

1808 W. J. Heinen: Die Art in Deutschland zu reisen

[Ausschnitt aus:] Der BEGLEITER AUF REISEN durch Deutschland. | Frei nach dem Französischen bearbeitet, mit einer Vorrede und Zusätzen, die Aachen, Bonn, Coblenz und Cöln betreffen, vermehrt | von Wilhelm Joseph Heinen. | 1. Theil. | Cöln am Rhein | in der neuen Verlagsbuchhandlung | 1808 [Seite 1 – 29].

Art zu Reisen.

Einrichtung der Posten, und Gefähre. Anmerkungen. Bemerkungen, welche den Reisenden auf seinem Wege interessiren. Gewicht, Maass und Münze.

Im Allgemeinen sind die Posten Deutschlands sehr gut eingerichtet. In verschiedenen Theilen dieses Reiches sind sie ein Eigenthum des Landesherrn; in andern stehen sie unter der Leitung des Fürsten von Thum und Taxis, welcher hiemit im Jahre 1615 belehnt wurde; weil einer seiner Vorfahren die erste Postanlage in den Niederlanden unter Maximilian dem Ersten machte; und in Deutschland eine nach demselben Plane einzurichten beauftragt ward. Herr Randel <2> giebt die Zahl der Postofficianten und Dieser auf mehr als 20,000 Personen; und die Einkünften auf eine Million Reichsthaler an. Andre bestimmen dieselbe nur auf eine Million Gulden: Allein durch die Abtretung der Niederlande und des linken Rheinufers, durch die Besitznehmung der zur Entschädigung bestimmten Länder, in welchen der König von Preussen ehemals, nun der König von Westphalen, der Grossherzog von Berg, und andre deutschen Fürsten ihre eigenen Posten einrichteten, wurden diese Einkünften nicht wenig geschmälert.

Schon nach dem Westphälischen Frieden hatten verschiedene Fürsten ihre eigenen Posten angelegt; dem handelnden und reisenden Publikum würde es aber in jeder Hinsicht weit erspriesslicher seyn, wenn das Postwesen von den Hindernissen, die ihm die Menge dergleichen besonderer Anstalten in den Weg legt, befreiet, und wieder in seiner alten Verfassung wäre. In einigen Provinzen Deutschlands findet man auf den Hauptstrassen in gewissen Entfernungen Meilenzeiger aufgestellt, wodurch der Reisende nicht nur seinen bereits zurückgelegten Weg bestimmen; sondern auch genau die Entfernung eines Ortes vorn andern erkennen kann. Es ist zu bedauern, dass diese nützlichen Anstalten nicht unterhalten, ja in manchen Gegenden, wie im Königreiche Sachsen, schon in einen ziemlichen Verfall gerathen, wodurch sich derselben gänzliches Verschwinden befürchten lässt. Uebrigens ist es nicht zu läugnen, dass das mittägliche Deutschland in jeder Hinsicht, rücksichtlich der Strassen, das Nördliche unendlich überwiegt. In dem südlichen <3> Theile dieses Reiches kann man von Frankfurt oder auch von Nürnberg nach Wien, von da in die Schweiz, oder nach Italien, und eben so wieder auf besagte Oerter in jeder Richtung zurückkehren, ohne die gepflasterten Strassen weder zu verlieren, noch auf den Poststationen eine üble Bedienung befürchten zu müssen.

Unter allen Chausseen Deutschlands, verdienen jene in Bayern, im Fuldischen, im Pfälzischen, zwischen Mannheim, Schwetzingen, Oggersheim etc. wie auch jene von Meinungen nach Würzburg den ersten Rang. Auf diesen herrlichen Strassen ist man im Stande ganze Stunden zu machen, ohne den mindesten Stoss, oder starkes Rütteln zu empfinden. Das leichte Bewegen des Gefähres fühlet man hier kaum, was doch auf Chausseen unvermeidlich ist. Diesem folgen die Würzburgischen und Würtembergischen Strassen, und unter die schlechten verdienen die Mainzer, die Badenischen und Baireutischen Chausseen gar nicht gerechnet zu werden. Jene im kaiserlichen Staate, welche in Deutschland die Ersten waren, sind durch den Krieg nicht wenig in Unstand gerathen, obwohl man nun mit ihrer Ausbesserung wieder beschäftigt ist. Die Brücken in Bayern und Oestreich sind nicht wie in Hanover von gehauenen Steinen: sondern schlechtweg von Holz aufgeführt; wobei die quer liegenden Dielen oder Bretter oft so übel verbunden sind, dass man dazwischen den schnellen Lauf des Wassers sehen kann. Diese Bauart aber ist in den bergigten Gegenden wegen dem Aufschwellen der Flüsse eine unbedingte Nothwendigkeit. <4>

Eine der angenehmsten Hauptstrassen Deutschlands ist die sogenannte Bergstrasse, welche jenseits Darmstadt ihren Anfang nimmt. Sie besteht eigentlich aus zween gleichlaufenden Wegen; der Oebere verfolgt den Fuss des Gebirges, und der Uentere geht, auf einen gewissen Raum davon entfernt, durch eine Ebene. Der Erstere aber ist weit angenehmer; indem von daraus die untere sowohl grosse als fruchtreiche Gegend einen äusserst ergötzenden Anblick darbietet. Joseph der II. verglich diese mit der schönsten Italiens.

Die gewöhnlichen Postkutschen, welche zur bestimmten Zeit abgehen und ankommen, sind oben offen: obgleich man auch in einigen deutschen Staaten, als im Preussischen, im ganzen Reiche¹ von Coburg an bis in Oestreich, Würtemberg, Hessen etc. angefangen hat, dieselben zu decken; so sind sie dem ungeachtet wohl eben nicht so bequem und angenehm, als die Französischen und Englischen; einige der Thurn und Taxischen Post zugehörigen ausgenommen. Das nemliche kann man auch von den Postwagen sagen, die zwischen verschiedenen grossen Städten Deutschlands etablirt, und ganz bedeckt sind. Diese Wagen, deren ein jeder seinen Conductor – Schaffner – hat, fahren Tag und Nacht mit Relais-Pferden, gleich der gewöhnlichen Post, ununterbrochen fort. In Oestreich nennt man das eine Postkutsche, was in andern deutschen <5> Staaten Landkutsche heisst. Diese Postwagen lassen acht Personen, wovon zwei ausserhalb sitzen. Das Bureau ist in Wien auf der Wollzaile No. 817. Die Hälfte des Preises zahlt man in dem Augenblicke, da man sich einschreiben lässt, und bekommt, im Falle man die vorgehabte Reise nicht unternehmen kann, nichts mehr zurück. Auf dem Arme getragene Kinder zahlen $\frac{1}{2}$ tel, und Kinder, die sich zwischen zwei Personen setzen, $\frac{1}{4}$ tel per Meile des bestimmten Preises. Der Wiener Postwagen geht bis nach Italien und Temeswar. Es giebt deren in Wien noch mehrere, wie z.B. der Grätzer, Mährener, der Sächsische und Böhmisches. Zu Prag gehen ab und kommen alle Wochen Postwagen an von Wien, Brünn, Schlesien, Dresden, der Lausitz und dem Reiche, wie auch während der Kurzeit, von Carlsbad.

Die Landkutschen machen mehr als 100 deutsche Meilen; gewöhnlich per Tag 8 derselben; wobei aber kein Pferdewechseln statt findet, und den Postillonen verboten ist, Posthörner zu tragen. In Leipzig giebt es eine Menge Postwagen und Miethkutschen, welche an bestimmten Tagen abfahren und wieder kommen. Man bezeichnet dieselben mit den Namen ihrer Bestimmungsörter: wie der Dresdner, der Braunschweiger, Altenburger, Geraer, Haller, Hamburger, Magdeburger, Nürnberger, Wittenberger, und der Zeitzer. Durch den unermüdeten Eifer und Fleiss des Ministers von Vrintz-Berberich, und des kaiserlichen Reichs-Post-Commissairs Herrn Diez hat man in Frankfurt am Mayn 2 Postwagen nach englischer Art für 6 Personen eingerichtet, welche ihren Lauf nach Strassburg und <6> Basel nehmen; der Erstere geht täglich ab und an, der Andre aber nur viermal die Woche; der Meilenpreis ist 30 Kr. für jede, Person, mit Inbegriff eines Reisesackes. Die Damen können in diesen Gefahren sehr bequem reisen. Nur die zu treffende Uebereinkunft mit den angrenzenden Posten einiger benachbarten Fürsten haben die Ausübung dieser sehr nützlichen Anstalt bis auf diesen Augenblick ganz allein noch verzögert – verhindert.

Mit dem Regensburger oder Augsburger Wagen kann man das ganze Reich durchreisen: Von diesem Wagen aber werden wir beim Schlusse dieses Artikels fernere Meldung thun. Der zu 6 Personen eingerichtete Darmstädter Wagen, welcher während der Frankfurter Messe täglich hin und her fährt, verdient als Einer der besten Postwagen Deutschlands angeführt zu werden. Durch die ausserordentliche Menge von Staaten und verschiedener Fürstenthümer, woraus das deutsche Reich besteht, ist diese Postverwaltung daselbst sehr verschieden und weitläufig; und dieses ist es, was uns verleitet hier im Reiche von Postordnungen, und all dem folgen zu lassen, was einem Reisenden in Hinsicht der Preise für Pferde und Zahlung für die Conductoren und Schwäger² nur immer zu wissen unumgänglich nothwendig ist.

¹ Dieser Name wird besonders den mittäglichen Provinzen Deutschlands beigelegt.

² Dies ist die allgemeine Benennung der deutschen Postknechte. Den Grund dieser seltsamen Benennung weiss man nicht.

Reisekosten.

In den Preussischen Staaten zahlt man von jeder Meile 10, ehemals <7> 8 Groschen³: Auf der Mark 12, und von Duisburg und Hamm 10 Groschen. Jedes Postbüreau ist verpflichtet die aussergewöhnlichen Posten in einer Stunde Zeit wieder auszufertigen; die vorher angekündigten aber in einer guten halben Stunde. Wenn der Reisende die Abfahrt 2 Stunden, von der in seiner gemachten Ankündigung bestimmten Zeit an, verzögert; so muss er für jede Stunde und jedes Pferd 2 Groschen Vergütungskosten zahlen: Alsdann aber werden die zwei ersten Stunden nicht mitgerechnet. Auch muss er von jeder Stunde die nemlichen Verspätungsgebühren entrichten, wenn er auf den Stationen mehr, als eine Stunde die angespannten Pferde warten lässt.

Jede aussergewöhnliche Post erhält einen so wohl vom Reisenden als vom Postmeister eigenhändig unterschriebenen Gegensehein, worin die gesetzlichen Klagen, die der Reisende zu machen hat, eingetragen sind. Ein offenes zweisitziges, oder jedes andre leichte Gefähr offen oder gedeckt, wird für eine Person mit einem Koffer nur mit zwei Pferden bespannt; für zwei Personen aber muss man schon drei, und für drei Personen gar vier Pferde nehmen; wo denn der Postknecht zur Leitung derselben auf Einem reiten muss. Er darf nur dann auf dem Bock sitzen, wenn er zwei oder drei Pferde zu leiten hat. Alle zweisitzige geschlossene Wagen werden mit drei Pferden bespannt, wenn auch nur für eine <8> Person; dem ungeachtet reicht auch die nemliche Zahl Pferde für 2 Personen hin; für 3 oder 4 Personen aber müssen unwidersprechlich vier Pferde genommen werden. Jeder viersitzige, offene ganz oder halbgeschlossene Wagen muss mit vier Pferden bespannt werden; es mögen sich dessen nur eine, zwei, oder drei Personen bedienen. Für vier Personen steigt die Zahl der Pferde auf fünf; zu fünf bis sieben Personen einschliesslich, sind sechs Pferde und zween Postknechte nothwendig. Hat man nun auch noch gewichtliches Gepäcke bei sich; so sind acht zum Wagenzuge bestimmt. Jeder Bediente, jedes mehr als 12 Jahr alte Kind wird für eine Person gerechnet; obwohl auch ein oder zwei Kinder von 6 bis 12 Jahren als eine Person gezählt werden. Kinder unter 6 Jahren kommen nicht in Anschlag.

Nachdem nun der Reisende die bestimmte Anzahl Pferde genommen, und bezahlt hat; so kann er auch mit Recht fordern, dass der Postknecht auf der Chaussée zu jeder Meile nur eine Stunde, auf einer guten gewöhnlichen Strasse höchstens $\frac{5}{4}$ Stunde, und auf schlecht anerkannten Wegen $1\frac{1}{2}$ Stunde Zeit anwende. Unter schlechten Wegen versteht man sandigen oder fetten Boden, weil im Ersteren der Sand bei grosser Trockenheit sich zusammen häuft, und Letzterer durch Regengüsse versenkt wird. Kein Postknecht darf ohne Bewilligung des Reisenden ausser den gewöhnlichen vier Meilen von einander entfernten Erfrischungs-Orten sich aufhalten. Die Wagenschmierkosten sind in Haupt- und Handelsstädten auf 4, und auf den übrigen Büreaux nur auf 2 Groschen bestimmt. Der <9> Postknecht erhält als Belohnung von jeder Meile 3 Groschen; mehr zu geben aber hängt von der Freigebigkeit des Reisenden ab. Die Zollgebühren etc. werden durch die Postmeister, gemäss den angehefteten Tarifen voraus gehoben. In Berlin und auf der letzten Station, so jener der Hauptstadt vorgehet, muss man die königliche Post, oder die zusetzliche Meile zahlen.

In dem Hessischen zahlt man 10, vormals nur 8 Groschen; für Courier-Pferde aber 12. Die Trinkgelder für Postillons werden zahlt wie folgt: Wenn die Poststation $2\frac{1}{2}$ oder 3 Meilen beträgt, und man mit 3 oder 4 Pferden fährt; so giebt man dem Postknechte 8 Groschen: fährt man aber mit sechs Pferden, und zween Postknechten; so ist der Satz 10 Groschen. Erstreckt sich die Poststation nur auf $1\frac{1}{2}$ oder 2 Meilen bei 3 bis 4 Pferden; so zahlt man 6 Groschen: bei sechs Pferden aber muss man 8 Groschen zahlen. Der Wagenmeister darf nie mehr als 2 Groschen verlangen.

In Sachsen ist die Taxe für jedes Pferd per Meile zu 10, vormals zu 8 Groschen bestimmt: für den Postillon aber ohne Rücksicht auf Meilen und Pferdezahl 20 Groschen per Station festgesetzt. Couriers, Reitende oder Fahrende zahlen per Meile 12 Groschen. Zufolge der in diesem Lande üblichen Posteinrichtung sind die Postmeister berechtigt auf zwei Personen, die ihr eigenes Gefähr und übrigens kein Gepäcke haben, dennoch drei Pferde vorzuspannen; zu einer Postchaise von eben so viel Personen, <10> und noch dazu mit einem Koffer belastet, nur zwei Pferde herzugeben.

³ Die äusserst theure Fourage ist Ursache dieser Preiserhöhung, welche sich nur mit dem Sinken des Fouragepreises vermindern mag.

In dem Braunschweigischen beträgt die Meilentaxe für jedes Pferd 12 Groschen, vormalis aber nur 8. Ein viersitziger Wagen, worin 4 Personen und 2 Bediente sind, muss mit 4 Pferden bespannt werden, wenn das Gepäck keine 3 Zentner beträgt. Ein nebst 3 Personen und einem Diener 200 Pfund Gepäck führender Wagen wird von 3, und ein mit 2 Personen einem Diener und 150 Pfund Gepäck belasteter Wagen von 2 Pferden gezogen. Auf jedem Braunschweigischen Postbureau findet man auch ein Verzeichnis der vom Fürsten ernannten Commissarien, welche die Zwistigkeiten zwischen den Postmeistern und Reisenden ausgleichen müssen.

In Hanover giebt man dem Postknechte 6 oder 8 Groschen, wenn man mit viere, und 16 Groschen, wenn man mit sechsen fährt. Sind die Stationen oder 5 fr. Meilen gross; so ist das Trinkgeld für die Postkutsche 7, 9, 18 Groschen, je nachdem die Anzahl der Pferde ist, der man sich bedient. Der Preis der Pferde so ehemals 8 Groschen betrug, wurde im Jahre 1804 auf 12 Groschen per Meile bestimmt; dem Wagenmeister aber giebt man 3 bis 6 Groschen. Nun ist hier zu bemerken, dass bei Zahlung der Postpferde, des Zolles etc. die alte Louis-d'or, oder eine Pistole nur zu 4 Rthlr 16 Groschen, bei der Schmierzahlung; und im gemeinen Wandel aber für 5 Rthlr angenommen wird. Ein leichtes Gefähr mit 2 Personen muss gleich wie im Hessischen mit 3 Pferden, ein mit 3 bis 4 Personen belasteter mit 5, und ein 6 bis 7 Personen führendes Gefähr mit 6 Pferden bespannt werden. Vor kurzem wurde verordnet, dass der Reisende auf jedem Postbureau seinen Namen und Stand angeben, und in einem Gegenscheine bemerken müaste, ob er sich über den Postknecht zu beklagen habe oder nicht, welche Zetteln dann jährlich bei der Hauptpostdirektion abgegeben werden.

Im Reiche giebt man 37 ½ bis 45 Kreuzer per Meile für jedes Pferd, oder 1 Fl. 15 oder 1 Fl. 30 Kr. per Poststation. Auf der ganzen Strasse, von der Böhmischn Gränze bis an den Mayn zahlt man nicht mehr als 75 Kr. für jedes Pferd per Station; ferner vom Mayn, längst dem Rheine hin zahlte man zu der Zeit 90 Kr.⁴

Hier halten wir es nun am schicklichsten der Taxischen und Reichspost öffentlich Gerechtigkeit widerfahren zu lassen: Wir müssen sagen, dass die Posten hier überhaupt sehr gut bedient werden, und dass man nicht die mindeste Beschwerneiss in Ansehung der Pferdezahl zu befürchten hat; wie auch, dass die Postmeister und Postknechte weit höflicher, weil gefälliger gegen den Reisenden sind, als in jedem andern Theile Deutschlands.

Auf den am meist gebrauchten Landstrassen zwischen den grossen Städten Oestreichs und Bayern findet man so gut eingerichtete Posthäuser, dass man schon nach <12> Verlauf von 5 Minuten wieder abreisen kann: Sind die Gegenden aber abgelegen; so dürfte man auch wohl eine viertel oder halbe Stunde warten. Die Postknechte fahren frisch ohne Unterbrechung zu. Vom Haltmachen zum Trinken, wie es in andern Theilen Deutschlands, besonders in Sachsen, die löbliche Gewohnheit der Herrn Postknechte ist, wissen sie nichts. Eine einfache Poststation wird hier gewöhnlich in anderthalb Stunde Zeit zurückgelegt. Das schnelle Fahren, die Geschwindigkeit im Umspannen, alles dieses lässt den Reisenden 15 bis 18 Meilen täglich hinter sich legen, welches doch im nördlichen Deutschlande unglaublich scheint. In Bayern wird man auf den Posten weit geschwinder bedient, und rascher gefahren, als in irgend einem Lande. Es ist hier eine herrliche, überall nachahmungswerthe Einrichtung, dass man beim Auf- oder Abtreten auf Bayerischer Gränze das Weggeld ein für allemal bis an den Ort, wo man hinzureisen bestimmt, entrichtet; wodurch der Reisende weder Grobheiten, Betrügereien noch Aufenthalt ausgesetzt ist.

Im Oldenburg- und Ostfriesischen ist der Preis für die Ordonanzkutscher der aussergewöhnlichen Posten 20 Groschen, für den Conductor nur 12, wenn die Poststation sich nicht über 2 Meilen erstreckt; sonst aber 18 Groschen. Der Wagenmeister erhält für jedes Zugpferd 3, für jedes Courier-Pferd aber 30 Groschen per Meile. <13>

In Oestreich und Böhmen werden die Postknechte nach folgendem im Jahre 1805 bestimmten Tarife bezahlt.

Pferdezahl	Einfache Posten Fl. Kr.	Anderthalbe Fl. Kr.	Doppelte Fl. Kr.
2	0 30	0 45	0 00
3	0 45	1 00	1 30

⁴ Vermuthlich war dieses im Jahre 1792 oder 1805.

4	1 00	1 30	2 00
6	1 30	2 15	3 00

Der Preis der Pferde ist 35 Kr. per Meile für jedes Pferd {ehedem 22 1/2}. In Hinsicht der Pferdezahl findet man in der Oestreichischen Monarchie keine Schwierigkeiten. Ein mit zwei Personen und einem Koffer belasteter Wagen wird niemals mit mehr als zwei Pferden bespannt; und ein Wagen müsse schwer und sehr beladen seyn, wenn ein Postmeister mehr als vier Pferde anzuspinnen verlangen sollte. Man braucht hier nur auf jeder dritten Station zu schmieren; wo man dann nicht mehr als 17 Kr. Oestreicher Währung, und 10 Kr. wenn man das Fett selbst hergiebt, zahlt. Diese Einrichtung finden wir sehr klug; indem man dadurch des sehr lästigen Aufenthalts, den das Schmieren auf jeder Poststation verursacht, enthoben ist. Dieses ist aber nun einmal eine so alte eingewurzelte Gewohnheit, die sich durch kein Widerreden heben lässt. – Die Schmierkosten im Reiche sind 12 Kr.; in Hessen, Hanover, Sachsen 3 – 4 Groschen, und im Hollsteinischen 3 Schillinge. <14>

Im Reiche zahlt man die Posten in laufendem Gelde, in den übrigen Ländern aber in Grober Münze.

Um in Deutschlands Norden eben so bequem zu reisen, wie in seinem Süden, daran fehlt noch ausserordentlich viel. Ueberhaupt sind die Chausseen äusserst schlecht, und in mehreren Gegenden durch die durcheinanderliegenden Gebiete sehr beschwerlich auszubessern. Zudem sind die Distanzen gar nicht genau bestimmt, und die Wege wegen ihren Krümmungen viel länger, als die Fusswege, nach welchen ihre Länge in ihrem Ursprünge berechnet ist. Zu verschiedenen Jahreszeiten, besonders bei Regenwetter, ist man oft in die Nothwendigkeit gesetzt, den gewöhnlichen Weg zu verlassen. Es ist daher kein Wunder, dass die Postmeister alles das wieder zu gewinnen suchen, was sie durch diese Umstände verlieren, und den Reisenden zwingen, mehr Pferde zu nehmen, als die eigentliche Schwere seines Wagens es erfordert. Jedoch man würde ihnen dieses eben bemerkter Gründe wegen verzeihen; wenn sie nur billig genug wären, an den Orten, wo solche Umstände nicht statt finden, sich auf die höchste erforderliche Pferdezahl zu beschränken, welches aber sehr selten geschieht, und nicht wenig das Reisen in diesen Gegenden kostspielig macht.⁵ Durch <15> besondere Zufälle werden hier gar leicht allgemeine Verordnungen veranlasst, die den Reisenden nicht weniger unerträglich sind. Es gibt verschiedene Strassen im Niederdeutschlande, wo man nicht einmal eine Station findet. Eine solche ist jene von Osnabrück nach Bremen, welche 12 Meilen in gerader Linie beträgt. Will man nun von einem dieser Orte zum andern mit Extrapost fahren; so muss man entweder 20 Meilen Wegs über Böhmt und Nienburg, oder 18 Meilen Wegs über Barrenburg und Bassum machen.

Im Herzogthume Mecklenburg, wo man für jedes Postpferd 8 Groschen per Meile zahlt, und wo die Pistole zu 4 Rthlr 10 Groschen genommen wird, hat man keine andern Strassen für die aussergewöhnlichen Posten, als die eigentlich genannten Poststrassen. Man ist hier manchmal wie zwischen Wismar und Rostock genöthigt, 7 deutsche Meilen zu machen, ehe man einmal eine Relais antrifft. In den Orten selbst, wo die Pferde gewechselt werden, ist man in Ansehung der Nahrung so wohl als wegen dem Logis sehr übel belassen; weshalb man sich auf einer Reise in diese Gegenden über diese zween Artikel besonders genau unterrichten lassen muss.

Auch ist es für den Reisenden höchst unangenehm, dass durch die verschiedenen Gebiete <16> Niederdeutschlands die Zahlungen der Postbedienten immerwährendem Wechsel unterworfen sind. So zahlt man z. B. wenn man aus dem Hollsteinischen fährt 3 Schilling Räderschmier; kömmt man nun ins Mecklenburgische, so hat man eine Mark – ungefähr ½ Gulden – zu zahlen, welches sie pro expeditione nennen. Wenn man ferner nach Hamburg kömmt; so muss man einzig für das Pferdebestellen dem Wagenmeister eine Mark zahlen. Steigt man in Lübeck an einem Gasthofe ab; so kann man seine Sachen nicht durch den Hausknecht abnehmen lassen: sondern es ist gleich ein Lastträger – in Lübeck Litzenbruder – genannt da, der dieselbe abnimmt, und dem man, sollte er sie auch nur eine Stiege herauf tragen, schon nicht weniger als 12 Schillinge geben darf. Bedient man sich eines Gefähres mit engem Spore; so ist

⁵ Das beste Mittel sich von dieser überflüssigen Pferdezahl zu befreien, haben wir darin gefunden, dass man dem Waffenmeister oder Postknechte ein gutes Trinkgeld gab, damit er die Pferde vor dem Gasthofe und nicht vor dem Posthause anspanne. Einigemal haben wir es bei dem Postmeister durch die Vergütung eines Pferdes dahin gebracht, dass er uns nicht mehr als die erforderliche Zahl Pferd vorspannen liess.

man im Niederdeutschlande sehr übel daran, weil hier das Geleise ununterbrochen abwechselt. Bei Hamburg ist das Spor der nach Sonnenaufgang laufenden Wege viel breiter, als jenes nach dem Niedergange. Ein Reisender also, der weder Wind noch Regen fürchtet, und einen Wagen hat, dessen Räder sich nicht nach dem Geleise verändern lassen, thut immer besser, wenn er sich eines Postgefähres bedient; diese sind freilich wohl nicht alle gemächlich, und ändern sich nach dem Landesgebrauche ab.

Die besten Wagen, welche man in dieser Gegend findet, sind die sogenannten Korbwagen im Hollsteinischen. Im Lauenburgischen, und im Königreiche Dännemark zahlt der Reisende nicht mehr Postgebühr, als auch im Hanöverischen, Hessischen und Sächsischen.⁶ <17>

Die öffentlichen Postgefähre des nördlichen Deutschlands sind gewöhnlich gedeckt, jedoch nicht überall, wie wir schon bemerkt haben. Das Staunen eines Reisenden ist nicht zu schildern, der, nachdem er aus Holland nach Osnabrück in geschlossenen Wagen gereiset, sich nun beim Eintritte ins Hanöverische, auf einer offenen Postkarrig sitzend, ganz den Capricen der Luft und allen Wetterveränderungen Preis gegeben sieht. Eben so überrascht wird man, wenn man von Berlin bis Lenzen durch das preussische Gebiet ins Mecklenburgische kömmt.

Reisen zu Wasser.

Durch die grossen Flüsse, welche Deutschland durchströmen, wird das zu Wasser reisen sehr erleichtert. Auf mehreren dieser Flüsse sind Marktschiffe, welche zur bestimmten Zeit von einem Orte zum andern, abgehen. Wir werden aber über diese Wasserreisen weiter unten ausführlicher <18> handeln; besonders werden wir unser Hauptaugenmerk auf die Rhein- und Donau-Schiffahrt richten. Hier bemerken wir nur, dass die Donauschiffe von einer ganz andern Bauart, als jene auf dem Rheine, der Weser und andern Flüssen Deutschlands sind.

Namen der Donauschiffe.

1. Hochenau, Klobzille ist das grösste Schiff; seine Länge beträgt 230 bis 148 Fuss [$\approx 74,5$ m bis 48 m⁷].
2. Nebenbey {in Niedersachsen Anhang}, ist 130 bis 136 Fuss lang.
3. Schwemmer; diese haben 124 Fuss Länge.
4. Kellheimer {diesen Namen haben sie von der Stadt, wo sie gebaut werden}, sind 124 Fuss lang.
5. Gamsel; diese sind 90 bis 100 Fuss lang.
6. Platte oder Ploette; diese haben 36 bis 40 Fuss in der Länge.

Rheinschiffe zwischen Strassburg und Cöln.

Ein Schiff vom ersten Range enthält 2,600 bis 3,000 Zentner; eins vom zweeten Range fasst 12 bis 1,500; und die vom dritten Range {Anhang genannt} können mit 600 bis 1,000 Zentner beladen werden. <19>

Weserschiffe.

Namen	Länge	Breite	Fraehtgewicht
Bock	118-120 F.	8-9 F.	32-40 Last
After	106-108 F.	6-8 F.	20-25 id.
Hinterhangbullen	60-65 F.	3 ½ F.	10 id.

Die sogenannten Dielenschiffe sind klein, und eine Art von Kahn. Von Mainz nach Coblenz und Cöln, und umgekehrt gehen, jetzt täglich Marktschiffe.

Umstände haben in verschiedenen Staaten besondere Vorsichts-Massregeln nöthig gemacht; besonders in Hinsicht der Pässe, womit ein jeder, der dahin reisen will, versehen seyn muss. Die

⁶ Die deutschen Unterbüreaux sind verpflichtet dem Reisenden auf sein Verlangen eine Postkalesche mit einem bequemen Sitze zu geben; der Preis dafür ist im Preussischen 6 Groschen per Station – mit Ausnahme der Schmierkosten. Im Reiche zahle man dagegen 20 Kr., und in Sachsen 4 Groschen per Meile.

⁷ [umgerechnet mit dem Pariser Fuß von 32,5 cm.]

in die Provinzen der Oestreichischen Monarchie reisenden Fremde sind verpflichtet, auf den Gränzbüreaux ihre Pässe aufzuweisen, welche von einem im Auslande residirenden kaiserlichen Gesandten unterzeichnet seyn sollen; und hieneben noch die Bezeichnung des Reisenden nebst seiner Begleitung enthalten müssen. In dem Königreiche Bayern ist jedem der Eintritt versagt, der nicht mit einem gehörigen Passe, worauf man hier mit der grössten Strenge wacht, versehen ist.

Alter Tarif für die gewöhnlichen Postwagen.

Anmerkung. Dieser Tarif hat durch die Länge der Zeit an einigen Orten, und in einigen Ländern verschiedene Abänderungen erlitten. <20>

Man zahlt für jede Person

von Augsburg nach

Bautzen	16 Fl.	24 Kr.
Brixen	14	0
Füssen	5	8
Inspruck	9	12
Padua	29	12
Roveredo	12	12
Trient	19	36
Venedig	32	0
Verona	24	48
Vinzenza	27	36

Pfalzbayerische Postgefähre zu Frankfurt am Mayn

von Frankfurt nach

Bruchsal	3 Rthlr.	5 Kr.
Cöln	6	0
Darmstadt	0	60
Durlach	3	0
Heidelberg	2	0
Manheim	2	0
Strassburg	5	0
Stuttgard	2	5
Wetzlar	1	30

von Hamburg nach

Berlin	8 Fl.	0 Kr.	mit der Diligence
Braunschweig	4	9 <21>	
Bremen	2	0	
Copenhagen	13		im Sommer
Coppenhagen	15		im Winter
Erfurt	9		ohne Nahrung
Erfurt	12		mit Nahrung
Göthenburg	20		im Winter
Göthenburg	18		im Sommer
Güstrow	3	12	
Halberstadt	4	18	
Halle	10	3	
Hanover	2	18	
Jena	12	3	
Kiel	2	0	

Leipzig über Magdeburg	10	18	
Lübeck	2	0	
Lüneburg	1	0	
Mecklenburg-Schwerin	1	0	
Meldorp	1	12	
Minden	4	6	
Nürnberg	20	0	mit Nahrung
Osnabrück	4	12	
Rostock	4	0	
Schleswich	2	8	im Sommer
Schleswich	2	16	im Winter
Schwerin	5	21	
Stade	1	0	die Passage der Elbe nicht mitgerechnet
Stettin	10	12	
Wismar	2	2 <22>	
Wolfenbüttel	4	0	
Zelle	2	0	

Tarif der Postgefähre.

Die zwei Schiffe {genannt Passagierewer} gehen täglich zu bestimmten Stunden von Haaburg nach Hamburg, und kommen auch eben so wieder täglich zurück. Das zweite Schiff fährt gewöhnlich um 10 Uhr Morgens von Hamburg, und gegen 3 oder 4 Uhr Nachmittags von Hamburg ab. Die Post, welche von Hamburg nach Hollstein und Dännemark abgeht, wird von einem Postmeister zu Pferde begleitet.

Cleve	18 Rthlr.	6 Gr.
Dresden	5	0
Güstrow	6	6
Halle	5	0
Königsberg	21	3
Leipzig	5	0
Osnabrück	3	16
Stade	1	20
von Berlin nach Breslau	10	0
von Bremen nach Cassel	6	0
von Bremen nach Cassel über Minden	5	5
von Grätz nach Triest	11	0
von Wien nach Grätz	8	20
von Wien nach Regensburg	5 Dukaten	

Hauderer.

In Nürnberg, Würzburg, Frankfurt am Mayn, Gotha, Berlin etc. findet man <23> Hauderer⁸, welche Reisende von einer Stadt, von einem Ende Deutschlands zum andern führen, und zwar für einen sehr billigen Preis.

Die Verordnungen, so die Hauderer betreffen, und das Recht sich ihrer zu bedienen, sind in den verschiedenen Staaten Deutschlands von einander abweichend: Alle aber begünstigen sie die Postanlagen. Ein Reisender, welcher irgendwo mit Postpferden ankommt, kann seine Reise mit keinem Hauderer fortsetzen: Es sey dann, dass er sich einige Tage aufgehalten habe. Im Hessischen muss dieser Aufenthalt wenigstens 8 Tage dauern; in Sachsen aber sind schon 24 Stunden hinreichend. Im Preussischen ist es durchaus nicht erlaubt, andre Pferde statt

⁸ [Hauderer ist die Bezeichnung für den Berufsstand der Lohnfuhrleute beziehungsweise Lohnkutscher; auch für Fuhrleute mit eigenem Gespann.]

Postpferden zum Abreisen zu nehmen, wenn man mit Postpferden angekommen ist. So müssen wieder in andern Staaten, wie im Braunschweigischen, Hanöverischen etc. die Hauderer, welche Reisende fahren mit Passage-Billetter, oder Passe-avant versehen seyn. <24>/<25>

Alter Tarif der Landkutschen, Postwagen, und der gewöhnlichen Post.

{Man sehe die Note des ersten Tarifs.}

<i>Namen</i>	<i>Meilenpreis</i>	<i>Trinkgeld für die Postillons</i>	<i>Trinkgeld für den Wagenmeister</i>	<i>Frei Gepäcke</i>
Braunschweigische	5 gute Groschen	1 - 2 gute Groschen p. Station	2 dito dito	50 - 60
Breslauer	6 gute Groschen	mit inbegriffen	0 0	50
Cassel und Hessische	6 gute Groschen	2 gute Groschen	2 dito dito	50 - 60
Hanöverische	der Preis richtet sich nach den Strassen	1 guter Groschen	2 gute Groschen, 1 ohne Gepäck	50 - 70
Hollsteinische	8 Schilling Lüb[isch]	0 0	0 0	60 - 70
Kaiserliche Reichspost	20 Kr. im 25 Guldenfuss	6 Kr. per Meile	0 0	40
Münstersche	9 Mariengroschen	nach Belieben	0 0	30
Preussische	6 gute Groschen	mit inbegriffen	2 gute Groschen	50 - 60
Sächsische	5 gute Groschen	2 gute Groschen	0 0	50 - 70
Schwedische und Hamburger Post	8 Schilling	nach Belieben	0 0	50 - 60
Ungarn	15 Kreutzer			
Wien und Oestreichische Staaten	22 ½ Kr. im 20 Guldenfuss	mit inbegriffen	0 0	50

<26>

Ich würde übrigens in Hinsicht des Trinkgeldes für den Postillon, Wagenmeister, oder Conductor den Reisenden rathen, sich nicht zu ängstlich an die, durch die Verordnungen bestimmten Taxen zu halten: denn durch ein Paar Kreutzer oder Groschen mehr wird man die Gefälligkeit oder Achtsamkeit dieser Leute gar bald gewonnen haben.

Beschreibung der Rheinschiffahrt von Mainz bis Coblenz.

Um diese Reise zu unternehmen, schiffet man sich entweder zu Mainz oder [Mainz-]Cassel auf einem Postschiffe ein, oder man miethet eine eigene Jacht für sich und seine Gesellschaft. Die Postschiffe gehen alle Tage von Mainz und Cassel nach Coblenz. Der Preis eines Platzes ist 6 Francs. Einigemal, besonders in den langen Sommertagen, fahren diese Wasser-Diligencen in einem Tage von Mainz nach Coblenz, und in zween Tagen bis Cöln. Bei kleinem Wasser oder widrigem Winde werden aber mehrere Tage zu dieser Reise erfordert.

Postschiffe, Jachten, Preis der Schiffe.

Die angenehmste, bequemste, und auch am meisten gebräuchliche Art ist, für seine Gesellschaft eine Jacht zu miethen: Hat man aber kein Gefähr bei sich; so ist es noch wohl besser einen einfachen einzig mit einem Tuche bedeckten Nachen zu nehmen: <27> denn so geht es weit schneller, indem die Jachten und grossen Schiffe ein wenig schwer sind. Die Rüdeshheimer Schiffer

hält man auf dem Rheine wohl für die besten. Im Jahre 1792 haben wir für eine Jacht mit Inbegriff des Zolles, und unsres Wagentransports von Mainz bis Coblenz nicht mehr als 3 Louisd'or gezahlt, denen wir zur Retour noch 6 Neuethlr hiuzusetzten.

Allein im Jahre 1803 mussten wir zu Cassel für eine Jacht zu derselben Reise 4 Louisdor, und 2 für die Rückreise zahlen, ausschliesslich des Trinkgeldes für die Schiffsknechte. Eine Gesellschaft zu Cassel masset sich durch ein vorgebliches Patent das Recht an, Jachten zu vermieten; und da die Furcht, von den französischen Douanen visitirt zu. werden, oder der wirkliche Mangel an gültigen Pässen einen grossen Theil von Reisenden auf dem linken Rheinufer zurückhält, und sie verhindert, eine Mainzer Jacht zu mieten, die man wegen der Mehrheit von Schiffleuten vielleicht wohlfeiler haben könnte; so ist man wegen allen diesen Umständen, zusammen genommen, genöthigt zu Cassel zu bleiben, und den übertriebenen Forderungen der Jachtvermieter zu willfahren; indem hier alle Concurrenz aufhört. {Empfehlungswerthe Gasthöfe sind in Cassel der »schwarze Bär, und die »Stadt Frankfurt.} Nachher haben wir erfahren, dass, wenn man zu Lande bis Eltvill oder Wallauf fahre, man eine Jacht und Schiffleute für 3 bis 3 ½ neue Louisd'or haben könne. Diese Schiffe sind sehr bequem; man kann in selben essen, trinken, spielen, schlafen, und ganz gemächlich und sicher darin seine Reise fortsetzen. Den Rhein herauf werden <28> die Schiffe mit Pferden gezogen, welches weit langsamer, als mit dem Laufe des Flusses geht. Bei widrigem Winde braucht man zween volle Tage von Cassel bis Coblenz, oder Thal-Ehrenbreitstein; folglich hat man für die Rückreise zween und einen halben Tag vollkommen nöthig.

Neue Landstrasse. Interessante Nachricht.

Die französische Regierung hat, indem sie ausserordentlich grosse Felsen, welche die Passage sperrten, sprengen liess, eine herrliche Chaussee auf dem linken Rheinufer gewählt, die längs dem Flusse hingeht, und denselben stets mit den jenseitigen Ufern dem Auge des Reisenden darbietet. Wir würden daher jedem rathen, dessen Pässe in Ordnung sind, und der sich den Grobheiten der Schiffleute, und dem durch widrige Winde verursachten Aufenthalte gerne entziehen will, sich zu Mainz Post, besonders da auf dieser Strasse auch jetzt Posten errichtet sind, zu nehmen, und dieser neuen Chaussée zu folgen, auf welcher er in einem Tage bis Coblenz zu reisen im Stande ist. Man fährt über Bingen, St. Goar und Boppard, wo es gute Gasthöfe giebt, bis Coblenz. Auf diesem Wege verliert man weiter nichts, als das Angenehme einer sanften und bequemen Wasserreise: Denn die schönen Gegenden, Aussichten und Perspectives dieses majestätischen Flusses bleiben auch hier die nemlichen. Auf dieser neuen Strasse geht auch schon täglich herauf und herunter ein Postwagen, der besonders zu empfehlen ist, und auf welchem die Plätze per Person 6 Francs kosten. Ueber eben diese Strasse reiste auch <29> im Jahre 1804 Seine kaiserliche Majestät Napoleon der Grosse, weswegen sie die Napoleonsstrasse genannt wird. Nun wieder zu unsrer Schifffahrts Beschreibung.