

# Die Entwicklung der Post

Die Anfänge des Postwesens reichen in das späte Mittelalter zurück; damals hatten einzelne Städte, Grundherren und Landesfürsten Boten für mündliche und schriftliche Mitteilungen; sie verkehrten nur fallweise und konnten nach ihrem Belieben den Weg wählen. Auf dem Lande war eine solche Einrichtung nicht notwendig, weil ja die Mehrheit der Bewohner weder lesen noch schreiben konnte. War eine Nachricht in ein Nachbardorf zu befördern, so besorgten dies die Fleischhauer, wenn sie „ins Gai gingen“. Die ersten regelmäßigen Boten verkehrten 1439 zwischen Wien – Breslau und Krakau, 1461 von Wien nach Brünn; ein solcher Bote, der 1471 die Nachricht von dem Tode des Königs Georg überbrachte, erhielt als Lohn von der Strecke Brünn – Wien 60 den.

Kaiser Maximilian I. schenkte dem Postwesen seine ganze Aufmerksamkeit, weil der Beamtenstaat eine derartige Einrichtung dringend benötigte. Solche reitende Posten sah man 1516 auf der Donaustraße; sie vermittelten den Briefverkehr zwischen Wien und Brüssel. Aus dem kaiserlichen Beneficium correspondendi entwickelten sich die „Postzeitungen“, die für den Handelsverkehr sehr wichtig wurden. Venedig nahm da eine führende Stellung ein.

Größere Grundherrschaften nahmen Untertanen als Boten auf; es waren dies Inleute und Kleinhäusler, die so ihre schuldige Fußrobot abdiene. 1564 besorgten Staatsboten den Postverkehr zwischen Wien und Brünn, die schon einen bestimmten Weg benutzten; es war dies die s c h l e s i s c h e Straße Wien – Wolkersdorf – Gaweinstal – Wilfersdorf – Ketzelsdorf – Steinebrunn – Nikolsburg. 1565 wurden in Wien kaiserliche Fußboten nach Auspitz abgefertigt, die für eine Wegmeile 8 kr erhielten – die reitenden Boten bekamen für 7 Meilen 1 fl 30 kr. Die Bezahlung war gering und oft blieb man ihnen den Lohn noch schuldig; deshalb nahmen sie ihr Amt und ihre Pflichten nicht so genau. Den Reitern wurde eine Tagesleistung von 7 Meilen im Sommer und von 6 Meilen im Winter vorgeschrieben. Wichtige Mitteilungen trugen die Bemerkung „cito! cito!“ und daneben war ein Galgen aufgezeichnet. Diese Zeichen waren nur für kaiserliche Sendungen erlaubt, nicht aber für private.

1623 – 1626 versah Leonhard Stret den Postdienst in Ketzelsdorf; vorschriftsmäßig sollte er wenigstens zwei gute Reitpferde immer bereit halten. Die schlesische Post organisierte 1624 Christoph Freiherr von Paar, so daß vom Oktober 1625 wöchentlich eine Ordinaripost nach Schlesien verkehrte. Die Reiter mußten in jeder Station ihr Pferd wechseln; das Felleisen mit den Briefen sollte nicht mehr als 40 bis 50 Pfund wiegen. Nur höhere Standespersonen mit einem kaiserlichen Passierzettel hatten Anspruch auf ein Postpferd. Die kaiserlichen Boten besaßen eine Legitimation und einen Kurierschild auf der Brust. Verhaue, Zäune und Wehranlagen auf den Straßen konnten sie beseitigen. Stürzte sein Pferd zusammen, so nahm er sich von dem nächsten Bauer eines, das aber später bezahlt wurde. Die Briefgebühren waren nicht einheitlich geregelt. Für einen ganzen Bogen zahlte man 6 kr = der Wert von einem Laib Brot, für einen Halbbogen nur 3 kr. Im 30jähr. Krieg ging es den Postmeistern schlecht. Die Soldaten nahmen sich die Pferde, tauschten sie aus,

mißhandelten den Postmeister, raubten ihn aus, überluden die Pferde und beachteten kein Gesetz und keine Vorschrift; die Regierung gab 1633 den Posthäusern eine *salva guardia* = einen Schutzbrief; deshalb waren sie von jeder Militäreinquartierung befreit und brauchten keine Kriegsdienste leisten sowie keine Kontribution zahlen. Die Fleischhauerpost verbot der Kaiser 1637, weil die Postmeister über geringe Einnahmen klagten.

1644 werden 2 fürstliche Boten der Herrschaft Wilfersdorf erwähnt, von denen jeder 12 Metzen Korn im Jahr und 9 kr für eine Meile erhielt; sie trugen auf der Brust das fürstliche Wappen und durften keine Privatbriefe mitnehmen. Als Waffe gebrauchten sie einen derben Knotenstock. Die Matriken der Pfarre Walterskirchen führen 1657 einen Postmeister Peter Härtl in Ketzelsdorf an, der häufig als Pate bei den Kindertaufen vorkommt. Bei Geldsendungen der Herrschaft Wilfersdorf fuhr ein Beamter in einem vierspännigen Wagen, den wegen der Unsicherheit Musketiere begleiteten. Landkutscher oder Lehenrößler, die den Personenverkehr nach Wien besorgten, nahmen auch Briefe mit, hatten bisweilen einen Vorreiter wie die Adeligen und bedienten sich eines Hornes, damit die Fuhrleute ihnen rasch ausweichen.

1685 war ein Simon Hartl in Ketzelsdorf Postbeförderer, der das erforderliche Heu für die Postpferde bei den Bauern kaufte - einmal in Großkrut. Die Postreiter verließen um 11 Uhr nachts Wien, waren um 3 Uhr früh in Wolkersdorf, um 5 Uhr in Gaweinstal, um 8 Uhr in Ketzelsdorf und am Abend um 6 Uhr in Pohrlitz. Den Postreitern und -meistern war das Recht der Notwehr zuerkannt worden, und zwar im Falle eines Angriffes oder Ueberfalls. Die Postmeister mußten gute Katholiken sein, lesen, rechnen und schreiben können, nicht einander die Postillone abspenstig machen, auf unbefugte Briefsammler und Tabakswärzer aufpassen sowie keine Bücher und Zeitungen aus dem Ausland befördern. Die Reisenden benutzten als Verkehrsmittel den Kobelwagen, die Kalesche und Chaise.

1690 wirkte in Wolkersdorf Ferdinand Philipp Prätorius als Postbeförderer, der ein guter Freund des Simon Hartl war. Nach dem 16. April 1695 übernahm die Post rekommandierte Briefe. Die Regierung gestattete auf einzelnen Strecken den Lehenrößlern ein indifferentes Horn, damit sie zur Nachtzeit bei den Stadttoren eingelassen würden. Nun war der Verkehr schon so groß, daß die Postmeister 6 Pferde und 2 Kaleschen halten mußten, aber keine Kobelwagen. Nur die vorgeschriebenen Poststraßen waren zu benützen, die Stundenzettel genau auszufüllen, nicht zensurierte Zeitungen und Bücher von der Beförderung auszuschließen und keine Briefe zu öffnen und zu lesen. Die Lehenrößler erlaubten sich mit 4 Pferden zu fahren, was ihnen 1702 verboten wurde. Schön waren die Gesetze, doch befolgte sie niemand, weil die Kontrolle fehlte.

1710 war die mährische Grenze gesperrt. Die Feldsberger holten deshalb die Briefe von Poysdorf, weil das Postamt von Ketzelsdorf hierher verlegt war. \*)

\*) Nach dem Passauischen Grundbuch hatte die Familie Hartl schon 1702 in Poysdorf die Hofstatt Konstr. Nr. 83 gekauft, wo auch dann die alte Post untergebracht war. 1773 bekam

das Gebäude der Verwalter Anton Hartl von Loosdorf und 1798 erwarb es die Familie Schreiber, die es zu einer Schmiede umbaute. Erst 1747 kaufte die Familie Hartl das Halblehenhaus, in dem sich noch heute das Postamt befindet.

Dem Postmeister war dies nicht recht und er verlangte nach Ketzelsdorf zurück. Da es hier keinen Schmied gab, wurde dem Wunsche nicht entsprochen. Die Klagen, daß die Gesetze nicht befolgt wurden, wollten nicht verstummen: Die Fleischhauer sowie die Lehenrößler übernahmen Briefe und beförderten sie, die Landkutscher fuhren vierspännig, wechselten die Pferde und gebrauchten ein Posthorn. Die Witwe Hartl verkaufte 1715/16 ihr Posthaus, das von jeder Robot befreit war, an einen Ketzelsdorfer. Sie wohnte damals schon in Poysdorf und erhielt jährlich 8 fl Postgeld für die ein- und auslaufenden Briefe – 1 Metzen Weizen kostete 1 fl 24 kr, Korn 1 fl 3 kr, Hafer 42 kr, 1 Pfund Kalbfleisch 5 kr. Für Wilfersdorf war das zuständige Postamt in Gaweinstal; deshalb gewährte die fürstliche Herrschaft dem Postmeister für die Briefbeförderung jährlich 6 fl aus dem Rentamt.

In der Pestzeit war es untersagt, Briefe in die Hand zu nehmen, die nicht zuvor im Rauche eines Wacholderfeuers desinfiziert waren. Der Bote überreichte sie dann dem Empfänger mit einem Stabe. Das Poysdorfer Postamt war das 5. auf der mährischen Straße und gehörte zum Wiener Hofpostamt. Auf dem heutigen Kasernberg bei Wolkersdorf ereigneten sich oft Ueberfälle, so daß hier nach 1720 Militär die Wache übernahm.

Am 13. Mai 1719 bat der Postmeister Johann Karl Hartl um die Robotbefreiung seines Hauses in Poysdorf; dafür versprach er, die fürstliche Hof- und Wirtschaftspost unentgeltlich zu befördern. Das Ansuchen bewilligte der Fürst, doch mußte er die Arbeiten in den Hofweingärten verrichten. Das verlangte Bauholz konnte die Herrschaft ihm nicht ausfolgen, weil sie keines hatte. Ein Brief der am 23 August in Wien aufgegeben wurde, langte in Poysdorf am 1. September beim Empfänger ein.

Im Zeitalter des Merkantilismus verbesserte der Staat den Postverkehr, den er nun selbst in die Hand nahm; er baute das Straßennetz aus, regelte einheitlich die Gebühren (4 kr für einen einfachen Brief von  $\frac{1}{2}$  Lot Gewicht), gewährte unseren Postbeförderern auf der Brünnerstraße die Hälfte des Briefportos - sonst nur ein Drittel - , stellte als Kontrollbeamte „Uebergeher“ an, welche das Recht hatten, die Taschen der Gemeinde-, Kloster- und Herrschaftsboten zu untersuchen und verbot die Annahme von Naturalien an Stelle der Geldgebühren. Die Landkutscher mußten in Wien in einem bestimmten Gasthof einkehren, z.B. der Poysdorfer im „Weißen Löwen“ am Salzgries. Bei der großen Feuersbrunst in Poysdorf erlitt der Postmeister Hartl einen bedeutenden Schaden; am 25. Februar 1726 bat er den Fürsten Liechtenstein um Bauholz für den abgebrannten Stadel. Eine Reise von Mistelbach nach Wien kostete 2 fl, von Feldsberg nach Mistelbach 1 fl - ein Eimer Wein 1 fl 36 kr, ein Pfund Schafkäse 7 kr, ein Eimer Sauerkraut 30 kr. Nur Sonntag und Donnerstag verkehrte die Brünnerpost – also wöchentlich zweimal. Wien verließ sie um 7 Uhr morgens. 1742 kaufte der Postmeister Hartl von der Lundenburger Herrschaft 100 Zentner Heu à 45 kr.

1748 verkehrte die erste Fahrpost, die Briefe, Pakete und Personen mitnahm, von Wien nach Regensburg. 1749 folgte die Prager und 1750 die Brünner Strecke. Die Journalpost beförderte nur Briefe und Drucksachen. Ausländische Zeitungen durften die Untertanen nur beim obersten Hofpostamt in Wien beziehen. Die Herrschafts-, Stadt- und Kapitelboten hatten eine schriftliche Legitimation bei sich und auf der Brust ein Abzeichen-Schild. Die Kapitelboten besorgten den Nachrichtenverkehr zwischen dem Dechant und den Pfarrhöfen. Die Namen der Boten waren dem Postmeister bekannt. Die nach Wien gingen, kehrten in einem bestimmten Gasthof ein, welcher der Postbehörde bekannt gemacht wurde. In den größeren Gemeinden, z.B. in Laa und Zistersdorf ernannte die Regierung Briefsammler, die aber die Sendungen dem nächsten Postamt übergaben. Jeder Brief wurde genau gewogen und verrechnet. Dies war sehr schwierig, wenn er durch mehrere Länder ging, die ihre eigenen Gebühren hatten.

Am 21 März 1750 rollte zum ersten Male die Fahrpost durch unsere Heimat und machte in Poysdorf Nachtstation. Damit begann ein neuer Abschnitt im Post- und Verkehrswesen; unsere Ahnen gingen über dies Ereignis hinweg und die Gedenkbücher erwähnen es gar nicht. Diligenzen nannte man die Wagen; später aber bezeichnete man sie als Schneckenpost, die in Zeitungen und Witzblätter lächerlich gemacht wurde. Den reisenden war es nicht erlaubt, vom Postwagen auf einen Privatwagen umzusteigen, Peitschen mitzunehmen, die Pferde anzutreiben oder zu schlagen, die Postbeamten mit Worten zu beleidigen oder gar handgreiflich zu werden. Bei der Beförderung hatten die Hofbeamten den Vorzug, dann kamen die Regierungsbeamten, das Militär, der Handel- und Gewerbebestand und zum Schluß Bürger und Bauern. Verdienten Postbeförderern verlieh der Staat das Erblichkeitsprivilegium. Diese Auszeichnung bekam die Witwe Marie Anna Hartl in Poysdorf, die von ihren Söhnen unterstützt wurde; der eine, namens Josef, war Adjunkt und später Erbpostmeister. Sein Haus war in Poysdorf wohl eingerichtet, hatte 8 ½ Joch Aecker, 8 Viertel und ein Achtel Weingärten, ½ Tagwerk Wiese und reichte als Halblehen der Wilfersdorfer Herrschaft jährlich 30 kr Dienst, drei Kreuzer Richtgeld und 1 kr Weisheitsgeld. Das Haus war frei von jeder Militäreinquartierung, der Besitzer brauchte nicht zum Militär einrücken, zahlte keine Kriegssteuer, trug als Zeichen seiner Würde einen Ring und einen Degen und wurde beim Kreisamt in Gaweinstal vereidigt. Als Amtsperson war ihm jeder Gewerbebetrieb untersagt. Die das Recht der Portofreiheit genossen, überreichten ihm am Neujahrstag ein Geschenk. Ehrlich, bescheiden und pflichteifrig mußte er im Amte sein und genau seine Christenpflicht erfüllen. Länger als drei Tage sollte er sich nicht vom Dienstorte entfernen, für seine Postillione hatte er die Verantwortung zu tragen und nie einem anderen Meister die Fahrknechte abzureden. Wer ihn beleidigte oder tötlich angriff, dem zahlte er es mit gleicher Münze heim. Für den Verkehr mußte er stets zwei Kaleschen und 6 bis 10 Pferde bereithalten, die er aber nicht für Privatzwecke benutzte. Im Notfalle konnte er auch Bauernpferde anfordern. Rauften Reisende während der Fahrt, so wurden sie auf die Straße gesetzt, konnten zu Fuß wandern und wurden angezeigt. Die Ortsobrigkeit und die Herrschaften durften der Post nicht die Hilfe und Unterstützung verweigern, wenn sie beansprucht wurden. Der Lehenrößler, der ein Posthorn benutzte, zahlte um 1770 eine Geldstrafe von 50 fl. Wer eine Reise machen wollte, meldete sich einige Tage vorher an. Wurden bei Extrafahrten die Postpferde überanstrengt, so daß sie erkrankten, so war der

Reisende ersatzpflichtig. Briefe einsammeln oder auszuteilen, war Privatpersonen nicht erlaubt. Nur das Militär war berechtigt, die Post auf der Straße aufzuhalten, andererseits war es auch im Notfalle zur Hilfeleistung verpflichtet.

Der Postillon hatte als Amtsperson einen großen schwarzen Mantel, den auf der Vorder- und Rückseite ein gelbes Posthorn zierte, ein rotes Kamisol mit braunen Aufschlägen, einen verbrämten Hut mit einem schwarzgelben Band, ein paar feste Stiefel und ein Posthorn. Niemand durfte ihm vorreiten oder vorfahren, im Gegenteil wichen ihm die Fuhrleute aus. In einer Ledertasche verwahrte er seine Legitimation und den Stundenpaß. Man verlangte von ihm, daß er ehrlich, flink und furchtlos sei, daß er mit den Waffen umzugehen verstand und die Hornsignale genau blies; in diesem Punkte legte er sogar eine Prüfung ab. In den Gemeinden war es ihm verboten, mit der Peitsche zu knallen. Er war eine wetterharte und trinkfeste Gestalt, die man mit dem Worte Schwager ansprach. Durch ein Trinkgeld oder durch eine Weinspende errang jeder seine Gunst. Waren aber die Reisenden nicht freigebig, dann wollten die Pferde nicht recht gehen. Im Gebrauch der Schimpfwörter war er unerschöpflich. Hatten diese keine Wirkung, so nahm er seine Fäuste und die Peitsche zur Hand, um Ordnung zu schaffen. Immerhin war der Postillon eine Gestalt, die heute wohl vergessen ist, aber in der Dichtung und im Bilde weiterlebt. Wer denkt da nicht an das schöne Gedicht „Der Postillon“ von unserem Dichter Lenau. Machte er sich eines Vergehens schuldig, so erhielt er eine Geld- oder Prügelstrafe und wurde bei schweren Fällen entlassen.

Der Postwagen war fest und solid gebaut, dem die Federn fehlten, also ein echter Rumpelkasten, den 2 Pferde schleppten, die mehr Heu und Stroh fraßen als Hafer. Da mußten oft die Gäste z.B. bei Wolkersdorf, Schrick und Poysdorf aussteigen und zu Fuß den Berg hinaufgehen; denn Postpferde waren keine Pinzgauer.

Maria Theresia hob die Stadt-, Kloster- und Herrschaftsboten auf, weil sie viele Briefe von Privatpersonen beförderten. In Kriegszeiten fehlten tüchtige Postillione, weil die militärische Feldpost sie einzog; da begnügte man sich mit Landkutschern. Die Postmeister, die ihre Pflicht nicht genau nahmen, wurden beim ersten Fehler auf einen Monat enthoben, beim zweiten aber entlassen. Seit dem 10. Dezember 1784 versah in Wilfersdorf der Erbpostmeister Matthias Mühlbauer den Dienst; dieses Erbpostamt löste 1841 der Staat um 35.200 fl ein; der Regalpreis betrug 2400 fl. E.M. Kaiser Josef II. hatte den Plan, das Postwesen zu vereinfachen und einen Teil der vielen Beamten abzubauen, doch unterließ er es später.

Die Witwe des Josef Hartl heiratete 1796 den Sebastian Sinnreich, dessen Grabstein ein sehenswertes Denkmal der Biedermeierzeit war; leider wurde er 1935 entfernt und verschwand aus Poysdorf; es war der einzige Grabstein im ganzen Weinland, der eine Zierde des Friedhofes war. In der Zeit der Napoleonischen Kriege erhöhte der Staat die Gebühren und zwar 1796, 1803 und 1806. Die Postzensur wurde verschärft, damit keine Revolutionsgedanken die Untertanen verwirrten. Die Franzosen raubten und plünderten die Posthäuser aus, nahmen sich die Pferde aus dem Stall, mißhandelten die Postmeister; der Gaweinstaler, dem das Haus zerstört wurde, floh und mußte gesucht werden. Der Verkehr ruhte, nur die Militäpost-Feldpost hielt den Betrieb aufrecht. Der Gebrauch von brennenden

Fackeln zur Nachtzeit war in den Ortschaften wegen Feuergefahr verboten. Die Reisenden hatten sich vor Antritt der Fahrt einen Paß zu besorgen, der überall den Beamten vorzuzeigen war. 1810 führte die Regierung das Distanzporto ein, so daß z.B. ein Brief von ½ Lot von Wien nach Wilfersdorf 16 kr, nach Poysdorf 32 kr kostete. In Wien gab es schon die ersten Briefkasten.

Mit dem Erblchkeitsprivilegium hatte der Staat einen Fehlgriff gemacht, weil die Erbpostmeister im Dienste nachlässig waren, sich schlechte Pferde hielten, auf ihren Vorteil schauten, die Postpferde für ihre Feldarbeit gebrauchten und die Wünsche der Reisenden nicht berücksichtigten. Deshalb wurden solche Privilegien nach 1818 nicht mehr verliehen. Dafür setzte man das Porto herab (1818 und 1820). Standespersonen und Wohlhabende leisteten sich eine Extrapost und zahlten für ein Pferd und einen Posten 1 fl und 30 kr Trinkgeld, für eine offene Kalesche 15 kr und für eine gedeckte 30 kr, für Wagenschmiere jedes Mal 20 kr. Ein Posten war die Strecke von 8000 Klaftern. Ein Brief von ½ Lot kostete bis 3 Stationen 2 kr. E.M. bis 6 Stationen 4 kr und bis 9 schon 6 kr.

Am 3 Mai 1823 verkehrte zum ersten Male ein Post-Eilwagen, der 45 6/9 alte Zentner wog und von 4 Pferden gezogen wurde. Im Inneren saßen 8 Personen, auf dem Bock noch 2 und jeder konnte 20 Pfund Reisegepäck frei mitnehmen; im Brancard-Wagen wurde das Gebäck mitgeführt. Die Eilpost erreichte Poysdorf zu Mittag und war am Abend in Brünn, also 19 Meilen in 14 Stunden. Für Wien – Prag brauchte der Eilwagen 39 Stunden (44 Meilen), für Wien - Graz 26 Stunden (27 Meilen) und für Wien – Linz 24 Stunden (25 Meilen). Die römische Post legte in der späteren Kaiserstadt um 200 n. Chr. eine Strecke zurück, die wir erst 1823 erreichten.

Die Fahrpreise gab ein Plan an:

Meilen	Posten	Stationen	Außer dem Wagen	Im Inneren
2	1	Stammersdorf	1 fl 30 kr	2 fl
4	1	Wolkersdorf	3 fl	4 fl
6	1	Gaweinstal	4 fl 30 kr	6 fl
8	1	Wilfersdorf	6 fl	8 fl
10	1	Poysdorf	7 fl 30 kr	10fl
12	1	Nikolsburg	9 fl	12 fl
15	1 ½	Pohrlitz	11 fl 15 kr	15 fl
17	1	Raigern	12 fl 45 kr	17 fl
19	1	Brünn	14 fl 15 kr	19 fl

In Gaweinstal blieb die Post eine halbe Stunde stehen und die Gäste bekamen zum Frühstück 2 Schalen Kaffee und ein Weißbrot um 16 kr; die Mittagspause in Poysdorf dauerte eine Stunde; beim „Weißen Löwen“ bekam man um 32 kr Suppe, Rindfleisch, Gemüse, Beilage und Mehlspeise. Eine Pfeife im Wagen rauchen war nur von der Zustimmung der Mitreisenden erlaubt. Hunde durften nicht mitgenommen werden. Verboten war es, die Plätze während der Fahrt zu wechseln. 1828 wurde die Brief- und Fahrpost vereinigt. Das Poysdorfer Postamt umfaßte das ganze Grenzgebiet von der March bis in die Laaer Ebene.

1835 begann die Regierung das Postwesen zu reformieren und stellte es auf eine Grundlage, die dann zu einer modernen Entwicklung führte; die Gesetze und Bestimmungen haben teilweise noch heute Geltung. Der Postillon bekam eine neue Uniform: Rock aus rotem Tuch, weiße Knöpfe, Stiefel mit Sporen und einen dreieckigen Hut. 1837 wollte die Regierung alle Erdpostämter einlösen, doch fehlte das notwendige Geld.

1839/40 organisierte die Regierung die Zustellbezirke in folgender Weise:

**Briefsammelstelle Ernstbrunn** umfaßte alle Orte bis Röhrbrunn, Eichenbrunn, Gnadendorf, Zwentendorf, Altmanns, Michlstetten, Herrnleis und Pürstendorf. Die Sammelstelle lieferte die Sendungen nach Stockerau.

**Briefsammelstelle Laa a. d. Th.**: Wulzeshofen, Geiselbrechthof, Unter-Stinkenbrunn, Gaubitsch, Hagendorf, Fallbach, Rothenseehof, Ruhhof und gehörte nach Nikolsburg.

**Sammelstelle Hohenau**: Bernhardsthal, Ravensburg, Alt-Lichtenwarth, Hausbrunn und gab die Sendungen beim Postamt daselbst ab.

**Postamt Ober-Hollabrunn**: Diepolz, Stronsdorf, Groß-Harras, Patzmannsdorf, Patzenthal, Stronegg, Ober- und Unter-Schoderlee.

**Postamt Jetzelsdorf**: Zwingendorf.

Die Lehensrößler trugen auf dem Zeiselwagen eine Tafel mit dem Namen des Inhabers und der Anfangs- sowie Endstation; Privatbriefe mitzunehmen war nicht gestattet. Doch mußten sie in dringenden Fällen amtliche Briefe und Sendungen bestellen. Von Wolkersdorf und Mistelbach gingen um diese Zeit Gemeindeboten nach Wien; die ersten kehrten in der Leopoldstadt „Beim Widder“ ein, die letzteren auf der Brandstatt „Beim Schwarzen Adler“.

Zeisel- oder Stellwagen fuhren nach Wien auf der Brünnerstraße von Feldsberg (Fahrpreis 1 fl), von Nikolsburg, Steinabrunn, Laa über Staatz – Poysdorf, Staatz, Poysdorf (48 kr), Olmütz, Zwittau, Mistelbach, Ernstbrunn, Asparn a.d. Zaya, Wilfersdorf, Zistersdorf (54 kr), Angern, Schrick, Gaweinstal (1 fl), Pyrawarth und Wolkersdorf, nach 1848 auch von Themenau und Dürnkrot. Bequem war die Fahrt in so einem Wagen nicht, doch stellten unsere Ahnen keine hohen Ansprüche und waren noch recht bescheiden.

Die Postmeister teilte man ein: 1. in erbliche, 2. nicht erbliche und 3. vertragsmäßige. Die Fahrpost unterhielt den Verkehr mit Eilwagen, mit Diligenzen und mit Kurierfahrten. 1843 bestand in Asparn a.d. Zaya eine Briefsammelstelle. Die Postmeister durften 1848 nicht in die Nationalgarde eintreten. Bei der Neuordnung des Staatswesens wurde die Post dem Finanzministerium unterstellt, später aber dem Handelsministerium. Die Briefmarken, die der Staat 1850 einführt, waren zuerst beim Volk sehr unbeliebt, das sich in dem Tarif- und Meilenweiser nicht zurecht fand, weil die Mehrheit nicht lesen und schreien konnte. Daß die Marken ein großer Vorteil waren und viel Zeit erspart wurde, erkannte man erst nach einiger Zeit. Im August 1850 übernahm die Nordbahn die Postbeförderung, so daß in den größeren Gemeinden dieser Linie Postämter eingerichtet wurden. Im Hinterlande gab es solche in

Asparn, Ernstbrunn, Mistelbach und Laa, in Staats war eine Postexpedition. 1851 erschien die erste Zeitungsmarke; 1852 wurden die ersten Telephonämter errichtet – in Poysdorf 1874; überall spürte man den neuen Wind einer anderen Zeit. Im Postamt zu Poysdorf standen 1858 drei gute Wagen, die aber nicht gebraucht wurden. Ueber den Postwagen lachte man, ebenso über den Postillon mit seiner Uniform aus der Biedermeierzeit: Blies er sein Horn, so verspottete man ihn. Deshalb sagt eine Kontrolle im Jahre 1858, daß die Postillione keine Montur trugen und keine Signale bliesen. Mit der neuen Währung im Jahre 1858 – 1 fl hatte 100 kr, früher nur 60 – mußten die Tarife geändert werden. Am 1. Oktober 1859 führte die Post den Expreßbrief ein und 1868 den Landbriefträger-Dienst. Mit der Eröffnung der „Steg“ – heute Ostbahn genannt – wurden viele Postämter eingerichtet, so daß Poysdorf eine Post von Mistelbach und dann von Frättingsdorf abholte. Das Reisen war damals ein teures Vergnügen, das sich die breite Masse des Volkes nicht erlauben konnte; auch die Post klagte nicht wegen Ueberbürdung der Sendungen. Die neuen Errungenschaften der Technik brauchten Jahre, bis sie sich einlebten. Hand in Hand mit der neuen Zeit verblaßte die Romantik der Schneckenpost, des Postillons und des Posthorns, das zu dem schrillen Pfiff der Lokomotive nicht mehr paßte. Die Postkutsche hielt sich bei uns bis zum ersten Weltkrieg, doch vermittelte sie den Verkehr nur auf kleineren Strecken, z.B. von Poysdorf nach Nikolsburg, Feldsberg und Großkrut.

Am 1. Februar 1869 kam die Postkarte in den Postverkehr; 1883 eröffnete die Postsparkasse ihren Betrieb. 1884 klagte der Poysdorfer Postmeister, daß der Wagen für die Fahrten nach Mistelbach zu klein sei für die vielen Sendungen. Am 1. Juni 1886 gelangten die ersten Kartenbriefe zur Ausgabe. Als die Flügelbahn Enzersdorf – Poysdorf fertig war, wurde der Postverkehr nach Mistelbach eingestellt (26. September 1888). Mit der Kronenwährung (25. November 1899) erschienen neue Briefmarken in Kronen und Hellern. Ein einfacher Brief wurde mit einer 10 Heller-Marke frei gemacht. Nun errichtete die Postverwaltung in einzelnen Gemeinden Postablagen, z.B. in Katzelsdorf, das aber nach Bernhardsthal gehörte. 1908 wurde in Poysdorf der Telephondienst eingeführt. Der letzte Postwagen mußte in Poysdorf 1917 außer Dienst gestellt werden, weil die Pferde im Kriegsdienst Verwendung fanden. Damit verschwand ein Verkehrsmittel, das durch 170 Jahre der Post gedient hatte und das heute für uns ein Sinnbild der guten alten Zeit ist, wo man keine Eile kannte und das aufreibende Hasten und Drängen unbekannt war. Ich erinnere mich noch gut an einen Satz, den ein Postknecht einem Fahrgast sagte, als dieser zu einer schnelleren Fahrt drängte: „Wir haben Zeit. Die Rösser müssen auch mitkommen.“

Nach dem ersten Weltkrieg tauchte ein neues Verkehrsmittel auf – der Postkraftwagen, den man am 1. Mai 1925 zum ersten Male auf der Brünnerstraße sah und der dem Postwesen ein ganz anderes Gesicht gibt. Die Ravag besteht seit 1. Oktober 1924. Der erste Radiohörer in Poysdorf war der Student Otmar Hanusch, der im Hause 562 alt auf der Rundellen eine Empfangsstation einrichtete. 1931 ging das Erbpostamt von Poysdorf, das solange im Besitze der Familien Hartl und Sinnreich war, in andere Hände über.

Der Postverkehr von heute und vor 200 Jahren! Der Marktrichter von Obersulz berichtete 1730 dem Amtmann von Wilfersdorf, daß in den letzten beiden Jahren z w e i Briefe über Gaweinstal in Obersulz angekommen sind. Damals zählte man auf der Brünnerstraße in



unserem Gebiet vier Postämter, heute ungefähr 60. Wo einst das Postamt Poysdorf mit seinem Zustellbezirk genügte, sind es jetzt 23. Dazu müssen wir noch den Telegraphen- und Telephondienst sowie den der Postsparkasse rechnen, so daß die Arbeit eines Amtes einen viel größeren Umfang hat, als in alter Zeit, wo vielleicht der Postmeister aufgeregt war, wenn er 10 Briefe zu befördern hatte. Unsere Heimat besitzt nicht nur ein dichtes Verkehrsnetz, sondern auch ein ausgezeichnetes Post- und Nachrichtenwesen, so daß man von keiner Gemeinde sagen kann: „Hier ist die Welt mit Brettern verschlagen“. Haben doch schon viele Privathäuser ihren Telephonanschluß – ein Zeichen des fortschrittlichen Geistes unserer Leute.

Quellen:

E. Effenberger: „Geschichte der österr. Post“

E. Effenberger: „Aus alten Postakten.“

Herrschaftsakte Wilfersdorf im Fürst Liechtensteinschen Hausarchiv.

Gemeindegedenkbuch der Stadt Poysdorf

Das Poysdorfer Grundbuch der Herrschaft Wilfersdorf 1767 im n.-ö. Landesarchiv in Wien

Veröffentlicht in: „Heimat im Weinland“, Heimatkundliches Beiblatt zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, 1951 S. 41 + 42; S. 46 + 47; 1952 S. 2 + 3