

Format de citation

Behringer, Wolfgang: Rezension über: Erika Kustatscher, Die Innsbrucker Linie der Thurn und Taxis – Die Post in Tirol und den Vorlanden (1490–1769), Innsbruck: Universitätsverlag Wagner, 2018, in: Zeitschrift für Historische Forschung (ZHF), 48 (2021), 4, S. 799-801, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/503d60ea7e09457389d82a25a36071f1>



copyright

Cet article peut être téléchargé et/ou imprimé à des fins privées. Toute autre reproduction ou représentation, intégrale ou substantielle de son contenu, doit faire l'objet d'une autorisation (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

den geplanten Folgebänden, die sich auch mit nichtstaatlichen Strukturen wie den Landständen und der Grundherrschaft befassen werden (die jedoch nicht selten ab einem gewissen Zeitpunkt als „verstaatlicht“ gelten), wird diesem Umstand Rechnung getragen. Im Rahmen einer Verwaltungsgeschichte der Habsburgermonarchie hätte auch ein Phänomen Beachtung verdient gehabt, das erst in den letzten Jahren in der Forschung etwa zu Großbritannien und Spanien zunehmend thematisiert wird: die Privatunternehmer („contractors“), die staatliche Aufgaben erledigten. Fallweise kommen die Namen einiger Vertreter dieser Gruppe, etwa führender Hofjuden, in dem Band aber vor. Auch sonst haben die Herausgeber ein Nachschlagewerk geschaffen, das wohl Generationen zukünftiger Forscher mit Dankbarkeit heranziehen werden.

William D. Godsey, Wien

Kustatscher, Erika, Die Innsbrucker Linie der Thurn und Taxis – Die Post in Tirol und den Vorlanden (1490–1769) (Schlern-Schriften, 371), Innsbruck 2018, Universitätsverlag Wagner, 489 S. / Abb., € 39,90.

Die Tiroler Post nimmt eine Schlüsselstellung im Kommunikationswesen ein, weil ihr Entstehen an die Wurzeln des europäischen Postwesens zurückreicht und ein Großteil des Nord-Süd-Verkehrs über die Tiroler Alpenpässe verläuft. König Maximilian I. rief bekanntermaßen die *Compañía de Tassis* nach Innsbruck, um Tirol mit den burgundischen Niederlanden zu verbinden. Da die Finanzierung über die Tiroler Hofkammer nicht gut funktionierte, verlegte er die Leitung der Posten nach Brüssel (1501), wo sein Sohn Philipp I. über bessere Finanzierungsmöglichkeiten verfügte. Als Landesherr ließ Maximilian aber durch die Hofkammer nach Bedarf weitere eigene Posten einrichten. Aus diesen Anfängen entwickelte sich die Tiroler Hofpost, deren Einzugsgebiet von Lienz (Osttirol) bis Freiburg im Breisgau (Vorderösterreich) und von Bozen (Südtirol) und Trient bis nach Augsburg reichte. Das Amt des Hofpostmeisters wurde 1504 an Gabriel de Tassis (ca. 1480–1529) vergeben. Während das österreichische Postwesen 1722 verstaatlicht wurde, blieben die Tiroler Taxis (Thurn Valsassina und Taxis, Taxis Bordogna) bis 1769 im Besitz ihres Postwesens.

Erika Kustatscher liefert in ihrer bei Brigitte Mazohl angefertigten Dissertation eine sehr gründliche Revision unseres Wissens über dieses Tiroler Postwesen. Sie verarbeitet zuverlässig die ältere post- und heimatgeschichtliche Literatur und erweitert unsere Kenntnisse durch Nutzung des Archivmaterials in Bozen, Brixen (Diözesanarchiv und Stadtarchiv), Innsbruck (Landesmuseum Ferdinandeum und Landesarchiv mit Familienarchiv der Taxis-Bordogna), Wien (Verwaltungsarchiv, Hofkammerarchiv, Haus-, Hof- und Staatsarchiv), dem Privataarchiv der Grafen Thurn Valsassina und Taxis in Innsbruck-Patsch sowie dem der Thurn und Taxis in Regensburg. Der Bestand „Post- und Botenakten“ im Stadtarchiv Augsburg wurde nicht benutzt. Wichtigste Neuerung ist die Auswertung der Kopialbücher der Hofkammer sowie der Tiroler Regierung. Die Arbeit ist über weite Strecken direkt aus den Archivquellen gearbeitet. Auf vier chronologische folgen drei systematische Kapitel, die sich mit den Hofpostmeistern in Innsbruck, den Postkursen und Poststationen, den Posthaltereien und ihren Posthaltern beschäftigen. Die landesgeschichtliche Forschung kann sich über eine Fülle prosopographischer Daten freuen, zumal die Posthalter und Postmeister zu den aktivsten Unternehmern ihrer Zeit gehörten, die auch als Kreditgeber, Zolleinnehmer, Gastronomen etc. tätig und mit den lokalen und überregionalen Führungsschichten vernetzt waren. Frau Kustatscher navigiert souverän durch den Irrgarten der habsburgischen Erbteilungen und hat deren Rückwirkungen auf die Besetzung der Ämter immer im Blick.

Nach Hervorhebung dieser Vorzüge muss auf einige Kritikpunkte hingewiesen werden. Am ärgerlichsten ist die Behauptung, es habe seit dem 16. Jahrhundert Fahrposten gegeben, zuerst erwähnt im Zusammenhang mit dem Posthalter von Scheppach (bei Günzburg), Joseph Calepio, im Jahr 1565 (51) und dann durch das 17. Jahrhundert hindurch (55 f., 62 f. und 73 f.). Doch dies ist ein Anachronismus. Offenbar verwechselt Frau Kustatscher Personenbeförderung mit Fahrpost: Seit der Zeit Karls V. konnten Reisende an den Poststationen frische Pferde leihen, wenn sie sich diesen Service leisten konnten. Es hätte der Autorin zu denken geben sollen, dass diese Reisenden *Rittgeld* bezahlten und nicht über Straßenbau diskutiert wurde. Im 16. Jahrhundert gab es nirgendwo in Europa Postkutschen. Den Anfang machte hier Frankreich um 1630, die erste deutsche Fahrpost wurde 1640 durch den braunschweigischen Postmeister Rütger Hinüber auf den Weg gebracht. Die kaiserliche Reichspost führte Postkutschen flächendeckend 1705 ein, und für diese Fahrposten bezahlte man *Fahrgeld*.

Man hätte hier ein klares Wort über die Unfähigkeit der Hofposten erwartet, derartige Fahrdienste in Tirol und Österreich einzuführen. „Kaiserin“ Maria Theresia musste schließlich Hilfe von außen holen. Sie beauftragte 1748 im Einvernehmen mit dem Fürsten von Thurn und Taxis den Generalintendanten der Reichspost, Franz Michael Freiherr von Lilien (1696–1776), mit der Einführung eines Fahrpostsystems in den Erblanden. Frau Kustatscher hat Akten dazu im Thurn-und-Taxis-Archiv in Regensburg eingesehen (144–150), doch nicht die Verhandlungen über die Einrichtung des Fahrkurses von Augsburg durch Tirol über Trient nach Venedig. Dort zeigt sich das ganze Elend der Tiroler Post und ihrer Besitzer. Leopold Franz Graf Thurn Valsassina und Taxis (1688–1760) konnte in dem Verlangen nach einem besseren Service nur einen Angriff auf seine Privilegien sehen. Es war das Verdienst der Fahrpostdirektion der Reichspost in Augsburg, dass man nach dreißig Jahren Verhandlungen ab 1764 endlich fahrplanmäßig mit der Postkutsche durch Tirol nach Venedig reisen konnte. Ähnliche Versäumnisse der Tiroler Hofpost hat es schon bei den Reitposten gegeben. Der Ordinari-Postreiter, der im Vorfeld des Konzils von Trient seit den 1530er Jahren wöchentlich zu fixen Terminen den Postkurs von Brüssel bis Venedig bediente, wurde von der Reichspost organisiert. Die vorliegende Arbeit gibt keine Antwort auf die Frage, seit wann (und ob jemals) Postreiter der Tiroler Hofpost im Wochentakt verkehrten. Warum solche Details wichtig sind, wird in meiner Habilitationsschrift „Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit“ (2003) erklärt.

Fahrpostdienste waren an Straßenbau gebunden, da Kutschen nicht wie Reiter über Stock und Stein springen können. Der Einführung von Postkutschen gingen deswegen im Süden des Heiligen Römischen Reiches stets Verhandlungen zwischen dem Reichspostgeneralat und den Kreisständen voraus, die nur unter der Bedingung verbesserter Straßen an das Fahrpostnetz angeschlossen wurden. Ergebnis war jene Verbesserung der Straßen, die Goethe auf seiner Italienischen Reise ab dem Fränkischen Reichskreis nach Süden fliegen ließ. Germanisten halten das für einen Topos, Historiker können darauf verweisen, dass wenige Jahre vor der Reise die Straßen neu gebaut und Fahrdienste der Reichspost eingerichtet worden waren. Staaten vom Kaliber der österreichischen Erbländer, zu denen Tirol im 18. Jahrhundert gehörte, waren jedoch gegenüber dem Druck der Postfürsten unempfindlich. Es bedurfte erst der militärischen Niederlage im Österreichischen Erbfolgekrieg, um die Rückständigkeit der eigenen Infrastruktur spürbar werden zu lassen und den nötigen Reformdruck zu erzeugen. Wie Kustatscher richtig anführt, ist erstmals in der Postordnung Maria Theresias von 1748 von Postwagen die Rede (139), und fortan hört man auch immer

mehr von Straßenbau in Tirol. Die Belege dafür sind über verschiedene Kapitel verstreut. Orte und Personen kann man über das ausführliche Orts- und Personenregister finden, doch ein Sachregister fehlt leider. Zur Lektüre dieses Buches benötigt man also Zeit. Doch für historisch Interessierte lohnt sich der Aufwand, weit über das engere Thema der Post- und Kommunikationsgeschichte hinaus.

Wolfgang Behringer, Saarbrücken

Kurelić, Robert, Daily Life on the Istrian Frontier. Living on a Borderland in the Sixteenth Century (Studies in the History of Daily Life [800–1600], 7), Turnhout 2019, Brepols, 230 S. / Karten, € 75,00.

Istrien war im 16. Jahrhundert eine Region, die in einen venezianischen und einen habsburgischen Teil zerfiel; die Grenze zwischen den beiden Dauerkonkurrenten zog sich in vielen Windungen mitten durch die Halbinsel. Die *Serenissima* verfügte über den Löwenanteil an Landfläche und weite Teile des Küstenstreifens, ein strategischer Vorteil, der eifrig gegen habsburgische Versuche, die eigene Einflussosphäre auszuweiten bzw. freien Zugang zum Mittelmeer als Selbstverständlichkeit hinzustellen, verteidigt wurde.

In der auf die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts konzentrierten Analyse der daraus erwachsenen Konflikte entscheidet sich Kurelić konsequent für die Untertanenperspektive „with shepherds, parish priests and village elders as protagonists“ (2). Aus ihrer Sicht war für das Alltagsleben weniger die Zugehörigkeit zu einem der beiden Staatsgebilde entscheidend als vielmehr Konfliktlinien, die sich aus der besonderen Geographie, Ökonomie und ethnischen Zusammensetzung des Raumes ergaben. Küste versus Hinterland, Stadt- versus Landökonomie, Italienisch versus slawische Sprachen – das waren die Bruchlinien, die das Zusammenleben bzw. Auseinanderfallen der Gesellschaften bestimmten.

Im ersten Teil seiner Studie („Ties That Bind“) begibt sich Kurelić in die Grenzzonen tief im Hinterland und kann mit mikrohistorischer Akribie nachweisen, dass die Ähnlichkeiten diesseits und jenseits der Grenze stärker waren als die ziemlich abstrakte Staatszugehörigkeit. Die jeweiligen Gemeinschaften waren im Wesentlichen gleich zusammengesetzt, und Kooperation und Integration funktionierten daher über die Grenze hinweg. Benečani und Kraljevci, venezianische und kaiserliche Untertanen, standen in regem Austausch, heirateten untereinander, konnten den staatlichen Untertanenverband wechseln und sich danach auch in den neuen Zusammenhängen gut behaupten. Die verbindenden Elemente zwischen den Entitäten überwogen die Gegensätze bei Weitem: der ‚Aberglaube‘, die Alltagsgebräuche, die Sprache – sie waren auf beiden Seiten der Grenze dieselben. Im Detail wird dies an der kleinen, im habsburgischen Verwaltungsgebiet angesiedelten Ortschaft Boljun exemplifiziert.

Dieses harmonische Bild wird vom zweiten Teil der Studie („New Blood“) kontrariert, in dem es um eine Gruppe von Zuwanderern aus dem dalmatinischen Süden geht, die sogenannten „Morlaken“ (oder auch „Čići“), deren Bezeichnung sich vom griechischen „Mauro-Vlach“ herleitet (77). Sie wichen dem osmanischen Druck nach Norden aus und wurden sowohl von den Venezianern als auch von den Habsburgern seit Beginn des 16. Jahrhunderts in Istrien angesiedelt und instrumentalisiert. Als Wehrbauern sollten die Morlaken Ödland neu bewirtschaften und durch die ihnen nachgesagte Kampfbereitschaft potentielle Feinde abschrecken bzw. bei bereits eingetretenen militärischen Konflikten bereitstehen. Was zu Anfang wie ein Glücksfall für die Belebung und Sicherung des Raumes aussah, erwies sich oft als Integrationsproblem,