

DIE VERKEHRS- UND POSTPOLITIK DER HABSBURGER IN SIEBENBÜRGEN (1688–1790)

*Marinel Ovidiu Koch-Tufiş**

Schlüsselwörter: Habsburger, Absolutismus, Siebenbürgen, Verkehrs- und Postpolitik

Cuvinte cheie: Habsburgii, absolutism, Transilvania, politica de dezvoltare a transporturilor și a sistemului poștal

Die Merkmale der Verkehrs- und Postpolitik der Habsburger im Allgemein

Ein Ziel der absolutistischen und merkantilistischen Wirtschaftspolitik der Habsburger war auch die Verbesserung und der Ausbau der Verkehrsverbindungen. Nach der Auffassung von Hörnigk konnte der Außenhandel der Monarchie durch die Verwendung der Häfen an der Adria und durch die Errichtung einer Handelsflotte gefördert werden.¹ Karl VI., Maria Theresia und Joseph II. schenken ihre Aufmerksamkeit der Verbesserung und dem Ausbau der Kommunikationsmittel zu Land und zu Wasser als Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung. Durch die Verstaatlichung der Post, zunächst im Jahr 1722 in den österreichischen und böhmischen Ländern, wurde der Briefverkehr verbessert.²

Die Lage des siebenbürgischen Verkehrswesens in der Zeit des autonomen Fürstentums

Das Straßennetz Siebenbürgens, eine Voraussetzung für die Entwicklung des Handels, war in der Zeit des autonomen Fürstentums keineswegs nach

* Karl-Franzens-Universität Graz, Institut für Geschichte, Heinrichstraße 26/III A – 8010 Graz, e-mail: gesch@uni-graz.at; marinelovidiu.kochtufis@stud.uni-graz.at

¹ Vgl. Philipp Wilhelm v. Hörnigk, „*Österreich über alles, wenn es nur will*,“ [Nach der Erstausgabe von 1684 in Normalorthographie übertragen und mit der Auflage von 1753 kollationiert] in *Österreich-Reihe* Bd. 249/251 (Wien, 1964), 172 f., Fußnote 357.

² Vgl. Erich Zöllner, *Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart* (Wien–München, 1990), 288; Karl Vocelka, „Glanz und Untergang der höfischen Welt. Repräsentation, Reform und Reaktion im Habsburgischen Vielvölkerstaat,“ in Herwig Wolfram Hg., *Österreichische Geschichte 1699–1815* (Wien, 2001, 2004), 298–301.

modernen Prinzipien beschaffen.³ Für den Transport von Salz und Getreide wurden auch die Wasserwege auf den Flüssen Mureș (*Marosch*) und zeitweise auch Someș (*Szamos*) benutzt.⁴ Im autonomen Fürstentum funktionierte ein eigenes Postsystem.⁵

Die Verkehrs- und Postpolitik der Habsburger in Siebenbürgen

Die Entwicklung des Verkehrs- und Postwesens stand, insbesondere nach der Ausdehnung der Habsburgischen Monarchie am Ende des 17. und am Anfang des 18. Jahrhunderts in Südosteuropa, auf der Liste der Prioritäten des Wiener Hofes, sowohl aus militärischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen. In Verbindung mit dem siebenbürgischen Verkehrs- und Postwesen werden folgende Aspekte beleuchtet und analysiert: 1. Die Lage des siebenbürgischen Verkehrswesens im 18. Jahrhundert, 2. Die Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens. Letztendlich wird auch die Lage bzw. die Maßnahmen des Wiener Hofes zur Förderung des siebenbürgischen Postwesens präsentiert (3).

1. Die Lage des siebenbürgischen Verkehrswesens im 18. Jahrhundert.

Es geht um die siebenbürgischen Landesstraßen und Wasserwege, deren Lage zusammenfassend analysiert wird. Wie bereits erwähnt, befand sich das siebenbürgische Verkehrswesen schon während der Zeit des autonomen Fürstentums in keinem guten Zustand. Die Habsburger waren während der vorübergehenden Besetzung des Fürstentums am Anfang des 17. Jahrhunderts wegen der schlechten Lage der siebenbürgischen Straßen und deren

³ Vgl. Meinolf Arens, "Habsburg und Siebenbürgen 1600–1605. Gewaltsame Eingliederungsversuche eines Ostmitteleuropäischen Fürstentums in einen Frühabsolutistischen Reichsverband," in Paul Philippi u.a. Hg., *Studia Transylvanica*, Ergänzungsbände zum Siebenbürgischen Archiv, Bd. 27 (Köln–Weimar–Wien, 2001), 245.

⁴ Vgl. Zsolt Trócsányi, "Dignitäradel und Beamtenintelligenz der Regierungsbehörden im Siebenbürgen des 16.–17. Jahrhunderts," in *Studia Historica. Academiae Scientiarum Hungaricae* Bd. 143 (Budapest, 1980), 11; Nicolae Edroiu, "Populație și economie în Transilvania," [Die Bevölkerung und die Wirtschaft Siebenbürgens] in Virgil Căndea Hg., *Istoria Românilor. O epocă de înnoiri în spirit european (1601–1711/1716)*, vol. V (București, 2003), 503; Ladislau Gyémánt, "Die Juden in Siebenbürgen bis zum 18. Jahrhundert," in Volker Leppin, Ulrich A. Wien Hg., *Konfessionsbildung und Konfessionskultur in Siebenbürgen in der Frühen Neuzeit* (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, Bd. 66) (Stuttgart, 2005), 198–200.

⁵ Vgl. Susana Andea, Avram Andea, "Principatul Transilvaniei în vremea Rákóczeștilor," [Das Fürstentum Siebenbürgen in der Zeit unter der Herrschaft der Fürsten aus der Dynastie Rákóczi] in Virgil Căndea Hg., *Istoria Românilor*, Vol. 5, 184; Susana Andea, "Instituțiile centrale și locale în Transilvania," in Virgil Căndea Hg., *Istoria Românilor*, vol. 5, 698.

Verbindungen mit dem Straßennetz zum habsburgischen Ungarn mit gewaltigen Kommunikationsproblemen konfrontiert.⁶

Trotz der Maßnahmen des Wiener Hofes für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens – Maßnahmen, die etwas später beleuchtet werden – befanden sich die Straßennetze und Wasserwege des Landes in den 1770er Jahren immer noch in einem schlechten Zustand. Als wichtigstes Transportmittel in Siebenbürgen führte die Kommerzkommission in einem Bericht aus dem Jahr 1771 die Landesstraßen an, den sogenannten „Achsentransport“ [...] der in jede Richtung [...] mit größten Schwierigkeiten und Opfern verknüpft“ war.⁷ Auch Kaiser Joseph II. berichtete in seinem Reisejournal aus dem Jahr 1773 durch Siebenbürgen über die unbefriedigende Lage der siebenbürgischen Landesstraßen, die seiner Auffassung nach ein Hauptgrund für den wenig entwickelten Transithandel im Fürstentum waren.⁸ Gleichzeitig erwähnte der Kaiser auch einige siebenbürgische Straßen, die seiner Meinung nach gut ausgebaut waren.⁹

Die Auffassung eines Teiles der historischen Forschung betreffend die „vorrangige Bedeutung“ der „Bedürfnisse militärischer Art“ bei der „Verkehrerschließung“ der Gebiete in Südosteuropa, die von den Osmanen befreit wurden, durch die Habsburger¹⁰ wurde im Fall von Siebenbürgen, zumindest ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, kaum angewendet. Diese Hypothese wird auch durch die Notizen von Kaiser Joseph II. in seinem Reisejournal aus dem Jahr 1773 unterstützt. Der Kaiser erwähnte die siebenbürgischen Verkehrswege fast ausschließlich in Verbindung mit ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, seien es die Berg- und Salzwerte, der Handel

⁶ Meinolf Arens, „Habsburg und Siebenbürgen,“ 245.

⁷ Konrad Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ in Harold Steinacker Hg., *Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission* Bd. 9 (München, 1961), 58.

⁸ Der Kaiser befand auch den Zustand der wichtigen Poststraße auf der Strecke zwischen Turda (Thorenburg/ Torda) und Sibiu (Hermannstadt/ Nagyszeben) als „sehr übel“. Ileana Bozac, Pavel Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea în Transilvania la 1773*, vol. 1 (Cluj-Napoca, 2006), 678. Andere zeitgenössische Quellen erwähnen, dass das qualitativ gute Salz aus Praid (Parajd) wegen der schlechten Lage der siebenbürgischen Straßen und der Distanz nicht exportiert werden konnte. Vgl. Johann v. Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen, Zweyter Theil, welcher die Geschichte des Steinsalzes enthält Nürnberg 1780,“ in Rainer Slotta u.a. Hg., *Silber und Salz in Siebenbürgen* Bd. 1 (Bochum, 1999), 266.

⁹ Über die Lage der siebenbürgischen Straßen laut der Auffassung von Joseph II., vgl. Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 56; Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 596 f., 619, 626, 643, 649 f., 659, 665 f., 678, 703 f., 744 f. und 755.

¹⁰ Kinga Xénia Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze. Kriegserfahrungen und räumliche Mobilität* (Cluj-Napoca/ Klausenburg, 2010), 107.

usw.¹¹ Der Antrieb für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens war also in erster Linie der Transportbedarf des Berg- und Salzwesens und des Handels. Der Transportbedarf des Militärs, der während der militärischen Aktionen der habsburgischen Armee gegen die Osmanen südlich und östlich der Karpaten in den Kriegsjahren 1736–1739 und 1788–1791 sogar wesentlich stieg – Siebenbürgen selbst blieb während des 18. Jahrhunderts von den militärischen Aktionen fast verschont –, war mit Ausnahme der erwähnten Periode für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens nicht ausschlaggebend. Manche Impulse in diese Richtung hatten wohl auch mit den strategischen und militärischen Interessen des Wiener Hofes zu tun – die Besetzung der Kleinen Walachei durch die Habsburger zwischen 1716 und 1739 und die Errichtung der siebenbürgischen Militärgrenze in den 1760er Jahren.¹² Auch die Entwicklung des Postwesens wirkte sich auf den Ausbau und die Erhaltung der siebenbürgischen Landesstraßen positiv aus.

Für den Transport auf den Wasserstraßen wurden schon in der Zeit des autonomen Fürstentums insbesondere der Fluss Mureş und teilweise auch der Fluss Someş verwendet. Neben den Transporten auf diesen beiden Flüssen zeigten die Habsburger im Laufe des 18. Jahrhunderts auch Interesse am Wassertransport auf dem Fluss Olt (*Alt*). Die Flüsse Mureş und teilweise auch Someş wurden vorwiegend für den Transport des siebenbürgischen Salzes ins Ausland benutzt. Auf dem Fluss Mureş führten die Einwohner des an Wäldern reichen Szekerlandes auch Holz mit Flößen stromabwärts in die inneren Gebiete des Fürstentums, die kaum bewaldet waren.¹³ Der Fluss Olt war insbesondere für die Handelsbeziehungen mit der Walachei von Bedeutung und Interesse. Während die Navigation auf dem Fluss Mureş mit der Hilfe von Schiffen stattfand – im oberen Lauf erfolgte sie wegen der geringen Wassertiefe mit Flößen –, war der Fluss Someş nur mit Flößen befahrbar. Auf dem Fluss Theiß fuhren sowohl Schiffe als auch Flöße.

2. Die Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens.

Die Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens waren sehr unterschiedlich. Konkret ging es um Maßnahmen

¹¹ Über die Rolle der Salzexporte für die Entwicklung des siebenbürgischen Verkehrswesens, vgl. auch Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 25.

¹² Am Anfang der 1770er Jahre wurde durch das Gebiet des 2. Walachischen (Rumänischen) Infanteriegrenzregiments von Näsäud (Nussdorf/ Naszód) eine neue Straße gebaut, um die Handelsverbindungen des Militärdistrikts mit Moldau zu fördern. Vgl. Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 659.

¹³ Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 645, 649 und 657.

im administrativen und organisatorischen Bereich (a), um Finanzmaßnahmen (b), um den Ausbau des Straßen- und Wasserwegnetzes (c) und nicht zuletzt um die Politik des Wiener Hofes gegenüber den sozialen und beruflichen Gruppen von Personen, die im Verkehrswesen impliziert waren. (d)

a) Die administrativen und organisatorischen Maßnahmen.

Analysiert wird die Errichtung von Ämtern, die für das Transportwesen im Fürstentum verantwortlich waren, und die Organisation der Salztransporte durch die Habsburger.

Die administrativen Maßnahmen. Für die Koordinierung und Leitung der Salztransporte nach Ungarn und Banat wurde ein „Haupt Transports Verwalter Ober Amt“ mit Sitz in der Salzlagerstätte von Partoș (*Marosportus*) errichtet, dem auch die Salzlagerstätte von Mirăslău (*Miriszló*) und Șoimușul Murășan (*Falkendorf/ Marossolymos*) untergeordnet war.¹⁴

Die organisatorischen Maßnahmen. Die Habsburger organisierten in erster Linie die Transporte für den Bedarf der siebenbürgischen Kameraleinrichtungen und der Armee. Wegen seiner Bedeutung für die Epoche und seines schon erwähnten großen Umfangs wurde auf den siebenbürgischen Salztransport ein besonderes Augenmerk gelegt. Sowohl die Versorgung der siebenbürgischen Salzlagerstätten mit Salz und seine Weiterlieferung ins Ausland als auch die Versorgung der Einwohner des Fürstentums wurde vom Wiener Hof sehr genau organisiert. Während das Salz für den Bedarf der Einwohner des Fürstentums nur auf den Landwegen mit den Wagen der Bauern transportiert wurde, wurde das Salz für den Export sowohl auf Land- als auch auf Wasserwegen befördert. Es wurde mit den Wagen der Bauern von den Salzbergwerken in Turda, Cojocna (*Salzgrub/ Kolozs*) und Ocna Sibiului (*Salzburg/ Vizakna*) bis zu den wichtigen siebenbürgischen Salzlagerstätten in Partoș am Fluss Mureș transportiert, ein geringer Teil wurde auch in die in der Nähe liegende Salzlagerstätte von Mirăslău gebracht. Auf die gleiche Art und Weise wurde das Salz von den Salzbergwerken in Ocna Dejului (*Salzdorf/ Désakna*) nach Dej (*Desch/ Déésvár*) transportiert. Von den Salzlagerstätten in Partoș wurde das Salz auf eine Art Schiffe, die sogenannten „Pletten“, geladen und auf dem Fluss Mureș stromabwärts vorwiegend nach Ungarn, aber auch ins Banat geführt. Wesentlich kleinere Salzmengen (nur ca. 20–30.000 Zentner, d. h. ca. 40.000 Salzsteine, jährlich in den 1770er Jahren) im Vergleich zu den beschriebenen Transporten auf dem Fluss Mureș wurden in Dej auf Flöße geladen und auf dem Fluss Someș stromabwärts nach Ungarn transportiert. Im Vergleich zum Transport des

¹⁴ Vgl. Johann v. Schilson, „Historischer Ausweis des in dem Großfürstenthum Siebenbürgen sowohl als ganzen Königreich Ungarn sich befindenden Salzwesens (1772),“ in Rainer Slotta u.a. Hg., *Silber und Salz in Siebenbürgen* Bd. 1, 225.

siebenbürgischen Salzes auf dem Fluss Mureș nach Ungarn und ins Banat, der vom Ärar organisiert und betrieben wurde, ist der Transport des Salzes auf dem Fluss Someș nach Ungarn durch das 2. Walachische Grenzregiment organisiert und durchgeführt worden. Ein geringer Teil des Salzes wurde mit Wagen auf Landwegen direkt von den Salzbergwerken in Ocna Dejului und Cojocna in die mit Siebenbürgen benachbarten ungarischen Komitate transportiert. Das Salz aus den Salzbergwerken in Maramureș (*Marmarosch/ Máramaros*) wurde mit den Wagen der Bauern bis in den Ort Sighetul Marmației (*Marmaroschsiget/ Máramarossiget*) an der Theiss (Tisa) und von hier aus weiter mit Schiffen und Flößen stromabwärts nach Ungarn gebracht.¹⁵

Bei den Salzlieferungen auf den Flüssen Mureș und Someș nach Ungarn kam es auch zu Problemen. Manchmal bereiteten die Naturbedingungen Schwierigkeiten, wie zum Beispiel das niedrige Wasserniveau mit Ausnahme des Frühlings, der schnelle Lauf der Flüsse usw., andere Male traten Probleme auf, weil die Navigation auf den unzureichend regulierten Flüssen nicht so gut funktionierte, weil es zahlreiche Wehren und Mühlen gab oder weil die Anzahl der Schiffe und Schiffsleute, wie im Fall der Navigation auf dem Fluss Mureș, nicht ausreichte. Dazu kamen auch noch die langen Fahrzeiten. Als Folge dieser Transportschwierigkeiten konnten in den Jahren 1771 und 1772 von der bestellten Menge Salz ca. 200.000 Zentner nicht nach Ungarn geliefert werden.¹⁶

Um den Salztransport auf dem Fluss Mureș zu verbessern, erhöhte der Wiener Hof die Anzahl der „Pletten“ von 181 Stück im Jahr 1771 auf 262 Stück im nächsten Jahr.¹⁷ Im Jahr 1780 waren es schon 300 „Pletten“, die das siebenbürgische Salz auf dem Fluss Mureș nach Ungarn transportierten.¹⁸ Für die Salztransporte in das Banat standen im Jahr 1772 50 „Pletten“ zur Verfügung, sie gehörten diesen Provinzen.¹⁹ Der Wiener Hof organisierte auch die Salztransporte nach Ungarn und ins Banat sehr genau. Auf dem Fluss Mureș

¹⁵ Vgl. Johann Ferber Hg., *Born Ignatz v., Briefe über mineralogische Gegenstände, auf seiner Reise durch das Temeswarer Bannat, Siebenbürgen, Ober- und Niederungarn* (Frankfurt und Leipzig, 1774), 137 ff.; Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen,“ 268 f.; Schilson, „Historischer Ausweis,“ 225–230; Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 392, 591, 705 f.

¹⁶ Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 196 f. Laut den Informationen von Schilson waren es im Jahr 1772 nur ca. 110.000 Zentner, die nicht nach Ungarn geliefert werden konnten. Schilson, „Historischer Ausweis,“ 229.

¹⁷ Schilson schlug im Jahr 1772 eine Steigerung der Anzahl der „Pletten“ auf 400 vor. Die „Pletten“, die für die Navigation auf dem Fluss Mureș geeignet waren, wurden von ungarischen Schiffsleuten aus Eichenholz gebaut. Schilson, „Historischer Ausweis,“ 225 ff.

¹⁸ Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen,“ 268.

¹⁹ Ebenda; Schilson, „Historischer Ausweis,“ 230.

nach Ungarn bestand in den 1770er Jahren jeder Salztransport aus 30 „Pletten“. Ein ähnlicher Transport ins Banat zählte 40 „Pletten“.²⁰ Von Zeit zu Zeit wurden die Hindernisse auf dem Weg der Navigation, wie z. B. angeschwemmte Baumstämme, aus dem Flussbett entfernt.²¹

Für den Wiener Hof war auch die Organisierung der Salztransporte mit den Wagen von großer Bedeutung. Jeder siebenbürgische Bezirk erhielt eine bestimmte Anzahl von Wagen, die er für die Salztransporte zur Verfügung stellen musste. Im Sommer, wenn die Salztransporte mit den Wagen im vollen Gang waren, transportierten täglich ca. 1.000 Wagen das Salz nur auf der Straße zwischen den Salzbergwerken in Turda und den Salzlagerstätten in Partoș.²²

Die Transporte für den Bedarf der siebenbürgischen Bergwerke, die vorwiegend aus dem Transport schwerer Materialien wie Erze, Holz und Holzkohle bestanden, wurden im Vergleich zu den Salztransporten auf kürzeren und vorwiegend auf Landwegen durchgeführt. Einer der Montanspezialisten, Gerstorff, schlug in seinem Gutachten aus dem Jahr 1762 für den Transport von Holz und Holzkohle für den Bedarf der siebenbürgischen Bergwerke auch die Verwendung von Flüssen vor.²³

b) Die Finanzmaßnahmen.

Für den ordentlichen Ausbau der siebenbürgischen Straßen und Wasserwege wäre die Investition großer Geldsummen notwendig gewesen, die aber nicht vorhanden waren. Die Wiener Stellen wollten die Kosten für den Ausbau der siebenbürgischen Straßen und Wasserwege so gering wie möglich halten. Im Jahr 1754 zum Beispiel verlangte die siebenbürgische Hofkanzlei die Herstellung der Verbindungsstraßen zwischen Siebenbürgen und dem Banat „ohne Zuschüsse aus öffentlichen Kassen“.²⁴ Im Jahr 1777 wurde ein Straßenbaufond in der Höhe von 24.000 Gulden auf Vorschlag Brukenthals hin bewilligt. Für die Verbesserung der Salztransporte auf dem Fluss Someș reservierte die Hofkammer im Jahr 1767 die Summe von 6.000 Gulden.²⁵

c) Der Ausbau des Straßennetzes und der Wasserwege.

Der Ausbau der Landesstraßen. An Plänen und an politischen

²⁰ Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen,“ 268; Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 596.

²¹ Schilson, „Historischer Ausweis,“ 226 f.

²² Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen,“ 269.

²³ Franz v Gerstorff, „Siebenbürgischer Bergwercks Commissions Bericht (1762),“ in Rainer Slotta u.a. Hg., *Silber und Salz in Siebenbürgen*, Bd. 1, 202.

²⁴ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 56.

²⁵ Ebenda, 56 f.

Entscheidungen in Form von Verordnungen, Dekreten usw. für den Ausbau und die Erhaltung der siebenbürgischen Straßen in einem guten Zustand mangelte es in der Epoche nicht. Das Problem war die Umsetzung all dieser Vorhaben in die Praxis. Mit dem Ausbau des siebenbürgischen Straßennetzes beschäftigte sich zum Beispiel der siebenbürgische Landtag zwar im Jahr 1714, konkrete Maßnahmen wurden aber nicht getroffen.²⁶ Der Befehl der siebenbürgischen Hofkanzlei aus dem Jahr 1754, die Straße, die das Fürstentum mit dem Banat verband, im Interesse des Postverkehrs zu verbessern, wurde auch nicht durchgeführt. In den Jahren 1768 und 1772 wurde er neuerlich erteilt, als ein Besuch Joseph II. erwartet wurde bzw. bevorstand.²⁷ In der Landtagsinstruktion für General Buccow (1761) ist von der Herstellung der siebenbürgischen „Commercial-Straßen in guten Stande“ die Rede. Auch dieser Versuch scheiterte, weil es an Geld und an Bauingenieuren mangelte.²⁸ Ein letztes Beispiel, das angeführt wird, ist der Befehl von Kaiser Joseph II. aus dem Jahr 1783 die Straßen in Siebenbürgen zu verbessern, ein Befehl, der auch genaue Angaben über den „Straßenzug“, die „Wegbreite“, die „Chaussierung“ u.a. enthält.²⁹

Trotz der geschilderten Situation war die Politik des Wiener Hofes bei der Verbesserung des siebenbürgischen Straßennetzes auch erfolgreich. Eine wichtige Rolle im Prozess des Ausbaues von „strategisch wichtigen Straßen“ hatten die Militärs inne. In den Jahren 1717–1719 wurde die sogenannte *via Carolina* als wichtige Verbindungsstraße zwischen Siebenbürgen und der Kleinen Walachei entlang des Flusses Olt durch den Pass Turnu Roşu (*Rothenturm*) unter der Leitung von Ing. Major Schwanz durch die Sprengung der Felsen in dem engen Flusstal gebaut.³⁰ Ein weiteres Beispiel ist die Erschließung der Bukowina über Siebenbürgen. Für diesen Zweck wurde zwischen 1783 und 1786 durch den Pass Bârgău (*Borgo Pass*) bis nach Suceava (*Suczawa/ Szucsáva*) unter Führung von Hauptmann Scherz eine Straße errichtet.³¹

Die erste siebenbürgische Straße, die „nach deutscher Erbländer Art“ gebaut wurde, war laut dem Historiker Konrad Müller die Straße, die die Salzbergwerke in Turda mit der Salzlagerstätte in Partoş am Fluss Mureş verband. Aufgrund von Finanzierungsproblemen wurde diese Straße am Ende der 1760er und am Anfang der 1770er Jahre aber nicht „chaussmäßig“,

²⁶ Ebenda, 56.

²⁷ Ebenda, 56.

²⁸ Ebenda, 56.

²⁹ Georg Adolf Schuller, „Samuel von Brukenthal,“ in Theodor Mayer Hg., *Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission* Bd. 19 (München, 1969, Bd. II), 90.

³⁰ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 56; Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 615.

³¹ Vgl. Schuller, „Samuel von Brukenthal,“ 90 f. und 174.

sondern nur „dauerhaft und wandelbar“ gebaut.³² Kaiser Joseph II. wies auf seiner Reise durch Siebenbürgen im Jahr 1773 auf den sehr schlechten Zustand dieser Straße hin.³³

Der Ausbau der siebenbürgischen Wasserwege stand schon am Beginn der habsburgischen Herrschaft im Zentrum der Aufmerksamkeit der Behörden. Der Vorsitzende der Einrichtungskommission des siebenbürgischen Kameralwesens, der Graf von Seeau, schlug in seinem Gutachten aus dem Jahr 1700 insbesondere für die Salztransporte vor, so wie den Fluss Mureș auch andere siebenbürgische Flüsse schiffbar zu machen.³⁴ In erster Linie ging es um den Fluss Someș.³⁵ Ein anderer wichtiger siebenbürgischer Fluss, der sich für die Verbindung mit der Walachei geeignet hätte, war der Fluss Olt. Die Wasserwege befanden sich im Zentrum der Aufmerksamkeit der Verkehrspolitik des Merkantilismus. In den Hof- und siebenbürgischen Provinzialstellen war man sich aber uneinig darüber, was den Ausbau der Wasserwege des Fürstentums betraf.³⁶

Auch im Fall des Ausbaues der siebenbürgischen Wasserwege mangelte es nicht an Projekten und politischen Entscheidungen. Am Anfang der Herrschaft von Maria Theresia wurde im Rahmen der Umorientierung des siebenbürgischen Handels ein Projekt zur Verbindung zu Wasser und Land von der Hauptstadt Siebenbürgens, Sibiu, zum Adriahafen Triest (Trieste) gefasst, ein Projekt, das nicht durchgeführt wurde.³⁷ Eine Hofkommission, die im Jahr 1771 eingesetzt wurde, schenkte ihre besondere Aufmerksamkeit der Erschließung der ungarischen Flüsse für die Wassertransporte. Die wichtige Achse war der Strom Donau (Dunăre).³⁸ In einer Instruktion von Maria Theresia ist die Rede

³² Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia“, 57.

³³ Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 744 f.

³⁴ Vgl. Volker Wollmann, „Der siebenbürgische Bergbau im 18. Jahrhundert,“ in Rainer Slotta u.a. Hg., *Silber und Salz in Siebenbürgen* Bd. 1, 42.

³⁵ Victor Jinga, *Probleme fundamentale ale Transilvaniei* (Brașov, 1995), 191.

³⁶ Der siebenbürgische Gouverneur Auersperg war im Jahr 1773 der Auffassung, dass sich eine Regulierung der Flüsse Mureș, Someș und Olt nicht lohnte. Im selben Jahr stießen die Versuche von Kaiser Joseph II. in Richtung Forderung der Schiffbarmachung des Flusses Olt auf Ablehnung auf der Seite von vielen siebenbürgischen Politikern. Vgl. Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia“, 57 f.; Samuel von Brukenthal äußerte in seinem Bericht aus dem Jahr 1773 sein Misstrauen gegenüber die Navigation auf dem Fluss Someș. Vgl. Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 371. Der Major Cosimelli von dem 2. Walachischen (Rumänischen) Infanteriegrenzregiment versuchte dagegen Kaiser Joseph II. im selben Jahr von der Notwendigkeit der Schiffbarmachung des Flusses Someș zu überzeugen. Vgl. Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 668.

³⁷ Jinga, *Probleme fundamentale ale Transilvaniei*, 192.

³⁸ Für die Versuche des Wiener Hofes zwischen 1777 und 1787 um eine Erweiterung der Navigation der habsburgische Schiffe auf der Donau stromabwärts von Belgrad, vgl. Harald

von der Verbesserung der Navigation auf den Flüssen Theiss und Mureş.³⁹ Im Jahr 1771 wurde ein Plan der Verbesserung der Schifffahrt auf dem Fluss Mureş mithilfe moderner Baggermaschinen und der Schiffbarmachung des Flusses Arieş (Aranyos) zum Teil genehmigt, der aber nicht durchgeführt wurde.⁴⁰ Am schwierigsten waren die Projekte für die Schiffbarmachung des Flusses Olt durchzusetzen und durchzuführen. Während der Kriege mit den Osmanen fuhren in den Jahren 1717 und 1737–1739 mehrere Militärtransporte auf dem Olt nach Süden. Nach dem Verlust der Kleinen Walachei durch die Monarchie im Jahr 1739 sanken die Interessen an der Regulierung des Flusses Olt. Noch im Jahr 1771 hat man Angst, dass die „Räumung und Instandhaltung [des Flusses Olt] [...] so unerschwingliche Unkosten erheischte“⁴¹. Im Jahr 1784⁴², nach anderen historischen Angaben 1785⁴³, unternahm ein Händler, Ignaz Pürkher, mit der Hilfe des „Kommerzkonzesses“ („Kommerzienkommission“) den gelungenen Versuch, auf dem Fluss Olt bis in die Walachei zu fahren, ein Versuch, der aber keine Nachfolge fand. Kaiser Joseph II. schlug in seinem Endbericht aus dem Jahr 1773 auch die Verwendung von kleineren siebenbürgischen Flüssen für den Transport des Holzes vor.⁴⁴ Deshalb wurden konkrete Maßnahmen getroffen, um die Navigation auf manchen siebenbürgischen Flüssen zu verbessern. Samuel von Brukenthal sprach in seinem Bericht aus dem Jahr 1773 von einem großen Arbeitsaufwand für die Verbesserung der Navigation auf dem Fluss Someş.⁴⁵

Ein Hindernis für den Verkehr auf den Flüssen Mureş und Someş war die große Anzahl von Mühlen.⁴⁶ Auch in diesem Fall gab eine Uneinigkeit zwischen

Heppner, „*Österreich und die Donaufürstentümer 1774–1812*. Ein Beitrag zur habsburgischen Südosteuropapolitik,“ in *Zur Kunde Südosteuropas* II/13 (Graz, 1984), 19 und 65 ff.; H. Heppner, „Die großen Wasserstraßen und ihre Bedeutung,“ in Harald Heppner Hg., *Der Weg führt über Österreich ... Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa* (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart) (= *Zur Kunde Südosteuropas*, II/21) (Wien–Köln–Weimar, 1996), 92 f.

³⁹ Vgl. Horst Glassl, „Der Ausbau der ungarischen Wasserstrassen in den letzten Regierungsjahren Maria Theresias,“ in Georg Stadtmüller u.a. Hg., *Ungarn-Jahrbuch. Zeitschrift für die Kunde Ungarns und verwandte Gebiete* Bd. 2 (Mainz, 1970), 37, 39, 42 und 53.

⁴⁰ Vgl. Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 57.

⁴¹ Ebenda, 57.

⁴² Ebenda, 57 f.

⁴³ Vgl. Konrad Gündisch, „Siebenbürgen und die Siebenbürger Sachsen,“ in Wilfried Schlaw Hg., *Studienbuchreihe der Stiftung Ostdeutscher Kulturrat* Bd. 8 (München, 1998), 123.

⁴⁴ Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 740 und 755 f.

⁴⁵ Ebenda, 371.

⁴⁶ Auf dem Fluss Mureş gab es im Jahr 1771 eine Zahl von 186 Mühlen, die umgangen hätten werden müssen. Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 57. Selbst Kaiser Joseph II. sprach in seinem Endbericht aus dem Jahr 1773 über die zahlreichen Mühlen,

den verschiedenen Hof- und Provinzstellen. Während die Hofkammer, die siebenbürgische Hofkanzlei und der Kommerzienrat sich im Jahr 1771 für eine Verwendung des Flusses Someș nur für Flöße beschloss, um die Mühlenbesitzer nicht zu schädigen, befahl der Staatsrat im nächsten Jahr die Beseitigung durch die Besitzer der Mühlwehren und deren Ausbau auf eigene Kosten nach dem „böhmischen Muster“, um den Verkehr der Schiffe zu ermöglichen. Der Historiker Konrad Müller bezweifelt, dass der Befehl des Staatsrates auch ausgeführt wurde.⁴⁷

Die Habsburger wurden mit der Opposition der siebenbürgischen Stände auch im Fall des Ausbaus der Straßen- und Wasserwege des Fürstentums konfrontiert. Der siebenbürgische Landtag opponierte schon am Anfang des 18. Jahrhunderts aus Gründen, die erklärt werden, gegen das Projekt Schiffbarmachung des Flusses Someș für die Salztransporte.⁴⁸ Dieselbe siebenbürgische Institution akzeptierte am Anfang der Herrschaft von Maria Theresia nicht das Projekt des Ausbaues eines Wasserkanals und einer Straße, die die Hauptstadt Siebenbürgens, Sibiu, mit dem Adriahafen Fiume (*St. Veit am Flaum/ Rijeka*) verbinden sollten.⁴⁹ Die Opposition der siebenbürgischen Stände zu den Versuchen der Verbesserung der Schifffahrt auf den Flüssen Mureș und Someș beruhte vor allem auf der Existenz zahlreicher Privatmühlen, die entweder beseitigt hätten werden müssen oder auf Kosten ihrer Besitzer umgebaut.⁵⁰

d) Die Politik des Wiener Hofes gegenüber beruflichen Gruppen, die am Verkehrswesen teilnehmen.

Es stellt sich die Frage: Welche Elemente charakterisieren die Politik der Habsburger gegenüber den beruflichen Gruppen, die im Verkehrswesen impliziert waren? Zwei Aspekte werden präsentiert. Erstens: Die Verpflichtung der siebenbürgischen Bauern durch die Habsburger im Bereich des Transportwesens. Zweitens: Die Politik des Wiener Hofes gegenüber den siebenbürgischen Schiffsleuten.

Erstens: Die Landtransporte für den Bedarf des Kameralwesens, insbesondere der Berg – und Salzbergwerke und teilweise auch der Armee wurden vorwiegend mithilfe der Wagen und der Gespanne der siebenbürgischen Bauern durchgeführt, die auf diese Weise ihre Robotpflicht gegenüber dem Landesherrn

die ein Hindernis für die Entwicklung der Navigation auf den siebenbürgischen Flüsse darstellen. Vgl. Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 669 ff. und 755 f.

⁴⁷ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 57 f.

⁴⁸ Jinga, *Probleme fundamentale ale Transilvaniei*, 191.

⁴⁹ Ebenda, S. 192.

⁵⁰ Vgl. auch Schilson, „Historischer Ausweis,“ 226 f.

und dem Staat leisteten. Diese Leistung war eine der drückenden Pflichten der siebenbürgischen Bauern, wozu auch noch die schlechte Lage der Straßen beitrug. Die zeitgenössischen Quellen berichten über niedrige Fuhrlohne und über die Verluste der Bauern an Zugvieh während des Transports.⁵¹ Es gab auch Missbräuche auf der Seite der Behörden, die die Bauern für die Fuhrarbeit verteilen mussten. Die Landeinwohner wurden auch bei dem Bau der Landesstraßen und bei der Unterhaltung der Landes- und Wasserwege Robot zu leisten verpflichtet. Die Bewohner der umliegenden Dörfer hatten manchmal auch Pflichten die Sicherheit der Landesstraßen betreffend.⁵² Diese Maßnahmen des Wiener Hofes sind gleichzeitig auch ein Teil des Prozesses der Disziplinierung der einfachen Bevölkerung im Fürstentum. Auch in diesem Bereich kam es zum Widerstand gegen die Maßnahmen des Wiener Hofes und das nicht nur vonseiten der betroffenen Untertanen, sondern auch vonseiten der siebenbürgischen Stände, insbesondere des Adels, der in der Steigerung der Pflichten der untertänigen Bauern gegenüber dem Staat einen Verlust für sich selbst sah.⁵³

Gleichzeitig versuchten die verschiedenen habsburgischen Hofstellen und siebenbürgischen Ämter die siebenbürgischen Bauern gegen den exzessiven Robot im Bereich des Verkehrswesens zu schützen.⁵⁴ Fichtel berichtete im Jahr 1780 zum Beispiel über die Praxis der habsburgischen Behörden über die Verschonung der Bauern, die in von den Salzbergwerken weit entfernten Orten wohnten, von der Pflicht der Salztransporte.⁵⁵ Die Politik des Schutzes der Bevölkerung und gleichzeitig des Ausbaus des siebenbürgischen Verkehrswesens ohne die Investierung hoher Geldsummen ließ sich in der Praxis nicht vereinbaren.

Zweitens: Die Schiffsleute, die Salztransporte auf dem Fluss Mureș

⁵¹ Vgl. auch Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 596 und 744 f. Die Fuhrleute bekamen im Jahr 1772 einen Lohn von 9 Kreuzer für einen Salzstein, der zwischen den Salzbergwerken von Cojocna und der Salzlagerstatt von Partoș transportiert wurde. Der Transportlohn betrug im Fall des Transportes eines Salzsteins zwischen den Salzbergwerken von Ocna Dejului und der Salzlagerstätte von *Somlyo* (Șimleu Silvaniei/ Schomlenmarkt/ Szilágyosomlyó) im Komitat Kraszna (Crasna) und nach Baia Mare (Neustadt/ Nagybánya) 12 Kreuzer. Vgl. Schilson, "Historischer Ausweis," 229.

⁵² Vgl. auch A. Andea, "Transilvania. Habitat. Modul de trai [Siebenbürgen. Die Siedlungen. Die Lebensart der Bevölkerung]," in Paul Cernovodeanu, Nicolae Edroiu Hg., *Istoria Românilor. Românii între Europa Clasică și Europa Luminilor (1711–1821)*, Vol. 6 (București, 2002), 143.

⁵³ Der siebenbürgische Landtag begründete am Anfang des 18. Jahrhunderts seine Opposition zu dem Projekt der Schiffbarmachung des Flusses Someș durch die Ruinierung der Bauern, die bisher Salztransporte effizient hatten. Vgl. Jinga, *Probleme fundamentale ale Transilvaniei*, 191.

⁵⁴ Im Jahr 1754 befahl die siebenbürgische Hofkanzlei die Herstellung der Verbindungsstraße zwischen Siebenbürgen und dem Banat unter möglicher Schonung der *misera contribuens plebs*. Vgl. Müller, "Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia," 56.

⁵⁵ Fichtel, "Beitrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen," 269.

durchführten, bestanden im Jahr 1772 aus einer Zahl von 700 konskribierten Personen, die Steuerbegünstigung genossen. Sie wurden sowohl aus Siebenbürgen als auch aus den Komitaten Ungarns rekrutiert. Es gab jedoch auch eine Zahl „Freywilliger“ Schiffsleute, die keine Steuerbegünstigungen genossen und die zur Zeit der Feldarbeit die Schiffe verließen.⁵⁶ Fichtel sprach im Jahr 1780 von einer Zahl von 1.400 Schiffsleuten auf dem Fluss Mureş, ohne die Freiwilligen.⁵⁷ Bei der Rekrutierung der notwendigen Schiffsleute gab es noch in den 1770er Jahren Schwierigkeiten.⁵⁸ Die Mannschaft jeder „Plette“ bestand aus einem „Steiermann“ und aus sechs „Ruder Knechten“. Der Transportlohn der Schiffsleute wurde von Partoş bis Szegedin (*Szeged/ Seghedin*) in Ungarn mit 12 Kreuzern pro Salzstein gerechnet.⁵⁹ Im Projekt aus dem Jahr 1771 über die Verbesserung des Verkehrs auf dem Fluss Mureş ist auch die Rede der Herbeischaffung deutscher katholischer Schiffsleute.⁶⁰ Im Fall der Salztransporte auf dem Fluss Someş spielen die Militärs eine wichtige Rolle. Diese Transporte wurden in den 1770er Jahren durch den Kommandanten des 2. Walachischen (Rumänischen) Infanteriegrenzregiments, Oberst Entzenberg, organisiert und durch seine untergebenen Leuten befördert. Jeder Salztransport wurde von einem Offizier dieses Grenzregiments begleitet. Auch die Salztransporte auf dem Fluss Mureş für das Banat wurden durch einen Offizier eskortiert. Die Salztransporte auf dem Fluss Mureş in Richtung Ungarn fanden dagegen nur unter der Führung eines Schiffmeisters statt.⁶¹

Der Wiener Hof ergriff auch Maßnahmen zur Stimulierung von Personen, die beim Ausbau des Verkehrswesens in Siebenbürgen ausgedient hatten. So wurde Hauptmann Scherz, unter dessen Führung die Straße zwischen Siebenbürgen und Bukowina durch den Pass Bârgău zwischen 1783 und 1786 gebaut worden war, zum Major befördert.⁶²

3. Die Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens.

In Siebenbürgen gab es einen Postdienst, wie schon erwähnt, bereits in der Zeit des autonomen Fürstentums. Der Entwicklung der Post, die zu den

⁵⁶ Schilson, „Historischer Ausweis,“ 226.

⁵⁷ Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen,“ 268. Die Zahl der Familien der Berg- und Schiffsleute zwischen 1765/1766 und 1795, die in den Fiskalkonskriptionen in einer Fiskalkategorie zusammengefasst waren, wurde schon erwähnt.

⁵⁸ Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 680.

⁵⁹ Schilson, „Historischer Ausweis,“ 226.

⁶⁰ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 57.

⁶¹ Fichtel, „Beytrag zur Mineralgeschichte von Siebenbürgen,“ 268; Schilson, „Historischer Ausweis,“ 229.

⁶² Schuller, „Samuel von Brukenthal,“ 174.

Regalien gehörte, wurde auch im „Einrichtungswerks“ Ungarns (1688)⁶³ und im Leopoldinischen Diplom (1691) gedacht. Im Diplom ist die Rede vom Bau von Poststationen in Siebenbürgen, die auch Quartiermöglichkeiten für die Reisenden anbieten sollten.⁶⁴

In der Verbindung mit dem siebenbürgischen Postwesen im 18. Jahrhundert stellen sich die Fragen: a) Welche sind die Elemente, die zur Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens beigetragen hatten? b) Welche sind die konkreten Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens?

a) Die Elemente, die favorisierend oder hemmend auf die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens gewirkt haben.

Für das habsburgische Postwesen, das im 18. Jahrhundert eine führende Stelle in der Postverbindung Europas mit den südosteuropäischen Gebieten des Osmanischen Reich einnahm⁶⁵, kommt die geografische Lage Siebenbürgens für die Behauptung und für die Konsolidierung dieser Position im Betracht. In Wirklichkeit bekam das Fürstentum bei den Postverbindungen der Monarchie mit Konstantinopel aber nur eine Nebenrolle zugeteilt, denn die wichtigen Routen dieser Postverbindungen liefen mit Ausnahme von kurzen Perioden nicht über Siebenbürgen, sondern über Belgrad.⁶⁶ Die Rivalität zwischen der Habsburgischen Monarchie und Russland um die Hegemonie im südosteuropäischen Raum im Allgemeinen und in den an Siebenbürgen angrenzenden Donaufürstentümern Walachei und Moldau war ein favorisierendes Element, das insbesondere nach dem Frieden von Küçük Kaynarca (1774) zu einer bestimmenden Rolle des Fürstentums bei den Postverbindungen der Monarchie mit dem Osmanischen Reich führte. Auch die Errichtung eines habsbur-

⁶³ Vgl. Theodor Mayer, *Verwaltungsreform in Ungarn nach der Türkenzeit*, in Josef Fleckenstein, Heinz Stoob Hg. (Sigmaringen, 1980), 116; János Kalmár, János J. Varga, „Einrichtungswerk des Königreichs Ungarn (1688–1690),“ in Winfried Eberhard u.a. Hg., *Forschungen zur Geschichte und Kultur des östlichen Mitteleuropa* Bd. 39 (Stuttgart, 2010), 145 f. und 242.

⁶⁴ Diese Maßnahme musste auch als Folge der Befreiung der Sachsen von der Pflicht der Einquartierung der „*Reisenden jeglichen Standes oder Stellung*“ getroffen werden. Vgl. Rolf Kutschera, „Landtag und Gubernium in Siebenbürgen 1688–1869,“ in Paul Philippi Hg., *Studia Transylvanica, Ergänzungsbände des Siebenbürgischen Archivs*, Bd. 11 (Köln–Wien, 1985), 341; vgl. auch David Prodan, „Instaurarea regimului austriac în Transilvania,“ in Andrei Oțetea Hg., *Istoria României*, vol. 3 (București, 1964), 231.

⁶⁵ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 58; Andreas Patera, „Die Rolle der Habsburgermonarchie für den Postverkehr zwischen dem Balkan und dem übrigen Europa,“ in H. Heppner Hg., *Der Weg führt über Österreich*, 42 f.

⁶⁶ Eine Ausnahme sind die Periode während des österreichisch-russisch-türkischen Krieges (1788–1791) und der Unruhen in Serbien im Jahr 1794, als die Hauptroute der Postverbindung der Monarchie mit Konstantinopel (Constantinopol/ Istanbul) über Siebenbürgen und Sibiu (Hermannstadt) führte. Vgl. Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 156.

gischen Konsulats in der Walachei und Moldau im Jahr 1782 spielte in der Auffassung eines Teils der historischen Forschung dabei eine wichtige Rolle.⁶⁷ Die Berichte der Agenten, die wichtige Informationen über die Situation in den Donaufürstentümern und sogar im Osmanischen Reich enthielten, mussten nach Wien mit der Post auf kürzestem Weg, also durch Siebenbürgen, geschickt werden. Letztendlich sind die Bestimmungen der Friedensverträge mit den Osmanen von Karlowitz (1699), Passarowitz (1718) und Küçük Kaynarca (1774) und des Handelsvertrages („Sened“) mit der Pforte (1784) Elemente, die zur Entwicklung der Postverbindungen zwischen Wien und Konstantinopel auch über Siebenbürgen beitrugen.⁶⁸

b) Die Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens

Die Maßnahmen der Habsburger für die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens sind Teil des Prozesses der Förderung der Postverbindungen innerhalb der Monarchie und mit anderen Ländern. Analysiert werden die administrativ-organisatorischen und die finanziellen Maßnahmen, die hierarchische Unterordnung des siebenbürgischen Postwesens und die Eröffnung neuer Posttrouten.

Die administrativ-organisatorischen und finanziellen Maßnahmen. Für die Leitung des siebenbürgischen Postwesens wurde schon vor der Mitte des 18. Jahrhunderts ein Hauptpostamt mit Sitz in Sibiu errichtet, an dessen Spitze ein Oberpostverwalter stand. Dem Hauptpostamt unterstand im Jahr 1761 eine Anzahl von 25 Filialen, die von 26 Angestellten (Postmeister) bedient wurden.⁶⁹ Der finanzielle Aufwand betrug im Jahr 1761 nur für die Unterhaltung der Angestellten des siebenbürgischen Postwesens die Summe von 5.348 Gulden. Die „Portoeinnahmen“ bezifferten sich dagegen auf die Summe von nur 4.044 Gulden.⁷⁰ Das siebenbürgische Postwesen brachte dem Ärar zumindest in diesem Jahr einen klaren finanziellen Verlust.

Für das gute Funktionieren des Postwesens verpflichteten die Habsburger die Bevölkerung Siebenbürgens zur Leistung verschiedener Dienste. Dabei handelte es sich um die Bereitstellung von Pferden für die Briefträger oder Postwagen bzw. um die Quartierungspflicht für die Reisenden.⁷¹

⁶⁷ Heppner, „*Österreich und die Donaufürstentümer*,“ 23 ff.; Patera, „Die Rolle der Habsburgermonarchie,“ 42.

⁶⁸ Vgl. auch Patera, „Die Rolle der Habsburgermonarchie,“ 40–44.

⁶⁹ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 58; Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 153.

⁷⁰ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 58.

⁷¹ A. Andea, „Transilvania. Habitat. Modul de trai,“ 143; Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 113.

Das Problem der hierarchischen Unterordnung des siebenbürgischen Postwesens, so wie sie aus der verwendeten historischen Literatur⁷² und aus zeitgenössischen Quellen⁷³ resultiert, ist nicht klar definierbar. Wie auch in anderen Angelegenheiten dieser Grenzprovinz der Monarchie gab es höchstwahrscheinlich eine Überlappung der Kompetenzen zwischen den Zivil- und Militärbehörden u. a. betreffend das Postwesen des Fürstentums, die nicht selten zu Missverständnissen führte.

Die Eröffnung von neuen Postrouten. Die zwei wichtigen Postrouten, die Wien mit Konstantinopel verbanden, liefen nicht über Siebenbürgen, sondern durch die ungarische Tiefebene und über Belgrad. Nur die dritte, bedeutende Postroute für diese Verbindung führte von Wien über Preßburg (*Pozsony/ Bratislava*) und Ober-Ungarn nach Siebenbürgen und von hier weiter über die Walachei in Richtung Konstantinopel.⁷⁴ Laut Harald Heppner wurde die Postroute, die Wien mit Konstantinopel über Siebenbürgen verband, erst nach der Errichtung des habsburgischen Konsulats in der Walachei und Moldau im Jahr 1782 eröffnet.⁷⁵

Ein wichtiger Impuls für die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens war die Eröffnung im Jahr 1754 des direkten Postverkehrs mit Postwagen zwischen Wien und Sibiu über Ofen Buda (*Budapest/ Budapesta*) und Timișoara (*Temeschwar/ Temesvár*)⁷⁶, eine Postlinie, die bis Brașov (*Kronstadt/ Brassó*) führte. Zu den fünf wichtigen Hauptpostrouten mit Postwagen im pannonischen und karpatischen Raum, die von berittener Briefpost organisatorisch getrennt waren, gehörten um 1775 auch zwei Postlinien, die die Hauptstadt der Monarchie mit Siebenbürgen verbanden: neben der schon erwähnten Postroute die Postroute Wien – Alba Iulia (*Weißenburg, Karlsburg/ Gyulafehérvár*) – Sibiu, jene, die über Preßburg, Kaschau (Kassa / Košice) und Debrecin (Debrecen) läuft.⁷⁷

⁷² Havadi-Nagy spricht von der „Verkehrshoheit“ der Hofkammer im Postwesen in den Gebieten Ungarns, die von den Osmanen befreit wurden. Vgl. Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 160 f.

⁷³ Der siebenbürgische Gouverneur Auersperg sprach in seinem Bericht aus dem Jahr 1773 von der Unterordnung des Postwesens des Fürstentums an *General Commando*. Gleichzeitig verfasste er Instruktionen für den siebenbürgischen Oberpostverwalter, die er auch zum siebenbürgischen *General Commando* und Thesaurariat zur Kenntnisnahme schickte. Auersperg informierte über die Lage des siebenbürgischen Postwesens auch den „Obristpostmeister“ im Wien. Vgl. Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 177 ff.

⁷⁴ Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 160, Fußnote 37.

⁷⁵ Heppner, „Österreich und die Donaufürstentümer“, 23 ff.; Patera, „Die Rolle der Habsburgermonarchie“, 42.

⁷⁶ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia“, 56 und 58.

⁷⁷ Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 155; vgl. auch H. Heppner, „Die Entwicklung des Postwesens zwischen Österreich und der Türkei bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts,“ in Adam Wandruszka Hg., *Südostdeutsches Archiv* Bd. XXIV/XXV (München,

Es wurden nicht nur neue Postrouten eröffnet, sondern auch der Postverkehr wurde verdichtet. Die Postroute zwischen Wien und Sibiu wurde im Jahr 1754 nur einmal im Monat befahren.⁷⁸ Die reguläre Briefpost zwischen Wien und Siebenbürgen wurde dann auf zwei Mal im Monat verdichtet.⁷⁹ Während des Krieges mit den Osmanen 1788–1791 verkehrte die Briefpost wegen militärischen Bedarfs zwischen Wien und Siebenbürgen täglich.⁸⁰

Wichtig für die Entwicklung des siebenbürgischen Postwesens war nicht nur die Herstellung von Postwagenverbindungen mit der Hauptstadt der Monarchie, sondern auch zwischen den wichtigsten Städten innerhalb des Fürstentums. In diesem Sinn verlangte der Kommandierende General in Siebenbürgen, Buccow, im Jahr 1761 die Errichtung von Postwagen, die den Beamten und Händlern dienen sollten, welche zwischen den großen Städten des Fürstentums reisten. Auf den Vorschlag Boriés wurde im Jahr 1767 die Errichtung von Postwagen durch den Staatsrat insbesondere im Interesse der Entwicklung des siebenbürgischen Handels angeordnet.⁸¹

Trotz der Maßnahmen der Habsburger gab es im siebenbürgischen Postwesen auch Probleme. Im Bereich des Ausbaus von Poststationen in Siebenbürgen mit Quartierungsmöglichkeiten für die Reisenden wurde trotz der Absichten des Leopoldinischen Diploms nicht viel erreicht. Um diese Situation zu verbessern, befahl Maria Theresia in einer Resolution aus dem Jahr 1767 den Ausbau von Posthäusern mit Unterkunftsmöglichkeiten für die Reisenden in Ungarn, Siebenbürgen und dem Banat, weil es in diesen Gebieten der Monarchie an Wirtshäusern mangle.⁸² Der siebenbürgische Gouverneur Auersperg erwähnte in seinem Bericht aus dem Jahr 1773 auch andere Schwierigkeiten, die seiner Auffassung nach das Funktionieren des siebenbürgischen Postwesens verhinderten. Dabei ging es um die alten Verordnungen, die als Richtschnur für die Tätigkeit im siebenbürgischen Postwesen dienten, um die Verspätung im Postverkehr, um Fälle von Insubordination mancher Postmeister usw.⁸³

1981/1982), 118–129; H. Heppner, „Habsburg und die Siebenbürger Sachsen (1688–1867). Zum Thema politische Kultur,“ in Zsolt K. Lengyel, Ulrich A. Wien Hg., *Siebenbürgen in der Habsburgermonarchie. Vom Leopoldinum bis zum Ausgleich (1690–1867)* (Köln–Weimar–Wien, 1999), 55.

⁷⁸ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 58.

⁷⁹ Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 153.

⁸⁰ Ebenda, 145. Der Historiker Harald Roth sprach von einer allgemeinen täglichen Briefpost zwischen Wien und Siebenbürgen. Vgl. Harald Roth, *Hermannstadt. Kleine Geschichte einer Stadt in Siebenbürgen* (Köln–Weimar–Wien, 2006), 148.

⁸¹ Müller, „Siebenbürgische Wirtschaftspolitik unter Maria Theresia,“ 58.

⁸² Havadi-Nagy, *Die Slawonische und Banater Militärgrenze*, 155.

⁸³ Bozac, Teodor, *Călătoria împăratului Josif al II-lea*, 177 ff.

Die Bilanz der Verkehrs- und Postpolitik der Habsburger in Siebenbürgen

Die Verkehrspolitik der Habsburger in Siebenbürgen stand unter dem Einfluss des Merkantilismus: der Ausbau des Straßennetzes und der Wasserwege als Mittel für die Förderung insbesondere des Handels, aber teilweise auch aus strategisch-militärischen Gründen. Zur Verbesserung der siebenbürgischen Straßen, die sich in einem schlechten Zustand befanden, und der Navigation auf den Wasserwegen im Fürstentum traf der Wiener Hof diverse Maßnahmen. Dabei handelte es sich um administrative und organisatorische Maßnahmen, insbesondere was die wichtigen Transporte des siebenbürgischen Salzes im In- und Ausland betraf, um die Zusammenfassung zahlreicher Projekte und die Erlassung von Verordnungen, Dekreten usw. zur Verbesserung der siebenbürgischen Straßen und der Navigation auf den Flüssen im Land, und nicht zuletzt um die Durchführung konkreter Arbeiten für den Ausbau und die Erhaltung der Straßennetze und Wasserwege in Siebenbürgen sowie um die Sicherung ihrer Finanzierung, für die aber keine beträchtlichen Geldsummen vorhanden waren. Was das Verkehrswesen anging, führte der Wiener Hof auch Sozialpolitik und gleichzeitig Disziplinierungspolitik – die Bauern mussten für ihren Landesherrn Robotarbeit leisten. Das bedeutete, sie mussten mit ihren Wagen und Gespannen gegen eine niedrige Entlohnung verschiedene Transporte durchführen und beim Bau der Landesstraßen und der Erhaltung der Land- und Wasserwege mitarbeiten. Gleichzeitig genossen die Schiffsleute verschiedene Privilegien wie die Steuerbegünstigung. Das Straßennetz und die Wasserwege in Siebenbürgen blieben aber trotz der Absichten und Maßnahmen des Wiener Hofes und trotz mancher Erfolge von den Voraussetzungen eines modernen Verkehrssystems, wie es dem Maß der Epoche entsprochen hätte, weit entfernt.

Ein Kennzeichen der Politik der Habsburger in Bezug auf das Postwesen in Siebenbürgen waren verschiedene administrative, organisatorische und finanzielle Maßnahmen, die für seine Entwicklung getroffen wurden. Ein wichtiger Erfolg in diese Richtung war die Eröffnung eines Direktverkehrs mit Postwagen zwischen Wien und Siebenbürgen im Jahr 1754, der später verdichtet wurde. Nach der Errichtung des habsburgischen Konsulats in der Walachei und Moldau (1782) wurde auch eine Postnebenroute eröffnet, die von Wien über Siebenbürgen nach Konstantinopel führte. Um einen reibungslosen Ablauf des Postwesens zu gewährleisten, wurden die Einwohner des Fürstentums zu verschiedenen Diensten verpflichtet. So mussten sie Pferde bereitstellen oder wurden sogar verpflichtet, die Reisenden bei sich einzuquartieren. Im

siebenbürgischen Postwesen gab es aber dennoch Schwierigkeiten – beim Ausbau der Poststationen mit Einquartierungsmöglichkeiten für die Reisenden wurde nicht viel erreicht, oft kam es auch zu Verspätungen im Postverkehr usw.

POLITICA HABSBUGILOR ÎN TRANSILVANIA ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR ȘI A SISTEMULUI POȘTAL (1688–1790)

Rezumat

Sistemul de transport al Transilvaniei, constând dintr-o rețea de drumuri și de căi navigabile pe râurile interioare s-a caracterizat printr-o slabă dezvoltare în momentul instaurării stăpânirii Habsburgilor în Principat. Politica Curții Vieneze în Transilvania în domeniul transporturilor a fost influențată în secolul al XVIII-lea de principiile mercantilismului, care susțineau printre altele și dezvoltarea transporturilor pe uscat și pe apă ca mijloc de stimulare a comerțului. Un rol important în dezvoltarea transporturilor în Transilvania l-au avut și interesele strategice și militare ale Habsburgilor în această zonă geografică de sud-est a Europei. Măsurile luate de Curtea din Viena în vederea dezvoltării transporturilor transilvănene au fost multiple, ele constând în măsuri administrative și organizatorice – în primul rând cele referitoare la organizarea și desfășurarea transportului sării transilvănene în interiorul Principatului și, în special, a transportului său în Ungaria și Banat, precum și în efectuarea de numeroase proiecte și în emiterea de decrete și dispoziții referitoare la îmbunătățirea și la extinderea rețelei de drumuri a Transilvaniei precum și a navigației pe râurile țării. Un rol important în acest sens l-a avut și efectuarea de lucrări concrete de îmbunătățire și de extindere a rețelei de drumuri și a navigației pe râuri, și nu în ultimul rând punerea la dispoziție de fonduri financiare în vederea efectuării acestor lucrări. Din cauza dificultăților financiare ale monarhiei habsburgice fondurile bănești puse la dispoziție pentru dezvoltarea transporturilor în Transilvania au fost reduse. Curtea din Viena a obligat în același timp pe țăranii transilvăneni să presteze în cadrul obligației de robotă față de principele țării, adică față de Habsburgi, diferite munci cu brațele și cu atelele în vederea întreținerii și extinderii rețelei de drumuri a Transilvaniei și a navigației pe râurile țării. Pentru stimularea navigației pe râurile transilvănene Habsburgii au acordat diferite privilegii și reduceri de plată a contribuției bănești pentru categoria profesională a plutășilor, care efectua în special importantele transporturi de sare pe râurile Transilvaniei. Rețeaua de drumuri și de căi de navigație fluviatile ale Transilvaniei rămâne cu toate măsurile întreprinse de Habsburgi și cu toate progresele înregistrate departe de cerințele epocii referitoare la un transport modern.

Curtea din Viena a întreprins și diferite mijloace de ordin administrative, organizatoric și financiar pentru dezvoltarea sistemului poștal al Transilvaniei. Un success în acest sens l-a constituit deschiderea în anul 1754 a legăturii directe prin intermediul poștalioanelor între Viena și Transilvania. După deschiderea consulatului habsburgic în Țara Românească și Moldova în anul 1782 a fost înființată o nouă rută poștală de importanță secundară, care lega Viena de capitala Imperiului Otoman, Constantinopol, trecând peste teritoriul Transilvaniei. Pentru buna funcționare a sistemului poștal al Transilvaniei, Habsburgii au obligat pe locuitorii țării la prestarea de diferite obligații, precum punerea la

dispoziție de cai și cazarea în locuințele lor a călătorilor. Cu toate măsurile întreprinse de Habsburgi se înregistrează în continuare dificultăți în funcționarea sistemului sistemului poștal al Transilvaniei. În domeniul construirii de stații poștale și a realizării de posibilități de găzduire a călătorilor, altele decât în locuințele populației, nu s-au realizat progrese semnificative. În afară de aceasta se înregistrează și întârzieri semnificative în efectuarea transporturilor poștale în Transilvania.