

Zeittafel Käferkapelle

Unter Maria Theresia und Josef II. wird der Postreisedienst reguliert, durch Poststationen, Reiter- und Pferdewechsel konnten durchschnittlich 166 Tageskilometer (6,6 km/h) erreicht werden.

An der Wende vom 18./19. Jahrhundert wird das Straßennetz der Monarchie großflächig ausgebaut. Verkehrsknoten Wien und der Hafen Triest, die Umladepflicht entfällt langsam. Wiener Neustadt auf dem Weg in den Süden wird erste Station für die Postkutsche, dann für die Bahn.

„Die Verbindung von Wien zu den Freihäfen Triest [Trieste, Trst, Terst] und Fiume [Rijeka] erhielt besonderes Augenmerk: Die Semmeringstraße wurde 1726–1728 neu trassiert. Das Transportvolumen stieg daraufhin sprunghaft an.[...]

Nach Beendigung der Napoleonischen Kriege dürfte sich das österreichische Straßennetz, schenkt man den Ausführungen des Freiherrn Anton von Baldacci aus dem Jahr 1816 Glauben, in sehr schlechtem Zustand befunden haben. Als Folge davon, aber auch, weil Handel und Verkehr zunahmen, läutete der Staat zwischen 1820 und 1840 eine zweite Phase forcierter Straßenbaus ein. **Neu gebaut wurde die 1842 eröffnete Semmeringstraße.**[...]

Nichtsdestotrotz behinderten nach wie vor zahlreiche Mautstellen den Verkehr. Der Nationalökonom Adam Smith (1723–1790) hielt die Maut noch für die Idealform der Straßenfinanzierung. 1821 zählte man in Niederösterreich 51 Straßenmautstellen, 1841 sogar doppelt so viele! Das Warten an den Maut- und Zollstationen wurde dabei zusehends als ärgerlicher Zeitverlust empfunden – ein Indiz für die (vergleichsweise späte) kapitalistische Durchdringung des Verkehrssektors.[...]

Die im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert erzielten Verbesserungen im Straßenwesen kamen auch der Post zugute. Maria Theresia hatte 1748 die Ära der Postkutschen in der Habsburgermonarchie eingeläutet. Das Patent von 1749 ordnete die Einführung von regelmäßig verkehrenden Postkursen (Ordinari-Fahrpost) für den Personenverkehr auf allen Hauptstraßen an, und zwar unter staatlicher Verwaltung. 1750 verkehrten zwischen Wien und Linz, Passau, Triest, Prag [Praha], Troppau [Opava] und Breslau [Wrocław] wöchentliche Kurse (Diligencen), 1791 von Wien aus bereits 16 wöchentliche Postkutschen und 1820 immerhin 41 wöchentliche und sieben vierzehntägige.[...]

Die entscheidende Innovation vor der Eisenbahn war die Einführung der Eilpost (Schnellpost) im Jahr 1823, [...] Ende Juli 1823 nahm der erste reguläre Eilwagen von Wien nach Prag seinen Dienst auf. Anfang Oktober folgte eine zweite Linie nach Pressburg [Bratislava, Pozsony]. **1824 wurden Linien von Wien nach Graz, Karlsbad [Karlovy Vary], Laibach [Ljubljana], Triest und Ofen [Budapest, Buda] eröffnet und noch im gleichen Jahr erlaubte die Hofkammer die Einrichtung von Eilpostlinien auch auf Neben- und Seitenrouten.“**

Bernd Kreuzer; Korridore der Moderne und der Macht, p 748ff

Postkutschen von und nach Wiener Neustadt

„Alle Wochen geht der Postwagen über Neustadt, Prugg, Leoben nach Klagenfurt, und von Prugg nach Leoben.

Alle 14 Tage geht der Postwagen über Neustadt, Prugg, Leoben, Klagenfurth nach Brixen und Roveredo.

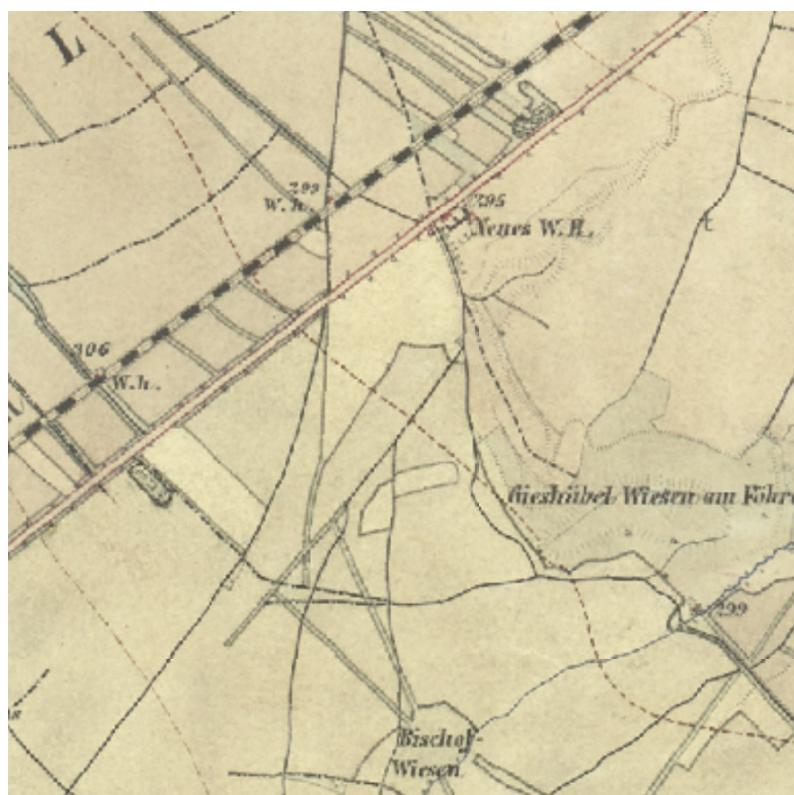
Mittwoch alle Wochen geht der Post-Wagen über Neustadt, Gratz, Laibach nach Triest.

Alle Tage kommt die Journal-Post von Wien an, und geht über Neustadt bis Grätz, Laibach, Triest und Görz.“

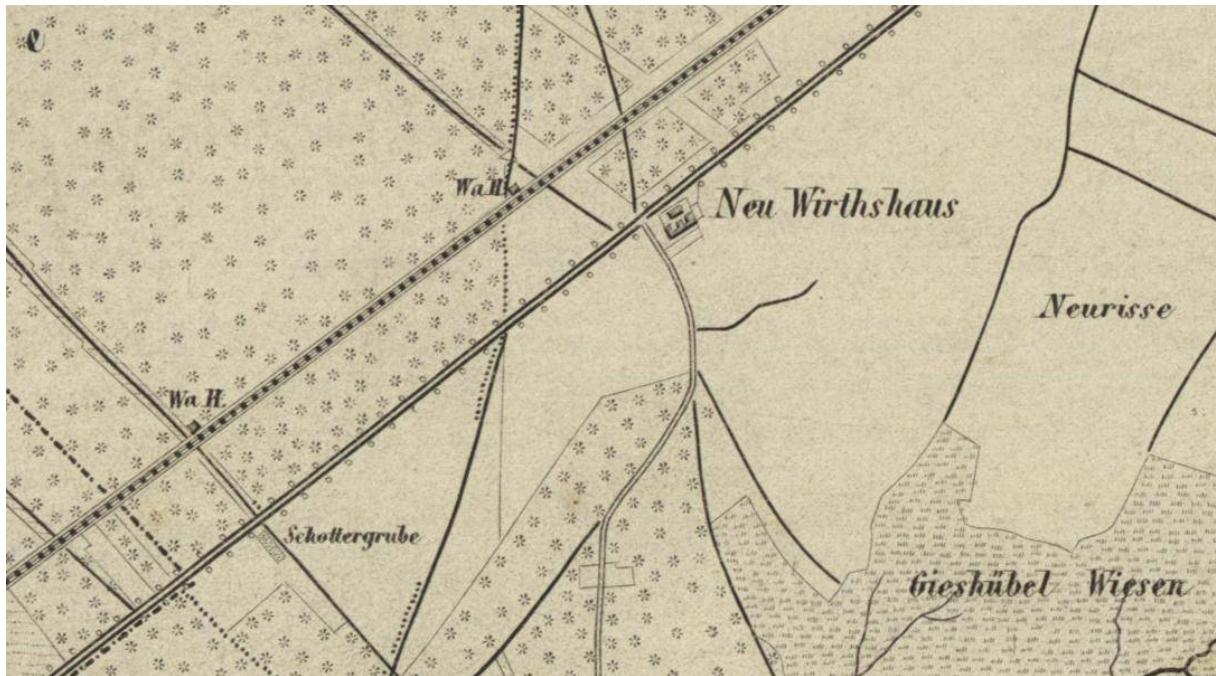
Aloys Gleich; Geschichte der kaiserl königl. Stadt Wienerisch-Neustadt, vereinigt mit der Geschichte unseres Vaterlandes, Wien 1808, p. 183

Zeit-Tafel

- 1782 auf der **Neustädter Poststraße** fährt Josef II. dem Papst nach Neunkirchen entgegen
1803 Wiener Neustädter Kanal
1823 fahrplanmäßiger Postkutschenverkehr
1826 Simon Käfer stiftete diese Kapelle [Wirt im Neuen Wirtshaus]
1841 erster Zug von Wien nach Wiener Neustadt
1842 Gründung der Lokomotivfabrik
1855 renoviert von Alois Widermann (*Wirt oder/und Landwirt?*)
1880 BEV-Karte (*Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen*) Neues Wirtshaus, Kapelle, zwei weitere W.H. entlang der Bahntrasse [in der Administrativkarte als Wa.H. bezeichnet = Wall-Haus? Am Bahnwall/damm? // oder (Bahn)Wärter-Haus] *siehe 1882*



1881 Wien Aspang WSB Wien-Saloniki-Bahn



Quelle: Administrativkarte NÖ/1867-1882/101 Wiener Neustadt

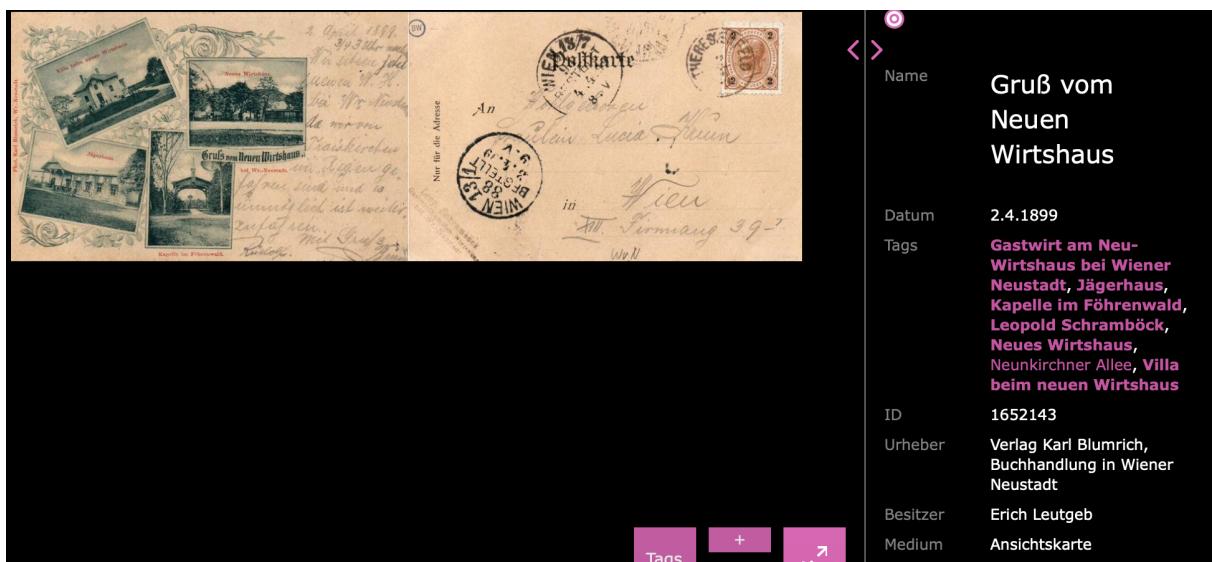
Unter der Bezeichnung WaH. sind wahrscheinlich (Bahn)Wärter-Häuschen gemeint: Sie liegen offensichtlich an Schnittstellen stärker frequentierter Übergänge mit der neuen Südbahn und ihre Besatzung soll für ein gefahrloses Queren der Bahntrasse sorgen.

1884 renoviert von Johann Rossbacher (*Wirt/Landwirt?*)

1887 gesetzliche Unfallversicherung

1888 verpflichtende Krankenversicherung

1899 Leopold Schramböck [Gastwirt im Neuen Wirtshaus bei Wiener Neustadt]



Quelle: Topothek Wiener Neustadt (Achtung: Rechte beachten!! NUR zu Ihrer Information!!)

1899 Gründung der Oesterreichischen Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft Bierenz, Fischer und Co

1903 renoviert von Marie Berghofer

1910 BEV-Karte M.H. (Mauthaus), Kapelle, W.H. weiter südlich an der Straße, über den Betreiber ist nichts bekannt. *Wurde daraus Gasthaus/Tanzlokal der Nachkriegszeit, das dem Autobahnbau zum Opfer fiel?*

Dafür betreibt ein Mathias Schwarz ein Gasthaus zur Waldschule bei Wiener Neustadt, das an der Günser Straße (B54) verortet wird.

Die Wa.H. sind verschwunden oder nicht mehr notwendig.



Quelle: Topothek Wiener Neustadt

- 1913 Fusion Austro Daimler mit Skoda Pilsen
1959 renoviert von Wilhelm[ine] u. Erwin Berghofer
1993 renoviert von Walter Berghofer
2015 renoviert von Lisa u. Peter Berghofer

Triester Straße benannt (1883) nach der Stadt Triest (wohin [über den Wienerberg und den Semmering sowie durch die Steiermark, Kärnten, Friaul und Venetien] bereits im Mittelalter eine Fernhandelsstraße führte); als ehemalige Reichsstraße nach Triest, in der Regierungszeit (1711-1740) von Karl VI. ausgebaut; auch Neustädter Poststraße, Staatsstraße 1, Kaiserstraße.

Über den Wechsel führt via Günser Straße die Hartberger Straße.