

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bemerkungen, die Reise nach
Wien und die Ankunft des Reisenden in
Wien betreffend.

I. Fahrgelegenheiten.

Der Reisende, welcher Wien, die Haupt- und Residenzstadt des österreichischen Kaiserstaates, sehen und kennen lernen will, bedient zur Fahrt sich theils der eigenen Pferde, und der sogenannten Landkutschen, theils der Eil- und Extrapost, und auch der Dampfschiffe und Dampfswägen, wo diese nämlich bereits eingeführt sind, oder er verbindet mehre dieser Beförderungsmittel, zu welchen auf einzelne Weg-Strecken noch die Eisenbahnen mit Zugkraft vermittelst Pferde zu rechnen sind.

Ueber die Reise mit eigenen Pferden oder mit Landkutschen bedarf es hier keiner Bemerkungen. Die Nachtheile dieser Art zu reisen überwiegen bei weitem die Annehmlichkeiten und Vortheile derselben, den Fall etwa ausgenommen, wenn der Reisende den Zeitaufwand nicht scheut und mit Merkwürdigkeiten oder überhaupt mit dem Sehenswerthen sich bekannt machen will, was auf dem
Hebenstreit's Reisender.

Bege sich darbietet. Verschieden von den eigentlichen Landkutschen sind die Stellwägen, welche eine leichtere Verbindung zwischen gewissen Städten und Ortschaften unterhalten und hin und wieder sogar mit Postperden bespannt sind. Von diesen wird an einem anderen Ort die Rede seyn.

In Betreff der

1. Eilpost aber, die seit 1823 im österreichischen Staate besteht, ist zuvörderst zu bemerken, daß bei derselben Reisende sowohl mit dem Briefeilwagen, als mit dem Personeneilwagen, und mittelst Separatfahrten befördert werden. Die Bestellung der Plätze erfolgt in der betreffenden Fahr- und Eilpostexpedition, zu Wien aber in jener im Dominikanerhof Nr. 666, und zwar einige Tage vor der Abfahrt selbst. Jedenfalls aber wird in Wien selbst die unbedingte Passagiers-Aufnahme schon am Tage vor der Abfahrt um 12 Uhr Mittags geschlossen, wornach später sich Meldende nur dann aufgenommen werden können, wenn in dem Hauptwagen die erforderlichen Plätze noch frei sind, oder, wenn Beikaleschen gegeben werden mußten, in denselben noch die nöthigen Plätze vorhanden wären. Bei dieser Bestellung wird das ganze Passagiers-Porto erlegt und das einmal bezahlte Fahrtgeld in keinem Falle zurückgegeben. Jedem Reisenden ist dagegen gestattet freizunehmen

C. M.

- a) bei den Briefeilwägen an Gepäc 40 \mathcal{R} im Werthe v. 80 fl.
 b) bei Personeneilwägen » » 25 » » » » 50 »
 c) bei Separatfahrten » » 50 » » » » 100 »
 zu welchem Behuf ihm vom Postamte mit dem gewöhnlichen

Vormerksein auch ein Gepäckzettel unentgeltlich behändiget wird. In diesen hat er nun das Gepäck Stück für Stück unter Benennung der Gattung einzuschreiben, den Werth von jedem Stück selbst zu bestimmen, und das gut einballirte Gepäck mit jenem Zettel zur festgesetzten Zeit, nämlich spätestens 2 Stunden vor der Abfahrt des Wagens, und wenn diese zeitig des Morgens erfolgt, Abends zuvor, in das Postamt bringen zu lassen, welches sodann die richtige Uebernahme bestätigt und den Gepäckzettel dem Reisenden wieder zustellt, damit derselbe nach beendigter Fahrt gegen Zurückgabe deszettels sein Gepäck entweder unmittelbar vom Conducteur oder später vom Postamte übernehmen kann. Uebrigens ist der Gepäckzettel einem Aufgabs-Recepisse gleich zu achten, nämlich als gesetzliches Beweismittel der richtigen Aufgabe und der Verpflichtung zum Ersatz von Seite der Postanstalt. Von dem Mehrgewicht aber ist ein mäßiges Ueberfrachtsporto zu entrichten, dessen Betrag auf dem Gepäckzettel bereits verzeichnet ist.

Das Gepäck hat in leicht unterzubringenden Packeten, in Felleisen und Nachtsäcken zu bestehen, und muß sogleich mit derselben Fahrt, zu welcher der Reisende eingeschrieben ist, zur Beförderung aufgegeben werden, indem die freie Beförderung desselben auf einem früher oder später abgehenden Wagen, oder auf dem Packwagen (schon seit einigen Jahren), mit alleiniger Ausnahme bei den Separatfahrten, nicht mehr Statt findet. Dagegen kann das zu spät aufgegebene Gepäck nur mit der nächsten Fahrt und zwar gegen Bezahlung des

gewöhnlichen Porto's für Frachtstücke befördert werden. Das ganze Porto ist auch zu entrichten für Kisten oder Koffer als Reisegepäck, deren Mitnahme auf dem Personen- oder Briefpostteilmagen nicht gestattet ist und welche nur mit dem Packwagen befördert werden können. Außerdem muß jedes einzelne Stück des Gepäcks mit der Adresse des Reisenden versehen seyn, und letzterer bei der Abfahrt nebst dem Passe sich auch mit einem von der k. k. Polizeidirektion oder dem k. k. Militär-Platzkommando ausgestellten Passierscheine legitimiren können. Endlich ist nicht gestattet, Briefe und Packete für andere Personen, oder Hunde im Wagen mitzunehmen, und ohne Einverständnis sämmtlicher Reisenden Tabak zu rauchen. An die Postillone, und für das Auf- und Abladen des Gepäcks ist kein Trinkgeld zu entrichten.

Außer den Eilwägen bestehen zur Beförderung der Reisenden auch die Packfahrten, und seit 1837 neue Malposten. Jene gehen aus Hauptstädten etwa wöchentlich zweimal ab, und gestatten dem Reisenden an freiem Gepäck 25 \mathcal{K} ; letztere sind eingeführt zwischen Linz und Prag, zwischen Laibach und Salzburg, zwischen Laibach und Klagenfurt, zwischen Klagenfurt und Brixen, zwischen Wels und Lienz, zwischen Grätz und Linz, zwischen Grätz und Salzburg, zwischen Steinach und Radstadt, mit der Aufnahme von drei Reisenden und 40 \mathcal{K} freien Gepäcks.

Die Passagier-Gebühren richten sich, wie bei dem Rittgelde der Extrapost, nach dem Preise der Pferdefütterung u. dergl. und wechseln mithin; indeß kann der

in folgender Uebersicht angeführte Betrag als Durchschnittspreis dienen:

Von W i e n nach	Brief- eifahrt		Personen- eifahrten		Pack- fahrten		Separat- wagen		Entfernung von Wien
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
Braunau	—	—	18	38	—	—	21	51	43
Brünn	7	36	6	58	3	48	9	6	19
Grätz	11	—	10	5	5	30	11	—	27½
Innsbruck	26	54	—	—	13	27	31	17	77½
Linz	10	18	—	—	5	9	12	7	25½
Mailand	—	—	48	10	—	—	58	25	124
Prag	16	30	15	8	8	15	20	12	39½
Triest	28	48	26	24	14	24	33	29	71½
Venedig	—	—	34	29	—	—	44	10	87½

Man ersieht hieraus, daß die Gebühren mit dem Briefeiltwagen und bei Separatfahrten sich ziemlich gleich stellen, doch sind bei letzteren noch die Mauthgebühren in Anschlag zu bringen, welche z. B. von Linz nach Wien auf 25½ Postmeilen 2 fl. 5 kr. C. M. betragen. Die Gebühren bei Mallefahrten betragen etwas weniger, als die bei Personeneifahrten.

Da indeß in dieser Beförderung der Reisenden öftere Veränderungen eintreten, so ist in Wien, wie anderwärts

dem Reisenden stets eine zeitige Anfrage bei den Postexpeditionen anzurathen.

So ist seit dem Monat Mai 1842 die unbedingte Passagiersaufnahme zur Beschleunigung der Correspondenzverbindungen zwischen Wien und Paris auf dem Wege über Innsbruck, St. Gallen, Zürich und Basel auf die Städte Wien, Linz, Salzburg und Innsbruck beschränkt. Hiernach können Reisende, welche von irgend einem Unterwegsorte aus mitfahren wollen, nur dann aufgenommen werden, wenn in den durchgehenden Wägen die erforderlichen Plätze unbesezt sind, oder wenn diese Plätze bei dem zunächst hinter dem Orte, wo der Reisende zusehen will, liegenden und zur unbedingten Passagiersaufnahme berechtigten Postamte bestellt, und die Gebühren von diesem Orte aus berechnet werden. Wer hiernach z. B. von St. Pölten nach Melk (3 Meilen) reisen will, hat, wenn im Wagen bei dessen Ankunft in St. Pölten der nöthige Platz frei ist, nur von dort bis Melk, wenn er sich aber den Platz sichern will, ihn also in Wien bestellt, von Wien bis Linz zu zahlen u. s. w.

Die s. g. Personeneilfahrten von Wien nach Linz sind solchergestalt eingestellt und in Beiwägen verwandelt, die jedoch nicht mit dem Briefpost-Hauptwagen vereinigt befördert werden, sondern täglich schon um 1 Uhr Nachmittag mit eigenen Stundenpässen, wie bei Separateilfahrten, abzusenden und in dem gewöhnlichen Zeitausmaße für Eilposten zu befördern sind.

Der Haupt-Brief-Eilpostwagen, mit Kuriermäßiger Bespannung und zur Beförderung von 3 Personen geeignet, geht unter Begleitung eines Conducteurs von Wien nach Linz täglich um 7 Uhr ab und soll in Linz des andern Tages um 11 Uhr 40 Minuten V. M. eintreffen.

Das Gepäck der Reisenden, die in Beiwägen fahren, ist auf dem Wege von Wien nach Linz auf den Beiwägen selbst zu verpacken und sorgfältig zu verschließen.

Eine Reise- und Influenzkarte der Eilpost- und Postwagenkurse von mehr als 150 Städten in dem Kaiserthume Oesterreich und in Mitteleuropa von Franz Raffelsperger, und die jährlich erscheinende Uebersicht des Abgangs und der Ankunft der k. k. Posten in Wien (worüber auch die Wiener-Zeitung täglich Auskunft gibt) von J. Bierthaler, verdienen besonders empfohlen zu werden.

2. Die fahrende Extrapost. Die Fütterungspreise bestimmen die Höhe des Rittgeldes, welches außerdem nach den verschiedenen Provinzen des österreichischen Kaiserstaats verschieden ist, jedoch nur um ein wenig mehr, zu gewissen Zeiten, beträgt als 1 fl. C. M. für 1 Pferd und eine einfache Poststation. In der Regel schwebt es zwischen 50 kr. und 1 fl., das Trinkgeld für den Postillon pr. Pferd zwischen 10, 12, 15 kr., das Schmiergeld aber beträgt 4 kr. oder 8 kr., je nachdem die Station die Schmiere dazu empfängt, oder solche selbst gibt. Nach dem Rittgelde wird das Kaleschgeld berechnet und zwar die Hälfte desselben für einen gedeckten, und das Viertel

für einen offenen Wagen. Der jedesmalige Tarif ist in jedem Posthause einzusehen.

Die neueste Postverordnung vom 1. December 1838, welche mit dem 1. Mai 1839 in Wirksamkeit getreten ist, enthält für Reisende mit Extrapost nachstehende Hauptbestimmungen:

a) Der Postmeister oder dessen Stellvertreter muß auf Verlangen des bei dem Posthause angekommenen Reisenden sich zu ihm begeben, alle auf dessen Beförderung bezüglichen Auskünfte ertheilen und ihn während des Umspannens unentgeltlich im Posthause aufnehmen.

b) Nach Beschaffenheit der Wägen und der Schwere der Ladung in Wiener Gewicht wird die zur Bespannung nöthige Anzahl der Pferde bestimmt. Hier unterscheidet man Wägen von der Leichtesten, von Leichter und von schwerer Bauart. Zu jenen gehören offene Kaleschen, unbedeckte vierfüßige und halbgedeckte zweifüßige bis 6 Ztnr. Ladungsgewicht, welche 2 Pferde, über 6 Ztnr. aber 3 Pferde bekommen. Wägen von Leichter Bauart, als zweifüßige ganz gedeckte oder mit einem leichten Vordache versehene, werden bei einem Ladungsgewicht bis 5 Ztnr. mit 2 Pferden, über 5 — 8 Ztnr. mit 3, und über 8 Ztnr. mit 4 Pferden bespannt. Wägen endlich von schwerer Bauart, als zweifüßige ganz gedeckte und geschlossene und derlei vierfüßige Wägen bis 6 Ztnr. Ladungsgewicht müssen drei Pferde nehmen, über 6 — 8 Ztnr. 4 Pferde, und über 8 Ztnr. 6 Pferde.

c) Zur Ermittlung des Ladungsgewichtes werden die Personen im Wagen, oder an einem äußeren Platze desselben, mit Ausschluß des Postillons, so in Anschlag gebracht, daß eine Person über 12 Jahre zu 100 \mathcal{L} , ein Kind von 5 — 12 Jahren mit 50 \mathcal{L} , 2 Kinder im Alter bis 5 Jahren mit 40 \mathcal{L} , und ein Kind unter 5 Jahren gar nicht in Anrechnung kommt. Zur Bestimmung des Alters der jungen Personen sind die Angaben der Reisenden durchaus genügend.

d) In Beziehung auf das Gepäck bleiben unberechnet die am äußeren Wagen angehängten lebernen Taschen, Hauben- und Hutschachteln, und was im Innern des Wagens sich befindet unverschlossen oder in Sitztruhen, Beuteln und Mantelfäcken, in Felleisen, Schachteln und Chatullen. Dagegen wird ein Koffer, ein Bettsack und eine Wache, die über die ganze Decke eines vier sitzigen Wagens reicht, jedes mit 100 \mathcal{L} , eine Wache bei einem zweisitzigen ganz gedeckten oder bei einem halbgedeckten Wagen über dessen ganze Decke, oder eine halbe Wache, oder ein am Wagen angebrachtes Magazin, wie auch ein Felleisen oder ein Mantelsack am äußeren Wagen, 2 Schuh lang, $1\frac{1}{2}$ Schuh breit, oder über dieses Maß, jedes mit 50 \mathcal{L} berechnet.

e) Ist auf einem zweispännigen Wagen für den Postillon kein Sitz vorhanden, so muß, mit Ausnahme im lombardisch-venetianischen Königreiche, ein drittes Pferd zugespant werden, wie denn auch außerordentliche Elementar-Ereignisse für einzelne Strecken eine Zuspannung nöthig machen können.

f) Die Bestellung der Postpferde erfolgt wenigstens zwei Stunden vor der zur Abfahrt bestimmten Zeit (in dem k. k. Hofpost-Stallamt, Wien, Stadt, Adlergasse Nr. 723), mit Anzeige des Hauses, wohin die verlangte Zahl der Pferde zu stellen ist, und der Stunde der Abfahrt. Eine Stunde vor dieser können jedoch die Pferde auch noch bestellt werden. Geschieht dies nicht, dann zahlt der Reisende $\frac{1}{2}$ des Rittgeldes für eine einfache Post, und waren die Pferde bereits zur Wohnung gestellt, auch noch $\frac{1}{2}$ des gesetzlichen Trinkgeldes. Kommt der Reisende bei dieser Bestellung der Extrapostpferde sich auszuweisen hat, ist im Artikel von der Rückreise erwähnt.

g) Das Umspannen der Pferde muß bei Tage in 10 Minuten, bei Nacht in 15 Minuten, von der Ankunft beim Posthause gerechnet, bewirkt seyn. Das Zeichen zur Abfahrt gibt der Postillon mit dem Posthorn, wiederholt es nach jeder halben Stunde und darf nach vergeblichem Warten von Einer Stunde im Winter, und von zwei Stunden in anderen Jahreszeiten die Pferde wieder ausspannen. Für die erste halbe Stunde des Zuwartens von Seite des Postillons hat der Reisende nichts, für jede folgende halbe Stunde aber $\frac{1}{2}$ des gesetzlichen Ritt- und Trinkgeldes für jedes Pferd und eine einfache Post zu entrichten. Ohne ausdrückliche Billigung des Reisenden darf jedoch kein Postillon Pferdefutter, Sattel u. dgl. aufladen.

Das Umspannen und die Abfahrt mehrerer bei einer Station angelangten Wägen erfolgt in der Ordnung, wie sie angekommen sind, und ein Vorfahren darf nur dann

Statt finden, wenn der von der Station früher Abgefahrene auf der Straße halten läßt, oder durch einen Unfall zum Stillhalten genöthigt ist, oder sein Wagen aus irgend einer Ursache langsamer gefahren wird. Kuriermäßig beförderte Reisende sind befugt, andern mit der Post Reisenden vorzufahren.

h) In der Regel wird mit der Extrapost die Meile in $\frac{1}{2}$ Stunden zurückgelegt. Der Postillon soll indeß kein höheres Trinkgeld ansprechen als das gesetzliche, ohne Bestimmung der Reisenden unter keinem Vorwande sich vom Wagen entfernen und eben so wenig eine Wechselung der Pferde vornehmen. Im Fall der Reisende aber die Fahrt unterbricht, und aus irgend einem Grunde auf einem gewissen Punkt zu verweilen wünscht, hat auf sein Verlangen der Postillon im Winter Eine Stunde, und in den übrigen Jahreszeiten zwei Stunden zuzuwarten.

Endlich können Extrapostpferde für die Reise unter vorhinein mit einem eigenen Pferdebestellungs-Currentale versichert werden, in welchem Fall die Umspannung unverzüglich geschehen muß. (Siehe unten bb.)

Zur Beschleunigung der Reise selbst, auch wohl zur Bequemlichkeit der Reisenden, sind noch einige andere Anordnungen getroffen, nämlich:

aa) Die Kuriermäßige Beförderung, bei welcher in der Regel die Meile in 35 Minuten zurückgelegt wird, und das Umspannen auf den Stationen bei Tag in 5 Minuten und bei Nacht in 10 Minuten geschieht. Das Ladungsgewicht wird jedoch hier um $\frac{1}{2}$ geringer an-

genommen, als bei der fahrenden Extrapost, auch ist bei dieser Art zu reisen außer dem gesetzlich bestimmten Rittgeld ein Zuschlag von 15 Kr. in Galizien, und von 20 Kr. in allen übrigen Provinzen für ein Pferd und eine einfache Post, und zu dem gesetzlichen Trinkgeld ein Zuschlag von 5 Kr. C. M. (1839) festgesetzt.

bb) Die Benachrichtigung der Postmeister oder Poststallhalter von der bevorstehenden Fahrt (das Aviso) für die ganze Reise, oder für einen Theil derselben. Das diesfällige Verlangen kann an jede Poststation mit der schriftlichen Anzeige gestellt werden von der nöthigen Anzahl der Pferde, von dem Tage und der Stunde der Abfahrt, von einem etwaigen Aufenthalt oder Unterbrechung der Reise und an welchem Orte und wie lange. Diese Benachrichtigung kann durch eine Staffette, oder mittelst eines Laufzettels (gegen Entrichtung von 24 Kr. C. M.) bewirkt werden, welches jedoch wenigstens 12 Stunden vor der Abfahrt des Reisenden mit der Brieffpost geschehen muß. Jeder Postmeister hat alsdann zur Zeit des möglichen Eintreffens des Reisenden, und noch zwei Stunden darüber, die bestellten Pferde bereit zu halten. Ist zu solcher Benachrichtigung aber eine Staffette gewählt, so wird bei der Aufgabe entrichtet 1 fl. 30 Kr.; an Aufschlaggeld 15 Kr.; das Rittgeld für 1 Pferd und eine einfache Post nach dem Extrapost-Tarif bis an den Endpunkt und vom Empfänger an Recepisse- und Zustellungsgebühr 15 Kr. C. M.

cc) Die Reise mit dem Stundenpasse, während welcher der, kuriermäßig oder nicht, Reisende von der Unbequemlichkeit enthoben wird, die Kerarial-, Mauth- und Pflastergelder, die Ueberfahrtgebühren, Weg- und Brückengelder selbst zu entrichten, indem er die Vorausbezahlung derselben bei dem Postamte leistet, wo diese Beförderungsweise nachgesucht wird. Es kann solches nur geschehen für Hauptpoststraßen bei den Oberpostämtern in den Hauptstädten, bei Postinspectoraten, Gränzpostämtern und bei jenen Aemtern, welche dazu die Berechtigung erhalten haben (s. weiter unten) und erhalten werden. Außer dem Gesamtbetrage der Gebühren für die ganze Reise sind noch 10 Procent für Rechnung der Postanstalt, auf der Straße aber nur die allfälligen Privat- und Mauthgebühren und die für eine außerordentliche Spannung zu entrichten. Der ausgefertigte Stundenpaß wird in der letzten Reifestation an das Postamt abgegeben, Beschwerden der Reisenden aber sind in das s. g. Beschwerdebuch einzutragen, welches in dem zur Aufnahme der Reisenden bestimmten Zimmer von jedem Postmeister oder Poststallhalter bereit gehalten werden muß.

Ueber diese Aufnahme der Reisenden zur Beförderung mittelst Stundenpaß, ist zunächst von Seite der k. k. Hofpostverwaltung (Wien, 31. August 1842) beschlossen, »daß von nun an in allen deutsch-erbländischen und italienischen Provinzen der k. k. österreichischen Monarchie, mit Ausnahme von Dalmatien, die Aufnahme der Reisenden zur Beförderung mittelst Stundenpaß entweder mit kuriermäßig

figer, oder mit gewöhnlicher extrapostmäßiger Beförderung, so wie die Abfertigung derselben zu jeder Zeit des Tages, und selbst bei Nacht zu geschehen habe, gleich wie dieses bei Expedirung der Staffette vorgeschrieben ist. Es versteht sich hierbei von selbst, daß in jenen Fällen, wo der Reisende plötzlich und unaufgehalten abzufahren wünscht, wo also eine vorläufige Anweisung der Postmeister nicht geschehen kann, der Reisende sich den zu der Umspannung bei den Unterwegs-Stationen nöthigen und vorschriftmäßigen Aufenthalt zum Pferdewechsel gefallen lassen müsse.

Diese Anordnung wird auf Routen, wo die Beförderung mit Stundenpaß bereits eingeleitet ist, von denjenigen Aemtern, welche diese Beförderungsweise einzuleiten insbesondere ermächtigt sind, sogleich in Ausführung gebracht. Schließlich wird nur noch bemerkt, daß die Extrapostreise mit dem Stundenpaß und gegen Vorausbezahlung der Gebühren gegenwärtig von Wien aus, auf den Poststraßen zwischen

I. Wien und Prag, und zwar: a) über Tglau und b) über Neuhaus;

II. Wien und Linz;

III. Wien, Brünn, Lemberg und Brody, und zwar a) über Misklenice; b) über Podgorze und c) über Neusandec und Sambor;

IV. Wien und Triest;

V. Brünn und Prag, und zwar: a) über Königgratz und Chlumez; b) über Königgratz, Chrudim und Gaslau; c) über Hohenmauth, Chrudim und Gaslau;

VI. Brünn und Iglau;

VII. Prag und den böhmischen Curorten, als: a) zwischen Prag und Peterswalde, und zwar: 1) über Laun, 2) über Lobositz; b) Prag und Utsch; c) Löpliz und Karlsbad; d) Karlsbad und Marienbad, und e) Utsch und Marienbad;

VIII. Wien und Mailand: a) über Bergamo; b) über Chiari;

IX. Wien, Innsbruck und Bregenz: a) über Linz, b) über Kleinmünchen;

X. Wien und Venedig;

XI. Wien und Olbersdorf;

XII. Wien und Graß;

XIII. Wien und Laibach;

eingeführt ist, und binnen Kurzem auf mehreren anderen Straßenzügen ins Leben treten wird.

Zur Einleitung der Reise mit einem Stundenpasse nach §. 53. bis einschließlich 57. der Postordnung für Reisende sind auf den oben benannten Poststraßen und zwar im n. österr. Postbezirk nebst dem k. k. Hofpostamte in Wien, einstweilen bis auf weitere Bestimmung, noch die k. k. Postinspectorate in Wiener = Neustadt und St. Pölten ermächtigt.

Reisende, welche auf solche Art befördert zu werden wünschen, haben sich deshalb bei der k. k. Gilpost-Expedition, am Dominikaner = Platz Nr. 666, zu melden.

3. Die Fahrt auf der Donau, und zwar stromabwärts

a) mit gewöhnlicher Schiffsgelegenheit von Ulm, Lauingen, Stadt am Hof und Regensburg nach Wien. Für Reisende dieser Art, die seit dem Bestehen der Dampfschiffahrt gewöhnlich nur den unteren Ständen angehören, ist Engelhardtzell die k. k. Gränzmauth, woselbst ihnen der Paß abgenommen wird, den sie in Linz von der k. k. Polizei-Direktion zurück erhalten. (Vergl. Paßwesen.)

b) Mit den Dampfschiffen von Regensburg nach Linz, und von Linz nach Wien. Dieses treffliche, Zeit und Kosten ersparende Verbindungsmittel besteht seit 1838. Die bairischen Dampfschiffe bringen die Reisenden in Einem Tage von Regensburg nach Linz, von wo sie am nächstfolgenden Tage auf einem Oesterreichischen Dampfschiffe, oft in 8—9 Stunden, nach Wien gelangen. Die Fahrtrate ist in Beziehung auf Zeitersparung und Bequemlichkeit billig zu nennen, im Vergleich mit jener auf dem Rhein u. a. aber noch immer bedeutend. Von Regensburg nach Linz betrug sie (1842) für eine Person auf dem 1. Platz 14 fl. Reichswährung (24 Gulden Fuß); auf dem 2. Platz 9 fl. 30 kr., und für Einen Wagen 30 fl.; von Linz aber nach Wien für eine Person auf dem 1. Platz 9 fl., auf dem 2. Platz 6 fl., für die Benützung einer Cabine noch 6 fl., für einen Wagen 20 fl., Pferde 15 fl. und für einen Hund, der auf dem Vorderdecke angebunden bleiben muß, 1 fl. 30 kr. Reisewagen in Begleitung von wenigstens 4 Personen, und zweiräderige Wagen zahlen nur $\frac{3}{4}$ des Tarifpreises; auch genießen Passagiere, die mit

Wagen und Pferde reisen, eine Ermäßigung der halben Fracht auf ihre Pferde. Die Fahrtaxe ist aber auch nach den Zwischenstationen bemessen, so daß man die Reise in bestimmten Entfernungen mitmachen kann. Tarif und öffentliche Blätter zeigen das Nähere darüber an, und auch die Tage der Ankunft und Abfahrt wie der Stunden, die nach der Jahreszeit verschieden sind. Die Bewirthung auf den österreichischen Dampfschiffen ist ganz gut, im Ganzen etwas theuer. Die Herren Capitains pflegten bis 1842 nicht an der table d' hôte zu speisen, ließen sich vielmehr in einer Cabine bedienen und konnten daher nicht beurtheilen, in wie weit eine Beschwerde des Reisenden rücksichtlich der unzureichenden Bedienung und Bewirthung gegründet war. Die Conducteurs sorgen für das gute Unterbringen des Gepäcks, von welchem jeder Reisende 50 W frei hat, solches aber mit seiner und der Adresse des Bestimmungsorts versehen und für dessen Wiederabnahme selbst sorgen muß. Ist das Gepäck von Werth, so ist es rathsam, dasselbe zu versichern, denn bei eintretenden Unglücksfällen hat der Reisende hier, wie bei den Dampf- und Eisenbahnfahrten nur auf einen, in der Regel ganz unverhältnismäßigen Schadenersatz (etwa 1 fl. pr. Pfund) zu rechnen. Kranke Personen sollen auf dem Dampfschiffe nicht aufgenommen werden; Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte des Platzpreises.

Die mit dem Dampfschiffe von Regensburg kommenden Passagiere werden in Engelhardtszell nicht aufgehalten, vielmehr erfolgt die Verzollung und Passivirung

Lebenstret's Reisender.

unmittelbar in Linz. Die zwischen Ulm und Regensburg versuchte Dampfschiffahrt mußte vorläufig, der damit verbundenen Hindernisse wegen, eingestellt werden. Es sollen jedoch im Jahr 1843 regelmäßige Fahrten durch besonders dazu gebaute Boote statt finden.

Der mit dem Dampfschiffe von Linz nach Wien reisende Fremde wird in Rusdorf ausgeschifft, und kann in einem der dort bereit stehenden Stellwägen unentgeltlich nach Wien fahren. Sein Gepäck aber muß alsdann in seinem Weiseyn in Rusdorf revidirt werden, worauf es von der Dampfschiffahrts-Behörde nach Wien geschafft und von dort in Empfang genommen wird. Will der Reisende sich jedoch zur Hereinfahrt eines Fiakers bedienen, um sein Gepäck sogleich mitzuführen, so wird letzteres an der Rusdorfer Linie untersucht. Die zu solchem Behuf in Rusdorf anwesenden Fiaker haben zwar eine bestimmte Tare für die Fahrt nach Wien, diese aber, bis auf 3 fl. C. M. und darüber steigend, ist für eine Stunde Weges zu hoch und daher dem Reisenden zu rathen, seine Effekten lieber nach geschehener ohnehin kurzer Revision in Rusdorf zu lassen, und solche am andern Morgen aus dem Bureau der Dampfschiffahrt in Wien, am Bauernmarkt, Bellegardehof Nr. 582 abholen zu lassen. (Vergl. den Artikel über die Rückreise.) Die Pässe der Reisenden werden bei der Ausschiffung von einem anwesenden Polizeibeamten gegen Bescheinigung in Empfang genommen. Das Verzeichniß der vorzüglicheren Gasthöfe zur Aufnahme der Reisenden in Wien ist sub Nr. IV. mitgetheilt.

Zur nähern Kenntniß der Donaufahrt empfehle ich das Reisetaschenbuch von N. J. Groß, Wien 1830. 16. mit einer von Frühwirth lithographirten Stromkarte und fünf Ansichten; — Carte du cours du Danube depuis Ulm jusqu' à son embouchure dans la mer noire; ein großes colorirtes Blatt in besonderer Beziehung auf die bestehende Dampfschiffahrtsverbindung, Wien bei Artaria, 2 fl.; — Panorama der Donau im Vogelperspectiv von K. N. Edlen v. Lilienbrunn, ein 8 Schuh langes Tableau, gebunden in 4. nebst einem Band Text von Mathias Koch, 5 fl.; — Die Donaureise von Linz nach Wien, Wien 1838 (1841) 1 fl. 30 kr.; — Pittoreske Donaufahrt von Ulm nach Konstantinopel, nebst einer Uebersicht der Dampfschiffahrt auf der Donau, mit einer Stromkarte. Wien, Gerold, 8. 1 fl. 15 kr. — Generalkarte der Donau zur Reise mit dem Dampfschiffe von Ulm über Regensburg, Linz, Wien, Pesth, Semlin bis Konstantinopel, mit Angabe der Landungsstationen, deren Entfernungen, Preise der Plätze 2c. 2c. Wien, bei Artaria et Comp., 1 gr. Blatt, 2 fl.

4. Die Dampfswagenfahrt findet in Oesterreich Statt, theils auf der ausschließlich privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn, theils auf der Wien-Bloggnitzer Eisenbahn. Das Privilegium zu jener wurde 1836 dem C. M. Freiherrn v. Rothschild ertheilt und dann an eine Actiengesellschaft abgetreten, deren Fond zu dieser Unternehmung durch 14,000 Actien, jede zu 1000 fl. C. M. gebildet wird. Die Bahn selbst ist von Wien nach Bochnia (60

deutsche Meilen) berechnet, mit den Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitzka; diese, die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn, wurde im Frühjahr 1838 in Bau genommen, und hätte sich, dem Antrag nach, theils über Baden und Wiener-Neustadt nach Neunkirchen und Gloggnitz, theils über Bruck an der Leitha, Preßburg und Wieselburg nach Raab erstrecken sollen, um bis Ofen und Pesth fortgesetzt werden zu können, wurde aber nur bis Gloggnitz vollendet, wo sie sich an die Staatseisenbahn nach Triest anschließen soll.

In wie fern die Verhältnisse dieser Unternehmungen sich zu der Staatsregierung gestalten werden, welche bereits (1842) die weitere Verbindung mit Triest, mit Sachsen und Baiern vermittelst Eisenbahnen eingeleitet hat, und auf eigene Kosten bewirken wird, ist abzuwarten.

a) Die k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn wird vorläufig bis Olmütz, 28 Meilen, befahren, mit einem Seitenbahnflügel nach Brünn von Lundenburg, und einem anderen von Floridsdorf nach Stockerau. Auf derselben werden sowohl Personen als Waaren überhaupt, oder auch nur bis zu gewissen Stationen befördert. Der Bahnhof in Wien befindet sich an der rechten Seite der ersten Prater-Allee links, und die zu derselben fahrenden Gesellschaftswägen für Reiselustige sind in der Stadt am Stephansplatz aufgestellt. Dergleichen Wägen und Fiaker mit einer bestimmten Taxe führen auch vom Bahnhofe die Reisenden nach der Stadt und den Vorstädten. Bei Fahrten über Gänserndorf hinaus (4 Meilen) ist der erfor-

berliche Passierschein zu erheben, welcher jedoch den Bewohnern Wien's von den betreffenden Polizei-Bezirks-Direktionen stämpelfrei ertheilt wird. Die Fahrkarten, welche nur für die darauf bemerkte Fahrt gelten, können entweder einen Tag zuvor im Aufnahme-Bureau, Stadt, Föderlhof Nr. 768, oder am Tage der Fahrt selbst an der Kasse im Bahnhofe gelöst werden. Sie sind alsdann auch beim Eintritt in den Bahnhof dem Portier, und beim Einsteigen in den Wagen dem Conducteur vorzuzeigen und demselben auf der vorletzten Station abzugeben. Die Reisenden haben sich 15 Minuten vor der Abfahrt einzufinden und beim ersten Zeichen mit der Glocke ihre Plätze in der gewählten und auf der Karte bemerkten Wagenklasse einzunehmen.

Jeder Reisende hat 40 Pfund Gepäck frei, welches, wenn es leicht unterzubringen ist, unter seiner Aufsicht im Wagen bleiben, oder gegen eine Recepissen- und Aufsichtsgebühr dem mitfahrenden Packwagen übergeben werden kann. Gegen Rückgabe des darüber ertheilten Recepisses empfängt der Reisende auch sein Gepäck zurück, doch ist dieses längstens binnen 24 Stunden nach der Ankunft in Empfang zu nehmen. Aufzugeben ist dasselbe aber längstens eine Stunde vor der Abfahrt und wie es sich wohl von selbst versteht, mit dem Namen des Eigenthümers und Angabe des Bestimmungsortes zu bezeichnen.

An Übergewicht von 41 — 70 Pf. zahlt das Gepäck etwa 2 Kr. für die Meile; bis 100 \mathcal{L} 3 Kr., bis 150 \mathcal{L} 6 Kr., bis 200 \mathcal{L} 8 Kr. u. s. w., da aber hier, wie bei Dampf-

Schiffahrten, für einen etwaigen Verlust nur ein unbedeutender Ersatz geleistet wird, so wäre dem Reisenden zu empfehlen, im geeigneten Falle den ganzen Werth seines Gepäcks zu assureiren. Die diebsthällige Gebühr beträgt 6 Kr. von 100 fl. Werth. — Equipagen, welche gleichfalls zur Beförderung übernommen werden, zahlen nach Maßgabe ihrer Schwere 45 Kr., 1—2 fl. per Meile. Geschenke anzunehmen ist jedem Beamten, Conducteur oder Diener der Gesellschaft untersagt.

Die Personenfahrten erfolgen im Sommer täglich, und die dazu bestimmten Stunden werden in der Wiener-Zeitung bekannt gemacht. Die Wägen, welche dazu verwendet werden, sind in 3 Klassen getheilt und nach denselben die Fahrtpreise festgesetzt. Im Jahre 1842 wurde für die Person und Meile in der 1. Klasse gezahlt 24 Kr., in der 2. Klasse 15 Kr. und in der dritten 10 Kr., mithin für die ganze Fahrt nach Brünn, 20 Meilen, die in etwa 5 Stunden bewirkt wird, oder zurück nach Wien resp. 8 fl., 5 fl. und 3 fl. 20 Kr. Conv. Mze. u. s. w.

Diese Bahn, deren Baukosten auf der bisher vollendeten Strecke sich auf 300—330.000 fl. Conv. Mze. für die Meile belaufen, ist mit der Braunschweig-Parzburger, Magdeburg-Leipziger, und Berlin-Göthener Bahn, die wohlfeilste der in Deutschland gebauten Bahnen.

b) Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. Der Haupt-Stationenplatz derselben ist nächst der Favoriten- und Belvedere-Linie. Hier zeichnen sich sogleich aus: die mechanische Haupt-Werkstätte sammt den Nebengebäuden und Remisen;

zwei Personenhallen, zu deren Seite ein Hôtel mit Passagier-Zimmern, Restauration und Kaffehaus sich befindet. Im Erdgeschoß der Personenhalle ist der Versammlungsort der Passagiere, von wo eine prachtvolle freitragende Stiege in den ersten Stock, als den Abfahrtsort führt. Die Bahnstrecke bis Wiener-Neustadt ist in fünf Sectionen getheilt und zählt eben so viele Stationsplätze, nämlich der Hauptstationsplatz Wien, sodann die Stationen Meidling, Mödling, Baden und Wiener-Neustadt; Aufnahme-Stationen aber überhaupt 14. Die Personen-Wägen, nach amerikanischer Weise gebaut, zierlich und bequem, sind in vier Klassen getheilt; die Locomotive theils englische und amerikanische, theils hier gebaut. Gegen 30 Maschinen aus den besten Werkstätten Englands, von Fairbairn und Comp., Sharp Robert, Stephenson u. A. werden von einer Dampfmaschine, gleichsam wie durch eine unsichtbare Macht, betrieben zum Schneiden, Bohren, Drehen und Planiren eiserner Maschinentheile. Der Regent ist Herr John Haswell, an der Spitze des Ganzen aber Herr M. Schönerer. Die architektonischen Pläne zur Ausführung aller Gebäude des Hauptstations-Plazes wurden verfaßt unter der Leitung des Architecten Herrn Moriz Köhr.

Von dieser Bahn sind seit dem Jahre 1841 die Strecken von Baden nach Wiener-Neustadt, die von Wien nach Baden und jene von Neustadt nach Neunkirchen und (1842) nach Gloggnitz bereits eröffnet für Personen und Güter, für den Transport von Wagen und Pferden, einschließlich nach

allen auf dem Bahnzuge befindlichen Ortschaften. Der Fond zu der großen, in der Ausführung durch Solidität ausgezeichneten Unternehmung, an deren Spitze der Freiherr v. Sina steht, wurde mittelst 25000 Actien à 500 fl. zusammengebracht. Die Baukosten sind auf etwas über 700.000 fl. C. M. für die Meile anzuschlagen, was mit der rheinischen Bahn von Köln nach Aachen unter den bisherigen deutschen Bahnen den höchsten Kostenpunct erreicht.

Zur Herstellung der mit doppeltem Geleise versehenen Strecke nach Wiener-Neustadt, und zur Übersehung von 136 Communications-Wege aller Art waren erforderlich: 45 gemauerte Brücken unter, 16 gemauerte Brücken ober der Bahn; 75 Übergänge im Horizonte der Bahn selbst zur Übersehung von Gebirgswässern und Wassergräben; 120 Bauobjecte, nämlich 7 Brücken über große Gebirgsbäche, 17 kleine Brücken über Fabriks- und Mahlgebäude, endlich 88 Canäle über Wassergraben. Außerdem zählt die Bahnstrecke 28 Wächthäuser, deren einige mit Warten versehen sind und bestimmt zu einer telegraphischen Signalisirung.

Die Heizung geschieht mit weichem, vorher sorgsam gedörtem Holz, und eine mit dem Maximum ihrer Last beschwerte Maschine bedarf zwar nur für die Fahrt von Wien nach Wiener-Neustadt 1½ Klafter 24 zölliger Scheiter, in- desß wird durch diese Anwendung des Holzes dennoch auf eine Erhöhung des Holzpreises überhaupt eingewirkt werden.

Zur Fahrt aus der Stadt nach dem Bahnhofe, wo sich auch das Central-Bureau der Direction befindet, sind an verschiedenen Orten Gesellschafts-Wägen und Omnibus bereit.

Für einen Platz im Salonwagen (eigentlich 1. Klasse) wird gezahlt von Wien nach Mödling 1 fl. 12 kr. und nach Baden 2 fl. Die Preise für die anderen Klassen sind folgende:

1. Klasse, von Wien nach Mödling 36 kr., bis Baden 1 fl. und nach Wiener-Neustadt 1 fl. 50 kr.
2. „ resp. 27 kr., 45 kr. und 1 fl. 24 kr.
3. „ „ 15 kr., 25 kr. und 45 kr.

Die Entfernung von Wien nach Mödling beträgt 2 Meilen, nach Baden 4 und nach Wiener-Neustadt 7 Meilen. Nach allen diesen Orten gehen die Fahrten täglich mehrmals ab, und über etwa wechselnde Fahrtpreise besagen öffentliche Bekanntmachungen das Nähere. An Gepäck sind 20 Pf. frei, insofern sie im Wagen unter dem Sitz Raum finden.

Das Expeditions-Bureau dieser Eisenbahn befindet sich in der oberen Bäckerstraße Nr. 754.

c) Der Reisende kann endlich auch mehre dieser Beförderungsmittel mit einander vereinigen, z. B. bei einer Reise nach Schlesien und Galizien die Dampfwagenfahrt nach Brünn oder Olmütz mit der Eilpost, oder auch in anderer Weise, wie nachfolgende Tabelle darthut.

	Beförderungsart	Tage	Für 1 Person			
			1. Kl.		2. Kl.	
			fl.	kr.	fl.	kr.
a) Von Prag bis Wien: Von Prag nach Budweis täglich.	Lohnkutscher und Stellwagen . .	1	4	36	—	—
Von Budweis nach Linz täglich.	Eisenbahn mit Pferdezugkraft .	1	3	—	2	—
Von Linz nach Wien. Nachtstationen: Budweis, Linz.	Dampfschiff . .	1	9	—	6	—
b) Von Wien n. Prag, in umgekehrter Art.	Wie a) rückwärts					
c) Von Wien über Linz nach Salzburg.	Dampfschiff, Eisenbahn u. Stellwagen v. Lambach	2	—	—	—	—
d) Von Salzburg über Linz nach Wien, in umgekehrter Art.	Wie c) rückwärts	2	—	—	—	—
e) Von Salzburg über Ischl nach Wien.	Mit Stellwagen, Dampfschiff, Eisenbahn u. nochmahls m. Dampfschiff	3	—	—	—	—
f) Von Wien über Ischl nach Salzburg.	Wie e) rückwärts	5	—	—	—	—

Anmerkung. Ad c. Von Lambach geht in den Sommermonaten nämlich ein Stellwagen mit Extrapostbespannung täglich nach Salzburg, für die Person 2 fl. Ad d und e. Von Salzburg fährt ebenfalls ein Stellwagen nach Ischl, à 2—3 fl. die Person; von Ischl ein dergl. nach Ebensee, à 30 kr. die Person; von Ebensee nach Gmunden zahlt die Person auf dem 1. Platz des Dampfschiffes 40 kr., auf dem 2. Platz 20 kr. und von Gmunden nach Linz auf der gewöhnlichen Eisenbahn nach Maßgabe des 1. oder 2. Platzes 1 fl. 15—20 oder 48 kr. Vergleiche übrigens den Abschnitt »Rückreise.«

II. Erfordernisse zur Reise nach Wien.

Der vorstehende Abschnitt weist an sich schon auf die Nothwendigkeit hin, die gehörigen Geldmittel zu besitzen, um eine oder die andere Art, nach Wien zu reisen, wählen und ausführen zu können. Zu den

A) Geldmitteln werden Creditbriefe, Wechsel, Banknoten und bares Geld gezählt. Wer Creditbriefe und Wechsel mit sich führt, wird ohnehin damit zu verfahren wissen. Banknoten gewähren aber den Vortheil, daß sie in Zahlungen überall angenommen, überall nach ihrem vollen Werth gegen Silbergeld ausgewechselt werden, und daher eine große Barschaft entbehrlich machen. Wie diese lösen indeß auch Creditbriefe und Wechsel sich in Barzahlungen auf, und darum ist es zweckmäßig, über die Verhältnisse des Geldwesens Näheres zu bemerken.

1. In der Regel wird im Österreichischen, in Wien durchgängig, nach dem Zwanzig Gulden Conventionsfuß gerechnet. Die Rechnung nach der Reichswährung, d. i. nach dem Vier und zwanzig Guldenfuß ist nur noch gebräuchlich in einigen Theilen Tyrols, im Salzburgischen und von Salzburg abwärts auf der Herzogstraße nach Wien bis Lambach in Oberösterreich. Nach dem Zwanzig Guldenfuß enthält der Gulden 60 Kr. oder 20 Groschen à 3 Kr. Silbermünze, in der Reichswährung aber 1 fl. 12 Kr., mithin stellt sich das Verhältniß gegeneinander wie folgt:

5 Kr. C. M.	nach d. 20 Guldf.	sind gleich	6 Kr Reichsw.
10 »	»	»	12 »
20 »	»	»	24 »
50 »	»	»	1 fl. — »
1 fl.	»	»	1 » 12 »
2 »	»	»	2 » 24 »
3 »	»	»	3 » 36 »
4 »	»	»	4 » 48 »
5 »	»	»	6 » — »
10 »	»	»	12 » — » u. s. w.

2. Von den Goldmünzen des Österreichischen Kaiserstaates haben gesetzlichen Werth, in der Regel jedoch mit Ugio:

Kaiserliche und Kremniger Ducaten	à 4 fl. 30 Kr.
Dergleichen doppelte	à 9 fl.
und aus dem Lombardisch-Venetianischen Königreich	
Sovrana oder 40 Lirestück	à 13 fl. 20 Kr.

Mezzo Sovrana oder halbe, 20 Lire à 6 fl. 40 fr.
 Dergleichen nicht vollwichtige Goldstücke werden in öffentlichen Kassen gar nicht, in Münz- und Einlösungssämtern aber, oder von Privaten, als Material angenommen und behandelt.

3. Von Silbermünzen gelten:

Österreichische Conventions-Thaler 2 fl.

Dergleichen halbe oder Guldenstücke 1 fl.

Zwanziger (Kopfstücke) à 20 fr.

Alte Siebenzehner (selten) 15 fr.

Zehner (oder halbe Kopfstücke) à 10 fr.

Alte Siebener (selten) à 6 fr.

Fünfkreuzer und Groschen nach dem Nennwerthe
 5 und 3 fr.

Dazu kommen aus dem Lombardisch-Venetianischen
 Königreich:

Scudo oder 6 Lirestück à 2 fl.

detto halber oder 3 Lire à 1 fl.

Lire ganze à 20 fr.; halbe Lire à 10 fr.; viertel
 Lire à 5 fr.

Durchlöcherete Silbermünzen, die in Tyrol, im
 Salzburg'schen und im Salzammergute noch häufig vor-
 kommen und ohne Anstand gegeben und genommen werden,
 sind eigentlich schon außer Umlauf gesetzt.

4. Als Zahlungs- oder Ausgleichungsmittel bestehen
 in einigen Theilen des Österreichischen Staates noch die
 s. g. Einlösungs- und Anticipations-Scheine,
 auch schlechthin Wiener-Währung genannt. Diese hat

zum Silbergelde einen festbestimmten Kurs, nämlich den von 250 zu 100, so daß Ein Gulden Wiener = Währung 24 fr. C. M. nach dem 20 Guldenfuß ausmacht, zu welchem Betrage jene Scheine auch von der k. k. Nationalbank eingelöst werden. Außerdem findet Zahlung und Ausgleichung mit denselben nur im Privatverkehr Statt.

5. Von sonstigen Münzen haben im Kaiserthume Oesterreich folgende gesetzlichen Umlauf und einen nach dem 20 Guldenfuß gesetzlich bestimmten Werth.

	fl. fr.		fl. fr.
Bair. Schwert-		Florentiner (Gi-	
thaler . . .	2 12	gliato) . . .	4 32
Carolin'dor . . .	8 52	Holländer . . .	4 20
Doppia.		Mailänd. Zechino	4 32
Bolognes., ganze	6 28	Niederländer . . .	2 32
» halbe	3 14	Parmesaner . . .	1 55 $\frac{1}{2}$
Genueser à 60 Lire	29 55	Röm. Zechino . . .	4 24
Mailänder . . .	7 28	» halber . . .	2 12
Parmesaner . . .	8 12	Süddeutscher ord.	4 18
Piemonteser und		Venet., Kreuz-	
Savoyer . . .	10 44	thaler . . .	2 33
Römische ganze . . .	6 28	Franc französisch. —	22 $\frac{1}{2}$
» halbe . . .	3 14	Francescono	
Ducaten.		(Pisisthaler) . . .	2 6
Bair. und Salzö.	4 28	Sigliato (Duca-	
Bolognes. (Zech.)	4 24	ten) Florentiner —	—
» halber	2 12	Giustina (Vene-	
		tianer Münze) . . .	2 14 $\frac{1}{2}$

	fl. fr.		fl. fr.
Kronthaler.		Pisisthaler f.	
Halber	1 6	Francescono	2 6
Niederländer	2 12	Rubel, russischer	1 32
Laubthal. franz.	2 12	Scudo.	
Laubguld. franz.		Bolognes. (Frau-	
zösischer	1 8	enthaler)	2 4½
Lira.		Bologneser à 10	
Chemal. Lira ital. —	22½	Paoli	2 2½
Mailänder alte	17	Genueser neuer	2 31
Venetianer alte	11½	Mailänder	1 45½
Lirazza, Vene-		Modeneser von	
tianer alte	13½	Franz III.	3 7½
Louisd'or, alter		v. Herkules III.	
doppelter	14 24	1782	2 8½
Einfacher	7 12	Piemont. u. Sa-	
sogenannt. Schild-		voyer	2 40
Louisd'or	9 12	Neuer à 5 Lire f.	
sogenannter Son-		1816	1 54½
nen-Louisd'or	8 37	Röm. à 10 Paoli	2 2½
Matte (Säulen-		Souveraind'or	
thaler) span. m.		ganzer	13 20
Brustbild	2 3	halber	6 40
span. ohne Brust-		Vierzig Franz-	
bild	2 4	fenstück	15 10
Marbord	5 54	Zechino f. Duca-	
Petizza, Venet.		ten	— —
oder Lirazza	13½	Zwanzig Franz-	
		fenstück	7 35

Alle nicht vollwichtigen und auch die hier nicht verzeichneten Münzen werden in den kaiserl. Kassen nicht als Zahlungen, sondern bei den Gold- und Silber-Einlösungsämtern nur als Waare angenommen. In dem Österreichischen Kaiserstaate werden Münzen geprägt in Wien mit dem Zeichen A, in Kremnitz mit dem Zeichen B, in Prag mit C, in Carlsburg mit E, in Nagy-Banya mit G und in Mailand mit dem Buchstaben M.

So nothwendig nun auch die Geldmittel zu einer Reise überhaupt und insbesondere nach einer Haupt- und Residenzstadt, immer seyn mögen, so reichen sie dennoch für Wien nicht aus, wenn der Reisende nicht mit einem regelmäßigen

B) Paß versehen ist. Den Inländern in kleinen Provinzialstädten zc. wird derselbe von der Ortsobrigkeit, in den Hauptstädten von der Polizei-Direction ertheilt, in welchem letzteren Fall auch ein bloßer Passierschein, für die Hin- und Rückreise gültig, ausreicht. Der Paß des Ausländers aber muß nicht nur von seiner Ortsobrigkeit, sondern auch von dem in seinem Vaterlande anwesenden k. k. Gesandten, Geschäftsträger oder Consul unterzeichnet seyn.

Ist es dem Reisenden endlich, wie allerdings voraussehen, darum zu thun, in möglich kurzer Zeit auch das gesellige Leben in Wien und überhaupt Wien in allen Richtungen kennen zu lernen, so suche er sich

C) Empfehlungsbriefe an Personen verschiedener Stände zu verschaffen. Er kann in diesem Fall unbedingt einer guten Aufnahme versichert seyn; denn Gastfreund-

schaft, Aufrichtigkeit und Gefälligkeit sind noch immer die Grundzüge im Charakter der Wiener, und sie treten um so gewisser im höheren Grade hervor, wenn der Fremde ihrem Rathe oder ihren sonstigen Eröffnungen Vertrauen und Aufmerksamkeit schenkt.

III. Die Ankunft des Reisenden in Wien.

Hat nun der Fremde, denn von diesem handelt es sich insbesondere, eine von den bereits erwähnten Arten zu reisen gewählt, mit Geldmitteln, mit Paß und Empfehlungsbriefen versehen, sich auf die Reise nach Wien selbst begeben, so erreicht er sein Ziel entweder auf dem Wasser- oder auf dem Landwege. Ich muß hier diejenigen, welche über Meer von Venedig, Triest u. s. w. anlangen, unberücksichtigt lassen, und mich vorzugsweise auf jene beschränken, welche mit dem Dampfschiffe von Linz oder mit einer anderen Fahrtgelegenheit eintreffen, indem bei der Ankunft in Wien ein fast gleiches Verfahren eintritt; denn, da jeder Reisende, von welcher Seite er auch kommen mag, gewisse Punkte in der Umgränzung Wien's, Linien genannt, nicht umgehen kann, so findet er daselbst zugleich:

- a) einen aufgestellten Polizei-Posten, und
- b) ein Personal zur Untersuchung der von ihm mitgeführten Effecten.

Der aufgestellte Polizei-Posten dient hauptsächlich dazu, von jedem Ankommenden den Paß oder den Passierschein in Empfang zu nehmen, wie solches bei den mit den Dampfschiffen Reisenden von Regensburg und Linz herab

in Rußdorf, als an dem Landungsplatze, geschehen ist. Zur Bescheinigung der geschehenen Passabgabe wird dem Reisenden eine in deutscher, französischer und italienischer Sprache abgefaßte Anweisung eingehändigt, sich während der ersten 24 Stunden seiner Anwesenheit in Wien bei der k. k. Polizei-Oberdirektion, Stadt, Spänglergasse Nr. 564 persönlich zu melden. Die bei dieser Gelegenheit von dem Wachtposten an den Fremden gestellte Frage »in welchem Gasthose oder wo sonst er einkehren werde« wird derselbe in den meisten Fällen wohl zu beantworten wissen; indes ist er für eine eintretende Veränderung keineswegs verantwortlich.

Zur Untersuchung des Gepäcks, welches der Reisende mit sich führt, besteht an jeder Linie Wien's ein Mauth- oder Gefällen-Amt, denn diese Linien werden wie eine Einbruchstation behandelt. Die selbst an der Gränze des österreichischen Staates empfangenen Bolleten schützen nicht gegen diese Untersuchung, doch wird diese durch ein Vorzeigen derselben erleichtert und beschleunigt. Der Reisende hat daher nichts Zollbares zu verschweigen, zu welchem Ende hier sogleich bemerkt wird »welche Artikel einzuführen erlaubt oder nicht erlaubt ist.« Dem zufolge sind zollfrei:

- 1) Zeuge und Stoffe aller Art, wenn sie zu Kleidern verarbeitet und bereits getragen sind. Unverarbeitete Stoffe und Zeuge entrichten die im Zolltarif bestimmten Einfuhrgebühren.

- 2) Altes und neues Hausgeräth, Wäsche und Bettzeug, auch neue zum eigenen, dem Stande der Reisenden angemessenen Gebrauche, wenn sie bei dem betreffenden Zollamte erklärt und mit Freibolleten belegt sind.
- 3) Gold, Kleinodien, Ringe und Uhren, in so weit sie dem Bedürfnis und dem Range der Reisenden angemessen sind. Ist die Anzeige bei der ersten Einbruchstation gemacht, dann wird darüber eine Freibollete ertheilt, welche zugleich die zollfreie Ausfuhr sichert.
- 4) Von ausländischem Tabak kann zwar eine bestimmte Quantität gegen Erlegung des Zolls und der Lizenzgebühr eingeführt werden, allein da diese an sich bedeutend ist, und auch gute Sorten Rauch- und Schnupftabak, in Wien selbst ausländische, gekauft werden können, so ist es rathsam, sich mit jener Einfuhr gar nicht zu befassen.

Der nämliche Fall tritt ein

- 5) bei Büchern, welche ohne Unterschied der Quantität zollbar sind, außerdem bei der Einfuhr obsignirt, und von dem k. k. Central-Bücher-Revisionsamt in Wien, Stadt Nr. 708, durchgesehen werden, worauf dann der Eigentümer die erlaubten zurückempfängt, die verbotenen aber bis zu seiner Abreise zurücklassen muß, wenn er deren frühere Verabfolgung von der k. k. Polizei- und Censur-Hofstelle nicht erwirkt hat.
- 6) Gänzlich verboten ist die Einfuhr hebräischer im Auslande gedruckter Gebet- und Religionsbücher, und die Einfuhr derlei polnischer, illyrischer und wallachischer

Bücher wird nur gegen besonders ertheilte Pässe gestattet.

Nach erfolgter Paßgabe und Revision des Gepäcks kann der Reisende, dem keine Privatwohnung zur Aufnahme bereit steht, in einen der nachstehend angeführten Gasthöfe einkehren.

IV. Gasthöfe in der Stadt Wien selbst, und in den Vorstädten.

Zu den vorzüglichsten Gasthöfen gehören:

a) Im Innern der Stadt:

Der Gasthof zum römischen Kaiser, auf der Freiong Nr. 138.

Zur Kaiserin von Oesterreich, Weihburggasse Nr. 906.

Zum Erzherzog Carl, Kärntnerstraße Nr. 968.

Zum wilden Mann, Kärntnerstraße Nr. 942.

Zum Schwan, Neuer Markt Nr. 1044.

Zur Stadt Frankfurt, Seilergasse Nr. 1086.

Zum Matschakerhof, Seilergasse Nr. 1091.

(Diese sechs letztgenannten liegen fast in der Mitte der Stadt.)

Zum ungarischen König, große Schulenstraße Nr. 852.

Zur Stadt London, der Hauptmauth und der Haupt-
Post-Expedition gegenüber, Nr. 684.

b) In den Vorstädten:

Der Gasthof zum schwarzen Adler, Leopoldstadt, Haupt-
straße Nr. 316.

Zum weißen Kopf, Leopoldstadt, Hauptstraße Nr. 321.

Zum goldenen Lamm, Praterstraße Nr. 321.

(Alle drei in sehr bequemer Lage für Ankommende von
Prag, Brünn u. s. w.)

Der Gasthof zum goldenen Lamm, auf der Wieden, Haupt-
straße Nr. 24.

Der zum goldenen Kreuz, daselbst Nr. 11.

Der große und gut eingerichtete Gasthof zur Stadt Triest,
daselbst Nr. 8.

(Diese drei sehr bequem für Reisende aus Steiermark,
Kärnten u. s. w.)

Der Gasthof zu den drei Kronen, daselbst Nr. 21 (vor-
zugsweise von Italienern besucht).

Obgleich die von mir anderweit und zuerst gemachte
Bemerkung, daß, wenn der Reisende einen von diesen
Gasthöfen bereits im Voraus gewählt hat, er auch darauf
beharren müsse, in denselben geführt zu werden, schon
mehrmals wiederholt und von Andern nachgeschrieben ist,
so füge ich sie dennoch hier wieder bei, weil mehre Klagen
dieserhalb laut geworden sind und Kutscher u. dergl. aller-
dings ein Interesse haben mögen, die Reisenden gewissen
Gasthöfen zuzuführen. Insbesondere dürften hierauf die-
jenigen aufmerksam seyn, welche sich der Extrapost be-
dienen.

Der Eintritt in Wien ist aber nach Beobachtung der
bisher erwähnten Förmlichkeiten noch immer nicht geeignet
zu einem willkürlichen oder ungestörten Verbleiben des
Reisenden. Er bedarf dazu vor allem eines

V. Aufenthaltsschein.

Um diesen zu erhalten, begibt derselbe sich in Gemäßheit der empfangenen Bescheinigung über die Paßabgabe und in der vorgeschriebenen Zeit zu der k. k. Polizei-Oberdirektion in das Paß-Conscriptions- und Anzeigeamt (Stadt Nr. 564), von welchem er als Ausländer an die daselbst befindliche Fremden-Commission gewiesen wird. Hat er sich nun hier über den Zweck seiner Reise, über die Dauer seines Aufenthalts und über seine Substanzmittel durch Wechsel, Creditbriefe, Bürgschaft bekannter Häuser u. dergl. gehörig ausgewiesen, so wird ihm ein auf eine bestimmte Zeit lautender Aufenthaltsschein erteilt, dessen Verlängerung nach abgelaufener Zeit nachgesucht werden muß. Sein Paß, der von dem Wachtposten an der Linie an die Oberdirektion abgeliefert ist, wird bis zur Abreise des Fremden ämtlich aufbewahrt und nur die Geschäftszahl desselben dem Aufenthaltsscheine beigefügt. Reisende, welche ihren festen Aufenthalt in den Provinzen des österr. Kaiserstaates haben, unterliegen der Nothwendigkeit nicht, sich wie der Ausländer zu erklären, pflegen vielmehr ihren Paß selbst zur Legitimation zurück zu empfangen, oder bedürfen doch des Aufenthaltsscheins nicht.

IV. Vorläufige Bemerkungen behufs schneller Orientirung des Fremden in Wien.

Bekanntlich ist die innere Stadt Wien und auch ein bedeutender Theil der Hauptstraßen in den Vorstädten mit

einem herrlichen Pflaster und Trottoir versehen, was dem Fußgeher Bequemlichkeit und Sicherheit gewährt. Denn die in steter Bewegung befindlichen Wagen berühren das Trottoir nicht, und der Fremde darf nur an Straßenecken aufmerksam seyn. So lebhaft indeß auch der Verkehr auf den Straßen u. dgl. ist, besteht dennoch keine Regel in Beziehung auf ein Ausweichen. Es erfolgt gleichsam instinktmäßig nach einer oder der anderen Seite, weit öfter jedoch nach der linken, und ein unerwartetes Zusammenstreffen ist wenigstens unter Einheimischen sehr selten, wird auch weiter nicht beachtet. Der Fremde möge immerhin seinen Weg in gerader Richtung und ohne Schwanken verfolgen.

Einige Vorsicht ist an Häusern beim Vorüberschreiten nöthig, wenn von dem Dache desselben ein hölzernes Kreuz am Ende eines Seiles herabhängt, indem auf solche Weise ein Ausbessern des Daches, Gesimses u. dgl. angezeigt wird.

Daß Tabakrauchen im Inneren der Stadt, wie zuweilen wohl bemerkt wird, gegen Sitte und Anstand sey, darf dem gebildeten Reisenden kaum gesagt werden. Außerdem ist es in der Nähe einer Schildwache, auf Brücken, auf der Bastei und auf stark besuchten Promenaden nicht gestattet.

Cavallerie-Posten, an den Haupteingängen zur E. K. Burg aufgestellt, bezeichnen eine Statt findende Hoffeierlichkeit; an anderen Straßenecken, daß die Durchfahrt

für Wägen gesperrt ist. Für Fußgeher haben weder jene noch diese einige Beziehung.

Die Lage der Vorstädte lernt der Reisende am besten kennen, theils durch ein Umschreiten der inneren Stadt auf der Bastei, theils durch ein solches auf dem Glacis. Von jener überblickt er die Lage der Vorstädte aus einem erhöhten Standpunkte, auf diesem befindet er sich mit ihnen in gleicher Linie, und diese Doppelansicht erleichtert ihm un-
gemein die Bekanntschaft mit den Örtlichkeiten. Insbesondere sind von der Bastei aus mehre große Gebäude, worin sich sehenswerthe Anstalten befinden, schon mit freiem Auge zu erkennen. Geht man nämlich von der Rückseite der f. g. Hauptmauth aus in der Richtung nach Westen, so erblickt man mehr oder minder deutlich das Invalidenhaus, die Kanonenbohrerei, das Thierarznei-Institut, das große Münzgebäude, den Fürst Schwarzenberg'schen Sommerpallast, hinter demselben das Belvedere, ferner die Karlskirche, das polytechnische Institut, das Freihaus, das Theater an der Wien, den k. k. Marstall, die Ingenieur-Akademie, den Pallast des Fürsten Auersperg, das Gebäude der Ungarischen Nobelgarde, das neue Criminalgefängniß, die Alferkaserne neben dem Allgemeinen Krankenhause, das rothe Haus, die k. k. Gewehrfabrik, hinter derselben die k. k. Josephinische Akademie, welcher der Sommerpallast des Fürsten Dietrichstein gegenüber liegt, zum Theil noch den Sommerpallast des Fürsten Liechtenstein, dann die Badhäuser am Schanzel, am scharfen Eck und das Dianabad, nebst den unweit davon befindlichen Kaffehäusern an

der Ferdinandsbrücke, über welche der Weg in die Leopoldstadt und in den Prater führt.

Der Fremde säume ja nicht, diesen Gang in Begleitung eines Freundes oder Bekannten, allenfalls mit Beziehung eines Lohnbedienten, der in jedem Gasthose zu haben ist, zu machen und sich die genannten Gebäude zeigen oder andeuten zu lassen. Er wird alsdann mit Leichtigkeit das, was er näher kennen zu lernen wünscht, nicht nur wählen, sondern das Gewählte auch zweckmäßig zu verbinden wissen. Der Zeitersparung wegen kann er zur Besichtigung entfernt liegender Anstalten sich eines Fiafers bedienen.

Wünscht der Reisende aber die Stadt im Ganzen und in ihren einzelnen Theilen aufzufassen und zugleich die Vorstädte zu überblicken, dann besteige derselbe den Stephansthurm bis zur Gallerie und wähle dazu im Sommer die Abendstunde. Die Erlaubniß, den Thurm zu besteigen, wird angesucht im Kirchenmeisteramte zu St. Stephan Nr. 874.

Es ist in Wien Sitte, jedem gebildeten Mann das Prädikat „Herr von“ und der Gattinn „Frau von“ und im vergrößerten Maße „Gnädige Frau“ und „Ew. Gnaden“ zu geben. Die Tochter des Hauses heißt demnach „Fräulein“ „Gnädiges Fräulein.“ Dieser aus bloßer Bequemlichkeit eingeführten Sitte wird auch der Reisende sich zu fügen wissen. Daß solche bei hohen Staatsbeamten und dem hohen Adel nicht in Anwendung kommt, leuchtet von selbst ein.

Da endlich jeder Staat seine eigenthümlichen Einrichtungen hat und haben darf, zu deren richtiger Auffassung und Würdigung eine längere Zeit erfordert wird, als der gewöhnliche Aufenthalt des Reisenden einnimmt, so ist es wohl der Klugheit gemäß, mit einem Urtheil über jene nicht vorschnell hervorzutreten, vielmehr auch hier erst eine bestimmtere Orientirung abzuwarten.
