

Luxemburger Sitten und Gebräuche (oder Jugenderinnerungen)

von Dr Jules Keiffer

VII.

Vor dem Bestehen der Eisenbahn wurde der öffentliche Verkehr durch die Postwagen vermittelt. Es klingt fast unglaublich, wenn wir sagen, daß, trotzdem sie das einzige offizielle Beförderungsmittel bildeten, sie dennoch bei weitem nicht so zahlreich das Land durchstreiften wie heute. Diese Tatsache aber beruhte auf verschiedenen guten Gründen. Die Städter und besonders der Landbewohner blieb mehr zu Hause als jetzt: eine Reise war in den damaligen Zeiten ein Ereignis. Die Möglichkeit ist ganz gewiß eine Tugend, doch muß man gestehen, daß mancher Bauer wohlgetan hatte, im richtigen Augenblicke etwas öfters aus derselben herauszutreten, gerade so gut wie er heute manchmal auch das Gegenteil tun könnte. Das vorige Jahrhundert hat nach allen Richtungen hin, und nicht zum wenigsten auf landwirtschaftlichem Gebiete, zahlreiche großartige Erfindungen zustande gebracht. Anstatt diesen Verbesserungen nichts als Mißtrauen entgegenzubringen, hätte er hingehen sollen, sich dieselben anzusehen und seinen Nutzen daraus zu ziehen. Er hätte nicht mehr drei oder gar vier Pferde an den uralten Radpflug spannen dürfen, als der Fortschritt der Zeit ihm leichtere und bequemere Gerätschaften an die Hand gab und ihn namentlich lehrte, wie man solche Landereien auf andere, weit nutzbarere Weise ausbeutet: kurzum, er mußte unbedingt zur rechten Zeit von der altväterischen, übermorschen Schablone abgehen, sollte nicht sein Wirtschaften ihm und seinen Nachkommen zum Verhängnis werden. Und wir kehren zu unserem Thema zurück. Der Pauer reiste damals wenig, benutzte also selten den Postwagen. Der Pauer brachte ihm alles, was er brauchte, ins Haus, und was er entbehren konnte, holte der Verkäufer persönlich dort ab. Mußte er aber einmal ausnahmsweise sich auf Reisen, insbesondere zur Stadt begeben, so bediente er sich seines eigenen Gefährtes, eines zweiräderigen Wägelchens, das man mit dem Minutivon Karren bezeichnete, und der Tagelöhner, wenn er in denselben Fall kam, borgte es sich nebst dem Pferd von seinem Brotherrn, bei dem er ja unter Soll und Haben eingeschrieben stand. Der intelligentere und rührigere Landwirt verfügte über einen noch leichteren, mit einem gepolsterten Sitz versehenen Wagen, dessen französischen Namen wir beibehalten haben, und hielt sich den dazu passenden, hochbeinigen, mageren Klepper, dessen Name zwar nicht französisch klingt, der aber nur so dahinrauste, daß Mensch und Vieh aus dem Wege stoben. Endlich, und das ist der Hauptunterschied in dieser Beziehung zwischen ehemals und heute, ging man in jenen Zeiten viel und weite Strecken zu Fuß, während man das jetzt nicht mehr tut und aus Mangel an Uebung sogar nicht mehr kann. Zeit ist Geld, sagt man, und wie bei allen Sprüchen, trifft das manchmal zu, manchmal auch nicht, denn es gibt Fälle genug, wo es auf etliche Stunden früher oder später nicht ankommt; alsdann sollte man bedenken, daß Körperbewegung mehr als Geld, nämlich die Gesundheit einbringt. Zu dem anderen Sprichwort, daß der Mensch ein Gewohnheitstier ist, liefert eine Beobachtung, die man seit Jahren auf dem Lande machen kann, eine eigentümliche Illustration. Als man noch zu Fuß oder per Wagen zur Stadt reiste, brauchte man ungefähr so viele Zeitstunden, wie es Wegstunden sind, und die Rückkehr konnte nicht vor Anbruch des Abends bewerkstelligt werden. Ob schon heutzutage ein Sechstel der Zeit von damals genügt, kommt doch der Landbewohner deshalb nicht früher nach Hause, vielmehr noch später, da der Eisenbahnzug auch nachts seinen Weg vorgezeichnet findet: andere Zeiten bringen nicht immer andere Sitten.

Wer sich eine richtige Vorstellung vom Postwagendienst machen will, möge, wie wir getan, sich erzählen lassen, auf welche Weise man vor alters von Luxemburg nach Paris reiste, welche Stadt ja zu allen Zeiten die Tonangeberin für die Mode war, und er wird zugeben, daß die Sache denn doch sehr schön organisiert war. Von Luxemburg fuhr man um 6 Uhr morgens weg und kam um 2 Uhr zu Metz an. Hier bestieg man einen anderen, geräumigeren Wagen, reiste die ganze Nacht und den folgenden Tag und kam um Mitternacht in Paris an. Wenn wir vom Verdeck absehen, bestand der Postwagen aus drei Abteilungen. Der vornehmste Platz (Coupé) bot Vorderansicht auf die Pferde; das Innere bildete, was man bei der Eisenbahn die zweite Klasse nennt; danach folgten die Hinterplätze in dem kreisförmigen Abschluß (Rotonde) des Wagens. Die Plätze, und zwar ganz bestimmte Plätze, wie z. B. Eckplätze zur Nachtruhe, konnte man im Voraus belegen, und sobald das Gewünschte für den festgesetzten Tag zugestanden war, wurde ein Andgeld in der Höhe von einem Viertel des Fahrpreises erhoben und als Strafgeld zurückbehalten, falls der Reisende den reservierten Platz nicht benutzte. Im Innern des Wagens, also auf dem zweitbesten Platze, kostete die Reise zirka 44 Franken. Wir kennen jemanden, dem auf einer solchen Fahrt nach Paris ein tragikomisches Abenteuer begegnete. Nachdem die erste Nacht vorüber war, stieg er auf den Himmel des Wagens, um tagsüber die Aussicht auf das schöne Frankreich zu genießen,

abends aber, als er sich wieder in seinen Eckplatz im Inneren zum Schläfe niederdrücken wollte, war dort unterdessen alles besetzt worden, so daß ihm nichts übrig blieb, als wieder auf das Verdeck hinauf zu klettern und sich auf die harte Bank auszustrecken. Seine Barschaft trug er ohne Börse, lose in der Tasche bei sich, und als er morgens erwachte, waren infolge des Schüttelns und Kuttelns all seine schönen Fünfrankenstücke auf die Straße hinuntergeköllert bis auf drei, die an den Gitterstangen zurückgehalten worden waren.

Man kannte man noch nicht die eleganten Portemonnaies, worin man heutzutage seine Barschaft verschließt. Seine klingende Münze trug der eine auf die eben erwähnte, höchst unzuverlässige Weise bei sich; ein anderer knüpfte sie in den Zipfel seines Taschentuches ein; jener versorgte sie in dem bekannten Lederbeutel oder bediente sich der vornehmeren, langgestreckten, doppelten Börse, die auf beiden Seiten vermittels zweier auf- und abzustreifenden Ringe sich öffnete oder schloß und ganz genau das Miniaturbild des Quersäckes darstellte. Letztere ist sehr selten geworden, während das lederne Schnürsäckchen noch immer, sowohl für Tabak wie für Wertsachen, gebraucht wird; auch die primitivere Art, sein Geld im Sacktuch unterzubringen, wird jetzt noch im großen und im kleinen gehandhabt. Wir sahen neulich, wie ein Ehepaar vom Lande, welches am Schalter der Sparkasse 1600 Franken in bar erhob, ein Handtuch ausbreitete, die 64 Goldstücke hineinscharrte und einen tüchtigen Knoten darauf schürzte, so war der Schatz geborgen. Die Sitte, durch einen im Taschentuch angeordneten Knoten sich eines erhaltenen Auftrages oder eines gegebenen Versprechens zu erinnern, ist vorteilhaft durch das Notizbuch ersetzt worden, weil einerseits mancher noch nicht so sehr an den Gebrauch dieses Buches gewöhnt war, als daß es ihn beizeiten an seine Pflicht gemahnt hätte, oder weil andererseits ein vergeßlicher Kopf nach wenigen Stunden schon sich den Ursprung des Knotens nicht mehr deuten konnte.

Eine Hauptsache bei der Eilpost war das regelmäßige Wechseln der Pferde, welches zum ersten Male auf der Zollstation Frisingen stattfand. Die Wechselferde standen angeschirrt bereit, und in zehn Minuten war die Operation beendet. Längeren Aufenthalt nahm man nur in Verdun und in Chalons, wo Gelegenheit geboten wurde zu frühstücken, resp. Mittag zu machen.

Neben dem reglementarischen Postwagendienst bestand die Privatpost oder die Post für Privatleute, welche sich an irgend einen Ort befördern ließen. Diese Einrichtung bedingte natürlich ebenfalls Umspannorte, sogenannte Relais, zum Wechseln der Pferde oder auch, falls die Reise dort ihren Anfang nahm, zum Vermieten von Kutschen, Albkutschen, Postillonen und Pferden. Wurde der Postwagendienst auf der betreffenden Straße gleichfalls vom Staate betrieben, so fielen beide Relais zusammen; der Unternehmer aber legte seinen Umspannort, wohin er wollte, wechselte gar, wie man erzählt, die Pferde auf die Art, daß er das rechte links und das linke rechts spannte und so weiter hopste: das will sagen, er war sein eigener Herr. Die normale Entfernung der Relais betrug 15 Kilometer, wie auch für die kleinste Reise wenigstens drei Stunden Weges angerechnet wurden. Wollte beispielsweise jemand von Luxemburg nach Trier, nachdem der Postwagen von morgens früh abgefahren war, so wechselte er die Pferde zu Roodt, dann zu Grevenmacher oder vielleicht auch erst zu Wasserbillig; daß es jedenfalls zu Roodt geschah, ersehen wir aus einem in jeder Hinsicht höchst merkwürdigen Schriftstück vom 7. März 1800, welches einen Postmeister dorthin ernennt. Der Schriftdruck ist so prachtvoll, daß er von unseren hochmodernen Feiratsanzeigen, die doch in kunstsinnigen Phantasielattern vieles leisten, noch nicht einmal erreicht wird; in den paar Zeilen zählt man nicht weniger als sieben verschiedene, eines gefälliger als das andere. Oben in der Mitte des Pergamentes, das fünf Unterschriften trägt, prangt, umgeben von einem Laub- und Knospengewinde, das Bild der Freiheit mit den beiden Worten: Liberté, Egalité. Sprachlicherseits bleibt, außer etlichen Akzenten, nur zu erinnern, daß man damals loix schrieb statt wie heute lois.

Au nom de la République française une et indivisible.

Les consuls de la République française, sur le rapport du Ministre des finances, et sur le compte rendu par le Conseil d'administration des Postes aux chevaux, du civisme, de l'intelligence et des facultés du citoyen Nicolas Berger l'ayant agréé pour remplir la place de Maître de la Poste de Roodt, route de Luxembourg à Trèves, située dans le département des Forêts, à la charge par lui d'avoir le nombre de postillons, chevaux et équipages prescrits pour le service de ce relais et de se conformer en tous points aux lois et règlements sur le fait des Postes, à peine de révocation, le Ministre des finances lui a délivré la présente commission qui sera enregistrée au Conseil d'administration des Postes aux chevaux et à l'administration municipale de la résidence du dit Maître de Poste.

Fait à Paris, le 16 ventôse l'an 8 de la République française une et indivisible.