

Erika Kustatscher, Die Innsbrucker Linie der Thurn und Taxis – Die Post in Tirol und den Vorlanden (1490–1769)

(*Schlern Schriften 371*) Innsbruck: Universitätsverlag Wagner 2018, 489 Seiten, 48 Abbildungen.

Die posthistorische Forschungsliteratur zu den Tiroler Seitenlinien der Thurn und Taxis wurde in jüngster Zeit durch zwei bemerkenswerte Neuerscheinungen bereichert. Beide Publikationen verfolgen einen mikrohistorischen Ansatz und beleuchten auf der Basis akribischer Quellenarbeit die konfliktreichen Umstände, unter denen regionale Postmeisterdynastien zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert agierten. Den Postmeistern der Taxis-Bordogna-Linie in Trient und Brixen widmete Francesca Brunet 2018 eine Studie;¹ diese wurde hier bereits besprochen. Ebenfalls 2018 erschien die Arbeit von Erika Kustatscher, *Die Innsbrucker Linie der Thurn und Taxis – Die Post in Tirol und den Vorlanden (1490–1769)*, veröffentlicht in der Reihe der Schlern-Schriften. Auf 489 Seiten dokumentiert Kustatscher mit nicht weniger als 2331 Fußnoten eine Fülle von Quellenfunden aus verschiedenen Archiven zwischen Bozen und Regensburg, Innsbruck und Wien, aber vor allem aus dem Tiroler Landesarchiv und dem Archiv der Familie Thurn Valsassina und Taxis im Grünwalderhof. Der beträchtliche Umfang ihres Buches ist zum einen der Weite des geografischen Untersuchungsraums und dem breiten Quellenbestand geschuldet, zum anderen dem multiperspektivischen Zugang zur Postgeschichte.

Kustatscher berücksichtigt und verbindet vor allem verwaltungs-, verkehrs- und sozialhistorische Aspekte zum Tableau, auf dem sie den Übergang der Post vom exklusiven Herrschaftsinstrument um 1500 zum öffentlichen Dienstleistungsunternehmen nachzeichnet; zunächst privat organisiert, wurde diese Dienstleistung 1769 unter dem Leitmotiv des Allgemeinwohls (*bonum publicum*) – hinter dem handfeste fiskalische Staatsinteressen steckten – zur Aufgabe des sich formierenden Zentralstaats erklärt. Dieser Prozess war freilich kein geradliniger und, wie die immer wieder erneuerten Patente der „Postordnungen“ bezeugen, auch für die Proponenten einer „rationalen“ Herrschaft, die sich auf allumfassende Normen stützte, mit Rückschlägen verbunden. Von der Zentralgewalt in Wien verfügte Systematiken zur Handhabung des Postbetriebs ließen sich gerade im alpinen Raum nur schwerlich umsetzen und erforderten immer wieder ad-hoc-Entscheidungen der Postmeister und Posthalter vor Ort, sodass sich in den Archiven ein recht heterogenes Bild vom Postalltag zwischen 1500 und 1800 überliefert hat.

1 Francesca BRUNET, „Per essere quest'ufficio la chiave dell'Italia e Germania ...“. La famiglia Taxis Bordogna e le comunicazioni postali nell'area di Trento e Bolzano (sec. XVI–XVIII) / „Da dieses Amt der Schlüssel für Italien und Deutschland ist ...“. Die Familie Taxis Bordogna und die Postverbindungen im Raum Trient und Bozen vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Camerata Cornello 2018.

Diese Entwicklung im Spannungsfeld zwischen landesfürstlichen/staatlichen Interessen und privatwirtschaftlichen Aspekten wird anhand des „vorder- und oberösterreichischen“ Postwesens im ersten Teil des Buches dargestellt. Kustatscher geht auf die komplexen Verhältnisse ein, die sich für die (königliche) österreichische Landespost im Wandel der politischen Macht-konstellationen ergaben und sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts vor allem in der zunehmenden Konkurrenzsituation zur (kaiserlichen) Reichspost artikulierten. Das zersplitterte Herrschaftsgebiet der Habsburger in der Bodenseeregion war bis in die Schweiz von Kursen der Reichspost und der Landespost durchzogen, sodass früh Konfliktzonen entstanden, zumal seit Ende des 17. Jahrhunderts zusätzlich private Botenanstalten wie jene des Beat Fischer von Bern aktiv wurden.

Den zweiten Teil des Buches widmet Kustatscher den Betreibern der Postdienste, zuerst den Innsbrucker „obristen Postmeistern“, also den obersten Amtsträgern der Familie Thurn und Taxis, die sowohl Staats- als auch Privatinteressen verpflichtet waren. Sie untersucht ihre Handlungsspielräume zwischen der Rolle als Weisungsempfänger des Landesfürsten einerseits und der Rolle als Dienstleistungsunternehmer andererseits, wobei sich die Postmeister im operativen Postalltag auch mit Angelegenheiten der Detailsbene auseinandersetzten, zum Beispiel wenn es sich um Anliegen von Einzelpersonen handelte oder um ausständige Wart- und Rittgelder, ein Dauerproblem vor allem für die kleinen Poststationen.

Nach der Darstellung des Thurn und Taxi'schen Postgebiets, bestehend aus sechs Hauptlinien zwischen Innsbruck, Ala, Füssen, Augsburg, Salzburg und Wien, geht Kustatscher um eine Stufe tiefer in der Betriebsorganisation und beschäftigt sich mit den 50 Posthaltereien, die zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert den Nachrichten- und Reiseverkehr auf den Hauptlinien besorgten. Kustatscher hält lückenlos fest, was zur jeweiligen Geschichte der Poststationen und ihrer Betreiberfamilien im Tiroler Landesarchiv oder dem Grünwalderhof überliefert ist, der Zeitaufwand, die vielen Dutzend Kurz-„Biogramme“ durch lokalhistorisches Quellenmaterial wie Pfarrmatrikeln zu ergänzen, setzte jedoch selbst ihr Grenzen. In der Chronik der Taxis-Stationen sind sozialhistorisch und betriebsorganisatorisch gewisse Gemeinsamkeiten mit den Paar'schen Postmeister- und Posthalterfamilien entlang der Reichsstraße von Wien nach Linz erkennbar. Ein allgemeines Merkmal des Betriebsalltags war der Dauerkonflikt mit dem privaten Boten- und Fuhrwerkwesen im Nahverkehr, auf den Kustatscher aus Platzgründen nicht eingehen kann; sie verweist in dem Zusammenhang auf das bereits von Brigitte Mazohl-Wallnig 1992 formulierte,² aber bisher nicht eingelöste Desiderat einer Sozial-

2 Brigitte MAZOHL-WALLNIG, Österreichisch-italienische Postgeschichte im 18. und 19. Jahrhundert. Werkstattbericht. In: Jahrbuch der Österreichischen Gesellschaft zur Erforschung des 18. Jahrhunderts 7/8 (1992/93), S. 7–25.

geschichte unterhalb der Ebene der Taxis oder Paar, wonach auch all die „Kraxenträger, Grätlzieder“ und „Bötinnen“ als integraler Bestandteil der Post- oder Kommunikationsgeschichte miterfasst werden müssten.

Erika Kustatschers Studie geht, wie sie selbst in der Einleitung feststellt, keine neuen Wege, was Postgeschichte in ihren Grundzügen oder die Geschichte der Familie von Thurn und Taxis betrifft. Ihr erklärtes Ziel war, das Bekannte durch möglichst viele Erkenntnisse aus regionalhistorischen Quellen zu vertiefen und in Zusammenhang mit den „großen“ Entwicklungen der Verfassungs- und Sozialgeschichte zu stellen. Dies ist ihr gelungen. Dabei ist nicht nur die archivalische Kleinarbeit beachtlich, sondern auch die Leistung, rund dreihundert Jahre an komplexer Postgeschichte klar, übersichtlich und auch für Nicht-Experten gut lesbar darzustellen – die wenigen aus der Sekundärliteratur übernommenen Begriffs- und Namensirrtümer, die Klaus Beyrer in seiner Buchbesprechung monierte (Das Archiv. Magazin für Kommunikationsgeschichte 2/2020), tun dieser Leistung keinen Abbruch. Zu hoffen bleibt, dass Kustatschers Buch zu einer ähnlich ambitionierten Studie über das nieder- und innerösterreichische Postwesen unter der Familie Paar motiviert, dem Gegenpart der Thurn und Taxis.

Mirko Herzog

Christian Naser, Migration und Vernetzung in Franken vom 16. bis zum 18. Jahrhundert

2 Bände, Würzburg: Königshausen & Neumann 2020, 935 Seiten, mehrere Abbildungen.

Schon längst versteht sich die Geschichtsforschung nicht mehr ausschließlich als Erzählung dessen, was, in der Regel mit Genuss für den jeweiligen Verfasser, im hermeneutischen Verfahren den Quellen mehr oder weniger direkt zu entnehmen ist. Auch leistet sie sich nicht mehr den Luxus, nur die sogenannten *Big Events* in den Blick zu nehmen beziehungsweise die sogenannte Höhenkammliteratur (mit analoger Übertragung des Begriffs auch auf die Quellen) auszuwerten. Christian Nasers Ziel ist es, „die der Oberflächenbewegung zugrundeliegenden Strukturen zu beschreiben“ (S. 11). Er tut dies am Beispiel der Residenzstadt Würzburg und des Dorfes Zell am Main, wo vom späteren 16. bis ins 18. Jahrhundert durch Migrationsbewegungen großen Zuschnitts, vornehmlich aus Savoyen, vom Lago Maggiore und vom Comer See sowie aus Wallonien, aber auch aus ande-