



Reisen mit der Postkutsche

Reitpost und Fahrpost

Die Postkutsche war das früheste öffentliche Verkehrsmittel für den Reisenden. Anfangs gab es allerdings überwiegend die Reitpost für Briefpostsendungen. Nach dem Dreißigjährigen Krieg kam die "Odnari-Fahrpost" als Regelverbindung auf. Das alle Territorien umfassende Fahrpostnetz war zuverlässig, bot aber keinen Komfort und wenig Platz. Nur hochgestellte Herrschaften besaßen eigene Kutschen für weite Reisen. Der "Extrapostdienst" verursachte zusätzliche Kosten, vor allem für den obligaten Vorspann. Auch Nebengebühren wie das Schmiergeld für den Wagenmeister, das Chausseegeld oder das Trinkgeld für den Postillion fielen an.

Preussische Post

Noch Ende des 18. Jahrhunderts hatte der preußische Postwagen weder "Wagentüren noch Fenster" und "bei Regenwetter schlossen Leinwandvorhänge die Seitenöffnungen des Wagens, so daß im Innern Dunkelheit herrschte" (Stephan 1859). An den Poststationen wechselten nicht nur die Pferde, sondern alle 20 Meilen auch die Wagen. Das bedeutete ein stetiges Umpacken und viel Zeitverlust. "Das unbequeme enge Sitzen, oft bey schwüler Luft, das langsame Fortrutschen mit phlegmatischen und schlafenden Postknechten ... lassen uns bald des Vergnügens satt werden", hieß es denn an der Wende zum 19. Jahrhundert.

In Preußen wurde 1821 die Schnellpost eingeführt. Kurze Aufenthalte gab es nur zum Essen im Posthof, sonst wurde Tag und Nacht durchgefahren. Die neuen posteigenen, meist neunsitzigen Eilwagen galten als "Wunder der Bequemlichkeit und Schnelligkeit" (Eberty 1925). Mit ihnen kam man von Berlin nach Breslau nun in 32 Stunden statt in bisher dreifacher Fahrzeit. Auf gepflasterten Chausseen legte die Schnellpost knapp 13 km/h zurück, auf ungepflasterten 10 km/h.

Reisen waren teuer. So hätte etwa ein Weber sechs Wochen für eine Fahrstrecke mit der Schnellpost arbeiten müssen. Für Arme blieb daher nur die Reise zu Fuß. Die Fahrpost transportierte Reisende und schwere Sendungen wie Akten, Pakete und Geldsendungen. Laut Postcours von 1831 gingen mittwochs und samstags in Breslau Fahrposten nach Berlin ab, die dort am Morgen des dritten Tages eintrafen. Dabei wurden an allen 15 Stationen Reiter und Pferde gewechselt.

Die Fertigstellung von weitreichenden Eisenbahnverbindungen ersetzte ab 1860 die Postkutschenrouten.

Podróże dylizansem pocztowym

Poczta konna i dylizans

Dylizans był pierwszym publicznym środkiem transportu dla podróżnych. Na początku istniała jednak przede wszystkim poczta konna do przewozu listów. Po wojnie trzydziestoletniej pojawił się omnibus pocztowy jako połączenie regularne. Sieć dylizansów obejmowała wszystkie terytoria i działała bardzo sprawnie, lecz nie oferowały one żadnego komfortu podróży i miały mało miejsc. Tylko wysoko postawione osoby posiadały własne powozy do dalekich podróży. Ekstrapoczta powodowała dodatkowe opłaty, np. za obowiązkową przyprzążkę. Należało również ponieść koszty nadzwyczajne jak łapówka dla poczmistrza, opłaty drogowe lub napiwek dla pocztyliona.

Poczta pruska

Jeszcze pod koniec XVIII wieku pruski wóz pocztowy nie posiadał ani "drzwi ani okien", a "w czasie deszczu zastłony z lnianego płótna zamykały boczne otwory wozu, tak że we wnętrzu panowała ciemność" (Stephan 1859). Na stacjach pocztowych zmieniano nie tylko konie, ale co 20 mil także i wozy. Oznaczało to ciągłe przepakowywanie bagaży oraz dużą stratę czasu. "Niewygodne i wąskie siedzenia, często ciężkie powietrze, powolne posuwanie się do przodu, flegmatyczni i śpiący woźnicy - wszystko to bardzo szybko zepsuło nam całą przyjemność", czytamy na przełomie XVIII i XIX wieku.

W 1821 roku wprowadzono w Prusach pocztę pospieszną. Krótkie przerwy były przewidziane tylko na posiłki w zajazdach pocztowych, poza tym jazda trwała dzień i noc. Nowe, należące do poczty, najczęściej dziewięciomiejscowe wozy pospieszne uważane były za "cud wygody i szybkości" (Eberty 1925). Drogę z Berlina do Wrocławia pokonywano teraz w 32 godziny, trzykrotnie szybciej niż dotychczas.

Prędkość na drogach brukowanych wynosiła prawie 13 km/h, na pozostałych - 10 km/h. Podróżowanie było kosztowne. Np. tkacz musiał pracować sześć tygodni na bilet. Biedakom pozostawała więc podróż na własnych nogach.

Dylizanse pocztowe przewoziły podróżnych i ciężkie przesyłki jak akta, paczki, przesyłki pieniężne. Według rozkładu jazdy z roku 1831 w środy i soboty wyjeżdżały z Wrocławia omnibusy pocztowe do Berlina, które rannikiem trzeciego dnia docierały na miejsce. Na wszystkich 15 stacjach zmieniano woźniców i konie.

Budowa linii kolejowych, łączących najdalej zakątki kraju, zastępowała od 1860 r. dylizanse pocztowe.

Abbildungen

1. Sächsische Postmeilensäule von 1725 in Görlitz (wiederhergestellt), Photo 2003
2. Preußischer Schnellpostwagen 1826. Aus: Deutsche Postgeschichte, S. 179
3. Schnell-Post-Cours zwischen Berlin und Breslau, um 1840
4. Alte schlesische Post, Holzschnitt Bodo Zimmermann
5. Quittung über eine Extra-Fahrt des Herzogs von Braunschweig-Oels, 1828

Ilustracje

1. Sakoński pocztowy słup miłowy z 1725 r. /Zgorzelec (rekonstrukcja), fot. 2003
2. Pruski wóz poczty pospiesznej 1826. Z: Deutsche Postgeschichte, str. 179
3. Poczta pospieszna, kurs Berlin-Wrocław, ok. 1840 r.
4. Dawna poczta śląska, drzeworyt Bodo Zimmermann
5. Pokwitowanie z kursu specjalnego księcia brunszwicko-oleśnickiego, 1828