

Zur Geschichte der Post in Mählig

Diehl Franz, Pöysdorf.

Die Anfänge des Postwesens in unserer Heimat liegen in den Botengängen des Mittelalters, die vom Olmüher Landrecht, von der weltlichen und geistlichen Obrigkeit eingeführt wurden, um Vorladungen, Anfragen und gesetzliche Bestimmungen den Untertanen mitzutheilen. Für die Einwohner der Städte und Dörfer besorgten Fleischhauer, Hausierer und Kaufleute, die nach Olmütz oder Proßnitz fuhren, den mündlichen und schriftlichen Nachrichtenverkehr.

Boten der Stadt Wien trugen um 1500 Briefe bis Olmütz. Die erste reisende Post zwischen Wien und Brüssel richtete Franz von Thurn und Taxis für den Kaiser Maximilian ein, den letzten Ritter und Wegbereiter der Renaissance; diese Post beförderte 1519 auch Briefe. Jeder Kreis in Mähren verfügte nach 1532 über eigene Kreisboten.

1578 wurden durch die schlesische reisende Post schriftliche Mitteilungen übernommen und weitergeleitet. Der Olmüher Kardinal Dietrichstein verlangte 1608 eine Postverbindung zwischen Mähren und Prag; doch erst nach zwei Jahren beschloßen die Stände eine solche Einrichtung. Auf Befehl des Kaisers Ferdinand II. verkehrte 1623 zwischen Wien und Breslau wöchentlich einmal eine reisende Post, welche Proßnitz, Olmütz und Sternberg berührte; hier waren auch die ersten Postämter für Nordmähren.

Die Postmeister waren befreit von jeder Militärdienstleistung, von Einquartierungen, Wachstehen und Kontributionszahlungen; um sie vor jeder Gewalt zu schützen, erhielten sie 1633 eine kaiserliche salva guardia (Schutzbrief).

Die Postreiter verwahrten die Briefe in einem Felleisen (Rucksack) und genossen besondere Vorrechte. Wurden sie von Räubern angegriffen, so stand ihnen das Recht der Nothwehr zu. Alle Fuhrleute hatten ihnen auf der Straße auszuweichen. Brach ihnen das Pferd zusammen, so nahmen sie eins von dem nächsten Fuhrwerk. Täglich legten sie im Sommer sieben, und im Winter sechs Meilen zurück. Straßenräuber wurden geberdelt und die Stüde neben der Straße aufgesteckt. Militärabteilungen beritten

streckenweise die Straße und sorgten für Sicherheit und Ordnung. Auf Eilsendungen standen die Worte „cito! cito! cito!“ und daneben war ein Salgen gezeichnet. Nach einem kaiserlichen Befehl vom Jahre 1635 wurden allen unbefugten Boten und Briefsammlern Pferd und Felleisen mit Inhalt weggenommen und sie zu Boden geworfen.

Der Fürst Biechtenstein besaß eigene Boten, die von Goldenstein, Eisenberg, Hohenstadt und Kuffee die Briefpost nach Olmütz oder gar bis Feldsberg trugen; es waren starke Männer, die durch ein Schild gefennzeichnet waren und die einen festen Knotenstock trugen; die große Tasche zeigte das fürstliche Wappen (1644).

Der Dechant besaß wieder einen Kapittelboten, der zu den Pfarrhöfen die Schriften und Kundmachungen trug. Geldsendungen wurden von bewaffneten Muskietieren begleitet, weil die Straßen um 1680 sehr unsicher waren.

In der Pestzeit (1679 und 1714) ließ die Regierung die verseuchten Gemeinden sperren, die Post machte große Umwege, die Briefe hielt man längere Zeit in den Rauch eines Kronawettfeuers; die Briefsendungen übergaben die Sendungen dem Empfänger auf langen Stäben. Pferdefutter nahm man nicht aus Bestorten und die Postknechte hatten jeden Verkehr mit den Benutzern zu meiden.

Um 1688 klagte man über den Versall der Post, weil die Herrschaften von den Postmeistern die Robot forderten und die Posthäuser mit Militär belegten; die Bauern verweigerten die Pferde und Kavaliere sowie Offiziere bedrohten in ihrem Stolz die Postmeister mit Degen und Stock.

Von 1703 brachte die Post auch die erste Zeitung nach Olmütz — das „Wiener Diarium“.

Folgende Postämter gab es um 1720 bei uns: Proßnitz, Olmütz, Sternberg, Braunseifen, Engelsberg, Würbenthal und Zuckmantel.

Nach dem 1. Juni 1749 verkehrte die erste Fahrpost — Ordinari-Post oder Schnedenpost genannt —, die täglich sieben Meilen zurücklegte und Briefe, Personen sowie Warenpakete bis 20 Pfund mitnahm; eine Fahrt von Olmütz bis Wien kostete 8 fl (der Wert einer Kuh).

Der Staat schaffte 1752 die Olmüher Stadtboten ab. Der Merkantilismus und die Kriegsverhältnisse, die eine

Verbindung des March- und Oberlandes forderten, brachten 1755 den Postverkehr zwischen Olmütz—Mählig—Grünau und Königgrätz; da entstanden Poststationen mit einem Pferdewechsel; dieses Recht hatten aber nicht die Stellwagen und Lehenröhler (Fiaker). Wichtige Amtsbriefe mußten auch Fuhrleute befördern; ein Brief von $\frac{1}{2}$ Lot Gewicht kostete 6—8 t nach der Entfernung (der Wert einer Henne); der Empfänger, der die Gebühr bezahlten mußte, konnte die Annahme des Briefes ablehnen.

Berdiente Postmeister erhielten nach 1749 das Erbliehprivilegium (sogenannte „Erbpostmeister“); diese Einrichtung artete später aus; weil sie nur den Eigennuß förderte, sodaß sie 1818 abge schafft wurde. Die Postmeister mußten erhabere und katholische Männer sein, gut lesen, rechnen und schreiben können, durften nicht einander die Postillone abspenstig machen und trugen eine eigene Uniform. Juden waren von diesem Amte ausgeschlossen.

Die Postillone besaßen ein Horn, einen verbräunten Hut, feste Stiefel und mußten die verschiedenen Signale genau blasen können; sonst waren es oft recht grobe Jbotten, trinkfeste und wettergebräunte Gestalten, bestechlich und kampflustig, die manchmal auch den Reisenden gegenüber handgreiflich wurden. Doch gab es auch Ausnahmen, die mit lustigen Schurren und witzigen Einfällen die Fahrgäste unterhielten. Angesprochen wurden sie mit dem Worte „Schwager“.

Das Mähliger Postamt umfaßte alle Orte der Herrschaftsgebiete Mauda, Hohenstadt, Märan, Dubranitz und Zindlowitz; es war also ein wichtiger Verkehrsmittelpunkt der Stadt sowie der Umgebung, wo man immer etwas sehen und hören konnte, wenn die Post von Olmütz oder Königgrätz kam. Neugierige fanden sich da ein, betrachteten sich die Abreisenden, musterten ihr Gepäc und ihre Kleider, fragten um Herkunft und um das Ziel der Reise.

Der Postmeister hatte alle Hände voll zu tun; er schrieb, überprüfte die Pakete, wog sie, rechnete und zählte, schaute überall nach, damit keine unnötige Verzögerung eintrat; im Stall standen schon ein bis zwei Pferde bereit, daß Hähnen mit der Wagen schmiere war neben dem Gepäc der Reisenden, Hammer, Zange und Nägel lagen bereit für kleinere Fehler am Postwagen.

(Schluß folgt.)

Zur Geschichte der Post in Mählig

Thiel Franz, Pöytsdorf.

(Schluß.)

Plötzlich hörte man das Horn des Postillons; die Fenster der umliegenden Häuser wurden geöffnet, überall zeigten sich Leute, welche die Post herbeilodete. Pöternd fuhr der schwere Wagen vor das Postamt; die Reisenden stiegen aus, wurden von den Angehörigen begrüßt und willkommen geheißen, nahmen ihr Gepäck und entkneteten sich. Neue Gäste stiegen ein, Briefe, Pakete und andere Sendungen übergab der Postillon, ließ alles genau nachzählen und verlangte die Bestätigung. Die Pferde wurden ausgewechselt, die Wagenachsen geschmiert, kleinere Fehler ausgebessert, die neuen Postensenden sorgsam verwahrt. Die Durchreisenden verschafften sich schnell etwas zu Essen und Trinken, missterten die Häuser und die Bewohner, fragten sie vielerlei und ließen sich in ein Gespräch ein; denn von ihnen erfuhr der Bürger das Neueste in der Welt. Eilig machte es sich weder der Postmeister noch der Postillon; es war ja die gute alte Zeit, wo alles gemächlich und ohne Aufregung geschah, wo jedes Hasten und Drängen noch unbekannt war und der Satz nicht galt: „Zeit ist Geld.“

Auch der Postillon mußte essen und trinken, sonst hatten die Pferde nicht die Kraft, den Wagen über die Berge zu ziehen; Hunger und Durst hatte er zu jeder Stunde und die Reisenden dursteten da nicht knauserig sein.

Endlich war alles fertig, das Horn ertönte, die Fahrgäste stiegen ein, noch ein Händedruck, der Postillon schwang die Peitsche und der Wagen rumpelte fort, begleitet von den Blicken der Zuschauer, die noch eine Weile winkten und dann wieder an ihre Arbeit gingen; Fenster, Türen und Haustore schlossen sich, der Platz vor dem Postamt nahm wieder sein altes stilles Aussehen an.

Auf der Landstraße troch der gelbe Wagen langsam über Berg und Tal, durch Wälder und Felder, sodas der Postswitz mit Redt das Wort „Schneckenpost“ gebrauchte; trotzdem waren unsere Ahnen stolz auf dieses Verkehrsmittel, das den Beginn einer neuen Zeit einleiteten sollte, die dem Handel und Verkehr mehr Beachtung schenkte.

Manchmal fuhr eine Extrapost durch die Stadt; damit reisten hohe Herren von Olmütz, Brünn und Prag, die der

schlichte Bürger mit Stämmen und Ehrfurcht betrachtete und die sich nicht lange aufhielten.

In den Poststationen standen wenigstens sechs Pferde mit dem notwendigen Geschirr, zwei Kaleschen, ein Faß Wagenchmiere und mehrere Briefstapfen aus Leder mußten bereitgehalten werden. Der Postmeister durfte sich nicht über drei Tage vom Amte entfernen; von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends war es geöffnet. Beleidigung und gewalttätiges Vorgehen gegen einen Postmeister wurde bestraft. Wer im Postwagen rauchte, wurde bei der nächsten Station „ausgeladen“. Ein Brief von Mählig nach Wien kostete bei einem Gewicht von $\frac{1}{2}$ Lot 8 kr, von 1 Lot aber 16 kr. Ein Stundenzettel regelte den genauen Verkehr.

1784 richtete der Staat in Mähr.-Neustadt ein Postamt ein, weil das Kreisamt von Olmütz hierher übersiedelte. Die alten Kreisboten nannte man jetzt „Landesdragoner“, Rekommandierte Briefe ließ die Post nach dem 18. Dezember 1788 im Verkehr zu. Der Kreis Olmütz zählte 1796 nur 10 Poststationen, die an der galizischen, schlesischen und Trübauers Straße lagen. Weil der Staat in den Napoleonischen Kriegen viel Geld benötigte, erhöhte er 1798 die Postgebühren von 4 auf 12 kr und führte 1810 das Diskontporto ein; danach betrug die niedrigste Gebühr 2 kr, die höchste aber 14 kr bei einem Brief von $\frac{1}{2}$ Lot Gewicht. Den Privatreisenden wurde strenge eingeschärft, zur Nochtzeit bei Holzbrücken, in Wäldern und Ortschaften die Packen auszulassen. In den Kriegsjahren 1805 und 1809 war der Postverkehr mit Wien unterbrochen, weil die Franzosen diese Stadt besetzt hatten.

Von 1826 an verkehrte zwischen Wien und Olmütz eine Gilpost (höchstlich einmal), die in zwei Tagen die Strecke zurücklegte; auf diesen schnellen Verkehr war man damals nicht wenig stolz und, wer sie benützte, wurde wie ein Wunder von den Mitbürgern angefaunt. Nach 1833 richtete man für den Brief- und Paketverkehr eine Gilpost ein, stellte mehr Briefträger an, vermehrte die Zahl der Briefsammlstellen — eine bestand in Mähr.-Neustadt; das Gränauer Postamt war nach Mähr.-Trübau verlegt worden.

Nach 1834 verkehrte eine Kallepost für Briefe zweimal in der Woche von Olmütz über Mählig nach Prag; in Mähr.-Neustadt übernahm die Sammelstelle auch Geld und Pateie bis drei Pfund.

Die neue Bahnlinie, die am 1. September 1845 für den Fernverkehr eröffnet wurde, übernahm auch den Post-

dienst, sodas die Kallepost aufgelassen wurde; dafür gab es eine reizende Post von Olmütz bis nach Königgrätz und eine Botenpost zwischen Mählig und Hofenstadt und zwischen Mählig und Kussee; im Bahnhof richtete der Staat ein eigenes Postexpeditionssamt ein.

Das ganze Postwesen unterstand 1848 dem Wiener Finanzministerium und 1849 dem Handelsministerium. In diesem Jahre verkehrte eine Karriolpost von Mählig nach Zwittau (nur für Briefe). Eine Sammelstelle bestand noch in Kussee.

Am 1. Juni 1850 führte der Staat die Briefmarken ein und am 1. April d. J. die fahrenden Eisenbahnpostämter, sodas der alte Postwagen nur in entlegenen Gebirgstälern verwendet wurde; längst hatte er den romantischen Zauber verloren und war nicht mehr das gemütliche Verkehrsmittel der alten Zeit.

Die Dampfmaschine drückte dem Handel und Verkehr den Stempel der Neuzeit auf und ergoz zugleich ein anderes Menschengeschlecht, das kein Verständnis für Romantik und Vergangenheit hatte; nun hieß es plötzlich: „Zeit ist Geld.“

1851 zählte man in Mählig drei Bohnkutscher (im Olmütz war der erste 1669); ein Omnibus verkehrte täglich von Kussee nach Mählig zum Bahnhof.

1852 tauchten die ersten Telegraphenämter auf. Die Bewohner in den Gemeinden an der Bahnlinie Olmütz-Prag benötigten nach dem 14. Oktober 1849 auch den bahnamtlichen Telegraph. Die neuen Eisenbahnlinien trugen viel dazu bei, daß in den größeren Gemeinden Postämter errichtet wurden. Am 1. Oktober 1869 erschien die erste „Correspondenzkarte“ und am 30. April 1880 die Postbegleitadresse.

In Kriegen vermittelte eine eigene Feldpost den Briefverkehr von der Heimat an die Front und umgekehrt.

In den letzten Jahrzehnten nahm die Post einen ungeahnten Aufstieg, sodas wir sie heute im öffentlichen Leben gar nicht entbehren könnten; ihre langsame Entwicklung gehört aber zur Heimat- und Kulturgeschichte unseres Volkes. Die Gegenwart beherrscht der Motor und der Kraftwagen hat sich längst in den Postverkehr eingeschaltet und verdrängt die Dampfstraß.

Quellen: Ed. Effenberger „Aus alten Postkisten“. — Christian d. Elverl „Geschichte der Verkehrsanstalten in Mähren und österr. Schlesien“.