

Aus Steiermarks Postgeschichte

Von ERHARD RIEDEL

„Dyse post ist zu Grez ausgerytn am ...“

Mit diesen Worten beginnt ein Stundenpaß, mit dem der Postmeister von Graz Simon von Taxis am 21. Mai 1506 Briefe an den in Wien weilenden nachmaligen Kaiser Maximilian I. abfertigte. In Gleisdorf, Hartberg, weiter in Aspang, Wr.-Neustadt und Traiskirchen befanden sich sogenannte Postleger, wo Boten- und Pferdewechsel stattfanden. In Traiskirchen übernahm am 23. Mai um 4 Uhr morgens der Postbote Urban die Post. Dort bricht der Stundenpaß ab, die älteste Nachricht über eine postähnliche Anstalt in Steiermark zur Zeit Maximilians. Diese mochte nicht allzu lang bestanden haben. Denn damals wurden Postkurse aufgelassen, wenn man sie nicht mehr benötigte oder wenn Sparmaßnahmen für die Aufrechterhaltung der nur für die Übermittlung von Sendungen des Königs oder einzelner Ämter errichteten Postketten hinderlich waren¹.

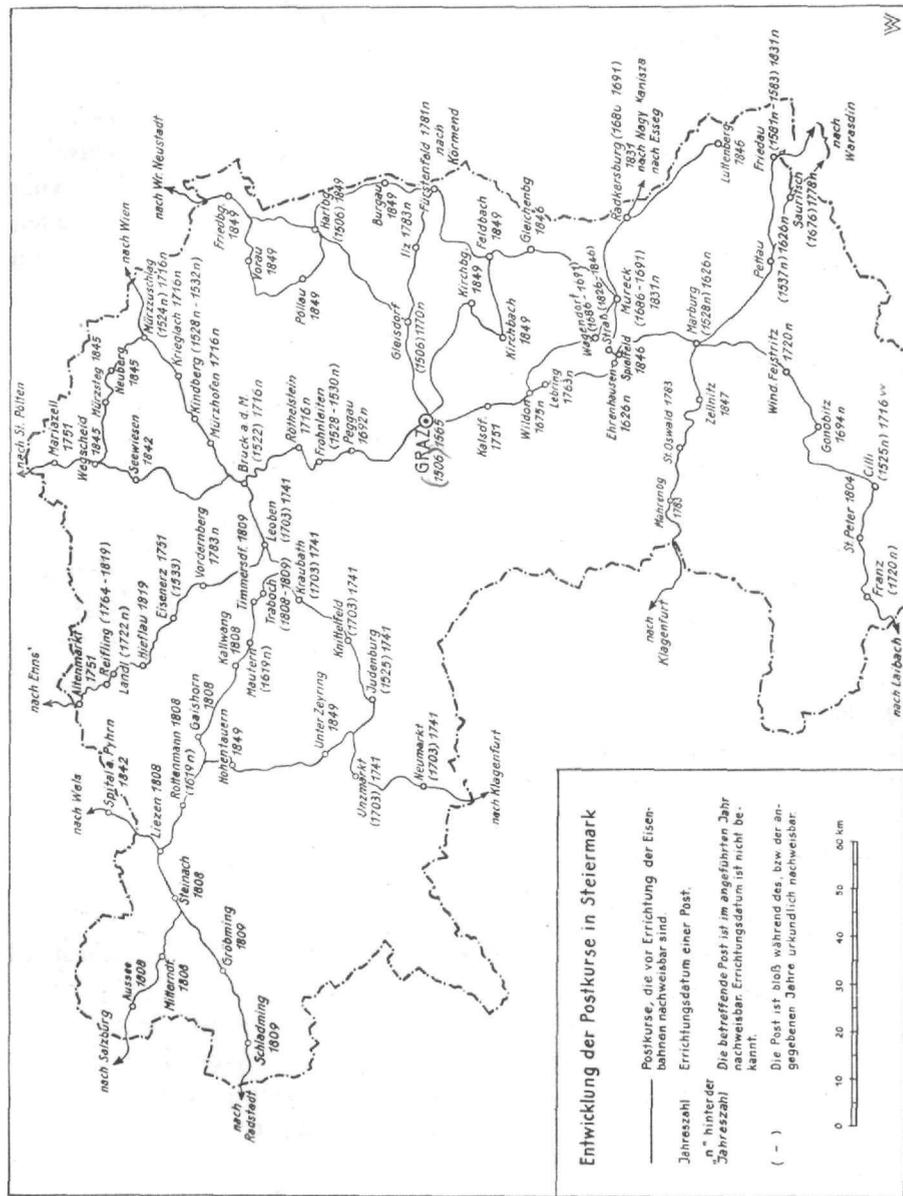
Fast zwei Jahrzehnte später, im Jahre 1522, führte wieder ein Kurs von Wien nach Graz². Auf ihm ritten die Boten nicht mehr über Aspang und Hartberg, nein, er führte, wie alle später errichteten, über den Semmering. In Bruck an der Mur ist Jörg Schall als Postbote nachweisbar, in Graz diente Kuniprecht Sailer als Postmeister. Die Legung dieser Postenkette veranlaßte sicherlich die 1521 erfolgte Einnahme Belgrads und Peterwardeins durch die Türken, ferner Nachrichten, denen zufolge Soliman zu einem gewaltigen Heereszug rüstete. Solche Vorgänge ließen es für ratsam erscheinen, die österreichischen Grenzorte gegen Ungarn und die Türkei in den Verteidigungszustand zu setzen und für eine schnelle Nachrichtenübermittlung mit Wien zu sorgen. Zwei Jahre später (1524) sah sich König Ferdinand I. veranlaßt, den in Wien wohnenden niederösterreichischen Postmeister zu beauftragen, vier reitende Boten zwischen Wien und Graz, und zwar in Traiskirchen, Wr.-Neustadt, Mürzschlag und Bruck an der Mur, einzusetzen; er hob in seiner Weisung hervor, es sei der Türken halber notwendig, daß unser Statthalter die Hof- und Raiträte jederzeit erinnert und Überfälle und Verderben auf Land und Leute so verhütet werden könnten³. Auf diesem Kurs stand

den Boten ursprünglich nur je ein Pferd zur Verfügung. Im beginnenden Sommer des folgenden Jahres sah man sich besonders wegen der ausgebrochenen Bauernunruhen veranlaßt, den Kurs zu duplieren. Die Postboten von Wr.-Neustadt und Mürrzuschlag erhielten ein zweites Pferd, der in Bruck dienende Bote zwei weitere zugewiesen⁴, weil er auch für die Beförderung von Briefen nach Kärnten zu sorgen hatte. Wann dieser Kurs aufgelassen wurde, wissen wir nicht. Es ist bloß bekannt, daß im April 1526 ein Auftrag erging, die Post, welche wegen der Türkengefahr nach Graz gelegt wird, zu bezahlen⁵. 1527 wurde sie dupliert. Während der ersten Türkenbelagerung Wiens (1529) war dieser Kurs aufgelassen. Ihn ersetzte eine mit sechs Postlegern ausgestattete, von Linz nach Graz führende Postenkette, die noch vor Beginn der Belagerung, am 26. Juli, errichtet und im Oktober aufgelassen wurde⁶. Nach dem Abzug der Türken konnten die Postboten wieder auf der alten Strecke ihren dienstlichen Verpflichtungen nachkommen.

Der 1532 erfolgte Aufbruch des Großwesirs gegen Ungarn und Österreich, welcher nach vergeblicher Belagerung von Güns mit dem Rückzug der Türken über Gleisdorf, Graz, Marburg und Pettau endete⁷, führte zu dem am 14. Juli des folgenden Jahres mündlich geschlossenen Waffenstillstand von Konstantinopel, dem im September 1536 ein zwischen König Ferdinand I. und Johann Zapolya geschlossener Vertrag über die Verlängerung des Friedens bis zum 1. April 1537 folgte⁸. Ereignisse, die 1533 die Auflassung der nach Steiermark, Kärnten und Krain führenden Postenkette zuließen und ermöglichten, daß der Vicedom in Steiermark angewiesen werden konnte, Briefe mit eigenen Boten zum Postmeister in Wien zu schicken. Er hatte jedoch stets dem Landeshauptmann und dem Verweser bekanntzugeben, wann Posten abgingen, damit auch diese Amtssachen mitnehmen konnten und so unnütze Kosten erspart wurden⁹.

Weniger als über die Wien mit Graz verbindende Postenkette ist uns über jene bekannt, die von Bruck nach Kärnten führte. Im Jahre 1525 erhielt der Vicedom in Steiermark den Auftrag, eine reitende Post von Bruck nach Judenburg und von dort zum Landeshauptmann in Kärnten zu legen¹⁰. Dieser Kurs, der in St. Veit an der Glan geendet haben, mochte, wurde vermutlich im Sommer des Jahres 1526 aufgelassen. Wann es wieder zur Errichtung kam, ist nicht bekannt.

Da sich die wiederholten Plünderungszüge der Türken auch gegen die Südsteiermark und Krain richteten, waren Postenkette notwendig, die von Graz nach Süden führten. So erhielt 1524 der Vicedom in Steiermark den Auftrag, eine Fußpost mit drei Posten nach Laibach zu legen und den Boten drei Gulden monatlich zu zahlen. Im Februar



des folgenden Jahres wurde dieser Auftrag wiederholt und hiebei hervorgehoben, daß die Post von Cilli nicht ordentlich versehen sei, wodurch „in etlichen sachen nachtail ervolgt ist“. Zwei Monate später erhielt der Vicedom die Weisung, die Post von Graz nach Cilli und von dort zum Kriegsvolk nach Sastrobitz zu errichten. Aber bereits im Oktober 1525 übernahm er ein Schreiben, das die Auflassung der „inneren“

Posten und die Beurlaubung der Boten zum Gegenstand hatte. Die Türkengefahr des Jahres 1526 erforderte, wie bereits erwähnt, die Legung von Posten von Wien nach Graz und von dort weiter in das Feldlager. Sie waren mit berittenen Boten versehen. Daß sich das Kriegsvolk an der kroatischen Grenze aufhielt, ist aus einem Schreiben des Stadtrichters von Cilli ersichtlich, demzufolge er Briefe, die vom Hofrat oder von der Kammer kamen, mit eigenen Boten weiterzusenden hatte. Er wurde ermächtigt, den Boten den gewöhnlichen Botenlohn zu zahlen¹¹. Dieser Auftrag wurde jedoch knapp zwei Monate später, am 2. Juli, widerrufen, da inzwischen eine Post von Cilli nach Laibach gelegt worden war und die Briefe der Regierung und der Kammer mit dieser übermittelt werden konnten. Am selben Tag wurde ferner der Vicedom in Laibach angewiesen, eine Fußpost nach Görz und in das Feldlager zu errichten¹². Diese Posten bestanden nicht lange. Im November des folgenden Jahres (1527) erhielt der Vicedom in Steiermark, Wolfgang Gräswein, den Auftrag, die Post, welche von Graz nach Laibach geführt hatte, ab Cilli nach Wihitsch umzulegen¹³. Die sich verstärkende Türkengefahr erforderte jedoch Anfang Jänner des folgenden Jahres an Stelle der bis dorthin bestandenen Fußposten die Inbetriebsetzung reitender Posten von Graz über Cilli nach Kroatien und nach Laibach. Ferner mußte wenige Wochen vor Beginn der ersten Türkenbelagerung Wiens der Vicedom in Steiermark den Auftrag entgegennehmen, eine Post von Wien zum Kriegsvolk nach Agram — deren Lauf nicht bekannt ist — und dorthin, wo sich das Lager befindet, zu errichten¹⁴. Nach Mitteilung des Landeshauptmannes von Steiermark erhielt der Vicedom wenige Tage später die Weisung, die Post nach Marburg und Cilli, falls es für notwendig erachtet wird, zu duplizieren. Die bekannten Ereignisse des Jahres 1533 erübrigten den Fortbestand dieser Posten. Sie wurden aufgelassen. Der Verwalter des Vicedomamtes in Cilli hatte jedoch zufolge königlichen Befehls Posten, die von Graz oder Laibach ankamen, anzunehmen und mit Boten bis Laibach bzw. Marburg befördern zu lassen. Er wurde gleichzeitig ermächtigt, den Botenlohn zu bezahlen. Die Rechnungen hatte er im Vicedomamt aufzubewahren¹⁵.

Wenige Tage vor Ablauf des mit Johann Zapolya geschlossenen Vertrages, am 19. März 1537, setzte der Sultan seine Truppen gegen Ungarn in Bewegung. Es kam zu Kämpfen, denen erst der am 30. November 1545 in Adrianopel geschlossene Waffenstillstand für die Dauer von 18 Monaten ein Ende bereitete. Diesem folgte ein am 13. Juli 1547¹⁶ vereinbarter fünfjähriger Waffenstillstand. Solch unruhige Zeiten veranlaßten den König, der sicherlich von den Vorgängen in der Türkei

in Kenntnis gesetzt worden war, der Kammer am 17. März 1537 den Auftrag zu erteilen, Posten nach Preßburg und nach Graz zu legen¹⁷. Am 21. April sah er sich sogar veranlaßt, die Kammer und den Kriegsrat in Wien anzuweisen, die Post vom letzten Ordinarileger in Steier und im Windischland zum obristen Hauptmann Katzianer zu errichten¹⁸. Wenige Monate später, am 1. August, erhielt der niederösterreichische Postmeister die Weisung, die Strecke zwischen Wien und Graz mit einem neunten Postboten zu verstärken. Vier Tage später hatte der Postbeförderer von Pettau, Sebastian Fleischer, über Wunsch Katzianers zwei Boten zu halten und eine Post zum „Khreitz“ sowie eine Sonderpost gegen Warasdin zu errichten¹⁹. Die äußerst kritische Lage des Monats September — am 10. erlitt der Feldhauptmann Katzianer bei Esseg eine gewaltige Niederlage — erforderte die Duplizierung des von Wien über Graz zum Feldlager führenden Kurses.

Katzianers Niederlage hatte seine Verhaftung und einen kriegsgerichtlichen Prozeß, dem er durch seine Flucht nach Kroatien entweichen konnte, zur Folge. Sie beschleunigte auch den Abschluß eines mit Johann Zapolya zustande gekommenen Geheimvertrages, der ihm am 24. Februar 1538 die Verleihung des ungarischen Königstitels verschaffte und für Lebzeiten die Herrschaft über Siebenbürgen und einen Teil Ungarns zusicherte. Ein Vertrag, der vor der hohen Pforte kaum geheimgehalten werden konnte und der auch kaum die Auflassung des über Graz führenden Kurses ermöglichte. Schweigen sich doch die Quellen über eine allfällig vermutete Auflassung aus. Die von Graz nach Süden führenden Postenketten schienen jedoch eingestellt worden zu sein. Jedoch im Mai 1539, ein Jahr vor dem Tod des ungarischen Königs — Johann Zapolya starb am 22. Juli 1540 in Mühlbach bei Hermannstadt — erhielt der Vicedom in Steier den Auftrag, eine Post nach Pettau und zu Nikolaus Jurischiz zu legen und die 560 Gulden, welche er vom Prälaten in Steiermark erhalten hatte, hiefür zu verwenden. Er wurde ferner am 30. August angewiesen, eine Post von Laibach in das Feldlager des Jurischiz zu unterhalten²¹. Jedoch im Herbst, am 20. Oktober, konnte der Vicedom die von Mürrzzuschlag in das Windischland gelegten Posten auflassen²². Sicherlich erhielt auch die niederösterreichische Kammer den Auflassungsbefehl für die bis an die Grenze Steiermarks gelegten Posten.

Nach Zapolyas Tod entbrannten die für König Ferdinand I. unglücklich verlaufenden Kämpfe aufs neue. Die kriegerischen Ereignisse spielten sich in Ungarn ab. 1543 nahm der Sultan Fünfkirchen, Gran und Stuhlweißenburg. Da jedoch feindliche Einfälle in Steiermark oder in Krain nicht zu befürchten waren, unterließ man die Legung von

Postenkette von Wien über Graz nach Süden. Deshalb konnte im Februar 1541 der früher auf der Strecke von Wien nach Pettau eingesetzte Postbote Alexander Pauschinger zum Postverwalter im Feldlager, das sich in Ungarn befand, ernannt werden. Ja, der Vicedom in Steiermark konnte sogar angewiesen werden, die Post, die vom Hauptmann in den windischen Landen, Erasmus Teuffl, ankam, mit Fußboten oder nur bei Dringlichkeit mit einem reitenden Boten nach Wien zu übermitteln²³. Erst im Februar des Jahres 1563, elf Monate nach dem in Konstantinopel für acht Jahre geschlossenen Waffenstillstand, erhielt der Vicedom in Wien den Auftrag, dem Postmeister in Wien die notwendigen Mittel zur Errichtung einer Post von Wien nach Graz zu geben²⁴. Hiezu mochte die 1562 erfolgte Heimsuchung der Umgebung Luttenbergs durch türkische plündernde Banden — in welcher eine Eigenmächtigkeit eines türkischen Befehlshabers zu erblicken ist — und die Furcht vor weiteren Einfällen veranlaßt haben.

Eine wichtige Änderung für die Geschichte des Postwesens in Steiermark brachte das Jahr 1564. In seinem Kodizill hatte Kaiser Ferdinand I. die Teilung der österreichischen Lande verfügt. Nach seinem Tod übernahm Erzherzog Karl die Regentschaft in Innerösterreich, dem Johann Baptista von Paar die Übersiedlung der Mobilien der Regierung und Kammer von Wien nach Graz durchführte. Im Februar 1565 ist er als Postmeister in Graz nachweisbar²⁵. 1596 verlieh ihm der nachmalige Kaiser Ferdinand II. das Postwesen in Innerösterreich als erbliches Lehen²⁶. Da es nun nicht anging, daß Johann Baptistas Nachfolger, sein Sohn Hans Christov von Paar, der nach Wiedervereinigung Nieder- mit Innerösterreichs das Wiener Hofpostamt übernahm, das diesem untergeordnete innerösterreichische Postwesen als Lehen innehatte und das übergeordnete Amt nicht, so bat er den Kaiser um Belehnung auch mit diesem. Der Kaiser genehmigte diese Bitte und er unterfertigte am 4. September 1624 den Lehensbrief über das Hofpostmeisteramt in Böhmen, Ungarn sowie in Österreich unter und ober der Enns.

Als Johann Baptista die Leitung des innerösterreichischen Postwesens übernahm, bestand der Wien mit Graz verbindende Kurs nicht mehr. Es durchlief damals die steirischen Lande ein polnischer Kurs, welchen 1560 König Sigismund II. August von Polen errichtet hatte²⁷. Dieser Kurs, der für die Beförderung der diplomatischen Korrespondenz zwischen Krakau und Venedig bzw. Rom bestimmt war, ermöglichte es, Briefe von Wien nach Venedig innerhalb von sechs Tagen zu befördern. Diese kurze Beförderungsdauer veranlaßte Kaiser Ferdinand I. in einem an seinen Botschafter in Rom gerichteten Schreiben hervorzuheben, daß durch den vom polnischen König geplanten Kurs die römische Korre-

spondenz einige Tage früher ihr Ziel erreichen könne als früher, wo man gezwungen war, Briefe über Innsbruck und Trient nach Italien leiten zu lassen²⁸. Für Johann Baptista von Paar war jedoch dieser Kurs ein Dorn im Auge. Er erblickte in ihm ein äußerst gefährliches Konkurrenzunternehmen, welches geeignet schien, seine Einnahmen bedeutend zu schmälern. Sicherlich aus solchen Motiven verstand er es 1573, nach dem Tode des Postmeisters von Venedig, Rugiero de Taxis, Erzherzog Karl zu bewegen, dem Kaiser die Bitte vorzutragen, ihn entweder allein oder in Gemeinschaft mit dem kaiserlichen Postmeister zum Postmeister von Venedig ernennen zu lassen. Eine Bitte, die zwar nicht den gewünschten Erfolg erzielte, die aber beitrug, daß die jahrelangen Verhandlungen, welche für die Inbetriebsetzung eines von Wien über Graz nach Venedig führenden österreichischen Kurses notwendig waren, nicht einschließen. Erst am 30. Juni 1587 genehmigte Kaiser Rudolf II. die Errichtung dieses Kurses, nachdem Johann Baptista alles vorbereitet hatte, um den geregelteren Gang ins Werk setzen zu können²⁹.

Die Inbetriebsetzung ist für die zukünftigen Geschieke der Steiermark besonders deshalb wichtig, weil in dieser Kurslegung die Errichtung eines Dauerkurses zu erblicken ist. Daß Johann Baptista daran ein besonderes Interesse hatte, geht aus einem Reformvorschlag des Postmeisters von Köln, Jakob Henot, hervor, dem wir entnehmen, daß jener Kauf- und Handelsleute in Wien und Venedig anstiftete, zum Nachteil des Wiener Hofpostmeisters Briefe und Sachen einzusammeln und abzufertigen. Henot riet daher, die nach Venedig bestimmten Briefe wieder auf der alten Straße über Innsbruck leiten zu lassen³⁰. Hiezu kam es jedoch nicht. Denn wie alle Besserungsvorschläge des ausgehenden 16. Jahrhunderts Besserungsvorschläge blieben — wir stehen im Zeitalter der sogenannten österreichischen Postreformation —, so blieb es auch bei diesem.

Ausschlaggebend für ein solches Gutachten war aber auch der Umstand, daß aus der postähnlichen Anstalt, die wir zur Zeit Kaiser Maximilians I. kennengelernt haben, allmählich eine Postanstalt wurde, die es jedermann ermöglichte, sich ihrer zu bedienen. Freilich dienten einzelne im 17. und noch im beginnenden 18. Jahrhundert errichtete Postkurse hauptsächlich militärischen oder anderen verwaltungstechnischen Zwecken, mögen auch hie und da Briefe Privater befördert worden sein. Die Kämpfe, welche 1686 um Esseg, Mohač, Fünfkirchen und Sziget tobten, ließen einen feindlichen Einfall in Steiermark zwischen der Mur und der Drau befürchten. Um nun über die jeweilige Kriegslage unterrichtet zu sein, war in diesem Jahr die Legung einer Postenkette von Graz nach Esseg notwendig, die hinter Wildon von der über Marburg

führenden Poststraße abzweigte und in Wagendorf, Mureck und Radkersburg Postleger besaß. Am 17. August 1691 genehmigte Kaiser Leopold I. die Auflassung dieser drei Posten und hob hervor, daß außer der in Wernsee gelegenen Post die in Kroatien liegenden Posten Lubring, Copreinitz und St. Jergen zu belassen seien, da ja ohnehin der Ordinariatslauf über Ehrenhausen, Marburg und Pettau nach Warasdin führte³¹. Ferner wurden wiederholt Postketten zwischen Graz und Linz gelegt und nach kurzem Bestand wieder aufgelassen. Sie dienten gewöhnlich der Nachrichtenübermittlung, wenn sich der Kaiser im Reich aufhielt³².

Wir sind in einem Jahrhundert angelangt, in welchem wir unser Augenmerk besonders auf die innerpolitischen Verhältnisse Steiermarks richten müssen. Das Mißtrauen der Stände gegen die Regierung und deren getroffenen Maßregeln beherrschte die Zeiten nach 1619. Wenn auch der Stolz der Stände gebrochen war, den stillen und oft kleinlichen Krieg wider die Regierung gab die steirische Landschaft nicht auf, obgleich sie bereits auf manches Recht verzichtet hatte³³. Ein Mißtrauen, das sich auch im postalischen Leben auswirkte und zu mancher Beschwerde Anlaß gab. So sah sich 1670 der Obrist Johann Joseph Graf v. Herberstein bemüßigt, über die schlechte Bestellung der Post von Graz nach Karlstadt Klage zu führen. Er bat, den Postverwalter in Graz anweisen zu lassen, daß er die Post nach Karlstadt jeden Dienstag ebenso abfertige wie die italienische Post. Diese und auch andere Beschwerden veranlaßten den Hofpostmeister Carl Joseph Graf v. Paar in einem an den Kaiser gerichteten Bericht — der vermutlich aus dem Jahre 1676 stammt, es ist lediglich ein nicht datiertes Konzept erhalten —, sich mit den postalischen Verhältnissen in Steiermark auseinanderzusetzen. In ihm hebt er hervor, daß die dortigen Postbeförderer nach Belieben tun, was sie wollen. So habe der Posthalter in Ehrenhausen erst jüngst sich unterstanden, die Post von Wildon zu transferieren, wodurch die größte Konfusion entstanden ist. Er erbat den Auftrag, diese Post wieder auf die alte Station zu verlegen. Ferner trat der Hofpostmeister für die Auflassung der Post in Sauritsch ein, obgleich die steirischen Stände aus wohlwogenden Gründen 1676 diese zwischen Pettau und Warasdin gelegene Post errichtet hatten. Maßgebend waren für sie Bedenken, es könnten auf der langen Strecke Pferde zu Schaden geritten werden und auch Passagiere völlig ermatten. Der Hofpostmeister erblickte jedoch in der Errichtung dieser Poststation einen Eingriff in die ihm zustehenden Rechte und er würdigte nicht den Einwand der Stände, sie hätten durch die Errichtung der Post ihre Kompetenz keineswegs überschritten, denn in dieser Errichtung wäre nicht die Inbetriebnahme eines Postkurses zu erblicken. Der Graf v. Paar setzte seinen Willen durch.

Ein aus dem Jahre 1691 erhaltenes Postenverzeichnis führt diese Post nicht mehr an.

In diesem Jahre beantragte die innerösterreichische Kammer auf Anregung des „landschaftlichen“ Postmeisters von Warasdin, Hannß Georgen Geibiz, die Anlegung kaiserlicher Postämter in Wildon, Ehrenhausen, Marburg und Pettau. Ob und wann — wie man vermuten könnte — es zur Auflassung dieser Posten kam, ist nicht bekannt. Es ist wahrscheinlich, daß die Postmeister dieser Orte wegen Pflichtverletzungen entlassen wurden, so daß Neubesetzungen notwendig waren. Ist doch bekannt, daß die Postmeister von Warasdin und Pettau „die hocheiligen Expeditiones in Ihrer kaiserlichen Majestät wichtigen Angelegenheiten“ zurückgewiesen haben. Ja, der Postmeister von Warasdin unterstand sich sogar, die von Graz kommenden, an den Paarischen Postbeförderer gerichteten Pakete zu öffnen und die Korrespondenzen nach Belieben herauszunehmen. Er ließ auch verlautbaren, er habe den Befehl, den von Paar bestellten Postbeförderern aufzupassen, die Ordinari gegen Pettau wegzunehmen und sogar das Postpferd unter dem Postillion erschießen zu lassen. Geibiz, der, wie man sieht, eine gänzliche Lostrennung der Grenzposten von Wien anstrebte, sprach sich für die zukünftige Erhaltung der Posten durch die innerösterreichische Kammer aus. Diese war dagegen. Sie wollte zwecks Vermeidung „der bisherigen Konfusionen“ diese Posten im Namen des Kaisers bestellt wissen und sie hoffte hiedurch zu erreichen, daß diese Posten auch durch die Hofkammer erhalten werden könnten. Sie erzielte zwar die notwendige Besetzung der Posten, hatte aber nach wie vor für die Erhaltung dieser aufzukommen. Der Hofpostmeister war nämlich gegen die Übernahme der Erhaltungskosten.

Solche Vorkommnisse veranlaßten die Hofkammer in einem (nicht datierten, lediglich im Konzept erhaltenen) Gutachten mit dem Titel „In puncto I. Ö. Postwesen“, sich mit den Befugnissen der innerösterreichischen Kammer auseinanderzusetzen. In diesem hob sie hervor, daß die innerösterreichische Kammer lediglich die Verpflegung von 21 Pferden übernommen habe. Irgend welche Rechte aus dem Postregal sind ihr nicht übertragen worden. Denn diese stehen lediglich dem obristen Hofpostmeister zu, der bereits Amtshandlungen untersagt hat. Auch ist seine kaiserliche Majestät nicht gewillt, dieses Regal zu vergeben. Da nun die innerösterreichische Kammer keinen gesetzlichen Titel vorweisen kann, ist in ihrer Vorgangsweise zweifelsohne der Beginn mangelhaften Besitzes und schlechten Glaubens zu erblicken, welcher weder durch das kanonische Recht widerlegt, noch durch langjährige Ausübung ersessen werden kann³⁴.

Erst der am 17. August 1703 zwischen der Landschaft Steyer und dem Hofpostmeister zu Graz geschlossene Vergleich über das Grenzpostwesen bereitete solchen Unstimmigkeiten ein Ende. In diesem wurden die Rechte des Hofpostmeisters anerkannt. Die Stände erkannten das Eigentum und den Besitz des Hofpostmeisters an und sie verzichteten auf Einmengungen bei Besetzung freigewordener Postbefördererstellen. Der Hofpostmeister erklärte sich bereit, das Grenzpostwesen in zufriedenstellender Weise einzurichten und zu fördern³⁵.

Die zu Beginn des spanischen Erbfolgekrieges in Norditalien stattgefundenen Kämpfe veranlaßten die Zentralstellen, im August des Jahres 1703 eine Postenkette von Bruck a. d. M. durch Obersteier, Kärnten und das Pustertal bis Brixen zu errichten, wo sie Anschluß an den von Innsbruck nach Süden führenden Kurs fand. Zu den jährlichen Kosten von 3264 Gulden hatte über kaiserlichen Auftrag der Postverwalter in Graz einmal, u. zw. für die Errichtung, 500 Gulden beizutragen³⁶. Da zu Beginn des Jahres 1705 der Feind aus Tirol vertrieben wurde und da sich ferner die verwitwete Kurfürstin von der Pfalz nicht mehr in Judenburg aufhielt, wurde die Auflassung des Kurses beschlossen. Besonders ausschlaggebend für einen solchen Beschluß war aber, daß man die Erhaltungskosten ersparen wollte. Jedoch bis zur tatsächlichen Auflassung schienen Monate verstrichen zu sein. Denn nach einer Spezifikation schuldete man den 15 zwischen Kraubath und Drauburg gelegenen Posten für die Zeit vom 1. Februar 1705 bis letzten Juli 1706 zusammen 4410 Gulden³⁷. Es vergingen Monate, ehe es zur teilweisen Befriedigung der Postbeförderer kam. Erst im Sommer des Jahres 1708 erhielten sie lediglich eine Vorschußzahlung von 1500 Gulden³⁸.

Die Auflassung dieses Kurses schmerzte besonders die Landschaft in Kärnten, die sich darob stiefmütterlich behandelt fühlte. Sie bat, daß die Post von Klagenfurt nach Tirol durch das Pustertal und in der anderen Richtung entweder über Obersteier und Bruck a. d. M. oder über Völkermarkt, Tiefenbach, Lavamünd, Mauten (Hohenmauten), Eibiswald und Preding eingerichtet werde und versprach hierfür jährlich 500 Gulden zu bezahlen. Diese Bitte veranlaßte den Hofpostmeister 1709 lediglich darauf hinzuweisen, daß er zwischen Klagenfurt und Oberdrauburg hin- und hergehende Postboten bestellt habe, wodurch die Post zwar etwas langsamer, aber ordentlich befördert werde. Für die Postverbindung mit Graz könne der Klagenfurter Bote sorgen. So erleide die Landschaft in Kärnten sicherlich keinen Mangel und sie habe deshalb auch keine Ursache zu einer Klage. Gegen die Einrichtung einer Post durch Kärnten und das Pustertal sprach sich am selben Tag (12. Jänner 1709) auch die österreichische Hofkanzlei aus, weil nach

ihrer Ansicht neben dieser Strecke die über Graz, Krain und Görz nach Italien befindlichen Posten unmöglich weiterbestehen könnten. Da das Reisen auf der oberen Straße (d. i. durch Kärnten) bequemer ist, würden die meisten Passagiere diesen Weg wählen, so daß die auf der unteren Straße bestellten Postbeförderer ohne Ritte und daher ohne Einkommen dastehen würden. Diese Posten müßten aufgelassen werden, wogegen sich sicherlich die Landesbehörden in Graz, Krain und Görz aussprechen würden³⁹.

Bis zur Errichtung dieses Kurses vergingen Jahre. In einem aus dem Jahre 1720 erhaltenen Postkursverzeichnis ist er nachweisbar⁴⁰. Wenige Jahre später sollte es jedoch wieder zur Auflassung kommen, eine Anordnung, welche die kärntnerische Landschaft zwar nicht verhindern, aber doch verzögern konnte. In ihrer Eingabe vom 31. Oktober 1736 hob sie hervor, daß Kärnten unter allen deutschen Erbländern so unglücklich sei, daß es nicht nur keine Poststraße, sondern nicht einmal eine einzige regulierte Poststation besitze⁴¹. Dessenungeachtet genehmigte Kaiser Karl VI. 1738 die Auflassung⁴². Jedoch im zweiten Regierungsjahr seiner Nachfolgerin, der Kaiserin Maria Theresia, wurde er wieder errichtet. Mußten doch die von Wien nach Innsbruck zu befördernden Stafetten in der Zeit vom 16. August 1741 bis zum 30. April 1743 über Klagenfurt befördert werden. Als am 24. Juli 1744 das Postdirektorium in Wien die Bezahlung der Stafettengelder (1876 Gulden, 45 kr.) anordnete, sprach es sich für die Belassung des Kurses aus. Im folgenden Jahr verpflichtete sich Kärnten, für die Erhaltung jährlich 1600 Gulden beizusteuern und diesen Betrag an das Hauptpostamt in Klagenfurt abzuführen⁴³. Nun konnte diese Poststraße erhalten und auf ihr die italienische Post abgeleitet werden.

Während für die Errichtung der zur Zeit des Regierungsantrittes Maria Theresias bestandenen Postenketten ausschließlich staatspolitische Momente ausschlaggebend waren, wurden nach ihrem Regierungsantritt Kurse lediglich zur Förderung des Handels und im Interesse des Publikums errichtet. Man war auch bestrebt, durch die Inbetriebsetzung von Diligenzen — wöchentlich zu bestimmten Zeiten abgehende und ankommende Postwagen, die Personen und Waren beförderten — den Reiseverkehr zu heben. Ein Vorhaben, das auf die ersprißliche Tätigkeit des thurn- und taxisschen Bevollmächtigten in Wien, des Freiherrn von Lilien, zurückzuführen ist. Dieser schlug 1746 die Einführung eines solchen Wagens zwischen Wien, Passau und Regensburg vor. Die Zentralstelle in Wien lehnte dieses Anbot ab. Hiedurch ließ er sich jedoch nicht entmutigen. Er ließ auf eigene Kosten Postwagen zwischen Wien und Passau und zwischen Wien und Prag verkehren. Da diese Neueinfüh-

rung den von ihm erwarteten Erfolg erzielte, ordnete Maria Theresia im Jahre 1749 an, daß auf den Hauptstraßen nach und nach solche Dili- genzen in Betrieb genommen werden sollten. Zufolge kaiserlicher Reso- lution vom 21. Juli 1750 wurden diese Reisegelegenheiten auch zwischen Wien und Graz eingeführt⁴⁴. Zwei Jahre später verkehrte ein solcher Wagen zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt, welchen die Reprä- sentation und Kammer in Klagenfurt auftragsgemäß errichtet hatte⁴⁵.

Diese Vorgänge beobachtete auch der Postverwalter von Graz, Johann Sigismund Polan. Sie spornten ihn an, die Errichtung eines Postkurses zwischen Graz und Linz zu beantragen, der sowohl dem Publikum als auch dem Commerz nützlich sein könnte. Maria Theresia genehmigte am 12. Februar 1751 den von der Hofkammer unterbreiteten alleruntertänigsten Vortrag und sie verfügte den Kursbeginn mit 1. Mai 1751⁴⁶. Im selben Jahr wurde zur Bequemlichkeit des reisenden Publi- kums eine Postenkette zwischen St. Pölten und Mariazell errichtet. Zur Inbetriebsetzung eines reitenden Briefpostkurses auf dieser Strecke kam es jedoch erst 1754⁴⁷.

Auf größere Schwierigkeiten stieß die Einrichtung eines von Graz über Körmend nach Ofen führenden Postwagens, der den Zweck er- füllen sollte, die Handelsbeziehungen zwischen Graz und den ober- ungarischen Städten in Gang zu bringen. Mit dieser Frage hatte sich über allerhöchsten Auftrag die Hofkammer zu beschäftigen. Sie sprach sich gegen die Einführung des Postwagens aus, weil sich die Betriebs- kosten jährlich mit ungefähr 8000 Gulden beziffern würden, welchen Ausgaben jedoch nur Einnahmen von 1000 Gulden gegenüberstünden. Es käme daher die allfällige Errichtung des Postwagens erst in einem späteren Zeitpunkt in Betracht. Eine solche Äußerung war jedoch der Kaiserin nicht genehm und sie beauftragte die Hofkammer, zu erheben, mit welchen oberungarischen Städten Graz in einer Commercialverbin- dung stehe, so daß man doch auf seine Rechnung kommen könne, würde man einen Postwagen von dieser Stadt dorthin einrichten und hiemit den Commercialzug nach Ungarn besser einleiten und in Gang bringen. Diese Frage veranlaßte den niederösterreichischen Commerci- Concessus zu seinem Gutachten vom 5. September 1768, nach dem der neu anzulegende Postwagen bloß Passagiere befördern würde. Für Frachtenbeförderung käme er nicht in Betracht, da Graz höchstens Waren ausführt, die aus dem Litorale kommen. Diese Waren werden übrigens auf der Mur oder der Drau nach Ungarn befördert. Für eine allfällige Beförderung auf dem Landweg käme höchstens der Weg über Wr.-Neustadt in Betracht, weil in anderen Gegenden notwendige Straßen und Posthaltereien erst mit überaus großen Kosten eingerichtet werden

müßten. Man dürfe auch nicht übersehen, daß der Grazer Markt ledig- lich von wenigen kroatischen und fast von keinem einzigen ungarischen Händler besucht werde. In gleicher Weise sprach sich der steirische Commercialconcessus in seinem Bericht vom 12. April 1769 aus. Diese Gutachten veranlaßten die Hofkammer, von einer Einführung des Post- wagens Abstand zu nehmen⁴⁸. Wann es jedoch zur Errichtung eines Kurses von Graz nach Körmend kam und wann auf ihm Postwagen ver- kehrten, konnte ich dem in Wien befindlichen Aktenmaterial nicht entnehmen. In einer 1789 aktenmäßig niedergelegten Behauptung der Witwe des Postmeisters von Gleisdorf, Elisabeth Eberlin, ist zu lesen, daß ihr am 18. Februar 1789 gestorbener Gatte diese Poststation neun- zehn Jahre geleitet habe. Schenken wir dieser Behauptung Glauben, so können wir das Errichtungsjahr der von Graz über Gleisdorf, Ilz und Fürstenfeld führenden Postenkette mit 1770 ansetzen. In diesem Jahr mochte aber bloß ein Reitkurs bestanden haben, der Briefe enthaltende Felleisen beförderte. Postkutschen dürften damals mangels eines ge- eigneten Zustandes der Straße kaum verkehrt haben⁴⁹.

Zwischen Graz und Salzburg ist bereits im ausgehenden 16. Jahr- hundert eine Botenanstalt nachweisbar⁵⁰, deren Leitung 1761 der Post- meister von Peggau Christov Haas übernahm. Er bat 1791 um die lebens- längliche Überlassung dieser. Die Landesstelle beantragte jedoch die Abweisung seines Ansuchens, weil sie in der Errichtung eines ordent- lichen Postkurses einen wesentlichen Vorteil für das Ärar erblickte. Diesem Antrag wurde jedoch zufolge allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1790 keine Folge gegeben, da das Publikum ohnehin durch die Postboten alle Bequemlichkeiten genieße und ein Postwagen von Triest über Laibach, Klagenfurt nach Salzburg verkehrte. So blieb dem Postmeister von Peggau die Leitung des Botenkurses bis zu seinem Lebensende (1791). Nun sollte diese der Inhaber der kleinen Post in Graz übernehmen. Hiezu kam es jedoch nicht. Sie wurde dem bürger- lichen Kleinuhrenmacher Johann Beuger wegen seiner Eigenschaft als Teilhaber der haasischen Verlassenschaft übertragen, der sie bis 1808 leitete. In diesem Jahr kam es nämlich zur Errichtung eines Postkurses zwischen Graz und Salzburg⁵¹.

Von diesem Kurs zweigte im folgenden Jahr bei Stainach eine nach Radstadt führende Postenkette ab, welchen Ort der zwischen Salzburg und Villach verkehrende Postwagen berührte. Auch diese wurde zur Förderung des korrespondierenden und handelnden Publikums errichtet⁵².

Aus ebensolchen Gründen plante der Hofpostmeister Wenzel Fürst von Paar — wie es seinem an den Hofkammerpräsidenten und Finanz-

minister Graf von Zichy gerichteten Schreiben vom 21. Juni 1808 zu entnehmen ist — die Herstellung eines Seitenkurses von Judenburg über Zeiring, Tauern und Trieben nach Gaishorn oder nach Rottenmann. Jedoch bis zur Errichtung verstrichen viele Jahre. Erst 1849 konnte man mit dem Postwagen von Rottenmann nach Unzmarkt, welcher Ort auf der von Bruck an der Mur über Klagenfurt laufenden Postenkette liegt, reisen.

Es mußten mehr als zwei Jahrzehnte vergehen, ehe jener Kurs zustande kam, auf welchem bereits 1506 Boten Briefe von Graz über Hartberg nach Wien brachten. Im Jahre 1825 erwoß man die Errichtung dieses Kurses, da die Strecke über Aspang um eineinhalb Posten kürzer ist als jene über den Semmering. Als von dieser Absicht die Postmeister von Neunkirchen und Schottwien erfuhren, bewarben sie sich um Postmeisterstellen auf dem erst zu errichtenden Kurs. Sie fürchteten nämlich, sollten dort andere Postmeister eingesetzt werden, einen bedeutenden Verdienstentgang, da sie ihre Pferde gegen Bezahlung des Rittgeldes lediglich für Posten von und nach Kärnten zur Verfügung zu stellen hätten. Ihre Bitte wurde, wie wir dem Bericht der Obersten Hofpostverwaltung vom 18. Juni 1825 entnehmen, umsonst gestellt. Mit diesem Bericht erzielte die Hofpostverwaltung jedoch die Einholung von Gutachten verschiedener Stellen, welche die Errichtung des Kurses zwar als äußerst wünschenswert erachteten, die aber nicht verschwiegen, daß die Straße über Aspang noch nicht vollendet ist. Auch stand noch nicht fest, in welchen Orten Posten zu errichten wären. Deshalb wurden die Bittsteller angewiesen, die Ausschreibung der Poststationen zu erwarten⁵³. Neun Jahre später, 1834, regte der damalige Hofrat und Oberste Hofpostverwalter Maximilian Ritter Otto von Ottenfeld die Errichtung dieses Kurses an und er begann seinen an die Hofkammer gerichteten Bericht mit folgenden Worten: „Wenn man die meisten Postkarten der deutschen Nachbarstaaten, vorzüglich jene von Preußen und Sachsen betrachtet, so muß die Menge der Posteinrichtungen auffallen, die im Vergleich mit jenen der k. k. österreichischen Provinzen...“ Die Hofkammer erachtete Ottenfelds Streben zwar als äußerst lobenswert, sie unternahm aber nichts, was der Beschleunigung dieses Kurses dienlich gewesen wäre⁵⁴. 1841 stellte die Hofpostverwaltung abermals den Antrag, diesen Kurs zu errichten, und sie führte in ihrer Begründung jene Elementarereignisse am Semmering an, die 1827 die Umleitung der über Bruck verkehrenden Postwagen über Aspang notwendig machten. Ferner führte sie aus, daß bereits 1835 das Einvernehmen mit dem steiermärkischen Gubernium zwecks Herstellung der Straße zur Benützung der Postverbindung gepflogen wurde, ein

Einvernehmen, welches erst 1841 zu einem Gutachten führte, nach welchem die notwendigen Arbeiten wenigstens fünf Jahre in Anspruch nehmen würden. Jedoch zwei Jahre später, 1843, sah sich die Oberste Hofpostverwaltung veranlaßt, ihren Antrag zurückzuziehen, da eine bedeutende Beschleunigung des Verkehrs durch die Benützung der Wien—Raaber Eisenbahn erzielt werden könne; es war ihr nämlich damals nicht bekannt, daß der Beschluß wegen des Baues der Eisenbahn zwischen Triest und Mürzzuschlag auf Staatskosten gefaßt wurde und daß die Gloggnitzer Bahn zur Beförderung von Postsendungen auf der Strecke zwischen Wien und Gloggnitz werde benützt werden können. Die Hofkammer stimmte dieser Stellungnahme vollinhaltlich zu und nahm von der Errichtung des Kurses Abstand⁵⁵.

Der Betrieb mit Postwagen wurde auf dieser Strecke 1849 aufgenommen. Diese fuhren jedoch nicht, wie man hätte vermuten können, von Hartberg über Gleisdorf nach Graz, nein, sie führten die Reisenden über Fürstenfeld, Kirchbach nach Kirchberg. Damals war bereits der Kurort Gleichenberg dem Postnetz angeschlossen, von welchem Ort man über Fürstenfeld nach Wien, oder nach Ungarn, oder über Kirchberg auf dem kürzesten Weg nach Graz gelangen konnte⁵⁶. Der Aufschwung, den dieser Kurort in der Mitte des 19. Jahrhunderts genommen hatte, trug auch bei, daß während der Badezeit der Personenverkehr zwischen Straß und Mureck bedeutend war. Privatfahren sorgten für Reisende. Auch wurde nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke nach Cilli ein stärkerer Fremdenverkehr erwartet⁵⁷. Aus solchen Erwägungen kam es 1846 zur Verlegung der Poststation von Straß nach Spielfeld, welchen Ort die Bahn berührte, und zur Eröffnung einer Postenkette nach Nagy Kanizsa mit Seitenkursen nach Luttenberg und Gleichenberg. Dieser Kurs sollte ermöglichen, die Korrespondenz der abseits der Bahn wohnenden Bevölkerung zu erleichtern, er sollte sie aber auch mit dem Personenverkehr auf der Staatseisenbahn in entsprechende Verbindung bringen⁵⁸.

Anmerkungen

¹ Einem nicht datierten, im Haus-, Hof- und Staatsarchiv (Maximiliana Fas. 40 b) hinterlegten Stundenpaß ist zu entnehmen, daß am „22 tag mai am freitag nach dem auffertag“ in Hartberg eine Postübergabe stattfand. Demnach konnte der Stundenpaß in den Jahren 1506, 1517 oder 1528 ausgestellt worden sein. Für das Jahr 1506 spricht der nachweisbare Aufenthalt Maximilians I. in Innerösterreich. Am 22. Mai 1517 weilte er in Tyffell in Belgien. (Victor Kraus. Itinerarium Maximiliani I. AÖG. Bd. 87. ./ Wien 1899 ./ S. 314.) Im Mai des Jahres 1528 weilte König Ferdinand I. in Prag. (Wilhelm Bauer. Die Korrespondenz Ferdinands I. Bd. II. Hälfte I. ./ Wien 1937 ./ S. 217 ff.) Hieraus ergibt sich, daß die Annahme Kalmus Ludwig (Weltgeschichte der Post ./ Wien 1937 ./ S. 72) der Stundenpaß stamme aus dem Jahre 1514, unrichtig ist. Ebenso unrichtig ist ferner seine Behauptung, der in Graz weilende Postmeister Simon von

Taxis ist mit dem gleichzeitigen und gleichnamigen Bruder des Johann Baptista und Maffeo von Taxis ident. Dieser Simon ist am 19. Mai 1506 vermutlich in Spanien mit seinem Onkel Franz von Taxis nachweisbar. (Vgl. Nombramiento de Francisco de Taxis y de su sobrino Simon de Taxis expedido por la Reina Doña Juana y su esposo Felipe el Hermoso en la Coruña el 19 de mayo de 1506 in Boletín de la academia iberoamericana de historia postal. [Madrid, Jänner 1951], S. 30 f.) Die verwandtschaftlichen Beziehungen des in Graz weilenden Simon von Taxis mit den übrigen gleichzeitig im Postdienst verwendeten Familienangehörigen konnten nicht geklärt werden. (Laut schriftlicher Mitteilung des derzeitigen fürstl. thurn- und taxisschen Oberarchivrates Dr. Georg Stail in Regensburg.) — ² Vgl. Wlecek Hildegard. Studien zur Geschichte des Wiener Hofpostmeisteramtes unter Ferdinand I. Dis. (Wien 1945), S. 38 ff und 95 ff. — ³ Hofkammerarchiv Wien; österreichisches Gedenkbuch (im folgenden Ö.G. zitiert). Bd. 24. bl. 25. — ⁴ eb. bl. 52. — ⁵ eb. bl. 80. — ⁶ Erhard Riedel. Mauritius von Paar. Der erste Postmeister von Linz. Oberösterreichische Heimatblätter (Linz 1951). S. 52. — ⁷ Vgl. Dr. Franz Ilwof. Die Einfälle der Türken in der Steiermark. Mitteilungen des historischen Vereines für Steiermark. (Graz 1859, S. 179 ff. 1861, S. 207 ff. 1862, S. 203 ff. 1867, S. 85 ff.) — ⁸ Ludwig Bittner. Chronologisches Verzeichnis der österreichischen Staatsverträge. Bd. I (Wien 1903). S. 9. — ⁹ Ö.G. Bd. 34 bl. 108. — ¹⁰ eb. Bd. 22. bl. 58. — ¹¹ eb. Bd. 28. bl. 166. — ¹² eb. Bd. 27. bl. 152 und Bd. 28 bl. 63. — ¹³ eb. bl. 82. — ¹⁴ eb. Bd. 32. bl. 110. — ¹⁵ eb. Bd. 34. bl. 226. — ¹⁶ Bittner a. a. O. S. 15 f. — ¹⁷ G.B. Bd. 46. bl. 84. — ¹⁸ eb. bl. 133. — ¹⁹ eb. Bd. 43. bl. 105. — ²⁰ Bittner a. a. O. S. 11. — ²¹ G.B. Bd. 48. bl. 132 und 195. — ²² eb. bl. 239. — ²³ eb. Bd. 52. bl. 39 und 109. — ²⁴ eb. Bd. 91. bl. 55. — ²⁵ Dr. Viktor Thiel. Die innerösterreichische Zentralverwaltung (Wien 1916. Sonderabdruck aus AÖG.). S. 27. — ²⁶ Hofkammerarchiv Wien. Postwesen Generalien (im folgenden P.G. zitiert). F. 2. bl. 956—959. — ²⁷ Vgl. Kalmus a. a. O. S. 150. Er setzt die Errichtung des Kurses mit 1558 fest. — ²⁸ Th. Sickel. Zur Geschichte des Konzils von Trient. Bd. 2 (Wien 1872), S. 81 ff. — ²⁹ Vgl. Kalmus a. a. O. S. 162. — ³⁰ Effenberger Eduard. Aus alten Postakten (Wien 1918). S. 117. — ³¹ P.G. F. 12. bl. 592—596. — ³² Der Kurs von Graz nach Linz ist als Gelegenheitskurs in folgenden Jahren nachweisbar: 1602, 1644, 1650, 1652, 1657, 1660, 1664 und 1722. — ³³ Mell Anton. Grundriß zur Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte des Landes Steiermark (Graz-Wien-Leipzig 1929). S. 570 f. — ³⁴ P.G. F. 10. bl. 271—1291; F. 12. bl. 634; F. 13. bl. 329—335. Vgl. Effenberger a. a. O. S. 380. — ³⁵ Effenberger a. a. O. S. 381. — ³⁶ P.G. F. 15. bl. 114—115. ³⁷ Hofkammerarchiv Wien. I. Ö. Kammer. 1706 April 14. 1707 Oktober 8. — ³⁸ eb. 1708 Juli 24. — ³⁹ eb. 1709 Jänner 12. — ⁴⁰ Effenberger a. a. O. S. 206. — ⁴¹ P.G. F. 21. bl. 53—62. — ⁴² eb. F. 22. bl. 51—52. — ⁴³ I. Ö. Kammer. 1745 April 18. 1746 Februar 5. — ⁴⁴ Effenberger Eduard. Die österreichische Post und ihre Reformen unter Kaiserin Maria Theresia und Kaiser Josef II. (Wien 1916). S. 48. — ⁴⁵ Hofkammerarchiv Wien. Cam. Fas 10. Bd. 16. bl. 1476—1486. 41. ex September. — ⁴⁶ Hofkammerarchiv Wien. Cam. Fas. 4. 5. ex Februar 1751. — ⁴⁷ eb. Nr. 17. bl. 1576—1521. — ⁴⁸ Hofkammerarchiv Wien. I. Ö. Commerz (1749—1771). bl. 125—150. — ⁴⁹ Hofkammerarchiv Wien. Paarakten. F. 7. 1789 63. und 64. ex Februar. — ⁵⁰ Im Jahre 1608 ist außerdem eine kaiserliche Fußpost nachweisbar, die den schriftlichen Verkehr zwischen Graz, Salzburg und Regensburg vermittelte. (Effenberger, Aus alten Postakten. S. 327.) Anlässlich des Wahltages wurde 1619 eine reitende Post zwischen Bruck a. d. M. und Salzburg errichtet (eb. S. 378). Jedoch nach Beendigung des Wahltages verkehrten wieder Fußboten zwischen Bruck und Salzburg. Wie aus einem an den Hofpostmeister Hans Christov von Paar gerichteten Auflassungsbefehl ersichtlich ist, wurden Boten in Mautern, Rottenmann, Radstadt, Werfen und Salzburg eingesetzt. (Effenberger a. a. O. S. 378.) — ⁵¹ Cam. Fas. 9. Bd. 504. 1802/8 391 Dezember. Vgl. hiezu Dr. Fritz Popelka, Die Grazer Stadtpost (1796—1847). Ein Kapitel aus der österreichischen Postgeschichte (Wien 1932). — ⁵² Cam. Fas. 9. Bd. 547. 1809/8 151 Jänner. — ⁵³ eb. 36882/1436—1825. — ⁵⁴ eb. 12519/539—1834. — ⁵⁵ eb. 34273/1543—1843. — ⁵⁶ Ferdinand Heinzl. Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffkursbuch (Wien 1854). S. 38. — ⁵⁷ Cam. Fas. 9. 17635/709—1846. — ⁵⁸ eb. 11677/487—1846.

Richtigstellung zur Karte S. 19:

Cilli 1716 n. statt 1716, Graz (1506) statt 1506, Radkersburg 1846 statt 1831.