

Aus der Entwicklung der Post im östlichen Weinviertel

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 besorgen, 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 für die 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 Benefizium correspondendi entwickelten sich die „Postzeitungen“, die für den Handelsverkehr sehr wichtig wurden. Venedig nahm darin eine führende Stellung ein.

Größere Grundherrschaften nehmen Untertanen als Boten auf. Es waren dies Inleute und Kleinhäusler, die so ihre schuldige Fußrobot abdienten. 1564 besorgten Staatsboten den Postverkehr zwischen Wien und Brünn, die schon einen bestimmten Weg benutzten. Es war dies die schlesische Straße Wien - Wolkersdorf - Gaweinstal - Wilfersdorf - Ketzelsdorf - Steinebrunn - Nikolsburg. 1564 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. Die Zeichen waren nur für kaiserliche Sendungen erlaubt, nicht aber für private.

1623/1626 versah Leonhard Strel den Postdienst in Ketzelsdorf; vorschriftsmäßig sollte er wenigstens zwei gute Reitpferde immer bereithalten. Die schlesische Post organisierte 1624 Christoph Freiherr von Paar, sodaß vom Oktober 1625 wöchentlich eine Ordinari-Post 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 ein Kurierschild auf der Brust. Verhaue, Zäune und Wehranlagen auf den Straßen durften sie beseitigen. Stürzte das Pferd zusammen, so nahm sich der Bote eines von dem nächsten Bauern, 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 Dreißigjährigen Krieg ging es den Postmeistern schlecht. Die Soldaten nahmen sich die Pferde, tauschten sie aus, mißhandelten den Postmeister, raubten ihn aus, überladen 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 keinen Kriegsdienste zu leisten sowie keine Kontribution zu zahlen. Die Fleischhauerpost verbot der Kaiser 1637, weil die Postmeister über zu geringe Einnahmen klagten.

1644 werden zwei 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 sollten.

1685 war ein Simon Härtl 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 war das Recht der Notwehr zuerkannt worden, und zwar im Falle eines Angriffes oder Ueberfalles. Die Postmeister mußten gute Katholiken sein, Lesen, Rechnen und Schreiben können, nicht einander die Postillione abspenstig machen und auf unbefugte Briefsammler und Tabakswärzler 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 Härtl 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 sechs Pferde und zwei Kaleschen halten mußten, aber keine Kobelwagen. Nur die vorgeschriebenen Poststraßen waren zu benützen, die Stundenzettel genau auszufüllen, nichtzensurierte Zeitungen und Bücher von der Beförderung auszuschließen und keine Briefe zu öffnen und zu lesen. Die Lehenrößler erlaubten sich, mit vier 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 Härtl schon 1202 in Poysdorf die Hofstatt Konkr. 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 die Verlegung 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 würden, 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 Festgeld für die ein- und auslaufenden Briefe (ein 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 worden waren. Der Bote überreichte sie dann dem Empfänger mit einem Stabe. Das Poysdorfer Postamt war das fünfte an der mährischen Straße und gehörte zum Wiener Hofpostamt. Auf dem heutigen Kasernberg ereigneten sich oft Überfälle, sodaß 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 am 1. September in Poysdorf 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 einem 1 Lot Gewicht), gewährte unseren Postbeförderern auf der Brünnerstraße die Hälfte des Briefportos - sonst nur ein Drittel -, stellte als Kontrollbeamte „Uebergeber“ an, welche das Recht hatten, die Taschen der Gemeinde-, Kloster- und Herrschaftsboten zu untersuchen und verbot die Annahme von Naturalien anstelle der Geldgebühren. Die Landkutscher mußten in Wien in einem bestimmten Gasthof einkehren, z. B. der Poysdorfer beim „Weißen Löwen“ am Salzgies. 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 Brünner Post - also wöchentlich zweimal. Wien verließ sie um 7 Uhr morgens. 1742 kaufte der Postmeister Hartl 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 Hofamt in Wien beziehen. Die Herrschafts-, Stadt- und Kapitelboten hatten eine schriftliche Legitimation bei sich und auf der Brust ein Abzeichenschild. Die Kapitalboten 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 Pestbehörde bekannt gemacht wurde. In den größeren Gemeinden, z. B. in Laa und Zistersdorf, ernannte die Regierung Briefsammler, die aber die Sendungen dem nächsten Postamt zu übergeben hatten. 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 dieses 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 Witzblättern 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 Joseph war Adjunkt und später Erbpostmeister. Sein Haus war in Poysdorf wohl eingerichtet, hatte 8 1/2 Joch Aecker, 3 Viertel und ein Achtel Weingärten, ein halbes Tagwerk Wiese und reichte als Halblehen der Wilfersdorfer Herrschaft jährlich 30 kr Dienst, 3 kr Richtgeld und 1 kr Weisheitsgeld. Das Haus war frei von jeder Militäreinquartierung, der Besitzer brauchte nicht zum Militär einzurücken, 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 Dienort 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 - 10 Pferde bereithalten, die er aber nicht für Privatzwecke benutzen durfte. Im Notfalle konnte er auch Bauernpferde anfordern. Rauchten Reisende während der Fahrt, so wurden sie auf die Straße gesetzt, konnten zu Fuß wandern und wurden angezeigt. Die Ortsobrigkeiten und die Herrschaften durften der Post nicht die Hilfe und die 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, sodaß sie erkrankten, so war der Reisende ersatzpflichtig. Briefe einzusammeln 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 Postillion 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 verstehe und die Hornsignale genau blase. 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 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 Postillion eine Gestalt, die heute wohl vergessen ist, aber in der Dichtung und im Bilde weiterlebt. Wer denkt da nicht an das schöne; Gedicht „Der Postillion“ von Nikolaus Lenau. Machte er sich eines Versehens schuldig, so erhielt er eine Geld- oder eine Prügelstrafe und wurde bei schweren Fällen entlassen.

Der Postwagen war fest und solid gebaut, dem die Federn fehlten, also ein echter Rumpelkasten, den zwei 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 hinaufsteigen; 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 1734 versah in Wilfersdorf der Erbpostmeister Matthias Mühlbauer den Dienst; dieses Erbpostamt löste 1341 der Staat um 35.200 fl ein; der Regalpreis betrug 2.400 fl C. M. .Kaiser Joseph II. hatte den Plan, das Postwesen zu vereinfachen und einen Teil der vielen Beamten abzubauen, doch unterließ er es später.

Die Witwe des Joseph Hartl heiratete 1796 den Sebastian Sinnreich, dessen Grabstein ein sehenswertesDenkmal der Biedermeierzeit war; leider wurde er 1935 entfernt und verschwand. In der Zeit der Napoleonischen Kriege erhöhte der Staat die Gebühren, und zwar 1796, 1803 und 1306. 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 Militärpost = 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, sodaß z. B. ein Brief von einem halben Lot von Wien nach Wilfersdorf 16 kr, nach Poysdorf 32 kr kostete. In Wien gab es schon die ersten Briefkasten.

Mit dem Erbliehkeitsprivilegium 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 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 8.000 Klaftern. Ein Brief von einem halben Lot kostete bis drei Stationen 2 kr C. M., bis 6 Stationen 4 kr und bis 9 schon 6 kr.

Am 3. Mai 1823 verkehrte zum ersten Mal ein Posteilwagen, der 45 6/9 alte Zentner weg und von 4 Pferden gezogen wurde. Im Inneren saßen 8 Personen, auf dem Bock noch 2 und jeder konnte 20 Pfund Reisegebäck frei mitnehmen; im Brancard-Wagen wurde das Gepäck 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 Kaiserzeit um (um 200 n. Chr.) eine Strecke zurück, die wir erst 1823 erreichten.

Die Fahrpreise gab der folgende Plan an:

| Meilen | Posten | Stationen | Außer dem Wagen | Im Inneren |
|--------|--------|--------------|-----------------|------------|
| 2 | 1 | Stammersdorf | 1 fl 30 kr | 2 fl |
| 4 | 1 | Wolkersdorf | 3 fl - kr | 4 fl |
| 6 | 1 | Gaunersdorf | 4 fl 30 kr | 6 fl |
| 8 | 1 | Wilfersdorf | 6 fl - kr | 8 fl |
| 10 | 1 | Poysdorf | 7 fl 30 kr | 10 fl |
| 12 | 1 | Nikolsburg | 9 fl - kr | 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 zwei Schalen Kaffee und ein Weißbrot um 16 kr; die Mittagspause in Poysdorf dauerte eine Stunde; beim „Weißen Löwen“ erhielt man um 32 kr Suppe, Rindfleisch, Gemüse, Beilage und Mehlspeise. Eine Pfeife im Wagen zu rauchen war nur mit 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 Postillion bekam eine neue Uniform: Rock aus rotem Tuch, weiße Knöpfe, Stiefel mit Sporn und ein dreieckiger Hut. 1833 wollte die Regierung alle Erbpostämter einlösen; doch fehlte das notwendige Geld.

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

Briefsammelstelle Ernstbrunn: Sie umfaßte alle Orte bis Röhrabrunn, Eichenbrunn, Gnadendorf, Zwentendorf, Altmanns, Michelstetten, Herrnleis und Pürstendorf. Die Sammelstelle lieferte die Sendungen nach Stockerau.

Briefsammelstelle Laa a. d. Thaya: Wulzeshofen, Geiselbrechtshof, Unterstinkenbrunn, Gaubitsch, Hagendorf, Fallbach, Rothenseehof, Ruhhof; zuständige Poststation war Nikolsburg.

Sammelstelle Hohenau: Bernhardsthal, Rabensburg, Altlichtenwarth, Hausbrunn; Poststation Hohenau selbst.

Postamt Oberhollabrunn: Diepolz, Stronsdorf, Großharras, Patzmannsdorf, Patzenthal, Stronegg, Ober- und Unterschotterlee.

Postamt Jetzelsdorf: Zwingendorf.

Die Lehenrößler 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, Steinebrunn, 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 Weikersdorf, 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 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 Kurierfahrten. 1843 bestand in Asparn a. d. Zaya eine Briefsammelstelle. Die Postmeister durften 1843 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 schreiben 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, sodaß in den größeren Gemeinden dieser Linie Postämter eingerichtet wurden. Im Hinterlande gab es solche in Asparn a. d. Zaya, Ernstbrunn, Mistelbach und Laa a. d. Thaya, in Staatz war eine Postexpedition. 1851 erschien die erste Zeitungsmarke. 1852 wurden die ersten Telegraphenämter errichtet - in Poysdorf 1874; überall spürte man den neuen Wind einer anderen Zeit. Im Postamt zu Poysdorf standen 1853 drei gute Wagen, die aber nicht gebraucht wurden. Ueber den Postwagen lachte man, ebenso über den Postillion aus der Biedermeierzeit; blies er sein Horn, so verspottete man ihn. Deshalb rügte eine Kontrolle im Jahre 1853, daß die Postillione keine Montur trugen und keine Signale bliesen. Mit der neuen Währung im Jahre 1853 - 1 fl hatte 100 kr, früher nur 60 - mußten die Tarife geändert werden. Am 1. Oktober 1859 führte die Post den Expreßbrief ein und 1863 den Landbriefträgerdienst. Mit der Eröffnung der STEG - heute Ostbahn genannt - wurden viele Postämter eingerichtet, sodaß Poysdorf seine 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 durch Sendungen. Die neuen Errungenschaften der Technik brauchten Jahre, bis sie sich einlebten. Hand in Hand mit der neuen Zeit verblaßte die Romantik der Sehneckenpost, des Postillions 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 kleinen Strecken, z. B. von Poysdorf nach Nikolsburg, Feldsberg und Großkrut.

Am 1. Februar 1869 kam die Postkarte in den Postverkehr; 1868 eröffnete die Postsparkasse ihren Betrieb. 1884: klagte der Poysdorfer Postmeister, daß der Wagen für die Fahrten nach Mistelbach zu klein für die vielen Sendungen sei. Am 1. Juni 1886 gelangten die ersten Kartenbriefe zur Ausgabe. Als die Flügelbahn Enzersdorf bei Staatz - 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. Katzelsdorf, das aber nach Bernhardsthal gehörte. 1903 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, in der 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 gab. Die Ravag besteht seit dem 1. Oktober 1924. Der erste Radiohörer in Poysdorf war der Student Othmar Hanusch, der im Hause 562 alt auf der Rundellen eine Empfangsstation einrichtete. 1931 ging das Erbpostamt von Poysdorf, das so lange im Besitz 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 zwei Briefe über Gaweinstal in Obersulz angekommen seien. Damals zählte man auf der Brünnerstraße in unserem Gebiet vier Postämter, heute ungefähr 60. Wie 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, sodaß 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 also nicht nur ein dichtes Verkehrsnetz, sondern auch ein ausgezeichnetes Post- und Nachrichtenwesen.

Quellen:

E. Effenberger „Geschichte der österreichischen Post“.

E. Effenberger „Aus alten Postakten“.

Herrschaftsakte Wilfersdorf im Fürst Liechtensteinischen Hausarchiv.

Gemeindegedenkbuch der Stadt Poysdorf.

Das Poysdorfer Grundbuch der Herrschaft Wilfersdorf 1767 im nö. Landesarchiv in Wien.

Veröffentlicht in: „Mistelbach in Vergangenheit und Gegenwart“, 1968, S. 384 - 393