläufigen Ausführungen einen guten Einblick in die herrschende Situation des Landes. Es zeugt vom politischen Auftrag der höchsten Stellen in Wien, die Eingliederung und die Anpassung des Postwesens in den neu erworbenen westgalizischen Gebieten auf Basis der seit 1772 anlässlich der Eingliederung von Galizien erworbenen Erfahrungen anzuwenden.⁴⁷ Ein Unterfangen, das trotz aller tiefgreifender Maßnahmen nur von kurzfristiger Dauer war. Nach dem verlorenen Fünften Koalitionskrieg gegen Frankreich und dem im Jahre 1809 abgeschlossenen Frieden von Schönbrunn, musste Westgalizien an das von Napoleon gebildete Großherzogtum Warschau abgetreten werden. Das bedeutete, dass die Gebiete bei Podgórze, Wieliczka und der bei der Ersten Teilung erworbene Kreis Zamość verloren gingen. Der östliche Streifen mit den Orten Tarnopol und Zaleszczyki fiel hingegen an Russland. In jenen Landesteilen, die anlässlich des Wiener Kongresses im Jahre 1815 wieder an Österreich zurückfielen, sollen nur wenige Spuren einer früheren österreichischen Verwaltung zu erkennen gewesen sein.⁴⁸

Die Einladung des Landesgouverneurs an alle in Galizien wohnende Polen zur Übernahme von Poststationen war wenig erfolgreich. Der für die Errichtung des Postwesens verantwortliche Postrat Cosa sah sich gezwungen, viele der freien Poststationen, vor allem in Städten und Dörfern, mit Bewerbern aus anderen Erbländern zu besetzen.⁴⁹ Von den ehemaligen polnischen Postmeistern verblieben nach den Recherchen von Ludwig Steinbach

⁴⁶ HHStA, Patentsammlung, Patent vom 21. Oktober 1796.

⁴⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 294, Juli 1797, Das Postwesen in Westgalizien.

⁴⁸ Steinbach, Postwesen, 585 f.

⁴⁹ Ebd., 213.

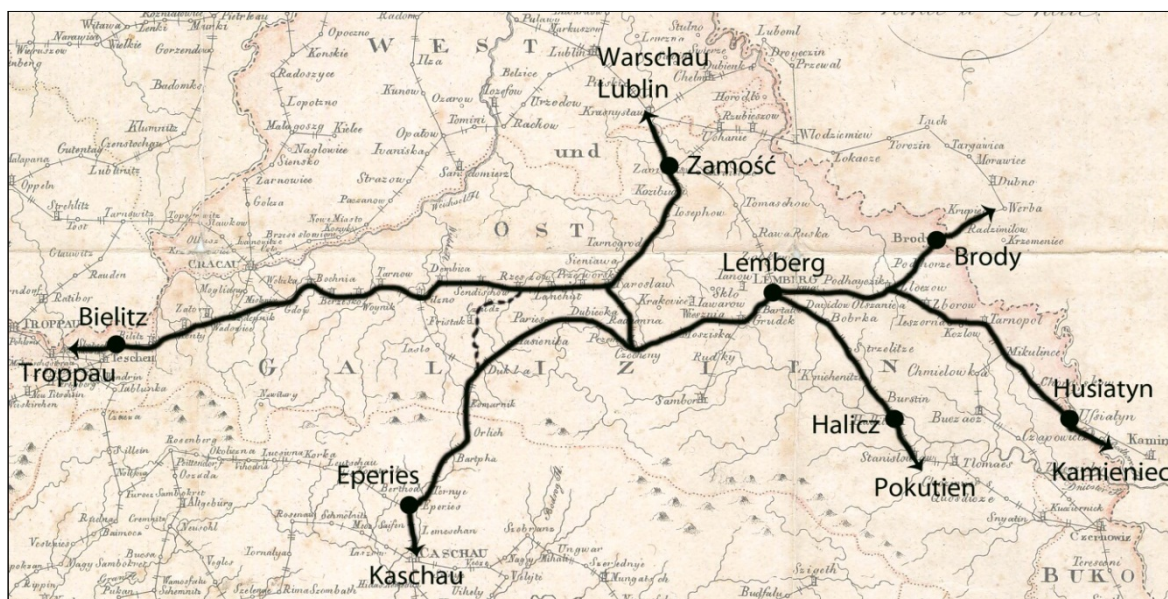
nur sechs im österreichischen Dienst.⁵⁰ Dazu kamen noch einige Briefsammler und Postabfertiger. Steinbach stellte fest, dass die Namen einiger ehemaliger polnischer Postmeister gleichlautend mit jenen aus österreichischen Erblanden waren, wodurch eine genaue Trennung zwischen polnischen und erbländischen Postmeistern kaum möglich war.⁵¹

Cosa arbeitete seit seiner Ankunft in Lemberg intensiv an den Vorbereitungen zur Einleitung der ersten Postrouten, die er dem Landesgouverneur mit einem umfangreichen Bericht zur Genehmigung vorlegte. Graf von Pergen reichte die Liste am 1. März 1773 beim Fürsten Kaunitz zur Begutachtung und Genehmigung ein.⁵² Cosa schlug die Errichtung von sechs Postrouten⁵³ vor, wobei die Entfernungen zwischen den Poststationen zwei Posten zu je zwei Meilen betragen sollten.⁵⁴

Sein Vorschlag für die ersten sechs Postrouten beinhaltete die Strecken von:

- 1) Lemberg über Bielitz nach Wien
- 2) Lemberg nach Rzeszów, auch Mittelstraße genannt, nach Eperies (Prešov)
- 3) Lemberg nach Zamość und weiter Richtung Warschau
- 4) Lemberg nach Brody
- 5) Lemberg über Husiatyn nach Kamieniec in Russland
- 6) Lemberg über Halicz nach Pokutien bis an die moldawische Grenze.

Abbildung 1: Die 6 vorgeschlagenen Postrouten von Postrat Cosa.



⁵⁰Steinbach, Postwesen, 213.

⁵¹Ebd., 214.

⁵²HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 10 ex Juni 1773. Steinbach, Postwesen 215.

⁵³Steinbach, 215.

⁵⁴Ebd., 216.

Abgesehen davon, dass die endgültig festgelegten Postrouten gegenüber den Vorschlägen kaum Änderungen enthielten, konnte laut Steinbach die offizielle schriftliche Anweisung des Fürsten Kaunitz nicht aufgefunden werden und der Nachweis, auf wessen Veranlassung letztlich die Routen eingerichtet wurden, fehlt.⁵⁵

Die „Post-Karte“⁵⁶ von 1805 und die „Neueste Postkarte“⁵⁷ aus 1806 zeigen, dass die tatsächlich in den Postkarten eingezeichneten Routen größtenteils mit den von Cosa vorgeschlagenen Routen übereinstimmten. Steinbach vermerkte in seinem Typoskript, dass auf die Vorschläge der sechs Hauptroutenführungen keine Bestätigung des Fürsten Kaunitz aufgefunden werden konnte, sodass die Genehmigung der Vorschläge sowie der Durchführungsbefehl nur zum Teil in den Archivalien nachvollzogen werden konnten.⁵⁸ Der Großteil der umgesetzten Postrouten sowie deren offizielle Eröffnung sind in der Regel belegt.

Die erste Route, die Cosa vorschlug, sollte von Lemberg über Bielitz nach Wien führen. Cosa wollte die bereits bestehende Postroute von Lemberg nach Krakau Richtung Bielitz verlängern und Richtung Wien führen. Sie war eine der wichtigsten bestehenden Ost-West-Routen, die Lemberg mit Krakau verband und weiter nach Bielitz führte. Sie wurde auch „Mittelstraße“ genannt.⁵⁹ Die Strecke zwischen Lemberg und Jaroslau sollte anstatt über den früheren und längeren Weg (Gródek–Mościska–Przemyśl) über den kürzeren (Janów–Jaworów–Kobielnica) nach Jaroslau geführt werden. Die Route über Bochnia wurde direkt mit Skawina und von dort über Breznica, Wadowice, Kenty nach Bielitz verbunden. Zwischen Tarnów und Bochnia sollte außerdem eine Zwischenstation in Brzesko eingerichtet werden. Da die Entfernungen zwischen den Poststationen nicht mehr als zwei Meilen betragen sollten, bedeutete das für die Entfernung von Lemberg nach Bielitz mit 48 ½ Meilen oder 24 Posten, insgesamt 19 Poststationen. Dabei wurden Ausgangs- und Endpunkt mitgerechnet. Ein einziger Posten – von Dambica nach Tarnów – maß 4 ½ Meilen und war länger als vorgesehen.

⁵⁵Steinbach, Postwesen, 217.

⁵⁶Post-Karte sämtlicher k. k. Oesterreichischer Staaten mit dem größten Theil von Deutschland, Holland, Frankreich, Wien 1805. (im Besitz des Verfassers)

⁵⁷Neueste Postkarte sämtlicher k. k. teutsch und Ungarischer Erbländer, Wien 1806. (im Besitz des Verfassers)

⁵⁸Steinbach, Postwesen, 17.

⁵⁹Steinbach, Postwesen, 215.

Die Postbeförderung von Lemberg nach Wien wurde am Beginn des Postversands über Dukla und Eperies eingeleitet, da diese Route nicht nur kürzer, sondern sicherer und bequemer als jene über Bielitz erschien.⁶⁰ Zu einer Unterbrechung der Errichtung der sogenannten „Ungarischen Route“ kam es aufgrund der von Postrat Cosa gemachten Vorschläge an den Gouverneur für die Einrichtung der Poststationen zwischen den Orten Dukla und Eperies. Da die Hofkammer die Vorschläge nicht akzeptierte, setzte der Gouverneur vorerst auf die beschleunigte Errichtung der „Wiener Postroute“. Nach langem Hin und Her erteilte die Hofkammer schließlich im Jahre 1773 doch den Auftrag, den vom ungarischen Postbuchhalter Cosa vorgeschlagenen Kurs zwischen Lemberg und Ungarn einzurichten.⁶¹

Die Wiener Postroute

Die „Wiener Postroute“ wurde offiziell am 1. Juni 1773 eröffnet und war entsprechend der ursprünglichen Absicht die Hauptverbindung nach Wien.⁶² Sie umfasste von Lemberg bis Bielitz dreizehn Poststationen mit einer jeweiligen Entfernung von zirka zwei Meilen.⁶³ Die Route zweigte in Rzeszów von der ungarischen Route ab und führte über Sedzisów, Dembica, Czarna, Tarnów, Brzesko, Wieliczka, Skawina, Brzeźnica, Zator und Kenty (später Biala)⁶⁴ nach Bielitz. Die gesamte Strecke Lemberg-Wien maß 101 Meilen. Die Reisekosten errechneten sich im Jahre 1773 aus der Summe von einem Postgeld in der Höhe von 88 fl 15 kr, Trinkgeld für die Postillione von 20 fl 12 kr, sowie dem „Dienstgeld á 2 fl auf der Reise von 14 Tagen“ 28 fl, zusammen also 136 fl 27 kr.⁶⁵ Das entsprach in etwa 60 Prozent des jährlichen Einkommens eines einfachen galizischen Postmeisters.

Nachteilig war die teilweise fehlende Besetzung der Poststationen mit Postmeistern, sodass der k. k. Postrat Cosa dem Landesgouverneur empfahl, bis zur Lösung dieser Probleme die Inbetriebnahme der Streckenführung über Kaschau nach Eperies voranzutreiben.⁶⁶ Da Cosa aufgrund des ihm erteilten Befehls die Poststationen und ihre Besetzung sowie eventuelle

⁶⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 30 Juni.

⁶¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 63 Juli.

⁶²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 10 November; Bd. 359, 1773/1, Nr. 111 März. In diesem Vortrag wird über den Antrag eines namentlich unbekanntes Verlegers berichtet, der um Genehmigung zur Drucklegung der neuen Postkarte mit „Meilenweiser“ berichte und mit dem Hinweis vertröstet wurde, dass dies erst nach förmlicher Einrichtung der Postkurse über Bielitz und Eperies möglich wäre (mit Signatur von Maria Theresia). FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März.

⁶³HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 10 ex Juni 1773. Steinbach, Postwesen, 230.

⁶⁴Wurth, Jahrbuch 1982, 36.

⁶⁵HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 3 ex September 1773.

(Rechenprobe: 1212 kr = 20 fl 12 kr / 24 kr = 50,5 ≅ 50 ½ Posten).

⁶⁶Exh. 5332 v. 28. Juli 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 225.

Änderungen selbst bestimmen konnte, errichtete er im Raum Kaschau eine Zwischenstation, die später zu einer Diskussion zwischen dem Gubernium und der Hofkammer führte.⁶⁷

Ungereimtheiten traten auch bei der Entscheidung darüber auf, ob die Route über Wieliczka oder Kasimir führen sollte. Kleinsorgen schlug vor, die Route von Wieliczka nach Kazimierz (dt. Kasimir) zu verlegen. Der Gouverneur sandte den Vorschlag mit dem Ersuchen um Beurteilung an Zacharias Cosa.⁶⁸ Der Vorschlag von Kleinsorgen und die darauffolgende Anfrage des Gouverneurs an Cosa kamen jedoch zu spät, da innerhalb dieses kurzen Zeitintervalls der Postkurs bereits aufgenommen worden war. Graf Pergen bemerkte in einem weiteren Schreiben an Cosa, dass es wohl besser gewesen wäre, den kontrollierenden Postoffizier statt in Wieliczka in Kazimierz anzustellen.⁶⁹ Die Quellenlage zeigt ein unschlüssiges Vorgehen des Gouverneurs, der sich zwar mit der Verlegung der Poststation, nicht aber mit den von Cosa vorgeschlagenen Postoffizieren einverstanden erklärte.

Cosa hielt sich im Juli 1773 in Bielitz auf, um den ersten aus Wien kommenden Postlauf zu inspizieren. Da er schwer erkrankte, sandte er seine Anweisungen an den kontrollierenden Postoffizier in Kazimierz und an den Gouverneur.⁷⁰ Die Vertretung des erkrankten Postrates Cosa wurde von Kleinsorgen übernommen, der am 15. August 1773 den Auftrag erhielt, am nächsten Posttag von Lemberg nach Bielitz zu reisen. Seine Aufgabenliste beinhaltete umfangreiche Kontrollarbeiten für die auf der Strecke befindlichen Poststationen. Dabei sollte er feststellen, welche Stationen tatsächlich errichtet wurden. Kleinsorgen sollte auch „ein absichtliches Auge auf das Betragen der kontrollierenden Postamtsoffiziere mit den Postmeistern“ haben.⁷¹ Für die neu errichteten Zwischenstationen in Szkoło und Bobrówka mussten ebenfalls, wie auch für die bis zu diesem Zeitpunkt unbesetzten Poststationen in Dambica und Czarnan, Postmeister eingestellt werden. Nachdem der k. k. Postrat und Postkommissär für Galizien Cosa am 9. November 1773 bei der Visitation der Postroute

⁶⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 63 Juli.

⁶⁸HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 10 ex Juni 1773. Exh. 3780 v. 9. Juni 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 228.

⁶⁹Exh. 4220 v. 24. Juni 1773; 4247 v. 25. Juni 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 227.

⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 175 Juni.-

⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 10 November. Perg. 490 ex 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 229.

„wahrscheinlich“⁷² in Kasimir verstarb, schlug der Gouverneur Fürst Kaunitz den Kalkulator und Gubernial-Buchhalter Johann von Kleinsorgen als interimistischen Nachfolger vor.⁷³

Mit 1. Oktober 1773 galt die Postroute als offiziell hergestellt, sodass der Oberpostamts-Verwalter ein Verzeichnis der Poststationen mit Personalbesetzung erstellen konnte, das am 15. Oktober 1773 vom Gouverneur der Hofkammer zur Genehmigung eingesandt wurde.⁷⁴ Fürst Kaunitz genehmigte am 13. November 1773 die in der Vorlage vorgeschlagenen und bereits erstellten Posteinrichtungen. Der Vorschlag beinhaltete in der Ausbaustufe vom 1. Oktober 1773 für die Route Lemberg-Bielitz gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag von 24, nur 23 Poststationen mit einer jeweiligen Entfernung der Posten bis zu zwei Meilen.⁷⁵

Das galizische Postwesen wurde am Beginn des Jahres 1775 in das erbländische „einverleibt“.⁷⁶ Fürst Kaunitz erwartete nach der Einverleibung des galizischen Postwesens Vorschläge und Gutachten für die Errichtung neuer Poststraßen.⁷⁷ Im März 1775 erfolgte die Einleitung des Postwagenverkehrs auf der schlesischen Anschlussroute von Troppau nach Teschen.⁷⁸ Die Beweggründe für die dringliche Maßnahme war die bevorstehende Teschener Messe.⁷⁹

Unklar blieb die Situation, ob eine Poststation in Wieliczka oder Kazimierz angelegt werden sollte. Es galt die Vor- und Nachteile beider Standorte gegeneinander abzuwägen. Für Kazimierz sprach die Nähe zu Krakau, da es faktisch wie ein Vorort zu Krakau war und am anderen Ufer eines ausgetrockneten Seitenarms der Weichsel lag. Eine dort positionierte Poststation hatte gute Chancen, die umfangreichen Briefschaften der Stadt Krakau zu bearbeiten, was ein beträchtliches Gefälleaufkommen erwarten ließ. Für die Wahl von Wieliczka als Standort sprachen sich die dort befindliche Salinendirektion sowie das Kreisamt aus. Da die Poststation bereits in Kazimierz angelegt war, bedeutete die Beibehaltung dieser Lösung die Einrichtung eines vom Postamt Kazimierz abhängigen Briefsammlers in Wieliczka, der die Briefe regelmäßig von und nach Kazimierz zu bringen hatte. Der umgekehrte Fall wäre

⁷²Steinbach spricht von wahrscheinlich. Das entsprechende Dokument FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 360 1773/2, Nr. 13 November, nennt hingegen eindeutig Kasimir als Strebeort des Zacharias Coas.

⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 26. Dezember.

⁷⁴HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 3 ex Juli 1773. Norm. 2229 ex 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 229.

⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 10 November.

⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 124 Februar.

⁷⁷Steinbach, Postwesen, 230.

⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 168 März.

⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 369 1775/6, Nr. 90 April.

in der gleichen Art möglich gewesen. Gouverneur Graf Pergen entschied sich letztlich für den Verbleib der Poststation in Casimir. Er neigte zu der bereits in einigen ungarischen Bergstädten gewählten Lösung, wo Briefe und Amtsschreiben gesammelt und durch einen Amts- oder Militärboten zur nächsten Poststation gebracht wurden. Vermutlich schätzte Graf von Pergen die zu erwartenden Gefälleerträge, speziell jener, die durch die Briefschaften aus Krakau zu erwarten waren, höher ein als die Kosten der Briefsammlung mit anschließendem Transport zur Poststation in Casimir. Fürst Kaunitz entschied sich letztlich für den Verbleib der Poststation in Casimir⁸⁰ und die Poststation in Wielicka wurde aufgelöst und nach Casimir verlegt.⁸¹

Die ungarische Postroute

Die zweite Route, die auch „ungarische Route“ genannt wurde, sollte von der früher erwähnten „Mittelstraße“, die Lemberg mit Bielitz verband, mit einer Abzweigung in Rzeszów, über Eperies in Ungarn und weiter nach Wien führen. Steinbach vermerkt, dass in den Akten die Abzweigung Richtung Süden und die folgenden drei Orte zwar vermerkt, aber nicht lesbar waren.⁸² Eindeutig war die weiterführende Route über Dukla, Lipowiec, Swidnik, Zborów, Bardejov und Ternyc nach Eperies und Wien erkennbar.⁸³ Somit standen zwei Routen nach Wien zur Verfügung, die eine gewisse Flexibilität in der Wahl des Transportweges ermöglichten und außerdem den wirtschaftlichen Kontakt mit Ungarn zu fördern versprachen. Die Strecke bis Eperies maß 44 Meilen oder 22 Posten. Postrat Cosa erhielt am 14. März 1773 von der Hofkammer den Befehl, die Poststationen zu besichtigen, nötigenfalls abzuändern, Personal aufzunehmen oder zu entlassen.⁸⁴ Cosa konnte bereits für den 1. April 1773 die Route für den öffentlichen Verkehr als „eingrichtet“ melden.⁸⁵ Bezüglich der offiziellen Übergabe der Route für den öffentlichen Verkehr entdeckte Steinbach in dem im Lemberger Archiv aufbewahrten Gubernialakte⁸⁶ eine Ungereimtheit bei dem Termin der Übergabe zum offiziellen Postverkehr. In dem genannten Akt wurde im Zusammenhang mit der Einführung der Briefsammlung in Przemyśl als Termin für die Übergabe der Postroute an

⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 10 November.

⁸¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 14 Mai.

⁸²Steinbach, Postwesen, 216.

⁸³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1775/6, Nr. 30 Juni.

⁸⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 63 Juli. Exh. 1355 v. 14. März 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 221 f.

⁸⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 30 Juni.

⁸⁶Norm. 2229 ex 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 222.

die Öffentlichkeit der 16. April genannt, was Ludwig Steinbach aufgrund anderer wesentlicher Dokumente als Fehler beim Abschreiben des Aktes identifizieren konnte.⁸⁷

Der tatsächliche Postkurs verlief dann von Lemberg, Janów, Jaworów, Kobielnica, Jaroslau (die bis hierher führende Strecke sollte später geändert werden), Przeworsk, Łańcut (Lanechut), Rzeszów, Czudec, Fryszak, Krosno, Dukla (auch diese Strecke wurde später verändert) und dann auf der ungarischen Seite weiter über Komarnik, Orlich, Bartfeld, Ternye und Eperies (Prešov).⁸⁸ Diese vier Poststationen zwischen Dukla und Eperies (Prešov), die Cosa ohne vorherige Genehmigung der übergeordneten Hofkammer errichtete und die mehrfach Anlass für die weiter oben geschilderten Auseinandersetzungen zwischen der Hofkammer, dem Gouverneur und dem Postrat Cosa waren, erschienen nun in einem anderen Licht. Dass der Vorschlag für die Einbindung der Poststationen sinnvoll war, beweist nicht nur die Tatsache, dass die vier genannten Posten auch in der Postkarte von 1805 eingezeichnet sind, sondern auch das lange Ringen um eine positive Lösung. Cosa ging davon aus, dass es sicherer und bequemer wäre, diese Stationen zwischen Dukla und Eperies einzurichten. Die Divergenzen darüber waren aber so heftig, dass sich der Gouverneur, wie bereits weiter oben erwähnt, trotz aller scheinbarer Vorteile entschloss, erst nach Fertigstellung der zweiten, über Bielitz führenden Route nach Wien diese Stationen zu schließen. Cosa unternahm im Mai 1773 eine Reise nach Oberungarn, um nach einer günstigeren Verbindung zwischen Lemberg, Eperies und Kaschau Ausschau zu halten.⁸⁹ Das Ergebnis war nicht die unmittelbare Auffindung einer neuen Route sondern vielmehr die Herstellung des Einvernehmens mit der ungarischen Hofkanzlei. Die bisherigen Posttage der von Kaschau abgehenden Post Richtung Pest und Wien waren, bedingt durch den Abgang der Post von Lemberg am Mittwoch und Sonntag⁹⁰, der Sonntag und der Mittwoch. Auf Wunsch der ungarischen Hofkanzlei wurden die Posttage in Kaschau vom Sonntag auf den Montag und vom Mittwoch auf den Donnerstag verlegt. Das hatte den Vorteil, dass sich die jeweils von Lemberg über Kaschau in Eperies ankommende Post nicht wie bisher verfehlte, sondern in die jeweils andere Richtung prompt abgefertigt werden konnte.⁹¹ Um den weiteren Ablauf

⁸⁷Steinbach, Postwesen, 222.

⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 304 September. Exh. 2600 v. 30. April 1773; Perg. 875; zit. bei Steinbach, Postwesen, 222.

⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 304 September.

⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, 290 Mai.

⁹¹HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 10 ex Juni 1773. FHKA, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 10 November. Exh. 3400 v. 24. Mai 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 244.

des Kompetenzstreits mit letztlich positivem Ausgang in der Sache selbst zu verstehen, muss ein Exkurs zur „Wiener Postroute“ unternommen werden.

Gouverneur Pergen setzte vorerst auf die Fertigstellung der Route über Bielitz und Troppau, vermutlich um Zeit für eine Entscheidung in der strittigen Sache der ungarischen Route zu gewinnen.⁹² Nach dem ersten Proberitt auf der Postroute Lemberg-Bielitz stellte sich heraus, dass die aus Lemberg um 11 Uhr nachts abgehende Post um vier Stunden später in Troppau eintraf, als die gewöhnliche Post von dort nach Wien abging. Da Troppau der Hauptsammelplatz der Posten aus Krakau, Warschau, Petersburg und Nieder-Schlesien war und die Lemberger Post unbedingt rechtzeitig ankommen musste, ordnete der Gouverneur am 12. September 1773 an, dass die Post bereits um 2 Uhr nachmittags von Lemberg abgehen müsse. Der entsprechende Versuch wurde am 17. September 1773 erstmals durchgeführt.⁹³

Die Verwicklungen um die vier strittigen Poststationen auf der ungarischen Route zwischen Kaschau und Eperies veränderten nicht nur die Postroute, sondern auch die Posttage in Kaschau, was Fürst Kaunitz nicht verborgen blieb. Auf seine Anfrage vom 16. August 1773 antwortete Graf Pergen, dass die Verwicklungen dem „behenden Dienstfeifer Cosas“ und einem „unterlaufenen Versehen“ zuzuschreiben wären und die Abänderung der Posttage in Kaschau nach der Sicherstellung des Postkurses über Bielitz wieder behoben werden würde.⁹⁴ Als es soweit war und Graf Pergen die Schließung der umstrittenen Poststationen anordnete, erkannte er aber deren Notwendigkeit für den Brieftransport von Lemberg über Ungarn nach Preßburg und Wien. Er machte die Bestätigung dieser strittigen, in der Zwischenzeit angelegten Poststationen von Rzeszów über Czudec, Frysztak und Krosno nach Dukla von einer Besichtigung durch Kleinsorgen abhängig.⁹⁵ Der Landesgouverneur beantragte, in der Zwischenzeit die Post von Wien nach Lemberg über Troppau und Bielitz abzuwickeln, um damit gleichzeitig die Post nach Schlesien und Polen abfertigen zu können. Die Unterbrechung der Beförderung über Ungarn veranlasste Graf Kolowrat bei Staatskanzler Metternich anzufragen, ob es bei den geänderten Posttagen in Kaschau bleiben sollte. Die Entscheidung war sichtlich negativ, da die Posttage von Lemberg über Eperies nach Wien auf

⁹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 63 Juli.

⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 10. November. Exh. 6617 v. 12. September 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 245.

⁹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 304 September.

⁹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 26 Dezember.

Mittwoch und Sonntag⁹⁶, die von Lemberg nach Bielitz mit Donnerstag und Sonntag festgelegt wurden.

In der Zwischenzeit ging der Schriftverkehr über die strittigen Poststationen weiter. Letztlich kam es am 20. Oktober 1773 zwischen der Hofkammer und der Ungarischen Hofkanzlei zu einer gütlichen Einigung mit dem dokumentierten Hinweis, dass bezüglich der strittigen Poststationen zwischen Dukla und Eperies sowie der Posttage der von Kaschau nach Wien abgehenden Post „kein Anstand mehr obwalte“⁹⁷. Die Posttage in Kaschau wurden aufgrund dessen wieder vom Montag auf den Sonntag und vom Donnerstag auf den Mittwoch verlegt. Die diesbezügliche Anfrage des Landesgouverneurs beim Oberpostamtsverwalter Friederich Rinder wurde von diesem wie folgt beantwortet, „daß ohnerachten des in dem Carpatischen Gebirge im Frühjahr, und Herbst vorläufig zusammenschießenden Wasser diese Post dennoch allzeit sicher befördert werden könne“. Desweiteren begründete er die Entscheidung damit, dass der Weg auf dieser Strecke kürzer wäre, besonders wenn die Stationen von Jaroslau unmittelbar nach Dukla und nicht über Rzeszów angelegt werden würden. Er führte auch das raschere Eintreffen der Post in Ungarn und die größere Sicherheit der Beförderung der schlesischen Post als eher gewährleistet an.⁹⁸ An Hand der Aufzeichnungen der Stundenzettel, die zwischen September und Oktober 1773 erstellt wurden, stellte man fest, dass die am Freitag von Lemberg abgehende Post Eperies am Montag früh erreichte und damit einen Tag später ankam, als die Post von Kaschau nach Pest und Wien abging. Auf die diesbezügliche Anfrage des Gouverneurs beim Oberpostamtsverwalter in Lemberg, antwortete dieser, dass bei der Wahl des kürzeren Weges über Pruchnik, unter Nutzung der neu gebauten Straße von Dubiecka nach Dynów, Haczów oder Brzozów nach Dukla, eine Einsparung von 2 ½ Posten oder fünf Meilen zu erzielen sei und die Briefpost sicher am Sonntag und Mittwoch nachts in Eperies eintreffen würde. Somit bestünde auch keine Notwendigkeit, die Posttage in Kaschau vom Sonntag auf den Montag, sondern nur auf Sonntag 6 Uhr abends zu verlegen. Gleiches würde für den Mittwoch gelten, für den man die Abgangszeit nur auf 6 Uhr abends verlegen musste. Somit kämen beide Briefpakete am Donnerstag und Sonntag um 8 Uhr abends in Preßburg und am nächsten

⁹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März. Exh. 6617 v. 12. September 1773. Perg. 875 ex 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 245.

⁹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362, 1773/6, Nr. 272 Oktober. Hofkommissionsakte, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 119 ex October 1773.

⁹⁸HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 12 Oktober, 20. November 1773. Perg. 875 ex 1773. Exh. 8117 v. 3. November 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 247.

Morgen in Wien an.⁹⁹ Ende des Jahres 1773 wurden die strittigen, vom inzwischen verstorbenen ungarischen Postbuchhalter und zum Postrat von Galizien ernannte Zacharias Cosa errichteten Poststationen zwischen Eperies und Lemberg aufgehoben und die bestellten Postmeister für eine Weiterverwendung vorgemerkt.¹⁰⁰

Die Einrichtung von zwei getrennten Postkursen nach Wien wurde auch von der Hofpostkommission befürwortet und weiter verfolgt, da auf der Wiener Route die Möglichkeit einer Verlängerung nach Schlesien gegeben war.¹⁰¹ Über diese Verlängerung wurde zwischen der Galizischen Hofkanzlei und der Hofkommission eine Besprechung angesetzt, bei der auch über die Änderung der Posttage in Kaschau diskutiert wurde.¹⁰²

Aus all diesen Vorgängen ist, abgesehen von gewissen Eifersüchteleien bezüglich der Kompetenzen, das Ringen um eine möglichst optimale Postverbindung der Zentralstellen sowie des Landesguberniums zu erkennen. Dabei muss der Administration zugutegehalten werden, dass sie weder auf eine bestehende stabile Organisationsstruktur aufbauen, noch das für den Dienst geeignete inländische Personal in ausreichendem Umfang rekrutieren konnte.

Eine andere hinsichtlich einer Lageveränderung ins Fadenkreuz der Landesverwaltung gekommene Poststation war die bereits unter polnischer Herrschaft bestehende Station in Przemyśl. Auch sie wurde, anlässlich der Aufhebung aller polnischen Poststationen am Beginn der Aufbauphase des österreichischen Postwesens in Galizien, geschlossen. Gleichzeitig sorgte man dafür, dass die von Lemberg in Jaroslau (Jarosław) ankommende Post einmal pro Woche durch einen reitenden Postillion nach Przemyśl gebracht, verteilt und die dort eingesammelte Post zurück nach Jaroslau transportiert wurde. Da Przemyśl im Einzugsgebiet von dreiundachtzig kleineren Ortschaften lag und daher in Summe über ein beträchtliches Briefaufkommen verfügte, wollte man auf das Postgefälle nicht verzichten. Der Postmeister in Jaroslau beschwerte sich im Juni 1773 beim Landesgubernium über die umständliche und schwierige Handhabung im Organisationsablauf mit Przemyśl. Er schlug vor, in Przemyśl eine eigene „Briefsammlung“ einzurichten, die nach seinen Angaben einen großen Vorteil für die Post bringen würde. Der Postreiter müsste in diesem Falle nur zur

⁹⁹Steinbach, Postwesen, 247 f.

¹⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 10 November, 26 Dezember. HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, ex 28. Oktober 1773.

¹⁰¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 365 1774/6, Nr. 129 März.

¹⁰²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 365 1774/6, Nr. 158 August.

Postsammelstelle reiten und würde sich die mühsame Verteilung der Post ersparen. Das Oberpostamt befürwortete den Vorschlag des Postmeisters und der Gouverneur ernannte einen Briefsammler mit einer jährlichen Remuneration von 50 Gulden.¹⁰³ Das Briefaufkommen stieg zwischen Jaroslau und Przemyśl derart an, dass der Postmeister aus Jaroslau zweimal pro Woche einen Postritt nach Przemyśl einrichten musste.¹⁰⁴ Dass sich im Laufe der Jahre auch hier die Anforderungen änderten, ist anhand der Postkarte von 1805 zu erkennen, wo Przemyśl als Poststation auf der Hauptroute Lemberg–Bielitz eingezeichnet ist.

Im Jahre 1782 wurde die ungarische Postroute durch das Gubernium von ihrer bisherigen Route Przemyśl-Dubiesko-Domavak auf die Streckenführung Przemyśl-Domavak-Dukla geändert.¹⁰⁵

Lemberg – Zamość

Die dritte Route sah einen Postverlauf von Lemberg nach Zamość und weiter in Richtung Warschau vor, wobei auf der bereits bestehenden Postroute drei Zwischenstationen vorgeschlagen wurden. Die Strecke maß 16 Meilen oder acht Posten und wurde mit allerhöchster Verordnung am 7. September 1773 eingerichtet und am 1. November desselben Jahres eröffnet.¹⁰⁶ Diese Verbindung wurde bereits früher für den dienstlichen Schriftverkehr von General Schröder genutzt, was anhand des zwischen Mai und Juli 1773 abgerechneten Briefgefälles nachzuvollziehen ist.¹⁰⁷ Es bestand bereits bei der Übernahme durch die Habsburgermonarchie eine entsprechende polnische Postroute. Da die Abstände der Posten teilweise zu weit voneinander entfernt lagen, wurden von österreichischer Seite zusätzliche Stationen eingeführt, um die jeweilige Entfernung auf zwei Meilen zu reduzieren. Die Route verlief mit acht Posten von Lemberg über Janów, Szczerce, Rawa, Lubycza, Tomaszów, Krynice (Krinitze) nach Zamość.¹⁰⁸

Auf der in Richtung Nordosten führenden Poststraße über Krasnystaw nach Włodzimiers auf der russisch-podolischen Seite der Grenze wurden die bereits bestehenden Poststationen in

¹⁰³Steinbach, Postwesen, 223.

¹⁰⁴Exh. 5382 v. 25. Juni 1773 und 9424 v. 15. Dezember 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 223.

¹⁰⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 394 1782/4, Nr. 55 April.

¹⁰⁶HKA, ad. Nr. 2673 ex November 1773; Nr. 223 ex Feber 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 236.

¹⁰⁷Steinbach, Postwesen, 237.

¹⁰⁸HKA, ad. Nr. 223 ex Feber 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 237.

Wojstławice und Rubieszów beibehalten. Aufgrund ihres beträchtlichen Briefaufkommens versprachen sie für das Postwesen lukrativ zu sein.¹⁰⁹

Lemberg – Brody

Die vierte Route von Lemberg zur wichtigen Handelsstadt Brody war insgesamt zwölf Meilen oder sechs Posten lang. Sie wurde die „Brodyer Postroute“ genannt und führte über Jaryczów, Busk und Sokłówka nach Brody. Sie wurde mit 1. September 1773 offiziell als eröffnet erklärt¹¹⁰, blieb aber vorerst ohne Zwischenstationen, da die Postmeister erst bestellt werden mussten. Die Entfernung der vorgesehenen Poststationen betrug drei Meilen oder 1 ½ Posten. Der Vorschlag der Poststationen ging auf Postrat Cosa zurück, der die Orte erstmals 1772 nannte. Als der Gouverneur im Oktober 1773 die Verordnung bezüglich „ex officio“-Briefschaften für die Kreis- und andere königliche Ämter erließ, leitete er sie mit den Worten ein: „Nachdem in diesrevindicirten Ländern die meisten Post-Routen nach Erfordernuß bereits eingerichtet sind, und die noch nöthigen dieser Tage ebenfalls in Gange kommen werden [. . .]“.¹¹¹ Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die Zwischenstationen von Lemberg nach Brody zu dieser Zeit bereits mit Postmeistern besetzt waren.

Lemberg – Kamieniec

Die fünfte Route von Lemberg über Husiatyn nach Kamieniec (Kaminek) in Pokutien führte nach der Ersten Teilung Polens auf russisches Gebiet. Sie wurde als „Husiatyner Postroute“¹¹² bezeichnet. Der Befehl über die Errichtung der Postroute erging am 7. September 1773 durch ein Hofkammerdekret an die Oberpostamtsverwaltung in Lemberg. Das Dekret enthielt die Bezeichnung der Route und die Angabe zu den einzelnen Stationen.¹¹³ Auch diese ursprünglich polnische Postroute wurde mit einigen zusätzlichen Poststationen ausgestattet, um die Vorgabe für die vorgesehene Entfernung von zwei Meilen einhalten zu können. Die Strecke verlief von Lemberg über Biłka, Gliniany, Clszanice, Złoczów, Kozłów, Mikulińce,

¹⁰⁹Steinbach, Postwesen, 237.

¹¹⁰HKA, ad. Nr. 233 ex Feber 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 235.

¹¹¹Exh. 7859 v. 28. Oktober 1773. Norm. 9822 ex 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 236.

¹¹²Steinbach, Postwesen, 238.

¹¹³HKA ad. Nr. 223 ex Feber 1775. Exh. 7978 v. 31. Oktober 1773. Norm. 2229 ex 1775.; zit. bei Steinbach, Postwesen, 238.

Trembowla, Chorostków und Husiatyn.¹¹⁴ Bis Kamieniec war die gesamte Strecke 25 Meilen oder 12 ½ Posten lang.

Die offizielle Übergabe der Strecke scheiterte im Oktober 1773 wegen des schlechten Zustandes der Poststraßen. Es wurden im Oktober die Kreisämter beauftragt, die Poststraße durch Przagnajów, Nowosiółki und über den Damm von Glszanica¹¹⁵ und Mitte Dezember 1773 die Straße durch das Sumpfgebiet bei Gliniany entsprechend auszubessern und für die Post benutzbar zu machen.¹¹⁶

Eine Seitenroute führte mit einer Abzweigung in Trembowla über Jazłowiec, Czapowiec in Richtung Zaleszczyki.

Lemberg - Sniatyn

Die Route sechs war für die Verbindung von Lemberg an die Grenze der Bukowina nach Sniatyn vorgesehen und wurde auch die „Sniatyner Postroute“¹¹⁷ genannt. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte die Strecke nach Czernowitz und weiter nach Süden verlängert werden. Die von Cosa vorgeschlagene Route ging von Lemberg nach Dawidów, Bóbrka, Strzelice, Kniehenicze, Bursztyn, Halicz, Stanisław, Tłumacz, Herodenka nach Sniatyn. Sie war 24 Meilen oder zwölf Posten lang.¹¹⁸ Da sich der Gouverneur über die Rentabilität im Falle einer Errichtung dieser Route nicht im Klaren war, verlangte er von Oberpostamts-Verwalter Rinder eine entsprechende Stellungnahme.¹¹⁹ Nachdem die Route bereits Ende November 1773 errichtet war, scheint die Stellungnahme des Oberpostamtsverwalters positiv ausgefallen zu sein. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 15. Februar 1774 mit der Einbindung der folgenden Poststationen in den Postkurs: Lemberg, Davidów, Bóbrka, Strzelice, Kniehenicze, Bursztyn, Halicz, Stanisław, Tłumacz, Obertyn und Sniatyn an der österreichischen Grenze.¹²⁰ Die Personalbesetzung war wie bei allen anderen Routen problematisch und es kam in der Folge auch immer wieder zu Veränderungen bei den Postmeistern. Die Postfrequenz war anfänglich schwach, speziell auf den Nebenrouten

¹¹⁴HKA ad. 223 ex Feber 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 238.

¹¹⁵Exh. 7907 v. 30. Oktober 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 239.

¹¹⁶Exh. 9296 v. 11. Dezember 1773; 4. Jänner 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 239.

¹¹⁷Steinbach, Postwesen, 240.

¹¹⁸HKA, 1244, ad Nr. 18 ex 1773 und Nr. 096 ex Martius 1773; Perg. 144, zit. Steinbach, Postwesen, 217.

¹¹⁹Exh. 8129 v. 3. November 1773; zit. Steinbach, Postwesen, 240.

¹²⁰Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, 16. November 1774.

reichte der Verdienst der Postmeister aus den Poststationen nicht aus. Das war der Grund, warum sie um die Genehmigung eines Nebenverdienstes ansuchten.¹²¹

Lemberg – Sambor

Die als Stich-Postroute angelegte Strecke endete in Sambor, das heute an der Westgrenze der Ukraine liegt. Bekannt wurde die Stadt im 14. Jahrhundert durch die Salzgewinnung. Als im Jahre 1773 Galizien an Österreich kam, existierten in Ostgalizien über 90 „Salzcocturen“ mit einer Jahreskapazität von 500.000 Kubikmeter Sudsalz.¹²² Während in Wieliczka und Bochnia in erster Linie Steinsalz für die Herstellung von Soda und Salzsäure abgebaut wurde, produzierten die Sudanlagen in Ostgalizien vorwiegend Speisesalz.¹²³ Die zu den polnischen Tafelgründen gehörenden Steinsalzvorkommen in Wieliczka und Bochnia waren die wichtigsten Salzlieferanten Galiziens.¹²⁴ Da die Salzvorkommen Ostgaliziens nicht in der Nähe einer Hauptpostroute lagen, mussten sie durch eine eigene Postroute kommunikationstechnisch erschlossen werden. Das Galizische Gubernium meldete der Hofkammer im Juli des Jahres 1783 die Eröffnung von wöchentlich zwei Postritten von Lemberg nach Sambor und zurück, sowie die entsprechenden Expeditionstage.¹²⁵

3.1.2 Das Oberpostamt und die Hauptpostverwaltung in Lemberg – seine Gründung und Verwaltung

Die Gründung des Oberpostamtes in Lemberg fiel zeitlich in die Aufbauphase der Einrichtung des Postwesens in Galizien.¹²⁶ Der General der Kavallerie, Graf Hadik schlug dem Gouverneur den ehemals im Pálffy'schen Infanterieregiment dienenden Offizier Friederich Rinder, der als Postmeister in Eperies tätig war, als Oberpostamtsverwalter vor. Graf Hadik hatte gute Erfahrungen mit Friederich Rinder in Eperies gemacht, wo er im Auftrag des Generals die Organisation des Postverkehrs nach Galizien auf den neuen Postrouten durchzuführen hatte. Bevor er einen entsprechenden Vorschlag an den Gouverneur machen konnte, musste Graf

¹²¹Exh. 1751 v. 29. Oktober 1774; zit. Steinbach, Postwesen, 242.

¹²²Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, 850. Rohrer, Bemerkungen auf einer Reise, Ost- und Westgalizien, 51 f.

¹²³Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, 852.

¹²⁴Brawer, Galizien, 72.

¹²⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 397 1783/1, Nr. 144 Juli. Hofkommissionsakten, Galizien, 2. Dezember 1774.

¹²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, 1773/6, Nr. 10 November.

Hadik das Einverständnis des Generalkommandos einholen.¹²⁷ Am 4. März 1772 konnte er Friederich Rinder dem Gouverneur als Postmeister für Lemberg vorschlagen¹²⁸ und ihn im Dezember 1772 zum Oberpostamts-Verwalter berufen.¹²⁹ Rinder hatte sich entsprechend dem Auftrag des Gouverneurs „baldigst“ mit zwölf Pferden nach Lemberg zu begeben, widrigenfalls man das Amt einem anderen Kandidaten übertragen würde.¹³⁰ Nach einer genehmigten Verlängerung für den Zeitpunkt seines Eintreffens in Lemberg¹³¹ trat der Postmeister Rinder am 1. April 1773 seinen Dienst als Verwalter des Oberpostamtes an.¹³² Zu seinem Stellvertreter wurde auf Anraten der Hofpostkommission der Oberpostamtskontrolleur von Kaschau, Peter Fullius von der Hofkammer bestätigt, der gleichzeitig Zacharias Cosa als Gehilfe zugeteilt war. Fullius trat Anfang März 1773 seinen Dienst beim ungarischen Postbuchhalter Cosa, der zum Postrat aufgestiegen war, in Lemberg an.¹³³

Auf die Bestellung aller weiterer Mitarbeiter des Postamts Lemberg soll namentlich nicht eingegangen werden, da sie für das Verständnis des Organisationsablaufes nicht von Bedeutung sind. Bedeutend war die Besetzung des Postkommissärs, nachdem Postrat Cosa im September 1773 in Casimir verstorben war.¹³⁴ Der Gouverneur erwog dem Staatskanzler Fürst Kaunitz den Kalkulator bei der Buchhaltung und erfolgreichen Gehilfen von Postrat Cosa, Johan von Kleinsorgen, als neuen Postkommissionär vorzuschlagen.¹³⁵ Graf von Pergen lobte in seinem Schreiben Johann von Kleinsorgen, der nicht nur die Postroute Lemberg–Bielitz in Vertretung des erkrankten Postrates Cosa zu organisieren und zu überprüfen hatte, sondern „bei dieser Gelegenheit seine Dienstbegierde und Geschicklichkeit im Postwesen zu Tage“ legte.¹³⁶ Fürst Kaunitz stimmte dem Vorschlag des Gouverneurs umso mehr zu, da Kleinsorgen ein jährliches Netto-Posteinkommen für Galizien von 30.000 Gulden prognostizierte. Gegen den Vorschlag des Gouverneurs gab es seitens der Hauptpostkommission Einwände, da sie der Ansicht war, anstatt eines hoch belobten aber unbekanntem Mitarbeiter eine bekannte und in diesen Sachen geübte Persönlichkeit zu

¹²⁷Exh. 351 v. 27. November 1772 und 449 v. 9. Dezember 1772; zit. bei Steinbach, Postwesen, 218.

¹²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, 1773/6, Nr. 115 März.

¹²⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 124 Dezember.

¹³⁰HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz.2, 8 ex Februar 1773. Exh. 1148 v. 4. März 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 218.

¹³¹Exh. 1371 v. 15. März 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 218.

¹³²HHStA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz.2, 1 ex 19. April 1773. Exh. 188 v. 18. Juli 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 218.

¹³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 162 Jänner.

¹³⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, 1773/6, Nr. 26 Dezember.

¹³⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 115 März.

¹³⁶Steinbach, Postwesen, 220.

ernennen.¹³⁷ Da, wie auch Steinbach betonte, keine Beantwortung des Einwandes der Hofpostkommission auffindbar ist und da Kleinsorgen den Titel eines Postkommissärs von Galizien trug, ist anzunehmen, dass der Einwand nicht akzeptiert wurde.¹³⁸ Gleichzeitig versuchte Kleinsorgen sich die Anwartschaft auf die Troppauer Postverwaltung zu sichern, was ihm mit „Resolutio Caesarea Regia“ genehmigt wurde.¹³⁹ Die Episode Kleinsorgen endete mysteriös. Er trat im Februar 1774 einen längeren Urlaub an, der bis August andauern sollte und den er offiziell um weitere drei Monate verlängerte. Danach kehrte er nicht mehr in den Dienst zurück.¹⁴⁰ Da der Gouverneur mit den Leistungen von Kleinsorgen unzufrieden war und eine wiederholte Besetzung der Stelle als nicht erforderlich erachtete, meldete er der Hofkammer, dass die Stelle in Zukunft nicht mehr besetzt werden würde und die Arbeit auf andere Stellen aufgeteilt werde.¹⁴¹

Eine turbulente Entwicklung erlebte weniger die Unterkunft der Hauptpostverwaltung, die bis 1910 am gleichen Ort in der Halitscher Vorstadt verblieb, als vielmehr die Unterkunft des Oberpostamtes und der Postwagen-Expedition sowie des Postmeisters und der anderen leitenden Beamten des Postamtes.

Die erste Unterkunft des Oberpostamtes in Lemberg war in der ehemaligen polnischen Postverwaltung. Oberpostamtsverwalter Friederich Rinder beantragte beim Gouverneur in diesem Haus nicht nur die Poststation, sondern auch seine Wohnung unterzubringen, anderenfalls ihm eine andere Wohnung mit einem entsprechenden Quartiergeld zuzuweisen wäre. Seinem Wunsch konnte der Gouverneur nicht entsprechen, da bereits zwei Stabs-offiziere des Erzherzog-Ferdinand-Infanterieregiments einquartiert waren.¹⁴² Es musste daher nach einer neuen Unterkunft gesucht werden, die man schließlich in einem Palais des Grafen Bielski fand. Den Vorteil dieses Quartiers sah man in der Unterbringung der Stallungen in unmittelbarer Nähe. Nach einigen Monaten konnte ein Mietvertrag für ein jährliches Entgelt von 150 Dukaten für Quartier und Stallungen vereinbart werden.¹⁴³ Später ging das Palais in das Eigentum des Grafen Potocki, danach in das der Familie Biesiadecki

¹³⁷Steinbach, Postwesen, 221.

¹³⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 364 1774/2, Nr. 54 Juli. Norm. 988 ex 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 221.

¹³⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 364 1774/2, Nr. 54 Juli.

¹⁴⁰Exh. 738 v. 23. August 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 221.

¹⁴¹Exh. 973 v. 9. September 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 221.

¹⁴²Exh. 2973 v. 14. Mai 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 28 f.

¹⁴³HKA 1212/1244 ex 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 29.

über und zuletzt befand es sich im Eigentum der Stadtgemeinde Lemberg.¹⁴⁴ Das Oberpostamt blieb bis in das Jahr 1810 an diesem Standort.¹⁴⁵

Der Postverwalter Rinder verstarb im Jahre 1776 und es folgte ihm ein Mann der ersten Stunde, Peter Tullius, nach.¹⁴⁶

Postwagen-Expedition Lemberg

Die Postwagen-Expedition war seit ihrer Errichtung im Mai 1775 vermutlich am gleichen Ort untergebracht wie die Oberpostamtsverwaltung.¹⁴⁷ Wahrscheinlich schloss der Postwagen-Expeditor wegen akutem Platzmangel einen Mietvertrag mit der Priorin des Klosters der Karmeliterinnen ab. Das Kreisamt untersagte jedoch dem Postwagen-Expeditor Illencsicz die Unterkunft zu beziehen, worauf sich dieser an die Hofkammer und den Gouverneur wandte. Letzterer verlangte auf Anraten der Hofkammer vom Kreisamt Aufklärung der näheren Umstände.¹⁴⁸ Der Aktenlage ist zu entnehmen, dass dem Kreisamt der vereinbarte Mietzins zu hoch erschienen war. Die Postwagen-Expedition konnte im Herbst des gleichen Jahres ein anderes Quartier gegen einen günstigeren jährlichen Zins in der Höhe von 211 Gulden und 40 Kreuzer abschließen, der vorerst bis Ende August 1783 Gültigkeit hatte. Der Vertrag wurde von der Hofkammer mit dem Hinweis an das Gubernium bestätigt, rechtzeitig für ein anderes Quartier zu einem günstigeren Zins Sorge zu tragen.¹⁴⁹ Da das Kreisamt diesem Wunsch nicht entsprach und der Vermieter nach Ablauf des Mietvertrages einen höheren Zins verlangte, empfahl das Kreisamt die Unterbringung im Gebäude der Karmeliterinnen.¹⁵⁰ Gegen diese Unterbringung wandte sich aber das Oberpostamt, wobei nach Steinbach der Grund für die Ablehnung nicht aktenkundig ist. Die Postwagen-Expedition verblieb vorläufig in ihrer bisherigen Unterkunft. Entgegen der Darstellung Steinbachs dürfte der Grund für die ablehnende Haltung des Oberpostamtes der Abschluss des Mietvertrages mit einem Juden gewesen sein.¹⁵¹ Nach einem umfangreichen Briefwechsel zwischen dem Kreisamt und dem

¹⁴⁴Steinbach, Postwesen, 29.

¹⁴⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/7, Nr. 765 August.

¹⁴⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1775/5, Nr. 124 Dezember.

¹⁴⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März.

¹⁴⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 118 Dezember; Bd. 377 1777/5, Nr. 12 September.

¹⁴⁹Ebd.

¹⁵⁰Exh. 19.123 v. 14. August 1784; zit. bei Steinbach, Postwesen, 31.

¹⁵¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 377 1777/5, Nr. 12 September.

Oberpostamt, der sich über fast zwei Jahre hinzog, bezog die Postwagen-Expedition im Sommer 1787 doch die Räumlichkeiten im Karmeliterinnenkloster.¹⁵²

Es wurden auch für das Personal des Oberpostamtes entsprechende Unterkünfte gesucht, die man in einem nahe dem Karmeliterkloster gelegenen Gebäude fand.¹⁵³ Postverwalter Friederich Rinder erhielt den Befehl, das bisher vom Personal bewohnte Palais des Grafen Biberstein-Trembiński zu räumen und - unter Androhung der Einbehaltung seiner Bezüge - das Personal in die Unterkünfte des Karmeliterinnenklosters zu übersiedeln.¹⁵⁴

Die 1796 erfolgte Aufhebung der Stelle eines Postwagen-Expeditors¹⁵⁵ und die Übertragung dieser Tätigkeit auf den Oberpostamtskontrolleur sowie die Bestellung des Oberpostamts-offiziers zum Postwagenkontrolleur brachten ab 1. Februar 1797 zwangsläufig die Postwagen-Expedition mit dem Oberpostamt örtlich wieder zusammen.¹⁵⁶ Die Ursache für den von der Hofkammer gewünschten Wechsel des Standortes war in erster Linie die Höhe des Mietzinses.¹⁵⁷ Andererseits war man darauf bedacht, das Oberpostamt letztlich in einem eigenen, den Wünschen der örtlichen Postverwaltung entsprechenden Gebäude unterzubringen. Im März 1808 wurde das Gebäude im Karmeliterinnenkloster, wo sich das Oberpostamt befand, renoviert.¹⁵⁸

Erst ab dem Jahr 1806 begann man nach einer anderen aber gemeinsamen Unterkunft für das Oberpostamt und die Postwagen-Expedition zu suchen. Die Verhandlungen über ein anderes ehemaliges Gebäude der Karmeliterinnen blieben jedoch erfolglos.

Als Ende des Jahres 1810 wieder die Errichtung einer eigenen Postwagen-Expedition angeordnet wurde¹⁵⁹, verlangte der leitende Postwagen-Expeditör nach einer „sicheren“ Unterkunft. Kurze Zeit später meldete auch die Oberpostamtsverwaltung den Bedarf eines neuen Posthauses an.¹⁶⁰ Der Kaiser bewilligte aufgrund des Ansuchens der Hofkammer den Ankauf eines Gebäudes für 35.000 Gulden sowie die notwendigen Renovierungsarbeiten, damit sowohl das Oberpostamt, der Poststall sowie ihre jeweiligen Leiter untergebracht

¹⁵²Exh. 13.657 v. 5. Juni 1787; zit. bei Steinbach, Postwesen, 32.

¹⁵³Exh. 138 v. 13. Juli 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 30.

¹⁵⁴Exh. 140 v. 9. September 1774; zit. bei Steinbach, Postwesen, 30.

¹⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 475 1796/9, Nr. 653 November.

¹⁵⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 33 Dezember.

¹⁵⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 400 Juni.

¹⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 541 1808/7, Nr. 132 März.

¹⁵⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 555 1810/1, Nr. 170 Mai.

¹⁶⁰Exh. 12.147 v. 18. April 1810; zit. bei Steinbach, Postwesen, 33.

werden könnten. Die Baudirektion wurde beauftragt, die notwendigen Umbau- und Adaptierungsmöglichkeiten zu prüfen. Der Entschluss für ein neues Posthaus fiel trotz der kriegsbedingten Geldknappheit und anderer widriger Umstände wahrscheinlich auch deshalb, weil das alte Posthaus durch Postamtsverwalter Woitschek völlig verwahrlost und der Poststall zusammengebrochen war.¹⁶¹ Zur neuen Unterkunft wurde das Haus des Paul Romansdorf, das in der Brodyer Vorstadt Nr. 90 lag, auserkoren und nach Erledigung einiger Adaptierungsarbeiten als geeignete Unterkunft angesehen.¹⁶² Da die Umbauarbeiten und vor allem die geplante Aufstockung des Gebäudes zu teuer gewesen wären, sollte für den Oberpostverwalter eine Wohnung im Karmeliterkloster gefunden werden.¹⁶³ Der Dienstantritt eines neuen Postverwalters stand kurz bevor und die Hofkammer sah sich gezwungen, den Adaptierungsarbeiten für das neue Posthaus inklusive der Errichtung einer Wohnung für den Postverwalter zuzustimmen.¹⁶⁴ Zusätzlich war der Bau eines Schuppens neben dem Posthaus vorgesehen. Die Postwagen-Expedition musste während der Bauzeit ein angemietetes Ausweichquartier beziehen.¹⁶⁵ Die Zivil-Baudirektion konnte bereits Mitte Juni 1819 die Fertigstellung der Unterkunft für die Postwagen-Expedition und deren Übergabe melden.¹⁶⁶ In den folgenden Jahren wurde das Postgebäude mehrmals renoviert, wofür sich in den Postakten des Finanz-Hofkammerarchivs mehrere Hinweise finden.¹⁶⁷

Welchen Umfang der Poststall im Jahre 1812 bieten musste, lässt sich aufgrund eines entsprechenden Dokumentes ermessen. Die neue Posthaltestelle wurde in diesem Jahr Georg Scheibenreiter verliehen und der Poststall musste für 14 Pferde, einen Oberknecht, acht bis neun Postknechte und neun Wagen Platz bieten.¹⁶⁸

3.1.3 Entwicklung von 1775 bis 1795

Es vergingen immerhin fünfzehn Monate zwischen der Vorlage des ersten Konzepts für den Aufbau des Postwesens in Galizien durch Gouverneur Graf von Pergen an den Fürsten

¹⁶¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd.556, 1810/7, Nr. 765 August.

¹⁶²Exh. 21.906 v. 5. Juli 1810; Exh. 7128 v. 21. Feber 1811; Exh. 7507 v. 22. Feber 1811; Exh. 43.774 v. 4. Dezember 1812; zit. bei Steinbach, Postwesen, 34.

¹⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 564 1811/9, Nr. 230 November.

¹⁶⁴Hkd. v. 2 April 1812. Exh. 15.127 v. 20. April 1812; zit. bei Steinbach, Postwesen, 35.

¹⁶⁵Exh. 7653 v. 14. Februar 1819; zit. bei Steinbach, Postwesen, 36.

¹⁶⁶Exh. 13.249 v. 17. März 1819; zit. bei Steinbach, Postwesen, 36.

¹⁶⁷Beispiele: FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 541/543 1898/7, Nr. 8 Juni; Bd. 559 1811/6, Nr. 3 Jänner; Bd. 586 1815/7, Nr. 408 August; Bd. 587 1815/7, Nr. 735 Oktober; Bd. 588 1815/7, Nr. 120 Dezember; Bd. 610 1819/7, Nr. 558 August.

¹⁶⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 568 1812/7, Nr. 19 August.

Kaunitz (24. Dezember 1773)¹⁶⁹ und der Genehmigung des geänderten Postpatentes durch Maria Theresia am 21. März 1775.¹⁷⁰ Die Ursache der für das galizische Postwesen unglücklichen Verzögerung war einerseits der Zeitaufwand der Entwurfsbegutachtung durch verschiedene Hofstellen und andererseits der seit 6. August 1774 entstandene Kompetenzstreit zwischen der Hofkammer und der Galizischen Hofkanzlei. Die Hofkanzlei machte zu dem Entwurf, der seinem Inhalt nach dem in den deutschen Erbländern geltenden Postpatent entsprach, einige Bemerkungen.¹⁷¹ Sie betrafen Unterschiede zwischen den Patenten aus den Jahren 1748 und 1772. Die Hofkammer wollte aufgrund der Rechtslage des Patents aus dem Jahr 1772 die Mitnahme von Briefen durch Reisende verboten wissen und das ungebührliche Benehmen der Postmeister gegenüber Reisenden mit einer Strafe von 10 Gulden ahnden. Desweiteren sollte entsprechend dem Wunsch der Hofkammer die ursprünglich im Patent von 1748 zugestandene, aber im Patent von 1772 wieder aufgehobene Verwendung eines Posthorns mit unterschiedlichen Hornsignalen durch zugelassene Boten, für Galizien in jedem Falle verboten werden. Die Hofkammer argumentierte, dass es in Galizien ohnehin keine Brücken über Flüsse gäbe, sondern nur Furten und daher das Signalhorn nicht notwendig wäre. Dem Entwurf wäre nach Ansicht der Hofkammer noch hinzuzufügen gewesen, dass auf Verlangen der Parteien die Postmeister bei der Aufgabe eines Briefes oder öffentlichen Dokumentes einen Aufgabeschein auszustellen hätten. Der letzte Einwand der Hofkammer betraf den zumutbaren Pferdewechsel, den Reisende auf halber Strecke zu akzeptieren hatten.

Der Entwurf wurde mit den Änderungswünschen der Hofkammer von der Galizischen Hofkanzlei am 6. August 1774 in einem „Vortrag“ Maria Theresia vorgelegt. Die Monarchin ordnete die Durchführung des Entwurfs in Form eines Postpatents mit dem Hinweis an, dass sie davon ausgehe, dass die Hofkanzlei mit der Hofkammer das Einvernehmen hergestellt habe, welches „widrigenfalls unausbleiblich zu verfahren hätte“.¹⁷²

Der neuerlich aufflammende Streit entzündete sich an der Auslegung dieses allerhöchsten Zusatzes. Die Galizische Hofkanzlei ging davon aus, dass sie sich ohnehin mit allen die Angelegenheit betreffenden Hofstellen schriftlich oder mündlich ins Einvernehmen gesetzt habe. Nur über jene Bereiche, die alleine das Königreich Galizien und Lodomerien betrafen

¹⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 365 1774/6, Nr. 242 Jänner.

¹⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 124 Februar, Nr. 103 März.

¹⁷¹Steinbach, Postwesen, 253 f.

¹⁷²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 124 Februar, 103 März.

und in keinem Bezug zu den anderen Erbländern stehen würden, sah sich Galizische Hofkanzlei im Rahmen der allerhöchsten EntschlieÙung im Recht, selbständig Entscheidungen zu treffen, ohne vorher das Einvernehmen mit der Hofkammer herzustellen. In diesem Sinne sah sie sich auch in ihrem Recht bestätigt, die Angelegenheiten des Postwesens zu entscheiden. Der galizische Kanzler begründete sein Verhalten damit, dass die Galizische Hofkanzlei der Herrscherin unmittelbar unterstand und daher von allen anderen Hofstellen unabhängig sei – ausgenommen in militärischen Belangen und politischen Verträgen. Die Galizische Hofkanzlei argumentierte des Weiteren, dass die Einrichtung des Postwesens in Galizien mit seinen Postmeistern und Postverwaltern in keinem Zusammenhang mit den übrigen Erblanden stünde. Dort, wo die Einrichtung von Postkursen mit den angrenzenden Erbländern im Zusammenhang stehen würde, wäre das Einvernehmen mit der Hofkammer also herzustellen. Sie sehe daher hinsichtlich des Postwesens in Galizien keine Veranlassung, ihre Kompetenz und alleinige Entscheidungsmöglichkeit abzutreten. Die Hofkammer sah das naturgemäß anders und eines ihrer Kommissionsmitglieder brachte die Ansicht schriftlich zum Ausdruck: Das galizische Postwesen stünde sehr wohl mit den anderen Erbländern in einem ursächlichen Zusammenhang und bedürfe einer geeigneten gemeinsamen Oberleitung. Auf Anfrage des Hofkammerpräsidenten Graf Kollowrat vom 6. Februar 1775, warum bisher kein Mitglied der Hofpostkommission den Sitzungen beigewohnt hätte und warum das Postpatent für Galizien noch nicht in Kraft gesetzt wäre, antwortete der galizische Hofkanzler, dass das Postpatent am 13. September 1774 der Hofkammer mitgeteilt wurde. Kollowrat meinte weiter, dass sich die Hofkammer bei der Sitzung am 28. Oktober 1774 trotz der Bemühungen des galizischen Hofrates Izdruczy zu keiner Berichtigung bereit erklärt hätte. Das Vorhaben der Galizischen Hofkanzlei, das Postwesen von der Hofkammer zu trennen, war also gescheitert. Die Galizische Hofkanzlei sah es als ratsam an, die Angelegenheit einstweilen auf sich beruhen zu lassen. Die Auseinandersetzung währte bis zum März 1775 und wurde durch Maria Theresia mit der Anweisung an Graf Kollowrat, sich mit dem Staatskanzler Graf Hatzfeld und dem galizischen Hofkanzler Graf Wrbona ins Einvernehmen zu setzen, beendet.¹⁷³ Die Herrscherin erteilte am 21. März 1775 dem Gouverneur den Auftrag, das von ihr für Galizien genehmigte

¹⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 124 Februar. Steinbach, Postwesen, 261.

Postpatent sofort in deutscher und polnischer Sprache zu verlautbaren. Die wichtigsten Bestimmungen des Inhaltes wurden bereits im Kapitel 3.1.1 besprochen.¹⁷⁴

Bei der zeitlichen Gestaltung der Postkurse und Posttage legte die Hofkammer mit Dekret vom 21. März 1775 fest, dass die Beförderung der Brief von Lemberg nach Wien über Dukla-Eperies, sowie jene die von Warschau kommend über Bielitz nach Wien, jeweils zur gleichen Zeit in Wien ankommen sollte und die Posttage dementsprechend aufeinander abzustimmen sind.¹⁷⁵ Den oben erwähnten Kompetenzstreit zwischen der Galizischen Hofkanzlei und der Hofkammer konnte, wie man auch anhand der Abstimmung der einzelnen Posttage ersehen kann, letztere für sich entscheiden. Die Postverbindung Lemberg–Bielitz war zwar ein innergalizischer Postkurs, der aber sehr wohl mit den Postkursen anderer Erbländer sowie mit ausländischen Postkursen korrelieren musste und daher zentral abzustimmen war. Durch entsprechende Koordination kam es wöchentlich zu vier Postverbindungen zwischen Lemberg und Wien sowie zwischen Lemberg und Rzeszów. Der Postmeister von Rzeszów erhielt die Anweisung, die aus Wien ankommende Post jederzeit durch Sonderritte nach Lemberg zu versenden.¹⁷⁶

Der Zustand der Poststraßen war, wie schon mehrmals angeführt, in allen Erbländern schlecht. Da auch in Galizien Verspätungen zu befürchten waren, wurde die Straßenbau-Direktion angewiesen, für die Instandhaltung der Poststraßen zu sorgen.¹⁷⁷ Die Postmeister waren ihrerseits verpflichtet, für den Fall der verspäteten Ankunft der Post einen entsprechenden Bericht über die Ursache der Verspätung zu erstellen. Da sichtlich nicht sichergestellt war, dass die Post termingerecht in Bielitz ankam, wurden mit 7. April 1775 die bisherigen Postabfertigungstermine beginnend mit dem 8. und 9. April 1775 geändert. Da nach der neuen Regelung die Postabfertigung in Lemberg um acht Uhr abends erfolgen sollte, mussten dementsprechend die Briefe spätestens um sechs Uhr aufgegeben werden.¹⁷⁸

Die vom Gubernium angegebene Beförderungsgeschwindigkeit der Post – 64 Stunden für eine Strecke von 54 Meilen (6,33 Kilometer pro Stunde), entspricht der Entfernung von Lemberg nach Bielitz – veranlasste die Hofkammer, auf das Patent vom 1. September 1770¹⁷⁹

¹⁷⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 103 März.

¹⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 290 März.

¹⁷⁶Steinbach, Postwesen, 262.

¹⁷⁷Ebd., 263.

¹⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 283 Mai.

¹⁷⁹FHKA, Hofkommissionsakten, Galizien 1772-1775, Fasz. 2, ex 11. April 1775.

hinzuweisen, in dem eine Geschwindigkeit von einer Meile pro Stunde festgelegt wurde. Für den Aufenthalt der Briefpost auf einer Station war eine Viertelstunde, für die einer Stafette eine achtel Stunde (7,5 Minuten) zulässig. Errechnet man aufgrund der patentrechtlich vorgegebenen Geschwindigkeit die gesamtzulässige Transportzeit von Lemberg nach Bielitz inklusive der zulässigen Aufenthalts- und Abfertigungszeiten (54 Meilen entsprechen 54 Stunden + 22 Stationen á 15 Minuten = 59 Stunden und 30 Minuten), ergibt sich eine gesamte Beförderungszeit von 59 Stunden und 30 Minuten. Damit verblieb nach Ansicht der Hofkammer zu den vorgesehenen 64 Stunden eine ausreichende Zeitdifferenz für unvorhergesehene Ereignisse. Da die Post von Lemberg kommend um 7 Uhr 30 in Bielitz eintraf und erst um 12 Uhr mittags nach Wien abging, war die Einrichtung von Sonderritten zwischen Bielitz und Troppau, die jährlich Kosten von 338 Gulden verursachten, unnötig und nach Anweisung der Hofkammer aufzuheben.¹⁸⁰ Im Vergleich dazu war die Geschwindigkeit der Postkutsche in England, einem Bericht J. F. Cooper's aus dem Jahre 1837 zufolge, zehn bis zwölf englische Meilen (1 engl. Meile = 1,52 Kilometer) pro Stunde.¹⁸¹ Das entspricht etwa der doppelten Geschwindigkeit von 15,2 bis 18,24 km/h gegenüber der Fahrpost in der Habsburgermonarchie. Bei diesem Vergleich dürfen die topographischen Unterschiede zwischen England und Österreich nicht vergessen werden.

Entsprechend der Ausführung von Steinbach, der sich auf das 1786 herausgegebene geografische Handbuch „Geographia albo Dokładne opisanie Krolestw Gallicyji i Lodomeryi“ bezieht, führte die Wiener Poststraße von Bielitz durch den Myślenicer Kreis von Biała nach Myślenice und Droginia am Fluss Raba und über eine „gemauerte“ Arkadenbrücke nach Gdów, wo sie sich mit der „gemauerten Straße“ (chaussierten Straße) aus Sandec und der Zips kommend traf.¹⁸² Über den Fluss Biała führte die Poststraße über eine prächtige Arkadenbrücke, danach durch den Kreis Tarnów in die Stadt Tarnów. Von dort verlief sie nach Latoszyn bis Robczyce und kam über Rzeszów nach Jaroslau, wo der Kreis Przemyśl begann. Steinbach beruft sich auf die von ihm zitierte zeitgenössische Beschreibung, in der Folgendes vermerkt war: „Hinter Jaroslau trafen drei gemauerte Straßen zusammen, die Wiener aus Jaroslau, die ungarische aus Przemyśl und die Lemberger aus Zaleskawola.“¹⁸³

¹⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 14 Mai.

¹⁸¹Cooper, England und das soziale Leben der Hauptstadt, Frankfurt a. M. 1837, 37.

¹⁸²Steinbach, Postwesen, 296. (Geographia albo Dokładne opisanie Krolestw Gallicyji i Lodomeryi, do druka pořana, 1786; 2. Ausgabe, Lemberg 1858.

¹⁸³Steinbach, Postwesen, 296 f.

Auch auf der ungarischen Postroute, die vom Dukla-Pass kommend im Kreis Dukla erstmals auf galizisches Gebiet traf und durch den Ort Dukla nach Zboiska über den Fluss Jasinka führte, wird im „Zeitgenössischen Erdkundlichen Handbuch“ ebenfalls von einer gemauerten Brücke gesprochen.¹⁸⁴ Sie dürfte monumental gewesen sein, da sie nach den Schilderungen auf Arkaden ruhte, deren Decke mit „Gesichtsfiguren“ (Fazies) geschmückt war. Die ungarische Postroute von Dukla führte nach den zeitgenössischen Angaben über „eine soeben erst im Bau befindliche gemauerte Straße“ über den Ort Rogi nach Lisko in Richtung Sambor. Versucht man dieser beschriebenen Route auf der Post-Karte von 1805 zu folgen, dann stellt man fest, dass es schon vor 1805 diese direkte Route zwischen Sambor und Dukla gegeben haben muss. Das zitierte geografische Handbuch bestätigt diese Vermutung, da die Poststraße von Sambor eine Verbindung „na wyrawe“ nach Ungarn hatte, die keiner der in der Post-Karte von 1805 eingezeichneten Poststraßen entsprach. Sie war kürzer und billiger als die Postverbindung und dürfte daher vermutlich gerne von Reisenden benutzt worden sein.¹⁸⁵

Auch die Brodyer Postroute wird in der zeitgenössischen Beschreibung mit einer gemauerten Straße durch die Orte Zboiska bei Lemberg nach Sokołówka erwähnt.¹⁸⁶ Diese beiden Orte scheinen auf der „Post-Karte“ von 1805 nicht mehr auf.

Des Weiteren wird die Podoler Postroute erwähnt, die für Reisende in Richtung Podolien durch die Orte Płuchów, Zborów nach Chodaczków bis zu jener Kreuzung führte, wo die Straßen von Lemberg und Warschau, die Podoler Route nach Tarnopol sowie die wolhynische, die ukrainische und die Pokutier Route über Trembowla¹⁸⁷ zusammentrafen. Bereits damals bestand die Absicht, die erst später ausgeführte gemauerte Straße von Lemberg über Zborów nach Kamience zu bauen, die auch auf der Post-Karte von 1805 erkennbar ist. Der Bau konnte zumindest bis zur Herausgabe des oben genannten geografischen Handbuchs im Jahre 1786 wahrscheinlich infolge Geldmangels nicht durchgeführt werden. Bemerkenswert ist der Reisebericht von Joseph Rohrer, der über „eine ordentliche Communications-Straße“ zwischen Suczawa und Siebenbürgen berichtet, die Kaiser Joseph II. nach der „Besitznehmung“ durch Österreich, in einer Länge von 35 Meilen

¹⁸⁴Steinbach, Postwesen, 297.

¹⁸⁵Ebd., 227.

¹⁸⁶Ebd., 297.

¹⁸⁷Neueste General Post- und Straßenkarte der Österreichischen Monarchie, Wien 1929. (Bestand des Verfassers)

unter Einsatz von „Hand- und Zugrobot“ ausbauen ließ.¹⁸⁸ Davor konnte man Siebenbürgen von der Bukowina aus nur per Pferd erreichen und benötigte dazu sechs Tage. Nach Fertigstellung der Straße und der Einrichtung der Posten im Jahre 1783 reduzierte sich die Reisezeit auf einen Tag.¹⁸⁹ Die Straße konnte von Güterwagen in beiden Richtungen befahren werden und bot dem Handel zwischen den beiden Ländern eine weitere Entwicklungsmöglichkeit.

Die wichtige Poststraße wichtige Straße von Lemberg nach Brody wird im zeitgenössischen erdkundlichen Handbuch als chaussierte Poststraße, die durch Zboiska und Sokolówka führte erwähnt. Die Straße nach Ungarn über Sambor wurde – wegen ihrer geringeren Entfernung bei Reisenden beliebt – ebenfalls angeführt.¹⁹⁰

Der Straßenbau schritt in Galizien schleppend von Osten nach Westen voran. Das lässt sich auch aufgrund der Tatsache vermuten, dass im erwähnten geografischen Handbuch keine Angaben über weitere Straßen gemacht wurden.

Die Reduzierung der Briefbeförderungsdauer war ein großes Anliegen der Zentralregierung und direkt abhängig von der Investition in Betriebsmittel sowie in gut ausgebaute und laufend instand gehaltene Poststraßen. Der Zustand der Straßen war noch in erheblichem Ausmaß von den witterungsbedingten Verhältnissen und vom verwendeten Material für den Unterbau abhängig und gab wiederholt Anlass zur Klage. Die oftmaligen Nachsichten von Retardanzstrafen geben ein anschauliches Beispiel über den Straßenzustand, der nicht nur in Galizien, aber hier besonders schlecht, war.¹⁹¹ Wenn sich auch die Durchschnittsgeschwindigkeit der Nachrichten und Briefe nach den Grafiken von Fernand Braudel und F. C. Spooner zwischen 1500 und 1765 kaum veränderte,¹⁹² so war die zunehmend dichtere Folge der mit guten Pferden ausgestatteten Poststationen, unterstützt durch die konsequente Anwendung der Stundenzettel, ein Mittel zur Erhöhung der Nachrichtengeschwindigkeit – wenn sie auch in letzter Konsequenz durch die physischen Kräfte der Pferde begrenzt war. In Johann Georg Krünitz zeitgenössischer „Oekonomisch-technologische Encyclopädie“¹⁹³ wird die

¹⁸⁸Rohrer, Bemerkungen auf einer Reise, 20.

¹⁸⁹Ebd., 21.

¹⁹⁰Steinbach, Postwesen, 296-298.

¹⁹¹Beispiele aus 1785: FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 410 1785/7, Nr. 32 Februar, Nr. 111 März.

¹⁹²Braudel, Der Alltag, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts, 464-465.

¹⁹³Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft, 1773-1858, Johann Georg Krünitz.

Geschwindigkeit nicht nur in direktem Zusammenhang mit der Beschaffenheit der Wege, sondern auch mit der „Weite der Stationen“ gesehen.

Im Jahre 1783 wurden in den Zentralstellen in Wien ernsthafte Überlegungen über die künftige Neuordnung des Postwesens angestellt, um Effizienz und Transportgeschwindigkeit zu erhöhen.¹⁹⁴ In diesem Sinne teilte die Hofkammer auch dem Galizischen Gubernium am 5. Juni 1783 mit, „daß die allerhöchste Gesinnung sei dahin zu erkennen gegeben worden, daß zur Bequemlichkeit der Reisenden und der Fahrenden mit der Post alle jene doppelt und anderthalbfachen Stationen, welche sich in gebirgigen Gegenden befinden, durch neue zu unterlegen seien“.¹⁹⁵ Da das Landesgubernium keinen Vorschlag machen wollte, erledigte die Hofkammer mit Dekret vom 15. September 1783 die Durchführung nach eigenem Ermessen. Das Oberpostamt und die Landesstelle in Lemberg fassten die Veränderungen auf einzelnen Linien in einer Antwort an die Hofkammer zusammen.¹⁹⁶ Dabei wurden Vorschläge über Verkürzungen der Postenlänge auf den Routen jeweils von Lemberg nach Bielitz, Sambor, Czernowitz, Kamieniec über Zamość und Kranzanystaw, weiters von Jaroslau nach Komarik vorgelegt.¹⁹⁷ Die Hofkammer entschied aufgrund der Vorschläge des Landesguberniums im Oktober 1783, dass sie sich die Beurteilung und eventuelle Abänderung vorbehalte.¹⁹⁸ Mit Entschließung im Februar 1784 teilte die Hofkammer dem Gubernium mit, dass zwar die kürzeren Strecken nicht so dringlich wären, aber letztlich ebenfalls durchgeführt werden müssen. Bei Durchsicht der Posten der oben angeführten Routen wurde die Einteilung so vorgenommen, dass die Entfernungen der Poststationen auf zwei bis zu 1½ Posten reduziert wurden. Das galizische Gubernium berichtete 1784 über den „[. . .] kommunizierten Posteinrichtungsplan“¹⁹⁹ und den Fortschritt der Unterlegung der Postrouten mit weiteren Poststationen.

Obwohl sich die zusätzliche Unterlegung mit Poststationen für die Postmeister speziell bei den Einnahmen aus den Rittgeldern nachteilig auswirkte, ordnete die Hofkammer die Durchführung der Maßnahmen ohne größere Diskussion an. Um den Einkommensverlust der Poststationen erträglicher zu gestalten, regte die Hofkammer an, dass sich die betroffenen

¹⁹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 398 1783/1, Nr. 47 Dezember.

¹⁹⁵Ebd.

¹⁹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 398 1783/1, Nr. 30 November.

¹⁹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 397 1783/1, Nr. 393 Oktober.

¹⁹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 398 1783/1, Nr. 30 November.

¹⁹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 403 1784/1, Nr. 311 Juni.

Postmeister über eine Kostenteilung oder Teilung des Postertrages mit ihren jeweiligen Kollegen vereinbaren könnten. Jene, die keine gemeinsame Lösung fänden, hatten die ihnen entstehenden Verluste zu tragen.²⁰⁰

Man muss aber auch die negative Seite der Postverkürzung sehen, die sich speziell während der Napoleonischen Kriege durch die Auswirkungen des Krieges ergab, wodurch viele Postmeister wegen der dramatisch fallenden Gefälleeinnahmen in den Ruin getrieben wurden. Die Dokumente aus dieser Zeit, die zum Teil in den Postakten des Hofkammerarchivs aufzufinden sind, zeigen ein lebhaftes Bild der Auswirkungen. Zu schwache Posteinnahmen für die betroffenen Postmeister und ihre Familien stellten auch eine Gefahr für die Existenz des gesamten Postsystems dar. Stellt man die Problematik der finanziell beinahe zugrunde gehenden Postmeister den realisierten Gefälleeerträgen des gesamten Postwesens dieser Zeit gegenüber, lässt sich der hohe Grad der Abschöpfung durch den Not leidenden Finanzhaushalt erkennen. Die jahrelangen Beschwerden und Klagen der Postmeister zur Rettung ihrer Lebenssituation und damit des Postwesens als Gesamtes fanden beim Ärar wenig Gehör. Die Posterträge waren eine willkommene Einnahme, wenn sie auch im Vergleich zu den Budgetdefiziten bestenfalls als Zubeiße für den defizitären Staatshaushalt angesehen werden kann, aber auf Kosten des gesamten Postwesens und vor allem der Postmeister ging.

Die Überlegungen zu einer Neuorganisation des Postwesens kamen nicht aus heiterem Himmel. Bereits im Jahre 1781 hat Joseph II. angesichts der überbordenden und die Effizienz behindernden Administration eine Verordnung erlassen, mit der die Beamtschaft wie auch Private angehalten wurden, ihre „üblichen Aufsätze“ abzukürzen.²⁰¹ Die Administration war kostenintensiv und unbeweglich geworden und bedurfte einer Korrektur auf allen staatlichen Ebenen. Diese Verordnung warf auch ihre Schatten auf das Postwesen, was anhand des Dekretes der Hofkammer nachvollzogen werden kann.²⁰²

Ende des Jahres 1775 beabsichtigte das Oberpostamt einen der jiddischen Sprache mächtigen Briefträger, der zugleich auch Sammler sein sollte, anzustellen. Speziell in Lemberg, das eine große jüdische Gemeinde beherbergte, war seitens der Kahale öfter

²⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 397 1783/1, Nr. 393 Oktober.

²⁰¹Gesetz und Verfassungen 1781 v. Joseph II. erlassen, „Gedruckte Circular-Verordnung“ 1782 Januar den 23sten über die höchste Entschließung vom 31sten Dezember 1781, in: Gesetze und Verfassungen, 118 f.

²⁰²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 388 1781/1, Nr. 655 Mai.

dieser Wunsch geäußert worden. Das Gubernium erklärte sich mit dem Vorschlag nicht einverstanden und begründete die Ablehnung damit, dass eine Einstellung nicht notwendig sei. Speziell in der Anfangsphase und Einführung des Postwesens in Galizien war man einerseits mit der hohen Analphabetenrate der Bevölkerung sowie andererseits mit der Verwendung kyrillischer Schriftzeichen bei der Beschriftung von Briefen konfrontiert. Ein am 14. August 1786 von der Oberpostamtsverwaltung in Lemberg an das Galizische Gubernium ergangenes Ersuchen um Anstellung eines jüdischen Briefträgers wurde von der Hofkammer mit dem Hinweis abgelehnt, dass die Juden verpflichtet wären die Beschriftung ihrer Briefe mit dem Empfänger, Bestimmungsort und Versandort, die deutsche oder lateinische Schrift zu verwenden. Anderenfalls blieben die Briefe unbestellt.²⁰³ Einen ähnlichen Wunsch nach einer postalischen Sonderstellung, die mit orthodoxer Religiosität begründet wurde, brachte zur gleichen Zeit die Judengemeinde in Prag vor. Der negative Bescheid ist wahrscheinlich auch darauf zurückzuführen, dass Kaiser Joseph II. im Sinne der Vereinheitlichung der Verwaltung die Verwendung der deutschen Sprache bevorzugte und anordnete.²⁰⁴ Letztlich wurden aber doch Briefträger in Lemberg und vor allem in Brody eingestellt, die der jiddischen Sprache mächtig waren.²⁰⁵ Der Hinweis auf die Besoldung eines jüdischen Briefträgers findet sich in einem Akt aus dem Jahr 1799.²⁰⁶

Im Zuge der 1776 stattgefundenen Vereinigung des galizischen Postwesens mit jenem der anderen Erbländer wurden auch die Modalitäten des Berichtswesens für Galizien neu definiert.²⁰⁷ Das Landesgubernium war verpflichtet, alle Cameral-Berichte an die Hofkammer, die „Postamts-Manipulations- und Rechnungslegungsangelegenheiten“ an die Wiener Hofpostkommission zu erstatten.²⁰⁸ Mit der Erledigung der Verwaltungsaufgaben für Galizien und Lodomerien wurde der Hof-Sekretär und Postreferent Edler von Dornfeld beauftragt.²⁰⁹ Um den Postmeistern einen Leitfaden der „Freiheiten“, sprich der Rechte des Postwesens an die Hand zu geben, verlangte der Oberpostamtsverwalter vom Gubernium, dass das im Jahre 1749 von Joseph Hecht mit allerhöchster Genehmigung in Druck gegebene Buch über „Einleitung Zum Universal Europaeischen Post-Recht“²¹⁰ an die Poststationen verteilt

²⁰³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 212 August.

²⁰⁴Ebd. Wurth, Jahrbuch 1982, 14 f.

²⁰⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 545 1808/7, Nr. 626 Oktober; 580 1814/7, Nr. 535 August.

²⁰⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 488 1799/7, Nr. 689 April.

²⁰⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 309 Mai.

²⁰⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374, 1776/5, Nr. 57 Mai.

²⁰⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374, 1776/5, Nr. 133 Mai.

²¹⁰Hecht, Einleitung Zum Universal Europaeischen Post-Recht, (etc.), Preßburg 1749.

werde.²¹¹ Man wollte damit den Postmeistern einen Leitfaden für die Handhabung und Durchführung der ihnen übertragenen Aufgaben in die Hand geben. Ob diesem Wunsch des Oberpostamtsverwalters nachgekommen wurde, konnte nicht ermittelt werden.

3.1.4 Die Entwicklung von der Dritten Teilung Polens bis zum Frieden von Schönbrunn

Der preußisch-russische Teilungsvertrag vom 12./13. Jänner 1793 verpflichtete Preußen zwar zur größtmöglichen Kriegsanstrengung gegen das aus Westen angreifende Frankreich, die diesbezüglichen Zusagen waren aber vage.²¹² Auch die Zusage Preußens, die österreichischen Tauschpläne für Bayern zu unterstützen, blieb ein inhaltsloses Lippenbekenntnis. Hingegen waren die Expansionserfolge beider Mächte in Europa beispiellos und Österreich wurde aus diesem Kompensationsgeschäft hinausgedrängt.²¹³ Der Teilungsvorgang von 1793 hatte noch viel weniger als die Erste Teilung 1772 den Charakter eines Kompromisses und diente in keinem Falle der inneren „Befriedung“ des polnischen Reststaates. Er potenzierte vielmehr das Bedürfnis von Russland und Österreich nach einer Kompensation der übermäßigen Landnahme Preußens. Zu dieser für Russland und Österreich kritischen Situation kam die ungünstige Kriegsentwicklung im Westen Europas und der Ausbruch des polnischen Unabhängigkeitskriegs unter der Führung von Tadeusz Kościuszko hinzu.²¹⁴ Am 24. März 1794 proklamierte Tadeusz Kościuszko, ein Berufsoffizier aus dem polnisch-weißruthenischen Kleinadel, in Krakau den Aufstand. Ziel war die nationale Befreiung Polens und die Wiederherstellung der Grenzen vor 1772, verbunden mit Sozialreformen, die an die Maiverfassung von 1791 anknüpften sollten.

Die Entwicklung an der französischen Front erforderte von den Teilungsmächten massive Anstrengungen in der Mobilmachung. Die kriegsbedingten Misserfolge in der Mitte des Jahres 1794 unterstützten die revolutionäre Entwicklung der Unabhängigkeitsbewegung. Es gelang den Revolutionären am 4. April 1794 die russischen Streitkräfte bei Račławice zu schlagen und am 17. und 18. April aus Warschau und am 23. April aus Wilna zu vertreiben. Die in die Defensive gedrängten Teilungsmächte waren auch auf Grund der Kriegsentwicklung gegen Frankreich gezwungen, sich neu zu orientieren. Durch die

²¹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374, 1776/5, Nr. 131 Juni.

²¹²Müller, Die Teilung Polens, 51.

²¹³Ebd., 51.

²¹⁴Ebd., 52.

französische Bedrängung der Niederlande, sah Österreich das anlässlich der Teilungsvorgänge im Jahre 1793 geplante Konzept eines Tausches der österreichischen Niederlande gegen Bayern und damit die Realsierung seines Anteils an der Teilung Polens aus dem Jahre 1793 schwinden.²¹⁵

Bereits zur Zeit des polnischen Aufstands unter dem Feldherrn Tadeusz Kościuszko überschritten österreichische Truppen Ende Juni 1794 die Grenze zu Polen in Richtung Zamość und Warschau. Die Interventionstruppen der Teilungsmächte konnten sich im Frühsommer konsolidieren und begannen den Aufstand niederzuschlagen. Am 8. Juni besiegten russische Truppen die polnischen Streitkräfte bei Chelm (südöstlich von Lublin) und am 14. Juni 1794 besetzten preußische Truppen Krakau.²¹⁶ Am 10. Oktober erlitten die aufständischen Truppen gegen den überlegenen russischen Gegner bei Maciejowice, südlich von Warschau, ihre letztlich alles entscheidende Niederlage. Dabei fiel die Hälfte der polnischen Armee und der Rest der aufständischen Truppenverbände wurde gefangen genommen. Darunter befand sich auch der Führer des Aufstandes, Tadeusz Kościuszko. Warschau war Anfang November 1794 wieder in russischer Hand und der Aufstand beendet.²¹⁷

Bereits während der Kämpfe begannen unter den Teilungsmächten die Verhandlungen über die Aufteilung Restpolens. Russland spielte wegen seiner Übermacht gegenüber den anderen Parteien eine Schlüsselrolle.²¹⁸ Weder Preußen noch Österreich waren alleine in der Lage, ihre eigenen Interessen gegen Russland durchzusetzen. Da es zu keiner Einigung über die jeweiligen Territorialansprüche kam, wurde am 3. Jänner 1795 ein geheimes russisch-österreichisches Teilungsabkommen geschlossen, dem sich auf Druck Russlands am 24. Oktober Preußen anschloss. Die Partagemächte teilten den restlichen Teil Polens entlang der Flüsse Memel, Bug und Pilica auf. Österreich erhielt das verbliebene Kleinpolen bis zu den Flüssen Pilica und Bug sowie die Stadt Krakau. Richtung Norden weitete sich der habsburgische Machtbereich auf die wichtigen Städte Lublin, Radom und Sandomir aus. Der Gebietszuwachs betrug etwa 51.000 Quadratkilometer mit zirka 1,1 Millionen Einwohnern. Im Gesamten erhielt Österreich den prozentmäßig geringsten Anteil mit insgesamt

²¹⁵Müller, Die Teilung Polens, 53.

²¹⁶Schmidt-Rösler, Polen, 60.

²¹⁷Ebd., 60.

²¹⁸Müller, Die Teilung Polens, 54.

18,5 Prozent der Teilungsfläche.²¹⁹ Damit erlangte Galizien seine größte Ausdehnung bis zum Frieden von Schönbrunn 1809. Die alte Rzeczpospolita²²⁰ war nach der Dritten Teilung so zerstückelt, dass dem zaristischen Russland insgesamt 62 Prozent der ursprünglichen Landfläche und 45 Prozent der Bevölkerung zufielen. Preußen erhielt 20 Prozent der Landfläche und 23 Prozent der Bevölkerung. Das habsburgische Reich musste sich mit 18 Prozent der Landfläche und 32 Prozent der Bevölkerung zufriedengeben.²²¹ Im dem Teil, der Österreich zufiel, etablierte sich eine straffe Verwaltung mit dem Sitz des Guberniums in Lemberg. Der Großteil, der dort arbeitenden Beamten, war deutschsprachig.²²²

Ältere Spuren einer österreichischen Posteinrichtung finden sich in dem Österreich zufallenden Gebiet bereits im August 1794, als sich das Generalkommando mit der Bitte an das Landesgubernium wandte, einen täglichen Postkurs nach Zamość einzurichten, da er für die in Polen stationierten Truppen erforderlich war. Das Oberpostamt wollte vorerst nur einen dritten Ritt in der Woche von Lemberg nach Zamość einleiten.²²³ Letztlich entschied die Hofkammer, dass der Kurs entsprechend dem Wunsch des Generalkommandos einzurichten sei.²²⁴ Nachdem das Einvernehmen mit General Graf Harnoncourt hergestellt war, wurde ab 19. Oktober 1794 täglich ein Postkurs nach Zamość eingerichtet.²²⁵ Die Route verlief zuerst auf der alten Poststraße über Janów und Szczerce, sodann ab 22. November 1794 über Zólkiew unmittelbar nach Rawa. Weitere Sonderritte wurden von Brody nach Dubno und Rożyszcze mit einer zeitlichen Limitierung bis 1. Juli 1795 genehmigt. Die Genehmigung wurde zur Aufrechterhaltung der militärischen Kommunikation bis 1. Juli 1796 verlängert.²²⁶ Nachdem ein ausreichender Militärbotendienst bereits nach einem Jahr eingerichtet war, benötigte General Graf Harnoncourt den täglichen Postkurs zwischen Lemberg und Lublin nicht mehr.

Nachdem die preußischen Truppen am 4. Jänner 1796 Krakau geräumt und österreichische Truppen ihre Positionen eingenommen hatten, wurde im Februar 1796 auf Antrag der

²¹⁹Schmidt-Rössler, Polen, 60.

²²⁰Rzeczpospolita ist eine Lehnübersetzung (zusammengesetzten Begriff, der nach einem Fremdwort gebildet wurde) des lateinischen Begriffes *res publica* (Republik).

²²¹Schmidt-Rössler, Polen. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, in: Ost- und Südosteuropa. Geschichte der Länder und Völker, Hg. Horst Glassl und Ekkehard Völkl, 1996, 61.

²²²Schmidt-Rössler, Polen, 61.

²²³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 460 1794/7, Nr. 169 September.

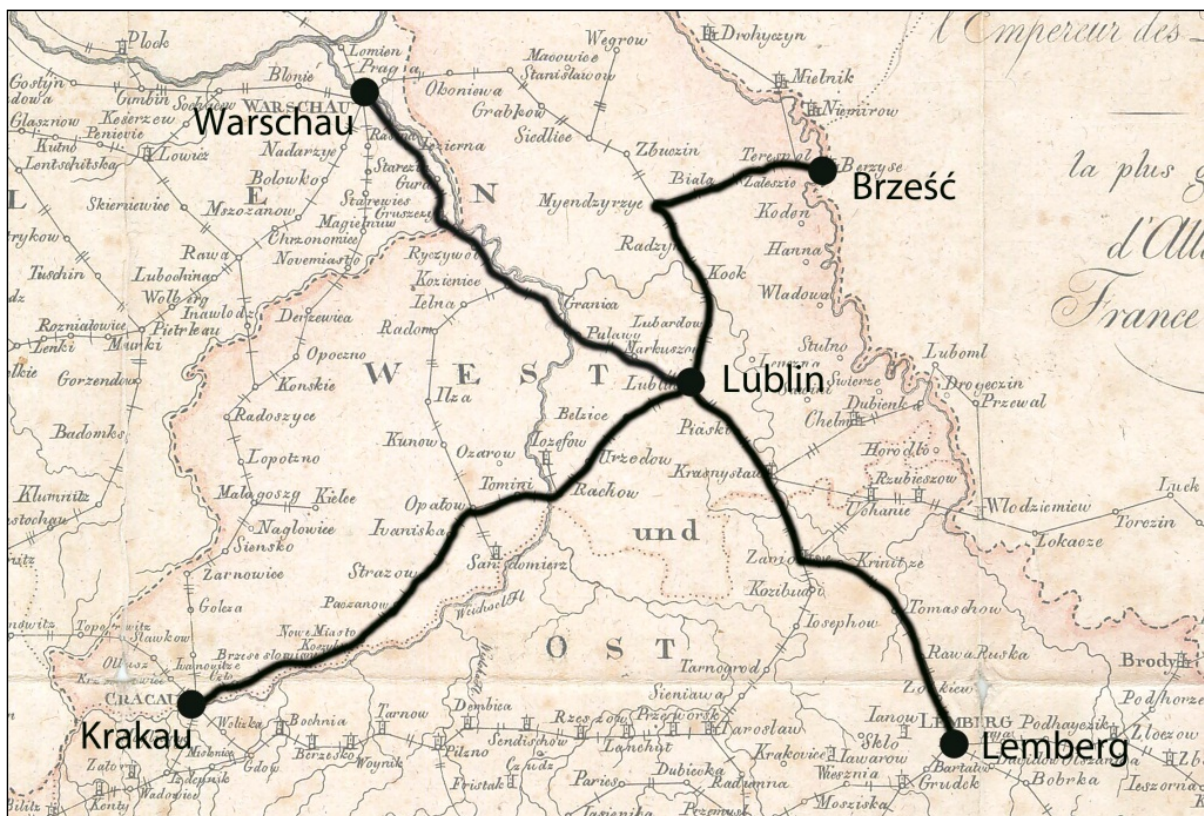
²²⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 460 1794/7, Nr. 209 September.

²²⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 460 1794/7, Nr. 169 September.

²²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 466 1795/7, Nr. 263 Februar.

Obersten Hofpostverwaltung angeordnet, dass Briefe nach St. Petersburg nicht mehr über das von Preußen eingenommene Warschau, sondern von Krakau über Lublin oder Lemberg zur nächsten russischen Poststation zu leiten waren.²²⁷ Der Ober-Gouverneur und Postmeister in Litauen äußerte in Beantwortung des österreichischen Ministerialschreibens den Wunsch, den Postkurs zwischen Lublin und Brześć durch die Einführung zusätzlicher Posten zu verbessern. Der heutige Name der Stadt in Weißrussland ist Brest, und sie liegt am Zusammenfluss von Bug und Muchawez. Von russischer Seite wurde versichert, dass der Anschluss für den Postkurs binnen vierzehn bis einundzwanzig Tagen eingerichtet werden würde.²²⁸ Anhand des „Beköstigungsausweises“ des für die Militärpost nach Lublin verantwortlichen kontrollierenden Postoffiziers aus Podgorze kann nachvollzogen werden, dass ein täglicher Briefkurs von Lemberg über Zulkiew nach Lublin relativ früh eingerichtet wurde.²²⁹

Abbildung 2: Die Postrouen zwischen Krakau-Lublin-Russland und Lemberg-Lublin-Warschau.



²²⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 184 März. Präs. Prot. 1796, Februar, Nr. 381; zit bei Steinbach, Postwesen, 422.

²²⁸ Steinbach, Postwesen, 423.

²²⁹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 466 1795/7, Nr. 263 Februar.

Bereits im April 1796 wurden weitere Kurse auf österreichischer Seite eingerichtet, die über Lemberg nach Brody und Zsaław nach Russland führten.²³⁰ Im gleichen Jahr wurde der Postkurs von Warschau nach Grodno und von dort durch preußisches Territorium über Pultuk nach Tikoczin hergestellt.²³¹

Um den in Lemberg und Brody ansässigen Handel nicht zu behindern, ließen die Zentralstellen in Wien bei den Handelsvertretungen anfragen, ob trotz der neu errichteten Postkurse der Kurs von Lemberg über Brody nach Zaslów erhalten bleiben sollte.²³² Die Möglichkeit des neu errichteten Kurses wurde sowohl vom Oberpostamt in Lemberg als auch von den Vertretern des Handelsstandes begrüßt. Auf Grund dieser Antwort ordnete die Hofkammer die Beibehaltung des Kurses an.²³³ Auf dieser Strecke wurden noch die folgenden Poststationen errichtet: łączna, Andrzejów oder Jendzechów, Włodawa, Sławatycze, Kodeń und Terespol, dann eine Umspannungsstation in Swierze, um eine kürzere Verbindung zwischen Lemberg und Brześć herzustellen. Sie nahmen wahrscheinlich alle ihre Tätigkeit am 1. März 1796 auf.²³⁴ Da zu diesem Zeitpunkt noch Kriegshandlungen und Truppenbewegungen im Gange waren, konnte an einen Straßenbau im damals üblichen Sinne nicht gedacht werden. Die Hofkammer ordnete daher ersatzweise an, die Poststraßen durch „landartige Unterhaltung“ in einem befahrbaren Zustand zu erhalten.²³⁵

Der Gebietszuwachs im Zuge der Dritten Teilung Polens brachte neuerliche organisatorische Aufgaben mit sich. In den westgalizischen Gebieten (Kleinpolen) erfolgte zunächst eine allmähliche Übernahme, die erst im Jahre nach dem Teilungsvertrag (24. Oktober 1795) zu einem durch Kaiser Franz II. am 21. Oktober 1796 erlassenen Postpatent für die neuen Gebiete führte.²³⁶ Das Patent geht mit vielfältigen Details auf die Notwendigkeit „richtiger und schleuniger Beförderung der Korrespondenz“ ein. Im Paragraf 1 des Patents heißt es, „dass nach Aufhebung der vormaligen polnischen Briefportogebühr jene der übrigen Provinzen geltend eingeführt sei“.²³⁷ Damit galt im neu erworbenen Gebiet auch die

²³⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 425 April; Nr. 632 März.

²³¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien 1796-1808, Nr. 250 Juni 1796.

²³²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 632 März.

²³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 38 April.

²³⁴Steinbach, Postwesen, 423.

²³⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 22 April. Steinbach, Postwesen, 423.

²³⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 22 April. Wurth, Jahrbuch 1982, Patent H.K.A.K.F. 9/1 Nr. 492, 24.

²³⁷Wurth, Jahrbuch 1982, 15.

Taxordnung der Erblande vom 1. November 1789.²³⁸ Das Postpatent drohte den Postmeistern im Falle von Übertretungen drakonische Geldstrafen an. Um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und damit die Konkurrenzfähigkeit der Post zu gewährleisten, war nach Paragraph 13 die private Beförderung von Briefen verboten. Es heißt dort: „Den Landkutschern, Lehensrößlern und Boten wird unter Strafe von einem Gulden für jeden Brief und einem Dukaten für ein Paket das Sammeln und Befördern von Briefen verboten.“²³⁹ Im Paragraph 14 wird auf die Vermeidung der „Briefschwärzung“²⁴⁰ den Mautbeamten aufgetragen, „auf die Boten, herrschaftlichen Kosaken, Fuhrleute und Schiffsleute ein wachsames Auge zu tragen und zu visitieren“.²⁴¹ Die Ordinari-Posten hatten auf den Routen zweimal pro Woche zu verkehren und den berittenen Postboten war ein Zeitmaß von einer Meile pro Stunde vorgeschrieben. Das Patent beschäftigte sich eingehend mit der Personenbeförderung und versuchte die Monopolsituation gegenüber „Wirten, Juden, Bürgern und Bauern auf dem Lande“ zum Vorteil des Ärars durchzusetzen. Um eine höhere Reisegeschwindigkeit zu erzielen und damit die Konkurrenzfähigkeit der Post zu erhöhen, wurden den Privatfahren Pferdewechsel auf kurzen Etappen zwischen den Poststationen untersagt.²⁴² Für Privatreisende war diese Vorschrift eine zusätzliche Erschwernis und kam ausschließlich der Fahrpost zugute.

Die Hofkammer ordnete nach der Übernahme Westgaliziens durch Österreich die Errichtung eines eigenen Oberpostamtes in Krakau an. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass man gegenüber der vor 23 Jahren erfolgten Vorgangsweise entschied, diesmal bei der Besetzung der Postmeister anders zu verfahren. Die bodenständigen polnischen Postmeister wurden übernommen und vorläufig wurden keine Veränderungen an den Standorten der Poststationen vorgenommen.²⁴³ Man begnügte sich damit, zwei zusätzliche Verbindungen von Krakau nach Warschau einzurichten, die auch auf der Post-Karte von 1805 ersichtlich sind. Für die Aufgabe und Übernahme von Briefen wurde ab Juni 1796 die inländische Taxgebühr eingeführt.²⁴⁴ Die von Franz II. am 1. November 1789 erlassene Taxbestimmung brachte durch die Einführung eines inländischen Einheitsportos eine Änderung des

²³⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 492 Oktober.

²³⁹Ebd., § 13 des Postpatentes vom 21. Oktober 1796.

²⁴⁰Briefschwärzung: unfrankierte Aufgabe von Briefen.

²⁴¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1797/7, Nr. 492 Oktober, § 14 des Postpatentes vom 21. Oktober 1796.

²⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1797/7, Nr. 492 Oktober, § 40 des Postpatentes vom 21. Oktober 1796.

²⁴³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 22 April.

²⁴⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 788 Mai.

bisherigen maria-theresianischen Portos. Damit war der handschriftliche oder durch Poststempel zu vermerkende Aufgabort auf den zu versendenden Briefen keineswegs hinfällig geworden.²⁴⁵ Trotz der Erinnerung durch Dekret vom 8. und 22. März 1804 trat die sogenannte „stempellose Zeit“ ein.²⁴⁶

Anlässlich der im Jahre 1797 zwischen den Teilungsmächten durchgeführten Grenzberichtigung bekam Österreich den Olkuszer Distrikt nördlich von Krakau zugesprochen. Das im Jahre 1796 dazugekommene Gebiet Westgalizien wurde durch kaiserliches Dekret vom 13. Mai 1803 mit Ostgalizien zum Königreich Galizien und Lodomerien vereinigt.²⁴⁷ Ab diesem Zeitpunkt war für die politische Verwaltung beider Galizien die Landesstelle in Lemberg zuständig.

Im März 1796 beschloss die Hofkammer auf Befehl von Kaiser Franz II. eine eigene Oberpostamtsverwaltung in Krakau und zwar nach dem Muster von Lemberg einzurichten.²⁴⁸ Dabei wurde die in Lemberg bestehende Personal- und Besoldungsregelung übernommen. Zum Leiter des Oberpostamtes in Krakau wurde der im Aufbau der Postrouten Ostgaliziens erfahrene Lemberger Oberpostamtsverwalter Peter Tullius und für die anderen Aufgaben im Oberpostamt erfahrene Oberpostamtsoffiziere aus Lemberg ausgewählt.²⁴⁹ Im Zuge der erfolgten Eingliederung des westgalizischen Postwesens kam es bei einigen Postämtern zu Personalrochaden, die aber nicht Gegenstand dieser Arbeit sein sollen.

Der Hofkommissär für Westgalizien, Freiherr von Margelik²⁵⁰, konnte am 12. Mai 1796 über die bestehenden Poststationen, Postrouten, die Besoldung der Postangestellten und die Rittgebühren der Hofkammer berichten.²⁵¹

Anlässlich der Eingliederung Westgaliziens im Jahre 1796 in das erbländische Postwesen wurden neben der Bestätigung der kompletten Personal- und Besoldungsliste der fünfzig Poststationen in Westgalizien die neuen westgalizischen Postrouten und die Kartierungsinstruktionen erlassen.²⁵²

²⁴⁵Wurth, Jahrbuch 1982, 26.

²⁴⁶Ebd., 26.

²⁴⁷Norm. 15481 ex 1803; zit. bei Steinbach, Postwesen, 478.

²⁴⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1797/7, Nr. 22 April.

²⁴⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 170 März.

²⁵⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien 1796-1808, 725 November 1796.

²⁵¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 166 Juni; Nr. 316 Juni; Postwesen in Westgalizien, Nr. 388 Juni 1796.

²⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Nr. 388 Juni 1796.

Wie bereits weiter oben angedeutet, wurden die bestehenden Poststationen sowie ihre polnischen Postmeister in die neuen Postrouten eingebunden, wobei der weitere Verbleib jener Poststationen, die abseits der Hauptrouten lagen, vom Oberpostamt mit Unterstützung des Hofkommissärs hinterfragt wurde.²⁵³ Als Beispiel ist die Postroute von Warschau nach Białystok zu erwähnen, auf der es drei Poststationen (Okóniew, Stanisławów und Wągrów) gab, die der österreichischen Verwaltung bedeutungslos erschienen. Die Hofkammer genehmigte aber auf Anraten des Hofkommissärs, die Stationen beizubehalten.²⁵⁴ Es wurde beschlossen, die Post auf dieser Route zweimal wöchentlich in beide Richtungen verkehren zu lassen, bis das westgalizische Postwesen neu organisiert war.²⁵⁵ Der Grund für diese Entscheidung mag eine frühere Überlegung gewesen sein, bei der Herstellung der Postverbindung von Lublin über Terespol nach Brześć mit dem in der Zwischenzeit preußischen Postamt in Warschau keine weitere Postverbindung zu unterhalten. Zu diesem Zweck wurden die Poststationen Janów, Łosice, Siedlce und Grębków zwischen Terespol und Stanisławów neu eingerichtet. Auf der Postroute nach Białystok waren es die Poststationen Makowice zwischen Stanisławów und Węgrów, Sokołów und Krzemień zwischen Węgrów und Pobikry in Preußen.²⁵⁶

Der Antrag des Oberpostamts in Krakau, das Absatzpostamt²⁵⁷ Tarnów mit der Kartierung und der Bildung besonderer Briefpakete für Krakau zu beauftragen, lag vermutlich zu einem verspäteten Zeitpunkt bei der Hofkammer zur Genehmigung vor, wodurch die gewünschte Genehmigung erst mit 1. Juni 1796 erteilt werden konnte.²⁵⁸ Die Anordnung wurde aber unmittelbar danach von der Hofkammer wieder aufgehoben, da wegen der Verlegung und Aufhebung unzweckmäßig positionierter Poststationen und der Entlassung einiger untauglicher Postmeister, die ursprüngliche Genehmigung nicht umgesetzt werden konnte.²⁵⁹ Da die Einsendung der vorgeschriebenen Tagebücher mit den eingetragenen Ein- und Ausgängen von Briefen zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich war, begann die Einführung der Postvorschriften in Westgalizien erst mit 1. Mai 1797.²⁶⁰

²⁵³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 139 Juni 1798, Pkt. 1.

²⁵⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 250 Juni 1796.

²⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 250 Juni 1796.

²⁵⁶Steinbach, Postwesen, 428 f.

²⁵⁷Absatzpostamt – Poststation an der zwei oder mehrere Postrouten abzweigen und die Briefkartierung vorgenommen wurde; in: Handbuch aller unter der Regierung des Kaiser Joseph des II. für die K. K. Erbländer ergangenen Verordnungen, Jahre 1786, Bd. 11, Wien 1788, 453. (Kopie im Besitze des Verfassers).

²⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen Westgalizien, Nr. 388 Juni 1796.

²⁵⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7 Nr. 492 Oktober.

²⁶⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 294 Juli 1797.

Der Hofkommissär erstellte am 30. November 1796 auf Basis der vermessenen Entfernung der einzelnen Poststationen voneinander, dem Besoldungsstand der Postmeister und Briefsammler, sowie des Ausweises der Rittgebühren einen neuerlichen Bericht über das aktuelle Postwesen in Westgalizien. Die Hofpostbuchhaltung bestätigte die Besoldung noch am 27. Februar 1797. Mit der endgültigen Bestätigung der vorgeschlagenen Postrouten und Poststationen wartete sie jedoch auf die Regelung der Verwaltungseinteilung des Landes und bestätigte das Postwesen in Westgalizien erst danach am 12. Juni 1798.²⁶¹

Um die Postverbindung von Krakau über Olkusz nach Preußisch-Schlesien sicherzustellen, genehmigte die Hofkammer aufgrund eines Vorschlags des Krakauer Oberpostamtes und des dortigen Oberpostamtsoffiziers die Errichtung einer neuen Poststation in Krzeszowice.²⁶² Damit präsentierte sich Österreich mit seinem seit 1795 erweiterten Besitzstand und zwei bedeutenden Grenzübergängen für den Postverkehr als Ost-West-Verbindung zwischen Russland und Schlesien.

Das Oberpostamt Krakau begann im Juni 1796 seine offizielle Tätigkeit.²⁶³ Der Oberpostamtsverwalter legte am 11. Juli 1796 der Hofkammer den Entwurf des Postpatents für Westgalizien vor.²⁶⁴ Das grundlegende Konzept sollte auf dem ostgalizischen System beruhen und sah die Einleitung neuer Postkurse und den Bau von Straßen vor. Die Oberpostamtsverwaltung in Krakau ersuchte in diesem Zusammenhang um die nähere Erläuterung des Postpatents von 1796, speziell des Paragraphen 57. Dieser bestimmte, dass die Dominien die Pflicht hätten, die Postmeister zu unterstützen. Die Ortsobrigkeiten und Kreisämter wurden verpflichtet, den Postmeistern speziell bei der Personenbeförderung Assistenz zu leisten. Die Verpflichtung der Oberpostamtsverwaltung war es darauf zu achten, dass die Postmeister sachkundige und keine zur Trunksucht und betrügerischen Handlungen neigenden Postknechte einstellen.²⁶⁵

Das Postpatent aus dem Jahre 1796 beinhaltete keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem vor 21 Jahren ergangenen Patent und wurde nach einigen Berichtigungen am 21. Oktober 1796 genehmigt.²⁶⁶ Es war das Bestreben der zentralen Hofstellen wie des neuen Oberpostamtes, das westgalizische Postwesen auf das gleiche Organisationsniveau

²⁶¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 139 Juni 1798.

²⁶²Steinbach, Postwesen, 431.

²⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 166 Juni.

²⁶⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 492 Oktober; Postwesen in Westgalizien, Nr. 294 Juli 1797.

²⁶⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 424 März 1804.

²⁶⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 725 November 1796.

wie jenes der anderen Erbländer zu bringen. Das Patent wurde in deutscher Sprache und polnischer Übersetzung am 21. Oktober 1796 veröffentlicht.²⁶⁷ Alle Poststationen die entsprechend der neuen Fassung weder dem in- noch dem ausländischen Verkehr dienlich waren, wurden aufgelöst. Poststationen mit zu großen Entfernungen wurden mit Zwischenstationen unterlegt. Postverbindungen mit einem geringen Briefaufkommen wurden mit den in der Nähe befindlichen größeren Orten, besonders aber mit den Kreisstädten verbunden.²⁶⁸

Das Postpatent ging mit vielfältigen Details auf die Notwendigkeit „richtiger und beschleunigter Beförderung der Korrespondenz“ ein.²⁶⁹ Es enthielt eine große Anzahl von Instruktionen für die Postmeister. Um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen, wurden die Postmeister bei Nichteinhaltung der Vorschriften mit erheblichen Bußgeldern und Dienstenthebung bedroht. Die Tatsache, dass die vielen polnischen Postmeister, die man übernommen hatte, an keine straffe Ordnung gewöhnt waren, machte die detaillierten Anordnungen und das hohe Ausmaß der Strafandrohung bei Übertretung der Vorschriften verständlich. Im Paragraf 1 des Patentes wurde die Aufhebung der vormals polnischen Briefportogebühren angeordnet und die Einführung der österreichischen Taxordnung anbefohlen. Die oberste Gewichtsgrenze für Postsendungen wurde zur Schonung der reitenden Postboten und der Pferde mit fünf Pfund begrenzt. Es gab scharfe Kontrollen von „Landkutschern, Lehensrößler und Boten“ wegen etwaiger Übertretungen der Postpatente.²⁷⁰ Für die berittenen Postboten war eine durchschnittliche Geschwindigkeit von einer Meile pro Stunde festgelegt. Wesentlich für den Handel war der im Paragraf 12 angeführte Text, der besagte, dass infolge des noch einzuführenden Postwagens es den Parteien zwar unbenommen bleibe, Banco-Zettel, Wechsel und Obligationen auf eigene Gefahr mit der Ordinari-Briefpost abzuschicken, sie aber die Gefahr des Verlustes selbst zu tragen haben.²⁷¹

Postmeister, auf deren Posttrouten schwierige und bergige Streckenabschnitte zu überwinden waren, wie zum Beispiel zwischen Bielitz und Skotschau (westlich von Bielitz), mussten, um einen sicheren Posttransport zu gewährleisten, ein zusätzliches Pferd vorsepannen. Sie

²⁶⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 492 Oktober, (Patent mit 67 §). Steinbach, Postwesen, 15, 434.

²⁶⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 294 Juli 1797.

²⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 430 März 1797.

²⁷⁰Wurth, Jahrbuch 1982, 16.

²⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 249 Juli.

erhielten von der Hofkammer, man könnte sagen, eine „Streckenzulage“ von jährlich je 50 Gulden genehmigt.²⁷²

Im Juni 1798 wurde durch Patent das Briefporto mit dem Hinweis erhöht, „daß seit mehreren Jahren die gute Einrichtung der fahrenden und reitenden Posten zum Vortheil und zur Gemächlichkeit der Reisenden sowohl, als des Briefwechsels vorzüglich zum Augenmerk genommen und in dieser Absicht die zu langen Strecken mit Mittelstationen unterlegt und an allen Hauptstraßen der tägliche Verkehr eingeführt worden sind. Indem aber durch diese dem Publikum so gedeihliche Anstalt, die noch durch verschiedene andere Vorkehrungen, vorzüglich in Rücksicht auf Geldsendungen erweitert werde, dem Aerar bereits bedeutend neue Ausgaben zugewachsen sind, wurde bei dem Briefporto einen im Vergleich zu andere Ländern sehr mäßige Erhöhung billig befunden.“²⁷³ Man hoffte durch die Briefportoerhöhung den Gefälleertrag um 350.000 auf 525.000 Gulden pro Jahr steigern zu können. Das neue Briefporto wurde mit Patent vom 8. Oktober 1803 und 20. August 1806 nochmals erhöht.²⁷⁴

Die drei Haupttrouten führten: a) von Krakau über Drzewica nach Warschau,²⁷⁵ b) von Krakau nach Lublin²⁷⁶ und c) von Zamość über Lublin und Gruszczyn nach Warschau²⁷⁷. Die Verbindungsstraße von Opatów nach Kozienice wurde unverändert beibehalten und zusätzlich durch Einschaltung einiger Zwischenstationen in ihrem Kommunikationsstand verbessert. Diese Poststationen lagen an den jeweiligen Strecken Krakau–Lublin in Człó, Koszyce, Pacanów, Iwaniska und Bidziny, dann zwischen Opatów und Kozienice in Kunów und Jelnia. Die wichtige Verbindung zwischen Russland und Litauen, die über Dubienko entlang der russischen Grenze nach Terespol verlief, musste aufgelassen werden, nachdem von russischer Seite keine Postverbindung hergestellt wurde. Die von Preußen über Krzemień nach Litauen führende Postverbindung wurde ebenfalls aufgehoben. Dafür baute man von Lublin ausgehend die Postroute über Lubartów, Kock, Radzyn, Międzyrzecze, Biała und Zalesie bis zur russischen Grenze aus.²⁷⁸ Die Verbindung von Międzyrzecze über Siedlce nach Warschau wurde auf der bereits bestehenden alten Postroute errichtet. In der Kreisstadt

²⁷²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 479 1797/9, Nr. 88 September.

²⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 781 Juni; Bd. 507 1803/1, Nr. 325 Oktober; Bd. 526 1806/4, Nr. 266 Jänner. Effenberger, Geschichte, 93.

²⁷⁴Effenberger, Geschichte, 93.

²⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 479, Nr. 46 Oktober; Postwesen in Westgalizien, Nr. 548 September 1791.

²⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 571 Dezember 1797.

²⁷⁷Ebd., Nr. 139 Juni 1798.

²⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 184 März; Postwesen in Westgalizien, Nr. 571 Dezember 1797.

Chełm behielt man die Poststation bei, um zu einem späteren Zeitpunkt die Verbindung mit Dubienka einleiten zu können, sofern Russland wieder eine entsprechende Gegenverbindung herstellen sollte. Alle anderen Poststationen, die früher Galizien mit Russland und Litauen verbanden, wurden aufgehoben. Diese waren: Kumów, Dubienka, Umspannungsstation Świeże, Łączna, Andrzejów, Włodawa, Sławatycze, Koden, Terespol, Janów, Łosice, Makowiec, Węgrów (durch eine Briefsammlung ersetzt), Sokołów und Krzemień.²⁷⁹

Insgesamt wurden sechs Poststrouen mit folgenden Poststationen und Entfernungen in Posten gerechnet eingerichtet:²⁸⁰

a/ Hauptroute Krakau–Warschau: Krakau – 1 ½ (Posten) – Iwanowice – 2 ½ – Zarnowiec – 1 ½ – Sieńsko – 2 – Małagoszcz – 1 – Łopuszno – 1 – Radoszyce – 1 ½ – Końskie – 1 ½ – Opoczno – 1 – Drzewica – 1 ½ – Nowemiasto in Südpreußen (südlich von Warschau) - Warschau.²⁸¹

b/ Hauptroute Krakau (über Lublin)–Brześć litewski: Krakau – 1 ½ – Człó – 1 – Brzeskosłomianne – 1 – Koszyce – 1 ½ – Nowemiasto – 1 ½ – Pacanów – 1 ½ – Staszów – 1 ½ – Iwaniska – 1 – Opatów – 1 – Bidziny – 1 – Rachów – 1 ½ – Urządów – 1 ½ – Bełżyce – 1 ½ – Lublin – 1 ½ – Lubartów – 1 ½ – Kock – 1 – Radzyn – 1 ½ – Międzyrzecze (Abzweigung Richtung Russland) – 1 ½ – Biała – 1 ½ – Zalesie – 1 – Brześć litewski.²⁸² Zwischen Krakau und Lublin wurde ab September 1798 wöchentliche Postwagenfahrten eingerichtet.²⁸³

c/ Hauptroute aus Ostgalizien von Zamość gegen Warschau: Zamość – 2 – Krasnystaw – 1 ½ – Piaski – 1 ½ – Lublin (Abzweiger Richtung NW) – 2 – Markuszów – 1 ½ – Puławy – 1 – Granica – 1 ½ – Kozienice (von hier ging eine Abzweigung nach Opatow) – 1 – Ryczywół – 1 – Gruszczyn – 1 ½ – Góra in Ostpreußen. Auf der Seitenroute: Krasnystaw – 2 – Chełm.

d/ Abzweigung bei Międzyrzecze für den Postenlauf von Brześć litewski und Lublin nach Warschau: Międzyrzecze – 1 ½ – Siedlee – 2 – Grębków – 1 ½ – Stanisławów – 1 ½ – Okunew – 1 ½ – Warschau.

²⁷⁹Steinbach, Postwesen, 435.

²⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 139 Juni 1798.

²⁸¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 479 1797/9, Nr. 46 Oktober; Postwesen in Westgalizien, Nr. 571 Dezember 1797

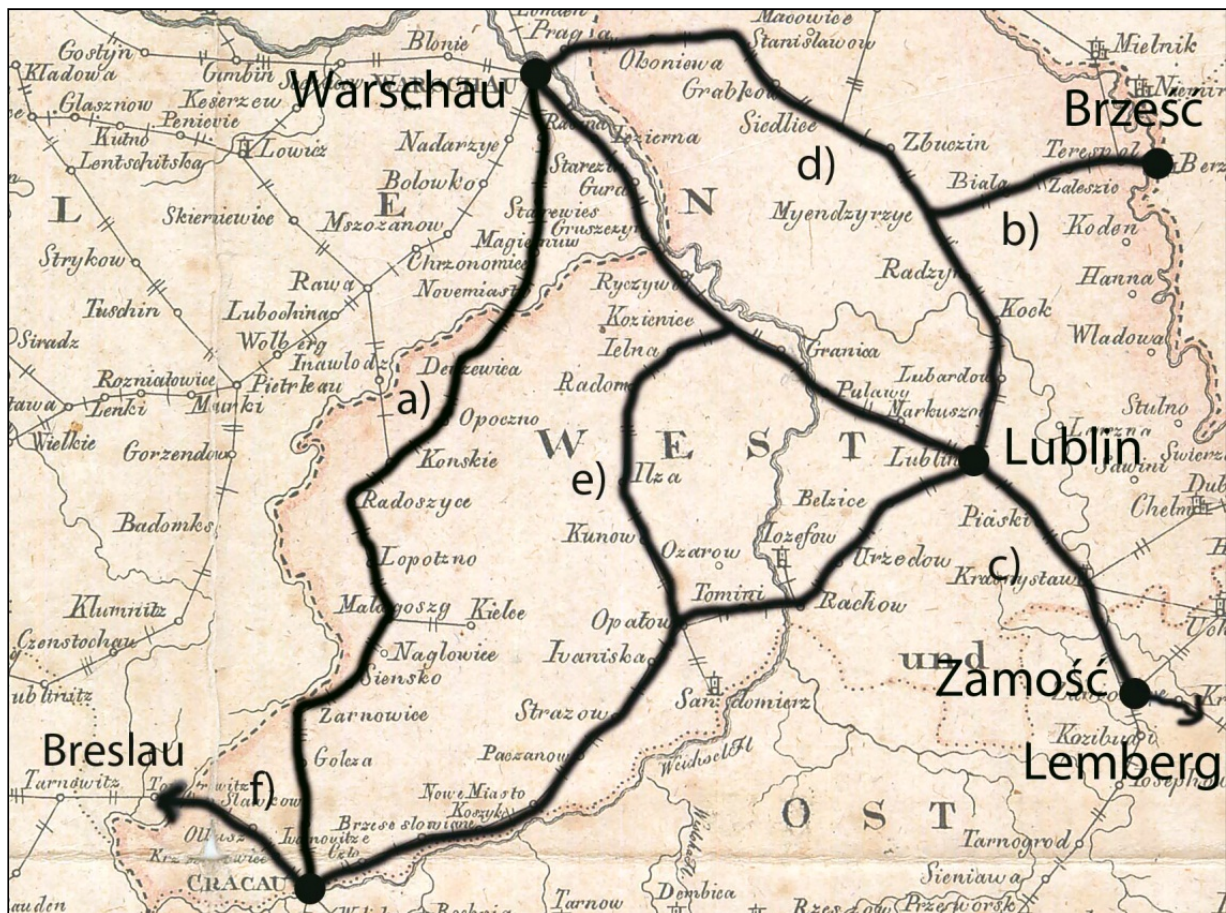
²⁸²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 571 Dezember 1797 (Nr.4); Nr. 139 Juni 1798.

²⁸³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 548 September 1798.

e/ Verbindungsstraße von Opatów über Radom nach Kozenice: Opatów – 1 ½ – Kunów – 2 – Ilża – 1 ½ – Radom – 1 ½ – Jelna – 1 ½ – Kozenice (hier mündet die Route in die Poststraße gemäß Pkt. c ein).

f/ Straße von Krakau nach Preußisch-Schlesien: Krakau – 1 ½ – Krzeszowice – 1 ½ – Olkusz – 1 – Sławkowo in Südpreußen und weiter Richtung Breslau.²⁸⁴

Abbildung 3: Die 6 Postrouten (a-f) in Westgalizien.



Der Beginn des Postlaufes wurde dem Oberpostamt Krakau für den 1. August 1798 aufgetragen.²⁸⁵ Die tatsächliche Wirksamkeit begann erst mit 1. November 1798, nachdem die Hofkammer ihre Einwilligung erteilt hatte.²⁸⁶ Der Oberpostamtsverwalter hatte dafür Sorge zu tragen, die Postbeförderung unverzüglich in Gang zu bringen und durch die Abänderung des Postlaufs keine Verzögerungen eintreten zu lassen. Mit diesen Maßnahmen wurden die Kommunikationsverbindungen zwischen Krakau, Warschau, Litauen, dem östlichen Teil Westgaliziens sowie dem Verwaltungszentrum Lemberg sichergestellt. Es

²⁸⁴Steinbach, Postwesen, 436.

²⁸⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 910 August; Postwesen in Westgalizien, Nr. 139 Juni 1798.

²⁸⁶FHKA, Camerale, Postwesen in Westgalizien, Nr. 430 August 1798.

gelang die postalische Ost-West-Verbindung durch österreichisches Gebiet zu führen und damit nicht nur einen zusätzlichen Ertrag für das Postwesen sicher zu stellen, sondern auch die wichtigen Handelsverbindungen nach Russland zu nutzen. Inwieweit sich diese Maßnahmen auf den Ertrag des Postwesens für Galizien ausgewirkt haben, wird kaum nachzuweisen sein. Anstelle der aufgelassenen Poststationen wie Wegrów oder Sandomierz wurden Briefsammler eingesetzt. Damit waren die abseits der Hauptpostroute liegenden Orte trotzdem an das Kommunikationssystem angebunden.

Insgesamt wurden durch den Hofkommissär fünfzig Anstellungsdekrete für Postmeister und Mitarbeiter des Oberpostamtes Krakau ausgestellt.²⁸⁷ Der Einrichtungs-Hofkommissär Freiherr von Margelik verständigte den „Direktorial-Minister“ Graf von Lazansky, die Organisation des westgalizischen Postwesens erst nach der Publizierung des neuen Postregulativs einzuleiten.²⁸⁸

Das Postpatent ging mit vielfältigen Details auf die Notwendigkeit „[. . .] richtiger und beschleunigter Beförderung der Korrespondenz [. . .]“ ein.²⁸⁹

Die Einbeziehung Westgaliziens in das galizische Postwesen erforderte auch eine Änderung der Abfertigungszeiten für die Briefpost. Bei der Hauptpostroute Lemberg–Wien, die ab 1. September 1798 über Krakau eingeführt wurde,²⁹⁰ war es wegen der häufig über die Ufer tretenden Weichsel notwendig, die längere Route über Myślenice und Izdebnik zu wählen, wodurch es zu Verspätungen kam.²⁹¹ Das dürfte auch der Grund dafür gewesen sein, dass das Oberpostamt im November 1796 bei der Hofkammer um die Verlegung des Kurses über Myślenice ansuchte.²⁹² Am 1. März 1798 wurde die Postwagenfahrt Lemberg-Krakau eingeleitet.²⁹³

Im Dezember 1799 ersuchte der Hofkommissär für Westgalizien, die Abfertigung der Post von 9 Uhr früh auf den Abend des Vortages zu verlegen, womit aber das Oberpostamt Lemberg nicht einverstanden war.²⁹⁴ Ludwig Steinbach geht in seinem Typoskript von der

²⁸⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 388 Juni 1796.

²⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 725 November 1796.

²⁸⁹Wurth, Jahrbuch 1982, 15.

²⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 242 September.

²⁹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 910 August. Exh. 28.828 v. 19. Oktober 1796; zit. bei Steinbach, Postwesen, 442.

²⁹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 169 August.

²⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 484 1798/9, Nr. 59 Mai.

²⁹⁴Exh. 34.735 v. 16. Dezember 1799; zit. bei Steinbach, Postwesen, 443.

Annahme aus, dass der Grund für den Abgang in der Früh die verspätete Übergabe der Post von der Landesstelle an das Oberpostamt in Lemberg war.²⁹⁵ Erst als sich das Oberste Hofpostamt im Sommer 1803 einschaltete und einen entsprechenden Antrag an die Hofkammer stellte, wurde die tägliche Post von Lemberg nach Krakau ab dem 1. September 1803 auf die Abendstunden des Vortages verlegt.²⁹⁶ Die Entscheidung hat vom Auftreten des Problems bis zur Lösung immerhin sieben Jahre in Anspruch genommen.

Aufgrund der Kriegsumstände wurde 1805 auf der Wiener Postroute die Genehmigung erteilt, die Journalpost wieder über Myślenice²⁹⁷ zu führen.²⁹⁸ Zur Zeit des im preußischen Teilgebiet Polens stattfindenden Dritten und Vierten Koalitionskrieges hielt sich der Vizepräsident der Lemberger Landesregierung, Graf Wurmser, in Krakau auf. Um die wichtigen Depeschen, die von Lemberg mit der täglichen Post nach Wien gingen, nicht zu gefährden, wurde am 1. Jänner 1807 angeordnet, dass die Post auf dem kürzesten Weg über Myślenice und Gdów befördert werden sollte.²⁹⁹ Die Post aus Krakau sollte aber zur entsprechenden Zeit in Izdebnik beziehungsweise in Gdów ankommen, um den Weitertransport über Mähren nach Wien sicher zu stellen.

Die wöchentlichen Postwagenfahrten von Lemberg nach Wien und zurück waren nach Aktenlage bereits im Jahre 1798 fixer Bestandteil des regelmäßigen Postwagenverkehrs, sodass man einen gedruckten Fahrplan anfertigte.³⁰⁰ Die Route Brody–Lemberg–Wien sollte eine der wichtigsten Postwagen-Verbindungen werden. Im Jahre 1802 benötigte die Post für die Bewältigung der Distanz acht Tage. Es wurde auf dieser Strecke wöchentlich dreimal expediert.³⁰¹ Die Poststation entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einer der Wichtigsten in der Habsburgermonarchie. Im Jahre 1865 wurde über Radzivilov die Verbindung nach Russland hergestellt.³⁰²

Während des Krieges gegen Frankreich durchquerten im Jahre 1805 die verbündeten russischen Truppen zweimal Galizien: im September in Richtung Westen und Ende Dezember

²⁹⁵Steinbach, Postwesen, 443.

²⁹⁶FHKA, Camerale, Fasc. 9, Nr. 512 1803/9, Nr. 528 Dezember.

²⁹⁷Myślenice lag zwischen den Poststationen Gdów westlich und Izdebnik westlich. Es waren Poststationen auf der wichtigen Wiener Postroute.

²⁹⁸FHKA, Camerale, Fasc. 9, Nr. 522 1805/7, Nr. 24. Dezember.

²⁹⁹FHKA, Camerale, Fasc. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 706 Jänner; Bd. 536 1807/7, Bd. 536, Nr. 212 Oktober.

³⁰⁰FHKA, Camerale, Fasc. 9, Bd. 484 1798/9, Nr. 398 Mai, (lag dem Akt nicht bei).

³⁰¹Crusius, Christian, Topographisches Post-Lexikon, Dritter Theil: Ost- und West-Galizien. Erster Band A-M. Zweiter Band M-7. Wien 1802, 77, 301, CCVII, CCXVIII.

³⁰²Kuzmany, Kleinstädte entlang der galizisch-wolhynisch/poldolischen Grenze, in: Die Galizische Grenze, 1772-1868, Hg. Andreas Kappeler, Christoph Augustynowicz, 225.

wieder gegen Osten. Anlässlich dieser Durchquerung kam es zu verschiedenen Klagen, da die russischen Kommandanten von den Postmeistern unentgeltliche Dienstleistungen verlangten, zu welchen diese weder verpflichtet noch befugt waren. Die Hofkammer bewilligte während des Durchmarsches die Portofreiheit nur für Briefschaften der Korpskommandanten, alle anderen Leistungen mussten von den russischen Truppen bar bezahlt werden.³⁰³ Während französische Truppen am 13. November 1805 Lemberg besetzten, kam der Postlauf komplett zum Erliegen. Ab dem Frühjahr 1805 wurde der Postwagenverkehr von Wien über Brünn, Krakau nach Lemberg zweimal pro Woche geführt.³⁰⁴ Mit dem Einmarsch französischer Truppen in Brünn im November 1805 wurde der Wiener Postkurs nach Lemberg unterbrochen und musste bis auf weiteres über Ungarn geführt werden.³⁰⁵ Der Angabe von Ludwig Steinbach entsprechend, konnte der unterbrochene Wiener Postkurs im Jänner 1806 wieder aufgenommen werden.³⁰⁶ Für die Strecke zwischen Olmütz und Brünn wurde ebenfalls im Jänner 1806, speziell für die einlangende galizische Post, eine beschleunigte Abfertigung angeordnet.³⁰⁷

Da es aufgrund der militärischen Aktionen zur Beunruhigung der Kaufleute vor allem wegen dem Versand von Banco-Zetteln kam, wurde zur Sicherung der Posttransporte von der Hofkammer angeordnet, dass die tägliche und gewöhnliche Briefpost außer vom Postillion noch von einer weiteren Person zu begleiten war.³⁰⁸ Mit dem Zustandekommen eines vorläufigen Friedens wurde die Anordnung von der Hofkammer mit dem Hinweis zurückgezogen, dass auf begründetes Verlangen der Postmeister das Militär bei der Beförderung der Posten und Postwagen die nötige Assistenz zu leisten habe.³⁰⁹ Auf das Ansuchen der Hofkammer beim Hofkriegsrat sicherte das Generalkommando den Oberpostämtern zu, auf jedes Ansuchen für die erforderliche „Bedeckung“ zu sorgen.³¹⁰ Ab dem Jahre 1807 wurde zur Sicherung der Postwagenfahrten die Begleitung durch Kavallerie und Artillerie von Station zu Station angeordnet.³¹¹ Diese Anordnung ist ein Hinweis auf die sich wieder verschärfende militärische Bedrängnis während des Fünften Koalitionskrieges gegen

³⁰³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 369 September.

³⁰⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 523 1805/9, Nr. 410 April.

³⁰⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 524 1806/1, Nr. 280 Jänner.

³⁰⁶Steinbach, Postwesen, 444.

³⁰⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 526 1806/4 Nr. 256.

³⁰⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 523 1805/9, Nr. 410 April.

³⁰⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 524 1806/1, Nr. 21 Februar.

³¹⁰Ebd.

³¹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 539 1807.

Napoleon, die letztlich in der Niederlage des Habsburgerreiches am 5. und 6. Juli 1809 in der Schlacht bei Wagram endete. Der Sieg Napoleons war gleichzeitig das Ende des Koalitionskrieges und der Beginn der Friedensverhandlungen, die im Jahre 1809 mit dem Frieden von Schönbrunn endeten.

Um die „beschleunigte“ Beförderung der täglichen Post Wien–Lemberg sicherzustellen, erlaubte die Hofkammer bereits im Jahr 1803 auf der Strecke Wien–Olmütz und ab dem Jahr 1806 für die Ordinari-Post von Brünn den Vorspann von zwei Pferden.³¹² Da die deutschen, mährischen und schlesischen Poststationen an den beiden Hauptposttagen nur dann ein zweites Pferd einsetzen durften, wenn das Felleisen mindestens zwei Zentner wog³¹³, wurde diese Erlaubnis ab 1809 für Galizien mit der Einschränkung genehmigt, dass nur an Posttagen ein zweites Pferd zugespannt werden durfte. Dieser Anordnung widersprach das Oberpostamt und begründete seinen Einwand mit dem Hinweis, dass in Galizien die „Wiener Briefpost“ aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht mehr mit einem Pferd zu transportieren wäre. Die Hofkammer genehmigte letztlich den Antrag und ab diesem Zeitpunkt wurde die tägliche Post zwischen Kenty und Lemberg mit zwei Pferden befördert.³¹⁴ Die erstaunliche Einsicht der Hofkammer ist wohl im Zusammenhang mit den französischen Kriegen und dem angewachsenen Briefaufkommen zu sehen.

Eine weitere kriegsbedingte Sonderregelung wurde ab dem 1. November 1799 auf der ungarischen Route eingeführt. Ab diesem Zeitpunkt beförderte man die Post zwischen Przemyśl und Lemberg durch Sonderritte. Diese Regelung wurde bis 14. Juli 1810 beibehalten. Eine ähnlich kriegsbedingte Veränderung fand auf der Postroute Lemberg über Zamość, Lublin nach Warschau statt. Auch auf dieser Postroute war die im Sommer 1807 zu befördernde Post so umfangreich und schwer geworden, dass die Postmeister bei der Hofkammer ansuchten, die Briefpost mit zwei Pferden transportieren zu dürfen. Die Hofkammer erklärte sich unter derselben Bedingung wie früher einverstanden, wenn das Felleisen annähernd zweihundert Pfund wog.³¹⁵

Zu Veränderungen kam es auch in der Verbindung von Brody nach Russland. Die Russen erlaubten den bisherigen Postlauf über Zaslav nach Podberezje nicht mehr, sodass die

³¹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 509 1803/4, Nr. 252 Mai; Bd. 528 1806/9, Nr. 40 August.

³¹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 521 1805/4, Nr. 200 August.

³¹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548 1809/7, Nr. 373 März.

³¹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 221 Oktober. Hkd. v. 8. Oktober 1807; HRB. u. Exh. 44.385 v. 20. Oktober 1807; zit. bei Steinbach, Postwesen, 447.

österreichische Post über Radziwiłłow transportiert werden musste.³¹⁶ Die Hofkammer bewilligte den weiteren Weg und gestand dem Postmeister von Brody ein höheres Rittgeld von 26 Gulden zu.³¹⁷ Im März des Jahres 1798 errichteten die Russen eine neue Poststation in Radziwiłłow, knapp an der österreichischen Grenze, wodurch sich die Sonderritte von Brody nach Russland erübrigten.³¹⁸ Russland erließ im Mai 1806 eine Verordnung, die es privaten und amtlichen Stafetten verbot, Post auf russischem Territorium zu transportieren.³¹⁹

Die Napoleonischen Kriege brachten auch in Schlesien Veränderungen in den bestehenden Postverbindungen. Anfang 1805 ordnete die Hofkammer an, dass die für Breslau bestimmten Briefpakete nicht wie bisher durch das Krakauer Oberpostamt über Olkusz und Sławkowo, sondern ab diesem Zeitpunkt über Teschen zu kartieren³²⁰ waren.³²¹

Nachdem französische Truppen im Herbst 1806 Posen besetzten, war auch die von Schlesien über Warschau nach Königsberg verlaufende Verbindung unterbrochen.³²² Man führte daher einen neuen Postenlauf ein, der von Schlesien ausgehend, durch Westgalizien nach Białystok und weiter nach Königsberg führte.³²³ Die Hofkammer stimmte dieser neuen Verbindung zu, da sie dem Handel sehr entgegen kam und dem bestehenden „Neutralität-System“ nicht widersprach. Die Genehmigung der Hofkammer beinhaltet aber auch den Hinweis, dass die aus dem Ausland kommenden und für die Gegend um Warschau bestimmten Briefschaften und Pakete ebenfalls mitgenommen werden mussten.³²⁴

Nach dem Frieden von Tilsit am 7. und 9. Juni 1807 fiel Białystok an Russland. Es entstand das Herzogtum Warschau, das ursprünglich nach der Dritten Teilung Polens an Preußen gefallen war. Da nach dem Friedensvertrag sowohl Warschau als auch Białystok nicht mehr in preußischer Hand waren, ist anzunehmen, dass die Postverbindung über Międzyrzecze und Siemiatycze obsolet geworden war. Es bestand bereits die Postverbindung von Westgalizien über Lublin bis zur nördlich gelegenen Abzweigung in Myędzyrzycze und von dort in Richtung

³¹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 38. April; Nr. 425 April.

³¹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 567 Mai.

³¹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 154 August. Exh. 9739 v. 1. April 1798; zit. bei Steinbach, Postwesen, 448.

³¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 505 August.

³²⁰Zusammenfassen von Briefsendungen über eine bestimmte Postroute.

³²¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 570 Oktober.

³²²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 221 Jänner.

³²³Ebd.

³²⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 155 Februar.

Osten bis Zalesie an der galizisch-russischen Grenze. Die Strecke wurde bereits weiter oben besprochen. Der Friede von Tilsit brachte noch eine weitere Veränderung mit sich, da sich Preußen und Russland darauf einigten, auf dem Boden des preußischen Teilgebietes (ohne Westpreußen) das Herzogtum Warschau zu errichten.³²⁵ Diese Tatsache dürfte mit ein Grund dafür gewesen sein, dass Kaiser Franz I. bestrebt war, den Handel zwischen Galizien und den Erbländern sowie mit dem Herzogtum Warschau zu fördern. Im Jänner 1809 befahl Kaiser Franz I. eine Untersuchung über die Inbetriebsetzung einer Postwagenverbindung von Krakau nach Warschau vorzunehmen.³²⁶ Der Befehl für die Inbetriebnahme des Postwagenverkehrs nach Warschau erging bereits im März desselben Jahres.³²⁷ Wenn man bedenkt, dass bereits im Jahre 1799 die Einrichtung eines Postwagenverkehrs für diese Strecke diskutiert wurde und die Errichtung an der Vorschrift des Verbotes der Vereinigung von Briefpost und Postwagen gescheitert war, kann der Gesinnungswandel nicht hoch genug eingeschätzt werden.³²⁸ Die Hofkammer führte damals gegen das Projekt ins Treffen, dass alleine die „Beköstigung“ auf der Strecke jährliche Ausgaben von 3.635 Gulden und 10 Kreuzer verursachen würde. Die damalige Argumentation wurde wie folgt untermauert: „in einem so komerzlosen, und noch dazu mit einem schifreichen Fluß durchschnittenen Lande wohl nie, oder wenigstens so lange der Krieg dauert, nicht hereingebracht werden dürfte [. . .]“³²⁹

Nach dem Friedensschluss von Schönbrunn am 14. Oktober 1809 musste Österreich den östlichen Teil der Bukowina, den Bezirk Tarnopol, an Russland abtreten. Die in Lemberg stationierten russischen Truppen verließen am 13. Dezember 1809 die Stadt und damit stand der Wiederaufnahme der Postwagenfahrten von und nach Lemberg nichts mehr im Wege.³³⁰

Ein bewegtes Schicksal war den Poststationen Podgorze und Wieliczka beschieden. Wieliczka war wegen der großen Steinsalzvorkommen für Österreich von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Im Jahre 1796 ersuchte der Oberpostamtsverwalter Peter Tullius, die Poststation Podgorze nach Wieliczka zu übersiedeln, da Podgorze nur eine „halb Post“³³¹ von Krakau entfernt lag. Der ursprüngliche Grund, eine Poststation in Podgorze zu unterhalten, hing wahrscheinlich damit zusammen, dass man das Postpotenzial von Krakau durch eine auf

³²⁵Schmidt-Rösler, Polen, 65 f.

³²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/9, Nr. 127 Jänner.

³²⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548 1809/9, Nr. 618 März.

³²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen in Westgalizien, Nr. 174 Juni 1799.

³²⁹Ebd.

³³⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 552 1809/79, Nr. 275 Dezember.

³³¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473, 1796/7, Nr. 138 September; Nr. 210 September.

habsburgischer Seite, aber in unmittelbarer Nähe zu Krakau liegenden Poststation nutzen wollte. Nach der Dritten Teilung Polens fiel Krakau an Österreich und somit stellte sich das ursprüngliche Problem nicht mehr. Wieliczka hatte zu dieser Zeit nur eine Briefsammelstelle, die anlässlich der Überführung der Poststation von Podgorze nach Wieliczka aufgehoben wurde.³³² Nach dem Frieden von Schönbrunn 1809 und dem Verlust der Stadt Krakau, die dem Herzogtum Warschau zuerkannt wurde, stellte sich wiederholt die Frage nach der neuerlichen Gründung eines Postamtes in Podgorze. Es wurde schließlich im Jahre 1816 errichtet.³³³ Obwohl aufgrund der Verträge des Wiener Kongresses Krakau am 3. Mai 1815 von Österreich, Russland und Preußen zu einer Republik erklärt wurde und die Vertragsmächte, so auch Österreich, ein eigenes Postamt einrichteten, blieb die Poststation in Podgorze zumindest für den Betrachtungszeitraum dieser Arbeit erhalten.³³⁴

Der neuer Wiener Postkurs wurde am 1. September 1798 eingeleitet.³³⁵ Er führte von Lemberg über Gdów, Mosziska, Przemyśl nach Radymno und weiter nach Jaroslau. Dort teilte sich die Route. Eine führte Richtung Krakau, die andere Route führte über Zamość nach Norden in Richtung Lublin, wo sich der nächste große Kreuzungspunkt befand.³³⁶

Ab dem Jänner des Jahres 1798 wurde zwischen Lemberg und Wien anstatt der bisherigen vierzehntägigen Postwagenfahrt eine wöchentliche angeordnet und aufgenommen.³³⁷ Der Bedarf war anscheinend so gestiegen, dass bereits im Jahre 1805 eine zweite wöchentliche Postwagenfahrt aufgenommen wurde.³³⁸

Die achttägige Postwagenfahrt zwischen Lemberg und Wien wurde zwar im Jahre 1800 in Betrieb gesetzt,³³⁹ musste aber im Jahre 1809 infolge der auf Galizien übergreifenden Kriegshandlungen eingestellt werden.³⁴⁰ Der neue Postkurs führte im letzten Abschnitt über die Orte Przemyśl, Czechnia, Mozicka nach Lemberg.³⁴¹ Da dieser Streckenabschnitt als Teil der Hauptroute Wien–Lemberg angesehen wurde, sich die Poststraße aber in einem schlechten Zustand befand, entschloss man sich im Jahre 1801 zum Bau einer neuen

³³²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473, 1796/7, Nr. 544 September.

³³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 586 1815/7, Nr. 408 August. Bd. 591 1816/7, Nr. 471 Mai.

³³⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, Nr. 972 Mai.

³³⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 242 September, 910 August.

³³⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 482 1798/7, Nr. 529 September.

³³⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 484 1798/9, Nr. 264 Jänner.

³³⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 523 1805/9, Nr. 410 April.

³³⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 495 1800/9, Nr. 274 September.

³⁴⁰Ed. et mand. 1809 – XXII; St. 54; zit. bei Steinbach, Postwesen, 464.

³⁴¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 493 1800/7, Nr. 420 April.

Straße.³⁴² Der Streckenabschnitt war nicht nur wegen des Postverkehrs zwischen Wien–Lemberg, Krakau–Lemberg, sondern auch wegen der wichtigen Verbindung nach Ungarn, die bei Przemyśl in diesen Streckenabschnitt mündete, von Bedeutung. Die Journalpost zwischen Wien und Lemberg wurde im Jahre 1807 eingeleitet und bedeutete, dass ab diesem Zeitpunkt täglich Posten in die jeweilige Richtung abgingen.³⁴³

Zwischen Wien und Lemberg wählte man im Jahre 1807 einen verkürzten Postkurs der von Lemberg kommend, über Gdów, Myślenice, Izdebnik in Richtung Bielitz und Wien führte.³⁴⁴ Auf die geografisch im Dreieck geführte Verbindung, die von der Wiener Hauptpostroute von Lemberg kommend in Gdów Richtung Krakau und von dort nach Süden Richtung Izdebnik führte, wurde aus Zeit- und Distanzgründen verzichtet.

In Ost- und Westgalizien wurde die Post mit Ausnahme der täglich abzufertigenden Hauptverbindung nach Wien auf den meisten anderen Hauptrouten zweimal pro Woche versendet. Auf der Strecke Lemberg–Złoczów wurde an bestimmten Tagen die Post sogar dreimal pro Woche abgefertigt. Auf der Strecke Lemberg-Brody wurde die Post nach Brody am gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Lemberg und Złoczów getrennt geführt. Da an anderen Tagen die Post nach Zaleszczyki (nördlich von Cernowitz) ebenfalls gesondert transportiert wurde, kam es in Złoczów (östlich von Lemberg an der Kreuzung einerseits nach Brody und andererseits nach Zaleszczyki) zu einer fünfmaligen Beförderung der Post in der Woche. Die Postroute von Zamość nach Rzubieszów und weiter nach Włodzimiew auf russischer Seite wurde hingegen nur einmal in der Woche befahren.³⁴⁵ Von dort führte, fast könnte man sagen, ein „Rundkurs“ auf russischer Seite in Richtung Südost bis Wrba und von dort Richtung Südwest über Radzimilow nach Brody auf österreichisches Hoheitsgebiet.³⁴⁶

Die starke Frequenz der Post in Richtung Russland und des Osmanischen Reichs war nicht nur ein Indiz für die enorme Bedeutung der Handelsstadt Brody, die seit 1773 einen Sonderstatus als Freihandelsstadt genoss, sondern zeigt die rege west-östliche Handelstätigkeit auf. Betrachtet man die statistischen Auswertungen der erfassten Ein- und Ausfuhren zwischen 1. November 1786 und dem 30. Oktober 1787, dann betragen die Einfuhren nach Brody 221.582 Gulden im Verhältnis zu den Gesamteinfuhren in der k. k. Monarchie von

³⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 500 1801/9, Nr. 39 Mai.

³⁴³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 212 Oktober.

³⁴⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 80 August, 100 August.

³⁴⁵Steinbach, Postwesen, 452 f.

³⁴⁶Post-Karte 1805.

5.618.803 Gulden und die Ausfuhren 302.958 zu den Gesamtausfuhren von 6.172.683 Gulden.³⁴⁷ Diese Zahlen beinhalten weder den Transithandel noch den nach Aufhebung der Zolllinien im Jahre 1784 durchgeführten Handel mit den österreichischen Erbländern. Die Tabelle von Grossmann zeigt für den genannten Zeitraum sehr deutlich die Bedeutung Polens als Handelspartner der Habsburgermonarchie. In der oben genannten Zeitspanne wurden Waren im Wert von 2.576.267 Gulden aus Polen eingeführt und für 2.659.374 Waren nach Polen ausgeführt.

Man versuchte auch die anderen Strecken zu konsolidieren und im organisatorischen Ablauf günstiger zu gestalten und alte Routen im Sinne der Belebung des Handels wieder zu aktivieren. In diesem Sinne wurde im Jahre 1787 die Postroute durch die Bukowina und Siebenbürgen in Richtung Pest und Wien durch Vereinigung des ungarischen und galizischen Postlaufes in Biestritz vorgenommen.³⁴⁸ Die Strecke Czernowitz nach Jassy an der podolischen Grenze wurde 1787 mit wöchentlich zwei Stafetten beschickt.³⁴⁹ Ab August des gleichen Jahres wurden wieder drei wöchentliche Briefexpeditionen eingeführt, vermutlich um den Handel Richtung Türkei zu aktivieren.³⁵⁰

Der Postwagenbetrieb wurde gemäß Anordnung der Hofkammer am 1. November 1796 auch zwischen Lemberg und Krakau aufgenommen.³⁵¹ Es war eine vorläufige Frequenz von einer Postwagenfahrt in vierzehn Tagen vorgesehen. Da zu diesem Zeitpunkt kein eigener Expeditur ernannt werden konnte, wurden alle diesbezüglichen Tätigkeiten dem Oberpostamtskontrolleur und in dessen Vertretung dem ersten Oberpostamtsoffizier zusätzlich zu den Aufgabenbereichen übertragen.³⁵² Dafür erhielten die beiden Beamten eine Zusatzvergütung von 100 beziehungsweise 75 Gulden pro Jahr zu ihrem bisherigen Verdienst. Scheinbar hat sich diese Praxis als äußerst kosteneffizient erwiesen, da bald darauf in Lemberg die Postwagen-Expedition aufgelöst und die Geschäfte analog dem dort tätigen Oberpostamtskontrolleur und einem Oberpostamtsoffizier übertragen wurden.³⁵³

³⁴⁷Grossmann, Die amtliche Statistik des galizischen Außenhandels 1172 bis 1792, 230.

³⁴⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 418 1787/1, Nr. 425 Mai.

³⁴⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 419 1787/7, Nr. 172 Juli.

³⁵⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 1797/7, Nr. 414 November.

³⁵¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 469 1796/1, Nr. 544 September.

³⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 475 1796/9, Nr. 653 November.

³⁵³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 475 1796/7, Nr. 652 November. Exh. 34.187 v. 12. Dezember 1796; zit. bei Steinbach, Postwesen, 461.

Die Zunahme der Transportvolumina an beschwerten Briefen und Frachtstücken veranlasste die Hofkammer bereits im Oktober 1797 sowie im Jänner 1798 eine wöchentliche Postwagenfahrt zwischen Lemberg und Wien einzuführen.³⁵⁴ Diese wurde am 1. März 1798 eingeleitet und eine Adaptierung der bisherigen Abfahrtszeiten von Lemberg vorgenommen. Trotz der großen Hungersnot und dem allgemein beklagten Niedergang des Postwesens im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts schien der zwischen Wien und Lemberg wöchentlich verkehrende Postwagen nicht mehr ausreichend gewesen zu sein, da man sich ab dem 1. Mai 1805 entschloss, einen zweiten Postwagen pro Woche einzusetzen.³⁵⁵ Bereits am 1. März 1798 wurde eine Postwagenfahrt von Lemberg nach Krakau eingerichtet.³⁵⁶

Der Postwagen war für damalige Begriffe ein ideales und dringend benötigtes Transportmittel, welches sowohl dem Kommunikationsaustausch als auch dem Geld- und Wertpapiertransport und dem Transport von Mustersendungen oder kleineren Sendungen des Handels diene. Die Bedeutung des Postwagens lässt sich anhand des Ansuchens jüdischer Kaufleute aus Brody erahnen, die zwischen Lemberg und Brody die Einführung eines Postwagenverkehrs verlangten.³⁵⁷ Die Hofkammer war von den vorgebrachten Wünschen und Argumenten nicht überzeugt, da sie erst im Sommer 1807 den Antrag der Kaufleute nochmals prüfte. Nach Herstellung des Einvernehmens mit den befassten Behörden wurde am 18. Oktober 1808, das heißt zehn Jahre nach dem Antrag der Kaufleute, der Auftrag für die Einleitung der Postwagenfahrt erteilt.³⁵⁸ Verwendet wurde eine leichte Kalesche mit drei oder, wenn es die Umstände erforderlich machten, vier Pferden, die von einem eigenen Kondukteur begleitet wurden. Das Frachtgut umfasste bare Münzen, Silber, Gold, Kleinodien, Korallen und andere Kostbarkeiten. Es bestand noch zusätzlich die Möglichkeit, ein oder zwei Reisende mitzunehmen. Da Brody den Status einer Freihandelsstadt hatte, musste der Postwagen bei Ankunft und Abfahrt dem dortigen Zollamt zur Untersuchung vorgeführt werden.³⁵⁹

Welchen wirtschaftlichen Schaden die Kriegshandlungen den wirtschaftlichen Aktivitäten zufügten, lässt sich an der Entwicklung der Postwagenerträge aus den Jahren 1808 und 1809 ersehen. Betrug die Einnahmen der fahrenden Post im Jahre 1808 noch 970.588 Gulden,

³⁵⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 484 1798/9, Nr. 264 Jänner.

³⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 523 1805/9, Nr. 410 April.

³⁵⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 478 1798/9, Nr. 59 Mai.

³⁵⁷Exh. 8877 v. 2. März 1798; zit. bei Steinbach, Postwesen, 463.

³⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/9, Nr. 47 Februar.

³⁵⁹Steinbach, Postwesen, 464.

so waren es im Jahre 1809 nur mehr 646.624 Gulden, was einem Rückgang von einem Drittel entsprach.³⁶⁰

3.1.5 Die Entwicklung vom Frieden von Schönbrunn bis zum Wiener Kongress

Im Friedensvertrag von Schönbrunn am 14. Oktober 1809 verlor Österreich die durch die Dritte Teilung gewonnenen Gebiete um Podgórze, Wieliczka und den anlässlich der Ersten Teilung erworbenen Zamoścer Kreis an das Herzogtum Warschau.³⁶¹ Der für Österreich so bedeutende Salzabbau wurde zur gemeinsamen Nutzung durch das Herzogtum Warschau und Österreich bestimmt. Im südöstlichen Gebiet von Galizien musste der Streifen von Tarnopol bis Zaleszczyki an Russland abgegeben werden.³⁶² Der entsprechende Abtretungsvertrag wurde am 19. März 1810 in Lemberg unterzeichnet.³⁶³

Anlässlich des Wiener Kongresses, der im September/Oktober 1814 begann, erhielt Österreich den an Russland abgetretenen Landstreifen wieder zurück.³⁶⁴ Das Gebiet um Podgórze und Wieliczka mit dem für Österreich wichtigen Salzabbau, der wieder zur alleinigen Nutzung der Habsburgermonarchie unterstellt wurde, kam ebenfalls aufgrund der Verhandlungen während des Wiener Kongresses an Österreich zurück.³⁶⁵ Westgalizien ging aber für Österreich verloren und wurde Teil des Königreiches Polen („Kongress-Polen“).

Im Zuge dieses Revirements kam es naturgemäß zu erheblichen Auswirkungen auf das galizische Postwesen. Davon waren all jene Postrouten und Poststationen betroffen, die nach der Dritten Teilung Polens vor allem in Westgalizien aufgebaut worden waren. Durch den endgültigen Verlust von Krakau endeten die bestehenden Postrouten auf österreichischer Seite in Mogliany und Wieliczka. Das hatte keine Auswirkungen auf die Wiener Postroute, da der Kurs weiter über Gdów, Myślenice und Izdebnik Richtung Wien lief. Wie bereits vorher erwähnt, wurde die Postverwaltung in Krakau durch die drei Teilungsmächte beaufsichtigt. Dem Wunsch der Wiener Hofpostbuchhaltung entsprechend sollte die von der Wiener

³⁶⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 560 1811/9, Nr. 323 März.

³⁶¹Schmidt-Rösler, Polen. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, in: Ost- und Südosteuropa, Geschichte der Länder und Völker, Hg. Horst Glassl und Ekkehard Völkl, Regensburg 1996, 64.

³⁶²Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, Galizien, Wien 1898, 230.

³⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 552, 1809/1, Nr. 49 Dezember. Pacholkiv, Das Werden einer Grenze, 543.

³⁶⁴Pacholkiv, Das Werden einer Grenze, 544.

³⁶⁵Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, Galizien, 230.

Postroute bei Izdebnik abzweigende Linie, die über Mogilany nach Krakau führte, eingestellt werden.³⁶⁶ Es kam aber zwischen der „Zentrale Postdirektion“ in Krakau und dem Oberpostamt Wien eine Vereinbarung zustande, welche vorsah, die Briefpostverbindung nach Krakau über die genannten Poststationen aufrechtzuerhalten. Der Ende Mai 1810 vom Wiener Oberpostamt eingeleiteten Briefkartierung nach Krakau stimmte die Hofkammer zu.³⁶⁷ Ab Juli 1810 verkehrte nach Verhandlungen mit dem „Central-Postamt“ des Herzogtums Warschau wieder ein Postwagen zwischen Izdebnik und Krakau.

Infolge des Friedensvertrags von Schönbrunn in Jahre 1809 und der vorübergehenden Abtretung des Tarnopoler- und Zaleszczyker-, sowie von Teilen des Zloczower- und Brzezaner Kreises,³⁶⁸ endete die Podoler Postroute in Jeszierna (zwischen Zborow to Tarnopol). Die bisher zu Österreich gehörenden sieben Poststationen Tarnopol, Mikulińce, Husiatyn, Chmielówka, Czapowiec und Zaleszczyki mussten am 11. April 1810 an das zaristische Russland übergeben werden.³⁶⁹ Von den ursprünglichen Poststationen blieb nur die von Buczacz. Zwischen ihr und Tłumacz wurde eine neue Verbindung hergestellt, die nach dem Wiener Kongress zu einer Verbindung zwischen der Route Lemberg–Czernowitz und Lemberg–Stanislaw–Czernowitz ausgebaut werden sollte. Dadurch entstand die sogenannte Buczacher Verbindungs-Postroute.³⁷⁰

Infolge der ständigen Kriegshandlungen gerieten viele Postmeister in wirtschaftliche Schwierigkeiten, was zusammen mit der allgemeinen Unsicherheit zu einer Vernachlässigung der Postbeförderung führte. Ein entsprechender Bericht vom Jänner 1810 gibt einen guten Eindruck von der betrüblichen Situation des Postwesens speziell in jenen Erbländern, die unmittelbar von den Kriegshandlungen betroffen waren. Der Bericht enthält die folgenden Schilderungen: „[. . .] sie sind nicht nur ganz außer Stande die erforderliche Anzahl an Pferden zu halten, sondern ein großer Teil derselben muß wegen der überspannten Teuerung der Fourage die ohnehin geringe und zum Postdienst nicht hinreichende Anzahl an Pferden vermindern. [. . .] Überdies haben wir, was auch ein Menschenalter nicht denkt, seit dem Monat September 1809 fast täglich Regen- oder Nebelwetter, wodurch alle Straßen um so

³⁶⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/9, Nr. 3 Juli. Exh. 16.034 v. 20. Mai 1810; zit. bei Steinbach, Postwesen, 586.

³⁶⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/9, Nr. 3 Juli.

³⁶⁸Kuzmany/Cohen/Adelsgruber, Kleinstädte entlang der galizisch-, wolhynisch/podolischen Grenze. Ein Vergleich, in: Die galizische Grenze 1772-1867: Kommunikation oder Isolation?, 218.

³⁶⁹Steinbach, Postwesen, 587 f.

³⁷⁰Die entsprechenden Archivarien konnte im FHKA nicht aufgefunden werden.

mehr zerstört und fast ganz unfahrbar werden mußten. [. . .] So ist der Postdienst und besonders jener der fahrenden Post in dem größten Gedränge und ohne andere wirksame Hilfe seiner Auflösung nahe. Die Postwägen müssen bei jeder Station halbe, ganze, auch mehrere Tage auf Bespannung warten. Die mit denselben fahrenden Passagiere müssen ihre Reisen zu Fuß fortsetzen und beinahe jeder Zusammenhang mit anderen in- und ausländischen Postwägen ist zerstört. [. . .] Wenn dies wahr ist, das Aushilfspferde der Dominien nur für die leichten Postritte, keineswegs aber für die Post- und Beiwagen verwendet werden dürfen, so ist es schlechterdings unmöglich, daß die Postwägen verführt werden können, und man müßte diese Anstalt bis zur Erholung der Postmeister einstellen oder suspendieren, um das sich derselben bedienende Publikum nicht zu täuschen. [. . .] Es gibt Bauern, die für ein Pferd und eine einfache Post an Rittgeld 10 fl auch mehr fordern und außerdem nicht einspannen wollen.“³⁷¹

Die k. k. Agentie zeigte im Jahre 1810 die Einleitung des Briefpostkurses von Lemberg über Suczawa nach Jassy in der Moldau an.³⁷² Der Kurs wurde zweimal wöchentlich geritten, wobei die Strecke 22 Meilen oder 11 Posten (ca. 170 km) maß.³⁷³ Das Postamt Suczawa wurde von einer Postmeisterin geleitet. Der Ort Jassy, der im heutigen östlichen Rumänien liegt, war ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts durch das Zusammentreffen mehrerer Handelsrouten begünstigt und von 1565 bis 1859 die Hauptstadt des Fürstentums Moldau. Mit dem Frieden von Jassy im Jahre 1772 wurde der zweite russisch-türkische Krieg beendet und Russland erhielt das Küstengebiet zwischen Bug und Dnjestr.³⁷⁴ Für Österreich war dieser Grenzübergang deshalb von Bedeutung, da der Ort an einer Handelsroute lag, die zum Schwarzen Meer führte. Die Route Jassy-Cernowitz-Suczawa wurde im Jänner 1813 aufgehoben.³⁷⁵ Als Ersatz wurde der Briefkurs von Jassy bis zur galizischen Grenze bei Cernowitz aufgenommen.³⁷⁶

Aufgrund der Unsicherheit auf den Straßen ordnete Kaiser Franz mittels Dekret vom 19. September 1810 die Begleitung der Post durch Unteroffiziere anstatt wie bisher durch Tageskuriere an.³⁷⁷ Die Begleitung sollte dem Wunsch des Kaisers und der Hofkammer

³⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 553 1810/1, Nr. 2 Jänner.

³⁷²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 355 1810/7, Nr. 132 Juni.

³⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 557 1810/7, Nr. 304 Februar.

³⁷⁴Historischer Weltatlas, Hg. Walter Leisering, Wiesbaden 2007, 101, 184.

³⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 572 1813/7, Nr. 200 März.

³⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 572 1813/7, Nr. 196 März.

³⁷⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 558, 1810/1, Nr. 18 November; Bd. 557 1810/1, Nr. 64 September.

entsprechend auf allen Routen, die in Hauptstädte der Provinzen führten, eingeführt werden. Die militärische Begleitung war somit auch für die Postroute Lemberg–Brünn verbindlich. Damit der begleitende Unteroffizier seinen Dienst auch im strengen Winter versehen konnte, wurde der Ankauf von gefütterten Winterschuhen und wollenen Mützen genehmigt.³⁷⁸ Am 15. September 1811 wurde die Anordnung wieder aufgehoben.

Auf der Strecke Kenty–Lemberg wurde die Briefpost an gewissen Tagen mit einem, an den Hauptposttagen hingegen mit zwei Pferden befördert. Die Mitnahme von Personen war nicht erlaubt.³⁷⁹ Die Anträge über die Zuspannung eines zweiten Pferdes kamen auch für die Postrouten Wien–Troppau und Wien–Brody, wobei bei letzterer um die Zuspannung zur Ordinari-Briefpost angesucht wurde.³⁸⁰ Erst im Jahre 1817 wurde das Zuspannen eines zweiten Pferdes auf den Hauptkursen unter der Bedingung gestattet, dass amtliche Pakete wegen ihrer Dringlichkeit der Ordinari-Briefpost beigegeben werden mussten und die Pakete mindestens fünfzig Pfund wogen und damit das Felleisen insgesamt ein Gewicht von zwei Zentnern erreichte. Auf Seitenrouten war das Zuspannen eines zweiten Pferdes nur dann erlaubt, wenn das Amtspaket mindestens zwanzig Pfund und das Felleisen ein Gewicht von 120 Pfund erreichte.³⁸¹ Die Hofkammer war mit der Genehmigung und Vergütung der Zuspangengebühr eines zweiten Pferdes sehr zurückhaltend. Sie genehmigte die Zahlung der Gebühr in speziellen Fällen, jedoch in der Regel nur für einen bestimmten Zeitraum wie zum Beispiel im Jahre 1817 für die Ordinari Post im Zeitraum vom 1. Februar bis 31. Juli, wenn schwere Pakete zu befördern waren.³⁸² Erst drei Jahre später im Jahre 1820 wurden nach mehreren Anläufen des Oberpostamtes die „Zuspannrittggebühren“ für die Ordinari Post generell geregelt und auch bewilligt.³⁸³

Durch die Abtretung Westgaliziens an das Königreich Polen war die Postverbindung von Galizien nach Schlesien, die über Olkusz (nordwestlich von Krakau) und Sławkowo nach Krakau geführt wurde, unterbrochen. Um den Postverkehr aufrechtzuerhalten, wurde entgegen der ursprünglichen Überlegung der Errichtung einer Poststation in Auschwitz (Oświęcim) die Post über Kenty an die nächstliegende preußische Station in Zabrze

³⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 560 1811/7, Nr. 304 März.

³⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548 1809/7, Nr. 373 März, Nr. 229 April. Norm. 39.111 und Exh. v. 9. September 1811; zit. bei Steinbach, Postwesen, 590.

³⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 566 1812/2, Nr. 146 April; Nr. 312 April.

³⁸¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 595 1817/7, Nr. 19 Februar.

³⁸²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 600 1817/7, Nr. 339 Dezember.

³⁸³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 615 1820/7, Nr. 730 Juni; Nr. 887 Juni.

befördert.³⁸⁴ Erst im Jahre 1818 wurde auf Anordnung der Hofkammer in Auschwitz am 1. November eine Poststation eröffnet,³⁸⁵ um die Übergabe der laufenden Post von Galizien an Preußen sicherzustellen. Die Poststation lag der Station Berim auf preußischer Seite gegenüber.³⁸⁶

Ein anderes Ereignis mit langem Vorlauf wurde ebenfalls im Jahre 1818 realisiert. Die Hofkammer bewilligte für alle Postmeister das Tragen einer Campagne-Uniform aus grauem Tuch mit schwarzen Aufschlägen.³⁸⁷ Ursprünglich dürfte das Postpersonal seinen Dienst in Zivilkleidung absolviert haben. Um die Postillione von den vom Staat wenig geliebten Landkutschern unterscheiden zu können, wurde das Tragen von speziellen Uniformen dekrediert.³⁸⁸ Als die von der Feldpost in Galizien zurückgekehrten Postillione im Jahre 1790 beim Oberpostamt ansuchten, ihre Monturen auch im Postdienst tragen zu dürfen, wurde das von der Hofkammer positiv entschieden. Mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches im Jahre 1806 wurden für österreichische Staatsbeamte neue, österreichische Uniformen genehmigt, worauf das Personal des Oberpostamtes Lemberg und in der Folge auch Krakau um das Tragen von Uniformen ansuchte. Obwohl man in dieser Zeit andere, weit gravierendere Probleme hatte, entschloss sich die Hofkammer den Wünschen der Postmeister der beiden Oberpostämter entgegen zu kommen.³⁸⁹ Erst im Jahre 1815 wurden Uniformen für alle Postbeamten eingeführt.³⁹⁰

Die Postverbindung Krakau–Breslau wurde seit 17. Juni 1805 über Teschen–Troppau geführt. Die ursprüngliche Route verlief über Slawkow–Tarnowitz nach Breslau.³⁹¹ Durch die Abtrennung von Westgalizien mussten Briefpost und Postsendungen nach Danzig sowie Ost- und Westpreußen über Warschau befördert werden. Der preußische Postrat ersuchte, die von Galizien kommende Briefpost über Krakau zu führen und der preußischen Post zu übergeben. Die Strecke war aber um fünfzig Meilen länger, wodurch Briefe, die über Tarnów und Bielitz nach Pleß gesendet wurden, dort öfters liegen blieben.³⁹² Die Hofkammer ordnete aus Gründen der Sicherheit im Jahre 1820 an, diese Post über Zamość zu senden, da sowohl in

³⁸⁴Exh. 11.777 v. 27. März 1813; zit. bei Steinbach, Postwesen, 591.

³⁸⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, 973 Juni. Hkd. 14. Oktober 1818; zit. bei Steinbach, Postwesen, 591.

³⁸⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 605 1818/7, Nr. 744 Oktober.

³⁸⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 605 1818/9, Nr. 469 November.

³⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 26, Nr. 359-362, 1752.

³⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529 1806/7, Nr. 106 September.

³⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 584 1815/7., Nr. 384 März.

³⁹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9 1808/7, Nr. 672 Mai.

³⁹²Steinbach, Postwesen, 592.

Preußen als auch in Polen eine zweimalige Postbeförderung pro Woche eingerichtet war.³⁹³ Interessant war die Reaktion des vom Oberpostamt Lemberg befragten Handelsstandes über die Route der Briefpost von Galizien nach Danzig, Elbling, Königsberg, Thorn, Bromberg, Posen und Preußen.³⁹⁴ Die christlichen wie die jüdischen Händler sahen die Route über Zamość als vorteilhafter an.³⁹⁵

Aufgrund des vom Gubernium an russische Reisende gemachten Zugeständnisses bezüglich der freien Wahl der Transportmöglichkeit über die Grenze nach Russland kam es mit dem in Brody ansässigen Postmeister zu Auseinandersetzungen. Die Reisenden wählten für ihren Transport nicht die Post, sondern jüdische Fuhrleute, wodurch dem Postmeister ein erheblicher Ausfall an Einnahmen erwuchs. Da jedoch die Poststation in Brody zu den wichtigsten und vor allem einträglichsten Galiziens gehörte und der Postmeister bereits im Jahre 1812/1813 großen Schaden durch die von Russland ausgesprochene Grenzsperrung erlitten hatte, rechnete er mit der Rücksichtnahme auf seine wirtschaftliche Lage und die Zustimmung zur Reduzierung des zu haltenden Pferdebestandes. Erschwerend kam hinzu, dass durch die Abtretung des Zamośćer Kreises der Posttransport von Brody nach Zamość entfiel und dem Postmeister zusätzliche Einbußen brachte.

Auch der an Russland abgetretene Ostteil Galiziens von Tarnopol bis Zaleszczyki und am rechten Ufer der Strypa bis Brzezany brachte erhebliche Probleme mit der Einrichtung von Ersatzrouten. Um jedoch den Postverkehr mit Czernowitz aufrechtzuerhalten, ordnete die Hofkammer im Juni 1810 an, die Briefpostbeförderung von Jassy über Suczawa nach Czernowitz einzuleiten.³⁹⁶ Die Poststation Jassy war auch für die Briefbeförderung über Siebenbürgen Richtung Wien von Bedeutung, da sie eine zusätzliche Verbindung nach Wien, neben der bekannten Wiener und ungarischen Postroute, darstellte. Durch die Gebietsabtretung war das Postamt Buczac die letzte auf österreichischer Seite verbliebene Poststation auf der Route nach Czernowitz. Um eine Verbindung auf österreichischer Seite wiederherzustellen, wurde am 1. März 1811 eine Verbindungsrouten für die Briefpost nach Tlumacz eingerichtet und die Post zwei Mal pro Woche befördert.³⁹⁷ Die ursprüngliche

³⁹³ Steinbach, Postwesen, 592.

³⁹⁴ Exh. 65.484 v. 30. Dezember 1820; zit. bei Steinbach, Postwesen, 592.

³⁹⁵ Norm. 2131 ex 1821; zit. bei Steinbach, Postwesen, 592.

³⁹⁶ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 555 1810/7, Nr. 132 Juni; Bd. 572 1813/7, Nr. 196 März.

³⁹⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 560 1811/7, Nr. 303 März; Bd. 561, 1811/7, Nr. 196 Mai.

Poststation Kuczurmik, die nördlich von Czernowitz lag, wurde aufgelöst und eine neue Station in Monasterzyska errichtet, die zwischen Buczacz und Tłumacz lag.

Die Abtretung von Krakau bereitete auf der österreichischen Seite einige Schwierigkeiten mit der Fahrpost, da es in Gdów keine Möglichkeit für die Errichtung einer Postwagen-Expedition gab. Dadurch war man gezwungen, auf die Poststation Izdebnik zurückzugreifen. Nachdem sich die Postwagen-Haupt-Direktion mit dem Zentralpostamt Krakau über die Lösung einigte, wurde die bereits eingeleitete Verbindungsfahrt von Krakau über Izdebnik nach Mogilany von der Hofkammer genehmigt.³⁹⁸ Da sich im Jahre 1811 das Oberpostamt von Lemberg um die Wiedereinführung einer zweiten wöchentlichen Postwagenfahrt bemühte, muss trotz aller kriegerischer Handlungen ein entsprechend hoher Bedarf vorgelegen sein. Da das Oberpostamt eine ausreichende Auslastung nicht garantieren konnte, wurde die Entscheidung der Hofkammer auf einen späteren Zeitpunkt vertagt.³⁹⁹ Wann diese zusätzliche Fahrt tatsächlich eingeleitet wurde, konnte Steinbach bei seinen Untersuchungen nicht feststellen.⁴⁰⁰

Nach den feindlichen Einfällen 1809 im Osten von Galizien musste auch die Postwagenfahrt Lemberg–Brody eingestellt werden. Ein Hinweis auf die Wiederaufnahme der Fahrten konnte nicht erbracht werden.⁴⁰¹ Aus dem Antrag der Händler in Brody im Herbst des Jahres 1815, Bargeld mit eigenen Fuhren nach Brody transportieren zu dürfen, kann geschlossen werden, dass die Postwagenfahrten in der Zwischenzeit wieder eingeleitet worden waren.⁴⁰²

3.1.6 Die Entwicklung nach dem Wiener Kongress

Nach Bestätigung des Friedensabkommens von Wien am 8. Mai 1815⁴⁰³ erhielt Österreich das anlässlich des Friedensvertrags von Schönbrunn verloren gegangene Eigentumsrecht am Salzabbau in Wielicka sowie die Gebiete um Podgórze und Wieliczka zurück.⁴⁰⁴ Die Stadt Krakau sowie die am linken Weichselufer die Stadt umgebenden Gebiete wurden

³⁹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/9, Nr. 3 Juli.

³⁹⁹Steinbach, Postwesen, 601.

⁴⁰⁰Ebd., 601.

⁴⁰¹Ebd., 601 f.

⁴⁰²Exh. 48.153 v. 19. November 1815; zit. bei Steinbach, Postwesen, 602.

⁴⁰³HHStA, Wiener Kongress-Akte, SB NI Boschan 2-1, Akte vv. 9. Juni 1815.

⁴⁰⁴Edicta et mandata universalia Regnis Galiciae et Lodomeriae, 1815-LXI, St. 119/21; zit. bei Steinbach, Postwesen, 629.

entsprechend dem Traktat, der zwischen den monarchischen Höfen in Wien, Petersburg und Berlin vereinbart wurde, zu einer selbstständigen Stadtrepublik erhoben und hatte das Sonderrecht auf eigene Posten. Die Stadt wurde von einem Senat regiert und stand unter der Aufsicht der drei Nachbarstaaten.⁴⁰⁵ Entsprechend dem Artikel XII des Friedensabkommens hatten die drei Teilungsmächte auf dem Gebiet des Stadtstaates Krakau eigene Posten aufzustellen. Damit hatten sie die Möglichkeit, für den Transport ihrer Briefschaften eigene Postämter in der Republik zu eröffnen oder sie durch die Post der Republik unter der Aufsicht eines eigenen Beamten transportieren zu lassen. Der Artikel VII des Friedensvertrages sah eine von allen beteiligten Staaten beschickte Kommission vor, welche die Gebühren und Anordnungen im Zusammenhang mit dem Postwesen gemeinschaftlich zu erlassen hatte. Das k.k. österreichische Postamt in Krakau wurde im Jahre 1818 errichtet.⁴⁰⁶

Diese Tatsache war für Österreich Anlass genug, über die Wiederherstellung der aufgelassenen Poststationen Podgórze und Wieliczka sowie einer Briefsammelstelle nachzudenken. Bereits am 1. Oktober 1815 erinnerte das Präsidium der Landesstelle das Oberpostamt, für Podgórze eine entsprechende Regelung auszuarbeiten.⁴⁰⁷ Der Besetzungs- und Besoldungsvorschlag des Oberpostamtes wurde im Februar 1816 durch die Hofkammer genehmigt.⁴⁰⁸ Das Recht des Oberpostamtes Krakau Reisende über Podgórze und Wieliczka hinaus bis zur nächsten Poststation zu befördern – eine Regelung, die nach dem Standpunkt der Hofkammer zulässig war – verminderte die Einnahmen und rief den Widerstand des zuständigen Postmeisters in Podgórze hervor. Beide Poststationen, Podgórze und Wieliczka, wurden am 1. November 1818 in Betrieb genommen, wobei bereits 1816 für Podgórze bestimmt worden war, dass es alle aus den österreichischen Ländern stammende und für Krakau bestimmte Post zu befördern hatte.⁴⁰⁹ Ihre Aufgabe war es, die Verbindung mit den Poststationen Mogilany und Wieliczka herzustellen. Podgórze erhielt bereits im Jahre 1815 ein eigenes Posthaus⁴¹⁰ und wurde ab 1818 zur Drehscheibe und zur bedeutendsten Poststation im westlichen Galizien. Die ausgiebigen Reparaturarbeiten⁴¹¹ im gleichen Jahr bestätigen die Wichtigkeit dieser Poststation. Alle Arten von Posten sowie auch die

⁴⁰⁵Effenberger, Geschichte, 162. Jaworski/Lübke/Müller, Eine kleine Geschichte Polens, 258 f.

⁴⁰⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, Nr. 972 Mai.

⁴⁰⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 591 1816/7, Nr. 528 Mai.

⁴⁰⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 591 1816/7, Nr. 161 Juni.

⁴⁰⁹Ebd.

⁴¹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 587 1815/7, Nr. 94 September.

⁴¹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, Nr. 277 Juni.

gewöhnliche Post von und nach Wien und Lemberg wurden wöchentlich dreimal über Podgórze befördert. Der Postwagen musste in Podgórze bei der Ausreise von sowie der Einreise nach Krakau zur zollamtlichen Beschau vorgeführt werden.⁴¹² Die Wichtigkeit dieser Station erkennt man schon an der Tatsache, dass die Postangestellten dieser hoch frequentierten Station im Militär-Montur-Ökonomie-Gebäude⁴¹³ bis zur Renovierung des eigenen Posthauses unentgeltlich einquartiert wurden.⁴¹⁴ Dem Ausbau und der Renovierung des neuen Posthauses wurde seitens der Hofkammer und des Oberpostamtes ab 1818 große Aufmerksamkeit gewidmet.⁴¹⁵ Die ursprünglich geplante Verlagerung der Poststation Podgórze in das Postamt Krakau fand nicht statt.⁴¹⁶

Der Senat in Krakau sah diese Aktivitäten auf österreichischer Seite mit großem Missfallen, da ein großer Teil der Kaufleute von Krakau ihre Briefe in Podgórze aufgeben und abholen mußten. Es ist anzunehmen, dass sie dadurch einen schnelleren Transport ihrer Postsachen in die Macht- und Wirtschaftszentren der Habsburgermonarchie erwarteten. Von österreichischer Seite wurde eine Zeit lang erwogen, die Poststation von Podgórze nach Krakau zu verlegen, wogegen sich aber das Oberpostamt in Lemberg ausgesprochen hat.⁴¹⁷

Ein interessantes Detail am Rande war die Anschaffung eines ersten Briefstempels für Podgórze Anfang 1818.⁴¹⁸ Wurth weist in seinen Untersuchungen zum Thema Poststempel auf die ersten polnischen Stempel in Lemberg aus dem Jahre 1768 hin, die ab 1774 zu Stempeln mit österreichischer Signatur wurden. Seit 1773 bestand bereits ein Poststempel für das Postamt Kasimir, im Jahre 1778 folgte Przemyśl, 1781 Rzeszow, 1782 Zator, 1785 Podgórze, 1787 Bochnia und 1789 Izdebnik.⁴¹⁹

Wirtschaftlich problematisch war es für die auf der Zamoścer Route befindliche Poststation Zółkiew, die zirka auf halber Wegstrecke von Lemberg und Rawa Ruska lag. Das Oberpostamt berichtete 1823 der Hofkammer, dass bereits mehrere Postmeister in dieser Station ihr Vermögen verloren hätten und verarmt seien. Die Hofkammer erhöhte aufgrund dessen die

⁴¹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, Nr. 266 Juni.

⁴¹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, Nr. 277 Juni. Exh. 50.437 v. 2. November 1816; zit. bei Steinbach, Postwesen, 632.

⁴¹⁴FHKA Camerale, Fasz. 9, Bd. 603 1818/7, Nr. 266 Juni.

⁴¹⁵Exh. 50.437 v. 2. November 1818; Exh. 25.175 v. 16. Mai 1818; zit. bei Steinbach, Postwesen, 632.

⁴¹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 601 1818/7, Nr. 76 Februar.

⁴¹⁷Exh. 38.120 v. 5. August 1817; Exh. 42.107 u. 42.108 v. 25. August 1817; Exh. 49.936 v. 23. September 1817; Exh. 50.862 v. 26. September 1817; Exh. 57.950 v. 27. Oktober 1817.

⁴¹⁸Steinbach, Postwesen, 2. Teil, 634.

⁴¹⁹Wurth, Jahrbuch 1982, 38–40.

jährliche Besoldung von 150 auf 200 Gulden, um die Post für das dort ansässige Kreisamt sicherzustellen. Diese Entscheidung war also keine „soziale Tat“, sondern entsprach dem nüchternen Kalkül der Notwendigkeit.

Nach dem Friedensvertrag von 1815 kam auch das 1809⁴²⁰ an Russland gefallene Gebiet der „Tarnopoler Rayon“ bis Zaleszicky wieder an Österreich zurück. Damit war die südöstliche Grenze Galiziens entlang des Flusses Zbrucz wieder hergestellt.⁴²¹ Durch den Einmarsch österreichischer Truppen in Tarnopol am 30. Juli 1815 wurde dem Wortlaut des Friedensvertrages Nachdruck verliehen und die russischen Truppen zogen sich auf ihr Gebiet zurück. Anlässlich der Wiederaufnahme des Postverkehrs in der „Landschaft Tarnopol“ im Jahre 1815 ordnete die Hofkammer die Organisation des Postwesens im Kreis Tarnopol an.⁴²² Im darauffolgenden Jahre urgierte die Hofkammer die Durchführung und ordnete gleichzeitig die Regulierung des Postwesens und die Besetzung der Postämter an.⁴²³ Die Regulierung des Postwesens sowie die Besetzung der neu zu errichtenden Postämter wurden bereits im Februar 1816 beschlossen.⁴²⁴ Da nicht nur die Poststationen wieder zu eröffnen waren, sondern durch Teilung der „Landschaft Tarnopol“ ein neues Kreisamt entstehen sollte, musste auch die Route verändert werden. Das führte zwischen der Hofkammer und dem Oberpostamt zu einer längeren Diskussion.⁴²⁵ Der erste Briefpostversand nach Tarnopol und Zaleszicky konnte vom Oberpostamt am 27. März 1816 an die Hofkammer gemeldet werden.⁴²⁶ Die neue Route verlief von Tarnopol – 1½ Posten - Mikulince – 2 – Chorostkow – 1¾ – Czortkow – 1½ – Tluste – 1¾ – Zaleszczyki – 1½ – Kuczurnik – 1½ nach Czernowitz.⁴²⁷ Westlich davon verlief die Route von Lemberg über Halicz und Stanislawow nach Czernowitz.

Die Verbindung der Bukowina mit den podolischen Linien, die sogenannte Buczaczer Verbindungsroute, die bereits am 3. Jänner 1811⁴²⁸ eingeleitet wurde, zweigte von der Route Lemberg–Tarnopol–Czernowitz bei Mikulince ab und verlief über Buczacz nach Tłumacz und mündete südlich von Stanislawow in die westlich gelegene Route ein. Da aber der Weg zwischen Buczacz und Tłumacz zu lange war, wurde auf Vorschlag des Kreisamtes in

⁴²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/7, Nr. 140 Juli.

⁴²¹Pacholkiv, Das Werden einer Grenze, 526.

⁴²²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 586 1815/7, Nr. 656 August.

⁴²³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589, 1816/7, Nr. 429 Jänner, 707 Februar.

⁴²⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589, 1816/7, Nr. 820 Februar.

⁴²⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589 1816/7, Nr. 429 Jänner.

⁴²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589 1816 /7 , Nr. 707 Februar.

⁴²⁷Steinbach, Postwesen, 650.

⁴²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 559 1811/6, Nr. 13 Jänner.

Stanislawow die Postroute mit einer zusätzlichen Poststation in Monasterzyska unterlegt und die Station Kuczurnik aufgehoben.⁴²⁹ Im Jahr 1816 wurden in Kuczurnik die Beförderung der Post und Stafetten zwischen Zaleszczyki und Czernowitz wieder eingeleitet.⁴³⁰ Die Buczaczer Verbindungsroute wurde bereits 1787 geplant, kam jedoch erst 1816 bis an die östliche Grenze nach Czortków zur Ausführung.⁴³¹ Sie war als Verbindungsroute zwischen Buczacz und Stanislawow mit einer Zwischenstation in Niżniów gedacht und sollte die podolische mit der Bukowiner Postroute verbinden. Auf der General-Postkarte von 1829⁴³² ist sowohl die Strecke als auch die Station eingezeichnet.

Die Stryjer Postroute, die von Lemberg in Richtung Süden über Stryj und dann in östliche Richtung nach Czernowitz führte, sollte 1819 zwischen Lemberg und Stryj ausgebaut werden. Um der Forderung einer Entfernung zwischen zwei Poststationen von maximal zweieinhalb Posten gerecht zu werden, wurde die Verlegung der Poststation Dornfeld nach Nowosiółki notwendig. Mit dieser Route erschloss man das südlich von Lemberg liegende Gebiet über Stryj–Belchow, dann in Richtung Südost bis Rozniatow und Stanislawow. Von dort zweigte die Route über Sniatyn nach Czernowitz ab. Damit hat man einen Rundkurs von und nach Lemberg geschaffen und andererseits die Verbindung in Richtung Ungarn über Bistritze nach Siebenbürgen hergestellt. Damit war das gesamte südöstliche Gebiet von Galizien und der Bukowina gut erschlossen.

Bleibt noch die Route von Lemberg nach Sambor zu besprechen. Wie bereits im Kapitel über den Aufbau des Postwesens erwähnt, wurde im Jahre 1775 vorerst eine Stichroute bis Sambor wegen des bestehenden Kreisamtes sowie der k. k. Ökonomie- und Salinenadministration eingerichtet. Die Route wurde mit der Reitpost bedient und mit zwei Stationen unterlegt, die jeweils zum Oberpostamt Lemberg und zum Postamt Sambor gehörten.⁴³³ Wann der weitere Ausbau des in der General-Postkarte eingezeichneten Kurses angelegt wurde, konnte nicht ermittelt werden.

Die Postrouten nach Zamość und Brody blieben nach dem Wiener Kongress unverändert bestehen.

⁴²⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 559 1811/6, Nr. 13 Jänner; Bd. 560 1811/7, Nr. 303 März.

⁴³⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589 1816/7, Nr. 820 Februar.

⁴³¹FHKA, Camerale, Fasz. 9 Bd. 419 1787/7, Nr. 223 September. Steinbach, Postwesen, 650 f.

⁴³²Neueste General-Post und Straßen-Karte der Oesterreichischen Monarchie, Wien 1829 (im Besitz des Verfassers).

⁴³³Steinbach, Postwesen, 243.

Briefsammelstellen wurden überall dort eingerichtet, wo sich aufgrund des anfallenden Volumens keine eigenen Poststationen lohnten. Das galt auch für die Stichstrecken, die von den Haupttrouten abzweigten und in einem bestimmten Ort endeten. Steinbach fand in seinen Untersuchungen insgesamt 28 Briefsammelstellen, die nach dem Wiener Kongress über Galizien und die Bukowina verteilt waren.⁴³⁴ Eine berühmte, aber aus ganz anderen Gründen errichtete Briefsammelstelle war jene in Krakau, deren Errichtung unmittelbar nach dem Wiener Kongress im Jahre 1815 von der Zentralstelle angeordnet wurde. Hier waren nicht nur wirtschaftliche, sondern vor allem politische Überlegungen maßgeblich. Einerseits wollte man sich die Posterträge von Krakau nach Österreich sowie umgekehrt nicht entgehen lassen, andererseits war man sich hinsichtlich der ausübenden Kontrolle der Postbehörden in Krakau sowie der eventuellen Spionage nicht sicher.

Als Resümee lässt sich festhalten, dass das Postwesen speziell nach dem Wiener Kongress eine rege Erweiterungstätigkeit an Posttrouten im Südosten des Landes entfaltete. Man wollte sichtlich das Gebiet besser erschließen und die Verbindung von Lemberg über Czernowitz in Richtung Siebenbürgen, Ungarn und Wien als dritte Hauptverbindungsroute stabilisieren. Vergleicht man die Anzahl der Poststationen Galiziens im Jahre 1804 mit jener anderer Erbländer, so ergibt sich folgendes Bild: Galizien 132, Böhmen 95, Mähren 49, Österreich unter der Enns und Österreich ober der Enns je 45. Die Gesamtzahl der von Wien unterhaltenen Poststationen inklusive Ungarn, Kroatien und Siebenbürgen war 857.⁴³⁵ Galizien verfügte im Vergleich zu den genannten Erbländern über überdurchschnittlich viele Poststationen, was auf einen hohen verkehrstechnischen Erschließungsgrad hindeuten würde. Zu hinterfragen wäre der erreichte Grad der durchschnittlichen Wirtschaftlichkeit je Poststation. Legt man die im Kapitel 7 dieser Arbeit ermittelten Briefposterträge der Berechnung zugrunde, so entfiel im Militärjahr 1804, dem Jahr der zahlmäßigen Dokumentation aller Poststationen, auf jede Station in Galizien ein durchschnittlicher Briefpostertrag von 2.362,94 Gulden, in Böhmen hingegen von 4.459,72 Gulden pro Militärjahr.

⁴³⁴Steinbach, Postwesen, 667–677.

⁴³⁵FHKA, Camerale, Bd. 514 1804/2, Nr. 516 Juni.

4. Die Grundorganisation der Post

4.1 Postbehörden: Hof-, Landes- und Oberbehörde

Das Postwesen wurde nach seiner Inkamerierung 1722 eine „auf das gemeine Beste abzielende Anstalt“¹ sowie zu einer, wenn auch im Vergleich zu den Budgetzahlen kleinen Finanzquelle des Ärars. Die Post wurde als politisch kameralistische Anstalt und Regal den Grundsätzen der Politik und Staatswirtschaft entsprechend der Leitung der Finanzbehörde unterstellt.² Freiherr von Lilien nannte es mit Recht: „Das große allgemeine Verbreitungsmittel alles menschlichen Wissens, Wirkens, eine Weltanstalt zur Beförderung der Kultur, des Handels, der Betriebsamkeit und der Gewerbe.“³ Die Post diene einem dreifachen Zweck⁴: 1. der Beförderung von Briefen und Zeitungen – „Briefpost“, 2. der Beförderung einzelner Reisender – „Extrapost“ 3. der Beförderung von Frachtstücken, beschwerten Briefen und zugleich reisender Personen – Postwagen.⁵ Somit wurde die Post zu einer der wichtigsten Anstalten der Staatsverwaltung sowie eines der wichtigsten Kommunikationsmittel.

Ursprünglich war es die Aufgabe des Hofpostmeisters, alle Dispositionen im Postwesen entsprechend den Befehlen des Regenten zu treffen, die notwendigen Einrichtungen zu erstellen und den höchsten Stellen Bericht zu erstatten. Bereits im 16. Jahrhundert ist der dominierende Einfluss der Hofkammer als oberste administrative und finanzielle Hofstelle zu erkennen.⁶ Ab dem Jahre 1743 oblag die oberste Aufsicht und Direktion des Postwesens dem Hofkanzler Anton Graf von Uhlfeld. Ihm unterstand in der Ernennung und Führung das Postpersonal ausgenommen die Kontrolloren, die von Maria Theresia direkt ernannt wurden.⁷ Dem Grafen von Paar wurde nach dem ersten Rezess nur das „honorificum“ des General-Erblandpostmeisters überlassen.⁸ Graf von Uhlfeld sah die Aufgabe des Postwesens hauptsächlich im „Oeconomicum und pecuniale“⁹ und adaptierte den ursprünglich aus dem Jahre 1706 erarbeiteten Vorschlag über die Förderung des Postregals und des „Aerarischen

¹Justi, Staatswirtschaft, 2. Teil, 174.

²Effenberger, Geschichte, 63.

³Ebd., 62.

⁴Ebd., 62.

⁵Ebd., 62.

⁶Ebd., 63.

⁷Ebd., 62.

⁸FHKA, Camerale, Fasz. F18, 32/1, 12. Juni 1720.

⁹FHKA, Camerale, Fasz. 17, 1-290, 1718.

publicum“ der Cameral-Kommission um.¹⁰ Der Gedanke findet sich einige Jahre später im Kommissions-Protokoll in Postsachen aus dem Jahre 1716 wieder, in dem auf die entsprechenden Gedanken aus 1706 Bezug genommen wird. Im Jahre 1716 wollte man das Postwesen durch eine Besserstellung des Wiener Hauptpostamtes sowie der „Filialisten“ zu einem „pro aerario publico nützlichen Einrichtung des Postregales“ verbessern.¹¹

Der wesentliche Inhalt der Verwaltungsreform von Maria Theresia der Jahre 1742 bis 1744 bildete die Übertragung aller operativen Postangelegenheiten an die „wirklichen Direktion“, die der Hof- und Staatskanzlei untergeordnet war.¹² Davon ausgenommen waren die „Kassaoffizianten“¹³ und Postkontrolloren, die wie alle anderen finanziellen Angelegenheiten weiterhin der Hofkammer vorbehalten blieben.¹⁴ Der Hof- und Staatskanzler Anton Graf von Uhlfeld wurde von Maria Theresia beauftragt, die „gesamte in das Postwesen einschlagende Verordnungen auszustellen, gesamt unter dem Titel des königlichen Obrist Postamtes von denen Postverwaltern und Postmeistern einlaufende Berichte [. . .] zu erbrechen“ und „die wegen Ersetzung der Postbeamten oder anderen Angelegenheiten [. . .] nötigen Verträge an sie abzustatten.“¹⁵ Das Postwesen wurde der erst 1742 gegründeten Zentralstelle „außenpolitische Agenden und [. . .] Angelegenheiten des Erzhauses“ zugeordnet.¹⁶ Maria Theresia sah sich aus welchen Beweggründen auch immer 1743 veranlasst, massive Eingriffe im Postwesen vorzunehmen und verlangte in diesem Sinne von Hofkanzler Graf von Uhlfeld: „eine bessere Einsicht und Ordnung in demselben einzuführen“.¹⁷ Die Regentin sah in all den vorgenommenen Maßnahmen in erster Linie die praktische Entmachtung der Länder sowie des Grafen Johann Wenzel von Paar. Es lag in ihrer ursprünglichen Absicht, alle das Postwesen betreffenden Angelegenheiten zentral von Wien zu regeln, wobei die Post die erste der staatlichen Institutionen war. Das sollte sich auch in der folgenden großen Verwaltungsreform des Jahres 1761 nicht ändern.¹⁸

¹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 17, 1-290, 1718.

¹¹Ebd.

¹²Schreiben Maria Theresias an den Hof- und Staatskanzler Confix Anton Graf v. Uhlfeld vom 16. Januar 1744; zit. bei Effenberger, Reformen, 1 f.

¹³Ebd., 2.

¹⁴Schreiben Maria Theresias an Hofkammerpräsidenten Johann Franz Gottfried Grafen v. Dietrichstein vom 16. Januar 1744; zit. bei Effenberger, Reformen, 3.

¹⁵Schreiben Maria Theresias an den Hof- und Staatskanzler Confix Anton Graf v. Uhlfeld vom 16. Januar 1744; zit. bei Effenberger, Reformen, 1 f.

¹⁶Walter, Verwaltungsgeschichte, 93.

¹⁷Schreiben Maria Theresias an den Hof- und Staatskanzler Confix Anton Graf v. Uhlfeld vom 16. Januar 1744; zit. bei Effenberger, Reformen, 1 f.

¹⁸Beer, Finanzverwaltung, 244 f. Fellner-Kretschmayr, Die österreichische Zentralverwaltung, II/3, 140.

Nach der Gründung des „Directoriums in Publicis et Cameralibus“ im Jahre 1749, dem Friederich Wilhelm Graf von Haugwitz vorstand, wurde gegen Ende des Jahres das Postwesen von der Haus- und Staatskanzlei der neuen Behörde zugeordnet.¹⁹ Mit der Einführung der Fahrpost mittels Diligenzen (geschlossene Reisewagen) und der Neuordnung des österreichischen Postwesens wurde im Jahre 1749 Freiherr von Lilien betraut.²⁰ Mit der Gründung des „Directoriums in Publicis et Cameralibus“ ging auch die ursprünglich von Maria Theresia im Jahre 1743 dem Hofkanzler Anton Graf von Uhlfeld übertragene Direktion und Oberaufsicht des Postwesens an dieses über.²¹ Anfang des Jahres 1755 wurde auf Antrag des Postdirektoriums und des obersten Kanzlers eine vom Postdirektorium abhängige „subdelegierte k. k. Ober-Post-Commission“ für die Belange der Postsachen unter dem Vorsitz des Grafen von Paar eingerichtet.²² Es handelte sich dabei um ein Zugeständnis an den Grafen, der in diesem Jahr um die Verpachtung des Postgefälles ansuchte, aber vom „Directorium in Publicis et Cameralibus“ einen abschlägigen Bescheid erhalten hatte.²³ Sozusagen als Ausgleich für den abschlägigen Bescheid und als spezielles Entgegenkommen für den Grafen wurde über Antrag des Postdirektoriums und des obersten Kanzlers eine vom Postdirektorium abhängige eigene Kommission in Postsachen eingesetzt, die von Wenzel Graf von Paar als Oberster Kanzler präsiert wurde.²⁴ Die weiteren Sitzungsteilnehmer waren ein k. k. Hofrat, der Obrist-Hofpostamtsverwalter und noch weitere vier Postbeamte. Das konziliante Entgegenkommen, das Maria Theresia in erster Linie adeligen Persönlichkeiten angedeihen ließ, war ein Kompromiss, der Paar die Wertschätzung der Herrscherin dokumentieren sollte. Der neuen Hofkommission wurden nur „die minderen an Postoffiziere oder Postmeister immediate ergehenden Expeditionen und Dienstdekrete“ sowie Personalangelegenheiten von geringer Bedeutung zugeordnet. Die wesentlichen Aufgaben wurden vom Postdirektorium zuerst dem „Directorium in Publicis und Cameralibus“ vorgelegt und dann erst Maria Theresia. Die Kommissionsbeschlüsse ergingen an das Obrist-Hofpostamt oder an die bestellten „Kontrollierungen“ und „Länderrepräsentationen“. Die Zuschriften an die Behörden hatten durch das Postdirektorium zu erfolgen, wobei die „minderen“ Expeditionen und Dienstdekrete

¹⁹Effenberger, Reformen, 3 f.

²⁰Ebd., 4.

²¹Effenberger, Geschichte, 63. Fellner/Kretschmayr, Die österreichische Zentralverwaltung, II/3, 140.

²²Effenberger, Geschichte, 7.

²³Ebd., 63.

²⁴Ebd., 63.

unmittelbar an Postoffiziere oder Postmeister ergingen und durch den Grafen von Paar gemeinsam mit einem zusätzlichen unterschiftsberechtigten Referenten erlassen wurden.²⁵

Am 14. Februar 1756 wurde die Kommission in „in Postsachen subdelegierte Hofkommission“ umbenannt.²⁶

Der letzte große Reformversuch in der Regierungszeit Maria Theresias erfolgte im Jahre 1765. Sie brachte das Postwesen zur Hofkammer, die nur in gewissen Belangen im Einvernehmen mit der Hofkanzlei vorzugehen hatte.²⁷ Die Hofkommission selbst bestand weiter und wurde erst 1783 aufgehoben. Der unter dem Namen „Post-Hofkommission-Akten“ zusammengefasste Bestand des Haus-, Hof- und Staatsarchivs beinhaltet die Niederschriften der Tätigkeiten des Directoriums in Postsachen (1750-1755) und seit dem 1. November 1755 den Amtsverkehr zwischen dem Directorium beziehungsweise der Hofkanzlei und der „subdelegierten Hofkommission“²⁸, nicht jedoch die Akten der Hofkommission selbst. Mit dem Jahre 1771 bricht dieser Bestand ab, obwohl die Hofkommission noch bis zum Jahre 1783 fortbestand. Die Ursache lag an der im Jahre 1771 vollzogenen innenpolitischen Umgruppierung.²⁹ Graf Hatzfeld wurde zum Staatsminister, Graf Blümegen zum obersten Kanzler und Graf Kolowrat zum Hofkammerpräsidenten ernannt. Diese Personalrochade brachte vielleicht auch eine Änderung der bis dahin geübten Verwaltungspraxis in Postsachen, worüber die Akten aber keine Auskunft geben. Als zentrale Verwaltungsstelle für die im Jahre 1772 an Österreich gekommenen Königreiche Galizien und Lodomerien fungierte zuerst die Staatskanzlei, bis Maria Theresia mit Handbillet vom 7. Jänner 1774 diese Agenden der galizischen Hofdeputation unter dem Vorsitz von Graf Wrba bis zu deren Auflösung im Jahre 1776 übertrug.³⁰

Mit Übernahme der Alleinregierung durch Joseph II. wurde in allen Verwaltungsbereichen, so auch im Jahre 1781 bei der Post, eine Vereinfachung der Abwicklung mit möglichst geringem Personal angestrebt.³¹ Dem Hofkammer-Präsidenten wurde als oberste Instanz die Leitung aller Verwaltungsbereiche der Post und dem Fürsten von Paar die Autorität und Leitung in allen Personalangelegenheiten übertragen. Seine Verpflichtung bestand darin, die Geschäfte

²⁵Effenberger, Geschichte, 63.

²⁶Ebd., 63.

²⁷Fellner/Kretschmayr, Die österreichische Zentralverwaltung, II/3, 1925, 273.

²⁸HHStA, Postakten, Post-Hofkommissions-Akten. 1750-1771, 5 f.

²⁹Fellner/Kretschmayr, Die österreichische Zentralverwaltung, II/3, 314 f.

³⁰Ebd., 295 f.

³¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 388 1781/1, Nr. 655 Mai.

im Sinne der im Jahre 1780 aufgestellten Grundsätze abzuhandeln.³² Mit diesen Maßnahmen wurde eine kurze Periode der Liberalisierung eingeleitet, die nach dem Tode von Kaiser Joseph II., spätestens jedoch nach Leopold II. endete.

Bezüglich des Postwesens und dessen Leitung verfügte Kaiser Joseph II. 1783 folgendes.³³

1. Die in Wien bestehende Post-Hofkommission wird mit 1. Mai 1783 aufgehoben.
2. Die Handhabung der Postgeneralien und Patente, der Schutz aller Postbeamten und die Überwachung ihrer Verpflichtung hinsichtlich der zu befördernden Briefe und Passagiere waren durch die Länderstellen wahrzunehmen. Die Postverwaltung behielt zwar ihren Namen, war aber nicht mehr Mittelbehörde zwischen den Landesbehörden und den Postmeistern. Jeder Postverwalter, der als Postmeister einer Poststelle vorstand, war verpflichtet, der Landesstelle alle Unterlagen gemäß der in Postsachen ergangenen Generalien, Patente, Edikte, gedruckten Nachrichten und Normalresolutionen vorzulegen und sich in diesen Angelegenheiten auch an sie zu wenden. Sollte die Landesbehörde die ihr aufgetragenen Aufgaben nicht ordnungsgemäß wahrnehmen, hatte die Postverwaltung Anzeige bei der „Vereinigte böhmisch-österreichischen Hofkanzlei, Hofkammer und Ministerial-Banco-Deputation“³⁴, kurz „Vereinigten Hofstelle“³⁵ zu erstatten.
3. Den Landesbehörden wurde die Bestrafung der Postbeamten bei Übertretungen der Postgeneralien und Patente, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, überlassen. Im Falle einer Suspendierung oder Entlassung eines Postbeamten oder Postmeisters war eine Anzeige an die Vereinigte Hofstelle zu machen und deren Entscheidung abzuwarten.
4. Die Landesbehörden wurden zum Vollzug der Strafen im Falle von Briefschwärzungen sowie unerlaubtem Fuhrwesen auf Poststraßen ermächtigt.

³²Effenberger, Geschichte, 64.

³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 396 1783/1, Nr. 144 Mai, Nr. 47 Dezember, Postpatent v. 8. Februar 1782 und dessen Bestätigung durch Patent v. 24. Oktober 1782. Effenberger, Geschichte, 64 f.

³⁴Effenberger, Geschichte, 64.

³⁵Zur „Vereinigten Hofstelle“ (1782-1792) gehörte die „Böhmisch-österreichische Hofkanzlei“, die für die innere Angelegenheiten und die Hofkammer für die Finanzverwaltung zuständig war; an der Spitze der Verwaltung stand der Staatsrat, seit 1760 die politische Verwaltung durch die „Hofkammer“, die Rechnungsprüfung durch die „Hofrechenkammer“, die Verwaltung der österreichischen Ländergruppe durch die „österreichisch-böhmische Hofkanzlei, für die Justiz war die oberste Instanz die „Oberste Justizstelle“, für die wirtschaftlichen Belange der „Kommerzienrat“ und der seit 1556 geschaffene „Hofkriegsrat“. Seit 1742 wurden die außenpolitischen Agenden von der österreichischen Hofkanzlei an die „Hof- und Staatskanzlei“ zugewiesen, zit. bei Walter, Verwaltungsgeschichte, Bd. 2, 1, 339; Brauneder, Österr. Verfassungsgeschichte, 85.

5. Da die Erhaltung der Poststraßen in den Wirkungskreis der Länderbehörde gehörte, hatten sich die Postverwalter im Fall wahrgenommener Gebrechen durch ihre Distrikts-Postmeister direkt an die Kreisämter oder an die Landesstelle zu wenden. Wenn die erforderlichen Reparaturen nicht durchgeführt wurden, mussten sie sich an die Vereinigte Hofstelle wenden.
6. Die Eröffnung neuer Postkurse und Poststationen, deren Abänderung, Schließung und Verlegung blieb der Vereinigten Hofstelle vorbehalten.
7. Bei Angriffen auf die Post oder deren Beraubung war im Falle eines Verlustes beschwerter Briefe Anzeige bei der Landesstelle zu erstatten. Postmeister, deren Poststation sich in der näheren Umgebung von Wien befand, hatten derlei Vorfälle direkt bei der Vereinigten Hofstelle zu melden.
8. Für die Manipulation und Abrechnung des Postgefälles war unmittelbar die Hofpostbuchhaltung ohne Einflussnahme der Landesbehörde und der Kameral-Buchhaltungen zuständig. Im Falle von Veränderungen und der geplanten Manipulation von Gefälleeinnahmen war vorher die Entscheidung der Vereinigten Hofstelle einzuholen. Ebenso blieben den Hofstellen die Änderungen der Briefftaxen vorbehalten.
9. Dem Fürsten von Paar wurde die Nachbesetzung aller erledigten Dienststellen bei der Post wie bisher belassen. Bei der „Erledigung“ einer Postverwalter-, Kontrollor-, Hauptpostwagen-Expeditior-, Kontrollorstelle eines kontrollierenden Postoffiziers und einer erblichen Postmeisterstelle war der Vorschlag dem Grafen Paar zur allerhöchsten Genehmigung vorzulegen. Alle übrigen „minderen“ Postdienststellen durfte der Fürst ohne Rückfrage mit geeigneten Kandidaten besetzen.
10. Die Verleihung von Besoldungsdekreten, Zulagen, Rittgelderhöhungen, Beihilfen, außerordentlichen Pensionen für die Postbeamten, ihre Witwen und Kinder sowie besondere Belohnungen konnten nur von allerhöchster Stelle bewilligt werden.
11. Extraordinari-Rittgelder, Amtsauslagen und andere nicht systematisierte Ausgaben hatten die Länder an die Vereinigte Hofstelle zu berichten.
12. Die bisher festgelegten Posttage und Poststunden blieben unverändert.
13. Portofreiheiten durften niemandem zugestanden werden. Zu deren Erteilung war die höchste Einwilligung einzuholen.

14. Bei „Absentierungs-Lizenzen“³⁶, wenn diese innerhalb des Landesbezirks erfolgten, war die Einwilligung der Landesstelle, ansonsten die Genehmigung der Vereinigten Hofstelle einzuholen.
15. Die Retardanzausweise waren der „Vereinigten Hofstelle“ vorzulegen.
16. Die Eintreibung ausständiger Portoreste oblag der Landesbehörde.
17. Die Postwagen-Expeditionsbeamten und die „Manipulation“ des Postwagen-Gefälles durften nur von der Wiener Hauptpostwagen-Expedition und Kontrollierung vorgenommen werden. Diese war ihrerseits alleine der Vereinigten Hofstelle verantwortlich. Das Personal der Postwagen-Expedition sowie deren Kontrollierung war in Dienstangelegenheiten nur ausnahmsweise den Länderbehörden untergeordnet.
18. Gefällegelder waren quartalsweise an die Hofpostbuchhaltung abzuführen, ausgefertigte Abrechnungen an die Landes-Kameralkassa zu senden.
19. Dem Fürsten von Paar wurde auch die rezessmäßige Befugnis bestätigt, bei Kriegsausbruch die Feldpostämter zu bestellen.

Anlässlich der getroffenen Maßnahmen wurde das Oberste Hofpostamt unmittelbar der Vereinigten Hofstelle untergeordnet und es wurden die Aufgaben zwischen Hof- und Länderstellen aufgeteilt.³⁷

Was bedeuteten diese Änderungen für das Postwesen? Durch die Aufhebung der Hof-Postkommission wurde gleichzeitig eine Aufteilung der Aufgaben zwischen der zentraler Postverwaltung und den Länderstellen vorgenommen.³⁸ Gleichzeitig sollte durch Kompetenzübertragung und Aufteilung der Arbeitsbereiche der Personalstand reduziert und unnötiger Schriftverkehr zwischen den Stellen vermieden werden. Die Länderstellen wurden für die Handhabung und Einhaltung der Postgeneralien und Patente verantwortlich gemacht. Des Weiteren war ihnen der Schutz des Postpersonals und die Aufsicht über die Erhaltung der Poststraßen übertragen. Ausdrücklich ausgenommen waren alle Angelegenheiten, die das Postgefälle betrafen, die ohne Einflussnahme der Landesstellen und ausschließlich im direkten Wege mit der Hofpostbuchhaltung abzuwickeln waren. Die Landesstellen konnten nur dann auf das Briefpostgefälle Einfluss nehmen, wenn es die Handhabung der Gesetze,

³⁶Absentierungs-Lizenz, eine Lizenz, sich vom Dienst zu entfernen; betraf in erster Linie die Postmeister und kontrollierenden Offiziere.

³⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 393 1782/1, Nr. 353 September; Nr. 444 September. FHKA, Camerale, Fasz. 9 Nr. 88, 454 und 533 ex 1783; zit. bei Effenberger, Geschichte, 64 f.

³⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 507 1803, Nr. 402 Juni.

die einschlägigen Vorschriften in Postangelegenheiten, die Anschaffungen für den Postdienst und die Besetzung erledigter Dienststellen mit etwaigen Vorschlägen für deren neue Besetzung betrafen.

Im Geschäftsbereich der Postwagen waren alle Angelegenheiten und Verantwortlichkeiten sowie auch die Abrechnung des Gefälles direkt mit der Postwagen-Expedition in Wien zu erledigen. Diese war der Vereinigten Hofstelle unmittelbar unterstellt und an deren Weisungen gebunden. Gewisse Kontrollmechanismen wie Retardanzausweise, die Überprüfung hochgestellter Beamter und andere wesentliche Angelegenheiten blieben der Entscheidung der Vereinigten Hofstelle vorbehalten. Letztlich konnte auch Fürst Paar einen erweiterten Wirkungsbereich übernehmen. Nach dem Tod des Oberst- Hof- und General-Länderpostmeisters Johann Wenzel Fürsten von Paar am 5. Juli 1792 sind alle seiner Person zugestandenen besonderen Befugnisse in Angelegenheiten der Post erloschen. Die mit seinem Nachfolger Karl Fürst von Paar eingeleiteten Verhandlungen wurden mit 1. Jänner 1813 eingestellt und die dem k. k. Obrist- Hof- und General-Länderpostmeister ursprünglich zugestandenen Rechte ausschließlich den landesfürstlichen Behörden übertragen.³⁹

Seit der Auflösung der Hofpostkommission im Jahre 1783 wurden das Postgefälle und die Verwaltung in zwei voneinander getrennten Bereichen geführt und zwar der Briefpost und der fahrenden Post. Die oberste Leitung der jeweils getrennten Verwaltungsbereiche lag bei der Hofkammer. Ihr war zunächst die Besetzung der Dienstplätze, die Regulierung der Postläufe sowie die damit im Zusammenhang stehenden Verhandlungen und Verträge mit fremden Staaten, sowie all jene Bereiche, die sich mit der Postgesetzgebung und dem Postgefälle befassten, vorbehalten.⁴⁰

Eine abweichende Regelung gab es in den deutsch-österreichischen Ländern, mit Ausnahme von Niederösterreich, wo eine Ober-Postverwaltung bestand, die der Landesstelle der Provinz untergeordnet war. In Niederösterreich bestand eine Oberste Hofpostamtsverwaltung mit dem Geschäftsbereich einer Provinzial-Postverwaltung, die jedoch im Unterschied zu den anderen Postverwaltungen unmittelbar der Hofkammer untergeordnet war.⁴¹

³⁹Effenberger, Geschichte, 66.

⁴⁰Ebd., 66.

⁴¹Ebd., 66.

Den Oberpostverwaltungen in den Ländern und der Obersten Hofpostamtsverwaltung in Wien oblag neben der Aufsicht über die Poststationen in den Provinzen das operative Geschäft der Briefpostämter an ihrem Standort. Die Leitung des Oberpostamtes oblag dem Oberpostamtsverwalter samt Stellvertreter, dem Oberpostkontrolleur. Dazu kamen eine Anzahl von Postoffizieren, Akzessisten, ein oder mehrere unbezahlte Postamtspraktikanten, Tagschreiber und Briefträger. Sie verwalteten auch die Gefälleklassen, aus welchen die Poststationen ihren Anteil erhielten. Nur in Wien bestand eine eigene Postkassa, die unmittelbar der Hofkammer unterstellt war.⁴²

In der Militärgrenze gab es sogenannte „Kambiatur-Poststationen“⁴³, über welche die jeweilige Militärbehörde zu wachen hatte.

Die „Kassageschäfte“ der Fahrpost wurden in den Provinzen von den Postwagen-Expeditionen durchgeführt und in Wien, wo die Direktion zugleich die Postwagen-Expedition für die Residenzstadt war, von der Postkassa. Diese war hinsichtlich der Fahrpost nicht der Hofkammer, sondern der Direktion der fahrenden Posten untergeordnet.⁴⁴

Die Beschaffung der Ausrüstung und der Betriebsmittel wie Wagen, Felleisen, Packpapier, Drucksorten und so weiter, ferner die finanzielle Gebarung wurde einer eigenen, provisorisch aufgestellten „Ökonomie-Verwaltung“ übertragen, die zugleich das „Ökonomikum“ der obersten Hofpostamtsverwaltung und der Briefpost zu besorgen hatte und dem Direktor der Fahrpost unterstellt war.⁴⁵

Die Erfassung und Zusammenführung des Postgefälles war einer eigenen Rechnungsbehörde, der Posthofbuchhaltung, anvertraut, deren Wirkungsbereich sich über beide Zweige des Postgefälles, der Brief- und der Fahrpost, auf alle Provinzen der Monarchie erstreckte. Sie hatte außerdem die Aufgabe, die gegenseitigen Beeinflussungen der Brief-Postenläufe zu beobachten, den Oberpostverwaltungen und Postämtern Anweisungen zu erteilen und die Zahlungsanweisungen hinsichtlich der liquiden Mittel der Poststationen zu erlassen.

⁴²Effenberger, Geschichte, 66.

⁴³Die Bedeutung ist nicht einheitlich. Vgl. Helmedach, Verkehrssystem, 257. Widerhofer, Die Impopulation und wirtschaftliche Bedeutung der Karolinerstraße im 18. Jahrhundert, ungedr. Diss, Wien 1938, Wiedergabe des Raabschen Berichtes. Danach verstand Krajasich unter „Kambiatur“ die Poststation einer Militärgrenze, 199. Jordan hingegen versteht darunter eine Poststation an einer Hauptverkehrsrouten mit Einkehrmöglichkeit, 146.

⁴⁴Effenberger, Geschichte, 67.

⁴⁵Ebd., 67.

Die Fahrpost wurde seit 1772 von einem zentralen Verwaltungsamt in Wien, der „Postwagen-Haupt-Expedition und Kontrollierung“ als ein von den Landesstellen unabhängiger Verwaltungszweig geführt. Außer dem Litorale war in den Erbländern für die Fahrpost die „Postwagen-Haupt-Expedition und Kontrollierung“, beim landesfürstlichen Oberpostamt der „Postwagen-Expeditior“ zuständig. Seit der Einführung der Fahrpost in Galizien im Jahre 1775⁴⁶ war der Postwagen-Expeditior in Dienstangelegenheiten dem Oberpostamtsverwalter, seit 1783 jedoch unmittelbar der „Postwagen-Haupt-Expedition und Kontrollierung“ in Wien unterstellt. Letztere wurde am 1. Jänner 1808 in „Postwagen-Haupt-Direktion“ umbenannt.⁴⁷ Die getrennte Verwaltung von Brief- und Fahrpost blieb nicht ohne Nachteil für die Postanstalt wie auch für das Ärar. Im Jahre 1829 wurde auf allerhöchste EntschlieÙung die Direktion der fahrenden Posten mit der „Obersten Hofpostverwaltung“ in Wien vereinigt. Die Zentralstelle trug ab diesem Zeitpunkt den Namen „Obersten Hofpostverwaltung“⁴⁸ und die der vereinten Postbehörden in den Provinzen „Ober-Postverwaltung“. Zum Oberst-Hofpostverwalter und Hofrat wurde der damalige Regierungsrat Maximilian Otto Ritter von Ottenfeld ernannt.⁴⁹ Die Oberste Hofpostverwaltung war mit der Leitung der allgemeinen Verwaltung der „vereinigten Postanstalten“ und des Gefälleaufkommens beauftragt. Ihr Wirkungskreis erstreckte sich auf alle Provinzen, in denen Postanstalten bestanden. Sie war der allgemeinen Hofkammer untergeordnet und in Angelegenheiten, die das Postwesen in Ungarn und Siebenbürgen betrafen, der ungarischen und siebenbürgischen Hofkanzlei. In administrativen Angelegenheiten stand ihr die Posthofbuchhaltung helfend zur Seite. Die Posthofbuchhaltung verwaltete auch ein Kursbüro und eine Rechnungskanzlei. Die Oberste Hofpostverwaltung wurde mit 1. Februar 1849 aufgelöst.⁵⁰

Die Vorstände der Hauptpostämter führten den Titel „Postverwalter“.⁵¹ Als im Jahre 1783 die Hofpostkommission aufgelassen wurde, bestanden noch vierzehn Oberpostverwaltungen in den einzelnen Ländern. In Galizien blieb im Jahre 1810 nur mehr die Oberpostverwaltung in Lemberg bestehen.⁵² In den deutsch-böhmischen Ländern verblieben inklusive Galizien nur mehr fünf Oberpostverwaltungen von ursprünglich 13, ausgenommen war Ungarn. Zu den

⁴⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März.

⁴⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 540 1808/9, Nr. 390 Jänner.

⁴⁸Effenberger, Geschichte, 33.

⁴⁹Ebd., 67.

⁵⁰Ebd., 67.

⁵¹Ebd., 73.

⁵²Ebd., 73.

Aufgabenbereichen der Oberpostverwaltungen in den deutschen Ländern gehörten die Bezirkskassen und mehrere Kontroll- und Rechnungsgeschäfte der zum Bezirk gehörenden Postämter. Die Aufgaben umfassten die Kontrolle der ordnungsgemäßen Durchführung der Ordinari-Briefpost, der Stafetten, der Postwagen, der Kuriere und Privatreisenden. Dieser Aufgabenbereich war sichtlich zu umfangreich, um die vorgesehene Effizienz der Kontrolle zu gewährleisten, sodass man sich im gleichen Jahr entschloss, den Poststall aus dem Verantwortungsbereich der Oberpostverwaltungen heraus zu nehmen. Dieser Aufgabenbereich wurde den Postmeistern gegen eine jährliche Beihilfe übertragen und außerdem erhielten sie eine unentgeltliche Unterkunft im Ärarialpostgebäude oder ein entsprechendes Zinsäquivalent für die Anmietung einer Wohnung.

5. Postmeister, Postämter, Poststraßen und die Fahrpost in Galizien

5.1. Die Fahrpost in Galizien

Postkommissar Zacharias Cosa schlug dem Gouverneur im Juni 1773 die Einführung der Fahrpost vor. Graf von Pergen wollte jedoch vorher die Fertigstellung der Wiener Hauptpostroute abwarten.¹ In Galizien war aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse und der kleinen galizischen Pferderasse anfänglich kein Postwagenverkehr vorgesehen. Man war sich nicht sicher, ob die kleinen galizischen Pferde in der Lage wären, einen in Schlaglöchern und Morast stecken gebliebenen Wagen wieder fahrbereit zu bekommen.² Durch einen hängen bleibenden Postwagen war permanent die Gefahr gegeben, dass der laufende Postverkehr entweder verzögert oder sogar für eine gewisse Zeit zum Stillstand kommen würde.

Nach Angabe einschlägiger Quellen war der Straßenzustand nicht nur in Galizien schlecht, wenn er auch speziell dort aufgrund des weichen Unterbodens ein ständiger Grund für verschiedenste Ärgernisse und Verspätungen war.³ Die zentralen Hofstellen sahen sich zur Aufrechterhaltung des Postverkehrs sowie zur Entwicklung des Handels gezwungen, entsprechende technische wie auch finanzielle Maßnahmen zur Erhaltung und Herstellung neuer Handels- und Poststraßen zu ergreifen. Die 1770er Jahre waren die Zeiten des massiven Chausseeausbaus, der gleichzeitig als wirtschaftspolitisches Konjunkturprogramm gegen die herrschende Hungerkatastrophe der Jahre 1770 bis 1772 eingesetzt werden konnte.⁴ Die erfahrensten Straßenbauingenieure kamen aus Italien und ihr Wissen wurde anfänglich nur mündlich und durch die Ausübung in der Praxis vermittelt. Im Laufe der Zeit wurden die Methoden und technischen Fertigkeiten nach und nach auf „wissenschaftliche“ Grundlage gestellt. Die ersten Schritte in diese Richtung unternahm Kaiser Karl VI., als er feststellen musste, dass sich die Qualität der Straßen und Wege trotz hoher Wegemauten nicht verbesserte. Als technische Richtlinie wurde künftig für den Straßenbau die beim Neubau des „Laxenburger Wegs“⁵ angewendete Technik angeordnet. Diese klassische Chausseebauweise wurde von Kaiser Karl VI. für Niederösterreich unter dem Begriff

¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 30 Juni. Exh. 3877 v. 11. Juni 1773 und 4220 v. 24. Juni 1773; zit. bei Steinbach, Postwesen, 44.

²Steinbach, Postwesen, 44.

³FHKA, Camerale, Fasz. 9 Bd. 359 1773/1, Nr. 29 Dezember; Bd. 374 1776/5, Nr. 14 Dezember; Bd. 490 1799/9, Nr. 184 Jänner.

⁴Helmedach, Verkehrssystem, 93.

⁵Ebd., 80 f.

„Laxenburger Fuß“⁶ festgeschrieben. Die Bauweise basierte auf einem Straßendamm, der über dem Niveau der angrenzenden Umgebung lag, mit genau definierter Materialaufschüttung als Unterbau und anschließender Pflasterung auf der Fahrfläche sowie mit beiderseitigen Straßengräben für die Entwässerung.⁷ Die Erhaltung der Straßen sollte durch die Wegekommisionen gewährleistet werden.⁸ Andreas Helmedach erwähnt in seinem Buch „Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor“, dass nach der Teilung Polens von Maria Theresia der Auftrag erteilt wurde, sofort mit dem „kostspieligen Chausseebau“ zu beginnen, damit das neue Erbland an die anderen Länder der Monarchie angebunden werden könne.⁹ Bei Durchsicht der Quellen des Postarchivs im Finanz- und Hofkammerarchiv kann man aufgrund der zahlreichen Eintragungen zum Thema Straßenzustand nicht den Eindruck gewinnen, dass diesem Wunsch der Monarchin entsprochen wurde.

Nachdem einigermaßen sichergestellt war, dass die schweren Postwagen auf den notdürftig hergerichteten Straßen nicht stecken blieben und die Hauptpostroute in einen benutzbaren Zustand gebracht wurde, war es dem Gouverneur möglich einen positiven Bericht an die Hofkanzlei zu übermitteln.¹⁰ Die Hofkanzlei gab nach Vorlage des Berichts am 18. Jänner 1775 die „Willensmeinung der Kaiserin“ wie folgt bekannt: „zur Bequemlichkeit des Publikums eine Postwagen-Expedition von Lemberg über Kasimir und Bielitz nach Troppau, Brünn und Wien, und umgekehrt, ehe möglichst in Gang gebracht werde“.¹¹ Die Eröffnung der ersten Postwagenfahrt von Lemberg über Kasimir nach Bielitz und weiter nach Troppau erfolgte im Mai 1775.¹² Daraufhin beauftragte die Hofkammer den Landesgouverneur, alle Vorkehrungen zur Inbetriebnahme zu treffen. Das Handschreiben enthielt die folgenden Punkte:¹³

- 1) Für das Oberpostamt in Lemberg sollten zwei „solide“ Postwagen in Auftrag gegeben werden.
- 2) Das Oberpostamt wurde aufgefordert, Personen vorzuschlagen, die mit der Durchführung

⁶Helmedach, Verkehrswesen, 81.

⁷Ebd., 81.

⁸Ebd., 89.

⁹Ebd., 92 f.

¹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1776/6, Nr. 10 November. Steinbach, Postwesen, 44.

¹¹HHStA, Patentsammlung, kaiserlicher Erlass vom 24. Juni 1775. FHKA, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 103 und 258 März.

¹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 14 Mai.

¹³Steinbach, Postwesen, 284.

der Postwagen-Expedition beauftragt werden könnten und zu welchem Gehalt die Einstellung erfolgen könnte.

3) Den Postmeistern auf der Postroute Lemberg–Bielitz war aufzutragen, sich mit der erforderlichen Anzahl geeigneter Pferde auszustatten, um eine klaglose Weiterbeförderung des Postwagens zu gewährleisten.

4) Gleichzeitig wurde der Auftrag erteilt, die auf der Strecke befindlichen Brücken auszubessern oder neu zu bauen und für Flussüberquerungen geeignete Plätten¹⁴ als Fähren anzuschaffen.

5) Die auf der Strecke befindlichen Privatmauten sollten auf ihre Notwendigkeit untersucht und gleichzeitig festgestellt werden, wer die Besitzer seien und ob sie über entsprechende Sonderrechte verfügten. In diesem Zusammenhang war zu ermitteln, ob für die Fahrgäste in den Poststationen ein Gebührenverzeichnis sichtbar angebracht war. Das galt auch für die Besitzer von Plätten. Gleichzeitig war zu prüfen, ob sich Brücken und Fähren in einem brauchbaren Zustand befanden.

Die Hofkammer sandte die Verfügungen auch an die Wiener Postwagen-Expedition mit der Aufforderung, die getroffenen Anordnungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in Galizien zu prüfen und bei eventuellen Veränderungswünschen Bericht zu erstatten.¹⁵

Nach Erteilung der Aufträge an den Landesgouverneur begann sich das administrative Rad zu drehen. Der Oberpostamtsverwalter in Lemberg erhielt vom Gouverneur folgende Anweisungen:

Zu 1: Der Oberpostamtsverwalter wurde, um die neuen Kutschen in Auftrag geben zu können, beauftragt mit einschlägigen Handwerkern Kontakt aufzunehmen. Zuvor sollten die verwendeten Materialien, die Konstruktion und die Ausführung festgelegt und inklusive dem Zubehör in den mit dem Hersteller der Kutsche abzuschließenden Vertrag aufgenommen werden. Dafür hatte der Oberpostamts-Verwalter beim Gouverneur einen Antrag auf Auszahlung eines Vorschusses in der Höhe von 1.000 Gulden zu stellen, um die Verträge mit den Handwerkern abschließen zu können. Der Gouverneur erteilte nach dem Vorliegen sämtlicher Angebote, Pläne und der Beantwortung offener Fragen dem Oberpostamtsverwalter die Weisungen, die einzelnen Aufträge an die Handwerksleute zu

¹⁴Plätten sind die traditionell kiellösen, weitgehend kastenförmigen hölzernen Arbeitsschiffe, die im Alpen-Donauraum für die verschiedensten Anwendungen genutzt werden (auch Platte, im inneren Salzkammergut "Fua" (Fuhre) genannt).

¹⁵Steinbach, Postwesen, 284.

erteilen. Es gelang dem Oberpostamts-Verwalter die angebotene Lieferzeit für die Herstellung des ersten Postwagens von acht auf sechs Wochen, ab dem 27. März 1773 gerechnet zu reduzieren. Die Fertigstellung des zweiten Postwagens konnte in weiteren drei Wochen erfolgen. Der erste Postwagen konnte am 15. Mai 1775 von Lemberg abfahren. Die Hersteller der Postwagen waren der Wagnermeister Michael Lähnstaner, der Sattlermeister Joseph Ragter und der Schmiedemeister Bernhard Rotter. Der Kostenvoranschlag für einen Postwagen gliederte sich wie folgt:¹⁶

Überschlagsrechnung des Wagnermeisters für die Herstellung des Diligence-Wagens:¹⁷

Erstlich: Einen Wagen mit allen Axen, acht Räder mit halben Axen	90 Gulden
Der Schmied. Arbeit samt Eisen, zwei halbe Axen ohne Abzug	130
Leder, Nägel samt anderen Zubehörungen und Arbeitslohn	150
Die Flechte auf der hinteren Brücke zum Aufpacken	<u>3</u>
Gesamt	373

Jeder Handwerker erhielt je zehn kaiserliche Dukaten oder 42 Gulden und 40 Kreuzer, zusammen 30 Dukaten oder 128 Gulden als Anzahlung.¹⁸

Zu 2: Als Personal wurden ein Expeditor, zwei Kondukteure und ein Packer benötigt. Der Packer sollte die ankommenden Frachtstücke, beschwerten Briefe und „Kostbarkeiten“ austragen. Es wurden ein versperrbares Zimmer und eine große und kleine Waage benötigt. Vorerst wollte der Oberamtsverwalter die Stelle des Expeditors nur als Nebenbeschäftigung verstanden wissen, da nur eine Postwagenfahrt in vierzehn Tagen vorgesehen war. Es blieben vorerst die Zweifel bestehen, ob angesichts der schlechten Straßenverhältnisse und Übergänge sowie der kleinen, „schwächlich“ aussehenden galizischen Pferde die Fahrpost überhaupt betrieben werden konnte.

Um die durch einen eigenen Postwagen-Expeditor in Lemberg anfallenden Personalkosten in Anbetracht der herrschenden Unsicherheit über die Durchführbarkeit des Projektes zu sparen, wurde das Amt des Postwagen-Expeditors vorläufig dem Oberpostamtskontrolleur Peter Tullius gegen eine jährliche Zulage von 150 bis 200 Gulden übertragen. Sollte sich im Laufe des Betriebs herausstellen, dass sich die Postwagenfahrt lukrativ entwickelte und anstatt einer vierzehntägigen eine wöchentliche Postwagenfahrt eingeleitet werden würde,

¹⁶Steinbach, Postwesen, 287.

¹⁷Ebd., 287 f.

¹⁸Ebd., 288.

wäre noch immer die Möglichkeit gegeben, einen eigenen Postwagen-Expeditoren anzustellen und ihn angemessen zu entlohnen.¹⁹ Eine Vorgangsweise, die man später auch bei anderen Poststationen wählte, wo eine Postwagen-Expedition angesiedelt werden sollte.²⁰

Um die bei den Kondukteuren in Wien und den anderen Poststationen so beliebten „Unterschleife, Schwärzungen und den Schleichhandel“ zu vermeiden, wurde eine zusätzliche monatliche Bezahlung in der Höhe von 15 Gulden, bei „näher“ gelegenen Ortschaften hingegen nur 12 Gulden und 30 Kreuzern vorgesehen. Die Begriffe „weit“ und „näher“ wurden nicht klar definiert: Um ein Beispiel zu nennen: Die Fahrt von Lemberg nach Bielitz wurde als eine „weitere“ bezeichnet.²¹ Das Oberpostamt hat für die Kondukteure sogar eine monatliche Zulage von 18 Gulden vorgeschlagen, um die berüchtigten Schwarzgeschäfte zu verhindern. Bei der Aufnahme und der anschließenden Amtsbestätigung eines Kondukteurs dachte man daran, von den Kandidaten eine Sicherstellung in der Höhe von etwa 200 bis 300 Gulden zu verlangen, um bei eventuell auftretenden Schäden oder verloren gegangenen Frachtstücken die Möglichkeit einer Schadenersatzleistung zu haben. Für einen Packer wurde eine jährliche Zulage von 50 Gulden vorgeschlagen.²²

Zu 3: Der Verpflichtung der Postmeister, sich mit geeignetem Pferdmaterial und Zubehör auszustatten, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, ist aus Sicht der Vorschrift nichts hinzuzufügen. In diesem Zusammenhang stellte sich nur die Frage nach der Anzahl der Pferde, die für die Sicherstellung eines derartigen Betriebes nötig waren. Hinsichtlich der Anzahl der Pferde sowie der Aufbringung der notwendigen finanziellen Mittel durch den künftigen Postmeister gab bereits das von Leopold I. am 16. April 1695 erlassene Postpatent einen klaren Hinweis. Der Punkt fünf des Patentes sah vor: „Soll ein jeder Postverweser und Postbeförderer über diejenigen Pferde, worauf die kaiserliche Besoldung gereicht wird, um die vorfallenden Ritte desto fürsorglicher fortzusetzen, sechs gute, brauchbare und zum Postfahren und Reiten dienliche Pferde samt wenigstens zwei Kaleschen mit allem notwendigen tauglichen Geschirr, Sättel und Zeug, stets unterhalten [. . .].“²³ Das zur Einführung der Fahrpost in Galizien erlassene Hofkammerdekret enthielt die „Willensmeinung der Kaiserin“ und Landesherrin Maria Theresia, dass „zur Bequemlichkeit

¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 25 August. Steinbach, Postwesen, 285.

²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 475 1796/9, Nr. 653 November.

²¹Steinbach, Postwesen, 285 f.

²²Ebd., 286.

²³HHSTA, Patentsammlung N. 13., 1695-1703 und Cod. Austr., zit. bei Effenberger, Geschichte, 82-85.

des Publikums eine Postwagen-Expedition von Lemberg über Kasimir und Bielitz nach Troppau, Brünn und Wien und umgekehrt, ehestmöglichst in Gang gebracht werde“.²⁴ Unter anderem enthielt das Dekret die Anweisung, dass den Postmeistern auf der Route von Lemberg nach Bielitz aufzutragen wäre, eine „entsprechende Anzahl tauglicher Pferde zu halten,“ die in der Lage sein sollten, die Weiterbeförderung der Postwagen ohne Aufenthalt zu gewährleisten. Dazu mussten auch die Flussübergänge wie Brücken und „Plätten“ so beschaffen sein, dass der Weitertransport ohne Verzögerung gewährleistet war. Die Finanzierung der erforderlichen Ausrüstung war für die meisten der künftigen Postmeisteranwärter ein weit größeres Problem.

Zu 4: Es blieb noch die Gebührenfrage zu klären. Das Gubernium wies alle Postmeister auf der Route von Lemberg nach Bielitz an, mit Ausnahme der Beförderung von Barschaften, die Gebühren „nach den Fuße wie in Ungarn mit 30 Kreuzer je einem Posten“ zu berechnen. Für Frachtstücke sollte das Porto hingegen vermindert werden.²⁵ Die Gebühren für die Beförderung von Barschaften wurden entsprechend den in den anderen Erbländern gültigen Sätzen auch für Galizien angewendet. Da man in der Zeit der Einführung der Post in Galizien das Publikum anlocken wollte, sollte das Porto für Frachtstücke günstiger als jenes in den anderen Erbländern sein. Dabei zog man die üblichen Frachtkosten der Landkutscher für einen Zentner von Wien nach Lemberg in der Höhe von acht bis neun Gulden in Betracht. Für die Rückfahrt verlangten die Landkutscher noch weniger, um nicht leer zu fahren und einen Teil der Kosten zu decken. Würde man bei gleichem Transportgewicht die Gebühren der Postwagen-Expedition von 17 Gulden und 30 Kreuzern zugrunde legen, dann hätte die Post für die gleiche Leistung Transportkosten von mehr als dem Doppelten eines Landkutschers verlangen müssen.²⁶

Der Oberpostamtsverwalter wollte jedoch ohne Zustimmung der auf der Route von Bielitz nach Wien stationierten Postwagen-Expeditionen keinen Antrag auf Reduzierung der Postwagengebühren bei der Hofkammer stellen. Nach seiner Auffassung hätte die Einführung einer gegenüber den anderen Erbländern abweichenden Postwagengebühr nicht nur zu Fehlern bei der Gebührenberechnung, sondern auch zur Verwirrung bei den Kunden geführt.²⁷

²⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März, Nr. 14 Mai.

²⁵Steinbach, Postwesen, 286.

²⁶Ebd., 286 f.

²⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 90 April. Steinbach, Postwesen, 286.

Am Beginn sollte der Postwagenverkehr eine vierzehntägige Frequenz haben.²⁸ Die Ausnahme sollte der im Jahre 1774 eingeführte Postwagenverkehr während der Teschener Messe sein. Die Messe sollte jeweils vom 15. April und 15. September bis zum jeweiligen Monatsende dauern.²⁹ Innerhalb dieses Zeitraumes und jeweils acht Tage vor und nach der offiziellen Messezeit waren die Fahrpostkurse wöchentlich vorgesehen. Die Hofkammer beabsichtigte ursprünglich, den ersten Postwagenkurs vor Beginn der ersten Teschener Messe von Lemberg verkehren zu lassen. Das war aber wegen des verspäteten Fertigstellungstermins für den ersten Postwagen nicht möglich.³⁰ Der Postwagen aus Wien sollte am Samstag um 8 Uhr früh in Richtung Teschen abgefertigt werden und am Donnerstag gegen Mittag in Bielitz eintreffen. Von Troppau sollte bereits am 1. April 1773 ein Postwagen nach Teschen abgehen. Der entsprechende Postwagen von Lemberg hätte die Stadt zu einer Zeit verlassen müssen, die es ermöglichen sollte, in Bielitz mit dem Postwagen aus Wien zusammenzutreffen.³¹

Am 1. April 1775 konnte der Landesgouverneur der Herrscherin von den durchgeführten Maßnahmen berichten.³² Da die Geschäftsstelle der Postwagen-Expedition in Lemberg außerhalb des Oberpostamts untergebracht werden musste, schlug der Gouverneur vor einen eigenen Postwagen-Expeditior zu beschäftigen.³³ Ursprünglich war, wie bereits zuvor erwähnt, geplant, die anfallenden Arbeiten zusätzlich zu den normalen Arbeiten des Oberpostamtskontrolleurs durchführen zu lassen, um die Kosten eines eigenen Postwagen-Expeditours einzusparen. Dieser Gedanke konnte jedoch aufgrund der unterschiedlichen Standorte von Oberpostamt und Postwagenexpedition nicht realisiert werden.³⁴ Um das Interesse der Kunden an den neu eröffneten Postwagenkursen zu wecken, gab der Gouverneur an die Kreisämter die Weisung, das Publikum über die Bequemlichkeit und die Vorteile der eingerichteten Postwagenfahrt zu informieren.³⁵ Dem Oberpostamt erteilte er den Auftrag, den ersten Postwagenverkehr in Betrieb zu nehmen. Das vom Oberpostamtsverwalter vorgeschlagene Personal sowie dessen Besoldung wurden durch die Hofkammer bestätigt. Sie verlangte gleichzeitig den Erlag von entsprechenden Kauttionen

²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 90 April.

²⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 188 März, 90 April.

³⁰Steinbach, Postwesen, 288.

³¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 14 Mai. Steinbach, Postwesen, 288.

³²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 90 April.

³³Steinbach, Postwesen, 288 f.

³⁴Ebd., 289.

³⁵Norm. 1067 ex 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 289.

durch die jeweiligen Amtsträger. Die Hofkammer ordnete an, dass vom Postwagen-Expeditior 120 Gulden und von den beiden Kondukteuren je 400 Gulden als Kautio zu erbringen waren.³⁶

Die Abfahrt des ersten Postwagens von Wien nach Bielitz wurde auf den 20. Mai 1775 verlegt, da die Reisenden und das Frachtgut in Bielitz vom Lemberger Postwagen übernommen werden sollten.³⁷ Um eine reibungslose Übergabe sicherzustellen, wurde die Abfahrt des ersten Postwagens von Lemberg auf Freitag den 19. Mai 1775 verschoben und dem Oberpostamt aufgetragen, dass der Postwagen-Expeditior Illencsics den Wagen persönlich begleiten musste.³⁸ Aus dem Stundenzettel des Postwagens war laut Steinbach zu entnehmen, dass der Wagen bereits am Dienstag, dem 23. Mai 1775 um 2 Uhr früh in Bielitz ankam, also um 2½ Tage früher als der aus Wien kommende Wagen. Die Hofkammer ließ für die Zukunft die Abfahrt von Lemberg so festlegen, dass dies nicht mehr geschah.³⁹ Steinbach vertritt die Auffassung, dass die frühe Ankunftszeit des Postwagens aus Lemberg ungewöhnlich und nur auf Grund einer sehr guten Wetterlage möglich war.⁴⁰ Der Gouverneur ließ daher in der Zukunft den Postwagen erst am Sonntag abfahren, um den aus Wien am Donnerstag in Bielitz eintreffenden Postwagen zu erreichen. Gleichzeitig mussten die Abfahrtszeiten so abgestimmt werden, dass der aus Warschau kommende Postwagen gleichzeitig mit jenem aus Lemberg in Bielitz eintraf. Des Weiteren waren die Zeiten mit dem auf der „ungarischen Route“ über Kaschau und Eperies verkehrenden Postwagen abzustimmen.⁴¹ Um die Abfahrts- und Ankunftszeiten optimal gestalten zu können, wurde angeordnet, dass alle Stundenzettel an den „besorgenden“ Hofrat der Galizischen Hofkanzlei, Izdenzky, einzusenden seien.⁴²

Der Postwagen benötigte von Lemberg nach Bielitz dreiundneunzig Stunden, wobei zusätzlich in Rzeszów und Kasimir je eine halbe Stunde Aufenthalt vorgesehen war. Die Hofkammer beauftragte das Gubernium zu überprüfen, ob es nicht günstiger wäre, die Abfahrt auf Samstag vorzulegen, damit die Fahrgäste nach der langen Fahrt in Bielitz

³⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 14 Mai.

³⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 75 Mai.

³⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 283 Mai. Exh.1371 v. 29. April 1775 und 1739 v. 25. Mai 1775 und 1752 v. 23. Mai 1775 und 1912 v. 19. Mai 1775; zit. bei Steinbach, 289.

³⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 283 Mai.

⁴⁰Steinbach, Postwesen, 289.

⁴¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 290 März.

⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 14 Mai.

Gelegenheit zur Erholung hätten.⁴³ Im November und Dezember des Jahres 1775 wurden die Postwagen bereits am Samstag von Lemberg abgefertigt.⁴⁴ Wie bereits erwähnt verkehrte der Postwagen entsprechend den Anordnungen der Hofkammer während der Teschener Messe im September 1775, einmal wöchentlich zwischen Lemberg und Bielitz sowie zusätzlich eine Woche vor und nach der offiziellen Messe.⁴⁵ Die Teschener Messen und die Jägerndorfer Jahrmärkte waren vorallem Joseph II. wegen der Förderung des „commercium“ ein großes wirtschaftspolitisches Anliegen. Das sogenannte „Meßpatent“ garantierte den interessierten Teilnehmern den Zugang zur Messe ohne Unterschied der Religion, sowie die Nutzung spezieller Handels- und Rechtseinrichtungen.⁴⁶ Den einzelnen Marktteilnehmern aus Industrie und Gewerbe bot die Messe die Möglichkeit, die ihnen ansonsten auferlegten Verkaufsbeschränkungen auf legale Weise zu umgehen. Die Messen boten den inländischen und ausländischen Messeteilnehmern neben rechtlichen, auch wirtschaftliche Vorteile. Sie hatten die Gelegenheit ihre Absatzmöglichkeiten zu erweitern und einen besseren Überblick über das Angebot ausländischer Anbieter zu bekommen.

Die rechtlichen Vorteile waren dadurch gegeben, dass die Teilnehmer „von allen persönlichen Anlagen, Steuern, Leibmauth, Rekrutierung [. . .] entoben bleiben“.⁴⁷ Die Vorbereitungen für derartig bedeutsame Messen initiierten nicht nur bei den Teilnehmern, sondern auch bei den Fuhrleuten und anderen Gewerbetreibenden einen umfangreichen Kommunikationsbedarf, dem die Post durch erhöhte Postwagen- und Briefpostfrequenz Rechnung zu tragen versuchte. Da die Post seit 1722 einer zentralstaatlichen Lenkung unterlag und die Abhaltung der Messen auch im Interesse des Staates lagen, wurde dem Vorhaben auch auf postalischer Seite entsprechend Rechnung getragen.

Am 1. März 1798 wurde auf der wichtigen Postroute von Lemberg nach Krakau ein Postwagenverkehr eingerichtet.⁴⁸ Der Postwagen verkehrte einmal wöchentlich und es wurde ein Kursverzeichnis mit Angabe der Stationen veröffentlicht.⁴⁹

Mit 1. Mai 1785 erfolgte zwischen den Orten Bochina und Kenty eine Änderung der Streckenführung in der Wiener Postroute, da die neue Poststraße die kürzere Route über

⁴³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 75 Mai. Norm. 4674 ex 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 290.

⁴⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 290 März. Norm. 1048 ex 1776; zit. bei Steinbach, 290.

⁴⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 188 März. Exh. 3115 v. 2. September 1775; zit. bei Steinbach, Postwesen, 290.

⁴⁶Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 101.

⁴⁷Meßpatent vom 9. September 1774, § 4; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 101.

⁴⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Nr. 484, 1798/9, 264 Januar.

⁴⁹Ebd.

Myślenice nahm. Bereits im Juli desselben Jahres stellte jedoch das Kreisamt in Myślenice den Antrag, die Postwagen wieder von Izdebnik über Podgórze nach Gdów zu führen.⁵⁰ Die wahrscheinlichste Ursache für diese Forderung dürfte die nicht mögliche Besetzung der Poststation in Mogilany wegen des Fehlens eines geeigneten Postmeisters gewesen sein. Diese wurde erst am 1. November 1788 besetzt und daher war erst zu diesem Zeitpunkt die Inbetriebnahme und das Befahren der Route möglich.⁵¹ Der Postmeister in Mogilany erhielt für die Besorgung der Postwagen-Expedition aufgrund eines Hofkammerdekretes, eine jährliche Zulage in der Höhe von 50 Gulden bewilligt.⁵²

Da sich offenbar auch bei der Fahrpost erhebliche Verspätungen zum Schaden der Parteien sowie des Ärars einstellten, wurden durch Anordnung der Hofkammer im Februar 1786 auch für die Fahrpost Stundenzettel eingeführt.⁵³ Für das Anspannen der Pferde war eine Zeit von ¼ Stunde vorgesehen. Für den Fall, dass die vorgegebene Zeit überschritten wurde, hatte der Postmeister eine Strafe von 15 Kreuzer je überzogener ¼ Stunde zu bezahlen.⁵⁴

Das steigende Postaufkommen machte es mitunter erforderlich, dem Postwagen einen Beiwagen hinzuzugeben, um die anfallende Post transportieren zu können. Die Hofkammer ordnete diese Regelung im Jahre 1790 an. Da es beim Rücktransport der Beiwagen zu ihrer Ausgangsstation zu größeren Verzögerungen kam und den Postmeistern und mittelbar auch der Postverwaltung aufgrund der fehlenden Wagen ein erheblicher Schaden erwuchs, versuchte die Hofkammer diesem Umstand durch die Einführung von Stundenpässen für die Rückfahrt entgegenzuwirken.⁵⁵

Große Beachtung widmete man der Überprüfung der Taxeinnahmen bei den einzelnen Poststation-Expeditionen. Dem Oberpostamt fiel seit der Verordnung vom 29. November 1773 die Aufgabe zu, die Abrechnungen monatlich einmal zu überprüfen.⁵⁶ Grundsätzlich wurde das „Postwagengefälle“ immer getrennt von der Briefpost abgerechnet und unterstand seit 1772 einer eigenen Zentralstelle, der „Postwagen-Hauptexpedition und

⁵⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 410 1785/7, Nr. 349 November. Exh. 17.244 v. 5. Juli 1785; zit. bei Steinbach, Postwesen, 290.

⁵¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 435 1790/7, Nr. 118 August. Exh. 12.189 v. 22. Mai 1789; zit. bei Steinbach, Postwesen, 290.

⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 430 1789/7, Nr. 415 Mai.

⁵³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 199 Mai; Nr. 152 Juni.

⁵⁴Norm. 5.999 ex 1786; zit. bei Steinbach, Postwesen, 291.

⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 437 1790/9, Nr. 11 September. Norm. 20.010 ex 1790; zit. bei Steinbach, Postwesen, 291.

⁵⁶Norm. 10.798 ex 1783; zit. bei Steinbach, Postwesen, 291.

Kontrollierung“.⁵⁷ Erst im Jahre 1818 gab es den Vorschlag, die monatliche Abrechnung auf eine vierteljährliche zu reduzieren.⁵⁸ Ob es dann tatsächlich dazu gekommen ist, konnte nicht mehr überprüft werden.

Im Dezember 1776 unternahm man in Galizien den Versuch, das speziell für Galizien niedrig angesetzte Passagiergeld probeweise anzuheben.⁵⁹ Dieser Versuch ist verständlich, da man in der Anfangsphase die von den schlechten Reisebedingungen abgeschreckten Passagiere durch günstige Tarife zurückzugewinnen versuchte. Nachdem es gelungen war die Passagierzahlen zu erhöhen, versuchte man den Fahrpreis auf das übliche Niveau der Erbländer anzuheben. Der Ausgang des Versuches konnte in den Postakten nicht gefunden werden.

Von Anfang an gab es Ärger mit Reisenden, die keine Postpferde mieten wollten und mit einer anderen „Gelegenheit“ auf Poststraßen reisten. Der Oberpostamtsverwalter Johann Peter Tullius reagierte auf die eingegangenen heftigen Beschwerden der Postmeister auf der Postroute Lemberg-Brody mit dem Hinweis auf die im März 1773 und Mai 1776 erlassenen Dekrete und Verordnungen. Es hielten sich jedoch weder christliche noch jüdische Fuhrleute an die festgelegten Regelungen. Der Pferdewechsel wurde sehr häufig entgegen den geltenden Vorschriften innerhalb der verbotenen Entfernungszonen vorgenommen.⁶⁰ In diesem Zusammenhang verwies die Hofkammer die Postmeister eindringlich auf die Vorschriften des Patentes vom 24. Juni 1775 und erinnerte sie an ihre Verpflichtung, derartige Vorkommnisse bei der örtlichen Behörde anzuzeigen.

Dass einige verantwortungsbewusste Postangehörige nicht nur Engagement in der Erledigung ihres Dienstes, sondern auch Initiative für Neuerungen zeigten, beweist der noch vor dem Winter 1775 eingebrachte Vorschlag des Postwagen-Expeditors in Lemberg, Illencsics. Er schlug die Anschaffung von zwei mit „Rohrdecken“⁶¹ oder mit Wachseleinwand gedeckten Schlitten auch für den Postwagenverkehr im Winter vor. Das Landesgubernium wollte darauf nicht eingehen und begründete dies mit dem Argument, „dass so etwas noch in keinem Lande bestünde“. Die Hofkammer widersprach dem Gubernium, indem sie

⁵⁷Effenberger, Reformen, 48.

⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 605 1818/1, Nr. 9 September.

⁵⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 14 Dezember.

⁶⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 270 Juli.

⁶¹Rohrdecke – ist im historischen Bauwesen bekannt und bedeutet eine mit Hilfe von Schilfrohren gefertigte Decke. Im übertragenen Sinn ist sie im gegenständlichen Fall als Abdeckung zu verstehen. Tatsächlich wurden bis in die 1930iger Jahre Schilfmatten erzeugt, die z.B. für Badestrände Anwendung fanden.

beispielsweise auf die Postwagen-Expedition in Wien hinwies, die bereits mit derartigen Schlitten ausgerüstet war, wodurch die Fahrgäste schneller und bequemer befördert werden konnten und obendrein die Pferde und der Postwagen geschont wurden.⁶²

Unfälle von Postwagen waren nicht unüblich. So stürzte am 16. Juli 1792 ein Postwagen wegen der schlechten Beschaffenheit des Dammes bei Tarnów in den Fluss Dunjec.⁶³ Ein Postwagen-Kondukteur zog sich beim Umfallen eines Postwagens in der Nähe von Lemberg mehrere Knochenbrüche zu und wurde bei halbem Bezug beurlaubt.⁶⁴

Bis in das Jahr 1809 verkehrten Postwagen nur zwischen Lemberg und Wien, ab diesem Jahr auch zwischen Lemberg und Brody. Kaiser Franz I. befahl zur Belebung des Handels, einen weiteren Postwagenverkehr zwischen Lemberg und Warschau einzurichten.⁶⁵ Die Einrichtung eines Postwagenverkehrs mit Krakau im Juli 1810 wurde aus den gleichen Überlegungen befohlen.⁶⁶ Anhand der Maßnahmen der obersten Stellen lassen sich massive wirtschaftspolitische Überlegungen und Vorschriften, unter Nutzung der zur Verfügung stehenden Infrastruktureinrichtungen der Post feststellen, mit dem Ziel die Wirtschaft und ihre Einbindung in das Wirtschaftsgeschehen der anderen Erbländer zu fördern.

Ein ablauforganisatorisches Thema war die Kartierung der durch Postwagen beförderten Briefe, Pakete und anderer „Kostbarkeiten“. Ursprünglich wurde die Briefkartierung nur im Oberpostamt in Lemberg durchgeführt. Dazu war es notwendig, dass die für Galizien bestimmten Postsendungen zuerst nach Lemberg kamen, wo sie auf die einzelnen Poststationen aufgeteilt und dann versendet wurden. Diese komplizierte Organisation war während der Einführung des habsburgischen Postwesens in Galizien aufgrund des herrschenden Kriegszustandes notwendig. Damit war auch ein großer Zeitverlust verbunden, da viele Briefe den Postweg zweimal durchlaufen mussten, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Diese Erschwernis behinderte in erster Linie den privaten Briefverkehr, da der amtliche in jedem Falle durchgeführt werden musste. Erst Ende des Jahres 1774 wurde die „Kartierung“⁶⁷ der Briefpost bereits an den Grenzstationen eingeführt und die „kartierten

⁶²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 310 November.

⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 449 1792/7, Nr. 1010 Juli.

⁶⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 372 1776/5, Nr. 419 September.

⁶⁵FHKA, Camerale, Fasz. Nr. 9, Bd. 547 1809/8, Nr. 127 Jänner.

⁶⁶FHKA, Camerale, Fasz. Nr. 9, Bd. 556 1810/9, Nr. 3 Juli.

⁶⁷Kartieren bedeutet im Zusammenhang mit dem Postwesen die Bündelung von Briefen und Paketen für die auf der Postroute befindlichen Absatzpostämter, von denen jeweils die kartierten Poststücke bzw. Pakete weiter befördert oder ausgetragen wurden.

Briefpakete“ bei den jeweiligen Absatzpostämtern abgegeben.⁶⁸ Nach der gelungenen Einführung der Fahrpost in Galizien stellte sich sehr bald die Frage der Kartierung. Sie brachte für den Kondukteur, speziell bei einer größeren Anzahl von Frachtstücken, eine wesentliche Erleichterung seiner Tätigkeit und reduzierte die Gefahr falsch abgelieferter Poststücke.

Im Jahre 1786 wurde in Galizien das Verbot der Beförderung von Paketen mit einem Gewicht unter zehn Pfund durch private Fuhrleute, Landkutscher und Boten verlautbart und die Postmeister auf die Einhaltung hingewiesen.⁶⁹ Im Falle von Übertretungen musste der Postmeister seiner Anzeigepflicht nachkommen. Seine Aufgabe war es, sozusagen an vorderster Front über die Einhaltung der Vorschriften zu wachen.

Im Jahre 1806 sah sich die k. k. Hofbuchhaltung genötigt, aufgrund der ihr vorliegenden Berichte und Abrechnungen, auf den schlechten Zustand des Postwesens hinzuweisen. Klagen dieser Art häuften sich auf Grund der sich während der napoleonischen Koalitionskriege ergebenden Umstände. Die Hofbuchhaltung war jedoch der Meinung, dass die Wurzel des Übels nicht alleine bei den Kriegshandlungen und den durch sie hervorgerufenen Störungen des Postwesens zu suchen sei, sondern ein erhebliches Mitverschulden „unthätiger geistloser und verschuldeter Oberbeamter“ festzustellen sei.⁷⁰

In der Organisationsstruktur der Postwagen gab es im Jahre 1808 eine Änderung in der Benennung der Zentralverwaltung in Wien: „Der Kaiser und König habe die dermalige Benennung der Hauptpostwagenexpedition und Kontrollierung und künftighin als Hauptpostdirektion, sofort den ersten Amtsvorsteher mit der Benennung als Hauptpostwagen-Direktor zu bestimmen, und dessen Gehalt von jährlich 2000 fl zu erhöhen geruht“.⁷¹

5.2 Vorschriften für Versand und Abgabe von Briefschaften und Wertsendungen sowie Überblick zur Gebührenregelung

Um die Reformen Maria Theresias auf dem Gebiet des Postwesens richtig einschätzen zu können, ist es erforderlich, sich die einschlägigen kameralistischen Theorien dieser Zeit wieder in Erinnerung zu rufen. Das Postwesen fand erstmals in der ersten Hälfte des

⁶⁸Steinbach, Postwesen, 76 f.

⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 73 Februar.

⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 545 1808/9, Nr. 47 September.

⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 540 1808/9, Nr. 390 Jänner.

18. Jahrhunderts Eingang in die Kameralistik.⁷² Vor allem hat sich Johann Heinrich Gottlob von Justi mit dem Postwesen seiner Zeit beschäftigt und die einschlägigen kameralistischen Lehren am prägnantesten zusammengefasst.⁷³ Seine in der „Staatwirtschaft“ von 1758 niedergelegten Ansichten waren für die deutsche Kameralistik bis zur napoleonischen Zeit auch Grundlage für die Gestaltung des Postwesens. Es fand in den Werken von Karl Gottlob Rössig und der von D. Johann Georg Krünitz herausgegebenen „Oekonomischen Enzyklopädie“⁷⁴ seinen Niederschlag. Die folgende Definition der Post in der Enzyklopädie von Krünitz stammt ihrem Inhalt nach im Wesentlichen von Justi und lautet:

Wie dem Patent vom 5. August 1750 zu entnehmen ist, sollte die Post zur allgemeinen Bequemlichkeit und zur Erleichterung des Handels dienen.⁷⁵ Da der Unterhalt der Post sehr kostenintensiv war, wurde alles verboten, was ihre Einkünfte schmälern könnte. Es war weder Landkutschern noch Pferdeverleihern oder besonderen Boten unter Strafandrohung von einem Gulden je Brief und einem Dukaten je Paket erlaubt, Briefe zu sammeln oder zu verteilen. Auch Reisenden war es nicht erlaubt, andere als ihre eigenen Empfehlungsbriefe mitzuführen. Ausnahmen bestanden nur dann, wenn zwischen dem Ort des Versandes bis zum Bestimmungsort keine Post eingerichtet war.⁷⁶

Um Briefschwärzung und Schmuggel zu unterbinden, wurden alle Mautbeamten angewiesen, besonders auf Boten, herrschaftliche Kosaken, Fuhrleute und Flößer zu achten und sie im Verdachtsfall einer Durchsuchung zu unterziehen. Vorgefundene Schmuggelware wie Briefe oder Pakete waren mit der eingenommenen „Gefällsstrafe“ an das Postamt zu übersenden. Die Postschwärzung war eine viel geübte und beliebte Praxis, die selbst vor „hochgestellten“ Persönlichkeiten nicht halt machte. So musste im Jahre 1805 das Gubernium gegen den Fürsten von Moldau Anzeige erstatten, da dieser seit dem 1. Jänner desselben Jahres den Versand seiner Briefschaften durch eigene Leute durchführen ließ.⁷⁷ Im Jahre 1806 musste

⁷²Dallmeier, Teil I, 35. Knittler, Verkehrswesen, 138 f.

⁷³„Es wäre natürlich interessant, zu erfahren, aus welchen Quellen und Erfahrungen Justi seine Auffassung geschöpft hat, und ob sich Querverbindungen zum Berater- und Beamtenstamm Maria Theresias aufdecken lassen, z. B. zum Postfachmann Freiherrn v. Lilien. Leider aber hat dies, soweit ich sehe, noch niemand einer kleinen Untersuchung für würdig befunden“; zit. bei Helmedach, Verkehrssystem, 196.

⁷⁴Krünitz, Ökonomisch-technologische Encyklopädie, T. 1-242, Bd. 115, 662.

Vgl. dazu Justi, Johann Heinrich Gottlob v.: Staatwirtschaft oder: Systematische Abhandlung aller ökonomischen und Cameralwissenschaften, die zur Regierung eines Landes erfordert werden. In zwei Theilen, Zweyte stark vermehrte Auflage, Leipzig 1773-1758.

⁷⁵HHSTA, Patent vom 21. März 1750, betrifft die Regulierung des Briefportos und die Einführung von Diligencen; zit. bei Effenberger, Geschichte, 91.

⁷⁶Steinbach, Postwesen, 45.

⁷⁷FHKA, Camerale, Fasz.9, Bd. 519, 1805/1, Nr. 27 Februar.

wahrscheinlich wegen häufiger Übertretung der Postgesetze die Strafe wegen derartiger Vergehen erhöht werden.⁷⁸ Daneben gab es ein „weites Feld“ von Privilegien für Personen, Ämter, die Geistlichkeit und Orden, die „ex officio“ von der Portozahlung befreit waren. Auf dieses weitläufige Gebiet, das sich historisch bis an den Beginn des Postwesens zurückverfolgen lässt und außerdem den Anstrich der Exklusivität in sich barg, kann hier aus Gründen des Umfangs nicht eingegangen werden. Da der Anspruch auf dieses Privileg für das staatliche Postwesen nicht nur äußerst kostspielig und im Lauf der Jahrhunderte unübersichtlich geworden war, entschloss sich das Ärar im Jahre 1789 zu einer grundsätzlich neuen Regelung der Portobefreiung sowie der Vorschriften für die Briefkartierung in den Provinzial-Stationen.⁷⁹

Bis zur Errichtung der regelmäßig verkehrenden Fahrpost unter Maria Theresia beschränkten sich die Bestimmungen der Postanstalt nur auf den Transport von Briefen und kleineren Sendungen, die mit der reitenden („ordinari- oder extraordinari-“) Post befördert werden konnten. Damit ein schneller Transport der Posten gewährleistet war, durften bereits unter Ferdinand II. die Felleisen gemäß Patent vom 13. September 1621 und 9. August 1624 nicht über vierzig bis fünfzig Pfund wiegen oder mit zu schweren Privatsendungen belastet werden.⁸⁰ Derartige Sendungen mussten durch andere Transportmittel befördert werden, sofern sie nicht durch den Aufgeber mittels einer Extraordinari-Posten (Stafetten) versendet wurden.⁸¹ Ab dem Jahre 1735 war den Postämtern gemäß Postordnung vom 13. Juni 1735 die Annahme von mit Geld und anderen Pretiosen beschwerten Briefen verboten.⁸² Die Vorschrift stellte eine wesentliche Verschärfung der unter Kaiser Leopold I. erlassenen Postordnung vom 16. April 1695 dar, die die Aufgabe von Briefen mit Geld und anderen Pretiosen nur gegen Rekommandation vorsah.⁸³ Da sich dieses Verbot anscheinend ungünstig auf die Entwicklung des „Commerci“ auswirkte, wurden am 21. März 1750 von Maria Theresia mit Verordnung die Vorschriften für die Auf- und Abgabe beschwerter Briefe und Pakete neu geregelt.⁸⁴ Im Jahre 1771 wurde der Transport „mautbarer Ware“, wozu auch

⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 524, 1806/1, Nr. 669 Dezember.

⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 427 1789/1, Nr. 202 Mai.

⁸⁰HKA Postakte 1601-1656; zit. bei Effenberger, Geschichte, 81.

⁸¹Effenberger, Geschichte, 97.

⁸²Vgl. Cod. Austri. IV., 881; zit. bei Effenberger, Geschichte, 89.

⁸³HHSTA Patentsammlung N. 13, 1695-1703 und Cod. Austr.; zit. bei Effenberger, Geschichte, 85.

⁸⁴Verordnung vom 21. März 1750; zit. bei Effenberger, Geschichte, 97.

Spitzen, Juwelen und ähnliche Wertgegenstände gehörten, mit der Ordinari-Post komplett untersagt.⁸⁵

Nach der vorher genannten Verordnung von Maria Theresias waren Briefe, die für das Ausland bestimmt waren, von jenen, die im Inland verblieben, zu trennen. Bei Postämtern, die in Hauptstädten lagen, wurden je ein eigenes Fenster zur Aufgabe der ausländischen sowie zur Aufgabe der inländischen Post eingerichtet. Um jeden ankommenden Brief richtig zustellen zu können, durften von den Poststationen nur Briefe zur Beförderung angenommen werden, die mit dem Aufgabeort, dem Namen des Empfängers, dem „Absetzort“ und dem Land, in welchem dieser Ort gelegen war, oder auch dem letzten Postamt, von wo aus die Zustellung erfolgen sollte, versehen waren. Bereits gemäß der Gebührenordnung vom 31. März 1764⁸⁶ und der Taxordnung aus dem Jahre 1772⁸⁷ musste auf allen Briefsendungen wegen der Bemessung des Portos neben der Adresse auch der Aufgabeort angeführt werden. Trotz dieser Vorkehrungen gab es laut Bericht der Oberpostamtsverwaltung eine Menge mit Münzen und Banco-Zetteln „beschwerte“ Briefe, die schon „seit mehreren Jahren [. . .] uneinbringlich [. . .] erliegen“ und nicht behoben wurden.⁸⁸ Um eine Verbesserung der Lesbarkeit der Adressierung zu erreichen, wurde im Jahre 1781 mit der Stempelung der Briefe beim Aufgabepostamt begonnen.⁸⁹ Die Einführung war vorerst nur in „beträchtlichen“ Postämtern, was auch immer darunter zu verstehen war, vorgesehen.

Da es aufgrund der unterschiedlichen Schreibweise von Ortsnamen in der ortsüblichen Landessprache zu Verwechslungen kam, ordnete die Hofkammer 1804 an, dass auf jeden Brief der Bestimmungs- und Aufgabeort mit deutschen oder lateinischen Buchstaben zu schreiben sei. Den Postmeistern wurde die Annahme von Briefen, die nicht oder nicht ordnungsgemäß adressiert waren, verboten.⁹⁰

Die Abgabe der Briefe erfolgte in Postämtern der Hauptstädte innerhalb von 24 Stunden nach dem Einlangen der Ordinari-Post. Danach wurden die Briefe und Pakete durch den Briefträger zugestellt.⁹¹ Die Verordnung vom 7. Dezember 1803 erlaubte die Aufgabe von Briefen und Paketen mit der Briefpost bis zu einem Gewicht von fünf Pfund. Es blieb jedoch

⁸⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 352 1771/1, Nr. 24 Oktober.

⁸⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, F 26, 517-534 1764, 31. März.

⁸⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 355 1773/1, Nr. 30 April.

⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 463 1795/1, Nr. 324 Februar.

⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 389 1781/1, Nr. 357 Juli.

⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 513 1804/1, Nr. 548 März.

⁹¹Effenberger, Geschichte, 98.

dem Versender freigestellt, Briefe und Pakete ab einem Gewicht von einem Pfund mit der fahrenden Post aufzugeben.⁹²

Eine weitere Aufgabe der Postmeister war, auf die ihnen anvertrauten Sendungen zu achten, besonders auf rekommandierte (eingeschriebene) Briefe, die sie zur Beförderung mit der Briefpost oder Stafette angenommen hatten. Für Wertbriefe übernahm die Post nur dann eine Haftung bei Verlust, wenn der Inhalt bei der Aufgabe dem Postmeister vorgelegt und von ihm eine Empfangsbescheinigung (Rezepisse) ausgestellt wurde.⁹³ Diese Briefe mussten am Postamt entsprechend verwahrt werden. Ebenso hatten die Postämter auf die richtige Zustellung der eingelangten Privat- und Dienstbriefe zu achten, da bei Nichteinhaltung dieser Anordnung die Postmeister nicht nur zur Wiedergutmachung des entstandenen Schadens verpflichtet waren, sondern auch wegen Nachlässigkeit bestraft werden konnten. Wegen der speziellen Behandlung rekommandierter Briefe legte die Hofkammer im Jahre 1819 fest, dass im Fall eines Briefverlustes der schuldtragende Postbeamte eine Strafe von 20 Gulden C.M. zu bezahlen hatte, die dem Aufgeber des Briefes zufiel.⁹⁴ Beschwerden über den Verlust eines rekommandierten Briefes waren binnen drei Monaten, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, beim Oberpostamt zu melden. Durch dieses Dekret wurde auch festgelegt, dass rekommandierte Briefe nach Frankreich wenigstens mit drei Siegeln auf den übereinanderliegenden Biegungen des Umschlags zu versehen waren, widrigenfalls der Postbeamte die Annahme verweigern musste.⁹⁵

Der Kriminalität des Straßenraubes in Mitteleuropa während des 18. Jahrhunderts wurde aufgrund neuerer Untersuchungen, besonders jener von Uwe Danker⁹⁶, der Mythos der verbreiteten „Räuberromantik“ genommen. Überfälle auf Lastwagen und besonders auf Postreiter und Postwagen, die sehr oft eine größere Menge an Bargeld mit sich führten, waren im 18. Jahrhundert keine Seltenheit. Kaiser Franz I. hatte am 14. Juni 1762 mit Reskript genaue Anweisungen zur Verhinderung des „Postraubschadens“ gegeben.⁹⁷ Der Großteil der sich bis zum Juli 1768 bei der Reichspost ereignenden Postraube lässt sich auf die Missachtung dieser Vorschriften zurückführen.⁹⁸ Natürlich kam es in der Habsburger-

⁹²Effenberger, Geschichte, 98.

⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 371 1776/1, Nr. 60 September. Rezepisse-Formulare als Muster im Anhang 1.

⁹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 607 1819/1, Nr. 207 Jänner.

⁹⁵Norm. 4614, Kreisschreiben v. 29. Jänner 1819; zit. bei Steinbach, Postwesen, 46.

⁹⁶Danker, Räuberbanden im Alten Reich um 1700.

⁹⁷Helmedach, Verkehrssystem, 267.

⁹⁸Dallmeier, Teil II, Regest 833 vom 8. Juli 1768.

monarchie öfter zu Raubüberfällen und Diebstählen auf Postwagen, die sich anhand der Quellen der Postakten nachvollziehen lassen. So ereignete sich im Jahre 1778 ein Raubüberfall auf eine Ordinari-Post in Olmütz, im Dezember 1791 und 1792 kann man über drei Raubüberfälle in Kaschau sowie auf der Strecke Lemberg–Kaschau lesen.⁹⁹ Aus dem Jahre 1790 liegt ein Bericht über die schlechte und gefährliche Beförderung in Siebenbürgen vor.¹⁰⁰ Speziell die Gebiete, die entlang der österreichisch-türkischen Grenze lagen, waren gefährdet und verstärkt von Überfällen betroffen. Obwohl der Grenzkordon zum Osmanischen Reich gut bewacht wurde, kam es immer wieder zu Grenzüberschreitungen osmanischer Freischärler mit anschließenden Übergriffen auf Reisende und die einheimische Zivilbevölkerung.¹⁰¹

Aufgrund der Unsicherheit wurde speziell bei Geldtransporten eine militärische Eskortierung, die sogenannten „Silberreiter“ eingeführt.¹⁰² In der Zeit des Bayrischen Erbfolgekrieges und der Napoleonischen Kriege forderten die Postmeister mehrmals militärischen Geleitschutz an.¹⁰³

Im Falle eines Raubüberfalls auf die Post musste der Postmeister bei Verlust eines Pakets oder eines Wertbriefs Anzeige an die zuständige oder die nächstgelegene Landesstelle erstatten. Die Landesstelle hatte aufgrund der Angaben des Postmeisters einen Bericht zu verfassen und an die Hofstelle weiterzuleiten. Diese leitete in der Regel eine Untersuchung ein, um den Schuldigen dingfest zu machen.¹⁰⁴

Wie bereits angeführt, wurden die bei der Inbesitznahme Galiziens geltenden alten polnischen Postgebührensätze vorläufig übernommen, aber aufgrund von Unregelmäßigkeiten bei deren Handhabung durch Gouverneur Graf von Perglen am 29. Jänner 1773 mit Wirkung vom 1. Februar 1774 außer Kraft gesetzt.¹⁰⁵ Danach durften sich die Postmeister nur mehr der in den österreichischen Ländern geltenden Gebührensätze bedienen. Briefe waren

⁹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 441 1791/1 376 Dezember; Bd. 441 1791/1, Nr. 376 Dezember; Bd. 449, 1792/7, Nr. 217 Mai.

¹⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 437 1790/9, Nr. 45 August.

¹⁰¹Krajasich spricht von „Überfällen raubsüchtiger türkisch Horden“; zit. bei Helmedach, 269.

¹⁰²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 380 1778/3, Nr. 393 Februar.

¹⁰³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 40 August; Nr. 108 August; Nr. 27 September. Bd. 539 1807/9, Nr. 121 August; Nr. 101 November; Nr. 11 Dezember (Neuregelung durch Generalissimus Erzherzog Carl); und viele mehr.

¹⁰⁴Steinbach, Postwesen, 47.

¹⁰⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 365 1774/6, Nr. 242 Jänner. Bd. 368 1775/6, Nr. 124 Februar; Nr. 258 März. Steinbach, Postwesen, 163.

genau abzuwiegen und entsprechend den Gebührensätzen in Rechnung zu stellen. Postbeamte, die ein höheres Porto verlangten, wurden bestraft.

Mit Einführung des Post-Patents vom 12. Juni 1722 wurde gleichzeitig die Briefgebühr verdoppelt und zwar für den einfachen Brief von und nach den ungarischen, böhmischen, nieder- und innerösterreichischen Erbkönigreichen und Ländern auf vier Kreuzer. Für Briefe die aus und nach Postorten gesendet wurden, die außerhalb der oben genannten Erbkönigreichen und Länder lagen, waren sechs Kreuzer von der oder bis zur Grenze zu bezahlen.¹⁰⁶ Die Gebühr war sowohl bei der Aufgabe wie auch beim Empfang der Briefe zu bezahlen.¹⁰⁷ Da die Gebühren zu hoch angesetzt waren, wurden sie mit Patent vom 16. Oktober 1722 in Abhängigkeit vom jeweiligen Aufgabegewicht abgestuft. Mit Einführung der neuen Gebührenordnung am 21. März 1750 wurde die bis dahin geltende Halbfrankatur¹⁰⁸ abgeschafft und die Gebühr für den einfachen Brief im Inland auf acht Kreuzer und für Briefe in das Ausland mit sechs Kreuzer bis zur Grenze festgelegt. Ausgenommen waren Briefe in die Toskana, nach Mailand, Tirol, Vorderösterreich, die österreichischen Niederlande und das Heilige Römische Reich. Die Gebührenordnung von 1751 führte die Halbfrankatur wieder ein.¹⁰⁹ Die Höhe des Portos wurde einerseits nach dem Aufgabegewicht und andererseits nach der in drei Klassen eingeteilten Entfernung zum Aufgabeort bemessen.¹¹⁰ Ab dem 1. Juni 1817 wurde die Halbfrankatur im Zuge einer neuen Gebührenfestlegung wieder abgeschafft.¹¹¹ Das gesamte Porto war bei der Aufgabe zu bezahlen. Nachdem es zu erheblichen Unregelmäßigkeiten bei der Portoberechnung gekommen war, ordnete Gouverneur Perggen am 29. Jänner 1773 an, dass ab 1. Februar 1773 die in den Erbländern gültige Gebührenordnung auch in Galizien einzuführen wäre.¹¹²

Die Gebührenordnung vom 1. Februar 1773 verfügte insgesamt über fünf Klassen, wobei die ersten beiden für den Briefversand in das Ausland, die drei weiteren Klassen für den Inlandsversand und die Erbländer vorgesehen waren.¹¹³

¹⁰⁶FHKA, Camerale, Fasz. 18, 32/1, 1722 12. Juni.

¹⁰⁷Effenberger, Geschichte, 105. FHKA, Camerale, Fasz. 18, 32/1, 1722, 12. Juni.

¹⁰⁸Halbfrankatur – die Hälfte des Portos hatte der Absender bei der Aufgabe, der zweite Hälfte der Empfänger bei der Abgabe des Briefes zu entrichten; Effenberger, Geschichte, 105 f.

¹⁰⁹Effenberger, Geschichte, 106.

¹¹⁰Patent vom 20. September 1751; zit. bei Effenberger, Geschichte, 91 f; 107.

¹¹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 596 1817/1, Nr. 978 April.

¹¹²Steinbach, Postwesen, 163.

¹¹³Edicta et mandata, 1773-XVI, St 39.

Da Galizien im Jahre 1775¹¹⁴ in das erbländische Postwesen eingegliedert wurde, galt vorerst die Gebührenordnung vom 1. Februar 1773. Die am 1. November 1789 erlassene Gebührenordnung¹¹⁵ galt sowohl für West- und Ostgalizien als auch die Bukowina. Es gab nur mehr zwei Klassen, die jedoch mit einer Gewichtsprogression versehen wurden. Die erste Klasse war für Briefe und Pakete in das postalische und tatsächliche Ausland, die zweite Klasse für die böhmischen, österreichischen, galizischen, ungarischen und siebenbürgischen Erbländer sowie Tirol und Vorder-Österreich bestimmt. Die Taxe war sowohl vom Absender als auch vom Empfänger zu bezahlen. Dem Aufgeber wurde bei der Aufgabe des Briefes das Recht der Bezahlung beider Gebühren, das „franco porto“ genannt wurde, eingeräumt. Eine grundsätzliche Änderung dieser Bestimmungen trat erst ab 1. Juni 1817 in Kraft.¹¹⁶

Die Gebührenordnung vom 1. November 1791 änderte nichts am grundsätzlichen System, jedoch wurde die Gewichtsabstufung verfeinert.¹¹⁷ Fix war die Gebühr von vier Kreuzern für einen Brief mit einem Gewicht bis zu einem halben Lot. Für schwere Briefe wurde bis zu einem Gewicht von fünf Lot ein Aufschlag von drei Kreuzern je halben Lot vorgeschrieben. Dem gegenüber war in der Gebührenordnung von 1789 ein fixer Betrag für Briefe mit einem Gewicht bis zu einem halben Lot in der Höhe von vier Kreuzern und bei einem Gewicht von einem Lot acht Kreuzern festgelegt worden. Der jeweilige Aufschlag für ein halbes Lot wurde mit einem gleichbleibenden Betrag bis zu einem Gewicht von 14 ½ Lot vergewährt. Die Gebührenordnung von 1791 sah einen höheren Aufschlag von vier Kreuzern je einem halben Lot Gewichtszunahme und für ein Gewicht von 5 ½ bis zehn Lot drei Kreuzern je einem halben Lot Gewichtszunahme vor. Über einem Gewicht von 10 ½ Lot reduzierte sich der Aufschlag wieder auf zwei Kreuzer je halben Lot Gewichtszunahme ab. Berechnet man die Kosten der Briefauf- und -abgabe, so kann man eine erhebliche Steigerung der Portokosten aufgrund der Gebührenordnung von 1791 erkennen.¹¹⁸ Durch diese Maßnahme sollten höhere Gefälleerträge erzielt werden, was sich anhand der Darstellung der Gesamterträge des galizischen Postwesens nachvollziehen lässt. Das gesamte Porto eines Briefes oder Paketes errechnete sich auf Basis der Halbfrankatur durch die Verdoppelung der angeführten Taxe, die jeweils bei der Auf- als auch bei der Abgabe zu bezahlen war.

¹¹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 124 Februar.

¹¹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 427 1789/1, 298 September.

¹¹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 781 Juni.

¹¹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 438 1791/1, Nr. 806 September. Effenberger, Geschichte, 107.

¹¹⁸Effenberger, Geschichte, 108.

Die nächsten Erhöhungen folgten mit 1. August 1798, 15. November 1803¹¹⁹ und 1. November 1806. Mit der Gebührenerhöhung im Jahre 1798 erhoffte man eine Steigerung der Gefälleerträge von 350.000 auf 525.000 Gulden zu erzielen.¹²⁰

Die Regelung der Tarife vom 30. Mai 1810, die mit 1. Juli 1810 in Kraft trat, erhöhte die Gebühren für Auslandsbriefe von 24 auf 48 Kreuzer für je ein halbes Lot Gewichtszunahme.¹²¹ Mit 1. Oktober 1810 wurde für den inländischen Verkehr das Distanzporto eingeführt, wobei die Abstufung nach vier und mehr als vier durchlaufenen Poststationen erfolgte.

Mit dem sogenannten Finanzpatent¹²² vom 20. Februar 1811, das landläufig auch als „Bankrottpatent“ bezeichnet wurde, war das Briefporto ab dem 15. März 1811 in „Einlösungsscheinen“ zu entrichten.¹²³ Die nächste Veränderung trat mit 1. Juni 1817 in Kraft.¹²⁴ Dabei erfuhr die Portoberechnung auf Basis der Entfernung eine weitere Abstufung. Es galten ab diesem Zeitpunkt sieben Entfernungsabstufungen zu je drei Poststationen, für den Versand in das Ausland galten bei gleicher Anzahl der durchlaufenen Poststationen fünf Abstufungen jeweils bis zur Grenze des österreichischen Kaiserstaates. Die früher geltende Halbfrankatur wurde aufgehoben und das volle Porto (Tax) bei der Abgabe (Zustellung oder Übergabe an der Poststation) des Briefes in Rechnung gestellt. Es war auch zulässig, dass der Aufgeber das Porto bei der Aufgabe des Briefes voll bezahlte.

Das im Jahre 1795 erworbene Westgalizien wurde hinsichtlich der Portotarifregelung im darauffolgenden Jahr den anderen Erbländern gleichgesetzt. Briefe und Pakete, die von erbländischen Postämtern nach Galizien oder umgekehrt gesandt wurden, galten ab diesem Zeitpunkt als inländische Sendungen.¹²⁵

Für Briefsendungen von und nach Konstantinopel wurde im Februar 1798, wie bereits in der Verordnung vom 9. Februar 1797 festgelegt, folgende Regelung getroffen: bei der Aufgabe eines einfachen Briefes nach Konstantinopel wurden beim Aufgabepostamt 16 Kreuzer,

¹¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 507 1803/1, Nr. 296 Dezember.

¹²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 781 Juni.

¹²¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 555 1810/1, Nr. 170 Mai.

¹²²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 561 1811/1, Nr. 17 Juni.

¹²³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 560 1811/9, Nr. 343 März; Bd. 561 1811/1, Nr. 17 Juni.

¹²⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 596 1817/1, Nr. 978 April.

¹²⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 469 1796/1, Nr. 788 Mai; Bd. 475 1796/9, Nr. 933 Juni.

hingegen beim Empfang eines einfachen Briefes aus Konstantinopel 8 Kreuzer verrechnet.¹²⁶ Im darauffolgenden Jahr änderte man die jeweiligen Tarife bei der Auf- und Abgabe auf jeweils zwölf Kreuzer, wodurch sich in der Summe beider Beträge keine Änderung zur Tarifregelung aus dem Jahre 1798 ergab.¹²⁷ Im Jahre 1816 wurden für Krakau provisorisch die Postportotarife durch den Organisierungskommissär Graf Sweerts-Spork eingeführt.¹²⁸ In diesem Zusammenhang sei an die spezielle Regelung des Postwesens in Krakau nach dem Wiener Kongress erinnert.

Nach Einführung der neuen Kartierungsart ab 1. Mai 1789 ordnete die Hofkammer gegenüber dem Gubernium an, dass die Kreisämter zur Erleichterung der Arbeit der Postmeister, die Sendungen in einem gemeinsamen Paket zu der dem Postmeister „bequemsten Zeit“ zu bringen hätten.¹²⁹ Da viele Postillione die Felleisen auf Grund ihres Gewichts am Boden hinter sich ziehend in die jeweiligen Postämter schleppten und dabei die Felleisen wie auch deren Inhalt beschädigten, ordnete die Hofkammer im Jahre 1795 an, dass die Postillione das Felleisen zu tragen hätten, um in Zukunft derartige Beschädigungen zu vermeiden.¹³⁰ Dienstpakete, die mit einem sogenannten Sonderlauf transportiert wurden, waren in Leinwand einzupacken und darauf die Anschrift in großen Buchstaben zu schreiben.¹³¹

Bei der Übernahme rekommandierter Briefe durch die Postämter war immer eine Empfangsbescheinigung auszustellen. Diese Bestimmung galt auch für alle Ex-officio-Ämter, obwohl sie die aufzugebenden Briefe in Journale (Tagebüchern) eintragen mussten.¹³²

Um die Beförderung von Gerichtspaketen nicht zu verzögern, wurde den Gerichten aufgetragen, die Pakete nur an jenen Tagen beim Postamt abzugeben, an denen die Post auch tatsächlich abgehen würde.¹³³ Die bei den Postämtern für die Gerichte eingehenden Sendungen waren durch einen Gerichtsboten zeitgerecht abzuholen.¹³⁴ Da die Übersendung strafgerichtlicher Briefschaften durch die Kreisämter an die jeweiligen Domänen zu

¹²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 457 Juli.

¹²⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 485 1799/1, Nr. 239 Februar.

¹²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 593 1816/1, Nr. 837 Oktober.

¹²⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 427 1789/1, Nr. 202 Mai.

¹³⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 463 1795/1, r. 63 November.

¹³¹Norm. 46.838 ex 1804; zit. bei Steinbach, Postwesen, 48.

¹³²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 445 1792/1, Nr. 292 April. Norm.5729 ex 1792; zit. bei Steinbach, Postwesen, 48.

¹³³Norm.10.326 ex 1784; zit. bei Steinbach, Postwesen, ; zit. bei Steinbach, Postwesen, 48.

¹³⁴Norm.30.128 ex 1805; zit. bei Steinbach, Postwesen; zit. bei Steinbach, Postwesen, 49.

langwierig und der Aufwand für die zeitweilig eingesetzten Grenzkämmerer zu hoch war, empfahl die Hofkammer den Domänen aufzutragen, automatisch an jedem Posttag einen Boten zur Post zu schicken, um eventuell angekommene Briefe zu übernehmen.¹³⁵

Waren Behörden und Ämter von der Bezahlung des Postportos oder für genau definierte Dienstangelegenheiten befreit, so musste dieser Umstand auf dem Umschlag des Briefes vermerkt werden. Bei Briefen, die an Personen versendet wurden, die vom Postporto befreit waren, musste das Aufgabepporto trotzdem vom Aufgeber bezahlt werden. Ein Postmeister, der trotz dieser Regelung für die Beförderung eines solchen Briefes das ganze Porto verlangte, wurde mit dem zehnfachen Betrag bestraft und nach Umständen vom Dienst entlassen.¹³⁶

Die mit der Post ankommenden, der Verzollung unterliegenden Gegenstände durften dem Empfänger nicht ausgehändigt werden, sondern mussten zuerst dem Zollamt übergeben werden. Diese Regelung wurde mit den entsprechenden Anweisungen der Hofkammer den Postmeistern mitgeteilt. Der Transport „mautbarer Ware“ mit der Ordinari-Post wurde ab dem Jahr 1771 ausdrücklich verboten.¹³⁷ Reisende, die „mautbare Waren“ mit sich führten, mussten diese bei der fahrenden Post in ein Konsignationsformular eintragen.¹³⁸ Die Ablieferung der Maut erfolgte durch den Kondukteur.¹³⁹ Der Versand „mautbarer Ware“ mit der Ordinari-Post wurde wieder ab dem Jahr 1782 durch die Hofkammer genehmigt, wobei das jeweilige Abgabepostamt die mautbare Ware dem zuständigen Zollamt zur Durchführung der weiteren Amtshandlung übergeben musste.¹⁴⁰ Da man die Erfahrung machte, dass viele Parteien verbotene Waren mit der Post einzuschmuggeln versuchten, ordnete das Gubernium im Juni 1789 an, dass künftig alle verdächtigen Briefe bei den Postämtern in Gegenwart des Eigentümers oder einer von ihm ernannten Vertrauensperson unter Beziehung eines Mautbeamten geöffnet werden mussten. Dieses Verfahren sollte sich nur darauf beschränken festzustellen, ob dem Brief verdächtige Waren beigelegt waren. Ausdrücklich verboten wurde die Kontrolle des restlichen Inhalts der Briefe.¹⁴¹ Diese Vorschrift wurde im Jahre 1792 durch die Hofkammer derart geändert, dass die Postämter

¹³⁵ Norm. 44.547 ex 1806; zit. bei Steinbach, Postwesen, 49.

¹³⁶ Steinbach, Postwesen, 139.

¹³⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 352 1771/1, Nr. 24. Oktober.

¹³⁸ Konsignation – Aufbewahrung der Ware des Reisenden durch die fahrende Post bis dieser die vorgeschriebene Maut an die Behörde entrichtet hat.

¹³⁹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 354 1771/4, Nr. 86 November.

¹⁴⁰ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 392 1782/1, Nr. 381 April.

¹⁴¹ Norm. 13.669 ex 1789; zit. bei Steinbach, Postwesen, 50.

künftig alle mit der Post aus fremden Ländern ankommenden Pakete, die für Handelsleute oder Private bestimmt waren und einen verdächtigen Inhalt vermuten ließen, an einer Ecke am Bug aufzuritzen hatten, um ihren Inhalt feststellen zu können. Erhärtete sich der Verdacht, so hatte das Postamt das Paket dem nächstgelegenen Zollamt zu übergeben.¹⁴² Da diese Anordnung nach einer späteren Auffassung der Hofkammer noch weniger Sicherheit brachte als die vorherige, wurde sie 1793 zurückgezogen und die vorherige Bestimmung wieder in Kraft gesetzt.¹⁴³

Da es vor allem in östlich gelegenen Gebieten häufig zu Epidemien wie der Pest kam, hatte man Angst, dass die aus diesen Ländern kommenden Briefe mit Krankheitserregern infiziert waren. In Ermangelung eines besseren medizinischen Wissensstandes wurde angeordnet, die Briefe zur Entseuchung einer „Räucherung“ zu unterziehen. Dazu brachte man die Briefe in die zuständige, in der Nähe zum jeweiligen Grenzübergang befindliche „Kontumazanstalt“ (Absonderungsanstalt), wo sie geöffnet und mit diversen Kräutern geräuchert wurden. Innerhalb der Jahre des Untersuchungszeitraumes dieser Arbeit kam es zu mehreren diesbezüglichen Gefahrenfällen, auf die die Hofkammer mit entsprechenden Anordnungen reagierte.¹⁴⁴ Im Jahre 1807 wurde aufgrund von Beschwerden der italienischen Regierung für Briefe, die aus der Türkei kamen, eine genaue Anweisung über deren Behandlung erlassen.¹⁴⁵

5.3 Vorschriften für die Fahrpost

Die Wurzeln des Reisedienstes mit der Post liegen im 17. Jahrhundert, als die Postmeister vom General-Erblandpostmeister die Erlaubnis erhalten hatten, auf den von ihnen befahrenen Poststraßen den Transport von Personen auf eigene Rechnung durchzuführen. Der Personentransport war für die Postmeister teilweise ein zweifelhaftes Geschäft, das mit viel Ärger verbunden war. Die Reisenden verhielten sich häufig anmaßend und gingen sogar manchmal gewalttätig gegen Postknechte vor. Die herrschenden rauen Sitten entsprachen dem Straßenzustand und der „Komfort“ des Beförderungsmittels war in den seltensten Fällen gegeben. Durch die einfache Bauart der Kutschen, die ohne Federung und gepolsterte

¹⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 449 1792/7, Nr. 877 November.

¹⁴³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 455 1793/7, Nr. 27 Jänner.

¹⁴⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 355 1772/1, Nr. 163 Jänner (Banat, Siebenbürgen, Slavonien u. Walachei); Bd. 393 1782/1, Nr. 121 Oktober (Türkei); Bd. 519 1805/1, Nr. 1 Jänner (Italien u. Spanien).

¹⁴⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 531 1807/1, Nr. 520 Oktober (Türkei).

Sitze, sowie ohne einem schützenden Verdeck ausgestattet waren, wurden die Reisenden bei ihrem Transport kräftig durchgeschüttelt. Ein „Umschmiss“ der Kutsche sowie ein Achsbruch waren keine Seltenheit. Für Postreisende gab es bis zum Jahre 1749 keinen festen Fahrplan.

Es war der Initiative des Freiherrn Franz Michael Florenz von Lilien vorbehalten, der auf Anweisung des General-Reichspostamtes der Wiener Postdirektion den Vorschlag unterbreitete, einen Postwagen von Passau nach Wien und umgekehrt einzurichten. Damit sollte der Anschluss an den Reichs-Postwagenkurs in Regensburg hergestellt werden, wobei die Taxis'sche Post vorerst die Verbindung Regensburg-Passau zu übernehmen bereit war.¹⁴⁶

Die Wiener Postdirektion lehnte mit dem Argument ab, dass die Passagiere von Passau nach Wien das Schiff nehmen würden, da wegen des geplanten einmaligen Kurses pro Woche eine zu lange Wartezeit erstünde. Als weitere Gegenargumente brachte sie die Unsicherheit auf den Straßen sowie die Schwerfälligkeit eines schweren Wagens speziell bei schlechtem Wetter vor. Die Argumentation, die Freiherr von Lilien in Bezug auf die Belebung des „Commerciums“ speziell in den Ländern Brandenburg und Sachsen ins Treffen führte, konnte die Wiener Postverwaltung nicht überzeugen, da sie der Auffassung war, dass es in Österreich keinen nennenswerten Handel gäbe. Es ist der Initiative des dem Fürsten Taxis unterstehenden Reichsgeneralates und dessen Beauftragten in Wien, dem Freiherrn von Lilien zu danken, dass Maria Theresia gegen den Willen der eigenen Verwaltung, einen regelmäßigen, jedoch vorerst zeitlich befristeten Postwagenkurs von Wien nach Passau genehmigte.¹⁴⁷ Anfänglich wurde von österreichischer Seite noch versucht, das Rad der Zeit aufzuhalten, indem man den Transport von Briefen oder Paketen durch Passagiere des Postwagens verbot, um die Briefpost zu schützen.¹⁴⁸

Vielleicht hat auch der Bericht vom schlechten Postwesen in Österreichisch-Schlesien, wo die Passagiere wegen untauglicher Postpferde nicht transportiert werden konnten, dazu beigetragen, die Ansicht von Maria Theresia zu ändern.¹⁴⁹ Im Jahre 1748 war es dann soweit und es wurde dem Fürsten von Taxis erlaubt, auf eigene Kosten einen wöchentlich von Wien nach Regensburg und zurück abgehenden Kurs für „Diligence“ einzurichten.¹⁵⁰ Gleichzeitig wurde am 21. Juni 1748 die Anweisung erlassen, dass die auf österreichischem Gebiet

¹⁴⁶FHKA, Camerale, Fasz. F 24, Nr. 24-44 v. 25. Mai 1746.

¹⁴⁷Ebd.

¹⁴⁸FHKA, Camerale, Fasz. F 25, Nr. 112-113, 21. Juni 1748.

¹⁴⁹FHKA, Camerale, Fasz. F 24, Nr. 28-31 v. 10. Februar 1747.

¹⁵⁰Effenberger, Geschichte, 101.

verkehrenden Postwagen keine Briefe oder Pakete befördern dürfen.¹⁵¹ Die gleiche Weisung erging auch an die Taxische Post-Expedition.¹⁵² Effenberger ging davon aus, dass im Jahre 1774 der Anfang des „Sachtransportes“¹⁵³ mit der fahrenden Post zu setzen sei.

Die Nachfrage nach einem Reisedienst sowie einem Pakettransport belebte sich zusehends. Die Postwagen verkehrten auf den vorgesehenen Postrouten entsprechend der Fahrpläne an bestimmten Tagen und zu genau festgelegten Zeiten. Der Pferdewechsel war Bestandteil des Systems wie bei der seit dem 15. Jahrhundert eingeführten Reitpost. Trotz alledem war das Reisen nur bestimmten, in der Regel vermögenden Personen möglich. Eine Reise von Wien nach Prag kostete im Jahre 1749 immerhin dreizehn Gulden, was etwa dem Monatseinkommen eines Briefträgers entsprach.¹⁵⁴ In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte der Postkutschenverkehr seine Blütezeit. Mit den Anfängen der Dampfeisenbahn in Österreich, die mit dem Streckenabschnitt der Kaiser Ferdinand Nordbahn im Jahre 1837 von Wien nach Deutsch-Wagram ihren Anfang nahm, begann die Postkutsche allmählich an Bedeutung zu verlieren. Die Postkutschen dienten dann nur mehr auf jene Routen, die nicht direkt an einer Eisenbahnstrecke lagen. Hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit und des Komforts konnte es die Postkutsche mit der Eisenbahn nicht aufnehmen. Der Postkutschenverkehr beschränkte sich nach und nach auf Dienste geringerer Wichtigkeit sowie für Fahrten abseits des Schienennetzes in abgelegene Gebiete. Mit der Einführung des Automobils im österreichischen Postreisedienst im Jahre 1907 ging die Postkutschenzeit endgültig zu Ende.¹⁵⁵

Bereits am 2. März 1750 wurde die von Maria Theresia eingesetzte, „in Postsachen allergnädigst angeordnete Kommission“ beauftragt, eine Generaltabelle über die im Einsatz befindlichen Postkurse, die Möglichkeiten einer Beschleunigung der Briefzustellung in den Vorstädten, Verlegung der bestehenden Postroute zwischen Wien und Prag, sowie die Einführung eines doppelten Postkurses ab dem 2. April 1750 Wien-Augsburg-Innsbruck-Mailand zu erarbeiten.¹⁵⁶ Man gewinnt den Eindruck, dass die Einführung der „Diligence“ das gesamte Postwesen in Österreich grundlegend zu verändern begann. Sehr schnell erkannte man auf österreichischer Seite die Vorteile, die der Warentransport mit dem Postwagen,

¹⁵¹FHKA, Camerale, Fasz. F 25, Nr. 112-113 v. 21. Juni 1748.

¹⁵²Ebd.

¹⁵³Effenberger, Geschichte, 100 f.

¹⁵⁴Behringer, Thurn und Taxis, 123.

¹⁵⁵Kainz, in: Post. Philatelie, VII, August 2008, Wien.

¹⁵⁶FHKA, Camerale, Fasz. 26, Nr. 117-124 v. 2. März 1750.

wenn auch mit einem nach oben begrenztem Gewicht, nicht nur für das Unternehmen Post, sondern auch für die dem Ärar wichtige „Emporbringung des Commerci“ mit sich brachte. Wie man aus der geschichtlichen Entwicklung der Vorschriften für die Brief- und die fahrende Post sowie die „Diligence“ entnehmen kann, wurden die Grenzbereiche zwischen diesen an sich unterschiedlichen Geschäften der Post entsprechend den Erfordernissen angepasst und in unterschiedliche Aufgaben- und Geschäftsbereiche aufgeteilt.

Bis in die Zeit Maria Theresias war die regelmäßige Beförderung von Frachtstücken, Geld, Wertpapieren und Pretiosen mit fahrender Post nicht üblich. Im Jahre 1774 erschien bereits ein Verzeichnis mit den Abgangs- und Ankunftszeiten der Ordinari-Postwagen in Wien.¹⁵⁷ Die Zunahme bei der Versendung von Wertgegenständen mit Briefen und Paketen veranlasste die Hofkammer, die Postmeister zu erhöhter Vorsicht bei der Übernahme derartiger Frachten zu ermahnen.¹⁵⁸ Einige Tage später ergänzte die Hofkammer die Verordnung dahingehend, dass in Zukunft weder Barschaften, Gold, Münzen und Pretiosen mit der reitenden Post, sondern nur mehr mit der Fahrpost transportiert werden dürfen.¹⁵⁹

Im kaiserlichen Reskript vom 1. Juni 1776 werden die Postwagen-Expeditionen über die zu beachtenden Regeln bei der Auf- und Abgabe von Frachtstücken und der von der Postanstalt übernommenen Haftung belehrt.¹⁶⁰ Jedes Frachtstück musste deutlich und leserlich mit dem Ortsnamen der eigenen Poststation, dem Tag der Absendung, dem Gewicht, ob die Sendung frankiert oder mit Porto belegt war, was mit der Bezeichnung „Porto“ oder „Franco“ zu definieren war, sowie dem Betrag des Frachtlohnes in Geld versehen sein. Das kaiserliche Reskript vom 9. März 1776 regelte die Haftungsübernahme für die mit Geld, Obligationen „ex fundis publicis“, privaten Schuldverschreibungen und Pretiosen beschwerten Briefe und Pakete. Der Staat als Postbetreiber erkannte die wirtschaftliche Notwendigkeit für den Versand von Geld und Wertsachen sowie die vom Auftraggeber angestrebten Sicherheitsforderungen. Der Transport derartiger Güter mit dem Postwagen sollte diese Sicherheit gewährleisten.

War trotz aller administrativer Vorkehrungen der Empfänger eines Frachtstückes letztlich nicht festzustellen, musste das Paket nach drei Wochen an das Aufgabepostamt

¹⁵⁷Effenberger, Geschichte, 101.

¹⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 68 Juni.

¹⁵⁹Ebd.

¹⁶⁰Effenberger, Geschichte, 101.

zurückgesendet werden. Enthielt der Inhalt des Paketes verderbliche Produkte, so war der Inhalt den Umständen und der jeweiligen Witterung entsprechend bestmöglich zu verkaufen und der Erlös bis zur möglichen Rückführung an die aufgebende Partei zu verwahren. Kam das Paket infolge eines Irrtums des Postwagenabfertigers an einem falschen Ort an, so haftete der Verursacher der betreffenden Partei (Absender/Empfänger) für den erwachsenden Schaden und wurde zusätzlich mit einer empfindlichen Strafe belegt. Da der administrative Aufwand groß war und die Reklamationen über den Verlust beschwerter Sendungen und Briefe zunahmen, hob Kaiser Joseph II. am 2. Mai 1786 die Haftung des Ärars für in Verlust geratene Sendungen auf.¹⁶¹

Zur Verbesserung der Erfassung von Ein- und Ausgaben der an Umfang zunehmenden Postwagengebarung entwarf die Cameral-Haupt-Buchhaltung diverse Formulare, nach welchen die Hauptpostwagenamts-Expedition ihre Abrechnung zu erstellen und abzuliefern hatte.¹⁶²

Anlässlich des kaiserlichen Reskripts aus 1776 wurde auch der Vorgang der Verzollung der von Passagieren in Postwagen mitgeführten Waren geregelt.¹⁶³ Sie hatten sich nicht nur bei den Grenzzollämtern einer Warenverzollung, sondern auch bei allen auf der Route liegenden Legestädten der „gehörigen Amtshandlung“¹⁶⁴ zu unterziehen.

Die Führung eines Stundenzettels war obligat und hatte folgende Eintragungen zu enthalten: den Tag der Abfahrt und der Ankunft des Postwagens, die Anzahl der zugleich mitreisenden Fahrgäste und eventuelle Ursachen für eine verspätete Weiterbeförderung.¹⁶⁵ Für den Aufenthalt in einer Poststation war ebenso wie bei der Reitpost eine Viertelstunde, nur bei Absatzpostämtern eine halbe Stunde zugelassen. Wichtig war die ausreichende Bespannung des Postwagens mit entsprechend kräftigen Pferden. Der Wagen sollte bei gutem Wetter und guten Straßenverhältnissen in der Lage sein, eine Post mit zwei Meilen innerhalb von drei Stunden zu befördern.¹⁶⁶ Das entsprach einer durchschnittlichen Kilometerleistung von 5,05 Kilometern pro Stunde. In einem dem Reskript angefügten „Notandum“ wurde festgehalten: „Alles, was Geld, Pakete und andere Sachen mittels dieser Postwägen bestellt werden solle,

¹⁶¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 413 1786/1, Nr. 155 Mai.

¹⁶²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 372 1776/3, Nr. 333 Jänner.

¹⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 372 1776/3, Nr. 126 April.

¹⁶⁴Ebd.

¹⁶⁵Effenberger, Geschichte, 101.

¹⁶⁶Steinbach, Postwesen, 56.

muß wenigstens 2 Stunden vor Abgang besagter Wagen zur Expedition gebracht werden, indem alles ordentlich vorher eingeschrieben und kartiert werden muß, mithin nicht erst dann angenommen werden kann, wann die Post abgehen solle.“¹⁶⁷ In Galizien erfolgte die Kartierung entsprechend der besonderen Anweisung zwischen den Postwagen-Expeditions-Absatzämtern Lemberg, Rzeszów, Kasimir und Bielitz.¹⁶⁸

Die Stundenzettel waren zur Kontrolle an das galizische Landesgubernium zu senden.¹⁶⁹ Da im Laufe der Zeit der Administrationsaufwand für alle abgelieferten Stundenzettel zu hoch wurde, trug die Hofkammer dem galizischen Gubernium auf, statt der Stundenzettel Retardenztabellen¹⁷⁰ anzulegen und diese an die Hofkammer einzusenden.¹⁷¹ Alle Postamts-Manipulations- und Rechnungsabschlüsse waren an die Wiener Hofpostkommission weiterzuleiten. Die Gubernien hatten auf die Wiener Hofpostkommission keinen Einfluss, was auf eine alte Vorschrift Maria Theresias zurückging.¹⁷²

Aufgrund einer allerhöchsten Resolution wurden im Jahre 1774 die gültigen Postwagentarife in Galizien für die Beförderung von Personen entsprechend den ungarischen Sätzen um zehn bis fünfzehn Prozent herabgesetzt,¹⁷³ um den Personentransport zu beleben und die Akzeptanz des Marktes für das festgesetzte Passagiergeld auszuloten. Offensichtlich war man auch bemüht, den handeltreibenden Juden in Lemberg mit den Abfahrtszeiten der Postwagen entsprechend entgegenzukommen. Da ihnen aufgrund ihres Glaubens jegliche Arbeit am Sabbat, so auch das Antreten einer Reise untersagt war, verlegte man die Abfahrt vom Samstag auf Sonntag.¹⁷⁴ Dieses Entgegenkommen lässt einerseits auf das Interesse der Postverwaltung an der Belebung der Fahrpost und andererseits auf die Bedeutung, die man den jüdischen Händlern für die wirtschaftliche Entwicklung Galiziens beimaß, schließen.

Mit der Vereinigung des galizischen mit dem erbländischen Postwesen im Jahre 1776 ging auch die Verantwortlichkeit für das galizische Postwesen vom galizischen Gubernium und dem Oberpostamt in Lemberg auf die zentralen Stellen in Wien über.¹⁷⁵

¹⁶⁷Steinbach, Postwesen, 101.

¹⁶⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 57 Mai.

¹⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 191 Mai.

¹⁷⁰Retardenz – Verspätung.

¹⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 229 Mai.

¹⁷²Ebd.

¹⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 365 1774/3, Nr. 63 Jänner, Nr. 16 April. Steinbach, Postwesen, 182.

¹⁷⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 377, 1777/5, Nr. 131 September.

¹⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, 309 Mai.

Die durch die Einführung von Postwagen verbesserte Möglichkeit des Transportes von Pretiosen, barem Geld oder mit anderen Wertgegenständen beschwerten Briefen, eröffnete in der Folge die Möglichkeit für eine Erhöhung der Postgebühren derartiger Sendungen.¹⁷⁶ Bereits im September 1776 wurden die Gebühren für Sendungen entsprechend erhöht.¹⁷⁷

Die unterwegs zu tätigen Ausgaben für den Postwagen oblagen nicht dem Schaffner (Kondukteur), sondern dem Postwagenabfertiger auf den Poststationen. Die Ausgaben beinhalteten zum Beispiel das Entgelt für die Bewachung eines durchfahrenden Postwagens, das Auf- und Entladen, sowie die nötigen Stricke für die Befestigung der Pakete und des Gepäcks, eventuelle Unterpolsterung mit Stroh und sofern erforderlich die Kosten für etwaige Ausbesserungsarbeiten. Alle diese Auslagen waren sofort im Stundenzettel einzutragen und eine Zusammenstellung mit den Rechnungen der betreffenden Handwerker und Lieferanten vierteljährlich an die Postwagen-Expedition in Lemberg zur Vergütung einzusenden.¹⁷⁸

Zu den Aufgaben der Postwagenabfertiger gehörte auch die Befestigung der Frachtstücke auf dem Postwagen sowie ihre sichere Verwahrung von der Auf- bis zur Abgabe. Schlecht verpackte Gegenstände, die eventuell beim Transport beschädigt werden könnten, durften nicht angenommen werden. Wurden sie trotzdem vom Postwagenabfertiger für den Transport angenommen, so haftete er persönlich für eventuell entstandene Schäden.

Wurde ein Postwagen während der Fahrt umgeschmissen, so hatte der Kondukteur den Vorfall wahrheitsgemäß im Stundenzettel zu vermerken. War der Unfall auf die Unachtsamkeit des Postillions zurückzuführen, drohte ihm eine entsprechende Strafe.

Aufgrund eines gegebenen Anlassfalles im Jahre 1784 untersagte die Hofkammer mit striktem Auftrag an die Postwagen-Expedition in Lemberg, Pakete ohne vorherige Bezahlung des halben Postportos anzunehmen.¹⁷⁹ Wahrscheinlich kam es öfter vor, dass unfrankierte Pakete zum Versand angenommen wurden und sich bei der Ablieferung kein Abnehmer fand, der das Porto bezahlte. In diesem Falle blieb die Post nicht nur auf dem Paket sitzen, sie erlitt außerdem wegen der nicht bezahlten Transportkosten einen Verlust.

¹⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 371 1776/1, Nr. 128 Februar.

¹⁷⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 371 1776/1, Nr. 60 September.

¹⁷⁸Ebd.

¹⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 405b 1784/2, Nr. 292 März.

Obwohl die Reisenden für ihr Gepäck selbst zu sorgen und es zu bewachen hatten, kam es öfters vor, dass sie von der Post Ersatz für verloren gegangene Gepäckstücke verlangten. Derartige Vorfälle waren dann schwierig zu beurteilen, wenn die Reisenden angaben, dass das verloren gegangene Gepäck Bargeld oder Kostbarkeiten enthielt. In diesem Zusammenhang wies die Hofkammer am 9. April 1791 nochmals darauf hin, dass sich die Haftung des Staates nur auf jene mitgenommenen Frachtstücke der Fahrgäste erstreckte, die dem Postamt vor der Aufgabe mit dem Auftrag spezieller Vorsicht zum Versand übergeben wurden. Eventuell darin befindliche Wertgegenstände mussten vor ihrer Aufgabe dem Postbeamten vorgezeigt, gezählt und die Verpackung mit entsprechendem Amtssiegel verschlossen werden. Nach Zahlung der entsprechenden Gebühr übernahm die Postanstalt die Haftung für verloren gegangene Gepäckstücke.¹⁸⁰ Der Postwagenabfertiger war für die ordnungsgemäße Übernahme von Paketen, das Reisegepäck der Passagiere, die mit Geld oder Wertpapieren beschwerten Pakete sowie deren sichere Aufbewahrung bis zur Abfahrt des Postwagens verantwortlich. Anlässlich eines Vorfalles im Jahre 1796 in Böhmen, bei dem durch die Unachtsamkeit des Postwagenabfertigers der Postwagen beraubt wurde, trug die Hofkammer allen Postwagenabfertignern mit Rundschreiben auf, dass sie an den Poststationen strengstens darauf zu achten hätten, dass nichts vom Postwagen gestohlen werde. Sollte sich trotzdem ein Diebstahl ereignen, hatte der Postwagenabfertiger die Fahrgäste sofort zu vernehmen und Meldung beim zuständigen Kreisamt zu machen.¹⁸¹

Jedes Frachtstück musste zwar mit genauer Anschrift versehen werden, es kam aber häufig vor, dass die auf der aufgegebenen Kiste oder auf dem Paket befindlichen Adressdaten abgerieben oder abgewetzt wurden. In diesem Falle konnte das Frachtstück weder dem Empfänger noch dem Aufgeber zugestellt werden. Die Hofkammer ordnete daher 1796 an, dass in Zukunft außer der auf das Frachtstück geschriebenen Anschrift von jedem Postamt zusätzlich ein Frachtbrief oder die doppelte Ausfertigung der Anschrift ausgestellt werden musste.¹⁸² Da diese Maßnahme sichtlich nicht den gewünschten Erfolg und die nötige Sicherheit brachte, verpflichtete die Hofkammer 1802 die Postwagen-Expeditionen zur Führung von Journalbögen, in die alle Brief- und Frachtstücke einzutragen waren.¹⁸³

¹⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 443 1791/1, Nr. 122 Mai.

¹⁸¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 474 1796/9, Nr. 659 April. Steinbach, Postwesen, 58.

¹⁸²Steinbach, Postwesen, 58.

¹⁸³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 506 1802/9, Nr. 208 Jänner.

Wie bereits besprochen, waren gemäß Patent vom 5. August 1750¹⁸⁴ überall dort, wo die fahrende Post eingerichtet war, Waren bis zu einem Gewicht von 20 Pfund zur Beförderung anzunehmen. Pakete über 20 Pfund unterlagen nicht mehr dem Postrecht und konnten durch Privatfahren versendet werden. Das Patent aus dem Jahre 1785 reduzierte die Gewichtsgrenze auf zehn Pfund, bis zu der Frachtstücke nur durch die Briefpost transportiert werden durften.¹⁸⁵ Diese Maßnahme sollte dem Transportgewerbe bessere Chancen einräumen. Schwerere Pakete konnten dann „mit selbstgefälliger Gelegenheit“¹⁸⁶ versendet werden.¹⁸⁷ War die Fahrpost so beladen, dass sie kein zehn Pfund schweres Paket annehmen konnte und der Versand jedoch so dringend, dass der nächste Postwagen nicht abgewartet werden konnte, war der Postwagen-Expeditior verpflichtet, unentgeltlich eine Bescheinigung auszustellen, wodurch es der Partei ermöglicht wurde, den Versand mit jeder beliebigen Gelegenheit durchzuführen.¹⁸⁸ Aufgrund dessen wurde der Transport von Frachtstücken unter zehn Pfund durch Fuhrunternehmen untersagt.¹⁸⁹ Anfang des Jahres 1818 ordnete die Hofkammer an, dass Pakete über ein Pfund Gewicht nur mit der Fahrpost transportiert werden dürfen.¹⁹⁰

Das maximal zulässige Gewicht eines mit vier Pferden bespannten Wagens war mit 20 Zentnern oder 1.120 Kilogramm beschränkt. War das Gewicht höher und daher der Vorspann eines weiteren Pferdes erforderlich, so wurde der Mehraufwand dem Postmeister gesondert vergütet.¹⁹¹ Das Thema des Vorspanns wurde häufig zwischen den antragstellenden Postmeistern, dem zuständigen Oberpostamt und der Hofkammer diskutiert. Da die Zusatzleistung der Postmeister mit der Zahlung von zusätzlichen Gebühren verbunden war, wurden die Anträge von der Hofkammer zumeist abschlägig beschieden. Bei der Beurteilung des jeweiligen Ansuchens musste außer auf das zu transportierende Gewicht auch auf die topographische Situation Rücksicht genommen werden. Ein weiteres Folgeproblem überladener Wagen war die Belastung der Straße durch die zu hohe Flächenpressung der Radfelgen sowie die zu hohe Beanspruchung der Radnaben.¹⁹² Die Lösung des Problems sah

¹⁸⁴Effenberger, Geschichte, 101.

¹⁸⁵Ebd., 102.

¹⁸⁶Selbstgefällige Gelegenheit – eine beliebige, dem Wunsch des Aufgebers entsprechende Transportmöglichkeit.

¹⁸⁷FHKA, Fasz. 9, Bd. 412 1785/9, Nr. 134 November. Steinbach, Postwesen, 58.

¹⁸⁸Steinbach, Postwesen, 58.

¹⁸⁹FHKA, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 73. Februar.

¹⁹⁰Steinbach, Postwesen, 59.

¹⁹¹Effenberger, Reformen, 48.

¹⁹²Saurer, Strasse, Schmuggel, Lottospiel, 98 f.

man in der Herstellung breiterer Radfelgen. In Österreich gab es im Jahre 1815 die ersten Versuche mit 46 ½ Zentner wiegenden „kolossalischen“ Frachtwagen, die positiv verliefen.¹⁹³

Da die Felleisen einer sehr hohen Belastung ausgesetzt waren und es öfter vorkam, dass sie während der Fahrt verloren gingen, wurde im Mai 1809 der Hofkammer ein Vorschlag zur Verwendung hölzerner Truhen unterbreitet, die am Postwagen angeschraubt werden sollten. Der Vorschlag wurde aber von der Hofkammer mit dem Argument der geringeren Hantierbarkeit von Truhen vorerst abgelehnt.¹⁹⁴

5.4 Reisende und ihre Bedienung in den Postställen

Die Fahrpost mit Diligencen wurde von Maria Theresia, wie bereits im vorherigen Kapitel besprochen, mit Patent vom 5. August 1750 eingeführt. Wann genau die Fahrpost in Galizien erstmals aufgenommen wurde, ließ sich weder aus den Postakten noch aus einschlägigen Arbeiten feststellen. Der kaiserliche Erlass vom 24. Juni 1775¹⁹⁵ lässt jedoch einen zeitlichen Rückschluss auf den Beginn des Postwagenbetriebes zu. Er beschäftigt sich unter Bezugnahme auf das damals gültige Postpatent vom 5. August 1750 eingehend mit der Personenbeförderung in Galizien. Der Erlass vom 24. Juni 1775 bemängelt in erster Linie, dass es: „beschwersam vorgebracht worden, [. . .] sowohl christliche als jüdische Fuhrleute oder Landkutscher sich erkühnen, zum Nachtheil unseres Postregals die mittels der Post reisende Passagiers [. . .], von der Post abwendig zu machen und gedachte Passagiers mit ihren Pferden zu befördern.“¹⁹⁶

Dass die Reisen zu dieser Zeit noch sehr beschwerlich und unter keinen angenehmen Bedingungen möglich waren, lässt sich aus dem bei Fernand Braudel zitierten Text entnehmen: „Noch Mitte des 18. Jahrhunderts erwarteten den Reisenden östlich von Mitau, der Hauptstadt Kurlands, nur schmutzige und verlauste von Juden betriebene Herbergen, in denen man zusammen mit Kühen und Schweinen, Hennen, Enten und einem „Pflanzgärtlein“

¹⁹³FHKA, Camerale, Bd. 587 1715/9, Nr. 801 Oktober.

¹⁹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 549, 1809/7, Nr. 219 Mai.

¹⁹⁵Wurth, Jahrbuch 1982, 11-13.

¹⁹⁶Ebd., 11.

von Israeliten nächtigen mußte, die in der Nähe eines ständig überhitzten Ofens sämtliche Gerüche verströmten.¹⁹⁷

Ursprünglich war der Personentransport durch die Post von einer behördlichen Bewilligung abhängig. Die Postmeister durften niemandem ohne den Vorweis eines behördlichen Passierscheines Postpferde ausfolgen. Die Ausfertigung von Passierscheinen war besonders geregelt und durfte nur von bestimmten Behörden und für bestimmte Personen ausgestellt werden.¹⁹⁸ Die restriktiven Bestimmungen der Reiseerlaubnis, die für Postreisende nur mit Passagierscheinen oder Pässen möglich war, wurden durch das kaiserliche Patent vom 9. Februar 1857 aufgehoben.¹⁹⁹

Die Anzahl der Pferde, die ein Postmeister zu halten hatte, war von der Lage und der Postfrequenz seiner Poststation abhängig. An Poststraßen mit einer zweimaligen Postbeförderung in der Woche (wöchentliche Ordinari-Post)²⁰⁰ und überall dort, wo keine Postwagen verkehrten, waren nach der alten Postordnung aus dem Jahre 1695 sechs Pferde zu halten. Außerdem waren ein weiteres Pferd für die Briefpost und Stafetten, sowie zwei ungedeckte Kaleschen mit Zaumzeug und Geschirr bereitzuhalten.²⁰¹ Entsprechend dieser Bestimmung hatten die Postmeister eine bestimmte Anzahl von Pferden bereitzustellen und für deren Unterhalt aufzukommen. Die Kaleschen mussten gemäß der Vorschrift von 1786 nicht gedeckt, jedoch bequem sein. Die Sitze durften nicht auf der hinteren Achse aufliegen und mussten auf Schwungriemen befestigt werden.²⁰² Die Regelung galt ohne wesentliche Veränderungen für die folgenden Jahre, obwohl der Verkehr durch Einführung der täglichen Post und des wöchentlich verkehrenden Postwagens immer stärker wurde.²⁰³ Erst im Juni 1810 wandte sich der neue Oberpostamtsverwalter mit dem Vorschlag an das Gubernium, für jede einzelne Poststation eine bestimmte Anzahl der zu haltenden Pferde und Postknechte festzulegen. Entsprechend diesem Antrag sollten auf der Wiener Hauptpostroute vom April bis Oktober wenigstens 16, in den Wintermonaten wenigstens 14 Pferde und immer fünf Knechte, auf der Brodyer Postroute im Sommer 14, im Winter zwölf

¹⁹⁷Zit. nach Louis-Alexandre Frotier de la Messelière *Voyage à Saint-Pétersbourg ou Nouveaux Mémoires la Russie*, 1803, 254, in: Braudel, *Aufbruch zur Weltwirtschaft*, 24.

¹⁹⁸Effenberger, *Geschichte*, 104.

¹⁹⁹Ebd., 104.

²⁰⁰Behringer, *Thurn u. Taxis*, 50. Der Begriff Ordinari war gleichbedeutend mit regelmäßig.

²⁰¹FHKA, *Camerales*, Fasz. 9, Bd. 401 1784/1, Nr. 284 März. HHSTA Patentsammlung N. 13, 1695-1703; zit. bei Effenberger, *Geschichte*, 85.

²⁰²Norm. 7142 ex 1786; zit. bei Steinbach, *Postwesen*, 60.

²⁰³Steinbach, *Postwesen*, 61.

Pferde und stets vier Knechte gehalten werden. Der Oberpostamtsverwalter vertrat die Auffassung, dass mit dieser Anzahl an Pferden der Dienst „gehörig besorgt“ werden könnte. Ausgenommen waren von dieser Regelung außergewöhnliche Fälle, bei denen die Ortsobrigkeit aushelfen musste. Für die übrigen, weniger bedeutenden Postrouten wurden die geltenden Vorschriften mangels aktueller Erfordernisse nicht verändert.²⁰⁴

Die Oberpostamtsverwaltung in Lemberg unterhielt im Jahre 1810 22 Pferde und acht Knechte, die für die Abwicklung des gewöhnlichen Dienstablaufs ausreichend waren. Eine Aushilfe für Pferde war nur dann erforderlich, wenn an einem Tag drei Postwagen oder gleichzeitig Stafetten und Reisende abgefertigt werden mussten. Ab dem Jahr 1810 sollte das Oberpostamt im Sommer 24 Pferde und acht Knechte, im Winter jedoch nur 20 Pferde, aber trotzdem acht Knechte unterhalten. Die Landesstelle nahm den ihr vorgelegten Vorschlag an, der bis über das Jahr 1820 hinaus bindend war.²⁰⁵

Für die Beförderung der Reisenden und der Stafetten war ein „Rittgeld“²⁰⁶ zu bezahlen, das aufgrund der amtlich festgelegten Entfernung bis zur nächsten Poststation berechnet wurde. Als Futter und andere Lebensmittel infolge der Kriegsumstände immer teurer wurden, sah sich die Hofkammer gezwungen, das Rittgeld, wenn auch jeweils mit großer Verzögerung, anzupassen. Sobald sich die politische und damit die wirtschaftliche Situation wieder normalisierte, wurde die Höhe des Rittgeldes von der Hofkammer wieder reduziert. Eine Übersicht über die äußerst volatile Gestaltung des Rittgeldes, der Vorspanngebühren sowie anderer, an den Postmeister und seine Mitarbeiter zu zahlenden Gebühren wird im Kapitel „Tarifwesen und Gebühren“ gegeben. Die Höhe der Vergütungen wurde speziell während der Napoleonischen Kriege – wenn auch für die jeweiligen Postmeister viel zu spät – an die ökonomischen Gegebenheiten angepasst. In der Faszikulatur 9 des Bestandes Österreichisches Camerale des Finanz- und Hofkammerarchiv konnten für die Zeit von 1776 bis 1818 insgesamt 112 Eintragungen gefunden werden, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Aus den damals gesetzten Maßnahmen kann man nicht nur die wirtschaftspolitisch liberale Gesinnung des Staates erkennen, der sich nicht als

²⁰⁴Steinbach, Postwesen, 61.

²⁰⁵Norm. 20.839 ex 1810; zit. bei Steinbach, Postwesen, 61.

²⁰⁶Rittgeld, „Merces pro equo cursorio, hieß ehemals bei dem Postwesen dasjenige Geld, welches für die außerordentlichen Couriers- und Staffetten=Ritte bezahlt werden mußte; und hatten diejenigen, so bei einem solchen Staffetten Laufe Dienste leisteten, nach der ehemaligen königlich Polnischen und Chur=Sächsischen Post=Ordnung ihre Vergütung aus den Ober-Post- und andern Ämtern, wo die erste Anfertigung geschah, zu gewärtigen“, Krünitz, Oekonomische Encyclopädie, Bd. 125, Berlin 1818, 51.

Versorgungsinstitution sah, sondern auch die Macht, mit der er das Monopol Post auch gegen seine Mitarbeiter auszunutzen vermochte.

Das Rittgeld war immer beim Aufsitzen dem Postmeister zu bezahlen. Im Jahre 1791 wurde festgelegt, dass die Bemessung der Rittgelder gemäß der durch die Hofkammer festgelegten „Distanz-Bestätigung“ zu bezahlen war.²⁰⁷ Außer dem Rittgeld war das Trinkgeld für den Postillion und das sogenannte Schmiergeld, das als Entgelt für das relativ teure Schmiermittel für die Achslager und andere bewegliche Teile verwendet wurde (Wagenschmiergeld), zu bezahlen. Auf die Höhe dieser Kosten wird im Rahmen des Kapitels „Tarifwesen und Gebühren“ eingegangen.

Betreffend der Bespannung der Postwagen herrschte in Polen die „Unsitte“, dass je nach Erfordernis ein oder zwei Pferde unentgeltlich zugespannt wurden. Diese Einführung hob man unter der österreichischer Verwaltung auf und die Reisenden mussten nur für die tatsächlich vorgeschriebene und vorgespannte Anzahl von Pferden bezahlen. Die Entscheidung über die Zuspannung eines Pferdes oblag dem Postmeister und wurde nach Zustand der Wege, des Wagens und des aufgeladenen Gepäcks festgelegt. Es war den Postmeistern auch nicht erlaubt, den Reisenden eine größere Anzahl von Pferden als unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Parameter nötig waren, aufzuzwingen.²⁰⁸

Die Verwendung eigener sehr schwerer Wagen von Reisenden war vor allem dann untersagt, wenn die Wagen zusätzlich mit großen Kisten und Koffern beladen wurden und ein eigener Diener am Kutschbock aufsitzen sollte.²⁰⁹ Wurde ein Streckenteil, der infolge der Beschaffenheit der Wege für die Pferde nicht anstrengend war, auf einer wesentlich schwierigeren Strecke fortgesetzt, so durften die Pferde nicht unnötig angetrieben, überanstrengt oder lahmgeritten werden. In anderen österreichischen Ländern war es üblich, Pferd mit Kisten und Ballen bis zu einem maximalen Gewicht von 40 bis 60 Pfund zu belasten.²¹⁰ Wurde ein Pferd durch die Anordnung eines Reisenden überbeansprucht, sodass es erschöpft, „abgemattet“ oder „abgeritten“ war, so hatte der Verursacher den Schaden zu tragen und für die Weiterreise eine entsprechend größere Anzahl von Pferden anzumieten, die der Beschaffenheit des Weges und der Beladung des Wagens entsprach. Bei jeder

²⁰⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 441 1791/1, 383 Februar u. 1045 Dezember.

²⁰⁸ Steinbach, Postwesen, 63.

²⁰⁹ Ebd., 63.

²¹⁰ HKA Patentsammlung 10, Postpatent vom 15. Jänner 1652; zit. bei Effenberger, 82.

Poststation mussten die Pferde gewechselt werden und es war nicht erlaubt, dieselben Pferde für die Weiter- oder Rückreise zu benutzen. Der Grund für dieses Verbot lag auch darin begründet, dass das Recht der Pferdebeistellung ausschließlich dem abfertigenden Postmeister zustand, der damit seinen Unterhalt verdiente. Der Postmeister durfte keine fremden, sondern nur eigene Pferde benutzen und zur Vermietung anbieten.²¹¹ Die Ortsobrigkeiten und Gemeinden waren aber verpflichtet, auf Verlangen des Postmeisters Pferde für die Post bereitzustellen, wofür der Postmeister dem Eigentümer das empfangene Rittgeld abzüglich sechs Kreuzer für jeweils eine Post von zwei Meilen als Entgelt zu bezahlen hatte.²¹² Von dieser Verpflichtung waren nur Grundherren befreit. Wenn ein verliehenes Pferd während der Postbeförderung zugrunde ging, hatte weder der Eigentümer noch der Postmeister Anspruch auf Entschädigung durch die Hofkammer.²¹³

Entsprechend dem Postpatent von Kaiser Leopold I. aus dem Jahre 1695 war es dem Postmeister verboten, das „letzte Pferd im Stall“ zu verleihen, da es immer für einen kaiserlichen Kurier zurückbehalten werden musste.²¹⁴ Die Vorschrift wurde unter Maria Theresia mit der Postordnung vom 14. Dezember 1748 unter Punkt elf wiederholt und bestätigt.²¹⁵ Wenn ein Reisender eine größere Anzahl von Pferden benötigte, musste er sie gesondert bezahlen. Im Falle eines großen Andrangs bei einer Poststation und einer zu erwartenden Verzögerung der Weiterfahrt konnte der Reisende zwecks Reservierung von Pferden eine Benachrichtigung an die auf der Postroute stationierten Postmeister übermitteln. Bei Nichteinhaltung des Reiseterrmins musste der Reisende für jedes Pferd 30 Kreuzer pro Tag Wartegeld sowie zusätzlich das benötigte Futter bezahlen.²¹⁶

Zu den Aufgaben der Postmeister gehörte es nicht nur, die Reisenden rasch und sicher zu befördern, sondern sie mussten auch ihr besonderes Augenmerk auf die Kuriere lenken und sie auf das „Schleunigste“ und mit den besten Pferden ausstatten und abfertigen. Der Umspannvorgang durfte nicht länger als eine Viertelstunde in Anspruch nehmen.²¹⁷ Da alle Posten, Stafetten und Kuriere ohne Aufenthalt bei Tag und Nacht befördert werden mussten, war es nötig, dass sich die unterwegs befindlichen Wegemautschranken beim ersten Zeichen

²¹¹Steinbach, Postwesen, 64.

²¹²Ebd., 64.

²¹³Ebd., 64.

²¹⁴HKA Patentsammlung N 13, Postpatent vom 16. April 1695; zit. bei Effenberger, Geschichte, 84.

²¹⁵Effenberger, Geschichte, 89 f. FHKA Patentsammlung, Kt. 89, Postpatent v. 14. Dezember 1748.

²¹⁶FHKA Patentsammlung, Kt. 89, Postpatent v. 14. Dezember 1748; zit. bei Effenberger, 90.

²¹⁷Steinbach, Postwesen, 65.

des Posthorns öffneten.²¹⁸ Das galt auch bei der Überfahrt von Flüssen, wo die Plätten auf das erste Zeichen durch das Posthorn in Bereitschaft sein mussten.

Die Bezahlung der Wegemaut und der Überfahrtsgelder wurde durch das unter Maria Theresia beschlossene „Passage-Geld“-Patent²¹⁹ vom 16. Mai 1760 geregelt und musste vom Reisenden bezahlt werden. Briefposten, Stafetten und vom Ritt zurückkehrende Postknechte waren hingegen ungehindert durchzulassen.²²⁰

Dem Inhalt nach war die Postordnung Maria Theresias vom 14. Dezember 1748 sinngemäß ident mit den Patenten, die von ihrem Großvater Kaiser Leopold I. am 15. Jänner 1662²²¹ und 16. April 1695²²² erlassen wurden. Bereits in diesen Patenten wird darauf hingewiesen, dass es den Postmeistern untersagt war, Truhen oder andere schwere Sachen zum Transport anzunehmen.²²³ Personen, die mit der Post reisten, durften Truhen oder Felleisen bis zu einem Gewicht von maximal 40 Pfund mitnehmen. Schwerere Fracht musste mit einer anderen Transportgelegenheit versendet werden. Desweiteren war es den Reisenden untersagt, die Postpferde mit Peitschen zu schlagen und übermäßig zu belasten. Wendete ein Reisender Gewalt gegen den Postmeister, den Postillion oder die Pferde an, so durfte in höchster Not "Gewalt mit Gewalt" vergolten werden.²²⁴

Im 16. Jahrhundert lag die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit der Briefpost bei annähernd sechs Kilometern pro Stunde. Sie wurde im Schnitt auch für die immerhin 773 Kilometer lange Strecke Mechelen–Innsbruck eingehalten. Die Postordnungen Kaiser Leopold I. aus den Jahren 1662 und 1672 lassen die Bedeutung eines funktionierenden Postwesens auch daran erkennen, dass sie bei Unterlassung der angeordneten Funktionsfähigkeit und Schnelligkeit Sanktionen vorsahen.²²⁵ Dass die Postmeister den kaiserlichen Auftrag nicht immer ernst nahmen, lässt die am 16. April 1695 erlassene Postordnung in besonderer Weise erkennen. Der § 17 der erweiterten Postordnung lässt nicht nur die Sorge um eine rasche Abwicklung der Ordinari-Boten erkennen, sondern

²¹⁸Steinbach, Postwesen, 65.

²¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. F26, Nr. 517-534 v. 31. März 1764. HKA Fasz. 9/1 Nr. 180 ex 1773; zit. bei Effenberger, Geschichte, 92.

²²⁰Steinbach, Postwesen, 65.

²²¹Postpatent v. 15. Jänner 1662; zit. bei Effenberger, 82.

²²²Postpatent v. 16. April 1695; zit. bei Effenberger, 83.

²²³Ebd.

²²⁴Postpatent vom 14. Dezember 1748; zit. bei Effenberger, 89.

²²⁵HHStA, Patentsammlung 10; zit. bei Effenberger, Geschichte, 82.

befiehlt auch die „schleunige“ Beförderung abseits der Poststraßen.²²⁶ Wie gut durchdacht die Postordnungen Kaiser Leopold I. waren, lässt sich daran erkennen, dass sie nicht nur Kaiser Karl VI. verwendete, sondern auch von Maria Theresia in ihrem ersten Postpatent vom 14. Dezember 1748 fast wortgetreu übernommen wurden. In der Postordnung Maria Theresias wird eingangs angeführt, dass neben dem Straßenzustand auch auf die Begrenzung des Transportgewichtes großer Wert gelegt wurde.²²⁷

Der Straßenzustand war, wie auch aus dem Patent von 1748 zu entnehmen ist, nicht nur in Galizien ein heikles Thema, wo bekanntlich der Zustand der Poststraßen vor allem in Regenzeiten als katastrophal geschildert wurde. Das Problem des Straßenzustandes reicht weit in die Vergangenheit zurück.²²⁸ Es half auch das von Kaiser Karl VI. erlassene Patent vom Dezember 1717, das den Einsatz von Wegekommissaren auf - speziell in der Krain - zu den Seehäfen führenden Straßen vorsah, nicht viel.²²⁹ Auch der ab Mai des Jahres 1727 geltende verpflichtende Einsatz aller bis zu drei Stunden von der Hauptstraße entfernt wohnenden Untertanen, zwei Tage im Jahr Wegerobot abzuleisten, brachte keine wesentliche Verbesserung der Situation.²³⁰ War ein Straßenabschnitt infolge schlechter Witterung oder anderer Naturereignisse unpassierbar geworden, wurde dem Postillion bereits unter Leopold I. unter der obersten Prämisse von Schnelligkeit und Pünktlichkeit das Recht eingeräumt, verschiedene Seitenwege und Raine zu benutzen und im Notfall sogar Zäune zu durchbrechen.²³¹ Den Bauern und Grundbesitzern war es aus diesem Grund bei Strafandrohung verboten, den Postillion an der Beförderung der Post zu hindern.²³² Die Regelung galt natürlich nur für den äußersten Notfall, wenn keine andere Möglichkeit für die Beförderung zur Verfügung stand und die Unterbrechung zu einer erheblichen Verspätung geführt hätte. Hat der Postillion nicht in Not, sondern aus Übermut gehandelt, war er zum Schadenersatz verpflichtet und wurde streng bestraft. Da die Postmeister für ihre Postillione

²²⁶Effenberger, Geschichte, 82.

²²⁷Ebd., 89, 90.

²²⁸„Schließlich ist auch die Postordnung vom 16. April 1695 von Uns teils bestätigt, teils nach Beschaffenheit der Umstände abgeändert worden, die ihm in allen Punkten und Klauseln mählich gehorsamst nachzukommen und sich vor Schaden zu hüten wissen wir“; zit. aus der Postordnung Maria Theresias vom 14. Dezember 1748, HHStA, Patentsammlung, Kt. 89, Nr. 5-10.

²²⁹Helmedach, Verkehrssystem, 77.

²³⁰Ebd., 176.

²³¹HHStA, Patentsammlung, Postordnung vom 14. Dezember 1748.; zit. bei Wurth, Jahrbuch 1988, 15 f.

²³²Steinbach, Postwesen, 66.

die Verantwortung trugen, wurden sie im Falle einer Übertretung der Postordnung oder sonstiger Anordnungen zur Verantwortung gezogen und bestraft.²³³

Bis in die Regierungszeit Maria Theresias kam es noch häufig zu Handgreiflichkeiten und Drohungen Reisender gegenüber Postmeistern oder ihren Bedienten. Die Postordnung unter Kaiser Leopold I. nahm eingehend auf diesen Umstand Bezug.²³⁴ Um dieser Unsitte vorzubeugen, wurden Reisende zur Einhaltung der Vorschrift bei sonstiger Strafverfolgung angehalten. Wer es wagte, einen Postangehörigen zu schlagen oder gar zu verwunden, war bei der nächsten Poststation anzuhalten und ohne Nachsicht auf seinen Stand mit Geld- oder Leibesstrafe zu bestrafen.²³⁵ Reisende, die mit Gewalt Pferde aus dem Poststall nahmen oder den Postmeister und seine Leute bedrohten oder misshandelten, hatten Schadenersatz zu leisten und wurden zusätzlich mit der Zahlung von 100 Gulden bestraft.²³⁶ Das Verbot, Pferde gewaltsam aus dem Stall des Postmeisters zu nehmen, wurde bereits unter Ferdinand II. für das Erbland Böhmen unter dem Statthalter Karl Fürst von Liechtenstein am 4. März 1623 geregelt und unter Leopold I. wieder in das Postpatent des Jahres 1695 aufgenommen.²³⁷

Der Widerstand gegen die Post und die daraus folgenden tätlichen Auseinandersetzungen veranlassten Kaiser Leopold I. in seinem 1695 erlassenen Patent, den Postmeistern und Kurieren das Recht auf Notwehr einzuräumen und er ergänzte das postalische Regelwerk durch weitere Bestimmungen für das Ordinari-Botenwesen.²³⁸ Unter Punkt 9 des Erlasses wurde befohlen, „dass sich die Lehen-Rössler und Boten ins Künftige nicht unterstehen sollten die Briefe zu sammeln, weder das Posthorn zu gebrauchen, noch die Leuth von der Post abspenstig zu machen“, ebenso wurde ihnen auch die Personenbeförderung untersagt.²³⁹ Die Begründung, dass die Postpferde vom Postmeister für die Bequemlichkeit der Fahrgäste gehalten würden und die Nutzung anderer Transportmöglichkeiten ihm einen erheblichen Schaden zufügen würde, war durchaus nachvollziehbar.

Da es bis zum Regierungsantritt Maria Theresias sehr häufig zur Gewaltanwendung gegen Postmeister und Postillione kam, wurde im Patent vom 14. Dezember 1748 wieder Bezug auf

²³³Steinbach, Postwesen, 66.

²³⁴HHStA Patentsammlung Nr. 13, 1695-1703 u. Cod. Austr.; zit. bei Effenberger, Geschichte, 85.

²³⁵Steinbach, Postwesen, 66.

²³⁶Ebd. 66 f.

²³⁷Postpatent v. 26. Mai 1623; zit. bei Effenberger, Geschichte, 79. Postpatent v. 16. April 1695; zit. bei Effenberger, Geschichte, 84.

²³⁸Patent vom 16. April 1695, HHStA Patentsammlung N. 13, 1695-1703; zit. bei Effenberger, Geschichte, 82-85.

²³⁹Wurth, Jahrbuch 1978, 42.

diesen Umstand genommen und den Bedrängten das Recht eingeräumt, Gewalt mit Gewalt zu vergelten.²⁴⁰ Die Obrigkeit musste auf das Ansuchen des Postmeisters den erforderlichen Beistand leisten. Den Reisenden wurde die Misshandlung von Postknechten auf das Nachdrücklichste untersagt. Auch das „Zuhauen“ auf die vorgespannten Pferde sowie die „übliche“ Überladung der Postwagen wurde ausdrücklich untersagt. Die Überlastung der Postwagen bereitete dem Postbetreiber immer wieder große Sorgen und Maria Theresia wies in ihrem Patent vom 21. März 1750 anlässlich der Einführung der „Diligencen“ auf die entsprechende Wagenkonstruktion und Bespannung hin, die in der Lage sein sollten, schwerere Briefe und Pakete aufzunehmen.²⁴¹

Reisende, die auf dem Kutschbock ihren Platz einnahmen, durften deshalb keine Peitsche führen, damit sie diese nicht gegen den Postillion oder die Pferde verwenden konnten. Sollte es trotzdem zu einer derartigen Übertretung kommen, war der Übeltäter auf der nächsten Poststation solange festzuhalten, bis er entsprechend bestraft wurde oder der Schaden in anderer Form abgegolten werden konnte.²⁴²

Der Postmeister hatte sich gegenüber den Parteien zu „bescheiden“ und sie zuvorkommend und höflich zu bedienen. Ein Postbeamter, der einen Reisenden vorsätzlich beleidigte, sich „unanständiger Ausdrücke“ bediente oder der Beförderung mutwillige Hindernisse in den Weg legte, wurde beim ersten Mal zu einer öffentlichen Abbitte des Beleidigten verpflichtet und musste eine zusätzliche Polizeistrafe von 30 Gulden zahlen. Im Wiederholungsfall wurde er vom öffentlichen Dienst entlassen.²⁴³

Es gehörte zu den Pflichten der Postmeister, die ankommenden Reisenden rasch und gut abzufertigen. Wenn es Witterung und Wege erlaubten, war die Beförderung bis zur nächsten Poststation im gestreckten Trab vorzunehmen.²⁴⁴ Zu diesem Zweck mussten die Postmeister immer gute und gepflegte Pferde zur Verfügung haben. Im Fall einer begründeten Beschwerde der Reisenden wurde der Postmeister zur Zahlung einer Strafe von 20 Gulden verurteilt. Die Strafe wurde dem Postmeister von seiner Besoldung abgezogen. In Fällen, wo der Reisende einen berechtigten Grund zur Klage gegen den Postmeister hatte, war die

²⁴⁰Postpatent vom 16. April 1695; zit. bei Effenberger, Geschichte, 89.

²⁴¹HKA Fasz. 9/1, N 7, 1750-1771; zit. bei Effenberger, Geschichte, 89 f.

²⁴²Steinbach, Postwesen, 67.

²⁴³Ebd., 67.

²⁴⁴HKA Zirkularsammlung, Postordnung v. 24. November 1699; zit. bei Effenberger, Geschichte, 89.

Ortsobrigkeit verpflichtet, den Vorfall zu untersuchen, einen Bericht abzufassen und diesen an das Oberpostamt zu senden.²⁴⁵

Jeder Reisende war binnen einer halben Stunde weiter zu befördern. Musste er unbegründet länger als eine Stunde in der Station warten, so war der Reisende seiner patentmäßigen Verpflichtung Postpferde zu verwenden entbunden und konnte mit anderen gemieteten Pferden bis zur nächsten Poststation weiterreisen.²⁴⁶ Diesen Umstand musste sich der Reisende von der Ortsobrigkeit schriftlich bestätigen lassen. Der Postmeister sollte beim Umspannen der Pferde die von der Hofkammer vorgegebene Zeit von einer halben Stunde möglichst unterschreiten, da sie für die Reisenden als maximale Wartezeit gedacht war. Hielt sich der Postmeister nicht an die Vorschriften, musste er für die Verzögerung zehn Gulden Strafe bezahlen.²⁴⁷ Die Ortsobrigkeit war verpflichtet, dem Reisenden auf sein Ersuchen Schutz und Beistand zu gewähren.

„Privatparteien“ war es verboten, unterwegs eine andere Fahrgelegenheit anzumieten, außer sie hielten sich mindestens drei Tage in einer Ortschaft auf oder es war auf einer Nebenstraße kein Postlauf eingerichtet.²⁴⁸ Das Verbot bezog sich auch auf Gastwirte, Juden, Bürger und Bauern. Ihnen war es nur erlaubt, Reisende auf Poststraßen mittels Zeiserlwagen (ohne Sitz und Decke), jedoch nie mit einem gedeckten Wagen oder einer Kalesche zu befördern.²⁴⁹ Wer gegen diese Vorschrift verstieß und von einem der Postmeister aufgegriffen wurde, dessen Pferd wurde als Strafe beschlagnahmt. In so einem Fall hatte der Postmeister den Beistand der Ortsobrigkeit anzufordern. War in einem Ort keine Post eingerichtet, durfte der Reisende mittels eines gedeckten Wagens oder einer Kalesche bis zur nächstliegenden Poststation befördert werden. Ausländische Fuhrleute, die Reisende nach Galizien brachten, durften ihre Pferde erst zwölf Meilen hinter der Landesgrenze wechseln.²⁵⁰

Ein Pferdewechsel auf halbem Wege zwischen zwei Posten war ursprünglich sowohl bei der Briefpost als auch bei Stafetten unzulässig.²⁵¹ Seit dem Jahr 1789 war ein Pferdewechsel bei

²⁴⁵Wurth, Jahrbuch 1988, 12.

²⁴⁶Steinbach, Postwesen, 67.

²⁴⁷Ebd., 68.

²⁴⁸Ebd., 70.

²⁴⁹Ebd., 70.

²⁵⁰Steinbach, Postwesen, 70.

²⁵¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 395 1783/1, Nr. 145 Jänner.

der Beförderung von Reisenden nur dann gestattet, wenn sich unterwegs zwei Postillione der benachbarten Poststationen trafen und die Reisenden durch den Pferdewechsel nicht zu lange aufgehalten wurden.²⁵² War der Reisende hingegen mit einem anderen Transportmittel als der Post unterwegs, dann durfte ihm an den ersten beiden Poststationen nach dem Oberpostamt kein Pferd ausgefolgt werden.²⁵³

Das Reisen mit der Ordinari-Post war bereits unter Kaiser Leopold I. aufgrund des Postpatents vom 8. März 1672 und 16. April 1695 verboten.²⁵⁴ Maria Theresia übernahm in ihrer Botenordnung vom 14. Dezember 1748 diese Vorschrift.²⁵⁵ Erst durch das Patent vom 8. Februar 1772 wurden die Bestimmungen dahingehend ergänzt, dass die Reise mit der Ordinari-Post nur dann erlaubt war, wenn sie von einem Hauptpostamt aus angetreten wurde und es sich bei dem Reisenden um eine wohlbekannte oder akkreditierte Person handelte.²⁵⁶

Um den Transport verdächtiger, gerichtlich gesuchter oder flüchtiger Personen mit der Post zu verhindern, war es den Postmeistern verboten, Reisenden ohne Vorlage eines gültigen Durchlassscheines oder einer von der Landesstelle ausgestellten Erlaubnis Postpferde auszufolgen.²⁵⁷ Bereits unter Kaiser Ferdinand II. galt die Reisebeschränkung in der Form, dass es den Postmeistern verboten war, unbekannten Personen, die über keinen von Hof-, Reichs- oder Hofexpedition oder dem General-Feldmarschall ausgestellten „Passierzettel“ verfügten, ein Pferd auszufolgen.²⁵⁸ Eine Bewilligung der Landesstelle war nicht ausreichend, wenn der Reisende keinen vom Oberpostamt als Legitimation ausgestellten Durchlassschein vorweisen konnte. Der Durchlassschein war dem Reisenden vom Postmeister abzunehmen und zur Absicherung des Postmeisters einzubehalten. An Fremde und Unbekannte, die nicht vom Oberpostamt oder einer anderen Poststation anreisen und keinen Durchlassschein vorweisen konnten, durften bis zur sechsten der Abfahrtsstation folgenden Poststation keine Pferde geliehen, noch durften sie durch den Postmeister weiter befördert werden.²⁵⁹ Postmeister, die gegen diese Vorschriften verstießen, waren mit sofortiger Wirkung vom

²⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 426 1789/1, Nr. 341 April.

²⁵³HHStA, Patentsammlung No. 41, Patent vom 24. Juni 1775. FHKA, Fasz. 9, Bd. 426 1789/1, Nr. 254 Jänner.

²⁵⁴HHStA, Patentsammlung N. 13, 1695-1703; zit. bei Effenberger, Geschichte, 85.

²⁵⁵Botenordnung v. 14. Dezember 1748; zit. bei Effenberger, Geschichte, 8.

²⁵⁶Ebd.

²⁵⁷Steinbach, Postwesen, 68.

²⁵⁸Postpatent v. 13. September 1621 für Österreich unter der Enns; zit. bei Effenberger, Geschichte, 79.

²⁵⁹Steinbach, Postwesen, 68.

Dienst zu entlassen und das Vergehen gegebenenfalls mit „Leibesstrafe“ zu ahnden.²⁶⁰ Im März 1781 ordnete das Gubernium an, dass Reisende ohne Durchlassschein nicht befördert werden durften.²⁶¹ Die Vorschrift wurde trotz Strafandrohungen nicht eingehalten, sodass die Hofkammer das Verbot im August 1813 wiederholte. Gleichzeitig ordnete sie an, dass Postmeister, die sich dieser Übertretung schuldig machten, beim ersten Mal mit 50, beim zweiten Mal mit 100 Gulden und beim dritten Mal mit der Entlassung vom „Posthause“ zu bestrafen waren.²⁶² Aus Gründen der Sicherheit und der besseren Überprüfbarkeit durften Fremde keine Seitenwege abseits der Poststraßen nutzen. Ausgenommen waren bekannte Personen oder solche, die einen Durchlassschein vom Kreisamt vorweisen konnten und auf ihr eigenes Gut oder zu Bekannten fahren wollten. In diesen Fällen durfte der Postmeister diese Personen gegen eine wegabhängige Entlohnung befördern, wenn dadurch der Dienst des Postamts nicht beeinträchtigt wurde.²⁶³ Das Oberpostamt hatte täglich Meldung über an- und abgereiste Personen zu machen, die ab dem 1. Jänner 1788 der neu errichteten Lemberger Polizeidirektion vorzulegen war.²⁶⁴ Die Reiseerlaubnis wurde in den Hauptstädten von den Polizeidirektionen, auf dem Lande durch die Kreisämter ausgestellt. Anhand der umfangreichen Reisebeschränkung ist erkennbar, dass Reisende oder auch Reisewillige nicht nur durch hohe Reisekosten, sondern auch durch verwaltungstechnische Hindernisse vermutlich von ihrem Vorhaben abgehalten wurden. Die heute so hoch gelobte persönliche Reisefreiheit war in dieser Zeit noch ein Wunschtraum.

Der Gebrauch des Posthorns war äußerliches Kennzeichen der Post und ausschließlich Postreisenden vorbehalten.²⁶⁵ Bevorzugte Privatfahren, andere Boten, Landesfahren und verschiedene Knechte durften zwar ein Horn verwenden, der Ton musste sich aber von jenem des Posthorns deutlich unterscheiden. Es durfte nur bei Nacht vor verschlossenen Toren als Zeichen der Ankunft oder beim Übersetzen von Flüssen zur Verständigung des Fährmannes benutzt werden.²⁶⁶ Bereits Kaiser Rudolf II. erklärte 1597 die Post auf dem Gebiet des Heiligen Römischen Reiches zum kaiserlichen Regal und untersagte die postmäßige Beförderung unter Nutzung des Boten- oder Pferdewechsels an den

²⁶⁰Steinbach, Postwesen, 68 f.

²⁶¹Norm. 2623 ex 1781; zit. bei Steinbach, Postwesen, 69.

²⁶²Steinbach, Postwesen, 69.

²⁶³Ebd., 69.

²⁶⁴Norm. 1261 ex 1786, zit. bei Steinbach, Postwesen, 69.

²⁶⁵HHStA, Patentsammlung N. 13, 1695-1703, Patent v. 16. April 1695; zit. bei Effenberger, Geschichte, 85.

²⁶⁶Steinbach, Postwesen, 69.

Poststationen sowie den Gebrauch des Posthorns.²⁶⁷ Trotz dieses Verbotes sah sich Kaiser Leopold I. am 15. Jänner 1662 genötigt, das von 1637 stammende Verbot sowie eine Reihe anderer Bestimmungen in Erinnerung zu rufen.²⁶⁸ Da die Postvorschrift Ursache für häufige Zusammenstöße zwischen den Postmeistern und den Privatreisenden war, änderte die Hofkammer diese Bestimmung im Jahre 1788 und untersagte generell die Verwendung eines postähnlichen Horns.

Ein Fuhrmann, der die Reisenden bis zu ihrem Bestimmungsort oder einer Poststation brachte, die mindestens 12 Meilen oder sechs Posten vom Ausgangsort entfernt lag, durfte auf dem Rückweg einen anderen Reisenden mitnehmen. Innerhalb dieser Distanz war der Pferdewechsel nicht erlaubt. Erst nach Überschreiten der 12 Meilen oder der sechsten Poststation war ein Wechsel der Pferde gestattet. Der Fuhrmann durfte bis zum Erreichen der sechsten Poststation keine anderen Reisenden aufnehmen oder weiter befördern. Reisenden, die mit eigenen Pferden unterwegs waren, war es ebenfalls nicht gestattet ihre Pferde gegen fremde zu wechseln.²⁶⁹ Der Pferdewechsel war nur mit eigenen, mitgeführten Pferden zulässig.²⁷⁰ Lag der Bestimmungsort der Reise innerhalb der sechs Poststationen, so blieb als einzige Alternative, die Reise bis zum Bestimmungsort ohne Pferdewechsel fortzusetzen. Aufgrund der notwendigen Erholungspausen für die Pferde war die Reisezeit entsprechend lange.

Wie man aus der Art und Vielzahl der Vorschriften erkennen kann, wurde seitens der obersten Poststellen versucht, das Monopol unter allen Umständen vor Anfechtungen von privater Seite zu schützen. Das klingt zwar sehr doktrinär, dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Errichtung von Straßen, ihr Erhalt, sowie das gesamte System des Postwesens durch das Ärar finanziert werden musste. Es ging dabei nicht nur um den Kapitaleinsatz des Ärars, sondern auch um den der Postmeister, da ihr Einkommen zu einem guten Teil aus dem Beförderungsgeschäft mit Reisenden gespeist wurde.

²⁶⁷Winkelbauer, Ständefreiheit und Fürstenmacht, 333.

²⁶⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 270 Juli. Steinbach, Postwesen, 70 f.

²⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 270 Juli.

²⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 425 1789/1, Nr. 254 Jänner.

5.5 Dienst- und Geschäftsgang der Postämter

Die Abwicklung der Postgeschäfte und die Verwaltung des Postgefälles standen nach der Inkamerierung des Postwesens in einem Spannungsverhältnis zu den ursprünglich auf lehensrechtlicher Basis abgeschlossenen Verträgen mit einzelnen Postmeistern. Der Widerspruch kristallisierte sich in erster Linie im Abrechnungsmodus der Postgefälleeinnahmen heraus. Der auf Lehensbasis beruhende Anteil der Postmeister an den Gefälleeinnahmen widersprach dem Prinzip der „politisch kameralistischen Anstalt“ welche auch die Teilung der Gebühren zwischen Ärar und Postmeistern kannte. Beim Regal lag ursprünglich das politische Schwergewicht nicht in erster Linie auf der Erzielung von Einnahmen, sondern auf der Umsetzung staatspolitischer Grundsätze. Das erbliche Lehen sah ursprünglich eine unentgeltliche Beförderung der Ordinari-Posten durch die Postmeister vor, dafür hatten sie einen Anteil am Briefgefälle und es standen ihnen die Erträgnisse aus dem Pferdewechsel bei der Beförderung von Reisenden zu. Durch die Inkamerierung wurden die Gefälleeinnahmen zu Staatseinnahmen, über die der Staat als Postbetreiber kein Mitspracherecht seitens der Stände, Ländervertretungen und Postmeister duldete. Der Zentralstaat tendierte auch bei den Postmeistern zu einer Abhängigkeitsregelung in Form von Lohnempfängern. Mit der im Jahre 1798 erfolgten Entscheidung bezüglich der künftigen Regelung der Portoanteile zwischen den Postmeistern und dem Staat als Postbetreiber wurden die Weichen für den Übergang zu lohnabhängigen Postmeistern gestellt, der sie von einer anteiligen Portoerhöhung ausschloss.²⁷¹ So entstanden drei Klassen von Postmeistern: 1. die erblichen, deren Regal und Privilegien verkäuflich waren; 2. die nicht erblichen, die nach zehnjähriger tadelloser Führung des Postamtes einen gewissen Einfluss auf den Verkauf oder Weitergabe der Poststation, vor allem im familiären Bereich, hatten; und 3. die lohnempfangenden Postmeister, die dem Zentralstaat am besten ins Konzept passten. Im Jahre 1798 traf der Staat die Entscheidung, „daß die Postmeister auf die im Interesse der Staatsfinanzen verfügte Portoerhöhung keinen Anspruch machen können, daher bei der Bemessung der Portoanteile das Drittel, um welches der Portosatz erhöht worden war, in Abschlag gebracht wurde.“²⁷² Erst im Jahre 1840 wurde die Zahlung von Portoanteilen an die Postmeister generell eingestellt und sie erhielten statt dessen ein „Porto-Anteils-Aequivalent“. Das Äquivalent wurde in Form einer Art Dividende auf Basis der in der

²⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 781 Juni. Effenberger, Geschichte, 61.

²⁷²Effenberger, Geschichte, 61.

Vergangenheit erwirtschafteten durchschnittlichen Erträge berechnet. In anderen Fällen erhielten die Postmeister eine fixe jährliche „Bestallung“.²⁷³

Anlässlich der in den Jahren 1750 und 1751 beschlossenen und im Jahre 1774 erneuerten Rechnungsmanipulation hatten die Postmeister die Liquidation der Postgefälle anhand der geführten Journale über die Rechnungen mit der Hofpostbuchhaltung durchzuführen.²⁷⁴ Die Postmeister unterstanden seit 1743 der Hofkammer und ab 1750 dem Präsidenten des „Directorium in Publicis et Cameralibus“. Nach dessen Auflösung im Jahre 1760 ging die Kompetenz wieder an die Hofkammer über. Die Kontrolle der Finanzgebarung erfolgte durch die von „Oeconomicum und pecuniale“ unabhängige Kameral-Hauptbuchhalterei.

Die Frage der Dienstzeit und damit der Öffnungszeiten der Postämter, zumindest jener in der Hauptstadt Wien und in Linz, wurde unter Kaiser Karl VI. durch Reichspatent vom 1. März 1715 geregelt. Dabei konnten an den beiden Posttagen in Wien bis 8 Uhr abends und in Linz bis 12 Uhr mittags Briefe und Pakete auf der Post abgegeben werden.²⁷⁵ Fixe Öffnungszeiten wurden durch die Hofkammer am 12. September 1795 anhand eines Anlassfalles geregelt.²⁷⁶ Danach gab es nur bei den in Hauptstädten angesiedelten Postämtern fixe Amtsstunden, während die Amtszeiten bei den Landpostämtern flexibel zu regeln waren. Die Frage nach den Dienstzeiten wurde von einigen Kreisämtern und den Militärs gestellt, da sie auch in Abendstunden die Dienstbereitschaft der Poststation verlangten. Das Kreisamt zu Złoczów fragte im Oktober 1790 und Bochnia im Juli 1795 an, ob der Postmeister nicht „verbunden sei“, die amtlichen Briefschaften bis 9 Uhr 15 abends anzunehmen. Da die Postmeister der Landpostämter wegen der Weiterbeförderung der Post immer dienstbereit sein mussten, sollte speziell für die Briefpost und Pakete, die für Kreisämter oder das Militär bestimmt waren, ein Einvernehmen zwischen Postmeister und Amt hergestellt werden. Dies bedeutete für den Postmeister, dass er Briefe und Pakete auch außerhalb der üblichen Öffnungszeit, in der Regel bis um 6 Uhr abends ausfolgen musste. Die Hofkammer stellte die Zusammenarbeit auf das „gute und bescheidene“ Einvernehmen zwischen Postmeister und den betreffenden Behörden ab und erließ eine entsprechende Anweisung an die

²⁷³Effenberger, Geschichte, 62.

²⁷⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 364 1774/2, Nr. 410 Juni, Nr. 319 August.

²⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. F 15, Nr. 619-622, 1. März 1715.

²⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 466 1795/7, Nr. 126 September. Anfrage des Kreisamtes Złoczów, Oktober 1790, Exh. 25.329 v. 22. Oktober 1790; zit. bei Steinbach, Postwesen, 72.

Landesstelle.²⁷⁷ Zu den Amtszeiten der Postämter in den Hauptstädten stellte die Hofkammer fest, dass diese von 8 bis 12 Uhr vormittags und von 2 bis 6 Uhr nachmittags ihre üblichen Amtsstunden abzuhalten hatten.²⁷⁸ Ansonsten wurden die Amtsstunden der Postämter auf dem Lande ebenfalls innerhalb des oben angeführten Zeitbereiches festgelegt.

Die Postgeschäfte sowie die Verwaltung des Postgefälles erfolgten in Zusammenarbeit mit der Hofpostbuchhaltung, auf die weder die Landesstellen noch die Kameralbuchhaltung Einfluss hatten. Briefkarten und Tagebücher hatten die Postmeister direkt an die Hofpostbuchhaltung einzusenden. Diese erstellte anhand der eingehenden Unterlagen die Abrechnungen und sandte diese bis zum Jahre 1783 an die Oberpostämter und später quartalsweise²⁷⁹ an die Landesstellen. Auszüge aus den Abrechnungen wurden gesondert für jedes Kreisamt erstellt, woraus sie jene Geldbeträge ersehen konnten, die von den einzelnen Postämtern an die Kreiskasse abzuliefern waren.²⁸⁰ Da es nicht möglich war für alle Stationen einen gleichen administrativen Ablauf festzulegen, wurde das Abrechnungsverfahren mehrmals geändert. Es blieben jedoch die Entscheidungen bezüglich der Postgebühren und deren Abrechnung sowie die eventuelle Bestrafung gegen Verfehlungen der Postmeister immer der unmittelbaren Entscheidung der Hofstelle vorbehalten. Die von der Hofpostbuchhaltung ermittelten Überschüsse waren sofort nach Erhalt der Abrechnung an die zuständige Kreiskasse abzuführen. Wenn ein Postmeister die Gelder länger als 14 Tage zurückbehielt, wurde er als Beamter angesehen, der „in die Kasse eingegriffen“ hatte. Der Beschuldigte war aufgrund der Bestimmung „zeitweilig“ seines Amtes zu entheben.²⁸¹

Das Postwagengefälle war hingegen immer getrennt von den anderen Postgefällen abzurechnen, da auch die Postwagenorganisation innerhalb des gesamten Postwesens einer eigenen Zentralstelle, der „Postwagen-Hauptexpedition und Kontrollierung“ unterstand.²⁸²

Das eingegangene Briefporto war in einem dafür vorgesehenen Geldkästchen aufzubewahren, um eine Vermischung mit anderen Gefällen zu verhindern. Die errechneten Fehlbeträge, die sich aus der Differenz von Portogefällen und den Ausgaben der Postmeister ergaben, wurden durch die Oberpostamtsverwaltung ersetzt.

²⁷⁷ Norm. 25.681 ex 1795; zit. bei Steinbach, Postwesen, 72.

²⁷⁸ Exh. 18.322 v. 15. Juli 1795; zit. bei Steinbach, Postwesen, 72.

²⁷⁹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 536 1807/7, Nr. 48 Mai.

²⁸⁰ Steinbach, Postwesen, 72 f.

²⁸¹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 396 1783/1, Nr. 48 April.

²⁸² FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 399 1783/2, Nr. 83 August. Effenberger, Reformen, 52, 55, 62. Oberleitner, Die Finanzlage, Bd. 3 (1865), 164, 167.

Die Verwaltung in den Poststationen und Postämtern erforderte die Führung verschiedener Bücher, in die die jeweilige Amtssache einzutragen (zu protokollieren) war. Es wurden folgende Protokollbücher unterschieden:²⁸³

- 1) Das Ordinäre Post-Protokoll: In dieses Buch wurde jede gewöhnliche Post eingetragen, und zwar, woher sie kam, wohin sie ging, Felleisen, Ankunft und Abgang von der Poststation, die Anzahl der Pakete, spezielle Vorkommnisse unterwegs sowie diverse Anmerkungen über die Postwege, die herrschende Wetterlage und eventuelle Versäumnisse. Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, das Protokollbuch sollte jedoch den gesamten Postablauf für die ordinäre Post für eine eventuelle spätere Recherche widerspiegeln.
- 2) Je ein Korrespondenz-Protokoll: Es wurden alle ein- und abgehenden rekommandierten, das heißt mit Rezepisse versehenen, Briefe eingetragen.
- 3) Stafetten-Protokoll: Es beinhaltete die durchlaufenden und aufgegebenen Stafetten, wobei sie entsprechend den rekommandierten Briefen zu protokollieren waren.
- 4) Ritt-Protokoll: In dieses Buch waren alle Fahrgäste mit Ankunfts- und Abfahrtszeit einzutragen.
- 5) Kassenbuch: Die Eintragungen waren mit den gleichlautenden Monats-Kassa-Journalen am Ende jedes Monats an die Hofpost-Buchhaltung einzusenden.²⁸⁴

Mit 1. Mai 1789 führte man eine neue Kartierungsart bei allen Postämtern und Stationen ein. Die Art der neu vorgeschriebenen Bücher unterschied sich wenig von den vorher verwendeten, wobei die Postmeister folgende Bücher zu führen hatten:²⁸⁵

- 1) Vormerkbuch;
- 2) Brief-Rekommandations-Protokoll der täglich eingehenden gewöhnlichen Briefposten;
- 3) wie Punkt 2, jedoch der abgehenden Briefpost;
- 4) Stundenpass-Protokoll der täglich ankommenden und abgehenden gewöhnlichen Brief-Posten;

²⁸³Steinbach, Postwesen, 73 f.

²⁸⁴Norm. 7142 ex 1786; zit. bei Steinbach, Postwesen, 73.

²⁸⁵Steinbach, Postwesen, 74.

- 5) Stafetten-Protokoll der eingegangenen, weiter zu befördernden und der beim Postmeister abzugebenden Depeschen;
- 6) wie Punkt 5, jedoch der aufgegebenen Depeschen;
- 7) Zahlungs-Kurrentale (eingehobenes Rittgeld)
- 8) Protokoll über sämtliche ergangene Verordnungen und Unterricht in der Handhabung der Rechnungsformeln.

Die Postmeister erhielten zusätzlich folgende Drucksorten: Briefkarten, Briefkarten-Journale, Scheine, Quittungen, Briefsammlungskarten und Briefsammlungsjournale.

Am 1. Jänner 1789 trat eine neue Briefpostordnung in den deutschen Erbländern in Kraft, die einen besseren Organisationsablauf gewährleisten und die leichtere Kontrolle der Postämter ermöglichen sollte.²⁸⁶ Postämter, die mehr als einen Beamten beschäftigten, hatten ab 1789 einen Beamten für die operative und einen für kontrollierende Tätigkeiten zu bestimmen.²⁸⁷ Im selben Jahr wurde die Vorschrift für die Briefkartierung²⁸⁸ erneuert und im Jahre 1781 kam es zur Einführung der Poststempel für alle abgehenden Briefe, die mit dem Stempel des Abgangspostamtes zu versehen waren.²⁸⁹

Bezüglich der Verrechnung und Abwicklung von ex-officio-Stafetten erging mit Gültigkeit vom 1. März 1809 eine weitere Anweisung der Hofkammer.²⁹⁰ Diese Anweisung erwies sich bereits nach kurzer Zeit als unbrauchbar, sodass die Hofkammer eine neue Anweisung mit 1. Mai 1810 herausgab und diese mit den folgenden Sätzen begründete: „[...] und zu Verbesserung der hiebey theils wegen dem Drange der Zeitumstände, theils wegen Mißverständniß und zum Theil auch aus Mangel der dienstschuldigen Aufmerksamkeit und aus Mangel des nöthigen guten Willens eingeschlichenen Fehler und Gebrechen [. . .]“. Der wichtigste Teil der Bestimmung sah ab diesem Zeitpunkt vor, dass sowohl private als auch dienstliche Stafetten gemeinsam von den Absatzpostämtern versendet werden durften.²⁹¹

²⁸⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 426 1789/1, Nr. 216 Jänner.

²⁸⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 427 1789/1, Nr. 508 August.

²⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 426 1789/1, 202 Mai.

²⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 389 1781/1, Nr. 357 Juli.

²⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 426 1789/1, Nr. 379 März. Norm. 8922 ex 1809; zit. bei Steinbach, Postwesen, 75.

²⁹¹Norm. 13.782 ex 1810; zit. bei Steinbach, Postwesen, 75.

Damit trug man der Vereinfachung der Abwicklung sowie der möglichen Kosteneinsparung Rechnung.

Ein anderes Problem war die Ausbildung jener Postmeister, die in ihrem Postamt sowohl für die Briefpost als auch die Postwagen-Anstalt verantwortlich waren. Zur ordnungsgemäßen Erledigung der Geschäfte war die Kenntnis der entsprechenden Dienstvorschriften unumgänglich. Da der Hofkammer der Wissensstand der Postmeister nicht gesichert erschien, ordnete sie im April 1801 an, dass künftig alle Postmeister, deren Geschäftsumfang beide Bereiche beinhaltete, vor der Ablegung des Diensteides einen entsprechenden Nachweis ihrer Kenntnisse erbringen mussten.²⁹² Für die Ausbildung und anschließende Prüfung war die „Postwagen-Haupt-Expedition und Kontrollierung“ oder die Postwagen-Expedition in den jeweiligen Hauptstädten zuständig.

5.6 Die Postmeister Galiziens und ihre Poststationen

Der Dienst der Postmeister war, abgesehen von den Poststationen, die sich in größeren Städten befanden, beschwerlich und zum Teil sogar gefährlich. Die ländlichen Poststationen befanden sich meistens in dünn oder kaum besiedeltem Gebiet, inmitten dichter Wälder, in denen die Postmeister verschiedensten Gefahren ausgesetzt waren.²⁹³ In vielen Notfällen blieben sie ohne Hilfe. Raubüberfälle und die Willkür des hohen und niedrigen Adels machten ihnen zu schaffen. Widersetzte sich ein Postmeister Handlungen, die in der Regel gegen das Postpatent verstießen, so war er nicht selten handgreiflichen Übergriffen und Beschimpfungen ausgesetzt. Die Probleme, denen sich ein Postmeister bei der Ausübung seiner Tätigkeit gegenüber sah, waren vielfältig. Die Benutzung des Posthorns durch unberechtigte Kutscher und unerlaubte ländliche Fuhrwesen auf den Poststraßen, sowie die durch das Postpatent verpflichtende aber mangelhafte Hilfestellung der Grundherren bei der Suche nach entsprechenden Unterkünften für die Postgebäude, die Verweigerung der erforderlichen Zuteilung notwendiger Grundstücke und Futtermittel für die Postpferde sind nur ein Auszug aus der Problemliste, die sich vor dem Postmeister auftürmten.²⁹⁴

²⁹²Hkd. v. 7. April 1801; zit. bei Steinbach, Postwesen, 75. (im FHKA konnte kein Archival aufgefunden werden)

²⁹³Steinbach, Postwesen, 82.

²⁹⁴Ebd., 82.

Die geschilderten Zustände traf man nicht nur in Galizien, sondern auch in anderen westeuropäischen Ländern an.²⁹⁵ Kriegssituationen, Grenzsperrungen und Einquartierungen von Soldaten führten zu weiteren Auseinandersetzungen, denen sich die Postbeamten stellen mussten. Dazu kam die Begehrlichkeit ansässiger Verwaltungsbehörden, die wenig Einsicht für festgelegte Posttage und Amtsstunden zeigten und davon ausgingen, dass der Postmeister auch in den späten Abendstunden zur Verfügung stehen musste. Daneben gehörte es zur Pflicht der Postmeister, auf die Einhaltung des Postpatents zu achten und unerlaubte private Briefsammler zu bekämpfen, die von unbefugten Personen in Ortschaften ohne Postamt betrieben wurden.²⁹⁶ Der schlechte Zustand der Poststraßen und die Forderung der staatlichen Zentralstellen nach Einhaltung der Post- und Transportzeiten, deren Überschreitung mit der Androhung von Strafe und finanzieller Einbuße einhergingen, erhöhten das ohnehin hohe Risiko des Postdienstes.

Ländliche Poststationen waren meistens in Holzgebäuden untergebracht. Im Falle eines Brandes verlor der Postmeister sehr oft sein gesamtes Hab und Gut. Trotz dieser Erschwernisse war die Pflichtauffassung der meisten Postbeamten erstaunlich hoch. Das beweist ein Fall aus dem Jahre 1801, als ein Briefsammler unter Einsatz und anschließendem Verlust seines privaten Vermögens die durch ein Feuer bedrohte Post rettete.²⁹⁷ In Galizien verließen, speziell in der Zeit der Errichtung des Postwesens, viele Postmeister ihre zugewiesenen Poststationen, da ihnen die Gefahr eines Vermögensverlustes zu hoch erschien. Unter den herrschenden Verhältnissen hatten die Postmeister trotz Unterstützung der Behörden auf eine feste Ansiedlung verzichtet, da sie im Falle einer Versetzung oder beim Verlassen der Poststation die erworbenen Grundstücke sowie die Investitionen in unbewegliche Vermögensgegenstände kaum ohne Verlust verkaufen konnten.

Verlor ein Postmeister durch höhere Gewalt oder durch den nächtlichen Einsatz Mensch, Pferd, Material oder auch alles, wurde ihm nur in speziellen Härtefällen von der Hofkammer Ersatz geleistet. Für Pferde, die bei der Ausführung des Dienstes zugrunde gingen, wurde, wenn überhaupt, nur eine durchschnittliche Vergütung von fünf Dukaten gewährt.²⁹⁸

²⁹⁵Steinbach, Postwesen, 83.

²⁹⁶Ebd., 83

²⁹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 498 1801/7, Nr. 453 November.

²⁹⁸Steinbach, Postwesen, 84.

Der erste Landesgouverneur Galiziens, Graf von Pergen, versuchte das schwere Los der Postmeister dadurch zu verbessern, dass er den ersten Vorkämpfern der galizischen Post ausnahmsweise eine höhere Besoldung zusicherte, als es in den übrigen kaiserlichen Ländern üblich war.²⁹⁹ Sowohl Graf von Pergen als auch seine Nachfolger wandten sich häufig an die Hofstellen, um eine Erhöhung der Besoldung oder der Rittgebühren zu erlangen. Er sowie seine Nachfolger versuchten immer Nachsicht für die auferlegten Verzögerungsstrafen (Retardanzen) zu erwirken. Bei dem bekannt schlechten Zustand der Straßen in Galizien waren regelmäßige und pünktliche Postläufe, trotz größter Anstrengungen der Postmeister und ihrer Postillione, fast unmöglich. Aufgrund der Verpflichtung der Postmeister entsprechende Stundenzettel³⁰⁰ zu führen, in die unter anderem der Zeitpunkt des Eintreffens und des Abgangs der Post bei den einzelnen Poststationen eingetragen werden musste, konnte der jeweils vermeintlich Schuldtragende leicht ausgeforscht werden. Bereits im Jahre 1776 wurden die nur mit hohem Aufwand zu verwaltenden Stundenzettel durch Retardanz-Tabellen ersetzt, die eine einfachere Administration ermöglichten.³⁰¹ Die häufig geübte Nachsicht oder Reduzierung der Retardanzstrafen durch die Hofkammer ist auch ein Beweis für die schwierige Situation der Postmeister, die man auch an höchster Stelle erkannte.³⁰²

Die schweren Arbeitsbedingungen erforderten bei der Auswahl der Postmeister ein besonderes Augenmerk auf die Qualifikation der Bewerber zu richten, stand doch auch der gute Ruf der Post als Anstalt öffentlichen Vertrauens auf dem Spiel. Die Anwärter auf erledigte Posten wurden sorgfältig geprüft, wobei auch ihre persönlichen Eigenschaften und ihr sittliches Verhalten beurteilt wurden. Ein ebenfalls wichtiger Punkt in der Beurteilung und Auswahl war der Vermögensstand der Bewerber. Ohne die entsprechenden finanziellen Mittel war der Ankauf der erforderlichen Einrichtung der Poststation, die Anzahl der vorgeschriebenen Pferde inklusive des Geschirrs und der anderen Geräte nicht möglich.³⁰³ Es wurden daher Bewerber bevorzugt, die bereits über entsprechende Erfahrungen in anderen Kronländern verfügten. Auch tüchtige und tapfere Offiziere und Unteroffiziere mit guter

²⁹⁹Steinbach, Postwesen, 84.

³⁰⁰Die Einführung der Stundenzettel auf allen Postrouten erfolgte im Jahre 1772; FHKA, Fasz. 9, Bd. 356 1772/2, Nr. 74 November.

³⁰¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 229 Mai.

³⁰²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 252 Juli; 324 Mai, Bd. 482 1785/7, Nr. 455 Jänner.

³⁰³Steinbach, Postwesen, 86.

Beschreibung durch ihre militärischen Vorgesetzten waren bevorzugte Bewerber.³⁰⁴ Die Postmeister mussten entsprechend dem alten Postpatent von Kaiser Leopold I. von 1695, das Maria Theresia in ihr Patent vom 14. Dezember 1748³⁰⁵ sowie in das Erfrischungspatent vom 8. Februar 1772³⁰⁶ übernommen hatte, dem katholischen Glaubensstand angehören. Von den alten polnischen Postmeistern wurden bei der Errichtung des Postwesens in Galizien nur jene übernommen, die sich aus der Sicht des österreichischen Postpatents in der Ausübung ihres Dienstes tadellos verhalten hatten und ihr Amt mit keinem Juden teilten.³⁰⁷ Da sich infolge der hohen Anforderungen nur wenige polnische Postmeister qualifizieren konnten, musste auf Personen zurückgegriffen werden, die bereits entsprechende Erfahrungen als Postmeister oder Postoffiziere in Ungarn, Österreich und Deutschböhmen hatten. Ein wichtiges Beispiel aus den Anfängen des Postwesens in Galizien war der durch allerhöchstes Handbillet von Maria Theresia berufene, aus Ofen stammende Postbuchhalter Zacharias Cosa. Er sollte als Postkommissar den ersten Gouverneur Galiziens, Graf von Pergen beim Aufbau des Postwesens unterstützen.³⁰⁸

Ludwig von Steinbach vermerkt in seinem Typoskript, dass kurz vor der Ersten Teilung Polens die Erteilung des Erbrechtes an Poststationen in Österreich aufgehoben worden sei und daher auch Galizien, welches von Anfang an vom Erbrecht ausgeschlossen war, die Erblichkeit nicht zuerkannt wurde.³⁰⁹ Den ersten Postmeistern sowie ihren Nachfolgern wurde die Möglichkeit eingeräumt, nach tadelloser zehnjähriger Verwaltung der Poststation diese mit Zustimmung der Hofkammer innerhalb der Familie vom Vater auf den Sohn oder eine andere Person abzutreten oder zu verkaufen.³¹⁰

Die Postmeister waren angehalten, ihre Poststation in keinem Fall ohne Genehmigung für längere Zeit zu verlassen. Das Verlassen der Dienststelle von mehr als drei Tagen war nicht erlaubt. Die Erteilung eines Urlaubs mit mehrwöchiger Abwesenheit oder für das Antreten eines Auslandsaufenthaltes gehörte zur Befugnis der Hofstellen. Der Beurlaubte haftete

³⁰⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 82 Juni, Nr. 341 Juli, Nr. 86 September.

³⁰⁵Steinbach, Postwesen, 89.

³⁰⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 355 1772/1, Nr. 30 April, Nr. 134 Oktober.

³⁰⁷Steinbach, Postwesen, 86.

³⁰⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, Nr. 154 November, Nr. 153 Dezember.

³⁰⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 363 Februar.

³¹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548 1809/7, Nr. 398 März.; Bd. 557 1810/7, Nr. 230 Oktober. Effenberger, Geschichte, 62.

während seiner Abwesenheit für alle auftretenden Fehler und die daraus entstandenen Schäden.³¹¹

Die ersten Postmeister und Postbeamten in Galizien erhielten zum Teil über die übliche Entlohnung hinausgehend Quartiergeldbeihilfen, welche in wenigen Fällen auch ihren Nachfolgern zuerkannt wurden.³¹² Dazu kamen in speziellen Fällen Kostenzuschüsse für unterstützendes Personal. Auf diese Einkünfte durfte im Falle einer Insolvenz kein gerichtlicher Anspruch erhoben werden, da deren Auszahlung vom Erfolg der Dienstverrichtung bei der Post abhing.³¹³

Brannte ein im Eigentum des Postmeisters stehendes Posthaus infolge Unwetter oder anderer Umstände nieder, dann gewährte die Hofkammer in manchen Fällen einen zinsenlosen, aber rückzuzahlenden Zuschuss für die Errichtung eines neuen Posthauses.³¹⁴ Die wirtschaftliche Situation der Postmeister war in Galizien durch die Napoleonischen Kriege in arge Bedrängnis gekommen. Kaiser Franz II. entschloss sich in der Verordnung vom 27. April 1810 jenen Postmeistern, die nur über eine jährliche Entlohnung von 200 Gulden verfügten und keinen Anteil am Postgefälle bekamen, einen Teuerungsausgleich in Form eines fünfzigprozentigen Zuschlags zum Gehalt zu gewähren.³¹⁵

Schwieriger gestaltete sich im Falle eines Verkaufs der Poststation oder einer Insolvenz des Postmeisters die rechtliche Behandlung der den Postmeistern gehörenden Gebäude und Grundstücke. Die Hofkammer vertrat ab 27. Oktober 1785 die Auffassung, dass zwischen dem Postregal, das heißt der Befugnis zur Posthaltung, und dem Grundstück zu unterscheiden sei und der gerichtliche Vermerk auf das Postregal verboten war.³¹⁶ Bis zu dieser Entscheidung wurden durch öffentliche Feilbietung, die auch das Postregal beinhaltete, die Preise für die Baulichkeiten und Grundstücke in die Höhe getrieben. Bekam ein zwar vermögender, aber für die Postverwaltung unerwünschter Käufer den Zuschlag, so war unter Umständen der ordnungsgemäße Postbetrieb infolge mangelnder Eignung des Anwärters nicht gesichert.³¹⁷ Bis zum Jahre 1789 erlaubte die Hofkammer den Landesstellen, eine durch Zahlungsunfähigkeit des Postmeisters in Gefahr geratene Poststation durch einen

³¹¹Steinbach, Postwesen, 88.

³¹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 377 1777/5, 392 März, 197 April; Bd. 590 1816/7, Nr. 652 März.

³¹³Steinbach, Postwesen, 88.

³¹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 488 1799/7, 615 März, 362 Juni.

³¹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 557 1819/1, Nr. 18 September.

³¹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 407 1785/1, Nr. 555 August.

³¹⁷Steinbach, Postwesen, 89.

zwangsmäßig bestellten Verwalter weiterzuführen. Diese Möglichkeit der Zwangsverwaltung wurde jedoch im Jahre 1789 durch die Hofkammer aufgehoben.³¹⁸

Einem Akt aus dem Jahre 1804 ist zu entnehmen, dass in Österreich mit Ausnahme von Vorderösterreich und dem Litorale insgesamt 857 Poststationen unterhalten wurden. Von dieser Anzahl waren 99 erbliche und 758 nicht erbliche Poststationen.³¹⁹ Die erblichen Poststationen hatten somit einen Anteil von 11,5 Prozent an der Gesamtzahl aller registrierten Poststationen. Dieser rein quantitative Vergleich wäre jedoch noch hinsichtlich der erwirtschafteten Erträge zu verifizieren.

Das Posthaus war mit einem Adlerschild und einer entsprechenden Aufschrift versehen und diente außer zur Besorgung der Dienstgeschäfte auch für Reisende als Aufenthaltsraum, während sie auf die Weiterbeförderung warteten.

Wie bereits weiter oben angeführt, gehörte es zu den Pflichten jeder Grundobrigkeit, in ihrem Herrschaftsgebiet den Postmeistern die Errichtung des erforderlichen Posthauses gegen einen billigen Zins zu ermöglichen und beim beabsichtigten Ankauf einer eigenen Wirtschaft behilflich zu sein. Das galt sinngemäß auch für die Errichtung einer neuen oder der Verlegung einer bestehenden Poststation an einen anderen Ort oder in eine andere Ortschaft. Anlässlich der, wenn auch äußerst zögerlich und verspätet eingeleiteten, „Fürsorgeaktionen“ der Hofkammer für die durch die Kriegsumstände der Napoleonischen Kriege in Not geratenen Postmeister, erinnerte die Hofkammer die Domänen immer wieder an ihre patentmäßige Verpflichtung, den Postmeistern bei Bedarf Staatsgründe zu verkaufen oder zu verpachten.³²⁰

In Landeshauptstädten und größeren Ortschaften stellte der Staat den Postmeistern ein Gebäude als Posthaus zur Verfügung, das entweder angemietet oder angekauft wurde.³²¹ Ein markantes Beispiel ist das Postamt in Lemberg, dessen Genesis im Kapitel „Das Oberpostamt und die Hauptpostverwaltung in Lemberg“ behandelt wurde.³²² Diese Postämter wurden „ärarische Postämter“ genannt, was jedoch keinen Einfluss auf die Unterscheidung in ihren Geschäftsgang nahm.

³¹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 426 1789/1, Nr. 352 April.

³¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 514 1804/2, Nr. 629 August.

³²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 424 1804, Nr. 424 März. Steinbach, Postwesen, 89.

³²¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 389 1781/1, 17 September; Bd. 473 1796/7, Nr. 499 Juni.

³²²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/7, Nr. 765 August.

Einen nicht unbedeutenden Vorteil genossen die Postmeister: Sie konnten wegen Unabkömmlichkeit nicht zum Militärdienst eingezogen werden. Im Fall eines Durchmarsches von Truppen waren die Postmeister, Postadministratoren und die Postbeamten von der verpflichtenden Einquartierung des Militärs befreit.

5.7 Die wirtschaftliche Situation der Postmeister während der Napoleonischen Kriege

Die wechselnden Bündnisse („Koalitionen“) der europäischen Mächte führten auf verschiedenen Kriegsschauplätzen zu mehreren, teils ineinander übergehenden Kriegen gegen die Französische Republik und in der Folge gegen das Kaiserreich Napoleon Bonapartes und seiner Verbündeten. Die im Jahre 1791 in Pillnitz zwischen Kaiser Leopold II. und König Friederich Wilhelm II. unterzeichnete Übereinkunft, die ein gemeinsames Vorgehen von Österreich und Preußen gegen Frankreich vorsah, bildete die Grundlage für den Ersten Koalitionskrieg.³²³ Am 20. April 1792 erklärte der noch amtierende König Ludwig XVI. unter dem Druck der Nationalversammlung Österreich und Preußen den Krieg.

Die erste Koalition wurde nach dem militärisch erfolgreichen Italienfeldzug Napoleons und der Niederlage Österreichs, die sich in einem „Zusammenbruch des Nachschubes von Mensch und Material“³²⁴ manifestierte, mit dem am 17. Oktober 1797 geschlossenen Frieden von Campoformio beendet. Die Kriegserfolge Bonapartes nutzte Frankreich zum Abschluss von individuellen staatlichen Friedensverträgen, wodurch die Koalitionspartner nach und nach von der Kriegsführung gegen Frankreich ausgeschlossen wurden.³²⁵ Bereits am 12. März 1799 erklärte Frankreich Österreich erneut den Krieg, was zur Bildung der zweiten Koalition zwischen Österreich, Russland, Portugal, Neapel und dem Osmanischen Reich führte. Durch den Führungsanspruch des erfolgreichen russischen Generals Alexander Wassiljewitsch Suworow-Rymnikski, den ihm die übrigen Koalitionsmitglieder nicht zugestehen wollten, schied Russland frühzeitig aus der Koalition aus. Napoleon überquerte in einer grandiosen militärischen Leistung den St.-Bernhard-Pass, eroberte Mailand und besiegte die österreichischen Verbände entscheidend am 14. Juni 1800 bei Marengo. Der am 9. Februar 1801 unterzeichnete Friedensvertrag von Lunéville beendete für Österreich die

³²³Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 178.

³²⁴Rauchensteiner, Kaiser Franz, 39.

³²⁵Plötz, Die Daten-Enzyklopädie der Weltgeschichte, 33. Auflage, Köln 2002, 701.

Phase der zweiten Koalition. Die anschließenden Friedensjahre von 1801 bis 1805 verschafften Österreich eine Atempause für die Reorganisation des Heeres.³²⁶

Die von Preußen anlässlich der Ersten und Dritten Teilung Polens gewonnenen Gebiete gingen während des Dritten Koalitionskrieges verloren. Es konstituierte sich ein von Napoleon initiiertes neues Staatsgebilde mit eigenen Militärverbänden, die ab 1807 unter französischem Kommando in die Kämpfe gegen Preußen eingriffen. Am 26. April 1807 kam es zwischen Preußen und Russland zum Bündnisvertrag von Bartenstein, der die Vertragspartner bis zum Sieg über Napoleon verpflichten sollte. Kurz darauf traten auch England und Schweden diesem Vertrag bei. Die folgende Schlacht bei Friedland am 14. Juni 1807 konnte Napoleon wieder für sich entscheiden, worauf die Russen am 19. Juli ohne Einbeziehung Preußens mit Napoleon Waffenstillstandsverhandlungen begannen. Im Frieden von Tilsit am 7. Juli 1807, der zwischen Zar Alexander I. und Napoleon geschlossen wurde, akzeptierte der Zar den Rheinbund und das neu gegründete Herzogtum Warschau. Der Zar ließ am 20. Juni 1815 das Herzogtum, das er seit 1812 besetzt hielt, zum „Königreich Polen“ – auch als „Kongresspolen“ bekannt – proklamieren.³²⁷ Warschau musste der Kontinentalsperre beitreten. Um die Auflösung des Gesamtstaates Preußen zu verhindern, stimmte Russland der Halbierung des preußischen Territoriums zu. Der mit Preußen zwei Tage später geschlossene Friedensvertrag hatte aufgrund der Vereinbarung zwischen Frankreich und Russland den Charakter eines Diktatfriedens, sicherte aber den Weiterbestand Preußens auf der Hälfte seines ursprünglichen Territoriums. Aus den verloren gegangenen Gebieten wurden französische Satellitenstaaten gebildet - darunter auch das Herzogtum Warschau - welche Frankreich als Staaten anerkannte, aber vorerst unter französischer Besatzung blieben.

Österreich schloss 1809 mit Großbritannien die sogenannte fünfte Koalition gegen Frankreich. Die Briten konnten aber nur kleinere Siege, insbesondere in den französischen Kolonien, erzielen. In der Folge setzte sich der Kampf mit Frankreich in Form einer Wirtschaftsblockade fort. Die Seewege zum Kontinent wurden abgeschnitten. Für Österreich, das als Landmacht allein gegen Frankreich stand, führte der Krieg wieder zu einer Niederlage. Nach der verlorenen Schlacht von Abensberg, der Schlacht bei Eggmühl und den unglücklichen Kämpfen bei Regensburg musste sich die Armee unter Erzherzog Karl nach

³²⁶Vocelka, Glanz und Untergang der höfischen Welt, 179 f.

³²⁷Schmidt-Rössler, Polen, 72.

Böhmen zurückziehen und damit wurde für die Franzosen der Weg nach Wien frei. Sie rückten am 13. Mai wieder in Wien ein und standen mit einer etwa 90.000 Mann starken Armee am rechten Donauufer. Ihnen gegenüber stand am linken Ufer die aus Böhmen angerückte Armee Erzherzog Karls. Die folgende Schlacht bei Aspern konnte die Franzosen vorerst am weiteren Vormarsch hindern. Der österreichische Sieg wurde auch durch den Widerstand der österreichischen Verteidiger in Malborgeth³²⁸ und am Predil-Pass³²⁹ ermöglicht, die ein schnelles Vorrücken der Truppen des Vizekönigs Eugen Beauharnais verhinderten. Die nachfolgende Schlacht bei Raab (Győr) und die endgültige Niederlage der Österreicher in der Schlacht bei Wagram führten schließlich am 14. Oktober 1809 zum Frieden von Schönbrunn.

Es erhebt sich die Frage nach den Auswirkungen des Österreich aufgezwungenen Friedensschlusses von Schönbrunn im Jahre 1809 mit den Gebietsabtretungen Österreichs und seinen Auswirkungen auf das Postwesen im Allgemeinen und das von Galizien im Besonderen.

Österreich verzichtete in diesem Friedensschluss auf Krain, Triest, Görz, Villach und das Küstengebiet Kroatiens (ungarisches Dalmatien) und verlor den Zugang zum Meer. Aus den abgetretenen Gebieten bildete Napoleon unter Einbeziehung des zuvor königlich-italienischen Dalmatien und Istrien die Illyrischen Provinzen. Salzburg fiel an Bayern, Westgalizien und Krakau sowie die Gewinne aus der Dritten Teilung Polens fielen ebenso wie Zamość an das von Österreich angegriffene Herzogtum Warschau,. Russland, das sich auf französischer Seite beim Einmarsch in Galizien beteiligt hatte, erhielt den Bezirk um Tarnopol – beides Gebiete, die Österreich aus der Ersten Teilung Polens zugesprochen worden waren. Österreich musste rund 100.000 Quadratkilometer mit etwa 3,5 Millionen Einwohnern abtreten und 85 Millionen Francs Kriegskontribution an Frankreich zahlen. Des Weiteren musste es sich der Kontinentalsperre, die gegen England gerichtet war, anschließen und sein Heer auf 150.000 Mann reduzieren.

Dem Bericht des Hofkommissars Graf von Wrba vom 27. Oktober 1809 ist zu entnehmen, dass die französischen Besatzer weder Rittgelder noch anderen Gebühren an die Postmeister

³²⁸ Malborghetto Valbruna (deutsch: Malborgeth-Wolfsbach, slowenisch: Naborjet-Ovčja vas), ist eine viersprachige Gemeinde mit 1.035 Einwohnern in der Provinz Udine.

³²⁹ Predilpass (slowenisch Predel, italienisch Passo di Predil) verbindet Tarvis bzw. Raibl in Italien mit Bovec in Slowenien.

leisteten.³³⁰ Die Auswirkungen der Kriegshandlungen waren vor allem bei der Versorgung mit Lebensmitteln und Futter dramatisch. Seit dem November 1804 hat der Gouverneur wiederholt auf die äußerst schwierige Lage der Postmeister und der Pferde aufmerksam gemacht.³³¹ Die immer stärker steigenden Kosten für Lebensmittel, der drückende Mangel an Hafer und anderem Pferdefutter, der sich durch die notwendige Versorgung der kämpfenden Armee in Böhmen einstellte, führten zu einer dramatischen Unterernährung und Entkräftung der Pferde. Viele Pferde, die bisher noch für den Posttransport verwendet wurden, verendeten unterwegs wegen ihrer Unterernährung. Die Postillione mussten die schweren Felleisen auf der Straße liegen lassen und die nächste Ortschaft aufsuchen, um von der Domäne oder dem Ortsrichter den Weitertransport der Post zu erwirken.³³² Bereits im Jahre 1805 ersuchten die Postmeister von Niederösterreich, Böhmen und Galizien um „Überkommung des Hafers auf ihre Postpferde aus den Militär-Magazin“, da der Haferpreis unerschwinglich geworden war. Dem Ansuchen liegt ein Bericht des Marktgerichts Hollabrunn bei, der die Höhe der Preise ausweist und gleichzeitig vermerkt, dass manchmal der Hafer trotz hoher Preise nicht zu beschaffen sei.³³³ Die Länderstellen ordneten an, dass nur jenen Postmeistern Hafer aus den Magazinen auszufolgen sei, die nicht in der Lage waren, diese „Naturalien“ selbst zu beschaffen.³³⁴ Dem Akt liegen persönliche Schreiben der Postmeister von Troppau, Schallata, Teschen und Sternberg bei, die von schrecklicher Armut berichteten.

Besonders dramatisch dürfte die Situation in Westgalizien gewesen sein, wo das Oberpostamt Krakau beim Gouverneur mehrere Anträge einbrachte, den Postmeistern gegen Bezahlung Hafer oder Heu aus den Militärmagazinen auszufolgen.³³⁵ Bei seinem Lagebericht vom 26. April 1805 berief sich der Gouverneur auch auf das seit 1772 gleichgebliebene Besoldungssystem der genannten 17 Postmeister. Er empfahl für die Zukunft entweder einen Aushilfsbeitrag in der Höhe von jährlich je 100 Gulden für immer oder zumindest für den Zeitraum der Teuerung von Lebensmitteln und Futter zu bewilligen.³³⁶ Die Postmeister beklagten, dass am Markt nicht einmal ein Viertel der in Friedenszeiten angebotenen Hafermenge angeboten werde und die Pferde abgemagert waren und zum Teil verendeten

³³⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 552, 1808/1, Nr. 4 Oktober; Bd. 561, 1811/7, Nr. 503 August.

³³¹Steinbach, Postwesen, 98.

³³²Ebd., 98.

³³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519 1805/1, Nr. 108 Juni.

³³⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519 1805/1, Nr. 11 Juli; Bd. 521 1805/4, Nr. 573 Juni.

³³⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 563 Juni.

³³⁶Norm. 15.851 ex 1805; zit. bei Steinbach, Postwesen, 100.

(„stehen um“). Laut eines Marktberichts der Krakauer Zeitung vom 25. Mai 1805 kostete ein Metzen Hafer sieben bis zehn Gulden gegenüber zwei Gulden in Friedenszeiten. Die Zeitung enthielt auch aufgrund einer Kundmachung ein Rezept zu Herstellung eines „sehr bekömmlichen Erdäpfelteiges aus grieselichen Erdäpfel und Weizenmehl im Verhältnis 1:1“, um den Hunger der Bevölkerung zu lindern.³³⁷

Das vom Oberpostamt Krakau vorgebrachte Ansuchen enthielt auch den Antrag, nur mehr Pferde, die für die Beförderung der Briefpost und Stafetten benötigt wurden, halten zu müssen. Begründet wurde das Ansuchen mit dem absehbaren Niedergang des Personen-Reiseverkehrs und den Erhaltungskosten der Pferde, die den verarmten Postmeistern nicht mehr zugemutet werden konnten.³³⁸ Außerdem befänden sich die Postpferde in einem derart schlechten Zustand, dass die vereinzelt auftretenden Reisenden zur Weiterfahrt lieber ein Bauernpferd anmieten würden. Das Ansuchen wurde von der Hofkammer abgelehnt und den Postmeistern gleichzeitig verpflichtend aufgetragen, dass sie die erforderliche Anzahl von Pferden zu halten hätten.³³⁹

Aufgrund der äußerst prekären Lage ließ das Gubernium im Jahre 1805, ohne vorher die Genehmigung der Hofkammer abzuwarten, verschiedenen Postmeistern Hafer aus Militär-Magazinen ausfolgen. Die Hofkammer reagierte erst ein Jahr später, im Jahre 1806 auf die Problematik, erklärte aber, dass der geliehene Hafer den Militär-Magazinen in natura zurückzustellen wäre. Bereits im Oktober 1805 erfolgte eine Beschwerde der Postmeister Galiziens gegen die der Entscheidung der Hofkammer vorausgehende Verordnung des Lemberger Generalkommandos, in der die Rückgabe des ausgefassten Hafers in natura verlangt wurde.³⁴⁰ Die Anweisung des Generalkommandos wiederholte sich nochmals im Jänner 1806. Der Streit wurde durch die oben erwähnte Reaktion der Hofkammer mittels Dekret beendet und festgelegt, dass in Zukunft kein Hafer aus den Verpflegungsmagazinen „zu verabfolgen sei“. Eine Rückerstattung des ausgefolgten Hafers in natura scheiterte am mangelnden Angebot des Futtermittels auf den Märkten.

Die wirtschaftliche Situation der Postmeister stand in einem direkten Zusammenhang mit den ausbezahlten Rittgeldern. Für Privatstafetten gab es zwar eine erhöhte Nachfrage, aber

³³⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 563 Juni.

³³⁸Steinbach, Postwesen, 98 f.

³³⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 158 September.

³⁴⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522, 1805/7, Nr. 288 Oktober.

die Regelung der Rittgelder für Galizien war mit 22 ½ Kreuzer je Meile für den Unterhalt der Pferde zu gering. Im Vergleich dazu erhielten die Postmeister in Preußen das doppelte Rittgeld. In Russland konnten für eine Stafette sogar zwei Pferde verwendet werden.³⁴¹ Ein massives Ansteigen der Ansuchen der Postmeister um Erhöhung der Rittgelder ist ab 1800 zu beobachten. Bereits im Jahre 1801 erhöhte die Hofkammer die Rittgelder für ex-officio-Sendungen von 30 auf 40 Kreuzer, wobei Ungarn, Siebenbürgen, West- und Ostgalizien ausgeschlossen blieben.³⁴² Bei der nächsten Rittgeldanpassung für Ordinari-Posten im Jahre 1802 auf 40 Kreuzer blieben Galizien und Ungarn wieder ausgeschlossen.³⁴³ Bereits im April 1802 ersuchten die Postmeister Westgaliziens, die Privatrittgelder, die den Postmeistern in den deutschen Provinzen gewährt wurden, von 45 Kreuzern auf einen Gulden zu erhöhen.³⁴⁴ Das Ansuchen wurde von der Hofkammer im Mai 1804 abschlägig beschieden und gleichzeitig das erhöhte Trinkgeld für Postknechte herabgesetzt.³⁴⁵ Im Jahre 1803 ersuchten die Postmeister der anderen Erbländer um die Erhöhung der Passagier-Rittgelder.³⁴⁶ Die erbländischen Postmeister meldeten sich im Jahre 1804 wieder zu Wort und ersuchten um weitere Beibehaltung des erhöhten Rittgeldes auf dem Niveau von einem Gulden und 15 Kreuzern.³⁴⁷ Die Hofkammer bestätigte das erhöhte Rittgeld bis Ende Oktober 1804.³⁴⁸ Dem Akt liegen zahlreiche Markttabellen mit Futterpreisen bei, die vermutlich aus den Eingaben der Postmeister stammten.

Da sich im Jahre 1805 die Klagen der Postmeister mehrten, empfahl das Oberpostamt in Krakau dem Gubernium, bezüglich einer notwendigen Erhöhung der Rittgelder nicht den allerhöchsten Entschluss abzuwarten, sondern das Rittgeld und die Gebühr für die eigenen Posten und Privatstafetten mit 1. Mai 1805 zu erhöhen. Zur Unterstützung seines Antrages legte das Oberpostamt die Krakauer Zeitung vom Dienstag dem 9. April 1805 vor, worin die Krakauer Marktpreise vom 1. April des Jahres wie folgt verlautbart wurden:³⁴⁹

³⁴¹Steinbach, Postwesen, 99.

³⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 496 1801/1, Nr. 514 Juli.

³⁴³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 501 1802/1, Nr. 149 Mai.

³⁴⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen Westgalizien, Nr. 508 Juni 1802.

³⁴⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Postwesen Westgalizien, Nr. 386 Mai 1804.

³⁴⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 509 1803/7, Nr. 196 Juli.

³⁴⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 513 1804/1, Nr. 419 Jänner.

³⁴⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 513 1804/1, Nr. 278 Mai.

³⁴⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519 1805/1, Nr. 490 März; Nr. 2 November. Norm. 9237 ex 1806; zit. bei Steinbach, Postwesen, 99.

1 poln. Scheffel³⁵⁰

Roggen	10 bis 11 fl
Weizen	11 fl bis 12 fl 30 kr
Gerste	6 fl 30 kr bis 7 fl 30 kr
Hafer	4 fl bis 4 fl 30 kr (das war ungefähr das Doppelte des Preises, den die Postmeister bei einer Lieferung aus dem Militär-Lagerdepot zu zahlen bereit waren. Man muss davon ausgehen, dass dieser Preis nicht zu gering bemessen war, da die Alternative nur im Verenden der Tiere lag. Der daraus resultierende Schaden war vermutlich sehr hoch.)
Hirse	17 fl bis 18 fl
Erbsen	8 fl 30 kr bis 9 fl 30 kr

Da das galizische Gubernium das gänzliche Erliegen des Postwesens befürchtete, erhöhte der Gouverneur am 1. Mai 1805 das Rittgeld auf 30 Kreuzer für eine Meile, was einem Gulden für eine Post entsprach.³⁵¹ Diese Regelung wurde mit Oktober des gleichen Jahres begrenzt. Eine Reaktion auf die Eingaben des Gouverneurs erfolgte durch die Hofkammer erst am 20. Februar 1806 und sie enthielt die Bestätigung der vom Gouverneur mit 1. Mai 1805 vorgenommenen Erhöhung.³⁵² Dem Akt liegt auch der „Beköstigungsausweis“ der Postämter bei. Im November 1805 wurden für das Militärjahr 1806 die Rittgelder für ärarische und amtliche Stafetten, Journale und ordentliche Posten in den Erbländern auf einen Gulden erhöht, für Ungarn und Galizien wurden sie nur auf 40 Kreuzer festgelegt.³⁵³ Der Grund für die Benachteiligung der Kronländer Ungarn und Galizien kann nur an den niedrigeren Lebensmittel- und Futtermittelpreisen gelegen haben.

Bereits im Juli 1806 wurde das Ausmaß des Rittgeldes für den Bezirk Krakau, den Mislenitzer und Bochnier Kreis auf einen Gulden und 15 Kreuzer erhöht und das Rittgeld für Reisende, Privatstafetten, Kuriere und „Aerialstafetten“³⁵⁴ festgelegt.³⁵⁵ Im Oktober des gleichen Jahres erfolgte eine neuerliche Festlegung des Rittgeldes durch die Hofkammer für das Militärjahr 1807. Da das Ausmaß der Erhöhung offenbar zu gering ausfiel, drängte das Oberpostamt Krakau im November aufgrund von massiven Beschwerden galizischer Postmeister auf eine weitere Erhöhung des Rittgeldes.³⁵⁶

³⁵⁰1 polnischer Scheffel auch Korzec genannt, ein Schüttmaß für feste Körper wie Getreide, entsprach 2 Wiener Metzen, wobei 1 Wiener Metzen einem Volumen von 61,478 Litern entsprach.

³⁵¹Norm. 81.597 ex 1805; zit. bei Steinbach, Postwesen, 100.

³⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529, 1806/7, Nr. 243 Februar.

³⁵³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519, 1805/1, Nr. 201 Oktober, Nr. 2 November.

³⁵⁴Aerialstafette - Stafette (franz. Estafette), ein außerordentlich reitender Bote, der früher namentlich den Verkehr der Regierungen mit den oberen Behörden und den Gesandtschaften unterhielt.; zit. bei Meyers Großes Konversations-Lexikon, Band 18. Leipzig 1909, 833. Aerialstafetten sind Stafetten im Auftrag des Ärars.

³⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 461 Februar.

³⁵⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529 1806/7, Nr. 158, 197 November.

Die Regelung der Rittgelder für die Aerialstafetten erfolgte mit 1. Februar 1807 derart, dass sie um ein Drittel geringer waren als die in der jeweiligen Provinz geltenden Rittgelder für private Reisende und Estafetten.³⁵⁷ Im Jahre 1808 wurde für den genannten Bereich eine weitere Erhöhung bewilligt.³⁵⁸

Das Rittgeld und die Veränderungen desselben erlebten in Galizien wie auch in den anderen Erbländern - bedingt durch die kriegerischen Auseinandersetzungen - eine bewegte Entwicklung. In Galizien wurde das Rittgeld im Jahr 1811 auf ein historisches Hoch von zwei Gulden und 30 Kreuzern angehoben und auch im März des folgenden Jahres weiter beibehalten und bestätigt.³⁵⁹ Von der im Jahre 1817 für alle Erbländer vorgenommenen Rittgelderhöhung blieb Galizien ausgenommen.³⁶⁰ Ab September 1818 begann die Hofkammer auf Grund fallender Nahrungs- und Futtermittelpreise, mit der Reduzierung der Rittgelder für Galizien.³⁶¹

Die Grundobrigkeiten wurden verpflichtet, für den Fall, dass die Briefpost nicht durch den Postillion weiter befördert werden könne, für den Weitertransport bis zur nächsten Poststation Sorge zu tragen. Als Entgegenkommen wurde den Grundobrigkeiten zugesichert, sie im Falle einer frei werdenden Poststation als erste Anwärter zu berücksichtigen. Diesem Gedanken lag die wirtschaftliche Überlegung zugrunde, dass Domänen und Grundobrigkeiten in der Regel über ausreichendes Pferdmaterial und genügend Knechte verfügten und daher eher in der Lage waren eine Poststation zu führen als ein durchschnittlicher, in der Regel wenig kapitalkräftiger Postmeister.³⁶² Ein weiterer Nachteil für die Postmeister lag in der seit Kaiser Leopold I. geltenden Vorschrift des Postpatents vom 16. April 1695 begründet, die den Einsatz von Postpferden für andere schwere Feldarbeit untersagte.³⁶³ Dem gegenüber verfügten Domänen und Grundherrschaften nicht nur über eine ausreichende Anzahl von Pferden, sondern auch über andere Einkommen, wodurch sie vom Ertrag der Poststation unabhängig waren.

³⁵⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 530 1807/1, Nr. 53 Februar.

³⁵⁸ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 531 1807/1, Nr. 184 November.

³⁵⁹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 587 1815/1, Nr. 341 Oktober; Bd. 590 1816/7, Nr. 327 März.

³⁶⁰ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 595 1817/1, Nr. 798 Februar.

³⁶¹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 605 1818/1, Nr. 887 September.

³⁶² Steinbach, Postwesen, 102.

³⁶³ Postpatent vom 16. April 1695, HHSTA Patentsammlung N. 13, 1695-1703, und Code Austr.; zit. bei Effenberger, Geschichte, 83.

Aufgrund der schlechten Erfahrungen, die das Gubernium mit zahlungsunfähigen oder mit geringer Kapitalkraft ausgestatteten Postmeistern machte, legte der Gouverneur 1805 fest, dass künftig vor dem Verkauf einer Poststation der Verkäufer eine Bestätigung der Grundobrigkeit beizubringen hatte, dass diese kein Interesse an der Übernahme der Poststation habe. Nur in diesem Fall wurde der Verkauf auch an andere Bewerber genehmigt.³⁶⁴

Da in unruhigen Zeiten eine rasche Beförderung von Dienststafetten vordringlich war, die Postmeister aber den gestellten Anforderungen nicht entsprechen konnten, beauftragte das Gubernium am 2. September 1805 die Kreisämter, die Grund- und Ortsobrigkeiten im Sinne der geltenden Postpatente anzuweisen, den Postmeistern auf Anforderung und ohne Weigerung mit Pferden, vertrauten Leuten oder Untertanen zu der „gewöhnlichen Gebühr“ auszuhelfen.³⁶⁵ Würde dem Ersuchen nicht stattgegeben und die Hilfe verweigert, hätten die Grund- und Ortsobrigkeiten die im Postpatent vorgesehenen Folgen zu tragen.³⁶⁶ Einige Wochen später wiederholte das Gubernium diese Anordnung aufgrund eines entsprechenden Dekretes der Hofkammer. Anfang des Jahres 1807 wurde die Anordnung durch die Hofkammer wiederholt.³⁶⁷ Steinbach stellt in seinen Nachforschungen fest, dass die aktuelle Situation so schlecht gewesen sein muss, dass sogar der Oberpostamtsverwalter in Lemberg in den Jahren 1805/06 vierundzwanzig Pferde aus seinem Bestand verlor.³⁶⁸

Das Thema des Rittgeldes, seine Schwankungen sowie die immer wiederkehrenden Ansuchen vieler erbländischer Postmeister um seine Erhöhung, in welchen die exorbitanten Steigerungen der Lebenshaltungs- und Futterkosten als Beweis ihrer bedrängten Lage angeführt wurden, könnten für sich die Grundlage einer wissenschaftlichen Arbeit bilden. Es soll an dieser Stelle nur beispielhaft auf die Problematik in Galizien und der Bukowina eingegangen werden. Die Postakten des Finanz- und Hofkammerarchivs weisen im Zeitraum vom Dezember 1776 bis September 1818 nicht weniger als 91 Eintragungen zum Thema Rittgeld und spezielle Vergütungen auf. Dabei erhebt die Zahl keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Dieser Themenkreis war während der langen Napoleonischen Kriege omnipräsent und eine der wesentlichen, das Postwesen bedrohenden Gefahren. Es gab

³⁶⁴ Norm. 15.851 ex 1805; zit. bei Steinbach, Postwesen, 101.

³⁶⁵ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522 1805/7, Nr. 158 September.

³⁶⁶ Norm. 37.077 ex 1805; zit. bei Steinbach, Postwesen, 101.

³⁶⁷ Norm. 42.418 ex 1805 und 55.891 ex 1806; zit. bei Steinbach, Postwesen, 101.

³⁶⁸ Steinbach, Postwesen, 100.

immer wieder mahnende Stimmen, die um das Überleben der Postmeister sowie ihrer Poststationen besorgt waren und den Untergang des Postwesens befürchteten.

So wurde Graf Zichy durch ein Kabinettschreiben vom April 1806 vom allerhöchsten Entschluss in Kenntnis gesetzt, Maßnahmen zur Verbesserung des im Verfall begriffenen Postwesens zu ergreifen.³⁶⁹ Im Jahre 1807 wurden Vorbereitungen für eine neue Organisation des „gesunkenen“ Postwesens getroffen.³⁷⁰ Inwieweit sich diese Situation im Rückgang der Gefälleeinnahmen niederschlug, wird im Kapitel über die Entwicklung der Erträge aus dem Postwesen zu verifizieren sein.

Für jene galizischen Postmeister, deren jährliche Besoldung nur 150 Gulden betrug, und überall dort, wo es die gegebenen Umstände erforderlich machten, wurde für die Zeit des Krieges die Besoldung auf 200 Gulden erhöht.³⁷¹ Der von einigen Postmeistern erbetene Vorschuss in der Höhe von 300 Gulden wurde hingegen von der Hofkammer abgelehnt. Sie lehnte auch den Antrag auf Reduzierung der vorgeschriebenen Postpferde und Knechte ab, da eine derartige Bewilligung die Gefahr der Auflösung des mit Mühe aufgebauten Postwesens in sich barg. Auf weniger wichtigen Poststrouten war die Hofkammer durchaus bereit, einer Reduzierung der zu haltenden Pferde zuzustimmen, wenn dadurch keine Beeinträchtigung des Posttransportes gegeben war. Die jeweilige Beurteilung wurde dem Gubernium und der Oberpostverwaltung übertragen.

Trotz aller Maßnahmen rissen die Beschwerden wegen der „nicht gehörigen“ Beförderung von Stafetten, die im allerhöchsten und privaten Dienst unterwegs waren, nicht ab. Es gab auch Klagen darüber, dass Stafetten durch die Briefpost oder durch einen vom Ritt soeben zurückgekehrten Postillion abgefertigt wurden. Die Hofkammer untersagte die unzulässigen Gepflogenheiten und verpflichtete die Postmeister und Postknechte, nicht nur die Stafetten auf schnellstem Wege und ohne unnötigen Aufenthalt zu befördern, sondern verlangte auch die Einführung eigener Stundenpässe.³⁷² Die festgelegten Strafen reichten vom Einzug der Rittgelder bis zur Entlassung aus dem Postdienst. Postknechte, die sich nicht an die

³⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 524 1806/1, Nr. 601 April.

³⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 530 1807/1, Nr. 701 Jänner; Bd. 538 1807/9, Nr. 74 Februar.

³⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529 1806/7, Nr. 243 Februar.

³⁷²Steinbach, Postwesen, 102.

Vorschriften hielten, waren mit Stockhieben zu bestrafen und aus dem Postdienst zu entlassen.³⁷³

Nicht nur Postmeister und Postknechte neigten zur Nachlässigkeit, auch Kuriere machten sich einiger Vergehen schuldig. Die häufigsten Ursachen für Verspätungen waren entweder das Fehlen von Postpferden oder das Vorspannen von „elendsten“ Pferden.³⁷⁴ Es kam häufig vor, dass Kuriere durch betrunkene Postknechte befördert wurden, denen der Zeitbegriff infolge ihres alkoholisierten Zustandes abhandengekommen war.³⁷⁵ Aus staatspolitischen Überlegungen erteilte die Hofkammer den Postämtern die Anweisung, k. k. Kuriere mit der größten Beschleunigung und ohne den geringsten Aufenthalt zu befördern.³⁷⁶ Da während der Kriegszeiten Depeschen vorwiegend mit privaten Stafetten versendet wurden, ordnete die Hofkammer im Jahre 1807 an, dass die Postmeister mit der erforderlichen Anzahl von Pferden ausgestattet sein müssen. Die Beförderung der Kuriere durfte ausschließlich durch nüchterne und verlässliche Knechte erfolgen.³⁷⁷ Die Tatsache, dass der Gouverneur im März 1807 im Zusammenhang mit dem Niedergang des Postwesens auf verschiedene früher erlassene Verordnungen, Vorschriften und Patente des Postwesens hinwies, unterstreicht einerseits die grundsätzliche Bedeutung der Kurierpost für staatliche Depeschen und andererseits die offensichtliche Wirkungslosigkeit der angedrohten Strafen gegen die Postmeister und ihre Mitarbeiter wegen Nichterfüllung ihrer Pflichten.³⁷⁸ Es ist davon auszugehen, dass die allgemeine Situation für die Postmeister so schlecht war, dass ihnen die angedrohte Strafe als das geringere Übel gegenüber jenen Ausgaben erschienen war, die ihnen bei Einhaltung der Vorschriften erwachsen wären. Teilweise waren sie überhaupt nicht mehr in der Lage, die nötigen Mittel für einen ordnungsgemäßen Betrieb der Poststationen aufzubringen.

Trotz aller Ermahnungen, Strafandrohungen und Repressalien kam es weiterhin zu erheblichen Verspätungen. Davon betroffen war eine wichtige Estafette an den Kaiser auf der Route Wien–Lemberg, die mit erheblicher Verspätung ihr Ziel erreichte.³⁷⁹ Anhand der Stundenpässe stellte die Hofkammer fest, dass auf dieser Strecke Verspätungen bis zu 69

³⁷³Norm. 43.979 ex 1806; zit. bei Steinbach, Postwesen, 102.

³⁷⁴Norm. 1032 ex 1807; zit. bei Steinbach, Postwesen, 103.

³⁷⁵Steinbach, Postwesen, 103.

³⁷⁶Norm. 1032 ex 1807; zit. bei Steinbach, Postwesen, 103.

³⁷⁷Ebd., 103.

³⁷⁸Norm. 8636 ex 1807; zit. bei Steinbach, Postwesen, 103.

³⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 534 1807/4, Nr. 127 April.

Stunden auftraten und verlangte eine Untersuchung durch das Gubernium.³⁸⁰ Das Ergebnis der Untersuchung war wenig ermutigend, da sich herausstellte, dass ein Großteil der aufgetretenen Verspätungen auf ausgedehnte Wirtshausbesuche der Postillione zurückzuführen war. Häufig wurden die Postillione auch beschuldigt, „sie wandelten ihres Schlafes wegen nur in langsamen Schritten“ und verursachten damit enorme Verspätungen.³⁸¹ Um den Postbetrieb in Galizien vor dem Niedergang zu bewahren, ordnete die Hofkammer im Februar 1806 die Erhöhung der Besoldung und der Rittgelder für alle Postmeister in Galizien an.³⁸²

Im Sommer des Jahres 1808 häuften sich wieder die Beschwerden und bei einigen Poststationen kam es sogar vor, dass die Stafetten durch Boten zu Fuß oder gar durch Kinder befördert wurden. Das veranlasste die Hofkammer zu einer Erhöhung des Strafausmaßes im Übertretungsfall bis zu einer Höhe von fünfzig Gulden.³⁸³ Das Postpatent vom Jahre 1808 rief den Postmeistern unter Hinweis auf die Patente vom 8. Februar 1772 und 30. Oktober 1788 ihre Verpflichtungen wieder in Erinnerung.³⁸⁴ In dieser Zeit traten Verspätungen bei Postwagen mit auffällender Häufigkeit auf. Als Ursache stellte sich heraus, dass der Postwagen auf die erforderlichen Pferde warten musste.³⁸⁵

Das Problem der überhandnehmenden Teuerung für Lebensmittel und Futter veranlasste die Hofkammer im Jahre 1809 zu einer massiveren Hilfestellung für alle Postmeister.³⁸⁶ Die Verbesserung basierte auf einer EntschlieÙung vom 7. Jänner 1808, die eine Gleichstellung der Ärial- mit den Privatrittgeldern herbeiführte. Eine weitere Verbesserung ergab sich durch die Einführung der „Viertelposten“, bei denen zum Beispiel 10.000 Klafter 5/4 Posten entsprachen.³⁸⁷ Die Postmeister durften von den Passagieren für eine ungedeckte Kalesche ein Viertel, für eine halbggedeckte Kalesche die Hälfte des Rittgeldes pro Pferd verlangen. Für jene Postmeister, bei denen der jährliche Briefportoanteil nicht mehr als 200 Gulden betrug, wurde beginnend mit 1. Februar 1808 ein jährliches Gehalt von 200 Gulden ausbezahlt. Nicht

³⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 534 1807/4, Nr. 127 März. Norm. und HRB. Exh.9269 v. 4. März 1807; zit. bei Steinbach, Postwesen, 102.

³⁸¹Norm. 3901 ex 1807; zit. bei Steinbach, Postwesen, 104.

³⁸²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529 108/7, Nr. 243 Februar.

³⁸³Hkd. v. 3. September 1808 ; zit. bei Steinbach, Postwesen, 104.

³⁸⁴Steinbach, Postwesen, 104.

³⁸⁵Ebd., 104.

³⁸⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/1, Nr. 131 Jänner.

³⁸⁷Viertelposten – 10.000 Klafter entsprachen 5/4 Posten; in: FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/1, Nr. 131 Jänner.

stattgegeben wurde dem Antrag der Postmeister, ihnen die Erhaltung der Straßen innerhalb ihres Stationsbereiches gegen Zahlung eines „Pauschalquantums“ zu übertragen.³⁸⁸

Alle beschlossenen Maßnahmen sollten für die Postmeister nicht nur eine Verbesserung ihrer Lebensbedingungen bringen, sondern auch den Kauf ausreichender Futtermittelmengen und Ausrüstungsgegenstände für die Pferde gewährleisten. Der Grund für den Sinneswandel der allerhöchsten Stellen in Wien war das Horrorszenario eines zusammenbrechenden Postwesens und damit einhergehenden Niederganges der gesamten staatlichen Kommunikation. Ein umfangreicher Bericht über die fast aussichtslose Situation der Postmeister und des gesamten Postwesens ist uns aus dem Jänner 1810 erhalten.³⁸⁹ Der Bericht beinhaltet die folgenden Informationen: „[. . .] sie sind nicht nur ganz außer Stande die erforderliche Anzahl an Pferden zu halten, sondern ein großer Teil derselben muß wegen der überspannten Teuerung der Fourage³⁹⁰ die ohnehin geringe und zum Postdienst nicht hinreichende Anzahl an Pferden noch vermindern [. . .]. Überdies haben wir, was auch ein Menschenalter nicht denkt, seit dem Monat September 1809 fast täglich Regen- oder Nebelwetter, wodurch alle Straßen um so mehr zerstört und fast unfahrbar werden mußten. [. . .]. So ist der Postdienst und besonders jener der fahrenden Post in dem größten Gedränge und ohne andere wirksame Hilfe seiner Auflösung nahe. Die Postwägen müssen bei jeder Station halbe, ganze, auch mehrere Tage auf Bespannung warten. Die mit denselben fahrenden Passagiere müssen ihre Reise zu Fuß fortsetzen, und beinahe jede Zusammenarbeit mit anderen in- und ausländischen Postwägen ist zerstört. [. . .] Wenn dies wahr ist, daß Aushülfspferde der Dominien nur für die leichten Postritte, keineswegs aber für die Post- und Beiwägen verwendet werden dürfen, so ist es schlechterdings unmöglich, daß die Postwägen verführt werden können, und man müßte diese Anstalt bis zur Erholung der Postmeister einstellen oder suspendieren, um das sich derselben bedienenden Publikum nicht zu täuschen. Und welche Sensation würde dies nicht in den Ausländern, mit denen die fahrende Postanstalt auf allen Grenzpunkten verbunden ist, hervorbringen. [. . .] Es gibt Bauern, die für ein Pferd und einfache Post an Rittgeld 10 fl auch mehr fordern, und außerdem nicht einspannen wollen.“³⁹¹ In dem Bericht wird mit Dringlichkeit verlangt, dass

³⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/1, Nr. 131 Jänner.

³⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 553 1810/1, Nr. 2 Jänner.

³⁹⁰„Fourage: Eigentlich versteht man hierunter alles dasjenige, wovon ein Pferd unterhalten werden kann, als: Heu, Stroh und Haber, oder überhaupt das Pferdefutter“, zit. bei J. G. Krünitz, Oeconomische Encyclopädie, Bd. 15, 477.

³⁹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 553 1810/1, Nr. 2 Jänner.

Bauern und Herrschaften gezwungen werden sollten, für die Post Aushilfspferde bereitzustellen. Der Bericht wies darauf hin, dass das Entgelt von zwei Gulden und dreißig Kreuzern das die Bauern bei offiziellen Ritten bekamen, keinen ausreichenden Anreiz für die Bereitstellung ihrer Dienste gegenüber der Entlohnung von drei Gulden, die sie bei Privatritten erhielten, bot. Die Problematik der Erhaltung der Postställe war nicht nur in Galizien festzustellen. Graf Sickingen musste dem Kaiser im Jahre 1812 melden, dass der Poststall in Wien im Oktober 1811 einen Verlust von 1685 Gulden und im November desselben Jahres einen weiteren Verlust von 1800 Gulden erlitt. Er rechnete dem Kaiser vor, dass die Erhaltung eines Pferdes pro Tag Kosten von vier Gulden verursachte und das erhöhte Rittgeld von drei Gulden, das am 15. Dezember wieder auf zwei Gulden abgesenkt wurde, auch nicht kostendeckend war, um eine Station aufrechtzuerhalten.³⁹²

Die Hilfe für das von Kriegswirren geschüttelte Galizien war sichtlich nicht ausreichend, da sich die Postmeister im April 1812 mit der dringenden Bitte um Hilfe an das Gubernium und die Hofkammer wendeten. Sie führten an, dass sie ohne Hilfestellung den Postbetrieb nicht mehr aufrechterhalten könnten.³⁹³ Ein allerhöchstes Kabinettschreiben an den Grafen Wallis vom Juni 1812 weist auf den Verfall der Posten in Galizien und die damit verbundenen Unzulänglichkeiten bei der Besorgung des Kurierdienstes hin. Dem Grafen wurde befohlen, das Allernötigste für die schnellste Beförderung der Kuriere zu veranlassen.³⁹⁴

In einer, wenn auch aus anderen Gründen schwierigen finanziellen Lage befand sich im Jahre 1812 der Postmeister von Brody, der um Entbindung der Verpflichtung, einen Pferdestall zu unterhalten, ansuchte.³⁹⁵ Der Grund für das Ansuchen war vermutlich der Mangel an Reisenden von und nach Russland, infolge der Rüstungsanstrengungen, die Napoleon wegen des bevorstehenden Russlandfeldzuges unternahm. Der Postmeister wurde jedoch von der Hofkammer verpflichtet, den Stall weiter zu betreiben, und man gewährte ihm ab dem Jahre 1812 eine Aushilfszahlung in der Höhe von 20 Gulden W.W. Bereits im Juli des gleichen Jahres bewilligte die Hofkammer für alle Postmeister in Galizien und der Bukowina die Auszahlung von Vorschüssen auf die kommende Ernte, um den Postmeistern den Unterhalt der Kurierpferde zu ermöglichen.³⁹⁶

³⁹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 565 1812/1, Nr. 341 Jänner.

³⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 566 1812/7, Nr. 270 April.

³⁹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 567 1812/7, Nr. 549 Juni.

³⁹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 566 1812/7, Nr. 131 April.

³⁹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 568 1812/7, Nr. 551 Juli.

Eine nicht unerhebliche Gefährdung des Postbetriebs ergab sich in Kriegszeiten durch die Rekrutierung von Postillionen und Postknechten. Die Postillione konnten durch die Militärverpflichtung die anfallende Post nicht mehr ordnungsgemäß transportieren und die Postmeister fielen infolge des strikten Befehls, die Poststation nicht zu verlassen, auch als unmittelbare Transporteure der Postsendungen aus. Die galizischen Postmeister richteten sich im Jahre 1806 mit dem Ansuchen um Befreiung ihrer Postillione vom Militärdienst an die Hofkammer. Sie erhielten einen positiven Bescheid, aufgrund dessen für jede Poststation jeweils ein Postillion und ein Stafettenreiter vom Militärdienst befreit wurden.³⁹⁷

Gewisse finanzielle Einbuße mussten jene Postmeister in Kauf nehmen, die ihren Dienst an einer Poststation verrichteten, die an keiner Postwagenverkehrs-Route lag. Im Jahre 1806 wurde der bisher durch die reitende Post durchgeführte Transport mit Geld, Groppi³⁹⁸ oder mit Geld und Pretiosen beschwerter Briefe, unabhängig von ihrem jeweiligen Gewicht verboten und dem Postwagenversand zugeordnet.³⁹⁹ Andererseits waren die Abfertigung und der Transport derart beschwerter Briefe hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen und dem damit verbundenen höheren administrativen Aufwand nicht unproblematisch. Die Postmeister verloren einen Teil ihrer Einnahmen und für die Parteien bedeutete die Regelung einen erheblichen Mehraufwand.

Die Kriegsjahre brachten nicht nur die Unsicherheiten hinsichtlich der umkämpften Gebiete mit sich, sondern sie steigerten die Not der Bevölkerung und verleiteten einige Personen sowie marodierende Soldaten zu Raubüberfällen und Diebstahl. Dabei kam es nicht nur in grenznahen oder menschenleeren Gebieten zu Überfällen, sondern auch unmittelbar vor Hauptstädten. Im Jahre 1804 wurde in der Nähe von Lemberg ein Postwagen überfallen und eine Anzahl von Paketen geraubt.⁴⁰⁰ Glück im Unglück hatten Kondukteur und Postillion bei einem Raubüberfall auf den Lemberger Postwagen im Jahre 1798 auf der Strecke zwischen Skotschau und Teschen. Das mitgeführte Paket des Kaisers war vorerst verschwunden, konnte aber glücklicherweise unverletzt am Weg aufgefunden werden, wo es die Räuber vermutlich auf der Flucht verloren hatten.⁴⁰¹ Die Zunahme der Überfälle führte bei der

³⁹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 36 August.

³⁹⁸Hempel-Kürsinger, Alphabetisch-chronologische Übersicht der k. k. Gesetze und Verordnungen vom Jahre 1740 bis zum Jahre 1821, 4. Bd., 4.

³⁹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 61 März. Hempel-Kürsinger, k. k. Gesetze und Verordnungen, 4. Bd., 14.

⁴⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 516 1804/7, Nr. 305 November.

⁴⁰¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 484 1798/9, Nr. 697 Februar.

Hofkammer wie auch letztlich beim Kaiser zu der Überzeugung, vor allem Postwagen durch einen zusätzlichen Postillion und später durch Militär begleiten zu lassen. Im Jahre 1783 entschloss man sich sogar, die zwischen Temeswar und Kaschau verkehrenden Postknechte auf dem „beunruhigten Postkurs“ zu bewaffnen.⁴⁰² Aufgrund eines Vorfalles, bei dem ein Ordinari-Felleisen verloren gegangen ist, wurde durch allerhöchstes Kabinettschreiben aus dem Jahre 1805 der Transport dieser Felleisen, unabhängig von ihrem Gewicht, mit zwei Pferden und einer Begleitung durch einen Soldaten oder einen vertrauten Mann angeordnet.⁴⁰³ Im Jahre 1806 entschloss sich der Hofkriegsrat auf Antrag der Hofkammer, Postwagen in speziell gefährdeten Gegenden durch Kavallerie begleiten zu lassen.⁴⁰⁴ Bereits 1807 ging man dazu über, zur Sicherung der Poststruten Kavallerie und Artillerie einzusetzen.⁴⁰⁵ Die Anträge auf militärische Eskorten sind auch nach 1814 nicht abgerissen. Da die Bevölkerung sehr arm war und viele marodierende Soldaten ohne Beschäftigung durch das Land zogen, war die Verlockung eines Überfalls auf eine Postkutsche groß. Die Situation beruhigte sich langsam nach dem Wiener Kongress, was aus der abnehmenden Zahl entsprechender Akten geschlossen werden kann.

Die Napoleonischen Kriege verursachten speziell in den jeweiligen Einmarschgebieten eine vorübergehende Stilllegung der Poststruten, was zu hohen Einbußen bei den Einnahmen der Postmeister führte. So musste der Gouverneur von Mähren und Schlesien im Jänner 1806 die Einstellung der Postverbindung zwischen Brünn, Böhmen und Galizien wegen des Einmarsches französischer Truppen melden.⁴⁰⁶ Die Unterbrechungen waren meistens nur während der Kampfhandlungen notwendig und die Postverbindung konnte nach einigen Wochen wieder aufgenommen werden. Bereits im Jänner des Jahres 1806 konnte der Hofkammer wieder eine beschleunigte Abfertigung der Post zwischen Olmütz und Brünn gemeldet werden.⁴⁰⁷

Im Jahre 1812 wurde die Situation des Postwesens in Galizien durch ein Kabinettschreiben des Grafen Wallis in einem sehr düsteren Bild gezeichnet. Er klagt in seinem Schreiben, dass der Verfall der Postorganisation so stark sei, dass der wichtige Kurierdienst und damit der

⁴⁰²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 395 1783/1, Nr. 111 Februar.

⁴⁰³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519 1805/1, Nr. 25 Dezember.

⁴⁰⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 40 August.

⁴⁰⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 539 1807/9, Nr. 121 August.

⁴⁰⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 524 1806/1, Nr. 280 Jänner.

⁴⁰⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 526 1806/4, Nr. 256 Jänner.

Transport der amtlichen Schreiben nicht mehr gewährleistet sei.⁴⁰⁸ Er reklamiert seitens der zentralen Stellen die entsprechenden Maßnahmen, um den erforderlichen Kurierdienst aufrechterhalten zu können. Die zentralen Stellen konnten sich jedoch aufgrund der höchst angespannten finanziellen Situation des Staates nur sehr zögerlich und schrittweise zu einer Verbesserung der Situation entschließen. Die Notlage sollte noch Jahre anhalten und war selbst am Ende des in dieser Arbeit untersuchten Zeitraums nicht beendet.

5.8 Die Poststraßen, ihr Zustand und ihre Sicherung gegen Überfälle

Auf den Zustand der Poststraßen und ihren Verbau durch Anrainer und Gemeinden gibt bereits das kaiserliche Patent vom 15. Jänner 1662 unmissverständliche Hinweise. Das Patent spricht von „verbauten“ und „unverbauten“ Poststeigen und Straßen und bringt Letztere mit einer geringen Benutzung in Zusammenhang. Gemeint ist bei „verbaut“ nicht nur die Herstellung der Straßen, sondern auch der Rückbau der durch die Anrainer sukzessive verbauten Straßenflächen, durch die der Post die Durchfahrt versperrt wurde.⁴⁰⁹ Im Patent wird auch über den Zustand der Straßen geklagt, der vor allem durch das Wetter im Allgemeinen und Unwetter im Besonderen verschlechtert wurde: „Da bei unstätem und bösem Wetter die Straßen also verderbt, mit Wasser und Kot überschwemmt, auch die Wege so grundlos, daß daselbst die Posten weder Tag noch Nacht füglich durchkommen können, auf abseitigen Rain und Wegen durchgelassen werden, [. . .]“⁴¹⁰. Obwohl die Gesetzgebung für den Bau und Erhalt der Straßen in der Habsburgermonarchie von Kronland zu Kronland variierte, blieb die Grundlage für die verpflichtende Leistung überall dieselbe: Arbeitsleistung der Untertanen und Materialbeschaffung durch den Grundherrn. „Die Herstellung und der Erhalt der nicht chaussierten Landstraßen [. . .] liegt gemäß der Landesverfassung den angrenzenden, d.i. längs dieser Straßen gelegenen Dominien (Territorialobrigkeiten) und Ortschaften (Gemeinden) ob.“⁴¹¹ Das Desinteresse der verpflichteten Grundherren und Bauern war deshalb groß, da sie durch die unfreiwillige Straßenarbeit in der Regel einen ganzen Arbeitstag verloren. Sehr häufig wurde nur schwaches Zugvieh eingesetzt und

⁴⁰⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 567 1812/7, Nr. 549 Juni.

⁴⁰⁹HHSTA, Patentsammlung 10; zit. bei Effenberger, Geschichte, 82.

⁴¹⁰Effenberger, Geschichte, 82.

⁴¹¹Selner, Systematische Darstellung aller über das Straßenwesen und die Eisenbahnen bestehenden kaiserl. köngl. Österreichischen Gesetze und Verordnungen mit vorzüglichster Rücksicht auf das Königreich Böhmen, Karlsbad 1843, 29.

schlechte Schotterqualität für die Ausbesserungsarbeiten verwendet. Die Folge waren Fahrbahnen mit tiefen Fahrbahnriemen und riesigen Schlaglöchern.⁴¹² Das Gesetz sah vor, dass die Untertanen fünf, vier oder drei Tage Wegefron im Jahr zu leisten hatten.

Die Straßenfron war nicht nur in der Habsburgermonarchie ein Problem, zu dem sich zusätzlich das Fehlen von Facharbeitern und speziellen Fachkenntnissen gesellte. Andere Länder wie etwa England und die süddeutschen Staaten wechselten bereits im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts zu einem Mautsystem. In Frankreich beschritt man andere Wege, um den Straßenbau zu fördern. Im Jahre 1776 wurden die bisher verpflichtenden Naturalleistungen in Geldleistungen umgewandelt, da es einfacher war, Arbeiter für Geld zu finden um die Durchführung der Arbeiten zu ermöglichen. In der Habsburgermonarchie wurde zwar in der 1760iger und 1770iger Jahren die Straßenfron aufgehoben, sie blieb aber für bestimmte Straßenkategorien infolge chronischen Geldmangels des Staates noch bis in das 19. Jahrhundert bestehen.⁴¹³

Eine allmähliche Verbesserung in der Technologie des Straßenbaus trat in der Habsburgermonarchie erst mit dem systematischen Einsatz spezialisierter Fachleute im Rahmen der Landesbaudirektionen ein. Das im Jahr 1815 in Wien gegründete Polytechnicum förderte die theoretische und praktische Ausbildung im Bereich des Straßenbaus und hob ihn in den Rang der „exakten technischen Wissenschaften“.⁴¹⁴ Die Vorreiterrolle in der Ausbildung übernahm Frankreich, das sehr früh die Bedeutung hochqualifizierter Arbeitskräfte für die Machtentfaltung des Staates erkannte.⁴¹⁵ Im Jahre 1747 wurde die „École des ponts et chaussées“, 1795 die „École polytechnique“ gegründet.⁴¹⁶

Die volkswirtschaftlichen Folgekosten schlechter Straßen und Verkehrsverbindungen waren wahrscheinlich den meisten Verkehrsteilnehmern wie auch dem Ärar kaum bewusst. Auch heute lassen sich die durch mangelhafte Straßen hervorgerufenen Verkehrsverzögerungen volkswirtschaftlich kaum in Zahlen fassen. Bewusst wurde dem Ärar sowie seinen höchsten Zentralstellen die Bedeutung der „verlorenen Zeit“ erst bei der Betrachtung der Stundenzettel und der daraus errechneten Verspätungen. Spätestens, wenn dringende

⁴¹²Kropatschek, Oesterreichs Staatsverfassung vereinbart mit den zusammengezogenen bestehenden Gesetzen Bd. 5, Wien 1794, 19.

⁴¹³Huber, Verkehrsmittel, in: Handwörterbuch der Staatswissenschaft 7, Jena 1901, 418.

⁴¹⁴Steenstrup, Leitfaden zur Anlage und Erhaltung der Landstraßen, 229 f.

⁴¹⁵Fischer, Rekrutierung und Ausbildung von Personal, in: Studien zum Beginn der modernen Welt, Hg. R. Koselleck, Stuttgart 1977, 214.

⁴¹⁶Sombart, Der moderne Kapitalismus 2/1, München 1917, 214.

politische oder andere zu übersendende Nachrichten im Zuge von Kriegsgeschehen nicht rechtzeitig übermittelt werden konnten, offenbarte sich der erlittene politische oder materielle Verlust infolge der Verspätungen. Die Postakten des Finanz- und Hofkammerarchivs beinhalten eine große Anzahl von Urkunden und Akten, die über den beklagenswerten Zustand der Poststraßen in der Habsburgermonarchie berichten. Die Beschwerden über den Straßenzustand im Königreich Galizien kulminierten im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts als Folge der Napoleonischen Kriege, die massiv auf Polen und seine Teilungsgebiete übergriffen. Die Problematik schlechter Poststraßen war aber kein Symptom dieser Zeit, sondern zieht sich wie ein roter Faden durch die Postgeschichte des Reiches und der Habsburgermonarchie. Die Anzahl der beschwerdeführenden Postmeister, sowie höher gestellter Persönlichkeiten ist kaum überschaubar.

In der Zeit der Übernahme Galiziens durch Österreich waren befestigte Straßen noch unbekannt und die Post musste über unwegsame Pfade durch Schlamm und Morast befördert werden. Im Frühjahr, wenn die Flüsse Hochwasser führten, wurden einfache Brücken, aber auch Fähren weggeschwemmt. Die Post wurde dann watend oder schwimmend an das andere Ufer gebracht.⁴¹⁷ Das Hochwasser verursachte häufig Verluste an Mensch, Pferd und manchmal auch der gesamten Post. Erreichte der Postillion das andere Ufer, dann war die Post durchnässt oder beschädigt.⁴¹⁸ Große Flüsse wie die Donau ließen den Postillionen bei Hochwasser kaum eine Chance, das andere Ufer zu erreichen. Der Fluss trat über die Ufer und riss Gebäude, die in der Nähe des Ufers standen, und Brücken mit sich. Dabei erlitt die Post große Verspätungen, wie aus einzelnen Archivalien der Postakten zu entnehmen ist. Durch einen Dammbbruch in der Nähe der Stadt Tarnow wurde im Jahre 1792 die Poststraße von den austretenden Fluten weggespült und musste später wieder hergestellt werden.⁴¹⁹

Der wirtschaftliche Schaden, den vor allem der Handel durch das verspätete Eintreffen der Posten zu beklagen hatte, lässt sich nicht in Zahlen fassen, aber tendenziell anhand eines Beispiels aus dem Jahre 1816 dokumentieren. Die Handelsleute aus Jaroslau klagten über das verspätete Eintreffen ihrer Briefe aus Wien. Dem Akt liegt auch ein „Stundenpaß“ mit den

⁴¹⁷Steinbach, Postwesen, 83.

⁴¹⁸Ebd., 83.

⁴¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 449 1792/7, Nr. 1010 Juli.

eingetragenen Verspätungen des Postwagens bei.⁴²⁰ Es wird dabei von einer „Expeditionszeit“ im Ausmaß von 115 Stunden gesprochen.⁴²¹

Die Sicherheit im Allgemeinen sowie die Sicherheit der Post auf den Poststraßen verhielt sich im umgekehrten Verhältniss zu den jeweils aktuellen Kriegswirren. Es gab zwar immer ein gewisses Maß an Unsicherheit, speziell in den östlichen Grenzregionen, aber die Zunahme von Überfällen korrelierte mit dem wirtschaftlichen Niedergang und dem damit verbundenen enormen Anstieg der Lebenshaltungskosten während der kriegerischen Auseinandersetzungen.

In den Postakten finden sich relativ wenige Hinweise auf Raubüberfälle und Diebstahl. Ludwig Steinbach widmet ihnen hingegen in seiner Arbeit für das Kronland Galizien breiten Raum. Das lässt die Schlussfolgerung zu, dass nur ein geringer Teil der Vorkommnisse bis an die höchsten Stellen in Wien vorgedrungen war.⁴²²

Um Raubüberfälle auf Postwagen, Diebstähle von Postpaketen und Wertsendungen zu vermeiden, erließ die Hofkammer 1783 ein Dekret, das demjenigen, der einen Diebstahl oder einen Raubüberfall meldete und den Täter überführen konnte, eine Belohnung von 100 Dukaten und im Falle einer Mittäterschaft Straffreiheit in Aussicht stellte.⁴²³

In den Jahren 1790/91 häuften sich die Raubüberfälle auf die Post in Ungarn und es kam in der Folge zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den ungarischen und galizischen Postmeistern.⁴²⁴ Die ungarischen Postmeister versuchten das Verschulden auf die galizischen Postmeister abzuwälzen, die sich jedoch heftig dagegen wehrten. Da keine Einigung in Sicht war, schlug das Lemberger Oberpostamt vor, die Felleisen an der Grenzstation in Dukla zu öffnen und alle aus Ungarn ankommenden Wertbriefe zu untersuchen. Für den strittigen Fall entschied die Hofkammer im Jahre 1792, dass die Hälfte des Wertes der geraubten Briefe, der einem Gesamtwert von 250 Gulden entsprach, die Lemberger und die andere Hälfte die ungarischen Postmeister ersetzen mussten.⁴²⁵ Die Kaschauer Postverwaltung beschuldigte jedoch die Lemberger Postbeamten, die Briefkarten gefälscht und von der ungarischen

⁴²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589 1816/7, Nr. 690 Jänner.

⁴²¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 589 1816/7, Nr. 405 April.

⁴²²Steinbach, Postwesen, 1 f.

⁴²³Ebd., 105.

⁴²⁴Ebd., 105.

⁴²⁵Ebd., 105.

Postverwaltung zu Unrecht den Ersatz in Geldwerten verlangt zu haben.⁴²⁶ Nach Ansicht von Steinbach dürfte das Lemberger Oberpostamt im Recht gewesen sein, da die Hofkammer die schriftliche Widerrufung der „zugemuteten“ Fälschung der Briefkarten befahl und die ungarische Postverwaltung den Betrag von 100 Gulden ersetzen musste.⁴²⁷

Ein äußerst interessanter begleitender Militärschutz war die im Jahre 1778 angeordnete Postwagen-Eskortierung von Geldtransporten. Die sogenannten „Silberreiter“ hatten die Aufgabe, den für den Geldtransport eingesetzten Postwagen zu eskortieren.⁴²⁸ Man sieht, dass bereits vor mehr als zweihundertdreißig Jahren der Geldtransport ein überaus aktuelles Thema war.

Die allgemeine Sicherheit auf allen Straßen wurde im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts infolge der Kriegswirren und der enormen Teuerung der Lebens- und Futtermittel immer schlechter. Es häuften sich die Raubüberfälle sowohl in den Postämtern als auch auf den Poststraßen. Steinbach führt in seinen Untersuchungen den Vorfall des Erbherrn Chrzanowski auf Eifka an, der anstatt eines Wertbriefes von 150 Gulden nur acht Stück Papiere erhalten hatte.⁴²⁹

Obwohl die Hofkammer wiederholt Weisungen für den Versand von Wertgegenständen herausgab, hielten sich viele Parteien nicht daran und begünstigten auf diese Weise den Verlust von Sendungen. Bemerkenswert war auch der Fall des Prinzen von Lothringen im Jahre 1801, dem für seine verloren gegangene Schachtel mit Kleinodien aus den Postgefällen ein Schadenersatz von 2.000 Franken geleistet wurde.⁴³⁰

Da sich die Überfälle auf die Briefpost und auf Postwagen häuften, musste ab dem Jahr 1801 zur Sicherung der Transporte teilweise militärische Begleitung angeordnet werden.⁴³¹ Wie sich aus den Urkunden entnehmen lässt, wurde die Notwendigkeit der militärischen Begleitung während der Napoleonischen Kriege verstärkt. Im Jahre 1805 und 1806 ordnete die Hofkammer⁴³² an, dass die tägliche und die gewöhnliche Briefpost immer mit zweispännigen Postwagen zu befördern seien, welche von einem Soldaten oder einem

⁴²⁶Steinbach, Postwesen, 105.

⁴²⁷Ebd., 106.

⁴²⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 380, 1778/3, Nr. 393 Februar.

⁴²⁹Steinbach, Postwesen, 106.

⁴³⁰Ebd., 106 f.

⁴³¹Ebd., 107.

⁴³²Ebd., 107.

anderen mit dem Schutz des Postwagens betrauten Mann begleitet wurden.⁴³³ Die Bedrohung war so akut, dass sich die Hofkammer 1806 entschloss, in Gegenden, wo die Gefahr von Raubüberfällen groß war, die Postwagen sogar durch Kavallerie oder die örtliche Wache begleiten zu lassen.⁴³⁴

Die Beraubung eines Lemberger Postwagens, der im Jahre 1806 von Proßitz nach Wischau unterwegs war, erregte großes Aufsehen und veranlasste die Hofkammer, das Generalkommando aufzufordern, militärische Streifen in speziell bekannten gefährdeten Gebieten einzusetzen.⁴³⁵ Dieser Anordnung folgte eine weitere, die besagte, dass die Postwagen in der Nacht zu eskortieren waren.⁴³⁶ Es sollte aber noch ärger kommen, denn im Jahr 1807 musste die Hofkammer anordnen, dass zur Sicherung von Postwagen sowie der Posttrouten Kavallerie den Transport von Station zu Station begleitet.⁴³⁷ Auf diese Weise kam eine Anzahl von 680 Mann Militär für Schutzfunktionen zum Einsatz. Ein hoher Zoll an den Primat der Sicherheit.

Im Oktober des Jahres 1807 erteilte die Hofkammer dem Generalkommando in Galizien den Auftrag, jedem Postwagen vier Mann Begleitschutz beizugeben und aus Sicherheitsgründen einen Beiwagen mitzuführen.⁴³⁸ Bedenkt man, wie aufwendig vor dem Jahre 1807 das Genehmigungsprozedere für das Mitführen eines zweiten Postwagens war, so vermittelt die aus Gründen der Sicherung des Posttransportes getroffene Entscheidung der Hofkammer in diesem Jahr die Brisanz des herrschenden Sicherheitsrisikos. Als sich die Raubüberfälle auf Postwagen wieder zu häufen begannen, ordnete die Hofkammer auf Befehl des Kaisers im Jahre 1808 an, dass in Gegenden, die von Postwagen befahren würden und wo der Verdacht „des Aufenthaltes von Räubern oder anderen lüderlichen Gesindels“ bestünde, das Militär im Einvernehmen mit den politischen Behörden öfter zu unvermuteten Streifzügen auszurücken hatte.⁴³⁹

Wie kritisch die Situation für die Bevölkerung und die Soldaten war, lässt sich auch anhand eines Vorfalles im Jahre 1805 ermessen. Im Kreis von Bochnia verübte ein Ulan einen

⁴³³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519, 1895/1, Nr. 25 Dezember.

⁴³⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528, 1806/9, 40 August.

⁴³⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528, 1806/9, Nr. 108 August.

⁴³⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528, 1806/9, Nr. 27 September.

⁴³⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 539 1807/9, Nr. 121 August.

⁴³⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 539 1807/9, Nr. 518 Oktober.

⁴³⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 541/543 1808/9, Nr. 3 März.

Raubüberfall auf die Briefpost und wurde wegen seiner Tat mit 25 Stockstreichen bestraft.⁴⁴⁰ Ein derartiger Vorfall war in Kriegszeiten kein Einzelfall und zeugt vom Verlust der allgemeinen Disziplin, die wahrscheinlich auch eine Folgeerscheinung der wirtschaftlichen Umstände war.

Die Frage der Sicherheit involvierte auch den Zustand der Poststraßen. Es gehörte zu den Aufgaben der Landesstelle und ihrer untergebenen Behörden, auf den Erhalt der Straßen zu achten. In diesen Prozess waren die Postmeister ebenfalls eingebunden. Sie unterhielten mit den zuständigen Kreisämtern einen regen Schriftverkehr über den jeweiligen Straßenzustand ihrer Strecke sowie die notwendigen Erhaltungsarbeiten.⁴⁴¹ Die Hofkammer ließ sich bei ihrem Erlass⁴⁴² vom Jahre 1807 von dem Gedanken leiten, dass die Postmeister den jeweiligen Zustand der Straßen am besten kennen würden, da ihre Postillione täglich auf den Straßen verkehrten. Das Dekret verpflichtete die Postmeister, den jeweils halben Weg zur nächsten Poststation ständig überprüfen zu lassen. Es gehörte auch zu ihrer Pflicht, den zeitlichen wie auch den technischen Fortgang sowie die Qualität der angeordneten Bautätigkeiten zu überwachen. Sie hatten zu prüfen, ob „die Anschotterung die Einräumung der Geleise hinlänglich und zur rechten Zeit geschehe, dann ob die vorschriftsmäßige Anzahl der Schotterhaufen vorhanden seien“⁴⁴³. Als Informanten wurden die Postillione herangezogen, die laufend auf den Poststraßen unterwegs waren. Im Falle wesentlicher Gebrechen, die mitunter die Kompetenz der Landesstelle überschritten, musste die Hofkammer durch Anzeige unter Beilage eines Gutachtens eingeschaltet werden. Auch wenn keine Gebrechen vorlagen, hatten die Postmeister halbjährliche Berichte über den Zustand der Poststraßen an die Kreisämter zu erstellen.⁴⁴⁴

Der Erhalt der Handels- und Poststraßen durch die angrenzenden Bewohner wurde von der Hofkammer 1811 folgendermaßen geregelt.⁴⁴⁵ Alle Bewohner, die innerhalb eines von der Straße gerechneten drei Meilen breiten Streifens wohnten und nach Ansicht der Hofkammer den größten Nutzen aus der Straße zogen, waren verpflichtet, an den Erhaltungsarbeiten mitzuwirken. Bewohner von königlichen Städten, Munizipalstädten und der bevorrechteten

⁴⁴⁰Exh. 49.238 vom 26. November 1805; zit. bei Steinbach, Postwesen, 108.

⁴⁴¹Steinbach, Postwesen, 108.

⁴⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 531 1807/1, Nr. 370 Juli.

⁴⁴³Steinbach, Postwesen, 109.

⁴⁴⁴Ebd., 109.

⁴⁴⁵Ebd., 109.

Marktflecken waren zwar von der Leistung der Straßenfron befreit, mussten aber ihren Beitrag in barem Geld entrichten. Jeder Bewohner, dessen Haus innerhalb einer Meile von der Straße gerechnet lag, musste für fünf Tage, jene, die zwei Meilen entfernt wohnten, vier Tage und die bis zu drei Meilen entfernt wohnten entsprechend den drei Frontagen einen Beitrag in barem Geld leisten. Jene Hauseigentümer, die den Militär-Quartierbeitrag nach den ersten vier Klassen entrichteten, zahlten den Beitrag als „bespannte Untertanen“ mit 36 Kreuzer, die anderen mit zwölf Kreuzer als Handfröner. Anstatt den Beitrag bar zu entrichten, durfte die Leistung auch in natura erbracht werden. Diese Beitragsleistung war ab 1. November 1811 zu bezahlen.⁴⁴⁶

5.9 Das Besoldungssystem und die Problematik der Erbllichkeit der Poststationen

Nach einem kurzen Überblick der historischen Entwicklung der Entlohnung der Postmeister und ihrer Gehilfen soll auf die innerhalb des Betrachtungszeitraums von 1772 bis 1820 geltenden Bestimmungen für die Habsburgermonarchie und Galizien eingegangen werden.

Unter der Herrschaft Kaiser Ferdinand I. durften die Postmeister für die Angelegenheiten des Hofes über ihre Ordinari hinaus noch zusätzlich drei weitere Pferde halten. Dafür waren sie verpflichtet, „Pulgen“⁴⁴⁷ und Wachstücher für die Verwahrung der Briefe gegen einen jährlichen Kostenbeitrag von 20 Gulden in Vorrat zu halten. Diese Verpflichtung galt für die Poststützpunkte Wien, Prag, Trient, Innsbruck und Augsburg.⁴⁴⁸ Laut Effenberger, ging aus einem nicht näher genannten Aktenbeleg des Jahres 1631 hervor, dass jene Gelder, die die Postmeister für den Versand von privaten Briefen und Paketen erhielten, ihnen als ein Regale verblieben sind.⁴⁴⁹ Von jenen Personen, die beim Versand ihrer Briefe die Portofreiheit für die sogenannten Ex-officio-Briefe genossen, waren kaiserliche Beamte, Botschafter und Agenten. Von ihnen erhielten die Postmeister als Anerkennung zum Jahreswechsel ein Neujahrsgeschenk.⁴⁵⁰

⁴⁴⁶Norm. 45.918, Kreisschr. v. 1. November 1811; zit. bei Steinbach, Postwesen, 109.

⁴⁴⁷Pulgen auch Bulgen - lederne Wasserkübel oder Behälter; zit. in Pierer's Universal-Lexikon, Band 3. Altenburg 1857, 445.

⁴⁴⁸Effenberger, Geschichte, 60.

⁴⁴⁹Ebd., 60.

⁴⁵⁰Ebd., 60.

Im Jahre 1722, dem Jahr der Inkamerierung der Postanstalt, wurde den Postmeistern von Eger, Pilsen, Glatz, Laibach, Ofen und Ödenburg sowie jenen auf den Routen zwischen Wien und Prag, Graz, Breslau, Linz, Pressburg und Ödenburg die Hälfte, von den anderen Poststationen zwei Drittel vom eingenommenen Briefporto überlassen, der verbleibende Rest war an das „Aerarium“ abzuführen.⁴⁵¹ Einigen Postmeistern wurde das eingehobene Briefgeld gegen Zahlung eines bestimmten Ablösebetrages komplett verpachtet.⁴⁵²

Beginnend mit dem 1. Februar des Jahres 1751 wurde den auf den Postrouten befindlichen, den sogenannten „Unterwegs-Postmeistern“, die bis zu 60 Gulden vierteljährlich an Briefgeldern verrechneten, die Hälfte, jenen, deren Briefgeld-Einnahmen 120 Gulden erreichten, ein Drittel und jenen mit einer Einnahme von 200 Gulden und darüber ein Viertel als Briefportoanteil überlassen. Für die Durchführung der Geschäfte mit dem Postwagen erhielten sie fünf Prozent der Fahrposteinnahmen.

Ein besonderes Vorrecht wurde den innerösterreichischen Postmeistern unter Erzherzog Ferdinand mit dem Patent vom 2. April 1603 eingeräumt, womit die Postmeister von der üblichen Militäreinquartierung in ihrem Posthaus befreit wurden.⁴⁵³ Das Patent befreite die Postmeister von der Wacht sowie anderen Lasten wie Kriegskontributionen und damit verbundenen Auflagen. Ebenso waren sie von der „Jagdrobot“ befreit.⁴⁵⁴

Zur Abgeltung der durch die Napoleonischen Kriege hervorgerufenen Teuerung wurde den Postmeistern ein Anteil am Briefporto eingeräumt. Erreichte das jährliche Briefportoaufkommen nicht die Grenze von 200 Gulden, bekamen die Postmeister ein Gehalt von 200 Gulden, mussten aber das eingenommene Briefporto abliefern und gleichzeitig wurde die Bezahlung der Ärial- und Privatritte eingestellt.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, war die Institution der Post in Österreich bis zum Jahre 1722 mit allen Einkünften ein Erblehen der Familie Paar. Im Jahr 1722 wurde mit der Familie Paar ein Vertrag, der sogenannte Rezess, abgeschlossen, der die Postverwaltung inklusive aller Einkünfte unter die Verwaltung des Staates stellte.⁴⁵⁵ Der jeweils Erstgeborene der Familie durfte noch im begrenzten Ausmaß bestimmte Agenden der nun staatlichen

⁴⁵¹Effenberger, Geschichte, 60.

⁴⁵²Ebd., 61.

⁴⁵³Ebd., 61.

⁴⁵⁴Ebd., 61.

⁴⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. F 18, Nr. 32/1, 12. Juni 1722.

Postverwaltung durchführen. Im Jahre 1813 wurden auch diese speziellen Agenden vom Staat eingezogen.⁴⁵⁶

Das ursprüngliche Erblehensverhältnis brachte auch für die einzelnen Postmeister einen ähnlichen Status, der zwar die Erblichkeit des Postmeisteramtes mit sich brachte, aber ebenso wie dem Erblehensträger die unentgeltliche Beförderung der Ordinari-Posten auferlegte. Es wurde ihm aber auf Poststraßen das ausschließliche Recht des Pferdewechsels für die Beförderung der Reisenden eingeräumt. Im Verlauf der Zeit entwickelten sich verschiedene Dienstleistungsbereiche der Post, die nach der Inkamerierung der nun staatlichen Anstalt zufließen. Der Begriff des Staatsgefälles für die Posteinnahmen steht ab diesem Zeitpunkt im Widerspruch mit den ursprünglichen Verleihungsurkunden der Postmeister und den darin enthaltenen Bedingungen. Allen voran die Beteiligung der Postmeister an den Portoerträgen. Dessen ungeachtet blieben die bis dahin bestandenen Verleihungsformen des Erblichkeitsprivilegs auch bei der neuen Verwaltungsform erhalten. Nur vereinzelt nahm der Staat Zuflucht zu allgemeinen Formulierungen in Verordnungen und Dekreten, um seine Interessen am Postgefälle wahren zu können und eine freie Entwicklung der Post sicherzustellen.⁴⁵⁷ In diesem Sinne wurde im Jahre 1798 vom Staat entschieden, den Postmeistern im Interesse der Staatsfinanzen keinen Anteil an der Erhöhung des Portos zu gewähren.⁴⁵⁸

Die Zentralisierungstendenz war im Postwesen ähnlich wie in anderen staatlichen Anstalten zu beobachten, wobei die Tätigkeit der Postmeister in Zukunft in Form eines Lohndienstes besorgt werden sollte. Dieses Vorhaben des Staates hat sich jedoch nicht überall durchführen lassen. Die durch die Erblichkeit einiger Poststationen hervorgerufenen Einschränkungen wurden teils als Privilegien übernommen und zum anderen Teil einfach weggelassen, was einen weiteren Unterschied in den vorhandenen Erblichkeitsprivilegien herbeiführte. Es gab Privilegien, bei denen lediglich der erbliche Postdienst verliehen wurde, während sich andere Postmeister einen angemessenen Lohn und wieder andere einen bestimmten Anteil an der Portoeinnahme sicherten.

⁴⁵⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 576 1813/2, Nr. 430 November.

⁴⁵⁷Effenberger, Geschichte, 61.

⁴⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 480 1798/1, Nr. 781 Juni.

Die langwierigen Kriege im beginnenden 19. Jahrhundert und die daraus resultierenden „Finanzverlegenheiten des Staates“⁴⁵⁹ machten auch den Postmeistern schwer zu schaffen. Es war gleichzeitig der Beginn für weitere Veränderungen im Verhältnis zwischen Postmeister und Postanstalt. In diesen schwierigen Zeiten war es das oberste Ziel der Postverwaltung, den Postdienst als Gesamtheit zu erhalten. Das diente dem Staat gleichzeitig als gutes Argument für seine Maßnahmen oder besser gesagt seine mangelnde Reaktion auf laufende Hilferufe der Postmeister und anderer Postverantwortlichen. Im Kapitel „Die Bedeutung der Posteinnahmen für den Staat und die Entwicklung der Posterträge in Galizien und der Bukowina“ wird auf diese Problematik nochmals eingegangen.

Die Ansprüche der „erblichen“ Postmeister wurden nach den vereinbarten Bestimmungen der Privilegien gewürdigt. Hingegen waren die durch Dekrete übertragenen persönlichen Rechte einzelner Postmeister durch ihre einschränkenden Bestimmungen in ihrer Übertragung an andere Personen in engere Grenzen gewiesen. Mit der Verleihung der neu eingeführten Dienstverträge war der Weg zu einem auf vertraglicher Basis beruhenden Dienstverhältnis zwischen Postmeister und der Postverwaltung eröffnet.⁴⁶⁰

Auf diese Weise entstanden drei Klassen von Postmeistern:⁴⁶¹

1. Die „erblichen“ Postmeister, welche entsprechend dem Inhalt ihres Privilegs berechtigt waren, ihre Poststation ohne Rücksicht darauf, wie lange sie schon in ihrem Besitz war, an Familienmitglieder abzutreten oder an eine zum Postdienst befähigte Person entsprechend dem Regalpreis zu verkaufen. Zu den Pflichten der erblichen Postmeister gehörte es, die Briefpost wöchentlich zweimal in beide Richtungen unentgeltlich zu befördern.

2. „Nicht erbliche“ Postmeister, welche nach zehnjähriger, untadeliger Führung der Poststation die Befugnis erhielten, ihre Station an eine geeignete Person nach vorheriger Genehmigung durch die Hofkammer um den aktuellen Regalpreis abzutreten oder zu verkaufen. Hatte der Postmeister innerhalb seines zehnjährigen Postdienstes keinen Nachfolger bestimmt oder vor seinem Tode die Abtretung der Station an eine andere Person nicht namhaft gemacht, wurde das Regal eingezogen. Der erledigte Postdienst konnte durch Abschluss eines neuen Vertrages wieder neu verliehen werden. Speziell in Galizien gab es sehr viele Fälle, wo die Postmeister während der Ausübung ihres Dienstes verstorben waren

⁴⁵⁹Effenberger, Geschichte, 61.

⁴⁶⁰F.M.A. Cam. Fasc. 9, Nr. 569 ex 1839; zit. bei Effenberger, Geschichte, 62.

⁴⁶¹Effenberger, Geschichte, 62.

und die Witwe unmündige Kinder zu erhalten hatte. In diesen Fällen bewilligte die Hofkammer eine provisorische Weiterführung der Poststation durch die Witwe, bis ein eventuell vorhandener Sohn die Großjährigkeit und die Berechtigung zur Führung einer Poststation erlangte oder ein anderer Nachfolger gefunden wurde.⁴⁶²

3. Jene Postmeister, mit denen ein Dienstvertrag bestand, in dem eine gegenseitige Kündigung mit halbjähriger Aufkündigungsfrist ausbedungen war.

Die Postmeister wurden jedoch nicht als tatsächliche Staatsbeamte angesehen, da ihre Witwen und Kinder keine Pension und keine Erziehungszuschüsse erhielten. Häufig wurden von der Hofkammer Poststationen an Bürger verliehen, die neben der Postmeisterstelle ihr Handwerk oder Gewerbe weiter ausübten. Das kam sowohl der staatlichen Postverwaltung als auch dem Postmeister entgegen, da in schlechten Zeiten davon ausgegangen werden konnte, dass der Postmeister nicht Not leidend wurde und damit die Poststation und ihre Tätigkeit gesichert erschien. Es ist interessant, wie die Bilder der heute aktuellen Situation im Postwesen jenen der Vergangenheit gleichen. Der Unterschied liegt nur darin, dass unsere heutige Gesellschaft so bürokratisiert und sozialisiert ist, dass dieser an sich sinnvolle Weg nur schwierig umzusetzen ist.

Ab dem Jahre 1840 stellte die Postverwaltung die Auszahlung des anteiligen Portoertrags an die Postmeister ein. Die Postmeister erhielten, wie ursprünglich die Familie Paar oder die Tiroler Taxis, Porto-Anteils-Äquivalente ausbezahlt. Die Höhe wurde auf Basis der langjährigen Posterträge der Station bemessen. Für den Fall, dass der Postmeister seine Position in Form eines lohnabhängigen Arbeitsverhältnisses weiterführen wollte, wurde die jährliche Bestallung ebenfalls auf Basis der bisherigen Posterträge bemessen.⁴⁶³

Das Besoldungssystem der Postbediensteten des Oberpostamtes Lemberg bleibt aufgrund der Untersuchungen Ludwig von Steinbachs, für die ersten Jahre der Postverwaltung im Dunkeln. Die Entlohnung des ersten zum Oberpostamtsverwalter in Lemberg berufenen Postmeisters von Eperies, Friederich Rinder, ist nicht bekannt.⁴⁶⁴ Seine Stelle in Eperies nahm der vom General der Kavallerie, Graf von Hadik, protegierte Oberleutnant Grimm vom

⁴⁶²Beispiel: FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 680 Dezember; Bd. 493 1800/7, Nr. 366 April, Nr. 554 Mai.

⁴⁶³Effenberger, Geschichte, 62.

⁴⁶⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr.115 März.

Pállfyschen Infanterieregiment ein.⁴⁶⁵ Der im Jahre 1776 zum Oberpostamts-Verwalter in Lemberg avancierte Peter Fullius, der ursprünglich als Helfer für Zacharias Cosa für den Aufbau des Postwesens in Galizien bestellt wurde, erhielt eine Amtsbesoldung von 1.500 fl sowie ein Quartiergeld von 25 Prozent der Amtsbesoldung.⁴⁶⁶ Als Mitarbeiter von Zacharias Cosa erhielt Fullius vorerst nur Taggelder, die mit 1. Juni 1773 eingezogen wurden und in eine jährliche Amtsbesoldung von 400 Gulden mit einem zusätzlichen Quartiergeld von 100 Gulden umgewandelt wurde.⁴⁶⁷ Der erste Oberpostamtsoffizier wurde im März 1773 für eine jährliche Entlohnung von 250 Gulden angestellt.⁴⁶⁸ Der Gouverneur verpflichtete im August desselben Jahres einen Postamtsschreiber mit einer jährlichen Besoldung von 150 Gulden.⁴⁶⁹

Graf von Pergen legte seiner Meldung über den am 15. Oktober 1773 vollständig in Betrieb genommenen Postkurs von Lemberg über Bielitz nach Wien eine Liste des Personal- und Besoldungsstandes sämtlicher auf der Route angestellter Postmeister bei.⁴⁷⁰ Fürst Kaunitz bestätigte am 13. November 1773 die vorgeschlagene Besoldung für die Beamten des Oberpostamts in folgender Höhe:⁴⁷¹

- a) Amtsbesoldung für den Oberpostamtsverwalter 1.500, Kontrolleur 800, Amtsoffizier 300 und einem polnischen Amtsschreiber 200 Gulden.
- b) Quartierbeitrag von 25 Prozent der oben angegebenen Amtsbesoldung: für den Oberpostamtsverwalter 375, Kontrolleur 200, Amtsoffizier 75 Gulden. Der polnische Amtsschreiber dürfte laut Ansicht von Steinbach vermutlich eine unentgeltliche Unterkunft im Postgebäude gefunden haben.
- c) Stallbesoldung für den Oberpostamtsverwalter als Postmeister von Lemberg 117 Gulden, vorerst nur für die Beförderung der Briefpost auf den Poststraßen nach Wien, Zamość und Brody, also für dreimal je eineinhalb Posten, nach dem Satz 22 ½ Kreuzer für eine Meile oder 45 Kreuzer für eine Post.⁴⁷²

Mit Dekret vom 24. November 1773 wurde für fast alle Postmeister und Beamte ein Quartierbeitrag bewilligt. Die Hofkammer wies jedoch darauf hin, dass diese Beträge nicht für die Zukunft Geltung hätten, sondern nur aufgrund der besonderen wirtschaftlichen

⁴⁶⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 115 März, 61 April, 234 April. Steinbach, Postwesen, 110.

⁴⁶⁶Steinbach, Postwesen, 111.

⁴⁶⁷Ebd., 110.

⁴⁶⁸Ebd., 110.

⁴⁶⁹Ebd., 110.

⁴⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 377 1777/3, Nr. 11 Jänner.

⁴⁷¹Ebd., Nr. 10 November.

⁴⁷²Steinbach, Postwesen, 110 f.

Verhältnisse gewährt wurden und zu einem späteren Zeitpunkt geändert werden sollen.⁴⁷³ Diesem Hinweis ist zu entnehmen, dass bei der Erledigung und anschließenden Neubesetzung einer Stelle der neue Beamte mit keinem Quartierbeitrag zu rechnen hatte. Ausnahmen gäbe es nur, wenn wichtige Gründe dafür sprächen und vorher die Genehmigung der Hofkammer eingeholt worden war. Diese „wenn – dann“ Konstellation hat sich 1776 bei der Vorrückung des bisherigen Kontrolleurs Peter Fullius zum Oberpostamtsverwalter bestätigt, bei der die Landesstelle den bisherigen Quartierbeitrag gewährte.⁴⁷⁴ Diese Entscheidung wurde zwar anfänglich von der Hofkammer kritisiert, wurde jedoch aufgrund der von der Landesstelle vorgelegten Begründung mit dem Hinweis auf die Einmaligkeit und der außerordentlichen Ausnahme, die nicht nur für Fullius, sondern für alle anderen beim Oberpostamt Beschäftigten, sowie das zum Teil bereits gewechselte Personal galt, die Besoldung in gleicher Höhe wie die der jeweiligen Vorgänger von dem Hofkammerdekret 1777 bewilligt.⁴⁷⁵ Dem im Jahre 1776 bestellten Kontrolleur wurde die Besoldung ebenfalls mit 800 Gulden und einem Quartierbeitrag von 200 Gulden durch die Hofkammer mit diesem Hinweis bewilligt, obwohl sie dem Vorgänger nur „persönlich“ zuerkannt worden war.⁴⁷⁶

Der im Jahre 1775 ernannte zweite Oberpostamtsoffizier erhielt anfangs ebenfalls 300 Gulden. Anlässlich der Schaffung der Stelle eines dritten Oberpostamtsoffiziers erhöhte die Hofkammer 1785 die Besoldung des ersten um 100 Gulden und des zweiten um 50, sodass mit 18. Mai 1785 das Gehalt für den ersten 400, den zweiten 350 und den dritten 300 Gulden betragen hatte.⁴⁷⁷ Der dritte Oberpostamtsoffizier bekam jedoch mit dem Hinweis auf die Bestimmungen kein Quartiergeld, da dieser Beitrag beim Vorrücken eines Beamten nicht mehr gewährt werden würde.⁴⁷⁸ Der im Jahre 1776 angestellte vierte Oberpostamtsoffizier erhielt ebenfalls 300 Gulden jährlich. Bei dieser Gelegenheit hatte der Oberpostamtsverwalter noch zusätzlich 100 Gulden als weiteren Quartierbeitrag erhalten, da mit der Anstellung eines vierten Oberpostamtsoffiziers noch ein weiteres Geschäftszimmer erforderlich war, wofür der Oberpostamtsverwalter die Amtseinrichtung und die Beheizung

⁴⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 362 1773/6, Nr. 10 November.

⁴⁷⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/3, Nr. 34 Juli.

⁴⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 377 1777/5, Nr. 392 März.

⁴⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/5, Nr. 19 August.

⁴⁷⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 374 1776/3, Nr. 313 Juli. Bd. 410 1785/7, Nr. 394 Mai.

⁴⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 410 1785/7, Nr. 14 Juli.

selber zu bestreiten hatte.⁴⁷⁹ Der Antrag der Oberpostamtsverwaltung im März 1792 um „Gehaltsvorrückung“ für die vier Postoffiziere und den Amtsakzessisten wurde aber von der Hofkammer abgewiesen.⁴⁸⁰ Die Hofkammer bewilligte dem Oberamtspostverwalter Peter Tullius eine Zulage von 38 Gulden.⁴⁸¹ Anlässlich der Vorrückung der Beamten innerhalb der Diensthierarchie im April 1793 wurde die Besoldung einzelner Stufen wieder angehoben. Demnach erhielt der erste Kontrolleur 800, der erste Oberpostamtsoffizier 400, der zweite 350, der dritte und vierte Kontrolleur je 300 und der Akzessist 200 Gulden jährlich.⁴⁸² Der „Akzessist“⁴⁸³ war ein Mitarbeiter, unter Umständen mit juristischer Ausbildung, der in den künftigen Dienst eingearbeitet werden sollte.

Als im Jahre 1796, anlässlich der Dritten Teilung Polens, das Herzogtum Krakau zu Österreich kam, wurde im März desselben Jahres das Personal des Oberpostamts Krakau durch ministerielles Schreiben vom 23. März 1796 zusammengestellt. Die Besoldung war für jeden gleich wie die des Oberpostamtes in Lemberg.⁴⁸⁴ Da sich der Oberpostamtsverwalter Peter Tullius bereits im Dezember 1795 für die gleiche Stelle in Krakau bewarb und diese im März 1796 mit dem gleichen Jahresgehalt wie in Lemberg zugesprochen bekam, wurde als Ersatz die Stelle in Lemberg mit dem bisherigen Oberpostamtskontrolleur Jakob Peter Knodt mit einem jährlichen Salär von 1.500 Gulden besetzt.⁴⁸⁵ Ein ausführlicher Personal- und Besoldungsstatus für alle Poststationen in Westgalizien einschließlich des Oberpostamts in Krakau findet sich in einem übvollen Akt des Finanz-Hofkammerarchivs.⁴⁸⁶ Die Amtsbesoldung der fünfzig Postmeister betrug jährlich 8.650 Gulden und das Ordinari-Rittgeld wurde mit 10.237 Gulden und 52 ½ Kreuzer berechnet. Dem Akt liegen auch sämtliche Poststrouten Westgaliziens bei.

Die Besoldung in Galizien entsprach, zumindest was die höheren Beamten betraf, durchaus jener der Oberpostverwaltungen anderer Erbländer. Der Besoldungsauszug des Jahres 1792 aus Innsbruck weist für den Oberpostamtsverwalter Karl Puppetschek von Löwenburg

⁴⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 389 Juni.

⁴⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 49 1792/7, Nr. 50 April.

⁴⁸¹Ebd.; 894 April.

⁴⁸²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 455 1773/7, Nr. 252 März.

⁴⁸³ vom lateinischen Akzész, Zutritt, Zulassung, bes. junger Juristen (Akzessisten) zum Vorbereitungsdienst bei Gericht, zit. aus Brockhaus Kleines Konversations-Lexikon, fünfte Auflage, Band 1, Leipzig 1911., 31.

⁴⁸⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 22 April.

⁴⁸⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 466 1795/7, Nr. 508 Dezember; Bd. 473 1796/7, Nr. 470 März; Nr. 598 April.

⁴⁸⁶FHKA, Camerale, Postwesen Westgalizien, Nr. 388 Juni 1796.

ebenfalls die jährliche Besoldungshöhe von 1.500 Gulden, für den Kontrolleur 800, den ersten Offizier 600 und den zweiten 500 Gulden aus.⁴⁸⁷

Darüber hinaus erhielt der Oberpostamtsverwalter Peter Fullius den vorher in Lemberg bezogenen Quartierbeitrag in Höhe von 575 Gulden, wovon 375 Gulden für die eigene Wohnung und ein Amtszimmer, der Rest für zwei weitere Geschäftszimmer bestimmt war.⁴⁸⁸

Die Stallbesoldung für den Krakauer Postmeister wurde entsprechend seinen letzten Bezügen in Lemberg berechnet, was für eine Meile 2 ½ Kreuzer betragen hat.⁴⁸⁹ Für die Übersiedlung bewilligte die Hofkammer außerdem für jene Beamten, die von Lemberg nach Krakau zogen, einen Übersiedlungskostenbeitrag.⁴⁹⁰

Die Höhe der Beamtenbesoldung blieb trotz aller Veränderungen der Marktpreise für Futter und Lebensmittel bis zum Jahre 1808 unverändert, obwohl das galizische Gubernium dem Kaiser über den Verfall des Postwesens berichtete.⁴⁹¹ Im Dezember des Jahres 1808 bat der Oberpostamtsverwalter in Krakau um Erhöhung der Besoldung für die Beamten des Oberpostamts.⁴⁹² Eine Quelle für die Erledigung des Ansuchens konnte nicht gefunden werden.

Die Aufbesserung der wirtschaftlichen Lage der Postmeister fand zum Teil durch feste regelmäßige Gebühren, zum anderen Teil in unregelmäßig und ausnahmsweise bewilligten Zuwendungen anderer Art statt. Im Jahre 1786 erhielt der erste Oberpostamtsoffizier für die Vertretung eines Kontrolleurs, der zum Kriegsdienst abkommandiert wurde, eine Zulage von 100 Gulden befristet für die Dauer der Kriegszeit. Es finden sich Zuwendungen auch anderer Art, wie Beschäftigung eines Tagschreibers oder unentgeltliche Praktikanten, wofür die Hofkammer dem Postmeister eine zusätzliche Zahlung leistete.⁴⁹³ So wurde dem Postoffizier des Oberpostamts Lemberg, Burghard Woitschek, eine Zulage von 100 Gulden und die Beschäftigung eines Praktikanten mit einer Zulage von 300 Gulden gewährt.

Da bei der Errichtung des Oberpostamts in Krakau vorerst keine eigene Postwagen-Expedition eingerichtet wurde und die anfallenden Arbeiten dem Kontrolleur und dem ersten

⁴⁸⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 450, 1792/8, Nr. 675 Februar.

⁴⁸⁸FHKA, Camerale, Postwesen Westgalizien, Nr. 388 Juni 1796.

⁴⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 473 1796/7, Nr. 470 März.

⁴⁹⁰Ebd.

⁴⁹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 544 1808/7, Nr. 181 August.

⁴⁹²Steinbach, Postwesen, 114.

⁴⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 424 1788/7, 312 April.

Oberpostamtsoffizier zusätzlich zu ihren normalen Tätigkeiten übertragen wurden, genehmigte die Hofkammer im Jahre 1796 eine jährliche Zulage von 100 beziehungsweise 75 Gulden.⁴⁹⁴ Diese Vorgangsweise machte Schule, da im gleichen Jahr die Postwagen-Expedition in Lemberg aufgehoben wurde und die anfallenden Aufgaben durch den Kontrolleur erledigt wurden.⁴⁹⁵

Der als Berater für den Aufbau des Postwesens in Galizien berufene Postbuchhalter von Ofen, Zacharias Cosa⁴⁹⁶, ging von den ihm bekannten Verhältnissen in Ungarn aus. Dort betrieb ein Großteil der Postmeister ihr Amt als Nebenerwerb und fand mit einer Amtsbesoldung von jährlich 100 Gulden und je 30 Kreuzer Rittgeld für eine Post das Auslangen.⁴⁹⁷ Dieses System war auf Galizien nicht übertragbar, da die Postmeister ihr Amt im Hauptberuf ausübten und mit den geringen Mitteln der ungarischen Postmeister nicht auskamen. Zacharias Cosa schlug dem Gouverneur Graf von Pergen daher eine jährliche Amtsbesoldung von 300 Gulden und eine zusätzliche Stallbesoldung vor. Er verlangte darüber hinaus, dass den Postmeistern wenigstens zwölf Joch Ackerland für den Anbau von Getreide und Hafer sowie eine Wiese, die zumindest 30 Fuhren Heu für die Pferde erbringen sollte, bereitgestellt werden. Die Grundstücke sollten vom Staat zugewiesen werden und die Postmeister sollten dafür keine Steuern und Gebühren abführen müssen. Nach seiner Ansicht sollten die Postmeister eine jährliche Amtsbesoldung von 300 Gulden und ein Quartiergeld in der Höhe von 25 Prozent der Amtsbesoldung erhalten. Die Forderung nach einem Quartiergeld stellte Cosa deshalb, da die meisten Postmeister in erbärmlichen Behausungen lebten. Gleichzeitig empfahl er dem Gouverneur, das Quartiergeld nur in der Anfangsphase zu bezahlen, bis das Postaufkommen ein gewisses Ausmaß erreicht hätte und die Posthäuser und Unterkünfte bezahlt waren. Der Gouverneur sandte den Vorschlag an Staatskanzler Fürst Kaunitz mit der Bitte um entsprechende Unterstützung. Er argumentierte sein Anliegen mit dem Hinweis, dass „bei guter Bestellung der Beamten, diese auch ihre Schuldigkeit tun würden“. Nach einigen Diskussionen mit der Hofkammer stimmte Staatskanzler Kaunitz einer Amtsbesoldung von 200 Gulden und einem Quartiergeld von 50 Gulden zu.⁴⁹⁸ Der Gouverneur Graf von Pergen variierte jedoch die genehmigte Amtsbesoldung zwischen 150 bis 200 Gulden je nach Arbeitsumfang, der an der Poststation

⁴⁹⁴Steinbach, Postwesen, 114.

⁴⁹⁵Ebd., 114.

⁴⁹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 358 1772/9, 154 November.

⁴⁹⁷Steinbach, Postwesen, 118.

⁴⁹⁸Ebd., 119. (Der Akt konnte im FHKA nicht aufgefunden werden.)

zu erwarten war. Den an den Grenz- und Absatzpostämtern arbeitenden Postmeistern gewährte der Gouverneur aufgrund des größeren Arbeitsaufkommens höhere Zulagen.⁴⁹⁹ Jenen Postmeistern, die eine Amtsbesoldung von jährlich nur 150 Gulden erhielten, wurde mit Hofkammerdekret vom 1. Mai 1805 eine Abgeltung der Teuerung gewährt.⁵⁰⁰ Gleichzeitig erhöhte die Hofkammer für Galizien das gültige Rittgeld für die Beförderung der Journal- und Ordinari-Posten.

Auf die zahlreichen Anträge der Postmeister zur Erhöhung des Rittgeldes wird im nächsten Kapitel 6 „Tarifwesen, Postgebühren, Erträgnisse“ eingegangen.

⁴⁹⁹Steinbach, Postwesen, 120.

⁵⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529 1806/7, Nr. 243 Februar.

6. Tarifwesen, Postgebühren und Posterträge

6.1 Die Briefgebühren und ihre Anwendung in Galizien

Die unter Maria Theresia am 1. Juni 1750 erlassene Taxordnung hob die Halbfrankatur auf und übertrug die Bezahlung der gesamten Gebühr auf den Empfänger.¹ Bei inländischen Briefen blieb dem Absender jedoch die Möglichkeit, die Frankierung bei der Aufgabe voll zu bezahlen. Unter den Begriff von „fremden Staaten“ fiel bei Auslandsbriefen das Heilige Römische Reich, das Großherzogtum Toskana, die österreichischen Niederlande sowie die italienischen Länder. Mit dem Patent von 1751 wurde – wie bereits im Kapitel „Historischer Rückblick über das Tarifwesen 1722 bis 1819“ erwähnt – der Briefversand in zwei Klassen unterteilt.² Die Klasse 1 für ausländische Briefe im obigen Sinn, die Klasse 2 für Briefe in die böhmischen, österreichisch-galizischen, ungarischen und siebenbürgischen Erblände sowie Tirol und die österreichischen Vorlande. Die Patente vom 20. September und 1. November 1751 führten neben geringen Veränderungen in den Briefgebühren für ausländische Briefe wieder die Halbfrankatur und für inländische Briefe erstmals eine Art Distanzporto ein.

Beide Taxordnungen wurden entsprechend dem Wunsch Maria Theresias vorerst in Galizien nicht eingeführt, da die Monarchin nur allmählich verschiedene Änderungen in den ehemaligen polnischen Vorschriften zuließ.³ Die Postmeister sollten sich an die bisher geltenden polnischen Gebührensätze halten. Sie taten das aber nur zum Schein und missbrauchten ihre Stellung zum eigenen Vorteil, indem sie Gebühren nach eigener Willkür und ohne Berücksichtigung der geltenden Gebührensätze verlangten. Der erste Gouverneur Galiziens, Graf von Pergen, sah sich daher gezwungen, mit Anordnung vom 29. Jänner 1773, die in den österreichischen Erbländern gültige Taxordnung vom 1. November 1751 auch für Galizien mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1773 verpflichtend einzuführen.⁴ Die mit 1. Februar 1773 in Galizien eingeführte Tarifordnung wies fünf Klassen auf, die ersten beiden für Auslandsbriefe, die letzten drei für Inlandsbriefe. Darunter war der Briefverkehr mit Ungarn, Böhmen, Mähren, Nieder- und Oberösterreich sowie Galizien, Lodomerien und dem österreichischen Teil Schlesiens zu verstehen.

¹FHKA, Camerale, Fasz. F 26, Nr. 117-124 2. März 1750.

²FHKA, Camerale, F 26, Nr. 293-296 vom 20. September 1751; Nr. 136-147 21. März 1750. Effenberger, Geschichte, 91.

³Steinbach, Postwesen, 161.

⁴Ebd., 163.

Im Verkehr mit dem Römischen Reich, der Toskana, Mantua, Mailand, Florenz, Österreichisch-Belgien, Tirol und Vorder-Österreich verpflichtete bei der Aufgabe die erste und bei der Abnahme die zweite Klasse. Im Verkehr mit allen übrigen fremden Ländern war sowohl bei der Aufgabe als auch bei der Abnahme das Porto nach den Tarifen der zweiten Klasse zu zahlen.

Der relativ hohe Portosatz für Pakete über fünf Pfund in beiden Klassen sollte möglicherweise bezwecken, dass schwere Pakete nicht mit der Briefpost aufgegeben werden. Das Porto bei Inlandsbriefen wurde je nach Lage der Auf- zur Abgabestation bemessen.

Die dritte Klasse betraf den Verkehr zwischen zwei Haupt- oder Absatzpostämtern oder zwischen zwei gewöhnlichen Poststationen, wenn dabei ein Absatzpostamt zu durchlaufen wurde. Die vierte Klasse war für den Verkehr zwischen einem Oberpostamt oder einem Absatzpostamt und einer gewöhnlichen Poststation, die jedoch vor dem nächsten Absatzpostamt gelegen war, oder umgekehrt, gedacht. Die fünfte Klasse bezog sich auf den Verkehr zwischen zwei gewöhnlichen Poststationen, die zwischen zwei Absatzpostämtern lagen und keines von beiden durchlief. Daraus wird ersichtlich, dass der Gebührensatz in erste Linie von der Arbeit bei der Kartierung der Briefe abhängig war.⁵

Bei der in polnischer Sprache veröffentlichten Gebührenordnung vom 1. November 1751 war ein Übersetzungsfehler aufgetreten. Dabei wurde bei „Österreich“ die nähere Bezeichnung der einzelnen Länder wie „Inner-, Nieder- und Vorderösterreich“ weggelassen.⁶ Die galizische Hofkanzlei ordnete daher am 21. März 1775 an, einen Nachtrag mit der Verbesserung der mangelhaften Übersetzung als sogenanntes „Nachtrags-Avertissements“ auszuhängen.⁷ Damit wollte man nicht nur die mangelhafte Übersetzung offiziell berichtigen, sondern auch den Postmeistern die Einhebung einer ungerechtfertigten Gebühr unter Strafe verbieten.⁸

In der Postgebührenordnung von 1773 kam der Begriff „rekommandiert“ noch nicht vor. Erst bei der Abfassung des Postpatents für Galizien am 21. März 1775 wurde auf Antrag der galizischen Hofkanzlei ein Absatz hinzugefügt, der die Postmeister und Postbeamten darauf hinwies, streng auf jene Briefe zu achten, die Wechsel oder andere öffentliche Papiere

⁵Steinbach, Postwesen, 165.

⁶Ebd., 166.

⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 103 März.

⁸Norm. 1105 und 1306 ex 1775 und Ed. et mand. 1775, Avertissement, St.27 und Norm. 7142 ex 1786; zit. bei Steinbach, 166.

beinhalteten.⁹ Die Postmeister wurden angewiesen, auf Verlangen der aufgebenden Partei eine Aufgabebestätigung – „Rezepisse“ – auszustellen.

An alle Handelsleute in Podgórze, Krakau oder in Kasimir gerichteten oder von diesen aufgegebenen Briefe waren gemäß Hofkammerdekret von 1783 als inländische Briefe zu behandeln.¹⁰ Diese Verordnung kann als wirtschaftsregulierende Maßnahme im Sinne einer Belebung des Handels aufgefasst werden. Interessanterweise wurden Briefe, die von Galizien über die schlesischen Orte Troppau und Breslau nach Ost- und Westpreußen und umgekehrt geleitet wurde, als inländische angesehen. Diese den damaligen österreichischen Postvorschriften widersprechende Abwicklung war auf eine „förmliche Konzertation“ zwischen dem k. k. und dem kgl. preußischen Hof zurückzuführen, die in Lemberg nicht bekannt war.¹¹

Die Taxordnung vom 1. November 1789 brachte für Galizien trotz der 1776 erfolgten Eingliederung in das erbländische Postwesen eine wesentliche Veränderung. Ihre bisher geltende Sonderstellung war mit dem Patent von 1789 beendet. Neben diversen Veränderungen der Gebührensätze wurde Galizien in den inneren Bereich der Erblände einbezogen. Dementsprechend galten ab diesem Zeitpunkt Briefschaften und Sendungen von Galizien in die Erblände und von diesen nach Galizien als Inlandsbriefe.¹² Ebenso waren Briefsendungen, die außerhalb dieses spezifizierten Gebietes versendet wurden, mit dem gültigen Auslandsporto zu frankieren.

Sinngemäß ordnete die Hofkammer mit der Dritten Teilung Polens und der Besitzergreifung Westgaliziens im Jahre 1796 an, alle Briefe und Pakete von und nach Westgalizien wie inländische zu behandeln.¹³

Der Friedensvertrag von Schönbrunn im Jahre 1809 sah die Abtretung verschiedener Länder vor. Dadurch war eine neue Gebietsanpassung bei der Unterscheidung ausländischer und inländischer Tarife erforderlich.¹⁴ In die Krain, den jenseits des Draufusses gelegenen Teil Kroatiens, nach Triest, Görz, das ungarische Litorale, Westgalizien und in das Innviertel

⁹Steinbach, Postwesen, 166.

¹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 396 1783/1, Nr. 153 Juni.

¹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 415 1786/7, Nr. 305 August.

¹²Wurth, Österreichisches Jahrbuch 1979, 24; Effenberger, Geschichte der Österreichischen Post, Wien 1913, 107.

¹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 469 1796/1, Nr. 504 Jänner.

¹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 552 1809/1, Nr. 49 Dezember; Bd. 555 1810/1, Nr. 170 Mai.

abgehende oder ankommende Briefe wurden ab diesem Zeitpunkt wieder als Auslandsbriefe behandelt.

6.2 Gebühren der Fahrpost

Bis zur Errichtung der Postwagen (fahrende Posten) wurden Sendungen mit Geld, Waren und so weiter mit der Ordinari-Post (reitende oder Briefpost) befördert. Die folgende historische Auflistung der Taxordnung für die fahrende Post soll einen kurzen Überblick über die Entwicklung in den österreichischen Erblanden geben, ausgenommen der Gebiete des Heiligen Römischen Reiches, des Großherzogtums Toscana, der österreichischen Niederlande, des Litorale, Tirols und Vorderösterreichs, in denen andere Verrechnungsarten galten. Anhand der Häufigkeit der Tarifänderungen ist ersichtlich, dass die Fahrposttarife bei Weitem nicht so oft verändert wurden wie die der Briefpost. Das mag auch damit zusammenhängen, dass das pekuniäre Ergebnis der Fahrpost nicht annähernd die gleiche Bedeutung für das Ärar hatte wie das der Briefpost. Die Fahrpost brachte für den Handel die wichtige Möglichkeit des schnellen Transportes mittelschwerer Pakete (bis zehn und 20 Pfund) sowie von Geld- und Wertsendungen mit sich, was für die weitere Entwicklung der Wirtschaft von großer Bedeutung war.

Die erste Taxordnung für den Postwagenverkehr findet sich in einem gedruckten Tarifverzeichnis des Jahres 1750, das sämtliche Tarife für alle damals verkehrenden Ordinari-Postwagen enthielt.¹⁵ Die Taxen für den Passagier- und Warentransport waren auf den einzelnen Routen unterschiedlich, nur für den Versand von staatlichen Akten blieben sie gleich. Die Höhe des Portos wurde nach dem Gewicht der Sendung, der Entfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort sowie nach der Proportion des Paketes taxiert. Der später auch bei der Briefpost eingeführte Distanztarif fand hier seine erste Anwendung. Für Barschaften und Pretiosen wurde die Postgebühr nach der Beförderungsdistanz und vor allem nach dem Wert der Sendung in Abstufungen von je 100 Gulden festgesetzt. Jeder einzelnen Taxstufe wurde eine Entfernung von vier Meilen zugrunde gelegt und bis zu einem Aufgabegewicht von 20 Pfund wurde eine Gewichtsprogression mit je fünf Pfund, über 20 Pfund Aufgabegewicht eine Gewichtsprogression mit je zehn Pfund festgelegt.

¹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 26, 136-147, 21. März 1750.

Der Tarif vom Jahre 1754 wurde unter Beibehaltung der Entfernungsbasis von je vier Meilen bis zu einem Aufgabegewicht von zehn Pfund mit einer Gewichtsprogression mit einem Stufensprung von je einem Pfund, bei einem Aufgabegewicht von zehn bis zu 20 Pfund mit einem Stufensprung von je fünf Pfund und darüber mit einem Stufensprung von zehn Pfund bemessen.¹⁶

Der Tarif für den Transport von Barschaften und Pretiosen aus dem Jahre 1783 wurde nach einer Entfernung von vier zu vier Meilen, für Dukaten nach Stücken und für Silbergeld nach Gulden bemessen.¹⁷ Für Sendungen mit Gold war nur die Hälfte, für Obligationen, Banco-Zettel und Wechsel nur der vierte Teil der Gebühr für Silbergeld zu bezahlen. Bereits zu diesem Zeitpunkt kann man die zunehmende Bedeutung der Versendung von Geld und Wertpapieren erkennen, was durch die folgenden Taxänderungen dokumentiert werden kann. Dieser spezielle Geschäftsbereich war aus der Fahrpost nicht mehr wegzudenken. Es war die einzige gut organisierte und halbwegs sichere Möglichkeit für Kaufleute und private Personen, den uns heute zur Selbstverständlichkeit gewordenen Zahlungsverkehr im Rahmen der Fahrpost durchzuführen.

Im Jahre 1802 wurde für den Versand von Silbergeld, das ein Versandgewicht von fünfzehn Pfund überstieg, das Postwagenporto um ein Drittel erhöht.¹⁸ Voluminöse, aber leichte Frachtstücke wurden mit einem höheren als ihrem Gewicht entsprechenden Porto berechnet. Für Frachtstücke mit einem hohem Wert wurden die Portogebühren, wenn sie nach dem Geldtarif höher als nach dem Gewichtstarif ausfielen, jeweils nach der höheren Gebühr berechnet. Für jede Geldsendung musste ein Briefporto von zwölf Kreuzern, ohne Rücksicht auf eine eventuelle „Beigabe“ zu einem Brief, bezahlt werden.¹⁹

Entsprechend dem Hofkammerdekret vom 18. Dezember 1806 wurde mit 1. Februar 1807 die bisher gültige „Tax“ für Banco-Zettel und Wechselbriefe um ein Drittel, für Anweisungen an Überbringer um die Hälfte, für bares Geld, Gold, Silber, Pretiosen und ähnliche Wertsendungen, bei denen das Porto nur mehr nach dem Wert und nicht nach dem Gewicht zu bezahlen war, ebenfalls um die Hälfte erhöht.²⁰ Der Staat befand sich in diesem Zeitraum, wie bereits bei der reitenden Post besprochen, in einer äußerst angespannten Budgetlage. Es

¹⁶Effenberger, Geschichte, 111.

¹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 399 1783/2, Nr. 168 Februar.

¹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 506, Nr. 354 April.

¹⁹Effenberger, Geschichte, 111.

²⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 61 März.

wurde versucht, alle sich bietenden Möglichkeiten zu nutzen, um zusätzliche Einnahmen für den Staat zu lukrieren. Der Antrag der Postwagen-Expeditionen aus dem Jahre 1808 an die Hofkammer, die Tarife für den Postwagentransport wegen der zunehmenden Konkurrenz des Botenwesens zu senken, blieb ungehört.²¹

Personenverkehr:

Der Postwagenverkehr erlangte in Galizien und der Bukowina im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen, Frachten und geldwerten Gegenständen ebenfalls große Bedeutung. Der Postwagenverkehr wurde in Galizien im Jahre 1775 mit der Route von Lemberg über Troppau nach Bielitz eingeleitet.²² Die Gebühren für den Personentransport wurden vorerst nach den ungarischen, für Frachten und Wertsachen nach den für die österreichischen Erblände geltenden Tarifen berechnet.²³ Die Taxordnung kannte drei Arten von Preistafeln: die erste für Personen, die zweite für Frachten und die dritte für Wertgegenstände. Eine Änderung der Gebühren erfolgte erstmals mit 1. Februar 1807²⁴ vermutlich im Zusammenhang mit dem Patent vom 20. August 1806²⁴, mit dem auf die Auflösung der bisherigen Verfassung des Heiligen Römischen Reiches und die Trennung Österreichs aus diesem Verband reagiert wurde. Diese Maßnahmen wurden gleichzeitig als Steigerung der Staatseinnahmen propagiert.²⁵ Die Gebühren für den Personentransport blieben bis zum Jahre 1817 unverändert. Sie wurden dann nochmals in ihrer Gültigkeit bis zum 1. Mai 1820 und die Gebühr für Frachtstücke bis zum 1. April 1820 verlängert.²⁶ Ab diesem Jahr wurden dann beide Gebühren neu und auf Basis von Conventionsmünzen geregelt.²⁷ In der Beibehaltung spezieller Tarife, die unabhängig von den eklatanten Teuerungen und der in anderen Bereichen vorgenommenen Tarifanpassungen erfolgte, ist eine lenkungspolitische Maßnahme des Zentralstaates, dem sichtlich an der Förderung des Personentransports gelegen war, zu erkennen.

Jede mit der Fahrpost beförderte Person hatte für eine einfache Station von zwei Meilen, einschließlich des Trinkgeldes für den Postillion, 30 Kreuzer zu bezahlen. Von dem mitgeführten Gepäck waren 50 Pfund frei, für das übersteigende Gewicht musste der Fuhrlohn

²¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 540 1808/9, Nr. 46 Februar.

²²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 368 1775/6, Nr. 125 März.

²³Steinbach, Postwesen, 182.

²⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 524 1806/1, Nr. 96 Oktober.

²⁵Steinbach, Postwesen, 182.

²⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 596 1817/9, Nr. 406 März.

²⁷Steinbach, Postwesen, 182.

nach Preistafel II bezahlt werden.²⁸ Für einen Platz außerhalb des Wagens auf dem Kutschbock war nur die Hälfte zu zahlen. Ein Kind auf dem Schoß zahlte ein Fünftel. Wenn es zwischen zwei Personen saß, war der vierte Teil des Fuhrlohnes zu entrichten.

Bei der „Einschreibung zur Fahrt“, heute würden wir sagen bei der Buchung der Fahrt, war der halbe Fuhrlohn, der Rest bei der Abfahrt zu bezahlen. Wenn ein Fahrgast die Reise nicht antrat, verfiel das „Angeld“²⁹ zugunsten des Staates. Waren mehr Reisende für eine Fahrt angemeldet als Plätze zur Verfügung standen, musste der Postmeister für die Reisenden eine mit zwei Pferden bespannte Kalesche bereitstellen. Die Gebühr wurde mit dreimal je 30 Kreuzer für eine Station berechnet, wobei der zweite Wagen zugleich mit dem Postwagen abgeschickt wurde. Ab 1. Februar 1807 war für eine einfache Poststation und einen Sitz im Wagen ein Gulden und auf dem Kutschbock 45 Kreuzer zu zahlen. Dazu kamen das Trinkgeld für den Postillion in der Höhe von sechs Kreuzern pro Person. Die anderen Bestimmungen blieben unverändert.³⁰

Anfänglich hatten die Postmeister die Verpflichtung, den Postreisenden eine ungedeckte Kalesche unentgeltlich bis zur nächsten Station zur Verfügung zu stellen. Sie erhielten für die Beförderung das amtlich festgelegte Rittgeld. Die Napoleonischen Kriege änderten die finanzielle Situation der Postmeister ganz entscheidend. Das ständig teurer werdene Futter, die Kosten der Pferdebeschaffung sowie deren Erhaltung, die Kosten für Geschirr und sonstige Geräte, die für einen reibungslosen Postdienst notwendig waren, um die geforderte Ordnung, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit zu gewährleisten, waren in dieser Zeit kaum zu verdienen. Kaiser Franz I. ordnete Anfang des Jahres 1809 an, dass mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnungen die bisher unentgeltlichen Dienstleistungen der Postmeister nur mehr gegen Bezahlung zur Verfügung gestellt werden sollen.³¹ Das neu eingeführte Wagengeld betrug für eine ungedeckte Kalesche ein Viertel, für eine halb gedeckte Kalesche die Hälfte des jeweiligen Rittgeldes pro Pferd. Die Postmeister waren aber verpflichtet, die von ihnen zur Verfügung gestellte Kalesche entsprechend zu schmieren, ohne dafür gesondert das übliche Schmiergeld zu verlangen. Benutzten mehrere Personen zugleich eine Kalesche, durfte der Postmeister aus diesem Titel kein höheres Wagengeld einheben.³²

²⁸Steinbach, Postwesen, 182.

²⁹Ebd., 182.

³⁰Ebd., 182.

³¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/1, Nr. 131 Jänner.

³²Steinbach, Postwesen, 189.

Frachtverkehr

Als mit der am 1. Juni 1776 erfolgten Belehrung für Postwagen-Abfertiger gemeinsame Gebühren für die reitende und die fahrende Post erlassen wurden, durften auf den Wiener Hauptpoststraßen, wo bereits Postwagen verkehrten, keine Wertsachen mit gewöhnlicher Reitpost versendet werden. Am 1. Februar 1807 wurden die Gebühren für Frachten um ein Drittel angehoben und Bruchteile von Kreuzern, die sich aus der Tariferrechnung ergaben, auf ganze Kreuzer aufgerundet.³³

Als im Jahre 1809 die Fahrpost zwischen Lemberg und Brody³⁴ und auf Anordnung von Kaiser Franz I. der Postwagenverkehr mit Warschau³⁵ eröffnet werden mussten, wurden auch die bisher geltenden Frachtgebühren angehoben.³⁶ Die nächste Erhöhung erfolgte im Jahre 1810.³⁷ Eine neuerliche Erhöhung bei gleichzeitiger Änderung der Valuta erfolgte im Jahre 1811.³⁸ Ab diesem Zeitpunkt musste das Porto in Einlösungsscheinen bezahlt werden.

Im Zuge der Einführung einer neuen Briefftaxordnung im Jahre 1817³⁹ gab es wieder eine Änderung der gültigen Valuta. Die bisher gültigen Einlösungsscheine und die Wiener Währung (W.W.)⁴⁰ wurden von der Conventionsmünze abgelöst. Da die Bezahlung des Postportos eine gewisse Zeit auch in alter Währung zugelassen war, zeigten sich bereits beim „Gefällserträgnisausweis“ im März 1818 unterschiedliche Ergebnisse bei Anwendung der verschiedenen Valuta.⁴¹ Bei Zugrundlegung der W.W. als Rechnungsvaluta ergab sich ein negatives Ertragsergebnis in der Höhe von 59.973 fl 25 kr., hingegen bei Verwendung der Conventionsmünze ein positives Ertragsergebnis in der Höhe von 39.802 fl.

³³ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 538 1807/9, Nr. 596 März.

³⁴ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/7, Nr. 47 Jänner.

³⁵ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/9, Nr. 127 Jänner.

³⁶ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 552 1809/9, Nr. 54 November.

³⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 556 1810/1, Nr. 170 Mai; Nr. 153 August.

³⁸ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 560 1811/9, Nr. 54 März.

³⁹ FHKA, Fasz. 9, Bd. 596 1817/1, Nr. 978 April.

⁴⁰ Zur Sanierung des in Folge der Napoleonischen Kriege stark inflationären österreichischen Währungswesens wurde durch das kaiserliche Patent vom 20. Februar 1811, dem sogenannten Bankrottopatent, verfügt, dass die damals im Umlauf befindlichen Bancozetteln in Einlösungsscheine, welche als „Wiener Währung“ (W.W.) bezeichnet wurden, umzutauschen waren. Der Umlauf dieser Einlösungsscheine war mit rund 212 Millionen Gulden beschränkt. Trotz dieser Begrenzung der Geldmenge wurden zusätzliche Scheine, die Antizipations-scheine genannt wurden, ausgegeben. Der Kurs der Wiener Währung fiel zusehends. Die Aufgaben der am 1. Juli 1816 neu gegründeten „privilegierten oesterreichischen National (Zettel) Bank“ war es, die Einlösung der W. W. die vom freiwillig überbrachtem Papiergeld im Verhältnis 250 Gulden W.W. in 100 „Conventionsmünze“ erfolgte, durchzuführen. Die Einlösung wurde Mitte August 1816 eingestellt und am 20. März 1820 wieder aufgenommen.

⁴¹ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 613 1820/1, Nr. 756 Juli; Bd. 615 1820/2, 818 Juni.

Die Brief taxordnung aus 1817/18⁴² und jene vom 1. April 1820⁴³ beinhalteten eine Gebührenliste mit reduziertem Frachtporto. Letztere stand in ihrer komplizierten Berechnungsart den vorherigen in nichts nach. Ab der Brief taxordnung vom 1. Februar 1818 waren alle Briefportogebühren in Conventionsmünze zu bezahlen.⁴⁴ Als Basis für den Entfernungstarif diente die bereits bekannte Viermeilengrenze. Die Gewichtsstufen waren bis zu einem Pfund, von einem bis zehn Pfund, von zehn bis 20 Pfund und von 20 bis 40 Pfund gestaffelt. Das teuerste Frachtporto galt für ein Gewicht von 100 Pfund und eine Entfernung von 100 Meilen und kostete 16 Gulden und 17 Kreuzer.⁴⁵ Für Sendungen über 100 Meilen wurde die Gebühr nach den angegebenen Sätzen von vier zu vier Meilen weiter hinzugerechnet.

Ein im Finanz- und Hofkammerarchiv aufliegender „Ertragnisausweis“ der fahrenden Posten im März des Jahres 1817 gibt einen interessanten Überblick über die in den einzelnen Erbländern erzielten Erträge. Das Ergebnis der Überschüsse stellt sich wie folgt dar:⁴⁶

Nieder-Österreich	7.612 fl	37 kr
Ober-Österreich	1.449 fl	43 kr
Böhmen	9.693 fl	53 kr
Mähren und Schlesien	1.117 fl	48 kr
Steiermark u. Kärnten	405 fl	
Galizien	2.954 fl	56 kr
Ungarn	1.954 fl	56 kr
Siebenbürgen	864 fl	43 kr
<hr/>		
Österreich	26.043 fl.	46 kr.

Nach dieser Aufstellung wird die Rangliste unangefochten von Böhmen angeführt, gefolgt von Nieder-Österreich. Die anderen Erbländer erzielten erheblich weniger Überschüsse.

Gebühren für den Transport von Wertsachen

Das Porto für den Versand eines Briefes mit Bargeld oder „Kostbarkeiten“ war nach der Briefportogebühr der reitenden Post zu berechnen.⁴⁷ Hinzu kam die Gebühr aufgrund des

⁴²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 607 1819/1, Nr. 1 Jänner. Effenberger, Geschichte, 109.

⁴³Steinbach, Postwesen, 187.

⁴⁴Effenberger, Geschichte, 109.

⁴⁵Steinbach, Postwesen, 187.

⁴⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 597 1817/9, Nr. 3 Mai.

Wertes, den der Brief enthielt, die nach der Entfernung in Abstufungen von drei zu drei Meilen gestaffelt war. Für Schuldverschreibungen, Zinsscheine, Wechsel und verarbeitetes Silber war die Hälfte der Gebühr laut Gebührenliste zu bezahlen. Die Gebührenlisten waren in der Handhabung kompliziert und für ihre richtige Anwendung dürfte sehr viel Erfahrung notwendig gewesen sein.

Seit dem 1. Juni 1776 konnten Wertsachen überall dort, wo eine fahrende Post zur Verfügung stand, nur mehr mit dieser und nicht mehr mit reitenden Boten transportiert werden. Die Hofkammer belehrte dahingehend die Abfertiger der Postwagen, vor allem auf jenen Wiener Hauptpoststraßen, wo zu diesem Zeitpunkt bereits Postwagen verkehrten.⁴⁸ Die Entwicklung der Gebühren war in den folgenden Jahren mit den jeweiligen Gebührenordnungen für die Brief- und reitende Post gekoppelt. Die jeweilige Änderung der Vorschriften für den Transport von Bargeld, Wertsachen und Pretiosen wurde zum Teil unabhängig von der Gebührenänderung geregelt.

Im Februar des Jahres 1783 wurde die erste gedruckte Tarifliste für den Versand von Barschaften und Pretiosen erlassen.⁴⁹ Danach kostete der Versand von Gold, wegen seines geringeren Gewichtes im Vergleich zu Silber, die Hälfte der Portogebühr von Silber. Für Obligationen, Bankozettel und Wechsel war das Porto ein Viertel des Portos von Silber. Für Pretiosen, die in ihrem Gewicht ähnlich dem Silber waren, wurde der Tarif für Silber verrechnet.

In der bereits oben erwähnten Gebührenordnung vom 1. Februar 1807⁵⁰ wurden die Tarife um 50 Prozent erhöht. Die Gebühren wurden auch für jene Frachtstücke um 50 Prozent angehoben, wo das Porto nach dem Wert und nicht nach dem Gewicht zu zahlen war.

Mit der am 1. April 1820 erlassenen Gebührenordnung wurden die Tarife für den Versand herabgesetzt. Neu war die Tariferweiterung für Geldbeträge über 100 bis einschließlich 1.000 Gulden, wobei die Gebühr im Verhältnis fortgeschrieben wurde. Bei Beträgen über 1.000 Gulden wurde die Gebühr bei dem übersteigenden Betrag auf ein Sechstel ermäßigt. Außer diesen Gebühren wurde - wie bereits aus den früheren Verordnungen bekannt - die Briefpost-Gebühr von einem einfachen Brief hinzugerechnet, und zwar unabhängig davon,

⁴⁷Steinbach, Postwesen, 185.

⁴⁸Ebd., 185.

⁴⁹FHKA, Camerale, Fasz. 399 1783/2, Nr. 168 Februar.

⁵⁰FHKA, Camerale, Bd. 538 1807/9, Nr. 596 März.

ob ein Brief auch tatsächlich beigelegt wurde oder nicht. Lag hingegen ein schwererer Brief bei, so wurde die Gebühr nach den Briefpost-Gebühren berechnet.⁵¹

Trink- und Schmiergeld

Kurz nachdem in Galizien die Fahrpost im Jahre 1775 eingeführt worden war, regelte das Gubernium auch die von Reisenden zu bezahlenden Trink- und Schmiergelder (Entgelt für Wagenschmiere) in Form einer veröffentlichten Gebührenliste.⁵² Ein Jahr später wurde die sogenannte Schmiergeldnormale von 1775 modifiziert und das Trink- und Schmiergeld war in der jeweiligen Landeswährung zu begleichen.

Da die Wagenschmiere teuer war, wurde die entsprechende Bestimmung bereits im Jahre 1809 geändert und die Reisenden mussten außer dem Wagengeld auch das Schmiergeld nach den gültigen Sätzen entrichten.⁵³ Damit hat die seit 1807 zwischen den Postmeistern und der Hofkammer schwelende Auseinandersetzung eine positive Erledigung erfahren.

Das Trinkgeld war als besondere Entlohnung für die Postillione gedacht. Ihre Höhe war von der Entfernung der Stationen abhängig und nach einer einfachen, eineinhalbfachen und doppelten Station gestaffelt. Die Höhe des Schmiergeldes war außerdem davon abhängig, ob der Reisende mit einer Postkalesche oder einem Privatwagen, der durch den Postmeister zu schmieren war, reiste. Für die Berechnung des Schmiergeldes war ausschlaggebend, ob die Schmiere des Postmeisters verwendet wurde oder ob sie der Reisende beistellte. Das Schmieren eines Privatwagens mit der Schmiere des Postmeisters kostete zwölf Kreuzer, das Schmieren einer Postkalesche oder eines Privatwagens mit der Schmiere des Reisenden hingegen nur sechs Kreuzer.⁵⁴ Aus dieser nicht unbeachtlichen Differenz und der absoluten Höhe der Beträge ist zu entnehmen, dass die Beschaffungskosten der Wagenschmiere hoch gewesen sein müssen. Definitive Hinweise auf den Einkaufspreis einer Wagenschmiere konnten nicht gefunden werden.

Mit 1. Februar 1804 erfolgte eine Tarifierhöhung für die Berechnung der Trink- und Schmiergelder.⁵⁵ In den napoleonischen Krisenjahren, von denen bereits ausführlich berichtet wurde, kam es im Jahre 1808 zu einem Antrag auf Erhöhung der Trinkgelder für die Postillione. Sie

⁵¹Steinbach, Postwesen, 189.

⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 367, 1775/1, Nr. 87 Juni.

⁵³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547 1809/1, Nr. 204; Bd. 548 1809/1, Nr. 316 April.

⁵⁴Steinbach, Postwesen, 190.

⁵⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 507 1803/1, Nr. 377 Oktober.

sollten auch dann fällig sein, wenn der Postillion einen Kurier zu befördern hatte.⁵⁶ Fürst von Paar suchte im Jahre 1809 wiederholt um Erhöhung der Trinkgelder für die Postillione an.⁵⁷

Nach der Einführung der neuen Währung (Finanzpatent vom 20. Februar 1811) wurden alle Gebühren sowie die Sätze für Trink- und Schmiergelder geändert. Für Galizien wurden die Tarife für das Trinkgeld mit 15. März 1811 entsprechend der jeweiligen Entfernung in Abstufung von einem, $1\frac{1}{4}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{3}{4}$ und 2 Posten eingeführt.

Für einen Abschmiervorgang an einem Wagen waren, einschließlich des verwendeten Materials, 14 Kreuzer, hingegen ohne das Schmiermaterial alleine für „die Bemühung“ sechs Kreuzer „Tarif“ zu bezahlen. Ab dem 16. März 1817 wurde die unterschiedliche Tarifgestaltung in Abhängigkeit des jeweiligen Erblandes beendet und das Trinkgeld ohne Unterschied der Provinz mit zwei Gulden Wiener Währung für zwei Pferde und eine Station, das Schmiergeld mit 30 Kreuzer Wiener Währung, wenn die Schmiere vom Postknecht bereitgestellt wurde, verrechnet. Wurde das Schmiermittel von der Partei beigelegt, durften nur 15 Kreuzer verlangt werden. Im März des gleichen Jahres wurde auch das Trinkgeld für die Postillione auf zwei Gulden und 30 Kreuzer unter Beibehaltung des Passagier-Portos genehmigt.⁵⁸

Die nächste Gebührenänderung erfolgte mit 1. April 1818.⁵⁹ Das Trink- und Schmiergeld wurde in Anbetracht sinkender Lebensmittel- und Futtermittelpreise herabgesetzt. Das Schmiergeld wurde mit 24 Kreuzer berechnet, wenn das Fett vom Postknecht bereitgestellt wurde. Ansonsten waren nur zwölf Kreuzer Wiener Währung zu bezahlen.⁶⁰ Mit 1. Dezember 1818 wurde das Trinkgeld nach einem vorangegangenen Antrag auf Herabsetzung nochmals reduziert.⁶¹

Das Trinkgeld wurde neuerlich mit Hofkammerdekret vom 16. Mai 1819 festgelegt und zwar nach der Wiener Währung (W. W.) mit $22\frac{1}{2}$ Kreuzer je Pferd und Station.⁶² Der Schmiergeldtarif betrug ab diesem Zeitpunkt 20 Kreuzer beziehungsweise zehn Kreuzer, entsprechend den früheren Bestimmungen.⁶³

⁵⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 544, 1808/9, Nr. 368 Oktober.

⁵⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 549, 1809/1, Nr. 317 Mai.

⁵⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 595, 1817/9, Nr. 406 März.

⁵⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 602, 1818/1, Nr. 322 April.

⁶⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 605, 1718/9, Nr. 982 Oktober.

⁶¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 601, 1818/1, Nr. 722 November.

⁶²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 608, 1819/1, Nr. 807 April.

⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 609 1819/9, Nr. 675 Mai.

Mit 1. Mai 1820 wurde das Trink- und Schmiergeld auf Conventionsmünze (C.M.) umgestellt und für Galizien wie folgt festgelegt: Trinkgeld für ein Pferd und eine einfache Station neun Kreuzer C.M., Schmiergeld mit der vom Postillion beigegebenen Schmiere acht Kreuzer C.M., ansonsten nur vier Kreuzer C.M.⁶⁴ Die gleiche Höhe der Gebühren war auch ab 1. Juni 1821 und noch ab 1. Februar 1824 verpflichtend.⁶⁵

Rittgeld

Dem Postmeister gebührte für die Nutzung der Postpferde, die er bereitzustellen hatte, eine Gebühr, das sogenannte Rittgeld. Mit dem Rittgeld sollte der Postmeister seine Auslagen für den Kauf und Unterhalt des Pferdes sowie einen Teil seines Einkommens decken. Die jeweilige Höhe des Rittgeldes war von der Art der Postbeförderung und davon abhängig, auf wessen Rechnung die Fahrt geschehen sollte.

Der „Kampf“ um das Rittgeld und mit ihm gemeinsam das Vorspanngeld als eine spezielle Vergütung für die Postmeister verursachte in den Jahren 1776 bis 1818 eine Unzahl von Eingaben der Postmeister und Oberpostämter auf der einen Seite und als Reaktion Hofkammerdekrete auf der anderen Seite. Die in der Faszikulatur 9 des Bestandes Österreichisches Camerale des Finanz- und Hofkammerarchivs aufgefundenen Eintragungen sind in ihrer Anzahl erheblich. Es war kaum ein anderer Begriff mit derart umfangreichem Quellen- und Schriftmaterial aufzufinden. Es würde den Rahmen der Arbeit sprengen, sich im Detail mit der ökonomischen Problematik dieses umkämpften Begriffs zu beschäftigen.

Der Postmeister erhielt unterschiedliche Gebühren, je nachdem, ob die Beförderung als amtliche Stafette, Kurier oder als Privatstafette geführt wurde. Für die Beförderung amtlicher Akten und Schriftstücke sowie für die Briefpost erhielt der Postmeister grundsätzlich weniger Rittgeld. Die Begründung liegt in der historischen Entwicklung der Entlohnung der Postmeister als sogenannte Subunternehmer. Hingegen konnten für alle Privatstafetten, Kuriere und eigene Posten entsprechend höhere Tarifbeträge verrechnet werden.⁶⁶

Im Jahre 1790 wurde für Galizien eine Herabsetzung des erhöhten Rittgeldes auf den „vorherigen Fuß“ mit der Begründung angeordnet, dass viele Passagiere wegen des zu hohen Postgeldes andere Transport-„Gelegenheiten“ nutzten.⁶⁷ Die individuell von einzelnen

⁶⁴Steinbach, Postwesen, 191.

⁶⁵Ebd., 191.

⁶⁶Ebd., 192.

⁶⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 435, 1790/7, Nr. 82 November.

Postmeistern zu hoch angesetzten Posttarife und Gebühren führten, trotz immer wiederkehrender Verbote und Strafandrohungen, zur Belebung der beliebten Metzgerpost. Ab dem Jahre 1800 stellten sich aufgrund der Kriegssituation die Dinge anders dar. Die Postmeister suchten ab September 1800 massiv und wiederholt ab Juli 1803 um Erhöhung des Passagier-Rittgeldes an.⁶⁸ Im Jahre 1804 ersuchten die Postmeister das 1803 erhöhte Rittgeld beizubehalten.⁶⁹ Dieses Ersuchen wurde im Mai desselben Jahres mit dem Hinweis abgelehnt, dass das Rittgeld vorerst nur bis Oktober 1804 in der 1803 vorgegebenen Höhe bestehen bliebe.⁷⁰ Im März 1805 wurde dann nochmals eine Verlängerung der erhöhten Rittgelder bis Oktober 1805 bewilligt.⁷¹ Im Monat August des gleichen Jahres ersuchten die Postmeister wieder um Erhöhung des Rittgeldes und die Übernahme der Kosten für das ärarische Fuhrwesen. Dieses Ansuchen beinhaltete auch die bereits bekannte Bitte um Ausfolgung eines dreimonatigen Hafervorrates aus den Militär-Magazinen. Auf die Notlage der Postmeister während der Napoleonischen Kriege wurde bereits eingegangen. Dem Ansuchen wurde im Oktober 1805 mit der Gültigkeit für Ungarn und Galizien in der Höhe von je einem Gulden stattgegeben.⁷² Die übrigen k. k. Länder erhielten immerhin ein Rittgeld von einem Gulden und 30 Kreuzern, was auf eine unterschiedliche Einschätzung der Lebenshaltungskosten hinweist. Bereits im November des gleichen Jahres wurde eine Erhöhung des Rittgeldes für ärarische oder amtliche Stafetten, Journale und ordentliche Posten genehmigt.⁷³ Noch im Dezember desselben Jahres wurde für den Mislenicer, den Krakauer und den Bochnier Kreis ein erhöhtes Rittgeld mit Wirkung ab dem 1. Jänner 1806 für die Dauer von sechs Monaten bewilligt.⁷⁴

Um eine Übersicht der aktuell geltenden Bestimmungen zu geben, wurde im Februar des Militärjahres 1806 das Rittgeld für Reisende, Privatstafetten, Kuriere, Ärialstafetten und Ordinari-Post getrennt nach den Ländern des habsburgischen Reiches in Form einer gedruckten Tabelle veröffentlicht.⁷⁵ Das erhöhte Rittgeld wurde im Juni 1806 bis zum Ende des Militärjahres, das bedeutete bis Ende Oktober des laufenden Kalenderjahres,

⁶⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 495, 1800/9, Nr. 274 September.; Bd. 495, 1803/7, Nr. 196 Juli.

⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 513, 1804/1, Nr. 419 Jänner.

⁷⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 513, 1804/1, Nr. 278 Mai.

⁷¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519, 1805/1, Nr. 490 März.

⁷²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519, 1805/1, Nr. 201 Oktober.

⁷³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 519, 1805/1, Nr. 2 November.

⁷⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 522, 1805/7, Nr. 26 Dezember.

⁷⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528, 1806/9, Nr. 461 Februar.

fortgeführt.⁷⁶ Die nächste Erhöhung erfolgte im Oktober 1806 für das kommende Militärjahr 1807.⁷⁷ Im März 1808 wurde das erhöhte Rittgeld von zwei Gulden bis Ende April 1808 und im November des Jahres das Privatrittgeld mit einem Gulden 30 Kreuzer genehmigt.⁷⁸ Im April des folgenden Jahres wurde die Beibehaltung der erhöhten Rittgelder bestätigt.⁷⁹ Die entsprechende Bestätigung für Galizien mit der Höhe des Rittgeldes von zwei Gulden erfolgte im April des gleichen Jahres.⁸⁰

Das war längst noch nicht das Ende der Erhöhungen. So wurde im Dezember 1809 das Rittgeld für Private und einem Pferd auf drei Gulden für die einfache Poststation mit der Begründung der überaus stark gestiegenen Futterkosten erhöht. Bereits im Februar 1810 ersuchten die Postmeister von Galizien wieder um eine Erhöhung des Rittgeldes. In diesem Akt finden sich auch Angaben der Posten und Familiennamen der einzelnen Postmeister.⁸¹ Die Not des Postpersonals und speziell der einfachen Mitarbeiter wie der Postillione lässt sich daran ermessen, dass sie dazu übergegangen waren, von den Privatreisenden ein weit höheres als das zulässige Ritt- und Trinkgeld zu verlangen. Die Hofkammer reagierte darauf mit einem Erlass vom Oktober 1810, in dem sie den „Unfug der Postillione mit Ritt- und Trinkgeld von Privatreisenden“ abzustellen verlangte.⁸² Diesem Erlass folgte eine neuerliche Anordnung, dass Postillione nur das amtlich festgelegte Trinkgeld und kein höheres fordern durften.⁸³ Im November des gleichen Jahres wurde das Rittgeld bereits mit zwei Gulden und 30 Kreuzer festgelegt.⁸⁴

Für Galizien, das immer einer gesonderten Beurteilung unterlag, wurde im Jänner 1811 eine Gleichstellung der Ärial- und Privatrittgelder auf die Dauer der Teuerung angeordnet. Das Rittgeld wurde von einem Gulden und 45 Kreuzer auf zwei Gulden und 30 Kreuzer, das Ärialrittgeld mit dem Privatrittgeld gleichgestellt und auf drei Gulden pro Pferd und Station festgelegt.⁸⁵ Die Postmeister wiesen darauf hin, dass sich die Futterpreise innerhalb der letzten 30 Jahre verzehnfacht haben. Der Bericht vom Februar des Jahres 1812 beinhaltet die

⁷⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528, 1806/9, Nr. 237 Juni.

⁷⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529, 1806/7, Nr. 509 Oktober.

⁷⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548, 1809/1, Nr. 245 April.; Bd. 547, 1808/7, Nr. 180 November.

⁷⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 547, 1809/1, Nr. 91 Jänner.

⁸⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548, 1809/1, Nr. 245 April.

⁸¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 553, 1810/7, Nr. 537 Februar.

⁸²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 557, 1810/1, Nr. 4 Oktober.

⁸³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 559, 1810/1, Nr. 123 November.

⁸⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 558, 1810/7, Nr. 10 November.

⁸⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 559, 1811/1, Nr. 275 Jänner.

Forderung nach einer dringenden Erhöhung des Rittgeldes aufgrund der im Oktober 1811 beschlossenen Verringerung von drei auf zwei Gulden.⁸⁶ Die Postmeister drohten in einem anonymen ungestempelten Gesuch, den „verhaßten Postdienst“ zu verlassen, wenn ihnen nicht ehestens geholfen würde. Sie drohten den Postdienst aufzugeben und die Felder in Bauernwirtschaften umzugestalten.⁸⁷ Der Akt enthält auch Angaben zu den Preiserhöhungen unter anderem für Hafer, der früher pro Metzen 30 bis 36 Kreuzer kostete und jetzt vier bis fünf Gulden. Gleichzeitig wurde ein Vergleich des Rittgeldes angestellt, das ursprünglich einen Gulden betrug und aktuell einen Gulden und 15 Kreuzer erbrachte. Die Reaktion der Hofkammer erschöpfte sich in der lapidaren Feststellung, „dieses anonyme ungestempelt Gesuch gehet lediglich ad acta“. Kurze Zeit später ging eine offizielle Bittschrift der Postmeister von Prag, Biechowitz, Planian, Kolin, Jenikau, Čáslav (deutsch *Tschaslau*) und Steinsdorf sowie weiterer Postmeister ein, die neben der aktuellen Marktpreise der wichtigsten Lebens- und Futtermittel auch eine Berechnung der Kosten für die Erhaltung der Pferde der Poststation in Iglau und Čáslav beinhaltete. Bei einem Stand von 30 Pferden wurden jährliche Kosten in der Höhe von 93.852 Gulden gegenüber Einnahmen von 59.200 Gulden angeführt. Das Defizit von 34.652 Gulden war für die Postmeister nicht mehr trag- und finanzierbar.⁸⁸

Die Rittgelderhöhung im Juli 1813 hatte für die deutschen Erbländer Gültigkeit, nicht aber für Galizien, wo vom 1. Juli bis Ende Dezember 1813 das Rittgeld mit einem Gulden und 45 Kreuzer weiter galt.⁸⁹ Bereits im November des gleichen Jahres wurde das Rittgeld für die deutschen Erbländer nochmals erhöht.⁹⁰ Die entsprechende Kundmachung, die auch in der Wiener Zeitung veröffentlicht wurde, beinhaltet ebenso die Festlegung der Gebühren für Kaleschen mit 45 Kreuzer.⁹¹ Auch die Postmeister in Galizien ersuchten im April 1812 um rasche Hilfe, da sie den Postdienst nicht aufrechterhalten konnten.⁹² In diesem Jahr wurden Überlegungen bezüglich einheitlicher Grundsätze für die Bemessung der Posttrittgelder in den k.k. Ländern angestellt, durch die alle länderabhängigen Regelungen ersetzt werden sollten.⁹³

⁸⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 565, 1812/1, Nr. 341 Jänner.

⁸⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 565, 1812/1, Nr. 135 Februar.

⁸⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 565, 1812/1, Nr. 436 Februar.

⁸⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 574, 1813/1, Nr. 178 Juli.

⁹⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 576, 1813/1, Nr. 310 November; Bd. 576, 1813/2, Nr. 177. November.

⁹¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 576, 1813/2, Nr. 177 November.

⁹²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 566, 1812/7, Nr. 270 April.

⁹³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 567 1812/1, Nr. 510 Mai.

Für Galizien wurde zur Milderung der größten Not den Postmeistern ein Vorschuss auf die künftige Ernte gewährt, um die Erhaltung der Kurierpferde sicherzustellen.⁹⁴

Die Erlässe vom Oktober 1814 und Jänner 1815 legten die bestehende Rittgeldentschädigung für Galizien mit einem Gulden und 45 Kreuzer pro Pferd und Posten fest.⁹⁵ Bereits im Oktober 1815 erfolgte für Galizien die nächste Erhöhung auf zwei Gulden und 30 Kreuzer, die auch im März 1816 mit der Begründung bestätigt worden ist, dass die Teuerung der Futterpreise noch anhalten würde.⁹⁶ Im Jahre 1817 erfolgte nochmals eine Anhebung des Rittgeldes in fast allen Provinzen der Monarchie mit Ausnahme von Galizien.⁹⁷ Ab dem Jahre 1818 wurden die Rittgelder aufgrund der jeweils berücksichtigten Marktberichte über Futtermittel herabgesetzt.⁹⁸ Galizien blieb von diesem Trend nicht verschont und mit Erlass vom September 1818 wurden auch in dieser Provinz die Rittgelder von dem zuletzt gültigen Satz von zwei Gulden 30 Kreuzer auf zwei Gulden herabgesetzt.⁹⁹

Zum Abschluss dieses Kapitels soll noch in aller Kürze auf das Thema „Wartegelder“ eingegangen werden. Bestellte ein Reisender bei der Post Pferde, die er letztlich nicht benutzte, war er verpflichtet, dem Postmeister ein Wartegeld zu zahlen. Die Höhe des Entgeltes war, um ein Beispiel zu nennen, im Jahre 1806 pro Tag und Pferd ein Gulden.¹⁰⁰ In diesem Zusammenhang wurde eine interessante Quelle gefunden, die Auskunft über die Anweisung der „Pferde-Wartegelder für die Reise Ihrer Majestät der Kaiserin nach Galizien“ im Jahre 1806 gibt.¹⁰¹ Wie man den Aufzeichnungen entnehmen kann, hat sich auch der Hof strikt an die geltenden Vorschriften gehalten und ist mit gutem Beispiel vorangegangen. In den Jahren 1818 und 1820 wurden die Postwagengebühren wahrscheinlich in der Absicht herabgesetzt, die wirtschaftlichen Aktivitäten zu beleben.

⁹⁴FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 568 1812/7, Nr. 551 Juli.

⁹⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 581 1814/7, Nr. 456 Oktober; Bd. 583, 1815/7, Nr. 156 Jänner.

⁹⁶FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 587 1815/1, Nr. 341 Oktober; Bd. 590, 1816/7, Nr. 327 März.

⁹⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 595 1817/1, Nr. 798 Februar.

⁹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 601 1818/1, Nr. 11 Jänner; Bd. 602, 1818/1, Nr. 733 März.

⁹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 605 1818/1, Nr. 887 September.

¹⁰⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 528 1806/9, Nr. 61 März.

¹⁰¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 529, 1806/7, Nr. 441 Oktober.

6.3 Kostenaufwand und Ertrag des Postwesens

6.3.1 Die Bedeutung der Posteinnahmen für den Staat und die Entwicklung der Posterträge in Galizien und der Bukowina

Der erste Teil der Arbeit beschäftigte sich mit den geistigen, politischen und wirtschaftspolitischen Veränderungen des 17. und 18. Jahrhunderts. Die dadurch bedingten Veränderungen in der Wahrnehmung der politischen Aufgaben der Landesherren und ihrer staatlichen Einrichtungen war auf die Erlangung eines möglichst hohen Gemeinwohls ausgerichtet. Die von Johann Heinrich Gottlob von Justi geprägte neue Einstellung zu den staatlichen Einrichtungen beeinflusste auch die Entscheidungen des Landesfürsten im Postwesen.

In politisch und wirtschaftlich schwierigen Zeiten fielen die Landesherren jedoch wieder in ihre ursprüngliche „Denkungsart“ zurück, die staatlichen Einrichtungen vorzugsweise als Einnahmequellen des Ärar anzusehen. In diesem Sinne betrachtete das Ärar die erzielten Erträge des Postwesens als willkommenen, wenn auch im Verhältnis zu der jeweiligen Höhe der Staatsschulden, geringen Beitrag zu deren Sanierung. Speziell in den Jahren ab 1800 bis etwa 1814 wurde selbst auf die Gefahr eines Zusammenbruchs der gesamten Post den Postmeistern als Trägern des Systems, trotz ihrer vermehrten wirtschaftlichen Klagen, nur ein kleiner Teil der erzielten Erträge überlassen. Der Anteil des Staates an den Brief-Posterträgen wuchs von zirka 38 Prozent im Jahre 1772 auf den Höchstwert von 77 Prozent im Jahre 1808 an, um dann wieder im Jahre 1820 auf zirka 45 Prozent abzufallen. Der verbleibende Rest wurde zur Deckung der angefallenen Kosten und der geringste Teil für die Besoldung der Postmeister und ihrer postalischen Ausgaben verwendet.

Die Napoleonischen Kriege machten nicht nur die positive wirtschaftspolitische Entwicklung vor der Jahrhundertwende, sondern auch die Erfolge des Postwesens der Habsburgermonarchie, das seit 1750 einen beachtlichen Aufschwung zu verzeichnen hatte, zunichte.

Ab Mitte des 18. Jahrhunderts rückte die Bedeutung der Briefpostüberschüsse für den Staat langsam, aber beständig in den Hintergrund, die volkswirtschaftliche und gesamtstaatliche Bedeutung tritt, abgesehen von politischen Interessen des Staates in den Vordergrund. Alois Dessáry vermerkte in seinem Buch vom Jahre 1848, dass der Überschuss der Posterträge in erster Linie der „Vervollkommnung des Postinstitutes“ zu dienen hat und damit indirekt die

Belegung des Verkehrs, der Erträge aus Zollabgaben, Maut, Verkehrssteuer, Erwerbs- und sonstigen Steuern bewirken sollte.¹⁰² Dieser „indirekte Ertrag“ der Postanstalt lässt sich zwar schwer in Zahlen fassen, nichtsdestoweniger ist er in der „Wirkung ihres wohltuenden Einflusses“¹⁰³ für das volkswirtschaftliche Gesamte unleugbar. Dessáry führte weiter aus, dass der Aufwand der Postverwaltung sich „lohnend“ auswirkt, „sobald die Einnahmen im Ganzen nicht bloß die Auslagen decken, sondern nebst einem mäßigen Finanzgewinn noch so viel Überschuß einbringt, als zu weiteren Verbesserung der Postanstalt nothwendig ist“.¹⁰⁴ Er hebt in seinen Erklärungen - unabhängig von eventuell auftretenden Verlusten oder geringeren Überschüssen des Postwesens - den Beitrag, den die Post zum gesamtwirtschaftlichen Nutzen leistet, hervor, indem er sie in der Reihe der „Staats-Rubriken“¹⁰⁵ eingliedert.

Während der ersten Entwicklungsphase des staatlichen Postwesens ab den 1730er-Jahren und vor allem ab dem Jahre 1748, sind die bessere Organisation und Abwicklung der Postläufe, die zunehmende Übersichtlichkeit der finanziellen Abrechnung und der verstärkte Einsatz der fahrenden Post positiv zu vermerken. Trotz allem hatte die Briefpost bis 1820 gegenüber der fahrenden Post den weitaus größeren Anteil an den gesamten Posterträgen. Die fahrende Post gewann speziell im Handel, im Personenreiseverkehr sowie im Geld- und Wertpapiertransport an Bedeutung. Der Versand von Waren, Geld und geldwerten Papieren nahm eine zunehmend wichtigere Stellung in der Entwicklung der gesamten Volkswirtschaft ein. An dieser Stelle soll noch einmal auf die Post als infrastruktureller Entwicklungsfaktor einer Volkswirtschaft hingewiesen werden. An dieser Stelle sei auch vermerkt, dass bei der Beurteilung der Auswirkungen aller politischer und wirtschaftspolitischer Maßnahmen auf die Entwicklung der Post, der für eine Volkswirtschaft kurze Betrachtungszeitraum von achtundvierzig Jahren (1772 bis 1820) erhebliche Unsicherheiten in sich birgt.

Handel und Finanzwesen sind, wie man in den modernen Volkswirtschaften erkannte, wie ein „scheues Reh“. Politische Ungereimtheiten, Kriege und Naturkatastrophen sind deutliche Indizes, die heute genauso wie damals geeignet waren, mutige Investoren und Geschäftsleute, also die Basis jedes Handels, zu vertreiben. Im 18. Jahrhundert, aber auch in

¹⁰²Dessáry, Österreichische Post-Verfassung, 5.

¹⁰³Ebd., 5.

¹⁰⁴Ebd., 5.

¹⁰⁵Ebd., 5.

den Jahrhunderten davor, erforderte der grenzüberschreitende Handel einen großen Kapitaleinsatz, der nichts mehr scheute als politische Unsicherheit und kriegerische Auseinandersetzungen. An diesen mangelte es weder im gesamten 18. Jahrhundert, noch während der Napoleonischen Kriege zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Napoleonischen Kriege hielten einen Großteil Europas über ein Jahrzehnt in Atem und erlaubten nur wenigen spezialisierten Händlern und Marktteilnehmern eine Gewinnmaximierung zu erzielen. Der Großteil der Bevölkerung sowie der Postmeister erlitten speziell in den umkämpften Gebieten unsägliche Qualen, die sich anhand der zahlreichen Urkunden und Dokumente des Postarchivs nachvollziehen lassen.

Die Bedeutung, die ein Großteil der westeuropäischen Herrscher den Posteinnahmen im Rahmen des Staatshaushaltes beimaß, unterlag nicht einer allgemeinen, bereits erwähnten Veränderung, sondern wurde durch die veränderten Einstellungen im Rahmen der neuen Herrschaftsauffassung geprägt. Lag das vordringlichste Interesse des Herrschers am Anfang des Postwesens, namentlich unter Kaiser Maximilian I., in der verbesserten Kommunikation seines ausufernden Herrschaftsgebiets, so kam mit den periodisch wiederkehrenden finanziellen Notlagen des Staatshaushaltes die sozusagen aufgezwungene Notwendigkeit hinzu, die Posten gegen entsprechendes Entgelt auch Privaten zugänglich zu machen. Die damals gebräuchliche Form des Lehenswesens, das der Erzielung von Einnahmen zur Finanzierung politischer Aufgaben des Herrschers und den Erhalt des Hofstaates diente, stand letztlich auch bei der Verpachtung der Post auf Lehensbasis Pate. Damit musste notgedrungen der Weg für eine intensivere private Nutzung der Post freigegeben werden und ihre organisatorische Entwicklung nahm von da an einen stürmischen Verlauf. Kriege, Missernten und Seuchen behinderten die allzu rasche Expansion. Erst mit den neuen Ideen der Aufklärung änderte sich auch die Sichtweise der aufkeimenden Wirtschaftswissenschaft über die Notwendigkeiten eines funktionierenden Staatswesens mit seiner gesamten verwaltungstechnischen Infrastruktur, zu der auch die Post gehörte. Die Herrscher, von den neuen Ideen der Wissenschaften inspiriert, sahen ihre Aufgaben unter dem sich wandelnden Herrscherbild der Aufklärung zum Nutzen und Wohle des Staates. Der neue Geist der Aufklärung wird mit dem Einsetzen der Reformperiode unter Maria Theresia deutlich spürbar und in ihrem politischen Testament verdeutlicht: „So ist ein Landesfürst schuldig, zu Aufnahme und Erleichterung seiner Länder und Unterthanen, keineswegs Lustbarkeiten,

Hoheiten und Magnifizenzen die einhebenden Gelder zu verschwenden.“¹⁰⁶ Das führte letztlich auch zu einer anderen Einstellung über den Sinn und Zweck des Postwesens, das sich von einer reinen Einnahmequelle des Ärars zu einem wirtschaftspolitischen Instrumentarium entwickelte. Nach den Worten von Johann Gottlieb Justi sollte der aus dem Betrieb der Posten erwirtschaftete Gewinn für den Staat nur als „Nebenzweck“ dienen.¹⁰⁷ Ganz anders war die visionäre Einstellung von Friedrich I., König von Preußen, der als Zeitgenosse Kaiser Karl VI. das Postwesen als wesentlichen Faktor für die Entwicklung der wirtschaftlichen Tätigkeit sah.

Der Wandel von der Post als Lehen zur staatlichen Anstalt erfolgte durch Kaiser Karl VI. anlässlich der im Jahre 1722 vorgenommenen Inkamerierung des Postwesens. Die entscheidenden Veränderungen in der Organisation und der Auffächerung des Angebotes wurden von Maria Theresia nach den verlorenen schlesischen Erbfolgekriegen und der notwendig gewordenen Reform des Staats- und Behördenapparates eingeleitet. Die Post wurde in ihrem „Unternehmensziel“ auf die politischen Wünsche des Staates ausgerichtet. Das Dienstleistungsangebot und die Erträge des Postwesens konnten erweitert, die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Geschwindigkeit deutlich verbessert, das Preisniveau der Dienstleistungen vergleichsweise gesenkt und damit einem breiteren Publikum zugänglich gemacht werden. Der Wert des in Straßen, Postwagen und sonstigen Anlagegütern investierten Kapitals wuchs rapide an. Die großen staatlichen Investitionen in die Post und die in Wien zentralisierte Leitung dürften, entsprechend der Aussagen von Max Weber, die Konzentration der „sachlichen Betriebsmittel“¹⁰⁸ in der Hand des Staates und die damit verbundene „Rationalisierung“ insgesamt gut vorangetrieben haben.¹⁰⁹ Nahezu vollständig ausgebildet war die rein staatliche Verfügungsgewalt über die kapitalintensiven Betriebsmittel im Bereich der Postwagen. Da und dort griff man noch auf frühneuzeitliche Organisationsformen wie die Erbllichkeit von Poststationen zurück, vor allem dann, wenn sie einen kurzfristigen Vorteil für den stets in finanziellen Nöten befindlichen Staat versprachen. Insgesamt gesehen muss selbst aus heutiger Sicht der straffen Organisation Bewunderung gezollt werden. Wenn Andreas Helmedach in seinem Buch über „Das Verkehrswesen als Modernisierungsfaktor“ schreibt, dass dabei zumindest in den deutschen Erbländern und in

¹⁰⁶Politische Testament 1750/5; zit. nach Walter, Maria Theresia. Briefe und Aktenstücke, 72.

¹⁰⁷Justi, Staatswirtschaft, 175.

¹⁰⁸Weber, Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie, 2. Halbband, 1045.

¹⁰⁹Kruenitz, Oekonomische Encyclopaedie, Bd 115, 676, 701 f.

Südwestungarn der in West- und Mitteleuropa seinerzeit gängige Standard um die Mitte des 18. Jahrhunderts erreicht wurde,¹¹⁰ so darf man das mit gutem Gewissen ab dem Jahre 1776 auch für Galizien und die Bukowina behaupten.

Es ist nicht einfach, einen Überblick über die Bedeutung der Posteinnahmen für das Ärar zu bekommen. Für die Regierungszeit Karl VI. ist noch unklar, welche Ausgaben die Kammer mit den Briefposterträgen der Post nach ihrer „Incamerierung“ im Jahre 1722 bestritten hat.¹¹¹ In der von Adolf Beer edierten „Ungefertigten Haupt-Cameral-Systema. Nach ihro Kayserl Königl. Maytt. unterm 26. Decembris 1748 gefasten allerhöchsten Final-Resolution“¹¹² wurde das Postgefälle zusammen mit „denen Hof-Kammer und Hof-Kriegs-Raths-Cantzley- Taxen“ auf 100.000 Gulden „Empfang“ veranschlagt und für die Bestreitung der „ordinari-Extra-Ausgaben“ eingeplant, worunter der Unterhalt der „Wienerischen Burg“ verstanden wurde.¹¹³ Obwohl weder die Größenverhältnisse des Postgefälles noch der Kanzleitaxen einzuschätzen sind und den Finanzplänen dieser Zeit kein allzu großes Vertrauen entgegenzubringen ist, kann der Tendenz der Daten entnommen werden, dass dem Postgefälle bis in das Jahr 1748 keine große Bedeutung im Rahmen des Staatshaushalts zugekommen war. Die Post war bis zu diesem Zeitpunkt auch als staatspolitisches Lenkungsinstrumentarium noch weitgehend ungenutzt.

Einen wesentlichen Anhaltspunkt für die aus dem Postwesen erzielten Gewinne bietet das im Jahre 1749 erstellte Angebot von Johann Wenzel Graf Paar, der bereit war, für das Postgefälle als Lehen ein jährliches Entgelt von 90.000 Gulden zu bezahlen. Nach einem gemeinschaftlichen Vortrag beider Hofkanzleien sowie der Hof- und Hofrechnungskammer im Dezember des Jahres 1782 soll das Postgefälle zu Anfang der 1750er-Jahre vor der Gründung der Hofpostkommission etwa 80.000 Gulden jährlich betragen haben.¹¹⁴ Bereits im Jahre 1761, also noch in der Zeit der entscheidenden Erweiterung der Postorganisation, lag der Reingewinn aus dem Postgefälle trotz des Kriegs gegen Preußen bereits bei über 200.000 Gulden.¹¹⁵ Die Ursache lag, wie oben bereits angeführt, in der Erweiterung des Angebots bei gleichzeitiger Tarifsenkung zur Erschließung neuer Kundenschichten, wodurch

¹¹⁰Helmedach, Verkehrssystem, 243.

¹¹¹Ebd., 238.

¹¹²Beer, Finanzverwaltung, 239.

¹¹³Helmedach, Verkehrssystem, 238.

¹¹⁴Effenberger, Reformen, 9.

¹¹⁵Helmedach, Verkehrssystem, 240.

Ertrag und Überschuss erhöht werden konnten. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die aufstrebende Entwicklung speziell in Kriegszeiten durch eine gesteigerte Inanspruchnahme des Postdienstes angetrieben wurde.

Auch das Konzept, die ungeliebten Konkurrenten durch rigorose Vorschriften der Postpatente auszuschalten, war zum überwiegenden Teil aufgegangen und machte sich in steigenden Erträgen bemerkbar. Im Vergleich zum kriegsbedingt aufgeblähten Staatshaushalt, der sich im Budgetjahr 1760/61¹¹⁶ auf mindestens 61 Millionen Gulden belief, war das Postgefälle nur eine marginale Größe.¹¹⁷ Bereits im Jahre 1780, kurz vor der Auflösung der Hofpostkommission, erreichte der Ertrag des Postgefälles bereits 885.540 Gulden und einen Überschuss von 398.287 Gulden, was einer Rendite von 44,98 Prozent entsprach.¹¹⁸ Für heutige Begriffe eine fast unvorstellbare Größenordnung, die kaum sozial zu vertreten wäre. Betrachtet man den Zeitraum zwischen 1783 und 1820, so war das Militärjahr 1808 das Jahr mit dem höchsten nominalen Ertrag der Briefpost. Es erbrachte selbst auf bereinigter Basis der Conventionsmünze einen Gesamterlös von 1.828.449 bei einem Kostenaufwand von 415.955 Gulden. Das erzielte Nettoergebnis von 1.412.494 Gulden entsprach einer Rendite von 77,25 Prozent des Ertrages.¹¹⁹ Das schlechteste Ergebnis auf Basis der Conventionsmünze findet man im Militärjahr 1811 mit einem Gesamterlös der Briefpost von 633.657 Gulden und Aufwendungen in der Höhe von 295.980 Gulden, woraus sich trotz der wirtschaftlichen Rezession bedingt durch das Finanzpatent aus dem Jahre 1811 noch immer ein positives Nettoergebnis von 337.677 Gulden errechnet. Die Rendite betrug immerhin noch 53,29 Prozent vom Ertrag.

Betrachtet man die finanziellen Ergebnisse der Fahrpost für jene Zeitspanne, die in dieser Arbeit behandelt wird, so lassen sich zwei markante Entwicklungen bei den Fahrposterträgen und den durch sie erzielten Überschüssen erkennen. Die offizielle Inbetriebnahme der Fahrpost erfolgte aufgrund einer visionären Entscheidung Maria Theresias im Jahre 1750 und wurde vorerst nur auf Hauptstrecken betrieben. Ihre Erträge waren im Vergleich zu jenen der Briefpost anfänglich gering. Zur Veranschaulichung der Entwicklung sollen Ertrags- und

¹¹⁶Czoernig, Statistisches Handbüchlein für die Oesterreichische Monarchie, 122-125.

¹¹⁷Berger, Finanzwesen und Staatswerdung. Zur Genese absolutistischer Herrschaftstechnik in Österreich., in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus. Hg. v. Herbert Matis, 105 – 136, 125.

¹¹⁸FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 398 1781/1, Nr. 51 Februar. Dessary, Die österreichische Post-Verfassung. Mit Benützung sämtlicher Quellen, systematisch dargestellt, 25.

¹¹⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 548 1809/1, Nr. 310 April.

Überschussdaten aus einigen Militärjahren herangezogen werden. Die im Postpatent vom 5. August 1750 eingerichtete Fahrpost, gemeint ist an dieser Stelle der Einsatz von Postwagen, wurde verstärkt für den Transport von Reisenden, Briefen, Paketen, Geld und Wertsachen herangezogen. Sie war auf die unermüdliche Initiative der Taxis-Post des Reiches und ihrem Vertreter in Österreich, dem Freiherrn von Lilien, zurückzuführen. Die Fahrpost verkehrte zum Unterschied zu den reitenden Briefposten „welche . . . tags als nachts postmäßig fortgehen“¹²⁰, nicht in der Nacht. Die notwendigen Fahrzeuge standen von Anfang an im staatlichen Eigentum. Die hierfür notwendigen Aufwendungen reduzierten aus betriebswirtschaftlicher Sicht das Nettoergebnis (Überschüsse) der Fahrpost.

Militärjahr	Briefpost Gesamterlöse Monarchie Gulden	Überschüsse Briefposterlöse der gesamten Monarchie (Erlöse - Aufwend.)	Überschuss in Prozent vom Gesamterlös (Erlöse - Aufwend.)	Fahrpost-erlöse	Prozent vom Briefpost-Gesamterlöse	Überschüsse Fahrposterlöse der gesamten Monarchie	Überschuss in Prozent der gesamten Fahrposterlöse (Erlöse - Aufwend.)	Fasz. 9 Bd. Jahr, Nr. Monat
1789	1.240.950	593.918	47,86%	216.775	17,47%	32.489	14,99%	436 1790/9, 472 März
1799	2.137.003	1.424.933	66,68%	360.384	16,86%	117.106	32,49%	494 1800/9, 143 August
1806	2.721.030	1.786.660	65,66%	735.737	27,04%	44.291	6,02%	544 1808/9, 38 Juli
1809				646.624		44.291	6,85%	560 1811/9, 363 März
1810	3.846.795	1.854.859	48,22%	1.321.009	34,34%	270.642	20,49%	565 1812/9 95 Febr.
1813						229.720		592 1816/9, 350 Juli
1814	2.389.367	1.221.299	51,11%			288.184		592 1816/9, 350 Juli
1817	4.185.271	2.256.713	53,92%			247.052		606 1818/9, 484 Dez.

Wesentlich erscheint, dass die Ertragsentwicklung der Fahrpost im Jahre 1789 für die gesamte Monarchie ein Volumen von nur 17,4 Prozent und im Jahre 1810 bereits 34,34 Prozent der Briefpost erreichte. Sie konnte auch ihre Überschussergebnisse im Laufe der Jahre von 14,9 % im Jahre 1789 auf 20,49 % im Jahre 1810 verbessern.

Welche Schlüsse kann man aus dem wenigen aufgefundenen Zahlenmaterial auf die Entwicklung der Fahrpost ziehen? Augenscheinlich konnte sie ihren Anteil am gesamten Postaufkommen im Vergleich zur Briefpost erheblich ausweiten. Volkswirtschaftlich gesehen spricht das für eine große Aufnahmebereitschaft des Publikums und allen voran des Handels.

¹²⁰ FHKA, Postpatent Maria Theresia vom 5. August 1750, Patentsammlung Kt. 89, Nr. 5-10. Effenberger, Reformen 26 f.

Die Gründe wurden bereits in den vorangegangenen Kapiteln beleuchtet. Die Tatsache, dass der prozentuale Überschuss im Laufe der Jahre beachtlich zunahm, spricht für eine verbesserte Organisationskultur der von der Briefpost getrennt geführten und finanziell abgerechneten Fahrpost. Speziell die Jahre zwischen 1789 und 1799 waren von einer sehr starken Aufwärtsentwicklung gekennzeichnet, was sich auch an der Entwicklung des erzielten Überschusses ablesen lässt. Die Zeit der Napoleonischen Kriege war naturgemäß auch für die Fahrpost mit massivem Rückgang verbunden, was vermutlich in erster Linie auf die temporäre Einstellung von Fahrrouten als Folge der kriegerischen Handlungen zurückgeführt werden kann. Der Rückgang im Jahre 1813 ist mit großer Wahrscheinlichkeit eine Folge des 1811 erlassenen Finanzpatentes.

Inwieweit dem jeweiligen „Erträgnis-Ausweis“ der einzelnen Militärjahre und den darin enthaltenen Daten angesichts der bekannten Unzuverlässigkeit der Statistiken im 18. sowie am beginnenden 19. Jahrhundert, vor allem in den Kriegsjahren und der Besetzung Österreichs durch französische Truppen Glauben geschenkt werden kann, bleibt dahingestellt.

Kehrt man zum Ausgangspunkt der Untersuchungen, der Inbesitznahme Galiziens durch Österreich im Jahre 1773 zurück, so begann die verwaltungstechnische und politische Administration der Habsburger faktisch beim Stand null. Wie bereits angeführt, versuchte das galizische Gubernium das Postwesen nach neuen, streng geregelten Abläufen und Abrechnungsmethoden aufzubauen. Selbst beim Personal konnte und wollte man sich keiner einheimischen Postmeister bedienen, sondern verpflichtete Bewerber aus den Erbländern. Sie erschienen den verantwortlichen Stellen für die straffe Organisation des habsburgischen Postwesens eher geeignet zu sein, als die bis zu diesem Zeitpunkt tätigen polnischen Amtsträger. Die Entscheidung der Zentralstellen, in der Aufbauphase die Leitung des Postwesens dem Gubernium als verantwortliche Regierungsstelle zu übertragen, sollte sich aus zwei Gründen als sinnvoll herausstellen. Zum einen war die Kommunikation zwischen Wien und Galizien trotz des Einsatzes von Kurieren langsam und verfügte nicht über die erforderliche Kapazität, sodass eine lokale Steuerung erforderlich erschien. Zum anderen sah die Welt in Galizien ganz anders aus als im wohl organisierten Wien. Die Tatsache, dass das galizische Postwesen bereits mit Beginn des Jahres 1776 in den Verband der Erbländer eingegliedert werden konnte, zeugt von der in Galizien geleisteten Aufbauqualität.

Der ersten Aufbauphase folgte die Zeit, in der man versuchte, neue wirtschaftliche Ideen umzusetzen. Ihre realpolitische Umsetzung gestaltete sich mühevoll und war von vielen Rückschlägen gekennzeichnet. Wie bereits im Kapitel 3.1.1 angeführt, galt es vorerst die postalische Verbindung nach Wien sicherzustellen. Aus Gründen der Sicherheit des Posttransportes, aber auch aus der Überlegung der besseren wirtschaftlichen Verbindung der jeweils benachbarten Erbländer, wählte man mehrere Routen nach Wien. Den beiden ersten in Betrieb genommenen Routen, der Ungarischen und der Wiener Route, folgte die im Jahre 1787 angelegte dritte Route durch die Bukowina und Siebenbürgen mit Anbindung an das ungarische Postnetz.¹²¹ Die Entscheidungen für den weiteren Ausbau auch jener auf den ersten Blick nicht erfolgversprechenden Postrouten waren dem Gedankengut Johann Heinrich Gottlob v. Justi entlehnt, das von einer Investition in den Gesamtstaat ausgegangen war.¹²²

Hinter all diesen Überlegungen stand der omnipräsente Gedanke der Regierung in Wien: die Entwicklung der galizischen Wirtschaft. Galizien war zum Zeitpunkt der Inbesitznahme durch die Habsburger im Vergleich zu den benachbarten Erbländern, allen voran Österreich sowohl unter als ober der Enns und Böhmen, schlecht entwickelt. Es lag in der Absicht von Maria Theresia als auch ihres Sohnes Joseph II., das Land so rasch wie möglich in den Verband der habsburgischen Erbländer einzugliedern. Um das zu bewerkstelligen, erkannte man die unbedingte Notwendigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung Galiziens. Die Jahre 1772 bis 1773 brachten für das neue Erbland eine Sonderstellung innerhalb des österreichischen Zollsystems, die in erster Linie darauf ausgerichtet war, die Position des Handels unter vorläufiger Beibehaltung der alten polnischen Zolleinrichtungen zu stärken. Das österreichische Zollsystem basierte auf einer restriktiven Prohibitionspolitik, die sich für die Entwicklung des für Galizien wichtigen Transithandels wenig eignete.

Die „Zollausschließung“¹²³ Galiziens behinderte aber auch die galizischen Exporte in die Erbländer, da man das Unterlaufen des Prohibitiv- und Schutzzollsystems mit ausländischen Waren über Galizien befürchtete.¹²⁴ Diesem Handelsnachteil versuchte man durch die Einrichtung freier Messen und Jahrmärkte entgegenzuwirken.¹²⁵ Die Messen sollten nicht nur

¹²¹FHKA, Camerale, Bd. 418 1787/1, Nr. 290 April.

¹²²Justi, Staatswirtschaft, 175.

¹²³Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 88.

¹²⁴Ebd., 89.

¹²⁵Ebd., 100 f.

den Export galizisch-polnischer Produkte beleben, sondern als Zusatznutzen den erbländischen Manufakturen den Zugang zum galizischen Markt ermöglichen. Das Ergebnis der Reformmaßnahmen war ermutigend, brachte aber einen hohen zolltechnischen Aufwand mit sich. Mit der Resolution vom 2. September 1775¹²⁶ beabsichtigte man die Rohprodukte Galiziens für die erbländischen Manufakturen dauerhaft nutzbar zu machen, ohne die zolltechnische Sonderstellung Galiziens aufzugeben. Der zeitliche Trend arbeitete jedoch in Richtung Aufhebung der Sonderstellung, wobei die durch Preußen ausgeübte „Zollbedrückung“ speziell an der Weichsel zwar ein staatspolitisch unangenehmer aber richtungsweisender Faktor für die Habsburgermonarchie werden sollte.

Der mit Polen am 1. Oktober 1776 ratifizierte und mit 1. Februar 1777 in Kraft getretene Handelsvertrag konnte, obwohl er jeweils nur „eigene Erzeugnisse“ umfasste, nicht ohne Auswirkungen auf das Verhältnis zwischen Galizien und den Erbländern bleiben.¹²⁷ Dem Ringen um einen Vertragsabschluss lagen auf österreichischer Seite drei wesentliche Aspekte zugrunde: 1) der Handel auf der Weichsel Richtung Danzig und Ostsee, 2) der Transithandel aus der Ukraine nach Warschau und Lublin und 3) der kleine Grenzverkehr zwischen Galizien und Polen.¹²⁸ Das Patent vom 2. Jänner 1778 zementierte zwar die zolltechnische Sonderstellung Galiziens ein, brachte aber andererseits wesentliche Erleichterungen bei der Einfuhr ausländischer Waren, speziell im Zusammenhang mit dem wichtigen Transithandel mit sich. Damit ging auch die Erleichterung der Ausfuhren im Sinne eines Tausch- (Baratto-) handels einher.

Eine weitere Begünstigung Galiziens war das Patent vom 28. März 1778, mit dem sich galizischen Produzenten für die in Böhmen, Mähren und Schlesien operierenden Truppen während des Bayrischen Erbfolgekrieges (1778/79) eine, wenn auch nur vorübergehende Absatzmöglichkeit eröffnete.

Der wirtschaftliche Kampf um die Sonderstellung der Stadt Brody wurde mit einem durch Patent vom 2. Jänner 1778 beschlossenen Zolltarif eingeleitet. An die Stelle des kaum einprozentigen Transitzolls sollte der allgemeine galizische Einfuhrzoll treten, der aber zum Niedergang Brodys als Transithandelsstadt geführt hätte. Obwohl die Hofstellen nicht die Meinung vertraten, die Privilegien Brodys einzuziehen, stimmten sie letztlich dem Antrag des

¹²⁶Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 110.

¹²⁷Ebd., 119.

¹²⁸Ebd., 178–186.

Referenten der Landesstelle am 2. Jänner 1778 zu.¹²⁹ Bereits am 21. August 1779 besann man sich eines Besseren und führte die vollkommene Zollfreiheit bei der Ein- und Ausfuhr von Waren durch Brody, unter der Bedingung, dass sie Galizien nicht berührten, ein. Das Privileg war für den gesamten Kreis Brody gültig, zu dem insgesamt achtzehn Dörfer zählten. Für Waren, die durch Brody von und nach Galizien speditiert wurden, galt ein niedrigerer als der übliche Transitzoll.¹³⁰ Welche Bedeutung der Handel für Österreich und Brody hatte, lässt sich auch anhand eines Ansuchens des Postmeisters ermesen, der bekannt gab, mit dem Briefporto im Militärjahr 1811 einen jährlichen Überschuss von 40.000 Gulden zu haben.¹³¹ Vergleicht man dazu den gesamten Überschuss, den Galizien im Jahr 1810 mit 91.524 fl und selbst im nominal erfolgreichsten Abrechnungsjahr 1808 mit 301.711 fl erzielte, kann man die Beweggründe der Zentralregierung in Wien verstehen, die allen anderen Interventionen zum Trotz, im Jahre 1779 beschloss, dem Gebiet für den Transithandel vollkommene Zollfreiheit zuzugestehen.

Die Werte der galizischen Ausfuhren in die anderen Erblände entwickelten sich nach der Ersten Teilung Polens nur zögerlich. Der Entschluss der Wiener Zentralregierung, Galizien in den Verband der Erbländer völlig zu integrieren, brachte einen wesentlichen Anstieg der Ausfuhrziffern mit sich. Die Werte stellen sich wie folgt ohne das Handelsvolumen von Brody wie folgt dar:¹³²

	ohne Brody
1778	1.046.146 Gulden
1781	4.868.160 Gulden
1782	4.116.000 Gulden

Entsprechend dem „Tabellarischen Ausweis der christlichen und jüdischen Brodyer Großhändler, der Waaren-Articuln mit welchen sie handeln, woher sie selbe beziehen und wohin verschleissen“, bezifferte das Gutachten des Grafen Aloys von Ugarte am 14. August 1784 den Umsatz mit 4.226.400 Gulden.¹³³ Aus den Umsatzzahlen Brodys ist die Bedeutung des Handels für Galizien und die Rechtfertigung der gewährten Privilegien einsichtig.

¹²⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 268.

¹³⁰Ebd., 274.

¹³¹FHKA, Bd. 559 1811/6, Nr. 594 Jänner.

¹³²Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 446 f.

¹³³Ebd., 400.

Das politische und damit wirtschaftliche Verhältnis Österreichs zu Preußen entschied sich in Galizien mit dem freien Zugang des Handels auf der Weichsel. Das Verhältnis der Staaten Österreich und Preußen war in dieser Frage von grundsätzlichen Divergenzen und von dem Drang nach der Vorherrschaft auf deutschem Boden bestimmt.¹³⁴ Für das galizische Erbland blieb der Handelsverkehr auf der Weichsel die einzige Möglichkeit, seine landwirtschaftlichen Massenprodukte auf dem Schiffswege an die Ostsee und damit in den internationalen Handel zu bringen. Die zweite Handelsverbindung über die Elbe in Richtung Westen war zwar für die nördlich der Donau gelegenen Erbländer von Bedeutung, aber auch dieser Weg berührte preußisches Hoheitsgebiet und blieb für den Handel schwer passierbar. Der Kampf Preußens gegen Österreich fand je nach territorialer Entwicklung auf der Oder, Elbe, dem Rhein oder der Weichsel statt.¹³⁵ Das preußische Ziel war immer dasselbe: der wirtschaftliche und damit politische Niedergang der habsburgischen Monarchie. Die Lehre aus der galizisch-preußischen Wirtschaftsbeziehung bildete die Grundlage der österreichischen Politik der nächsten Jahrzehnte.¹³⁶

Der Bayerische Sukzessionskrieg (1778/79) war die Reaktion Preußens auf die österreichischen Pläne, die auf Sicht nicht zu haltenden österreichischen Niederlande gegen Bayern unter Preisgabe Galiziens zu tauschen. Der österreichischen Idee lag die Überlegung eines freien Handels mit dem Westen Europas zugrunde. Die Habsburgermonarchie hätte damit ihre Grenzen bis an den Rhein unter Umgehung der alten Handelswege über Preußen und Hamburg verlegen können. Der Traum vom freien Handel mit dem europäischen Westen war mit dem am 13. Mai 1779 abgeschlossenen Frieden zu Teschen beendet.

Letztlich rang sich auch die Hofkanzlei in Wien zu der von Georg Beekhens gemachten „Relation“ von 1780¹³⁷ durch, der die Chancen Galiziens und der Habsburgermonarchie in erster Linie im „innerlichen Handel [. . .], dessen Beförderung in diesem Lande größte Aufmerksamkeit verdiente“ sah. Graf Johann Karl Graf Chotek von Chotkow¹³⁸ sah das Gelingen dieses Plans im Zusammenhang mit der „Billigkeit der Fracht“ zu Lande.¹³⁹ Die Konsequenz war, gute Straßen und notwendige Flussregulierungen bereitzustellen, um dem Handel entsprechende Rahmenbedingungen zu bieten.

¹³⁴Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 303, 304 f.

¹³⁵Ebd., 310.

¹³⁶Ebd., 341.

¹³⁷Ebd., 344.

¹³⁸Johann Karl Graf Chotek von Chotkow und Wognin (1704-1784) war böhmisch-österreichischer Hofkanzler.

¹³⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 345.

Den ersten essenziellen Rückschlag seiner Politik musste Kaiser Joseph II. mit der weitgehenden Sperre des Weichselverkehrs infolge der exzessiven „Zollbedrängung“ Preußens im Jahre 1785 hinnehmen. Es war ein massiver Schlag gegen die internationale Handelsanbindung Galiziens und damit gegen den Export von galizischem Getreide, diversen Rohprodukten wie zum Beispiel Pottasche, Holz, Hanf und Leinwand. Die preußische „Zollbedrückung“¹⁴⁰ behinderte bewusst die einzige wesentliche Exportmöglichkeit Galiziens über die Weichsel nach Danzig und zur Ostsee. Die Situation war jedoch nicht neu, denn Preußen versuchte bereits früher, die reiche Provinz Schlesien, deren Angelpunkt der handelspolitischen Beziehungen mit Preußen an den großen Wasserstraßen der Elbe und Oder nach Norden lag, von dieser Lebensader abzuschneiden. Die preußische Weichselpolitik nach 1772 war ein weiterer negativer Markstein in der Beziehungsgeschichte zwischen Preußen und Österreich.¹⁴¹ Die restriktive Handelspolitik Preußens war bereits vor der Teilung Polens auf eine Absperrung des Handels gegen Westen ausgerichtet.¹⁴² König Friedrich II. dehnte seine Repressionspolitik der hohen Zolltarife nach der Teilung Polens auch auf den galizischen Handel aus.¹⁴³

Die Konsequenz für Österreich war die Rückbesinnung auf die eigentlichen habsburgischen Kernländer und die Beendigung der zollpolitischen Sonderstellung Galiziens, die mit dem Zollpatent von 1784 sanktioniert wurde. Galizien wurde in das „große einheitliche Zollgebiet“ der Erblände einbezogen, sein Markt für Produkte aus diesen Ländern geöffnet und es erhielt seinerseits die Möglichkeit, seine landwirtschaftlichen Produkte in die Erbländer zu verkaufen.¹⁴⁴ Der Konzentration auf die im Süden des habsburgischen Reiches zur Verfügung stehenden Mittelmeerhäfen Triest und Fiume, die von Galizien nur auf dem Landwege erreichbar waren, war zumindest mit den damaligen zur Verfügung stehenden technischen Transportmöglichkeiten wenig Erfolg beschieden. Das Interesse der verbliebenen Reststaaten Polens, die ebenfalls unter der Politik Preußens zu leiden hatten, konnte zur Lösung des Exportproblems von Galizien auch nicht viel beitragen. Es fehlte ganz einfach an den geeigneten Transportmöglichkeiten für Massengüter wie Getreide und Holz.

¹⁴⁰Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 319.

¹⁴¹Ebd., 302.

¹⁴²Ebd., 314.

¹⁴³Fechner, Die Handelspolitik. Beziehungen Preußens zu Österreich, 17741-1806, 499.

¹⁴⁴Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 371 f.

Stellt man dieser wirtschaftlich beklemmenden Situation die Erträge der Briefpost in Galizien gegenüber, so ergibt sich für das Militärjahr 1785 ein absoluter Wert von 74.715 Gulden. Das entsprach einem prozentualen Anteil von 4,16 Prozent an den gesamten Erträgen der habsburgischen Briefpost. Die weitere Entwicklung der galizischen Briefposterträge war trotz der schwierigen Situation positiv und das Erbland konnte bis zum Jahre 1804 seinen prozentuellen Anteil auf 8,38 Prozent steigern. Im Vergleich dazu hatte Böhmen im Jahre 1785 einen prozentualen Anteil von 8,95 am Gesamtertrag der habsburgischen Briefpost und 1804 von 11,46 Prozent.¹⁴⁵ Anstatt der gegen Norden versperrten Handelswege sollten Galizien durch vollständige Öffnung der Erbländer neue Märkte zur Verfügung stehen.¹⁴⁶ Das Postwesen war sichtlich Nutznießer der zunehmenden Ausrichtung des galizischen Handels auf die österreichischen Erbländer.

Auch nach dem Tod Friedrich II. im August 1786 kam es zu keiner positiven Verständigung zwischen Preußen und Österreich: „Das Mißtrauen blieb auch für die Zukunft das Glaubensbekenntnis der gegenseitigen Politik.“¹⁴⁷ Erst der Zusammenbruch Preußens in der Schlacht bei Jena (14. Oktober 1806) bot die Möglichkeit, den Handel auf den deutschen Flüssen neu zu überdenken.

Die zögerliche Einstellung der österreichischen Handelspolitik zu den möglichen Exportwegen über Triest wurde von den traditionellen Transportwegen und Verbindungen Österreichs in den deutschen Norden überschattet. Es sollte das Schicksal Österreichs während der nächsten 150 Jahre bleiben, den Vorteil seiner Mittelmeerhäfen seinem vermeintlichen Ziel, der Erhaltung seiner Vormachtstellung im deutschen Raum, zu opfern.

Ein wesentliches Hindernis des galizischen Exportes über Triest war die mangelnde Entfaltung des Triester Seehandels. Es fehlte an internationalen Geschäftsverbindungen und man war auch nicht in der Lage, wie die Mitbewerber in Marseille, ausreichende Tonnagen für die Rückfrachten zu organisieren. Letztlich musste das Feld den Mitbewerbern überlassen werden, die über ausreichende und stabile Handelsbeziehungen verfügten.¹⁴⁸ Das am 21. Mai 1781 für die Dauer von acht Jahren zwischen Österreich und Russland abgeschlossene Bündnis mit all seinen für Österreich unangenehmen Nebenerscheinungen,

¹⁴⁵Tabelle „Entwicklung der Briefposterträge, Ausgaben und Überschüsse“, Anhang 1.

¹⁴⁶Hofkammerdekret v. 12. August 1784, HKA Mautwesen Galizien Nr. 7. G. ad 140 ec Augusto 1784; zit. bei Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 382.

¹⁴⁷Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 361.

¹⁴⁸Beer, Österreichische Handelspolitik, 77 f, 72, 179.

der mit Russland abgeschlossenen Defensiv- und Offensivallianz, der am 10. Juli 1781 der Vertrag über die bewaffnete Neutralität folgte, war darauf abgestellt, in Europa ein Gegengewicht zu Preußen herbeizuführen.¹⁴⁹ Auf wirtschaftlichem Sektor mündete das Bündnis in dem im Jahre 1785 abgeschlossenen österreichisch-russischen Handelsvertrag.

Über die Handelsbeziehungen in die Türkei und zum Schwarzen Meer wurde bereits ausführlich berichtet. Letztlich waren die Erfolge trotz großer Anstrengungen unbedeutend. Die Stadt Brody profitierte zwar vom Pelzhandel mit Russland, die Handelswerte wurden aber in den zeitgenössischen Merkantiltabellen nicht ausgewiesen und waren vermutlich von geringer Bedeutung.¹⁵⁰ Die Orientierung Richtung Osten vor allem nach Russland, war vom strategischen Ansatz grundsätzlich richtig, jedoch von den politischen und verkehrstechnischen Gegebenheiten für einen kurzfristigen realisierbaren Erfolg eher problematisch und nicht geeignet.

Die fehlenden Daten der im Anhang ersichtlichen Tabelle „Briefposterträge und Überschüsse“, lassen für die Zeiträume, in denen keine Daten eingetragen werden konnten, keinen Schluss auf die Entwicklung der Monarchie sowie der Erbländer Böhmen und Galizien zu. Jene Daten, die den Untersuchungen bei Dessáry zu entnehmen sind, geben zwar Auskunft über die Entwicklung des Postwesens in der gesamten Habsburgermonarchie, beinhalten aber keine Details zu den einzelnen Ländern.¹⁵¹

Die Napoleonischen Kriege und die Abtretung der anlässlich der Dritten Teilung Polens an Österreich gefallen Gebiete brachten dem Habsburgerreich neben großer Probleme im internationalen Handel, ein großes kriegsbedingtes Budget- und Geldproblem. Das schwankende Finanzsystem führte letztlich im Jahre 1811 zu dem bekannten Finanzpatent, das sich in einer massiven Geldabwertung manifestierte.

Die Tatsache, dass es in der Zeit der Napoleonischen Kriege trotzdem zu massiven Ertragssteigerungen des österreichischen Postwesens und hier speziell der Briefpost gekommen ist, war zu großen Teilen auf die enormen Tarifierhöhungen der Jahre 1797, 1798, 1799, 1803, 1806, 1810, 1811, 1814, 1815, 1817 und 1818 zurückzuführen.¹⁵² Vielleicht kam zur

¹⁴⁹Grossmann, Österreichische Handelspolitik, 353.

¹⁵⁰Demian, Österreichische Monarchie II, 111 f.

¹⁵¹Dessáry, Die österreichische Post-Verfassung, 25.

¹⁵²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 496 1801/1, Nr. 88 Juli. Bd. 513 1804/1, Nr. 606 Oktober.

Tariferhöhung noch ein durch die Kriegszeit bedingtes zunehmendes Korrespondenz-aufkommen hinzu.¹⁵³

Betrachtet man die Entwicklung der Erträge nach den Tariferhöhungen aus dem Jahre 1797 sowie den folgenden Jahren, so kann man selbst unter Berücksichtigung der Geldentwertungsfaktoren (Vergleichsbasis „C.M.“) eine permanente Steigerung der Briefposterträge bis 1806 feststellen.¹⁵⁴ Im Militärjahr 1806 fallen die Erträge von 2.182.585 im Jahre 1805 auf 1.773.949 Gulden ab, um im Jahre 1807 wieder auf 2.218.522 anzusteigen. Im Jahre 1808 stieg der Ertrag der habsburgischen Briefpost nochmals auf 1.838.440, an um in den folgenden Jahre bis 1811 permanent abzufallen. In Galizien verhielt sich die Situation im gleichen Zeitraum ähnlich wie in der gesamten Monarchie und erbrachte im Militärjahr 1808 den höchsten inflationsbereinigten Ertrag von 185.965 Gulden um danach analog zum Gesamtertrag in der Habsburgermonarchie auf 46.870 Gulden im Jahre 1811 abzufallen. Der Gesamtertrag der Briefpost erbrachte im gleichen Jahr in der Monarchie das schlechteste Ergebnis mit 633.657 Gulden. An den Zahlen erkennt man, welchen fast unerträglichen Druck die Inflation auf die Bevölkerung und ihre wirtschaftlichen Aktivitäten ausübte. Das Finanzpatent aus dem Jahre 1811 versuchte zumindest dem Problem Geldentwertung Herr zu werden, um die Basis für ein geordnetes Wirtschaftsleben zu schaffen. Bereits im Militärjahr 1812 sowie in den Folgejahren lässt sich ein Anstieg der Briefposterträge erkennen. Für Galizien war die Entwicklung ähnlich, was sich anhand des prozentualen Verhältnisses der Erträge Galiziens zu jener der Monarchie ablesen lässt.

Den Grundsatz Justis verlassend, nutzte der Zentralstaat ab dem Jahr 1785¹⁵⁵ die ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, in alle staatlichen „Geldtöpfe“ zu greifen, um zumindest teilweise die Finanzierung des enormen Budgetdefizits, auch wenn es wie im Falle des Postwesens auf Kosten und Substanz seiner Postmeister ging, zu ermöglichen.

Der seit 1800 immer schlechter werdende, beinahe bis in die Katastrophe führende Zustand des Postwesens respektive seiner Postmeister war in einem erheblichen Ausmaß vom Staat

¹⁵³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 496 1801/1, Nr. 88 Juli. Bd. 513 1804/1, Nr. 606 Oktober.

¹⁵⁴Ab dem Jahre 1789 enthält die Tabelle von Pribram die erste namhaftere Geldentwertung im Jahresdurchschnitt von 7,83 Prozent. „Monatliche Kurse für 100 fl. Silber Conventionsmünze“; zit. in Pribram (Hg.), Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich, Wien 1928, 54 f. Die Tabelle über die „finanziellen Ergebnisse des Briefpost-Gefälles in der österr. Monarchie in den Jahren 1770 bis 1834“ dürfte von anderen, geringfügig unterschiedlichen Abwertungsfaktoren ausgehen; zit. bei Dessáry, Die österreichische Post-Verfassung, Wien 1848, 24.

¹⁵⁵Czoernig, Statistisches Handbüchlein für die Oesterreichische Monarchie, 122-125.

zu verantworten. Er bediente sich in Galizien teils zuungunsten der Postmeister am jährlichen Ertrag der Briefpost in einem Ausmaß, der im Jahre 1804 seinen ersten Höhepunkt mit 77,68 und 1819 mit 75,03 Prozent erreichte. Für das Postwesen der gesamten Habsburgermonarchie wurde der erste Höhepunkt des Verhältnisses von Überschuss zum Ertrag im Jahre 1808 mit 77,25 Prozent erreicht. Ein bedeutender Anstieg des prozentuellen Überschusses ist ab dem Militärjahr 1777 festzustellen, als der staatliche Anteil an den Erträgen erstmals 40 Prozent überschritten hat.

Die Zahlen der Tabelle „Entwicklung der Briefposterträge, Ausgaben und Überschüsse“¹⁵⁶ dokumentieren für das habsburgische Postwesen einen steigenden Überschussanteil des Staates, beginnend mit dem Jahr 1777 und einem Überschuss von 40,77 Prozent vom Ertrag, der bis in das Jahr 1784 kontinuierlich auf 51,47 Prozent anstieg. Vom Jahr 1785 bis 1792 pendelt der Anteil zwischen 51,37 und 45,72 Prozent, um dann ab 1793 von 53,17 Prozent bis 1808 permanent bis auf 77,25 Prozent zu steigen. Im Militärjahr 1810 fällt der prozentuelle Anteil auf 48,26 ab, um in den folgenden Jahren zwischen 51,11 und 56,23 Prozent (1818) zu pendeln. In den Jahren 1819 und 1820 konnten die früheren Spitzenwerte nicht mehr erreicht werden. Die Zahlen für Galizien standen zwar nicht im gewünschten Umfang zur Verfügung, zeigen aber anhand der vorliegenden Daten einen ähnlichen prozentualen Anteil am Briefpostgefälle.

Im Bericht für den „Erträgnis-Ausweis“ des Militärjahres 1802 wird der Kaiser auf die schlechte Entlohnung aller Postmeister hingewiesen. Als Beweis führt der Bericht die „in ihrem Vermögen ruinierten Postmeister und die sich häufende Postberaubung“ an. Kaiser Franz I. machte dazu nur die handschriftliche Bemerkung: „dieser Ausweis dient zur Nachricht“.¹⁵⁷

Bei der Suche nach Zusammenhängen zwischen politischen und wirtschaftspolitischen Entscheidungen und deren Auswirkungen auf die Posterträge im gegenständlichen Betrachtungszeitraum musste festgestellt werden, dass für Galizien erst ab dem Militärjahre 1785 eine offizielle Abrechnung der Briefpost in den Postakten aufzufinden war. Ab dem Jahre 1782 stehen mit Ausnahme der Militärjahre 1786, 1787, 1798, 1803, 1809, 1813, 1818

¹⁵⁶ Anhang 1, Tabelle.

¹⁵⁷ FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 513 1804/1, Nr. 606 Oktober.

Ertragsdaten für die gesamte Monarchie, aber keine detaillierten Ertragszahlen für Galizien zur Verfügung.¹⁵⁸

Die Entscheidung der Hinwendung der galizischen Wirtschaft in Richtung der Erblände fiel am 30. Jänner 1783. Bereits ab dem Jahr 1785 stiegen die nominalen Posterträge von 74.715 auf 133.301 Gulden für das Militärjahr 1795.

Im Jahre 1795 kam es anlässlich der Dritten Teilung Polens zum Erwerb der westgalizischen Gebiete. Die Aktenlage ist bezüglich der Briefposterträge in Galizien für die Militärjahre 1798 und 1799 unvollständig. Für das Militärjahr 1802 steht der getrennte Ausweis der Briefposterträge für Ost- und Westgalizien zur Verfügung.¹⁵⁹ Die Abrechnung für das Militärjahr 1804 verzichtet bereits auf den getrennten „Erträgnis-Ausweis“ beider Landesteile.¹⁶⁰ Westgalizien erwirtschaftete im Militärjahr 1802 47 Prozent der Erträge und des verbleibenden Überschusses von Ostgalizien.¹⁶¹ Für die Jahre 1803 und 1804 fehlen detaillierte Ertragsangaben zu den einzelnen Erbländern und die Erträge des Militärjahres 1805 weisen keine getrennten Angaben aus.¹⁶² Insgesamt wirkte sich der Landzuwachs von Westgalizien zwischen dem Militärjahr 1796 und 1808 mit einer Verdreifachung der Briefposterträge aus.¹⁶³

Im Friedensschluss von Schönbrunn am 14. Oktober 1809 musste Österreich auf Krain, Triest, Görz, Villach und das Küstengebiet Kroatiens verzichten und verlor außerdem den Zugang zum Meer. Betrachtet man die Entwicklung der Posterträge der gesamten Monarchie, so lässt sich ein bedeutender Rückgang der Briefposterträge auf Basis der C.M. feststellen. Betrachtet man hingegen nur die nominalen Beträge, so stellt man einen Anstieg der Erträge fest. Die Inflation war bereits so hoch, dass das nominale Ertragsplus durch den Wertverfall überkompensiert wurde. Im Jahre 1807 und 1808 begannen die Erträge in C.M. wieder anzusteigen.

Ab dem Militärjahre 1809 und vor allem im Jahre 1811 gingen die Briefposterträge in der gesamten Monarchie zurück. Die Briefposterträge fielen nominal, das heißt ohne Berücksichtigung der Geldentwertung, von 3.846.795 Gulden im Militärjahr 1809 auf

¹⁵⁸Anhang 1, Tabelle.

¹⁵⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 507 1803/1, Nr. 670 Juni, Bd. 496 1801/1, Nr. 88 Juli.

¹⁶⁰FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 520 1807/1, Nr. 851 April

¹⁶¹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 507 1803/1, Nr. 670 Juni.

¹⁶²FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 530 1807/1, Nr. 851 April.

¹⁶³FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 476 1797/1, 120 Mai; Bd. 480 1798. 340 Juni; Bd. 548 1809/1, 310 April.

940.536 Gulden im Jahre 1810 und auf 633.657 im Jahre 1811.¹⁶⁴ Auch im Erbland Galizien fielen die Briefposterträge im gleichen Zeitraum, und zwar von nominal 409.124 Gulden im Militärjahr 1808 auf den niedrigsten Stand im Jahre 1811 mit einem nominalen Wert von 98.427 Gulden. Auch die Überschüsse fielen im Verhältnis zum Postertrag von 77,25 Prozent im Militärjahr 1808 auf 53,29 Prozent im Jahre 1811 zurück.

Aus der Sicht heutiger betriebswirtschaftlicher Überlegung würde ein derart hoher Ertragsrückgang mit einem enormen Verlust des Betreibers einhergehen. Die Tatsache, dass dies nicht der Fall war, weist darauf hin, dass die Verluste auf andere Kostenträger, vornehmlich auf die Postmeister „verlagert“ wurden. Das erklärt letztlich die genehmigte Erhöhung der Rittgelder durch die Hofkammer ab den Jahren 1808 und 1809. Bis zu diesem Zeitpunkt reagierte die Hofkammer auf Anträge von Rittgelderhöhungen eher zögerlich bis abweisend.

Bereits ab dem Militärjahr 1812 stiegen die Briefposterträge in der gesamten Monarchie wieder an und erreichten für die Zeitspanne zwischen den Jahren 1811¹⁶⁵ und 1820¹⁶⁶ im Jahre 1816 mit 4.276.816¹⁶⁷ Gulden einen neuen nominalen Höchstwert. Galizien konnte sich von dem tiefsten Ertragsstand im Jahre 1811 von nominal 98.427 Gulden wieder auf den Höchstwert im Jahre 1817 mit nominal 373.950 hocharbeiten.

Wenn man die nominalen Erträge aus den einzelnen „Ertragnis-Ausweisen“¹⁶⁸ in der Tabelle mit den jährlichen Inflationsraten auf den aktuellen Kaufwert reduziert, ändert sich nichts an den Relationen, wohl aber an den absoluten Werten der erwirtschafteten Erträge und Überschüsse. Der Ertrag des Militärjahres 1819 weist erstmals Beträge in Conventionsmünze sowie in Papiergeld aus.¹⁶⁹ Zieht man vom Ertrag in Papiergeld die ebenfalls in Papiergeld ausgewiesenen Erträge ab, so erscheint auf Papiergeldbasis ein negativer Ertrag, der umgerechnet in Conventionsmünze vom entsprechenden Ertrag in dieser Währungseinheit abzuziehen wäre. Der Verfasser hat auf die Berechnung verzichtet, da sich keine wesentlichen Veränderungen in der Relation der Erträge der Gesamtmonarchie zu den Erträgen Galiziens ergeben würden.

¹⁶⁴Nicht bereinigt um die Geldentwertung. Da es sich jedoch um eine Betrachtung der Relationen und nicht so sehr der Beträge nach ihrer aktuellen Kaufkraft handelt, wurde der Nominalwert als Relation herangezogen.

¹⁶⁵FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 566 1812/1, 161 März.

¹⁶⁶Dessáry, Die österreichische Post-Verfassung, 26.

¹⁶⁷FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 596 1817/1, 472 April.

¹⁶⁸Diagramm Nr. 2.

¹⁶⁹FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 616 1820/1, 756 Juli.

In der Folge sollen die Berichtigungsfaktoren zu den nominalen Erträgen in Papiergeld und „Wiener Währung“ (W.W.) dargestellt werden. Ein kurzer Rückblick auf die Währungsentwicklung in der Habsburgermonarchie seit dem Siebenjährigen Krieg soll die Situation verdeutlichen. Der Siebenjährige Krieg (1756-63) brachte den Wendepunkt in der Währungsentwicklung, mit der erstmaligen Einführung des Papiergeldes und der Verwendung von Kupfer als Münzenmetall. Ab dem Jahre 1760 wurden der bisher als Silbermünze verwendete Kreuzer und seine Teilstücke in Kupfer geprägt. Das Papiergeld bestand in der Form währungstechnisch solid fundierter Zettel des Wiener Stadtbanco. Ihre inflationistische Vermehrung während der Napoleonischen Kriege führte im Jahre 1811 zum Staatsbankrott, worauf vorübergehend die sogenannten auf „Wiener Währung“ lautenden „Banco-Zettel“¹⁷⁰ eingeführt wurde.

Zur Sanierung des infolge der Napoleonischen Kriege stark inflationären österreichischen Währungswesens wurde durch das kaiserliche Patent vom 20. Februar 1811, dem sogenannten Bankrottpatent, verfügt, dass die damals im Umlauf befindlichen Bancozetteln in Einlösungsscheine, welche als „Wiener Währung“ bezeichnet wurden, umzutauschen waren. Der Umlauf dieser Einlösungsscheine war mit rund 212 Millionen Gulden beschränkt. Obwohl diese Beschränkung trotz der horrenden kriegswirtschaftlichen Bedürfnisse des Habsburgerreiches offiziell nicht überschritten werden sollte, kam es dennoch sehr rasch durch die zusätzliche Ausgabe von sogenannten „Antizipationsscheinen“ zu einem beträchtlichen realen Anwachsen der Geldumlaufmenge. Durch diesen Trick wurde nämlich ein Teil der später eingehenden Grundsteuer antizipiert (d. h. vorweggenommen) und so dem Staat kurzfristig zu höheren Einnahmen verholfen. Im März 1816 betrug der Umlauf an Einlösungs- und Antizipationsscheinen insgesamt 679 Millionen Gulden. Der Kurs der Wiener Währung fiel zusehends. Im Rahmen der Sanierung des österreichischen Finanzwesens nach dem siegreichen Ende der Befreiungskriege gegen Napoleon bedurfte es u. a. auch einer Ablöse der in Misskredit geratenen Wiener Währung. Dies war nunmehr eine der Aufgaben der neu gegründeten „privilegierten oesterreichischen National (Zettel) Bank“. Ausgestattet mit einem Emissionsmonopol und einer gewissen Autonomie bei ihrer Geldpolitik gegenüber der Staatsverwaltung blieb die dort mit 1. Juli 1816 aufgenommene Einlösung der Wiener

¹⁷⁰Bancozettel, gemäß Patent vom 1. 7. 1762 von der Wiener Stadtbanco ausgegebenes Papiergeld zu 5, 10, 25, 50 und 100 Gulden, 1771 und 1785 erneuert und um Scheine zu 500 und 1000 Gulden erweitert. Öffentliche Kassen mussten Bancozettel als Zahlungsmittel annehmen oder in Münzgeld umwechseln. Während der napoleonischen Kriege wurde die Ausgabe drastisch erhöht (Ende der Gültigkeit: 31. 5. 1812); in: Willibald Kranister, Hg., Die Geldmacher. Vom Gulden zum Schilling, 53-233.

Währung allerdings vorerst ein Intermezzo, welches bereits Mitte August 1816 wieder eingestellt werden musste. Denn aufgrund des vorhandenen Misstrauens in der Bevölkerung gegenüber dem Papiergeld wurden die bei der Einlösung erhaltenen neuen Banknoten überwiegend sofort in Silbergeld umgetauscht. Dadurch aber schrumpfte der vorrätige Barschatz der Nationalbank in einem Ausmaß, welches zunehmend die Stabilisierung des Finanzwesens zu gefährden schien. Wenige Jahre später hatte sich die Ausgangslage für dieses Vorhaben gebessert, sodass ab 20. März 1820 die Einlösung der Wiener Währung an der Nationalbank fortgesetzt wurde. Das Geschäft der Bank beschränkte sich zunächst darauf, in den von ihr errichteten Kassen das freiwillig überbrachte Papiergeld gegen „Conventionsmünze“ (C. M.) im Verhältnis von 250 Gulden W. W. gleich 100 Gulden C. M. für Rechnung des Staates zu übernehmen und diese der „öffentlichen Vertilgung“ zu übergeben. Aufgrund eines Abkommens hatte der Staat der Nationalbank für die „Verwechslungsgeschäfte“ die entsprechenden Geldmittel zu stellen. Auch die Leitung der ganzen Gebarung der „Verwechslungsgeschäfte“ sowie die Übersicht über den gesamten Geldumlauf übte zunächst die Staatsverwaltung selbst aus (zit. im bankhistorisches Archiv der Österreichischen Nationalbank). Mit Fortschreiten der Papiergeldeinlösung wuchs jedoch der Bedarf nach einer konzentrierten und einheitlichen Führung dieses Geschäftes. Einer Aufforderung der Staatsverwaltung vom April 1822 folgend wurde am 15. Juli 1822 die „Wiener Währungs-Hauptkasse“ der „privilegierten oesterreichischen National-Bank“ eröffnet.

Aus den folgenden Tabellen ist die Geldentwertung der Jahre 1796 bis 1811 abzulesen, wobei der Höhepunkt im Jahre 1811 mit einem Währungsverhältnis von 1:5 erreicht wurde. Das bedeutet, dass der Kaufwert des Geldes zwischen den Jahren 1796 und 1810 auf 20 Prozent seines ursprünglichen Wertes geschrumpft ist. Die Inflationsfaktoren stellen sich nach Alfred Pribram wie folgt dar.¹⁷¹

Tabelle 1: Kurse der Banko-Zettel zu Conventionsmünze

Jahr	1796	1791	1798	1799	1800	1801	1802	1803
Monatl. Kurs für 100 fl. Silber Conventionsmünze; Kurse mit Banko-Zettel	100,13	101,61	101,06	107,83	114,91	115,75	121,67	130,75
Ansätze der Skala des Patentes von 1811					114,83			

¹⁷¹Pribram, Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich, 54 f.

Jahr	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811 (1)
Monatl. Kurs für 100 fl. Silber- Conventionsmünze; Kurse mit Banko-Zettel	134,24		173,01	209,43	228,15	296,03	492,12	824,00
Ansätze der Skala des Patentens von 1811	132,00	135,25	164,00	201,33	222,75	296,08	429,83	500,00

Kurse bis März 1811, danach Gültigkeit des Finanzpatents von 1811

Tabelle 2: Kurse der Wiener Währung (W.W.) zur Conventionsmünze; Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich.

Jahr	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819
Jahresdurchschnitt Kurs	218,75	201,83	15,16	228,79	351,06	327,04	332,82	255,39	249,19

Quelle: Přibam, Alfred Francis, Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich.

In der Tabelle „Briefposterträge in Gulden und Conventionsmünze“ unter Berücksichtigung der Inflation auf Basis der Lebens- und Futtermittelpreise nach Alfred F. Přibam¹⁷² relativieren sich die jährlichen Erträge. Berücksichtigt man die Briefposterlöse für das Erbland Galizien, wird aufgrund ihrer geringen Bedeutung für den Staatshaushalt verständlich, weshalb das Ärar und die Hofkammer mit der Anpassung der Kostenstruktur derart zögerlich vorgegangen ist. Erst unter dem Druck eines totalen Zusammenbruchs des unbedingt benötigten Postwesens wurden langsam aber verspätet Maßnahmen zur Besserung der Situation der Postmeister und des gesamten Systems ergriffen.

¹⁷²Přibam, Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich, 54 f.

7. Ergebnis der Recherchen – die Veränderungen der Briefposterträge auf Grund der wirtschaftspolitischen Entscheidungen der Wiener Zentralregierung

Es war unter anderem das Ziel dieser Arbeit herauszufinden, ob die von der Zentralregierung in Wien getroffenen politischen und wirtschaftspolitischen Entscheidungen und die daraus resultierenden Maßnahmen einen messbaren Niederschlag auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes und damit indirekt auf das Postwesen gefunden haben. Henryk Grossmann war es in seiner Arbeit gelungen, einen derartigen statistischen Nachweis für die wirtschaftliche Entwicklung anhand der vom Staat bis in das Jahr 1784¹ eingenommenen Zölle und danach auf Basis von Hochrechnungen zu erbringen.

Die vorliegende Arbeit ist von der Annahme ausgegangen, dass sich die wirtschaftlichen Entwicklungsfaktoren eines Landes generell in den Posterträgen widerspiegeln und daher auch für Galizien der Nachweis über die Auswirkungen der politischen und wirtschaftspolitischen Entscheidungen, sozusagen auf indirektem Wege über die Posterträge, gelingen sollte. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass anhand der Posterträge – wenn auch mit einer gewissen Zeitverzögerung – der angestrebte Nachweis zumindest tendenziell möglich ist.

Obwohl die Erträge der Briefpost speziell in den ersten Jahren nach der Übernahme Galiziens durch Österreich 1773 bis 1775 sowie in einigen anderen Jahren fehlen und die sogenannten „Erträgnis-Ausweise“ erst ab dem Militärjahr 1785 in der Faszikulation 9 des Bestandes Österreichisches Camerale des Finanz- und Hofkammerarchiv zur Verfügung stehen, konnten aus dem vorhandenen Zahlenmaterial die folgenden Trends herausgelesen werden.

Der Anteil der galizischen Posterträge am Gesamtertrag der Monarchie betrug im Militärjahr 1785 4,16 Prozent. Er stieg bis in das Jahr 1804 auf 8,38 Prozent an, um im Jahre 1810 auf seinen Tiefststand von 2,38 Prozent zu fallen. Der Anstieg nach dem Jahre 1785 ist eindeutig auf die Eingliederung Galiziens in das Zollgebiet der Erbländer und vor allem auf die Öffnung der erbländischen Märkte für galizische Produkte zurückzuführen. Der traditionelle Ost-West-Handel dürfte von diesem Trend ebenfalls profitiert haben. Nach Henryk Grossmanns Zahlen des Ost-West-Handels hat dieser einen unbestrittenen Beitrag zum wirtschaftlichen Gesamtergebnis des Erblandes geleistet.

¹Grossmann, Handelspolitik, 446.

Die erste massive Abwärtsbewegung stellte sich bereits im Militärjahr 1809 mit dem Frieden von Schönbrunn und dem Verlust von Westgalizien ein. Das bestätigt den in der modernen Volkswirtschaft bekannten Trend einer kriegsbedingten, auf Basis der Geldvermehrung möglichen Nachfragesteigerung und der damit verbundenen wirtschaftlichen Prosperität, die ab einem gewissen Zeitpunkt in sich zusammenbricht. Eine ähnliche Entwicklung erlebt das friderizianische Preußen während des Siebenjährigen Krieges. Die aufstrebende wirtschaftliche Entwicklung während der Kriegseignisse wurde gegen Ende der militärischen Auseinandersetzungen durch den Rückgang der staatlichen Nachfrage nach militärischen Produkten und dem damit verbundenen allgemeinen Nachfragerückgang im zivilen Bereich, abrupt beendet.²

Für eine getrennte Beurteilung der Briefposterträge und Überschüsse zwischen Ost- und Westgalizien standen nur die Daten aus dem Militärjahr 1802 zur Verfügung. Ostgalizien erwirtschaftete in diesem Militärjahr einen nominalen Ertrag von 170.386 und Westgalizien 80.383 Gulden, zusammen erreichte das Erbland daher einen Ertrag von 250.769 Gulden. Legt man dieses Verhältnis den Berechnungen in der Zeit nach dem Frieden von Schönbrunn zugrunde, müsste der Ertragsrückgang durch den Wegfall von Westgalizien zirka 32 Prozent betragen haben. Dieser Prozentsatz berücksichtigt natürlich nicht die durch die Abtretung Westgaliziens in Mitleidenschaft gezogenen Geschäfte Ostgaliziens. Würde man die Erlöse der Briefpost Ostgaliziens im Jahre 1810 um den zuvor genannten Prozentsatz erhöhen, so käme man ohne Berücksichtigung der Inflation, auf einen fiktiven Ertrag für Ost- und Westgalizien in der Höhe von zirka 416.000 Gulden. Legt man das Verhältnis der Erlöse zwischen Galizien und Böhmen in den Jahren 1802-1808 zugrunde, hätte Gesamtgalizien im Jahre 1810 im Vergleich zu Böhmen wieder ein adäquates Niveau der Briefposterlöse erreicht. Nach dem Wiener Kongress ist es Galizien bis 1819 nicht mehr gelungen, den ursprünglichen Höchststand seines Ertragsanteils in der Habsburgermonarchie in der Höhe von 8,38 Prozent im Jahre 1804 zu erreichen.

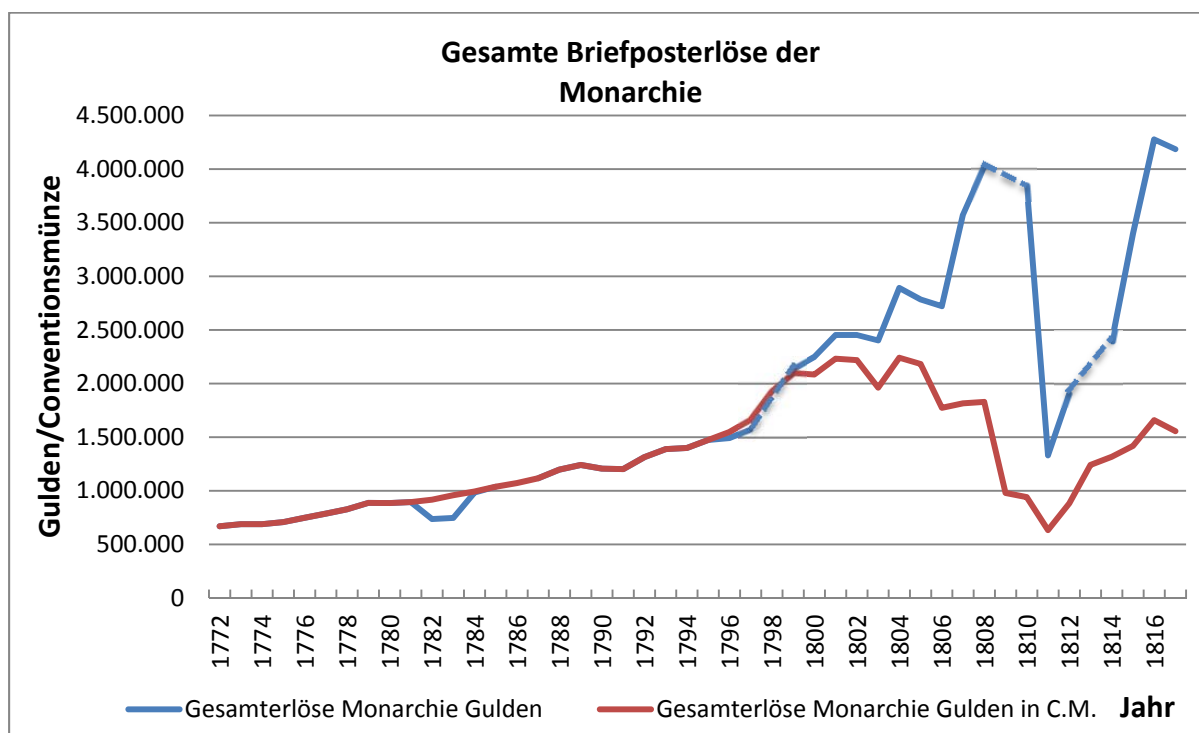
Interessant erscheint die Tatsache, dass es Galizien trotz aller negativen Umstände wie der mangelnden Förderung der Industrie durch Kaiser Joseph II., die kriegsbedingten Umstände, des Gewinns und Verlusts von Territorien, der Zollbedrückung durch Preußen und vielem mehr gelungen ist, seinen vierten Rang in der Höhe der Briefposterträge bis in das Militärjahr

²Gaettens, Die Finanzierung des Siebenjährigen Krieges durch Friedrich den Großen, in: Geschichte der Inflationen vom Altertum bis zur Gegenwart, München 1982, 147-172.

1808 zu halten. In den Jahren danach, speziell im Jahre 1811, fand der Absturz auf Platz sechs statt. Danach gelang es Galizien langsam sich auf Platz fünf, und in den Jahren 1816 und 1817 wieder auf Platz vier in der Rangliste der Briefposterträge vorzuschieben. Die Länder mit den stärksten Briefposterträgen waren Ungarn und Österreich unter der Enns die sich im Rang eins und zwei abwechselten. Das dritterfolgreichste Erbland war in der Regel Böhmen.

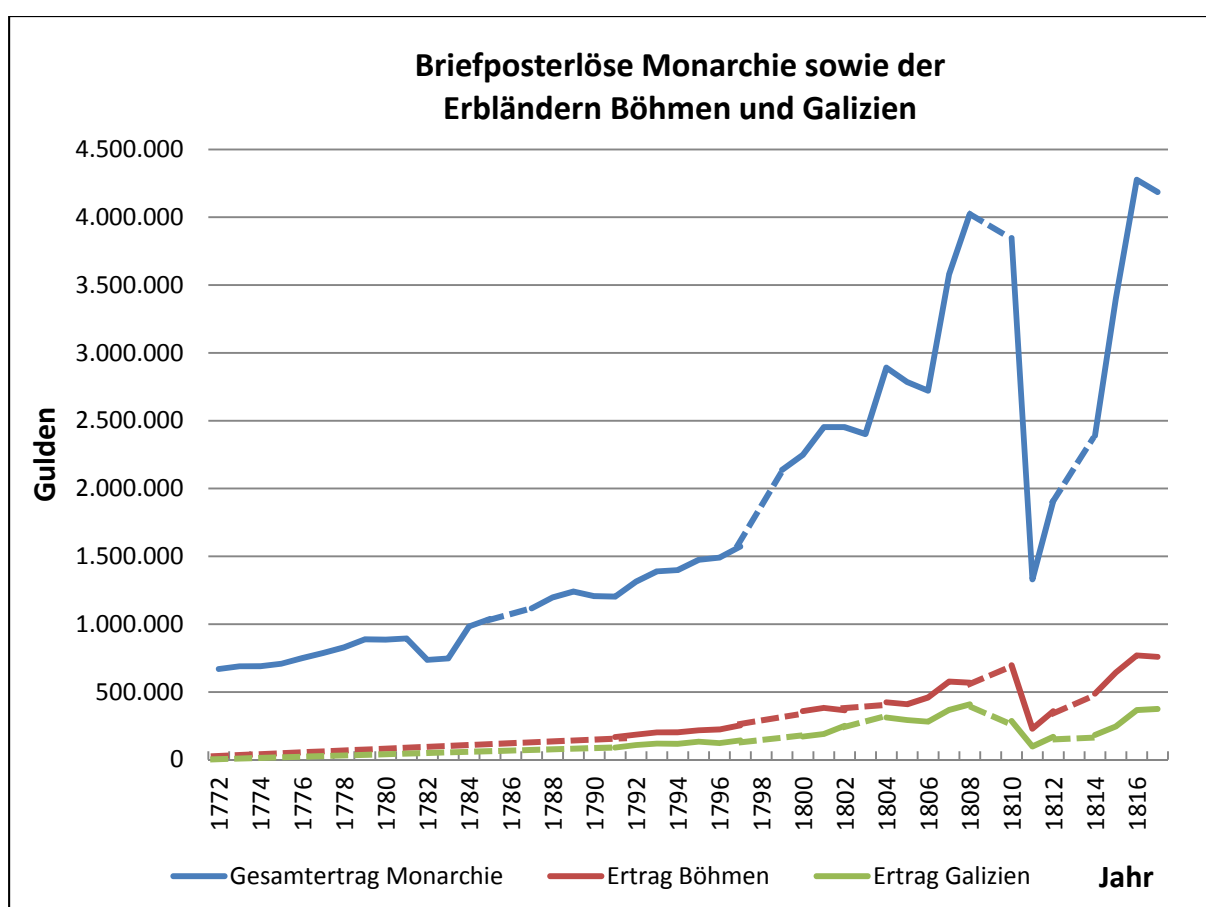
Als Resümee der Untersuchung kann festgehalten werden, dass die wirtschaftspolitischen Bemühungen Kaiser Joseph II. grundsätzlich eine positive Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes gehabt haben und sich die Erfolge, wenn auch mit zeitlicher Verzögerung, in den Briefposterträgen widerspiegeln. Der große Anstieg der Erträge erfolgte durch die Dritten Teilung Polens und den Erwerb Westgaliziens. In den folgenden Jahren sind bereits die Auswirkungen der Napoleonischen Kriege, die von zunehmenden Entbehrungen der Postmeister begleitet wurden, zu erkennen. Der totale Absturz wird im Jahre 1811 mit dem berüchtigten Finanzpatent und seinen Auswirkungen erreicht. Der langsame wirtschaftliche Anstieg ab dem Jahre 1812, sowie die allgemeine positive Auswirkung der Friedensergebnisse des Wiener Kongresses, sind anhand der Entwicklung der Briefposterlöse speziell ab dem Jahr 1815 nachvollziehbar.

Diagramm 1: Gesamte Briefposterlöse der Monarchie



Die beiden Kurven in Diagramm 1 stellen die Briefpost-Erlöse der gesamten Monarchie in Gulden und im Vergleich dazu in Conventionsmünze dar. Die inflationäre Geldentwertung beginnt sich ab dem Jahre 1796 abzuzeichnen, um im Jahre 1810 ihren absoluten Höhepunkt zu erreichen. Dem Finanzpatent aus dem Jahre 1811 folgte eine Erholungsphase der Briefposterlöse bis zum Jahre 1816, um im letzten Untersuchungsjahr 1817 wieder leicht abzufallen. Die steigende Tendenz ist auch bei den Erbländern Galizien und Böhmen zu erkennen, wobei Böhmen im Militärjahr 1816 einen Rückgang der Erlöse zu verzeichnen hatte, Galizien hingegen seit dem Jahre 1814 immer steigende Tendenz aufweist.

Diagramm 2: Briefposterlöse der gesamten Monarchie nach Erbländern



Das Diagramm 2 zeigt den Verlauf der Briefposterlöse für die gesamte Monarchie (blaue Linie) sowie die beiden Erbländer Böhmen (rote Linie) und Galizien (grüne Linie). Auffällig ist der kongruente Verlauf der Erlöskurven beider Erbländer, wobei sich die Kurve Galiziens auf niedrigerem Niveau bewegt. Die Kriegssituation wirkte sich auf die Briefposterträge in den Jahren 1808 - 1811 für Galizien wesentlich stärker aus als für Böhmen. Betrachtet man für den genannten Zeitraum die Erlösentwicklung der Briefpost für die gesamte Monarchie, so fällt der Niedergang erheblich stärker aus.

Die inflationsbereinigten Briefposterlöse der gesamten Monarchie weisen in den Jahren 1797-1804 eine gering steigende Tendenz auf, was im gleichen Maße für die Zahlen der untersuchten Erbländer gilt. Die Erlöse des Militärjahres 1805 zeigen in allen untersuchten Bereichen einen Knick nach unten, um sich danach bis zum Jahre 1808 wieder positiv zu entwickeln. Der Erlöseinbruch im Jahre 1811 war eine Folge der starken Inflation und des notwendigen „Bankrottpatents“ zur Bereinigung der Währungssituation. Der Erlösrückgang ist sowohl für die gesamte Monarchie als auch für die Erbländer massiv ausgefallen. Der Anstieg der Briefposterlöse wirkte sich aber im Vergleich zur gesamten Monarchie nicht in gleichem Maße, sondern wesentlich moderater aus. Leider standen die Zahlen für das Militärjahr 1809 nicht zur Verfügung. Der Rückgang der Briefposterlöse im Jahre 1811/12 fielen gegenüber den Vergleichszahlen aus 1808 (100%) für die gesamte Monarchie auf 33/47, für Böhmen mit 40/63 und für Galizien mit 24/41 Prozent jeweils am schlechtesten aus. Galizien verzeichnete somit den prozentuell stärksten Rückgang. Es gelang jedoch beiden Erbländern, die nominalen, inflationsbereinigten Erlöse bis zum Jahre 1817 wieder annähernd auf das frühere Niveau anzuheben.

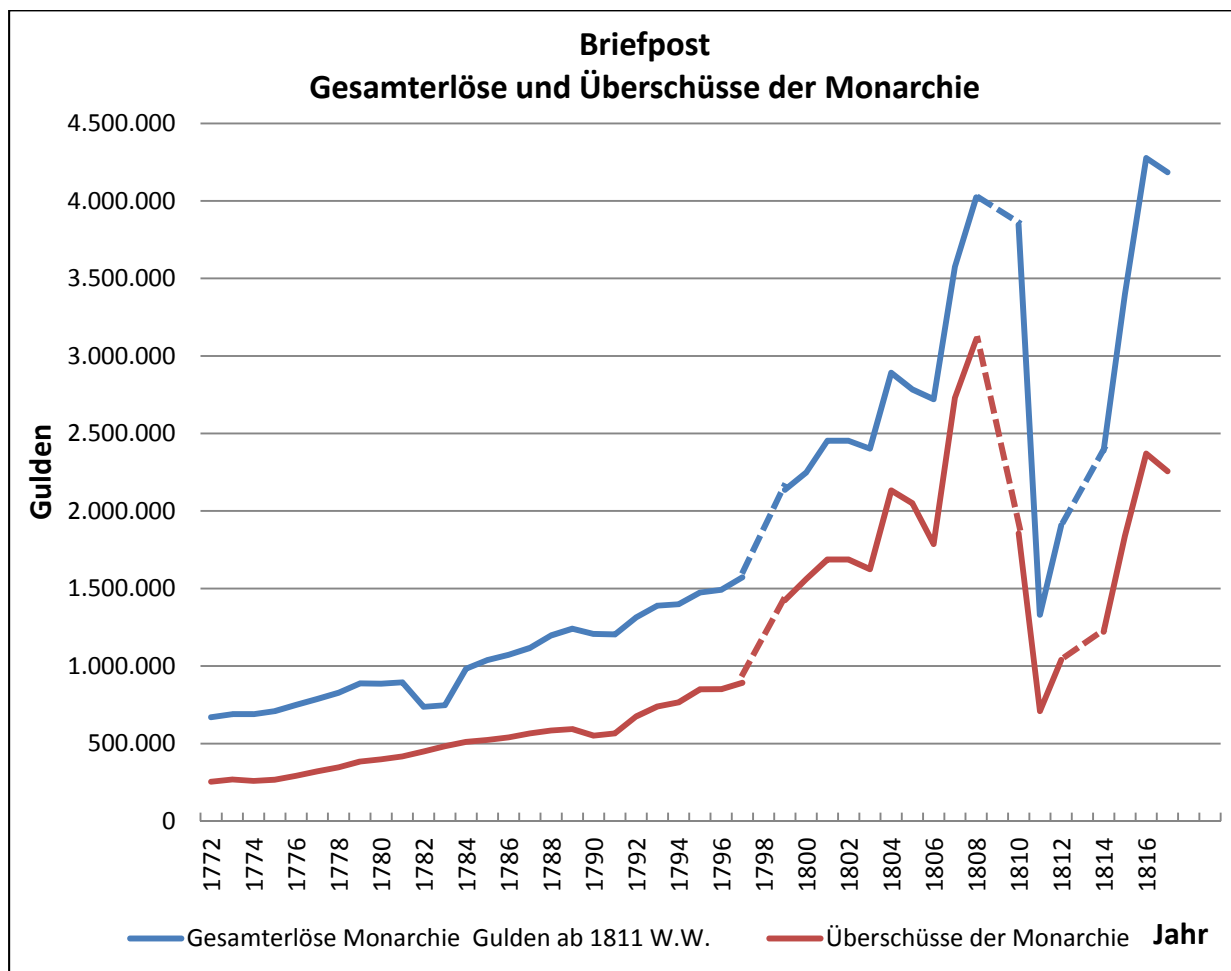
Ab dem Jahre 1812 ist der Aufwärtstrend, der die Monarchie im Gesamten betrifft, bis 1816 erkennbar, wobei der Anstieg des Jahres 1816 gegenüber dem Vorjahr mit 17 Prozent sehr hoch ausfiel. Im Jahre 1817 sanken die Briefposterlöse gegenüber dem Vorjahr wieder um sechs Prozent. Interessant ist die Erlösentwicklung der beiden Erbländer Galizien und Böhmen im gleichen Zeitraum. Der Verlauf der Briefposterlöse in Böhmen verhält sich adäquat zu jenem der gesamten Monarchie, während die Entwicklung in Galizien eine stetige Steigerung bis in das Jahr 1817 zeigt. Die prozentuellen Zuwächse sind in den Jahren 1814 bis 1817 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erstaunlich hoch ausgefallen. Das Jahr 1815 verzeichnete einen Anstieg der Briefposterlöse von 34 Prozent, das Jahr 1816 von 49 Prozent und das Jahr 1817 immerhin noch von zwei Prozent.

Das Fazit aus diesen Zahlenreihen der Briefposterlöse ist, dass sich die galizische Wirtschaft seit dem Jahre 1775 kongruent zur Entwicklung der gesamten Monarchie, wie auch dem Erbland Böhmen verhielt. Daraus kann zweierlei geschlossen werden.

1. Die wirtschaftliche Eingliederung Galiziens in den Verband der Erbländer ist, soweit man die Briefposterlöse als Ausdruck der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes heranzieht, wenn auch auf niedrigem Niveau, so doch gelungen.

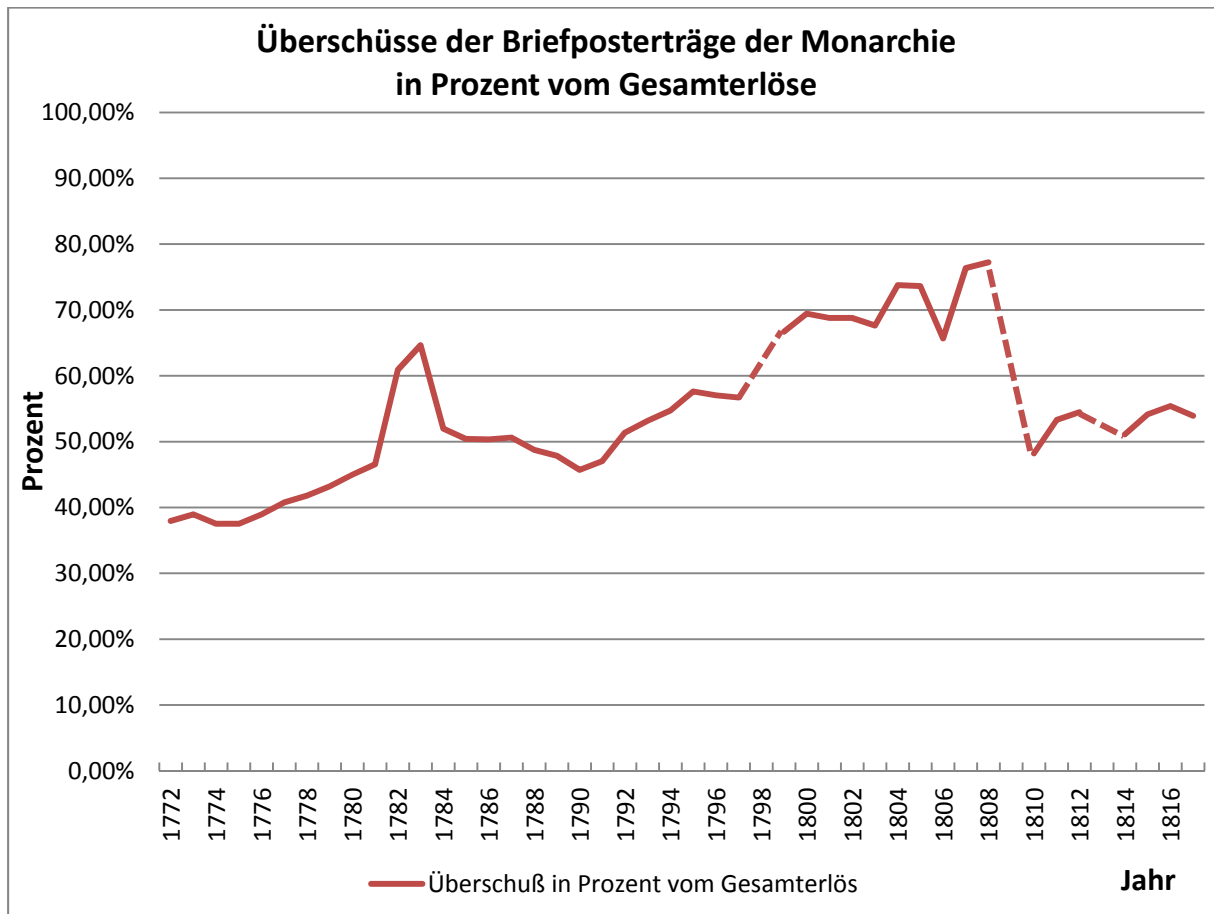
2. die wirtschaftspolitischen Entscheidungen haben in Bezug auf Galizien gegriffen, aber das erhoffte Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung wurde nicht erreicht. Dazu trugen im erheblichen Ausmaß die Auswirkungen der kriegerischen Auseinandersetzungen bei.

Diagramm 3: Gesamterlöse der Briefpost und Überschüsse der Monarchie



Das Diagramm 3 stellt den Kurvenverlauf der Briefposterlöse der gesamten Monarchie und den Verlauf der dabei erzielten Überschüsse in Gulden dar. Der Überschuss versteht sich als Differenz aus dem Briefpost-Gesamterlös abzüglich aller direkten Kosten. Im Sinne einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung sind die Amortisationskosten der Postwege, Poststraßen, Brücken und sonstiger langlebiger Wirtschaftsgüter nicht enthalten. Die direkten Kosten wie die Entlohnung der Postmitarbeiter, der Postmeister bzw. der Anteil der Postmeister am Posterlös (Regal), der Mitarbeiter in den Oberpostämtern, die Mietaufwendungen für die Oberpostämter sowie alle direkten Aufwendungen (Renovierungsarbeiten) für die eigenen Postamtsgebäude sind in der Überschussrechnung enthalten.

Diagramm 4: Überschüsse der Briefposterträge in Prozent der Gesamterlöse



Das Diagramm 4 zeigt den Verlauf der prozentuellen Überschüsse der Briefposterlöse in der gesamten Monarchie, die einen markanten Anstieg für das Militärjahr 1781/82 und die Jahre 1799-1808 zeigen. Über den gesamten Betrachtungszeitraum von 1772-1817 steigt der prozentuelle Überschuss vom Briefposterlös im Jahre 1772 von 37,95 auf einen Spitzenwert von 77,25 Prozent im Militärjahr 1808.

Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung des neuen Erblandes ist der Zeitraum, in dem sich das Land an die neue staatliche Führung sowie die damit verbundenen gesellschaftspolitischen und verwaltungstechnischen Veränderungen gewöhnen konnte, relativ kurz bemessen. Die ab dem Jahre 1792 einsetzenden Napoleonischen Kriege haben die wirtschaftliche Entwicklung der Monarchie sowie Galiziens negativ beeinflusst. Die Dauer der immer wieder neu aufflammenden Kriege verbunden mit einer einhergehenden Staatsverschuldung in einem bislang nicht da gewesenen Ausmaß lässt nach der Jahrhundertwende kaum gesicherte Rückschlüsse auf die Entwicklung des Landes zu.

Es konnte jedoch für den kurzen Betrachtungszeitraum von 1772-1820 trotz der kriegerischen Auseinandersetzungen gezeigt werden, dass die Entwicklung der Post mit einer geringen Verzögerung die wirtschaftliche und politische Situation der gesamten Monarchie widerspiegelt. Die Ertragssituation der Briefpost in den untersuchten Erbländern ist einerseits ein Spiegelbild der postalischen Entwicklung der gesamten Monarchie, wird aber andererseits von lokalen wirtschaftspolitischen Einflüssen positiv oder negativ beeinflusst. Der relativ kongruente Verlauf der Ertragskurven ist ein Beweis für die Richtigkeit der ursprünglich aufgestellten Hypothese, dass die Entwicklung des Postwesens ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes ist. Die Tatsache, dass die Briefposterträge Galiziens bereits nach der Eingliederung in das erbländische Postwesen parallel zu jenen von zum Beispiel Böhmen als einem repräsentativen Erbland verlaufen, spricht für die positive wirtschaftliche Integration des Landes in das habsburgische Länderkonglomerat.

Es drängt sich zum Vergleich ein postmodernes Ereignis ähnlicher Prägung mit der Zusammenführung von West- mit Ostdeutschland am 3. Oktober 1990 auf. Auch hier musste das hoch industrialisierte Westdeutschland ein komplett abgewirtschaftetes Land eingliedern. Dabei zeigte sich, dass der angenommene Zeitraum bis zur wirtschaftlichen Gleichstellung von Ostdeutschland von den Politikern erheblich unterschätzt wurde. Der prognostizierte finanzielle Investitionsrahmen, von dem Westdeutschland ausgegangen war, sollte letztlich um ein Vielfaches überschritten werden. Die sozialen Probleme konnten speziell im östlichen Teil des Landes bis zum heutigen Tag nicht gelöst werden.

Unter dem Aspekt der schwierigen Eingliederung eines Landes in ein anderes dominierendes Land gelang die Aufnahme Galiziens in den habsburgischen Länderverband relativ rasch. Die Organisation eines funktionierenden Postwesens konnte sehr schnell bewerkstelligt werden und erbrachte eine gute Basis für eine moderate wirtschaftliche Entwicklung Galiziens. Der positiven Gesamtentwicklung wurde durch die kaum beeinflussbare politische Konstellation mit Preußen und die später einsetzenden Napoleonischen Kriege ein rasches Ende bereitet. Die Entwicklung der Briefposterträge nach dem Wiener Kongress bestätigen den positiven Aufwärtstrend nicht nur in der gesamten Monarchie, sondern auch für das Erbland Galizien.

ANHANG 1

Tabelle Briefposterträge und Überschüsse

Militärjahr	Briefpost Gesamterlöse Monarchie Gulden	Briefpost Gesamterlös e Monarchie CM	Verhältnis CM/Gulden	Briefpost Gesamterlös e Monarchie Gulden	Briefpost- Erlöse Böhmen Gulden	Briefpost- Erlöse Galizien Gulden	Überschüsse der Monarchie (Erlöse - Aufwend.	Überschuß in Prozent vom Gesamterlös (Erlöse - Aufwend.
1772	669.838	669.838	100%	669.838			254.206	37,95%
1773	689.458	689.458	100%	689.458			268.612	38,96%
1774	689.571	689.571	100%	689.571			258.732	37,52%
1775	708.928	708.928	100%	708.928			266.045	37,53%
1776	749.220	749.220	100%	749.220			291.777	38,94%
1777	787.440	787.440	100%	787.440			321.060	40,77%
1778	828.283	828.283	100%	828.283			346.229	41,80%
1779	887.430	887.430	100%	887.430			383.521	43,22%
1780	885.540	885.540	100%	885.540			398.287	44,98%
1781	894.448	894.448	100%	894.448			416.481	46,56%
1782	737.213	917.609	124%	737.213			448.954	60,90%
1783	746.927	958.903	128%	746.927			482.809	64,64%
1784	982.847	992.847	101%	982.847			511.021	51,99%
1785	1.038.374	1.038.374	100%	1.038.374	148.457	74.715	523.451	50,41%
1786		1.072.700					539.886	50,33%
1787	1.116.651	1.116.651	100%	1.116.651		85.503	565.353	50,63%
1788	1.197.290	1.197.290	100%	1.197.290			583.680	48,75%
1789	1.240.950	1.240.950	100%	1.240.950	163.129	85.827	593.918	47,86%
1790	1.206.142	1.206.142	100%	1.206.142			551.483	45,72%
1791	1.203.071	1.203.072	100%	1.203.071	167.721	89.691	566.069	47,05%
1792	1.313.805	1.313.806	100%	1.313.805	185.112	109.100	674.850	51,37%
1793	1.389.036	1.389.036	100%	1.389.036	202.502	119.999	738.499	53,17%
1794	1.398.992	1.398.992	100%	1.398.992	201.739	117.330	765.815	54,74%
1795	1.474.113	1.474.113	100%	1.474.113	217.261	133.301	849.600	57,63%
1796	1.491.142	1.549.068	104%	1.491.142	223.673	123.447	850.523	57,04%
1797	1.572.061	1.661.623	106%	1.572.061	254.550	143.552	891.393	56,70%
1798		1.931.224						
1799	2.137.003	2.098.412	98%	2.137.003			1.424.933	66,68%
1800	2.248.473	2.084.912	93%	2.248.473	359.447	171.974	1.561.248	69,44%
1801	2.452.504	2.231.678	91%	2.452.504	382.406	190.710	1.686.860	68,78%
1802	2.452.504	2.218.522	90%	2.452.504	364.843	250.769	1.686.860	68,78%
1803	2.402.026	1.961.303	82%	2.402.026			1.624.730	67,64%
1804	2.891.754	2.240.344	77%	2.891.754	423.673	311.909	2.132.881	73,76%
1805	2.784.522	2.182.858	78%	2.784.522	409.673	293.413	2.049.655	73,61%
1806	2.721.030	1.773.949	65%	2.721.030	459.916	281.644	1.786.660	65,66%
1807	3.575.581	1.815.017	51%	3.575.581	576.722	367.241	2.730.192	76,36%
1808	4.022.588	1.828.449	45%	4.022.588	568.257	409.124	3.107.487	77,25%

1809		980.165						
1810	3.846.795	940.536	24%	3.846.795	696.539	285.472	1.854.859	48,22%
1811	1.330.681	633.657	48%	1.330.681	229.174	98.427	709.123	53,29%
1812	1.907.899	883.287	46%	1.907.899	357.606	169.057	1.039.069	54,46%
1813		1.241.492						
1814	2.389.367	1.317.279	55%	2.389.367	487.352	183.229	1.221.299	51,11%
1815	3.398.650	1.418.598	42%	3.398.650	643.878	245.650	1.839.898	54,14%
1816	4.276.818	1.659.744	39%	4.276.818	769.284	366.542	2.370.319	55,42%
1817	4.185.271	1.556.763	37%	4.185.271	758.747	373.950	2.256.713	53,92%

Abkürzungen

AÖG	Archiv für österreichische Geschichte
APB	Archiv für Postgeschichte in Bayern (seit 1925).
APT	Archiv für Post und Telegraphie
AVA	Allgemeines Verwaltungsarchiv
C.M.	Conventionsmünze
DPG 4	Deutsche Postgeschichte (1937-1943)
Ex.	Exhibitum
FHKA (H.K.A.; HKA)	Finanz- und Hofkammerarchiv
Gen.	Generalie
HHStA	Haus-, Hof- und Staatsarchiv
HKA	Hofkammerarchiv
Hkd	Hofkammerdekret
HRB	Hofkammerratsbeschluß
KA	Kriegsarchiv
Ktn.	Karton
MIÖG	Mitteilungen des Institutes für Österreichische Geschichtsforschung
Norm	Normalie
VA Hofkanzle	Verwaltungsarchiv Hofkanzlei
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
ZBLG	Zeitschrift für bayrische Landesgeschichte.

Erklärungen

1.: *Exhibitum* – Präsentation; ein bei der Behörde eingelaufenes Schreiben wird hier zum sogenannten Eingangsstück. Dem Praesentatum ist das Datum des Einlangens und damit der formale Beginn der Bearbeitung zu entnehmen. (Michael Hochedlinger, Aktenkunde. Urkunden- und Aktenlehre der Neuzeit, Wien 2009, 65).

Exhibitenprotokoll – Einreichungsprotokoll, dokumentiert die Übernahme und verzeichnet den Einlauf der Akten. (Michael Hochedlinger, Aktenkunde. Urkunden- und Aktenlehre der Neuzeit, Wien 2009, 63).

In der josephinischen Kanzleireform wurden die eingehenden Schriftstücke in der Regel nach laufenden Nummern registriert und in ein Exhibitenjournal eingetragen. Die Nummerierung erfolgte vor Joseph II. innerhalb eines Monats (zB. 1 ex Martio; 5 aus Juli), später wurde die Nummerierung innerhalb eines Jahres vorgenommen. (Veröffentlichung der Archivschule Marburg, Institut für Archivwissenschaft, Hg. Kurt Dufler, Nr. 8, Walter Goldinger, Organisationsformen eines Schriftgutes in der österreichischen Verwaltung, Marburg 1971).

2.: *Generalien* – Generalakten. Man spricht von Allgemeinen und Sonderakten (General- und Spezialakten, *in genere* und *in specie*, A- und B-Akten), wenn man die Trennung des Einzelfalls vom Generellen zum Ausdruck bringen will. Frühneuzeitlich gerne als „Generalia“ bezeichnete Akten dokumentieren z. B. den allgemeinen Regelungsrahmen, der die Einzelfälle ordnet. (Michael Hochedlinger, Aktenkunde. Urkunden- und Aktenlehre der Neuzeit, Wien 2009, 42).

3.: *Normale* – Leitvorschrift. Allgemeine Richtlinien für die Verwaltung und das Militär nannte man auch „Normalien“ (Leitvorschriften), entsprechende Sammlungen „Normalienbücher“, einzelne normierende Dienstbefehle einer Oberbehörde Normalverordnungen oder Normalienerlass. (Michael Hochedlinger, Aktenkunde. Urkunden- und Aktenlehre der Neuzeit, Wien 2009, 186).

4.: *Fußnoten* FHKA Fasz. 9. Die gewählte Schreibweise der Fußnoten orientiert sich wegen der leichteren Auffindbarkeit an der Signatur des Registers der Faszikulation 9 des Bestandes Österreichisches Camerale des Finanz- und Hofkammerarchivs. Diese Signaturen deckten sich in der dargestellten Form nicht mit jener der einzelnen Archivalien und sollen daher an dieser Stelle erklärt werden.

Register Fasz. (Faszikulum) 9 FHKA, Camerale, Fasz. 9, Bd. 377 1777/3, Nr. 11 Jänner

Archivalbezeichnung FHKA, Camerale, Fasz. 9/3, rNr. 377, Nr. 11 vom Jänner 1777.

Ungedruckte Quellen

Österreichisches Staatsarchiv Wien

Haus-, Hof- und Staatsarchiv

- Hofreisen (Habsburg- Lothringen Familienarchiv und Nachlässe) Karton 5.
- Staatskanzlei, Vorträge des Fürsten Kaunitz-Rietberg, September – Dezember 1773, Karton 113.
- Staatskanzlei, Staatenabteilung, Polen II: Faszikel 74, 1. Teilung Polens.
- Staatskanzlei, Staatenabteilung, Polen III, Faszikel 13, Innere Verwaltung Polens 1772-1795, fol. 15-22.
- Staatskanzlei, Notenwechsel mit der galizischen Hofkanzlei: Faszikel 2, 1774 – 1799.
- Edicta et mandata universalia Galiciae et Lodomeriae a die 11. Septembr. 1772 initae possessionis promulgata, Jg. 1772-1821 [Piller'sche Gesetzessammlung].
- Sammlung Gesetze und Verfassungen, Jahr 1782.

Finanz- und Hofkammerarchiv

- Postwesen, Faszikel 9, 1712-1820

Anmerkung zu den Quellen: Mit den im FHKA Fasz. 9 zur Verfügung stehenden Urkunden konnten die von Ludwig Steinbach angeführten Dokumente nicht aufgefunden werden. Die Gründe dürften einerseits darin gelegen sein, dass ein Teil der Dokumente 1956 an Polen abgetreten wurde, andererseits sind viele Dokumente während des Brandes des Justizpalastes vernichtet worden oder sind nicht mehr auffindbar. Zu den in der heutigen Ukraine befindlichen Dokumenten gibt es im Abschnitt Quellenangaben eine entsprechende Stellungnahme. Es musste daher in vielen Bereichen des Postwesens auf die Angaben von Ludwig Steinbach als einzig zur Verfügung stehende Unterlage zurückgegriffen werden. Zum Teil wurden die im FHKA Fasz. 9 gefundenen Urkunden in den Fußnoten angeführt und mit jenen von Ludwig Steinbach ergänzt.

- Patente 1771-1772; Karton 13.
- Lokat Verzeichnis Nr. 3, Patente 1359-1850, Nr. 32. Protokoll der Patente in Postsachen 1722-1800.
2. Sonderreihe Westgalizien 1796-1800. Dieser Faszikel ist der Rest von drei Faszikeln westgalizischer Patente der Jahre 1796-1809, die im Jahre 1960 an das polnische Staatsarchiv abgetreten wurden. vgl. Zl. 123/1960.

6. Protokolle der Polnischen Hofstelle an das Gubernium in Galizien. Es handelt sich um Abschriften der Wiener Zentralbehörde für Galizien mit dem Gubernium in Lemberg.

1773-1777	Zll.	44-378
1777-1780		379-677
1780-1782		678-1092
1782		1093-1553
1782-1785		1554-2128
1784-1787		2129-2712
1786-1788		2713-3349
1788-1791		3350-3940

Allgemeines Verwaltungsarchiv

- Hofkanzlei Karton 229 Einrichtung aquirierter Provinzen: Galizien 1776.
- Hofkanzlei Karton 230 Einrichtung aquirierter Provinzen: Galizien 1777-1783.
- Hofkanzlei Karton 231, II A 6 Gal 108 ex Dec 783, I. Teil.
- Hofkanzlei Karton 851 Ständische Angelegenheiten, Verfassung 1795.

Sonderbestand

CONTINUATIO edictorum mandatorum et universalium in regnis Galiciae et Lodomeriae a die 1 Januarii ad ultimam decembris anno 1783 emanatorum; Leopoldi, typis viduae Josephae Piller.

Kriegsarchiv, Wien

- Hofkriegsrat 1772, 1773.

Österreichische Nationalbibliothek

Edicta et mandata universalia Regnis Galiciae et Lodomeriae (1772) und deren „Continuatio“ (1773-1818). Leopoldi, Typis viduae Josephae Piller, C.R.

Staatsarchiv Lemberg

zit. bei Ludwig Steinbach, Das Postwesen in beiden Galizien und der Bukowina in den Jahren 1772-1810.

- Normalien-Sammlung, 1772-1822
- Normalien-Bücher
- Generalien-Bücher

Landkarten

Post und Strassenkarte von den österreichischen Provinzen : Erzherzogtum Österreich, Steiermark, Illyrien, Gub. v. Venedig, Östl. Tirol, Mähren, Mähren mit Schlesien, Galizien u. Lodomerien mit der Bukowina, Ungern [sic], Slavonien und Croatien, Siebenbürgen, Militärgränze ; mit den angränzenden Ländern, Wien: Schrämbli 1829-1830.

Verfügbar in: ÖNB Kartensammlung und Globenmuseum (AB 2 B 32)

Post Karte von Westgalizien: nach den neuesten astronomischen und trigonometrischen Ortsbestimmungen entworfen, und nach Crusius Post Lexikon mit allen Ober- und Absatz Postämtern und Stazionen, und Briefsammlungen eingerichtet Kipferling, Karl Joseph List, Joseph [Stecher], Wien: Verlag des Kunst- und Industrie-Comptoirs 1802

Verfügbar in: ÖNB Kartensammlung und Globenmuseum (K I 129635)

Post Karte K. auch K. K. Oesterreichischen Staaten mit dem größten Theil Deutschland Holland Frankreich und Italien. Neu gezeichnet durch den KK. HofPost- Buchhalter Raith Offizier und Registratur Vorsteher Franz Landschau. Dem K. K. privilegierten Gros - Handlungs Gremium der Haupt und Residenzstadt Wien gewidmet von Anton Redl 1805. (Kopie im Besitz des Verfassers).

Neueste Post-Karte der saemtlichen K. K. teusch und Ungarischen Erbländer. Gezeichnet vom k. k. Hof Postbuchhgs. Raitofficier Landschau. Neu vermehrte verbesserte Ausgabe, Wien 1806. (Kopie im Besitz des Verfassers).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die 6 vorgeschlagenen Postrouten von Postrat Cosa

Abbildung 2: Die Postrouten zwischen Krakau-Lublin-Russland und Lemberg-Lublin-Warschau

Abbildung 3: Die 6 Postrouten (a-f) in Westgalizien

Gedruckte Quellen/Literatur (bis 1800)

Beust, Joachim Ernst von, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals, und was deme anhängig überhaupt u. insbesondere in Ansehung des Hl. R. Reichs teutscher Nation, Teil 1, Jena 1747.

Coxe, William Reise durch Polen, Rußland, Schweden und Dänemark ... aus dem Englischen, Zürich 1785-1792.

Dupont de Nemours, Lettre á la Chambre de Commerce de Normandie sur le Mémoire qu'elle a publié relativement au traité de commerce avec l'Angleterre, Rouen & Paris 1788.

Gesetz und Verfassungen 1781 v. Joseph II. erlassen, „Gedruckte Circular-Verordnung“ 1782 Januar den 23sten über die höchste Entschließung vom 31sten Dezember 1781.

Hecht, Joseph, Einleitung zum Universal-Euraischen Post=Recht, worinnen der Post=Stand in seiner Wesenheit, Gerichts=Ordnung, Umbürung und Freyheit untersucht, und mit allerhöchsten Placatenbewährt, anbey ein Post=Strassen Schema, Preßburg, 1749.

Justi, Johann Heinrich Gottlob v., Die Grundfeste zu der Macht und Glückseligkeit der Staaten oder ausführliche Vorstellung der gesamten Policey-Wissenschaft, 2 Bd., I (1760), II (1761).

Justi, Johann Heinrich Gottlob v., Politische und Finanzschriften über wichtige Gegenstände der Staatskunst, der Kriegswissenschaften und des Cameral- und Finanzwesens, Bd. 1, Leipzig 1761.

Justi, Johann Heinrich Gottlob v., Staatswirthschaft oder: Systematische Abhandlung aller ökonomischen und Cameralwissenschäften, die zur Regierung eines Landes erfordert werden, 2. Teil, Leipzig 1761.

Kant, Immanuel, Vermischte Schriften, Bd. 2, Halle 1799, Beantwortung der Frage was ist Aufklärung, 1784, 679-700.

Keyßler, Johann Georg, Neueste Reisen durch Teutschland, Böhmen, Ungarn, die Schweitz, Italien und Lothringen, worinnen der Zustand und das merkwürdigste dieser Länder beschrieben und vermittelst des Natürlichen, Gelehrten und Politische Geschichte, der Mechanik, Maler- Bau- und Bildhauerkunst, Münzen und Alterthümer, wie auch mit verschiedenen Kupfern erläutert wird. Bd. 2, Hannover 1751.

Kopetz, Wenzel Gustav, Allgemeine österreichische Gewerbesetzkunde, oder swystematische Darstellung der politischen Verwaltung in den deutschen, böhmischen und galizischen Provinzen des österreichischen Kaiserthumes, Bd II, Wien 1830.

Kropatschek, Joseph, Oesterreichs Staatsverfassung vereinbart mit den zusammengezogenen bestehenden Gesetzen Bd. 5. Wien 1794.

Krünitz, Johann Georg, Ökonomisch-technologische Encyclopädie, oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft in alphabetischer Ordnung, T 1-242, Berlin 1773 – 1858, Bd. 115. URL: <http://www.kruenitz1.uni-trier.de>

Law, John, Money and Trade, Edinburgh 1703: deutsch unter dem Namen: Herrn Laws Gedanken vom Waren- und Geldhandel, Leipzig 1720.

Luca, Ignaz de, Geographie von Innerösterreich dem Litorale und Tyrol den wälschen Confinien nebst den Balleyen des teutschen Ordens, der Herrschaft Trasp und den Vorlanden, 1791.

Luca, Ignaz de, Geographisches Handbuch von dem österreichischen Staate, Bd. 5, Abt. 1, Wien 1791.

Moser, J. J., Von denen Rechten und Pflichten des Kaisers in Post-Sachen (. . .), in: Ders., Teutsches Staatsrecht, 50 Teile in 25 Bänden, Leipzig 1737-1753, Teil 5 (1742).

Oberleitner, Karl, Die Finanzlage in den deutschen österreichischen Erbländern im Jahre 1761, in: Archiv für Österreichische Geschichtsforschung, Bd. 3 (1865).

Pütter, Johann Stephan, Erörterungen und Beyspiele des Teutschen Staats- und Fürstenrechts. Erstes Heft: Vom Reichspostwesen, Göttingen 1790.

Rössig, Carl Gottlob, Oekonomisch-botanische Beschreibung der verschiedenen und vorzüglichen Arten Ab- und Spielarten der Rosen zu näherer Berichtigung derselben für Liebhaber von Lustanlagen und Gärten, Leipzig 1799.

Sonnenfels, Joseph von: Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanzwissenschaft, III, Wien 1776.

Sonnenfels, Joseph Freiherr von, Grundsätze der Polizey, Handlung, und Finanzwissenschaft Grundsätze der Polizey II., München 1787.

Zedler, Johann Heinrich, Grosses und vollständiges Universal-Lexicon Aller Wissenschaften und Künste, welche bißhero durch menschlichen Verstand und Witz erfunden und verbessert worden (etc.) (Hrsg. von Johann Heinrich Zedler.) - Halle u. Leipzig, Zedler 1732-1754. Bd 1-69. (Nachdr.: Graz: Akad. Druck- u. Verlagsanstalt 1961-1964.) Bd. 28 (1741).

Literatur (ab 1801)

Abel, Wilhelm, Geschichte der deutschen Landwirtschaft, Stuttgart 1962.

Adler, Max, Die Anfänge der merkantilistischen Gewerbepolitik in Österreich, in: Wiener staatswissenschaftliche Studien IV/I, Wien 1903.

Altena, Bert/van Lente, Dick, Gesellschaftsgeschichte der Neuzeit 1750-1989, Göttingen 2009.

Albrecht-Weinberger, Karl, Josephinische Pfarrgründungen in Wien, Wien 1985.

Anderegg, Ralph, Grundzüge der Geldpolitik, in: Managementwissen für Studium und Praxis, Hg. Dietmar Dorn, Rainer Fischbach, München 2007.

Andrews, Charles M., The Colonial Background of the American Revolution: Four Essays in American Colonial History. New Haven, CT: Yale University Press 1924.

Aretin, Karl Otmar v., Hg., Europa im Spannungsfeld zwischen Aufklärung und Absolutismus, Köln 1974.

Aretin, Karl Otmar v., Europa im Spannungsfeld zwischen Aufklärung und Absolutismus, in: Reinalter, Helmut /Klueting, Harm, Hg., Der aufgeklärte Absolutismus im europäischen Vergleich, Wien-Köln-Weimar 2002.

Arneth, Alfred v., Geschichte Maria Theresias. Bd. 1 – 10, Wien 1863 – 1879.

Arneth, Alfred Ritter v., Maria Theresia und Joseph II. Ihre Correspondenz samt Briefen Joseph's an seinen Bruder Leopold, Bd. II, Wien 1867.

Arneth, Alfred Ritter v., Biographie des Fürsten von Kaunitz. Ein Fragment. AÖG 88/1 (1900) 1-201.

Ashton, T. S., Iron and Steel in the Industrial Revolution; in Manchester University Press, Manchester 1924. Nachdruck d. Orig.-Ausg., Leipzig/Berlin 1939.

Bachinger, Karl, Das Verkehrswesen, in: Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. 1, Die wirtschaftliche Entwicklung, Hg. Alois Brusatti, Wien 1973.

Barton, Peter F., Hg., Im Lichte der Toleranz. Aufsätze zur Toleranzgesetzgebung des 18. Jahrhunderts in den Reichen Joseph II., ihren Voraussetzungen und ihren Folgen. Eine Festschrift (Studien und Texte zur Kirchengeschichte und Geschichte, Reihe 2, 8, Wien 1981).

Batthyány, Vincenz Graf v., Über das ungarische Küstenland. In Briefen, Pest 1805.

Bauer, Wilhelm, Die Taxische Post und Beförderung der Briefe Karl V. in den Jahren 1523 bis 1525, in: MIÖG 27 (1906), 436 – 459.

Baumann, Peter, Zwei Seiten der Kantschen Begründung von Eigentum und Staat, Kant-Studien, Band 85, Heft 2, Berlin-New York 1994, 147–159.

Beales, Derek, Joseph II. und der Josephinismus, in: Reinhalter, H./Klueting, H. (Hg.): Der aufgeklärte Absolutismus im europäischen Vergleich, Wien-Köln-Weimar, 2002.

Bechtel, Heinrich, Wirtschaftsgeschichte Deutschlands vom Beginn des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, Teil 2, München 1952.

Beer, Adolf, Die erste Theilung Polens, Bd. 1,2,3, Wien 1873.

Beer, Adolf, Die Finanzverwaltung Österreichs 1749 – 1816, in: MIÖG, Bd. 14 (1994), 237 – 366.

Beer, Adolf, Die Finanzverwaltung Österreichs, in: MIÖG, Bd. 14 (1893).

Beer, Adolf, Die orientalische Politik Österreichs, Prag 1883.

Beer, Adolf, Die österreichische Handelspolitik und Maria Theresia und Joseph II, AÖG Bd. 86, Wien 1899.

Beer, Adolf, Die Staatsschulden und die Ordnung des Staatshaushaltes unter Maria Theresia, Wien 1895. (Nachdruck Wien 1972).

Beer, Adolf, Studien zur Geschichte der österreichischen Volkswirtschaft unter Maria Theresia, I, Die österreichische Industriepolitik, AÖG, 81, Wien 1894.

Beer, Adolf, Die erste Teilung Polens, Bd. 3, Wien, 1873.

Beer, Adolf, Die Zollpolitik und die Schaffung eines einheitlichen Zollgebietes unter Maria Theresia, in: MIÖG, Bd. 14 (1983), 237 – 326.

Beer, Adolf, Die Finanzen Österreichs im XIX. Jahrhundert, Prag 1876, Nachdruck Wien 1973.

Beer, Adolf, Die Finanzen Österreichs im XIX. Jahrhundert, Prag 1877, Nachdruck Wien 1973.

Behrens, C. B. A., Enlightened Despotism, in: The Historica Journal 18, 1975.

Behringer, Wolfgang, Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, München 1990.

Beidtel, Ignaz, Geschichte der österreichischen Staatsverwaltung 1740 – 1848, Bd. I, Nachdr. d. Ausg. Innsbruck 1896, Frankfurt a. M. 1968.

Bencze, Géza, in: die Entwicklung des Verkehrswesens im pannonischen Raum bis 1918, Maribor 1977, (Internationales kulturhistorisches Symposium Mogersdorf, Bd. 9, 135-150.

Berger, Peter, Finanzwesen und Staatswerdung. Zur Genese absolutistischer Herrschaftstechnik in Österreich, in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und

Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus. Hg. v. Herbert Matis, Berlin 1981.

Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals I, Jena 1747.

Beutin, Ludwig/ Kellenbenz, Hermann, Grundlagen der Studiums der Wirtschaftsgeschichte, unter Benutzung des Werkes von Ludwig Beutin völlig neu bearb. von Hermann Kellenbenz, Köln-Wien 1973.

Beyrer, Klaus, Die Postkutschenreise, Diss. 1984, in: Tübinger Vereinigung für Volkskunde e.V. (TVV), Reihe "Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen", Bd. 66, Tübingen 1985.

Birtsch, Günter, Der Idealtypus des aufgeklärten Herrschers. Friedrich der Große, Karl Friedrich von Baden und Joseph II. im Vergleich, in: Aufklärung 2, 1994.

Bittner, Ludwig, Chronologisches Verzeichnis der österreichischen Staatsverträge, Bd. 2 (1763-1847), Wien 1909.

Bittner, Ludwig, Die österreichischen Staatsverträge von 1526-1763, Wien 1903.

Blodig, Hermann, Die österreichische Zoll- und Staatsmonopolordnung. Mit einer geschichtliche Einleitung, 2. Auflage, Wien 1863.

Bodo, Fritz/Güttenberger, Heinrich, Das südöstliche Niederösterreich, Straßenwesen, Wien 1929.

Bödeker, Hans Erich, Aufklärung als Kommunikationsprozess, in: Aufklärung als Prozeß (Aufklärung interdisziplinäre Halbjahresschrift zur Erforschung des 18. Jahrhunderts und seiner Wirkungsgeschichte Jg. 2, H. 2, Hg., Rudolf Vierhaus, Hamburg 1987, 89-111.

Böning, Holgar, Volksaufklärung. Ausgewählte Schriften, Bd. 1-13, Hg. Reinhart Siegert Stuttgart-Bad Cannstatt 1990.

Bog, Ingomar, Die Rolle des zentraleuropäischen Handels im Ausgleich der Handelsbilanz zwischen Ost- und Westeuropa, 1550–1650, Hrsg. v. Ingomar Bog, Köln-Wien 1971.

Borgstedt, Angela, Das Zeitalter der Aufklärung, Hg., Arnd Bauerkämper, Peter Steinbach und Edgar Wolfrum, Darmstadt 2004.

Bosc, L. Zollallianzen und Zollunionen in ihrer Bedeutung für die Handelspolitik der Vergangenheit und Zukunft, Berlin 1907.

Braubach, Max, Die Bedeutung der Subsidien für die Politik im Spanischen Erbfolgekrieg, Bonn 1923.

Braudel, Fernand, Der Handel. Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts, München 1990.

Braudel, Fernand, Europäische Expansion und Kapitalismus: 1450–1650, in: E. Schulin (Hg.), Universalgeschichte, Köln 1974.

Braudel, Fernand, La Méditerranée et le Monde méditerranéen a l'époque de Philippe II. Paris 1966.

Brauneder, Wilhelm, Österreichische Verfassungsgeschichte, Bd. II, Wien 2005.

Brawer, A. J., Galizien wie es an Österreich kam. Eine historisch-statistische Studie über die inneren Verhältnisse des Landes im Jahre 1772, Leipzig und Wien 1910.

Bredetzky, Samuel, Reisebemerkungen über Ungarn und Galizien, Bd. 1, Wien 1809, Neudruck Berlin 1990.

Bredetzky, Samuel, Reisebemerkungen über Ungarn und Galizien, Bd. 2, Nachdruck Wien 1809, Neudruck Wien 1990.

Bredetzky, Samuel, Historisch-statistischer Beytrag zum deutschen Kolonialwesen in Europa, nebst einer kurzen Beschreibung der deutschen Ansiedlungen in Galizien, Nachdr. Brünn 1812.

Breuer, Max, Webers Herrschaftssoziologie, Frankfurt am Main 1991.

Brunner, Otto, Neue Wege der Sozialgeschichte, Göttingen 1956.

Bruns, J., Das Postwesen, seine Entwicklung und Bedeutung, Leipzig 1906.

Brusatti, Alois, Die Begründung des obrigkeitlichen Verwaltungsstaates, in: Matis, Herbert (Hg.) Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Berlin 1981.

Brusatti, Alois, Wirtschafts- und Sozialgeschichte des industriellen Zeitalters, Graz-Wien-Köln 1967.

Bülow, Friedrich, Zur Einkommenslehre bei Adam Smith, in: Geschichte der Volkswirtschaftslehre, Hg. Antonio Montaner, Köln/Berlin 1967.

Bujak, Franciszek, Wirtschaftsgeschichte Galiziens, in: Wirtschaftliche Zustände Galiziens in der Gegenwart, sechs Vorträge gehalten aus Anlass der Studienreise der Wiener Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung nach Krakau und Galizien (2.-11. Juni 1912), Wien und Leipzig, 1913.

Burkhardt, Johannes, Das Reformationsjahrhundert. Deutsche Geschichte zwischen Medienrevolution und Institutionenbildung 1577 – 1617, Stuttgart 2002.

Burkhardt, Johannes/ Werkstetter, Christine, Hg., Kommunikation und Medien in der Frühen Neuzeit, München 2005.

Chaloupek, Günther/ Wagner, Michael, Geschichte der Stadt Wien - Wirtschaftsgeschichte I, Wien 1980.

Conrad, A./Herzig, F./Kopitzsch, Hg., Das Volk im Visier der Aufklärung. Studien zur Popularisierung der Aufklärung im späten 18. Jahrhundert, Hamburg 1998.

Cooper, James Fenimore, England und das soziale Leben der Hauptstadt, Teil 1, Frankfurt am Main 1837.

Czoernig, Carl Frh. v., Statistisches Handbüchlein für die Oesterreichische Monarchie, Wien 1861.

Csendes, Peter/Opll, Ferdinand, Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2: Die frühneuzeitliche Residenz (16. Bis 18. Jahrhundert), Hg. Karl Vocelka, Anita Traninger, Wien-Köln-Weimar 2003.

Csendes, Peter / Opll, Ferdinand, Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 3: von 1790 bis zur Gegenwart, Wien-Köln-Weimar 2006.

Czoernig, Carl Frh. v., Statistisches Handbüchlein für die Oesterreichische Monarchie, Wien 1861.

Dallmeier, Martin, Quellen, Literatur, Einleitung, in: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501-1806. T. 1-3., Kallmünz 1977-1978.

Dallmeier, Martin (Red.), 500 Jahre Post. Thurn und Taxis. Katalog der Ausstellung anlässlich der 500 jährigen Wiederkehr der Anfänge der Post in Mitteleuropa 1490 – 1990, Regensburg 1990.

Danker, Uwe, Räuberbanden im Alten Reich um 1700. Ein Beitrag zur Geschichte von Herrschaft und Kriminalität in der Frühen Neuzeit, 2 Bde., Frankfurt a.M. 1988.

Déak, Ernő, Überlandstraßen in der Vor- und Frühphase der industriellen Entwicklung im burgenländisch-westungarischen Raum, in: Die Entwicklung des Verkehrswesens im pannonischen Raum bis 1918, Maribor 1977 (= Internationales kulturhistorisches Symposium Mogersdorf, Bd. 9), 155 – 197.

Dedic, Paul, Die Maßnahmen Maria Theresias gegen die Oberennstaler Protestanten bis zur Errichtung der steirischen Konversionshäuser, in: Jahrbuch der Gesellschaft für Geschichte des Protestantismus im ehemaligen Österreich 61, 73-155.

Demian, Johann Andreas, Darstellung der österreichischen Monarchie nach den neuesten statistischen Beziehungen, 2. Band, Wien 1804.

Dessary, Alois, Die österreichische Post-Verfaßung. Mit Benützung ämtlicher Quellen systematisch dargestellt, Wien 1848.

Dietrich, Richard, Die politischen Testamente der Hohenzollern, Köln, Wien 1986.

Dimitz, August, Geschichte Krains von der ältesten Zeit bis auf das Jahr 1813, 4 Bde., Laibach 1874–1876.

Dinklage, Karl/*Wakolbinger*, Alfred, Kärntens gewerbliche Wirtschaft in der Vorzeit bis zur Gegenwart, Klagenfurt 1953.

Downing, Brian M., The Military Revolution and Political Change. Origins of Democracy and Autocracy in Early Modern Europe, Princeton 1993.

Drabek, Anna Maria/*Häusler*, Wolfgang, Das österreichische Judentum, Voraussetzungen und Geschichte, Wien, München 1974.

Dülmen, Richard van, Die Gesellschaft der Aufklärung. Zur bürgerlichen Emanzipation und aufklärerischen Kultur in Deutschland, Frankfurt a. M. 1986.

Easum, Cester Verne, Prinz Heinrich von Preußen. Bruder Friederich des Großen, Göttingen 1958.

Edwards, Michael M., The Growth of the British Cotton Trade, 1780 – 1815, in: Manchester University Press, Manchester 1967.

Ehrmann, John, The British Government and Commercial Negotiations with Europe, 1783 – 1793; in: At the University Press, Cambridge 1962.

Elias, Norbert, Über den Prozess der Zivilisation, 2 Bd., Frankfurt a. Main 1976 u. 1979.

Engel, Evamaria, Hg., Metropolen im Wandel. Zentralität in Ostmitteleuropa an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit, Berlin 1995.

Engelbrecht, Helmut, Geschichte des österreichischen Bildungswesens. Erziehung und auf dem Boden Österreichs, Bd. 3, Wien 1982-1995. Einleitung zu Felbinger, Allgemeine Schulordnung.

Erbe, Michael, Deutsche Geschichte 1713 – 1790. Dualismus und Aufgeklärter Absolutismus, Stuttgart, Berlin-Köln-Mainz 1985.

Evens, Robert John Weston, Das Werden der Habsburgermonarchie 1500 – 1700, Wien 1989.

Faulhaber, B., Geschichte der Post in Frankfurt am Main, 1863.

Fechner, Hermann, Die Handelspolitik. Beziehungen Preußens zu Österreich, 1774-1806, Berlin 1886.

Feigl, Helmuth, Die niederösterreichische Grundherrschaft vom ausgedehnten Mittelalter bis zu den theresianisch-josephinischen Reformen, Forschung zur Landeskunde Niederösterreichs 16, Wien 1964.

Feigl, Helmuth, Landwirtschaft und Grundherrschaft ihre Entwicklung unter Joseph II., in: NÖ Landesausstellung 1980.

Feist, Dagmar, Absolutismus, Kontroversen um die Geschichte, Hg. Arnd Bauerkämper, Peter Steinbach und Edgar Wolfrum, Darmstadt 2008.

Fellner, Thomas /Kretschmayr, Heinrich, Die österreichische Zentralverwaltung, II/3, 1925.

Fellner, Thomas, Die österreichische Zentralverwaltung, 2. Von der Vereinigung der österreichischen und böhmischen Hofkanzlei bis zur Einrichtung der Ministerialverfassung (1749 - 1848). Vom Sturz des Directoriums in publicis et cameralibus (1760/1761) bis zum Ausgang der Regierung Maria Theresias, Band 3, Wien 1934.

Fertig, Ludwig, Hg., Die Volksschule des Obrigkeitsstaates und ihre Kritiker. Texte zur politischen Funktion der Volksbildung im 18. und 19. Jahrhundert, Darmstadt 1979.

Firnberg, Herta, Zum Geleit, in: Von der Glückseligkeit des Staates, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981.

Fischel, Alfred, Studien zur Österreichischen Reichsgeschichte, Wien 1906.

Fischer, Wolfram, Rekrutierung und Ausbildung von Personal für den modernen Staat: Beamte, Offizeire und Techniker in England, Frankreich und Preußen in der frühen Neuzeit, in: Studien zum Beginn der modernen Welt, Hg. R. Koselleck, Stuttgart 1977.

Fischer, Wolfram, Rekrutierung und Ausbildung von Personal, in: Studien zum Beginn der modernen Welt, Hg. R. Koselleck, Stuttgart 1977.

Fontius, M., Zur Lage der Aufklärungsforschung im vereinigten Deutschland, in: Das Achtzehnte Jahrhundert, 19, 1995.

Franz, Günther, Hg., Quellen zur Geschichte des deutschen Bauerstandes in der Neuzeit, in: Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte der Neuzeit 11, Nr. 141, München-Wien 1965.

Freist, Dagmar, Absolutismus, Darmstadt 2008.

Frey, Rene Leo, Infrastruktur. Grundlagen d. Planung öffentl. Investitionen, Thübingen-Zürich 1978.

Gaettens, Richard, Geschichte der Inflationen , vom Altertum bis zur Gegenwart, München 1982.

Galmann, Kristof, Der europäische Handel, in: Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 2, Hg. Carlo M. Cipolla/K. Borchardt, Stuttgart-New York 1779.

Gerson, Wolf, Aus der Zeit der Kaiserin Maria Theresia, Wien 1888.

Giercke, Otto v., Johannes Althusius und die Entwicklung der naturrechtlichen Staatstheorien, Breslau 1913.

Glassl, Horst, Das österreichische Einrichtungswerk in Galizien, Wiesbaden 1975.

Goff, Jacques Le, Kultur des europäischen Mittelalters, Zürich 1970.

Goldscheid, Rudolf/Schumpeter, Joseph, Die Finanzkrise des Steuerstaats, in: Beiträge zur politischen Ökonomie der Staatsfinanzen, Hg. von Rudolf Hickel, Frankfurt am Main 1976.

Good, David F., Der wirtschaftliche Aufschwung des Habsburgerreiches 1750 – 1914, Wien 1986 (= Forschung zur Geschichte des Donauraumes, Bd. 7).

Gross, Nachum T. Die Industrielle Revolution im Habsburgerreich, in: Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 4, Hg. Carlo M. Cipolla/ K. Borchart, Stuttgart-New York 1985, 203-236.

Grossmann, Henryk, Die Österreichische Handelspolitik mit Bezug auf Galizien in der Reformperiode 1772 – 1790, Wien 1914.

Grossmann, Henryk, Statistische Monatszeitschrift, Hg., K. K. Statistischen Zentral-Kommission, Brünn 1913.

Grünberg, Karl v., Handelspolitische Beziehungen zu den Ländern an der unteren Donau, Leipzig 1902.

Grüll, Georg, Bauer, Herr und Landesfürst. Sozialrevolutionäre Bestrebungen der oberösterreichischen Bauern von 1650 bis 1848, Linz 1963 (= Forschungen zur Geschichte Oberösterreichs. Hg. vom Oberösterreichischen Landesarchiv, Bd. 8)

Güttenberger, Heinrich, Die Begründung des niederösterreichischen Straßenwesens unter Karl VI., in: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich. N. F., Bd. 21 (Festschrift Oskar Redlich), Wien 1928.

Hacquet, Balthasar, Abbildung und Beschreibung der südwest- und östlichen Wenden, Illyrer und Slawen, Leipzig 1801.

Hartung, Fritz, Der aufgeklärte Absolutismus, in: Hubatsch, W., Hg., Absolutismus, Darmstadt 1988.

Hantsch, Hugo, Die Geschichte Österreichs, Bd. 2, Graz-Wien 1950.

Hassinger, Herbert, Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Carinthia I, Bd. 166, Klagenfurt 1976.

Hauer, Joseph v., Beiträge zur Geschichte der österreichischen Finanzen, Wien 1848.

Haun, F. J., Bauer und Gutsherr in Kursachsen, Straßburg 1892.

Häusler, Wolfgang, Das galizische Judentum in der Monarchie. Im Lichte der zeitgenössischen Publizistik und Reiseliteratur von 1772 – 1848, Wien 1979.

Haussherr, Hans, Verwaltungseinheit und Ressorttrennung vom Ende des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Berlin 1953.

Haythornthwaite, Philip J., Napoleons Military Machine, New York 1988.

Heckscher, Eli Filip, Der Merkantilismus, Bd. 2, Jena 1932.

Heinisch, Reinhard Rudolf, Der josephinische Staat, in: Österreich zur Zeit Joseph II. Mitregent Kaiserin Maria Theresias, Kaiser und Landesfürst, Hg. Amt der Niederösterreichische Landesregierung, Abt. III/2 - Kulturabteilung, Landesausstellung Stift Melk 29. März – 2. November 1980.

Helmedach, Andreas, Strukturwandel eines Verkehrssystems, in: Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor, München 2002.

Hempel-Kürsinger, Joh. Nep. Fr. v., Alphabetsch-chronologische Übersicht der k. k. Gesetze und Verordnungen vom Jahre 1740 bis zum Jahre 1821 als Haupt-Repertorium über die theils

Hintze, Otto, Feudalismus – Kapitalismus (1970), Gesammelte Aufsätze, I; Wesen und Wandlung des modernen Staates, in: Sitzungsberichte der Preuß. Akademie der Wissenschaften, (1931).

Hochedlinger, Michael, Der gewaffnete Doppeladler. Ständische Landesdefension, Stehendes Heer und „Staatsverdichtung“ in der frühneuzeitlichen Habsburgermonarchie, in: Die Habsburgermonarchie 1620 – 1740. Leistung und Grenzen des Absolutismusparadigma, Hg. Petr Mat’á, Thomas Winkelbauer, Stuttgart 2006, 217 – 250.

Hochedlinger, Michael, Militarisierung und Staatsverdichtung, in: Krieg und Akkulturation, Hg. Thomas Kolnberger, Ilja Steffelbauer, Gerald Weigl, Wien 2004.

Hock, Carl Ferdinand Freih. v./*Bidermann*, Hermann-Ignaz, Der österreichische Staatsrath 1760 – 1848. Von Hermann-Ignaz Bidermann. Eine geschichtliche Studie, Wien 1879.

Hof- und Staats-Handbuch des Kaiserthumes Österreich, Teil 3, Wien 1860.

Hofmann, Viktor, Beiträge zur neueren österreichischen Wirtschaftsgeschichte. Teil III: Anfänge der Zuckerindustrie in Österreich und Ungarn. Abt. 1 u. 2, in: AÖG Bd. 112 [1932] u. 113 [1936], Wien.

Holl, Brigitte, Hofkammerpräsident Gundaker Thomas Graf Starhenberg und die österreichische Finanzpolitik der Barockzeit 1703 – 1715, Wien 1976.

Hroch, Miroslav, Die Rolle des zentraleuropäischen Handels im Ausgleich des Handelsbilanz zwischen Ost- und Westeuropa, 1550–1650, in: Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450 - 1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa. Hg. v. Ingomar Bog ,Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450-1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa, Köln-Wien 1971.

Huber, Franz C., Verkehrsmittel, in: Handwörterbuch der Staatswissenschaft 7, Jena 1901.

Huton, Olwen, Europe: Privilege and Protest, 1730-1789, in: Fontana History of Europe, Vol. X., London 1980.

mit höchster Genehmigung, theils unter Aufsticht der Hofstellen in 19 Bänden erschienen politische Gesetzessammlungen, 4. Bd., Wien 1826.

Invanič, Josef, Das Straßenwesen in Krain im 18. Jahrhundert. Nach den Beständen des Musealarchivs in Laibach bearbeitet, in: Carniola, Bd. 1 (1908).

Janetschek, Kurt, Die Finanzierung des Siebenjährigen Krieges. Ein Beitrag zur Finanzgeschichte des 18. Jahrhunderts, Wien 1959.

Jaworski, Rudolf/Lübke, Christian/Müller, Michael G., Eine kleine Geschichte Polens, Frankfurt a. M. 2000.

Jäger, Albert, Kaiser Joseph II. u. Leopold II. Reform und Gegenreformation, Wien 1867.

Jekel, Franz Joseph, Pohlens Handelsgeschichte II, Wien 1809.

Jenny, Rudolf E. v., Handbuch für Reisende in dem österreichischen Kaiserstaate. Die am linken Donau-Ufer gelegenen deutschen Provinzen, das Königreich Galizien nebst der Bukowina, und die ungarischen Erblände ... enthaltend, 2. Abt., Wien 1823.

Jungwirt, Hubert, Ärger rund ums Felleisen, Post und Philatelie in Österreich, Ausg. 4.09, Wien 2009.

Kainz, Christine, Österreichs Post , vom Botenposten zum Postboten, Wien 1995 .

Kainz, Christine, in: Post. Philatelie, VII, August 2008, Wien.

Kalmus, Ludwig, Weltgeschichte der Post. Mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Sprachgebietes, Wien 1937.

Kaltenstadler, Wilhelm, Internationale Bibliographie zur vorindustriellen Handels- und Verkehrsgeschichte, in: Scripta Mercaturae, (1975, Heft 2), 96–103.

Kaltenstadtler, Wilhelm, Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 56 (1969), 1-99.

Kann, Robert, Geschichte des Habsburgerreiches 1526 – 1918, Wien-Köln 1990, (= Forschung zur Geschichte des Donaupraumes, Bd. 4).

Kaplan, H. H., The First Partition of Poland, New York London 1962.

Kappler, Andreas/ Augustynowicz, Christoph, Die Galizische Grenze. 1772-1868. Kommunikation oder Isolation? Wien 2006.

Kargol, Tomasz, Wirtschaftliche Beziehungen zwischen Galizien und den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Hg. Institut für Osteuropäische Geschichte an der Universität Wien, Wien 2007.

Kazusek, Szymon, Handel an der polnisch-österreichischen Grenze nach 1772 (bis 1815), Hg. Institut für Osteuropäische Geschichte an der Universität Wien, Wien 2007.

Keck, Rudolf W., Armeleutebildung in den Bildungsvorstellungen und Schulplänen der Philantropen. In: Peter Albrecht/Ernst Hinrichs, Hg., Das niedere Schulwesen im Übergang vom 18. zum 19. Jahrhundert. Tübingen 1995.

Keegang, John, Der erste Weltkrieg, eine europäische Tragödie, Reinbek 2001.

Kellenbenz, Hermann, Der Merkantilismus und die soziale Mobilität in Europa, Wiesbaden 1965.

Kersting, Wolfgang, Thomas Hobbes, Leviathan oder Stoff, Form und Gewalt eines bürgerlichen und kirchlichen Staates, Hg. Wolfgang Kersting, Berlin 1996.

Kittler, Herbert, Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik, in: Von der Glückseligkeit des Staates, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981, 137-161.

Klingenstein, Grete, Aufstieg des Hauses Kaunitz. Studien zur Herkunft und Bildung des Staatskanzlers Wenzel Anton, Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Göttingen 1975.

Klunker, Johann Ludwig, Die gesetzliche Unterthans-Verfassung in Galizien, Lemberg-Winiarz 1845-1846.

Knittler, Herbert, Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit. Institutionen, Strukturen, Entwicklungen, München 2000.

Knittler, Herbert, Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik, in: Herbert Matis, Hg., Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Berlin 1981.

Köhler, Entstehung und Entwicklung der Maximilianischen, spanisch-niederländischen und kaiserlich taxischen Poste,, der Postkurse und Poststellen in den Grafschaften, im Herzogtum und Kurfürstentum Württemberg, in: Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde 12 (1932/33), 93-130.

Komlos, John, Die Habsburgermonarchie als Zollunion, die Wirtschaftsentwicklung Österreich-Ungarns im 19. Jahrhundert, Wien 198.

Korzendorfer, Adolf, Die Nachrichtenbeförderung während des Mittelalters, in: ZBLG 2 (1929).

Korzendorfer, Adolf, Von Postreitern und Postillionen, Leipzig 1936.

Korzendorfer, Adolf, Die Anfänge des Postwesens in Deutschland. Eine Zusammenfassung der bisherigen Forschungsergebnisse, in: APB 6 (1940-1943).

Korzon, Tadeusz, Die inneren Zustände Polens unter Stanislaus Augustus 1764 – 1794. Untersuchungen vom wirtschafts- und verwaltungsgeschichtlichem Standpunkt, II. Auflage. 6 Bde., Krakau, Warschau 1897.

Kovács, Elisabeth, Der Pabst [Papst] in Teutschland. Die Reise Pius VI. im Jahre 1782, Wien 1983.

Kovács, Elisabeth, Hg.: Katholische Aufklärung und Josephinismus. Neue Forschungen und Fragestellungen, in: Harm Klueting, Hg., Katholische Aufklärung – Aufklärung im katholischen Deutschland, Hamburg 1993.

Krainski, M., Memoiren und Actenstücke aus Galizien, Lemberg 1847.

Kranister, Willibald, Hg. Die Geldmacher. Vom Gulden zum Schilling, Wien 1985, 53-233

Kratter, Franz, Briefe über den itzigen Zustand von Galizien, ein Beitrag zur Statistik und Menschenkenntnis, Leipzig 1786, Nachdruck Berlin 1990.

Kraus, Hans Cristof, Gegenauflklärung, Romantik, Konservatismus. Zu einigen neueren Veröffentlichungen, in: Historische Zeitschrift 269, 1999.

Kropatschek, Joseph (Hg.), Handbuch aller unter der Regierung des Kaisers Joseph des II. für die K. K. Erbländer ergangenen Verordnungen und Gesetze in einer Sistematischen Verbindung, 11 Bd., Wien 1785-1790. [2. Auflage für die Bände 1-11]

Krünitz, D. Johann Georg, Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft ist der Titel einer der umfangreichsten enzyklopädischen Werke des deutschen Sprachraums, 1773 bis 1858.

Küntzel, Georg, Fürst Kaunitz-Rietberg als Staatsmann, Frankfurt a. M. 1923.

Kuraic, Helene, Die Wiener Niederläger im 18. Jahrhundert, Diss. Wien 1946.

Kuzmany, Börries, Die Grenze an der Grenze. Die Entstehung des Freihandelsprivilegs der Stadt Brody. In: Die Galizische Grenze 1772–1867: Kommunikation oder Isolation, Hg. Andreas Kappeler, Christoph Augustynowicz, Wien 2006.

Langensteiner, Matthias, Für Land und Luthertum: die Politik Herzog Christoph von Württemberg (1550-1568), Köln, Weimar, Wien 2008.

Lichtenstein, Joseph Marx v., Handbuch der neuesten Geographie des Österreichischen Kaiserstaates, Wien 1817.

Liesganig, Joseph, Hg., Österreich / Generalquartiermeisterstab : Koenigreich Galizien und Lodomerien / Hrsg. im Jahre 1790 von Liesganig. D. Huber sc. - nach den vorzüglichsten

neuern Hilfsquellen verm. und verb. von dem K. K. Oest. Generalquartiermeisterstabe, Wien 1824.

Lohmann, Friederich, Die amtliche Handelsstatistik Englands und Frankreichs im XVIII Jahrhundert, Sitzungsberichte der Königlich Preußischen Akademie der Wissenschaft, Bd. II, Berlin 1898.

Löper, C., Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtung im Elsaß, insbesondere in der freien Reichsstadt Straßburg, in: APT 4 (1876).

Ladensteiner, Erich, Europas innere Grenzen. Reflexionen zu Jenö Szücs „Skizze der regionalen Dreigliederung Europas“, in: Österr. Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 4/1, 8 – 43.

Langensteiner, Mathias, Für Land und Luthertum: die Politik Herzog Christoph von Württemberg (1550-1568), Köln-Weimar-Wien 2008

Laum, Bernhard, Allgemeine Geschichte der Wirtschaft. Gestaltwandel d. Wirtschaft in d. Geschichte der Menschheit, Berlin-Wien 1932.

Leberl, Eva, Aus Österreichs Postgeschichte, ein Kaleidoskop. 500 Jahre europäische Postverbindungen, 1490 – 1990, Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung, Wien 1990.

Lefebvre, Georges, The Coming French Revolution, in: Princeton University Press, Princeton 1947.

Lexa, Zita, Vom Botenwesen zur Post, ungedr. Phil. Diss. Wien 1939.

Liechtenstein, Joseph Marx v., Handbuch der neuesten Geographie des Österreichischen Kaiserstaates, Wien 1817.

Lukner, Kurt, Die Post, Wien 1969.

Lüder, Christian Friederich, Vollständiger Innbergriff aller bey dem Straßenbau vorkommender Fälle, samt einer vorausgesetzten Wege-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Wege-Gesetze, Frankfurt a. M. 1779.

Maier, H., Die Katholiken und die Aufklärung. Ein Gang durch die Forschungsgeschichte, in: Klüeting, Harm, Hg., Katholische Aufklärung – Aufklärung im katholischen Deutschland, Hamburg 1993.

Mandrou, Robert, Die Fugger als Grundbesitzer in Schwaben, 1560 – 1618, Göttingen 1997.

Maner, Hans-Christian, Galizien. Eine Grenzregion im Kalkül der Donaumonarchie im 18. und 19. Jahrhundert, Hg. Edgar Hösch, Thomas Krefeld und Anton Schwab, Bd. 111, München 2007.

Manheim, Ernst, Aufklärung und öffentliche Meinung. Studien zur Soziologie der Öffentlichkeit im 18. Jahrhundert, Hg. Norbert Schindler Leipzig 1933, Neuausgabe Stuttgart-Bad Cannstatt 1979.

Mark, Rudolf A., Galizien unter österreichischer Herrschaft, Marburg 1994.

Markov, Walter/*Soboul*, Albert 1789, Die große Revolution der Franzosen, Köln 1977, 51.

Marx, Karl, Der Seehandel Österreichs, New-York Daily Tribune Nr. 5082 vom 4. August 1857, Band 12, April 1856 bis Januar 1859, 7. Auflage 1984, XXVI, Berlin/DDR 1961, 88-94.

Matis, Herbert, Vorwort, in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Berlin 1981.

Matis, Herbert, Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981.

Matis, Herbert, Staatswerdungsprozess, ständischer Widerstand und Ausbildung der Volkswirtschaften im ausgehenden 17. Jh., in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981.

Matis, Herbert, Betriebsorganisation, Arbeitsmarkt und Arbeitsverfassung, in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981.

Matis, Herbert, Die Rolle der Landwirtschaft im Merkantilismus – Produktionsstrukturen und gesellschaftliche Verhältnisse im Agrarbereich, in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981.

Matsche, Franz, Die Kunst im Dienste der Staatsidee. Ikonographie, Ikonologie und Programmatik des „Kaiserstils“. 2 Bde. Berlin, New York 1981(Beiträge zur Kunstgeschichte, Bd. 16.).

Maurycy, Lewin, Geschichte der Juden in Galizien unter Kaiser Joseph II, ein Beitrag zur Geschichte der Juden in Österreich, Bd. V, Wien 1933.

Mayer, Franz Martin, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Österreich und der orientalischen Compagnie, Innsbruck 1882.

Mensi, Franz v., Die Finanzen Österreichs von 1701 – 1740, Wien 1890.

Mensi, Franz v., Finanzgeschichte, in: Ernst Mischler/Josef Ulbrich, Österreichisches Staatswörterbuch, Handbuch des gesamten österreichischen öffentlichen Rechtes Bd. 2, Wien 1906.

Mischler, Ernst/Ulbrich, Josef, Österreichisches Staatswörterbuch, Handbuch des gesamten österreichischen öffentlichen Rechtes, Bd. 2, Wien 1906.

Mikoletzky, Hans Leo, Österreich. Das große 18. Jahrhundert, Wien 1967.

Mikoletzky, Lorenz, Kaiser Joseph II., Herrscher zwischen den Zeiten, Göttingen-Zürich-Frankfurt 1979.

Mises, Ludwig v., Die Entwicklung des gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisses in Galizien, Wien 1902.

Mitchell, Brian R., Einfuhr- und Ausfuhrwerte (ohne Transithandel) – ausgewählter Länder, Tabelle 28, in: Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 4, Hg. Cipolla/Borchardt, Stuttgart-New York 1985.

Mitchell, Brian R., European historical statistics, 1750-1970, London 1975.

Möller, H., Die Interpretation der Aufklärung in der marxistisch-leninistischen Geschichtsschreibung, in: Zeitschrift für historische Forschung 4, 1977.

Moser, Johann Jakob, Von denen Rechten und Pflichten des Kaisers in Post-Sachen (. . .), in: Ders., Teutsches Staatsrecht, 50 Teile in 25 Bänden, Leipzig 1737-1753, Teil 5 (1742).

Muhlack, Ulrich, Geschichtswissenschaft im Humanismus und in der Aufklärung. Die Vorgeschichte des Historismus, München 1991.

Müller, Michael, Die Teilung Polens 1772-1793-1795, München 1984.

Müller, Winfried, Die Aufklärung, in: Enzyklopädie deutscher Geschichte 61, München 2002.

Müllner, Alfons, Geschichte des Eisens in Inner-Österreich von der Urzeit bis zu den Anfängen des XIX. Jahrhunderts. Erste Abteilung: Krain, Görz und Istrien, Wien-Leipzig 1909.

Mun, Thomas, England's treasure by foreign trade; etwa 1630 verfasst, erschienen 1664; Englands Schatz durch den Außenhandel, deutsch von Rudolph Biach, Wien 1911.

North, Michael, Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der Frühen Neuzeit, München 2000.

Oberegger, Elmar, Der Eiserne Weg nach Böhmen. Von der Pferde-Eisenbahn zur Summerauer-Bahn, in: Kohle & Dampf. (Ausstellungskatalog), Linz 2006.

Ohmann, Fritz, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, Leipzig 1909.

Oncken, August, Geschichte der Nationalökonomie, Bd.1, Leipzig 1902.

Ortenburg, Georg, Waffen und Waffengebrauch im Zeitalter der Kabinettskriege, in: Heereswesen der Neuzeit, Koblenz 1986.

Otruba, Gustav, Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias und Joseph II., in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, Hg. Herbert Matis, Berlin 1981.

Otruba, Gustav, Die Bedeutung englischer Subsidien und Antizipationen für die Finanzen Österreichs 1701 bis 1748, in: VSWG 51, 1980.

Otruba, Gustav, Die Wirtschaftspolitik Maria Theresias, in: Österreich – Reihe, Bd. 192/194, Wien 1963.

Otruba, Gustav, Beiträge zur Finanzgeschichte Österreichs: Staatshaushalt u. Steuern 1740-1840, Hg. Gustav Otruba, Markus Weiss, Linz 1986.

Oz-Salzberger, Fania, New Approaches towards a History of Enlightenment – Can Disparate Perspectives Make a General Picture, in: Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte 29 (2000), 171 – 182.

Pachlokiv, Svjatoslav, Das Werden einer Grenze, in: Grenze und Staat: Paßwesen, Staatsbürgerschaft, Heimatrecht und Fremdengesetzgebung in der österreichischen Monarchie 1750-1867, Hg. Waltraud Heindl, Edith Sauer, Wien-Köln-Weimar 2000.

Pickl, Othmar, Die Habsburgermonarchie als Wirtschaftsfaktor im Adriaraum bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, in: Beiträge zur allgemeinen Geschichte. Hg. Hermann Wiesflecker, Othmar Pickl, Bd. 4, Graz 1975.

Pickl, Othmar, Das Mautbuch von Vransko/Franz von 1584/85. Zur Geschichte des Handels auf der „Laibacher Straße“ in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts. In: Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Herbert-Hassinger Festschrift. Innsbruck 1977 (= Tiroler Wirtschaftsstudien Folge 33).

Piffli, Meinhard, Postmeisterboten, Postbeförderer und Briefsammler und ihre Darstellung als Wegbereiter der späteren Poststationen, in: Mitteilungen des Steiermärkischen Landesarchivs, Nr. 24/1974.

Posch, Fritz, Der steirische Bauer, in: Flammende Grenzen. Die Steiermark in den Kuruzzenstürmen (Veröffentlichung des Steiermärkischen Landesarchiv 5, Graz u.a. 1968).

Přibam, Karl, Geschichte der österreichischen Gewerbepolitik von 1740 bis 1860. Auf Grund der Akten, I, 1740 – 1798, Leipzig 1907.

Přibam, Alfred Francis, Hg., Materialien zur Geschichte der Preise und Löhne in Österreich, Wien 1938.

Pütz, Peter, Die deutsche Aufklärung, Darmstadt 1991.

Pütz, Theodor, Grundlagen der theoretischen Wirtschaftspolitik, Bd. 1, Stuttgart 1975.

Österreichische Nationalbank, Archivbestand II/4 Wiener Währung (W.W.)

Rauchensteiner, Manfred, Der Tod des Doppeladlers, Graz-Wien-Köln 1993.

Rauchensteiner, Manfred, Kaiser Franz und Erzherzog Carl. Dynastie und Heerwesen in Österreich 1796-1809, München 1972.

Recktenwald, Horst Claus, Hg., Smith, Adam, Der Wohlstand der Nationen, München 2009,

Redlich, O. ,Vier Stundenpässe aus den Jahren 1496 – 1500, in: MIÖG 12 (1891).

Reinalter, Helmut, Maria Theresia, in: Ders. (Hg.): Lexikon zum Aufgeklärten Absolutismus in Europa: Herrscher-Denker-Sachbegriffe, Wien 2005.

Reinhard, Wolfgang, Geschichte der Staatsgewalt. Eine vergleichende Verfassungsgeschichte Europas von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.

Reinitz, Max, Das österreichische Staatsschuldenwesen von seinen Anfängen bis zur Jetztzeit, München/Leipzig 1913.

Reisenleitner, Marcus, Frühe Neuzeit, Reformation und Gegenreformation, in: Handbuch zur neueren Geschichte Österreichs 1, Hg. Helmut Reinalter, Innsbruck-Wien-München 2000.

Rettenwander, Matthias, Nachwirkungen des Josephinismus, in: Helmut Reinalter, Harm Klueting, Hg., Der aufgeklärte Absolutismus im europäischen Vergleich, Wien-Köln-Weimar 2002.

Rhode, Gottwald, Kleine Geschichte Polens, Darmstadt 1965.

Riley, James C., The Seven Years' War and the Old Regime in France: The Economic and Financial Toll, Princeton NJ: Princeton University Press 1986.

Roberts, J. M., The French revolution, in: Oxford University Press, Oxford 1978.

Rohrer, Joseph, Bemerkungen auf einer Reise von der türkischen Gränze über die Bukowina durch Ost- und Westgalizien, Schlesien und Mähren nach Wien, Wien 1804, Nachdruck Berlin 1989.

Roover, Raymond de, „Le marchè monètaire au Moyen Age et au dèbut des Temps modernes“, in: Revue historique, 1970.

Rousseau, Jean-Jacques, Vom Gesellschaftsvertrag oder Grundsätze des Staatsrechts, Hg. u. Übers.: Hans Brockard, Eva Pietzcker, Stuttgart 1977.

Rumpel, Hubert, Die Reisen Kaiser Joseph II. nach Galizien, (Diss), Erlangen 1946. Universitätsbibliothek Erlangen-Nürnberg.

Rübsam, Joseph, Zur Geschichte des internationalen Postwesens im XVI. und XVII. Jahrhunderte, nebst einen Rückblick auf die neueste historisch-postalische Literatur in: Historischen Jahrbuche der Görresgesellschaft XIII, 15-79.

Sandgruber, Roman, Ökonomie und Politik Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 1995.

Samsonowicz, Henryk, Untersuchungen über das Danziger Bürgerkapital in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Weimar 1969.

Saurer, Edith, Strassen, Schmuggel Lottospiel. Materielle Kultur und Staat in Niederösterreich, Böhmen und Lombardo-Venetien im frühen 19. Jahrhundert, Göttingen 1989.

Sautter, Karl/Stephan, Heinrich v., Geschichte der preußischen Post. Nach amtlichen Quellen bis 1858 bearbeitet v. Heinrich Stephan. Neubearbeitung und fortgeführt bis 1868 von K. Sautter, Berlin 1928.

Schasching, Johann, Staatsbildung und Finanzentwicklung. Ein Beitrag zur Geschichte des österreichischen Staatskredites i. d. 2. Hälfte d. 18. Jahrhunderts, Innsbruck 1954.

Scheffer, Egon, Das Bankwesen in Österreich, Wien 1924.

Schieder, Theodor, Friederich der Große. Ein Königtum der Widersprüche, 1998.

Schilling, Heinz, Höfe und Allianzen. Deutschland 1648–1763, Berlin 1998.

Schlöge, Karl, „im Raume lesen wir die Zeit“. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik, München, Wien 2003.

Schmoller, Gustav v., Das Merkantilssystem in seiner historischen Bedeutung. Städtische, territoriale u. staatl. Wirtschaftspolitik. – Frankfurt a. M. 1944. In: Jahrbuch f. Gesetzgebung, Verwaltung u. Volkswirtschaft. 8, Umriss und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte (1898).

Schmid, Leopold Friederich v., Allgemeine Gewerbe- und Handels-Gesetzkunde mit vorzüglicher Rücksicht auf das Königreich Galizien, 3 Bde., Lemberg 1822.

Schmidt-Rösler, Andrea, Polen. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, in: Ost- und Südosteuropa, Geschichte der Länder und Völker, Hg. Horst Glassl, Ekkehard Völkl, Regensburg 1996.

Schnabel, Franz, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, IV, Neuausgabe München 1987.

Schnabel, Isabel/Song Shin, Hyon, The Crisis of 1763, in: Journal of the European Economic Association, December 2004.

Schneider, Ludwig, Das Kolonisationswerk Josefs II. in Galizien, Darstellung und Namenslisten, Leipzig 1939, Berlin 1989.

Schrader, Fred E., Soziabilitätsgeschichte der Aufklärung. Zu einem europäischen Forschungsproblem, in: Francia 1992.

Schulte, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Bd. 2, Leipzig 1900.

Schulze, Winfried, Einführung in die neuere Geschichte, Stuttgart 1991.

Schulze, Winfried, Deutsche Geschichte 16. Jahrhundert, 1500 – 1618, Frankfurt a. M. 1987.

Schumpeter, Joseph Alois, Die Krise des Steuerstaates, Graz 1918. Auch in: Beiträge zur politischen Ökonomie der Staatsfinanzen, Hg. von Rudolf Hickel, Frankfurt a. M. 1976.

Schumpeter, Joseph Alois, Geschichte der ökonomischen Analyse, I, Hg. Elisabeth B. Schumpeter, Göttingen 1965.

Schumpeter, Joseph Alois/Schumpeter, Elizabeth Boody, Hg., Geschichte der ökonomischen Analyse (History of economic analysis. Deutsch). Nach dem Manusk. hg. v. Elizabeth Boody Schumpeter, Teilbd. 1. 2., Göttingen 1965.

Scott, H. M., Hg. Enlightend Absolutism. Reform and Reformers in Later Eighteenth-Century Europe, London 1990.

Seibt, Ferdinand, Die Begründung Europas. Ein Zwischenbericht über die letzten tausend Jahre, Frankfurt a Main 2002.

Seliger, Maren/Uckar, Karl, Wien Politische Geschichte 1740 – 1895, Teil 1 u. 2, Wien-München 1985.

Selner, Friederich, Systematische Darstellung aller über das Straßenwesen und die Eisenbahnen bestehende kaiserl. köngl. Österreichischen Gesetz und Verordnungen mit vorzüglichster Rücksicht auf das Königreich Böhmen, Karlsbad 1843.

Slokar, Johann, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I., Wien 1914.

Ślusarek, Krzysztof, Bevölkerung und Wirtschaft Galiziens im Jahre 1773, Hg. Institut für Osteuropäische Geschichte an der Universität Wien, Wien 2007.

Smith, Adam, Der Wohlstand der Nation. Eine Untersuchung seiner Natur und seiner Ursachen, Hg. Claus Recktenwald, München 1978.

Sombart, Werner, Der moderne Kapitalismus, Bd. 2. Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus, vornehmlich im 16., 17. und 18. Jahrhundert, zweiter Halbband, München 1916.

Sombart, Werner, Die Arbeitsverhältnisse im Zeitalter des Frühkapitalismus, in: Archiv f. Sozialwissenschaft, Pol. 44, 1917.

Šorn, Jože, Modernizacija cestnega in vodnega omrežja v času leta 1713 do 1810 na ozemlju današne republike Slovenije, in: Die Entwicklung des Verkehrswesens im pannonischen Raum

bis 1918, Maribor 1977 (= Internationales kulturhistorisches Symposium Mogersdorf, Bd. 9) 59 – 86.

Spann, Othmar, Die Haupttheorien der Volkswirtschaftslehre auf lehrgeschichtlicher Grundlage, Bd. 2, Hg. Walter Heinrich, Hans Riehl, Raphael Spann, Ferdinand v. Westphalen, Graz 1967.

Srbik, Heinrich Ritter v., Der staatlicher Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Österreichs im Zeitalter des Merkantilismus, Frankfurt am Main 1969.

Srbik, Heinrich Ritter v., Studien zur Geschichte des österreichischen Salzwesens, Innsbruck 1917.

Stavenhagen, Gerhard, Geschichte der Wirtschaftstheorie, 4. Auflage, Göttingen 1969.

Steenstrup, I. C., Leitfaden zur Anlage und Erhaltung der Landstraßen und Beurteilung der Kosten, Vehikeln und Frequenzen dieser Communicationen, Copenhagen 1843.

Steinbach, Ludwig, Das Österreichische Postwesen in beiden Galizien und in der Bukowina in den Jahren 1772-1820, Lemberg 1944. (Typoscript)

Steindorfer, Reinhold, Die Entwicklung Triests zum Welthandelshafen und seine wirtschaftsgeschichtlichen Bindungen zu Österreich, Graz 1949.

Stephan, H., Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprung bis auf die Gegenwart, Berlin 1859, Nachdruck Heidelberg 1987.

Stolleis, Michael, Pecunia nervus rerum: Die Staatsfinanzen in der frühen Neuzeit, Frankfurt a. M. 1983

Strakosch, Heinrich, Privatrechtskodifikation und Staatsbildung in Österreich (1753 – 1811), in: Österreich – Archiv, Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde, Wien 1976.

Streissler, Erich W., Hg., Smith Adam, Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker, Tübingen 2005.

Stuke, H., Aufklärung, in: Geschichtliche Grundbegriffe Bd. 1, Nachdruck Stuttgart 1994.

Szúcs, Jenó, Das Städtewesen in Ungarn im 15.-17. Jahrhundert. La Renaissance et la Réformation en Pologne et en Hongrie, Budapest 163.

Szúcs, Jenó, Die drei historischen Regionen Europas, Budapest 1990.

Tomasin, Petrus, Die Post in Triest und ihre historische Entwicklung, Triest 1894.

Topographisches Post-Lexikon. Bearbeitet im Post-Coursbureau k.k. Handels-Ministeriums, 1881 Wien.

Transehe-Roseneck, Astaf v., Gutsherr und Bauer in 17. und 18. Jahrhundert, Strassburg 1890.

Tautscher, Anton, Wirtschaftsgeschichte Österreichs auf der Grundlage der abendländischer Kulturgeschichte, Berlin 1974.

Tilly, Charls Coercion, Capital and European States AD 990-1992, Malden-Oxford 1992.

Treue, Wilhelm, Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit, Stuttgart 1962.

Tremel, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs. Von den Anfängen bis 1955, Wien 1969.

Tschierpe, Rudolf, Ein Weg in die Philosophie. Einführung in das Wesen der Philosophie auf Grund ihrer Geschichte in allgemein verständlicher Form, zugleich ein philosophisches Lesebuch, Hamburg 1949.

Umbach, Maiken, Federalism and Enlightenment in Germany, 1740 – 1806, London 2000.

Unger, Karoline, Wirtschafts- und Finanzpolitik Joseph II., ungedr. Dissertation, Wien 1949.

Vacha, Brigitte, Hg., Die Habsburg. Eine europäische Familiengeschichte, Graz 1992.

Vierhaus, Rudolf, Die Erforschung des 18. Jahrhunderts. Aktivitäten – Desiderate – Defizite, in: Das Achtzehnte Jahrhundert 19, (1995), 158 – 301.

Vierhaus, Rudolf, Aufklärung als Lernprozess, in: Vierhaus, Rudolf, Deutschland im 18. Jahrhundert. Politische Verfassung, soziales Gefüge, geistige Bewegungen, Göttingen 1987.

Vocelka, Karl, Geschichte Österreichs, Kultur–Gesellschaft–Politik, Graz-Wien-Köln 2002.

Vocelka, Karl, Glanz und Untergang der höfischen Welt. Repräsentation, Reform und Reaktion im habsburgischen Vielvölkerstaat, in: Österreichische Geschichte, 1699–1815, Hg. Herwig Wofram, Wien 2004.

Voigt, Fritz, Verkehr, Bd. 2, Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, Bd. II/2.

Voltelini, Hans v., Die naturrechtlichen Lehren und Reformen des 18. Jahrhunderts, in: Historische Zeitschrift, Band 105, München-Berlin 1910.

Voss, Jürgen, Der Gemeine Mann und die Volksaufklärung im späten 18. Jahrhundert, in: Hans Mommsen, Winfried Schulze, Hg.: Vom Elend der Handarbeit. Probleme historischer Unterschichtenforschung, Stuttgart 1981.

Wachter, Friederike, Die Erziehung der Kinder Maria Theresias, Diss. Wien 1968.

Waentig, Heinrich, Gewerbliche Mittelstandspolitik. Eine rechtshistorisch-wirtschafts-politische Studie auf Grund österreichischer Quellen, Leipzig 1898.

Wahlberg, Wilhelm Emil, Zur Geschichte der Aufhebung der Tortur in Österreich. Gesammelte kleinere Schriften und Bruchstücke über Strafrecht, Strafprocess, Gefängniskunde, Literatur und Dogmengeschichte der Rechtslehre in Österreich 2. Bd., Wien 1877.

Wallerstein, Immanuel, Die große Expansion. Das moderne Weltsystem III. Die Konsolidierung der Wirtschaft im langen 18. Jahrhundert; Titel der englischen Originalausgabe: The Modern World-System III. The Second Era of Great Expansion of Capitalist World-Economy, 1730 – 1840, USA 1989. Übersetzung Wien 2004.

Wallerstein, Immanuel, Das moderne Weltsystem. Die Anfänge kapitalistischer Landwirtschaft und die europäische Weltökonomie im 16. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1986. Titel der englischen Originalausgabe: The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century, New York/San Francisco/London 1974.

Walter, Friederich, Österreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte von 1500-1955, (hsg. aus dem Nachlass von Adam Wandruszka) (Veröffentlichungen der Kommission für neuere Geschichte Österreichs 59, Wien u.a. 1972).

Walter, Friederich, Paladin der Kaiserin. Ein Maria Theresien Buch (Österreich-Reihe 90/92, Wien 1959).

Walter, Friederich, Der letzte große Versuch einer Verwaltungsreform unter Maria Theresia 1764/65. MIÖG 47 (1933).

Walter, Friederich, Maria Theresia (1717 – 1780). Gestalter der Geschichte Österreichs, Hg. Hugo Hantsch, Studien der Wiener katholischen Akademie 2, Innsbruck u.a. 1962.

Walter, Friederich, Maria Theresia, Briefe und Aktenstücke in Auswahl. Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte der Neuzeit 12, Darmstadt 1968.

Wandruszka, Adam, Leopold II., Bd. 2, München 1965.

Weber, Max, Wirtschaft und Gesellschaft, Lizenzausgabe Neu Isenburg 2005.

Weber, Max, Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie, Frankfurt a. M. 2005

Wehler, Hans Ulrich, Vorüberlegungen zu den Entwicklungsbedingungen des okzidentalen Kapitalismus und der industriellen Marktgesellschaft, in: 6. Bielefelder Tagungen zur neueren Sozialgeschichte (1978).

Wendrinsky, Johann Kaiser Joseph II. Ein Lebens- und Charakterbild zur 100jährigen Gedenkfeier seiner Thronbesteigung, Wien 1880.

Weiss, Ulrike, Die Reiter von Graz. Die Geschichte der Grazer Reiterkasernen und der in ihnen untergebrachten Regimenter, Graz 2005.

Werenka, Daniel Bukowinas Entstehen und Aufblühen. Maria Theresias Zeit, in: AÖG 78, 1892, 99-296.

Widerhofer, Hermann, Die Impopulation und die wirtschaftliche Bedeutung der Karolinenstraße im 18. Jahrhundert, ungedr. Dissertation, Wien 1938.

Wiesflecker, Angelika, Die oberösterreichischen Kammerraitbücher zu Innsbruck 1493 – 1519. Ein Beitrag zur Wirtschafts-, Finanz- und Kulturgeschichte der oberösterreichischen Ländergruppe, Dissertationen der Karl-Franzens-Universität Graz ; 71, Graz 1987.

Wiesflecker, Hermann, Kaiser Maximilian I.: Das Reich, Österreich und Europa an der Wende der Neuzeit, Bd. V., Der Kaiser und seine Umwelt: Hof, Staat, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur, München 1986.

Winkelbauer, Thomas, Ständefreiheit und Fürstenmacht. Länder und Untertanen des Hauses Habsburg im konfessionellen Zeitalter, in: Österreichische Geschichte 1522 – 1699, Teil 1, Hg. Herwig Wolfram, Wien 2003.

Wolf, Christian v., Vernünfftige Gedanken von dem gesellschaftlichen Leben, Halle 1721.

Wolf, Gerson, Aus der Zeit der Kaiserin Maria Theresia, Wien 1888.

Worms, Emile, Histoire des Zollverein, Berlin 1907.

Wutte, Martin, Kärntens Wege zum Meer in alter und neuer Zeit, in: Carintia I, Bd. 133, Klagenfurt 1943.

Zenegg, Emmerich v., Ältere am Loibl, in: Carinthia I, Bd. 134/135, Klagenfurt 1943, 105 – 110.

Ziekursch, Johannes, Hundert Jahre schlesischer Agrargeschichte vom Hubertusbürger Frieden bis zum Abschluß der Bauernbefreiung, Breslau 1915.

Zimmermann, Jürg, Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1848-1939, Bd. 1/3: Militärverwaltung und Heeresaufbringung in Österreich bis 1806, Hg. Friederich Forstmeister, München 1965.

Zimmermann, Harro/Darnton, Robert/ Mondot, Jean/Schneiders, Werner, im Gespräch über Aufklärung und Aufklärungsforschung, in: Das achtzehnte Jahrhundert – 20 (1996).

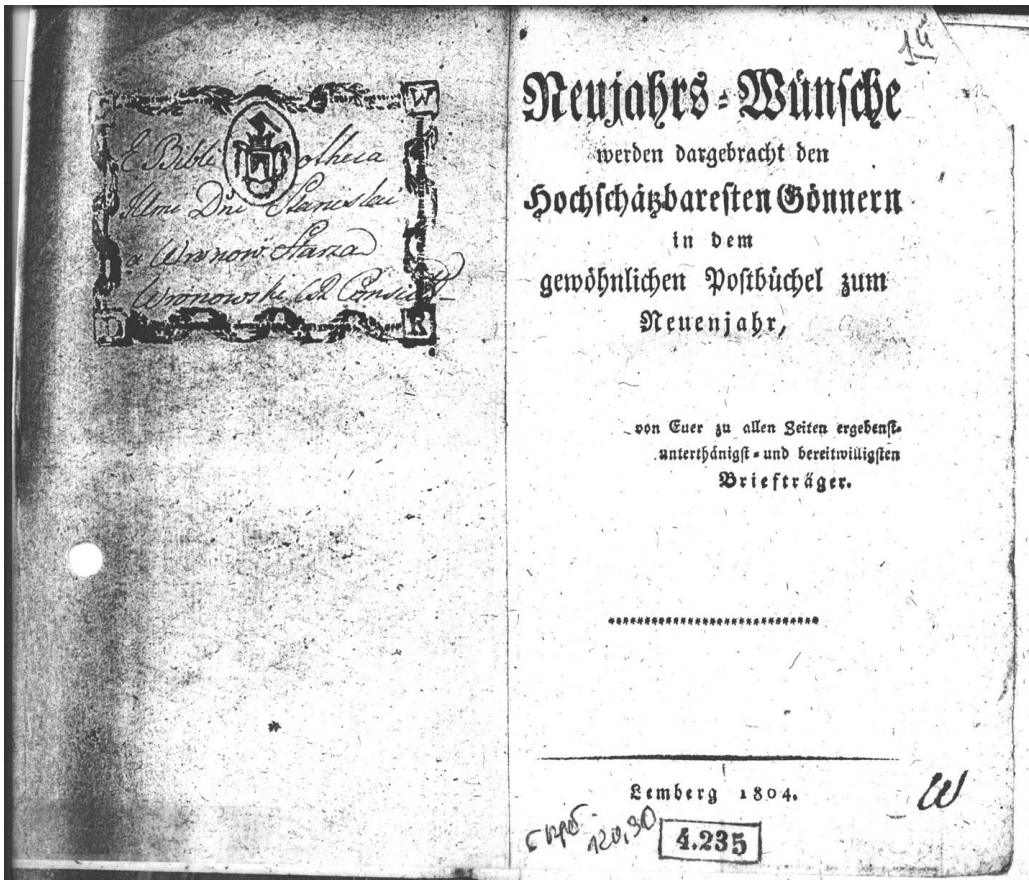
Zoellner, Erich, Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Wien 1979.

Zörner, Marianne, Die Postmeister in Deutschirol zwischen 1650 und 1820. Ihre soziale Stellung und ihre wirtschaftliche Lage und deren Veränderungen in der Zeit, in: Erzeugung,

Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Herbert-Hassinger Festschrift, Innsbruck 1977 (= Tiroler Wirtschaftsstudien Folge 33), 409–416.

Zwanowetz, Georg, Zur Wirtschaftslage Tirols und Vorarlbergs gegen Ende der Regierungszeit Kaiser Josephs II., in: Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Herbert-Hassinger-Festschrift. Innsbruck 1977 (= Tiroler Wirtschaftsstudien Folge 33).

„Gewöhnliches Postbüchel zum Neuenjahr“ 1804 mit Postkurs Lemberg-Wien



Neujahrs-Wünsche
 werden dargebracht den
Hochschätzbarsten Gönnern
 in dem
 gewöhnlichen Postbüchel zum
 Neuenjahr,

von Euer zu allen Seiten ergebenst
 unterthänigst- und bereitwilligsten
 Briefträger.

Lemberg 1804.
 4.235

No. 1.
Postkurs
 von Lemberg über Kzeschow, Zarnow, Kra-
 kau, Wlitz, Ollmütz, bis Wien, über welche
 täglich die Post abläuft und ankömmt.

Von Lemberg		Posten
• Bartatow	nach Bartatow	1
• Grudel	• Grudel	1
• Gondowa Wischnia	• Gondowa Wischnia	1 1/2
• Mosciaka	• Mosciaka	1
• Czschini	• Czschini	1
• Wzemyel	• Wzemyel	1
• Nadyminno	• Nadyminno	1 1/2
• Jaroslaw	• Jaroslaw	1
• Przeworsk	• Przeworsk	1
• Lancut	• Lancut	1 1/2
• Kzeschow	• Kzeschow	1
• Sendischow	• Sendischow	1 1/2
• Dembica	• Dembica	1 1/2
• Wilsno	• Wilsno	1
• Zarnow	• Zarnow	1 1/2
• Woynic	• Woynic	1
• Wzesko	• Wzesko	1
• Wochnia	• Wochnia	1
• Gdow	• Gdow	1
• Wieszka	• Wieszka	1
• Krakau	• Krakau	1
• Mogilany	• Mogilany	1
	• Jedebnit	1

Latus 26

Zurück		Posten
• Jedebnit	nach Jedebnit	1
• Wadowic	• Wadowic	1 1/2
• Kenti	• Kenti	1 1/2
• Wlitz	• Wlitz	1
• Stotschau	• Stotschau	1
• Stadt Teschen	• Stadt Teschen	1
• Friedel	• Friedel	1 1/2
• Freiberg	• Freiberg	1
• Neuditschein	• Neuditschein	1
• Weiskirchen	• Weiskirchen	1 1/2
• Grosstest	• Grosstest	1 1/2
• Ollmütz	• Ollmütz	1
• Prosnitz	• Prosnitz	1
• Wischau	• Wischau	1 1/2
• Poforsyz	• Poforsyz	1
• Brünn	• Brünn	1
• Laas	• Laas	1
• Mariabüll	• Mariabüll	1
• Nitzsburg	• Nitzsburg	1
• Poyzdorf	• Poyzdorf	1
• Wilsersdorf	• Wilsersdorf	1
• Gannersdorf	• Gannersdorf	1
• Wolkersdorf	• Wolkersdorf	1
• Stammersdorf	• Stammersdorf	1
	• Wien	1

Zusammen 12

Von Wochnia aus besteht wöchentlich ein zweimaliger Ritt von 6 Meilen nach Neusandez, um die Brieffschaften dahin zu bringen, und wiederum von da zurück zu nehmen. Dergleichen von Myslenice nach Jedebnit. Auch können Pallagiers mit Vermeidung des Umwegs wie vormals über Miesleniz befördert werden.

Beispiele für Recepisse

Nro. R e c e p i s s e

Ueber ein wohl versiegelt rekommandirtes
 Schreiben an *A. D. Petrasiewicz*
 nach *Hobgator* welches unter heutigen Dato bey
 allhiefigen k. k. Ober-Postamt richtig aufgegeben worden.
 Kaiserl. Königl. Ober-Postamt.
49-54. Lemberg den *11. May* 1793

Nro. R e c e p i s s e.

Ueber ein wohl versiegelt rekommandirtes Schreiben *an D. D. P. Angielowicz* nach *Wiatypol*
 welches unter heutigen Dato bei allhiefig. Kaiserl. Königl. Ober-Postamt richtig
 aufgegeben worden.
 Lemberg den *23 May* 180*1*
ibf 92 Kaiserl. Königl. Ober-Postamt.

R e c e p i s s e.

Ueber in *1 Kist* verwahrte, und *hierinne*
 sich befindende *150 fl* gezogen *fl.* *Loth*
 so zur Beförderung nach *Wien* an *Chydrychowski*
 dies Orts heutigen dato richtig übergeben worden.
 Pr. Kaiserl. Königl. Post- u. Wagens-
 Expedition.
 Lemberg den *27 Julii* Anno 1804
 Hieron. ist (für Franko bis *bezahlt worden* : : *fl.* *fr.*
 für Porto bis *angewiesen worden* : : *28*
 Recepisse : : : : *23*

Post Karte
 saemtlicher K. auch K. K. Oesterreichischer Staaten mit dem größten Theil von
 Deutschland, Holland, Frankreich und Italien
 Wien 1806

Ausschnitt Ost- und Westgalizien, Bukowina



ANHANG 2

Kurzfassung der DISSERTATION

Das Postwesen in Galizien von 1772-1820

Geistesgeschichtliche und wirtschaftspolitische Grundlagen

Thematischer Ausgangspunkt der Arbeit ist die Entwicklung des Postwesens in Galizien und der Bukowina von der Inbesitznahme durch Österreich im Jahre 1772 bis zum Jahr 1820. Nach umfangreichen Recherchen wurde klar, dass die Behandlung dieses primären Themas ohne Berücksichtigung der wirtschaftspolitischen Faktoren vor und während des zu behandelnden Zeitabschnitts wenig Sinn machen würde. Der historische Rückblick auf die Organisation des Postwesens, speziell in dem zu untersuchenden Gebiet der Habsburgermonarchie, wäre unvollständig, würde für einschlägige Maßnahmen und Anordnungen keine Erklärung geboten werden. Aus diesem Grund musste sich die Analyse der wirtschafts- und sozialpolitischen Aspekte mit einem längeren Zeitraum beschäftigen, denn ohne zeitübergreifende Betrachtung können die spezifischen Gegebenheiten nicht erklärt werden. So wurde im Rahmen dieser Untersuchung die Handels- und Wirtschaftspolitik der angrenzenden österreichischen Erbländer und Provinzen jener in Galizien und der Bukowina gegenübergestellt. Im Spannungsfeld divergierender politischer Interessen und unterschiedlicher Betrachtungsweisen konnten allerdings nur die wesentlichsten Momente in der Arbeit Beachtung finden.

Dem Kampf mit der Entfernung, diesem „ennemi numéro 1“ verdankt das moderne Postwesen („eine spezifische Einrichtung der Neuzeit“) seine Entstehung. Der anwachsende Schriftverkehr, der Versand von Zeitungen, engere wirtschaftliche Verflechtungen, der verstärkte Austausch zwischen den Regionen Europas und nicht zuletzt die zivilen und militärischen Erfordernisse der entstehenden Territorialstaaten – all das verlangte eine Neuorganisation des Postwesens.

Erst Maximilian I. ging daran, ein regelmäßiges Kommunikationssystem aufzubauen. Im Jahre 1490 beauftragte er Franz von Taxis gegen eine fixe Besoldung mit der Durchführung eines funktionierenden länderübergreifenden Nachrichtensystems.³ Franz von Taxis eröffnete 1505

³Behringer, Thurn und Taxis, 25 f. Dallmeier, Quellen, Teil 1, 51.

die Postlinie zwischen Spanien und dem kaiserlichen Hof. Das war der „Beginn eines internationalen Postwesens“.⁴

Die Taxis fertigten nicht einzelne Boten mit Briefen nach deren Bestimmungsort ab, sondern installierten – auf den jeweiligen Standort des Kaisers ausgerichtet – Kurse, Postreiter und Pferde, die nur einen zugewiesenen Abschnitt zu bedienen hatten. Mit dieser Methode konnte man die Beförderungsdauer um bis auf ein Sechstel verkürzen.⁵ Im Jahre 1597 verfügte Kaiser Rudolf II. die Erhebung des Postwesens im Reich zum kaiserlichen Postregal und übertrug der Familie Taxis die alleinige Nutzung in eigener wirtschaftlicher Verantwortung.

In den österreichischen Erblanden nahm das Postwesen eine andere Entwicklung als im Reich. Nach der Länderteilung 1564 entwickelten sich in den habsburgischen Erbländern drei, ab 1583 vier unabhängige Postzentren. Mit der Übernahme und der Führung des Postmeisteramtes in Wien am 1. Mai 1623 durch die Familie Paar, begann die Konzentration des erbländischen Postwesens, die mit der Inkamerierung im Jahre 1722 ihr Ende fand.

Die Untersuchung des Postwesens in Galizien und der Bukowina von 1772 bis 1820 ist auch vor dem wirtschaftspolitischen Hintergrund nach den beiden Kriegen gegen Preußen zu sehen. Der Krieg endete mit dem Verlust von großen Teilen Schlesiens und hinterließ ein tiefes Loch in der Staatskasse. Die Haugwitzschen Reformen, die ab 1749 einsetzten und in heutiger Terminologie als Konzentrationspolitik bezeichnet werden können, führten zu einer Zentralisierung politischer Entscheidungen und deren Umsetzung sowie zu einer direkten Überprüfung der Verwaltung durch staatliche Institutionen. Die Post spielte bei diesem Zentralisationsprozess nicht nur die Rolle eines höchst notwendigen Kommunikationssystems zwischen den politischen Stellen des Zentralstaates, sondern auch die eines strukturpolitischen Instruments.

Ein umfangreicher Teil dieser Arbeit wird der politischen, verwaltungstechnischen und handelspolitischen Ausrichtung der Habsburgermonarchie in Bezug auf Galizien gewidmet, deren zunehmende Bedeutung ein funktionierendes Kommunikationssystem erforderlich

⁴Behringer, Thurn und Taxis, 25 f. Dallmeier, Quellen, Teil 1, 52.

⁵Dallmeier, Quellen, Teil I, 52 und Teil II, Regest Nr. 2 (1505 Januar 18 Brüssel).

machte. Der Darstellung der handelspolitischen Zielsetzungen der Monarchie und ihrer weiteren Entwicklung in Bezug auf Galizien wird breiter Raum eingeräumt.

Weiter wird die Frage geklärt, inwieweit sich das Postwesen in Galizien von jenem in anderen österreichischen Ländern unterschied. Allein der Umstand, dass in Galizien das Postwesen von 1772 – 1775 dem Landesgubernium und nur mittelbar dem Staatskanzler oder anderen Hofstellen unterstellt war, deutet auf Abweichungen von den üblichen Regelungen in den Erbländern hin.

Aus dem aufgefundenen Datenmaterial konnten geeignete Parameter gefunden werden, anhand derer eine Korrelation zwischen der wirtschaftspolitischen Entwicklung Galiziens und den Veränderungen der Posterträge und Postroutenfrequenz tendenziell aufgezeigt werden konnte.

Die starke Zunahme des Postverkehrs machte im Jahr 1817 für Österreich, aber auch für seine Nachbarländer, eine Veränderung der Ablauforganisation notwendig. Mit dem Ende der Zeitspanne von 1772 bis 1820 schließt auch die Betrachtung des Postwesens der vorliegenden Arbeit.

Abstract DISSERTATION

The postal system in Galicia from 1772-1820

Spirit Historical and economic fundamentals

The thematic starting point for this work is the development of the postal sector in Galicia and Bukovina by the possession by Austria in 1772 until 1820. After extensive research it became clear that the primary treatment of this topic would not make sense without consideration of economic factors before and during this period of time. The historical review of the organization of the postal system would be, specifically in the area to be examined, the Habsburg Monarchy, incomplete, if there wasn't an explanation given for the relevant political decisions and regulations at that time. For this reason the analysis of economic and social aspects needs to be reviewed for a longer timeperiod so to be able to explain the specific circumstances. This investigation tries to confront the trade and economic policies of the neighboring Austrian hereditary lands and provinces with the ones in Galicia and Bukovina. In the tension of divergent political interests and different points of view only the most significant moments in history could find attention in this work.

The struggle with the distance, this "ennemi numéro 1", owes its modern postal system ("a specific institution of modern times") its origin. The increasing correspondence, sending newspapers, closer economic ties, the increased exchanges between the regions of Europe and not least the civil and military needs of the emerging territorial states - all demanded a reorganization of the postal system.

Only Maximilian I proceeded to build up a regular communication system. In 1490, he commissioned Franz von Taxis to a fixed salary with the implementation of a functioning transnational messaging system. Franz von Taxis, opened in 1505, the postal service between Spain and the imperial court. That was the "beginning of an international postal system." The Taxis did not send individual messengers with letters after their destination, but installed - geared to the specific location of the Emperor - courses, post riders and horses, to work only within a specific section of the country. With this method the journey time for messages was shortened by up to one sixth. In 1597, Emperor Rudolf II, announced the postal system to become „imperial Posteregal“ and transferred the right of the sole use to the Taxis family in their own economic responsibility.

In the Austrian hereditary lands, the postal service took a different development than in the kingdom. After the country split in 1564 in the Habsburg hereditary lands developed three, from 1583 four independent postal centers. With the acquisition and management of the Postmaster Office in Vienna on 1 May 1623 by the family Paar began the concentration of the hereditary land's postal system found its end with the Inkamerierung in 1722.

The investigation of the postal sector in Galicia and Bukovina from 1772 to 1820 is also reviewed against the background of economic policy after the two wars against Prussia, which ended with the loss of large parts of Silesia and left a deep hole in the Treasury. The Haugwitz's reforms, which began in 1749 and can be called in modern terminology a concentration policy, led to a centralization of political decisions and their implementation as well as to a direct review of the management by state institutions. The Post not only has played this centralization the role of a much-needed communication system between the political authorities of the central government, but also of a structural political instrument.

A substantial part of this work is devoted to the political, administrative and trade orientation of the Habsburg monarchy in relation to Galizien, which, because of their increasing importance, demanded a functioning communication system. The representation of the trade policy objectives of the monarchy and its further development in terms of Galicia will be given wide scope in this work.

Further, the question will be clarified to what extent the postal system in Galizien differed from that in other Austrian countries. The mere fact that in Galicia, the post from 1772 - 1775 had been ruled by the "Landesgubernium" and only indirectly by the chancellor and other court offices, indicates deviations from the standard rules towards the hereditary lands.

Discovered from the data could be found suitable parameters by which a correlation between the economic development of Galicia and the changes in the post-yield and post-route frequency could be shown upward trend.

The strong increase of the postal service required in 1817 for Austria, but also for its neighboring countries, a change in the organizational structure of the Postal system. With the end of the period from 1772 to 1820 also closes the review about the postal system in this work.

Lebenslauf

Mag. Manfred Gur

Geboren am 21. Oktober 1947 in Wien, verheiratet

Lohnsteinstraße 21

2380 Perchtoldsdorf

Austria

Tel.: +43 (0)664 - 73 55 12 03

e-mail: office@gur-verwaltung.at

Studium

Mai 2003	Dissertationsstudium Studienrichtung Doktorat der Philosophie, Dissertationsgebiet Geschichte, an der Universität Wien.
April 1974	Abschluss des Studiums der Volkswirtschaftslehre an der Universität Wien mit dem Magisterium.

Beruflicher Werdegang

seit 2006	Verwaltungstätigkeit von Immobilien
2000-2006	Verkauf aller zur eigenen Muttergesellschaft gehörenden operativen Gesellschaften
1991/1992	Firmenzukäufe in Deutschland und Ungarn, Tätigkeit als geschäftsführender Gesellschafter
1988	Übernahme aller Gesellschaftsanteile der GUR Armaturenerzeugung und Handel GmbH
seit 1978	Geschäftsführender Gesellschafter der GUR Armaturenerzeugung und Handel GmbH.
1970	Mitarbeit im elterlichen Betrieb, Schwergewicht Technik, Verkauf.