

Mit Kutsche, Bauernpost und Zug

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts entdeckte das Bürgertum das Reisen für sich: Zu Fuß oder mit Postkutschen schwärmten Städter aus, um Landschaften zu erkunden. Ihre Erfahrungen hielten sie oftmals in später publizierten Berichten fest, die heute noch ein lebhaftes Bild vom Reisen damals liefern.

Von Brigitte Krizsanits

Schon von Weitem
wären die charakte-
ristischen gelben
Kutschen sichtbar.
Noch heute erinnern
geschmiedete
Posthörner an
Hauswänden an
einstige Post-
stationen.



Mit dem Ende des 18. Jahrhunderts gewann das Umland der Städte für die Stadtbewohner maßgeblich an Attraktivität. Damit rückten die Landschaft rund um Wien und auch die weiteren Kronländer ab jenem Zeitpunkt in das breitere Interesse. Vermehrt publizierten Reisende ihre Erlebnisse in Büchern. Im Stil wie auch im Inhalt kamen diese Berichte vorerst einer Funktion nach: Sie vermittelten Informationen, ohne dabei ästhetische Ansprüche zu stellen, und fassten bereits erschienene Werke zusammen. Mehr und mehr wurden ab dem Ende des 18. Jahrhunderts in diese „topographischen“ Bücher auch soziale und künstlerische Gesichtspunkte mit einbezogen. Und so entwickelten sich die ursprünglich praktisch gehaltenen „Statistiken“ mit Distanzangaben und den wichtigsten topographischen Beschreibungen zu Schilderungen, gefärbt von persönlichen Erfahrungen. Die vor Ort vorgefundene „große Geschichte“ vermengte sich mit den eigenen Erlebnissen – dem Essen, das nicht munde- te, der unbequemen Reise – zu einer eigenen, erlebten Geschichte, wurde niedergeschrieben und so einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Genau solche Erfahrungen brachte der englische Reisende John Paget zu Papier und gibt damit einen durchaus lebhaften Einblick in das ungarische Postkutschenwesen der 1830er-Jahre. Er weilte seit Juni 1835 in Wien und startete von dort eine Reise nach Ungarn und Siebenbürgen, die er in seinem Werk „Hungary and Transylvania, with Remarks on Their Condition, Social, Political and Economical“ veröffentlichte.

Pagets Reiseerfahrungen seien an dieser Stelle in gekürzter Form wiedergegeben: „Es war um sechs Uhr in der Früh, als der adrette Pressburger Postillion in sein Horn blies, um seiner Ungeduld über unsere halbe Stunde Verspätung Ausdruck zu verleihen, und wir setzten uns in Richtung Neusiedler See in Bewegung [...] Die Fahrt zum Ende des Sees sollte rund 60 Meilen sein und wir rechneten, dafür mit der Post einen Tag zu benötigen. Von allen Arten in Ungarn zu reisen ist die Post die teuerste und für mich letztendlich auch die unangenehmste. Der Pferde-Ersatz ist dürftig und wenn es dem Reisenden passiert, gerade vor oder nach dem Postwagen anzukommen, muss er gewöhnlich eine Zeit warten, bis er die Zahl an Pferden hat, die er benötigt.“ Als Reisege- schwindigkeit führte Paget fünf Meilen pro Stunde an, Eindruck dürfte auf ihn der Postillion gemacht haben: Dieser trug auf seinem Kopf Federbuschen – eines Feldmar- schalls ebenbürtig, wie der Engländer schreibt – und war mit roten Rock mit purpurnen Aufschlägen bekleidet.

Parallel zu der kaiserlichen Post hatte sich in Ungarn jedoch ein weiteres Beförderungssystem entwickelt: „Wenn der Leser jedoch die Gelegenheit hat, von Wien nach Budapest zu fahren, und falls er noch dazu ein Liebhaber des Selbstfahrens sein sollte, so empfehle ich ihm das, was die ‚Bauern Post‘ genannt wird. Falls ihn Dampfschiffe und Eisenbahn noch nicht umgebracht haben, dann wird sie ihm bestimmt

den Garaus machen.“ Diese Bauern- post war eine Ersatzpost, die sich gegen anfänglichen Widerstand auch bei der Verwaltung durchgesetzt hatte und die Strecke, von Wien kommend ab der ungarischen Grenze bis Budapest bediente. „Die Geschwindigkeit, mit der diese Männer mit ihren vier kleinen Pferden ihre leichten Wiener Wagen fahren, ist etwas Wundervolles, besonders, wenn man die Länge einiger ihrer Poststationen bedenkt.“ Die Pausen wären kurz – etwa eine Viertelstunde – und dieselben

Die Geschwindigkeit, mit der diese Männer mit ihren vier kleinen Pferden ihre leichten Wiener Wagen fahren, ist etwas Wundervolles, besonders, wenn man die Länge einiger ihrer Poststationen bedenkt.

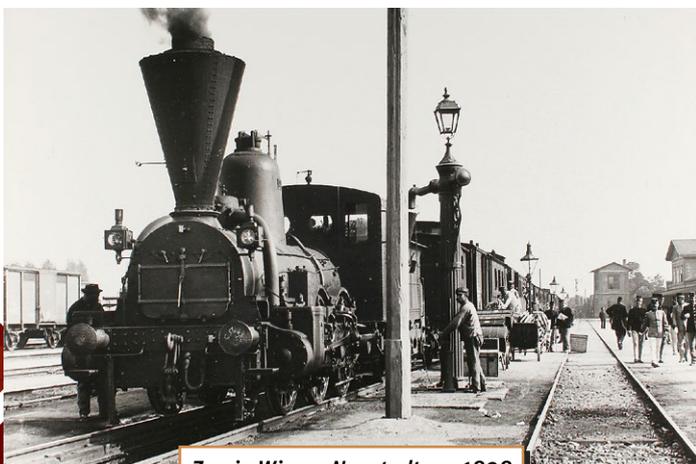
John Paget

Pferde legten die letzte Strecke, etwa 40 Meilen, in rund vier Stunden zurück. Besondere Bewunderung riefen jedoch die Kutscher hervor: „wild looking driver“ mit langem, im Wind wehendem Haar.

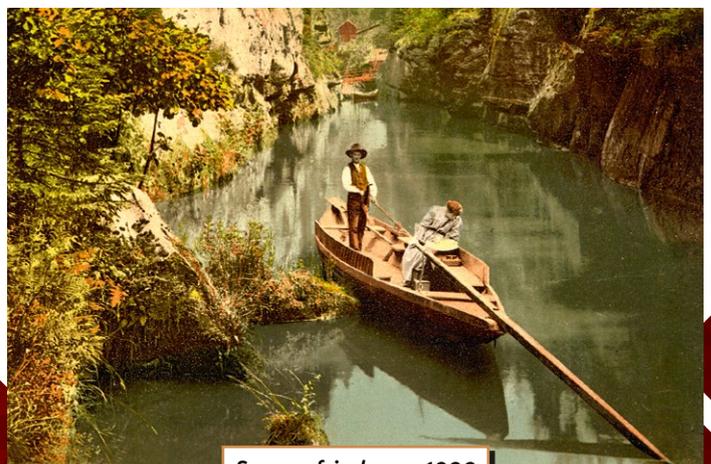
Wenige Jahre nach Pagets Buch erschienen bereits die ersten Reisebücher, die auch Eisenbahnrou- ten beinhalteten. Adalbert Krickel, der 1831 noch die Fußreise an den

Neusiedlersee gerühmt hatte, veröffentlichte 1843 das Buch „Eisenbahn-Ausflüge von Wien nach Neustadt“. Vier Jahre später wurde das Eisenbahnstück zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg eröffnet und bereits 1848 erschienen Josef Vinzent Häuflers „Ausflüge in das südöstliche Grenzgebirge und an den Neusiedlersee, mit Benutzung der Wr. Neustädter-Ödenburger Eisenbahn“. Die Eisenbahn brachte eine neue Möglichkeit, die Gegenden um Wien zu erkunden, und stellte damit die Weichen für das Ende des Postkutschenwesens. ☼

FOTOS: TECHNISCHES MUSEUM WIEN; HISTOTOPICS/ULLSTEIN BILD/PICTUREDESK.COM; SAMMLUNG HUBMANN/MAGNO/PICTUREDESK.COM



Zug in Wiener Neustadt um 1898



Sommerfrische um 1900