
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 15 (1987)

DOI: 10.11588/fr.1987.0.53212

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Klaus BEYRER, *Die Postkutschenreise*, Tübingen (Tübinger Vereinigung für Volkskunde e. V.) 1985, 284 S., 71 Abb. (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen, 66).

Gerade noch rechtzeitig zum 150jährigen Jubiläum der ersten deutschen Eisenbahnlinie erschien 1985 mit dieser Tübinger kulturwissenschaftlichen Dissertation über »Die Postkutschenreise« eine Studie, die geeignet ist, die Bedeutung jener damals wie heute emphatisch gefeierten verkehrstechnischen Zäsur zumindest etwas zu relativieren. Denn sie belegt anhand einer breiten, bislang kaum aufgearbeiteten Quellenbasis – bestehend aus Apodemiken, Reiseberichten, Reisehandbüchern, Lehrschriften, Zeitungs- und Journalbeiträgen, Postkursverzeichnissen u. a. –, daß die Institution der Ordinari-Postkutsche nicht nur organisationshistorisch, sondern auch bewußtseinsgeschichtlich einen durchaus analogen, wenngleich weit weniger aufsehenerregenden Strukturwandel im Verkehrswesen wie im Sozialverhalten ausgelöst hat. Dessen weitere Revolutionierung im Zeitalter der Industrialisierung stellte angesichts der mittlerweile bestehenden effizienten Schnellpost-Verbindungen keineswegs ein absolutes Novum dar und beschränkte sich damit weitgehend auf den Aspekt einer allerdings folgenreichen Technisierung.

Die vorliegende material-, aber auch reflexionsreiche, interdisziplinär ausgerichtete Untersuchung behandelt – zwischen einer klar gegliederten Einleitung, die über Forschungsstand und Untersuchungsziele informiert, und einer resümierenden Zusammenfassung – in drei Großkapiteln aus unterschiedlichen Perspektiven die Entstehung, Entwicklung und die Auswirkungen der institutionellen Expansion des Postreiseverkehrs in deutschen Territorien zwischen dem 17. und dem frühen 19. Jh. Dabei steht zunächst der organisationsgeschichtliche Aspekt im Vordergrund. Mit seiner Darstellung der ersten, von Maximilian I. initiierten und administrative wie militärische Funktionen erfüllenden ständigen Postkurierlinien mit festen Relais als Fixpunkten eines streng reglementierten Stafettensystems, das nach dem Dreißigjährigen Krieg auf die Personenbeförderung mit »ordinairen«, d. h. öffentlichen und regelmäßig verkehrenden Postkutschen übertragen wurde, gelingt es dem Vf., die grundlegende Bedeutung dieses langwierigen Prozesses, der territorial äußerst unterschiedlich und – angesichts einer noch weitgehend unterentwickelten »Öffentlichkeit« – vergleichsweise unspektakulär ablief, deutlich herauszuarbeiten. Denn mit der Übernahme der Prinzipien des Postkuriersystems für die Beförderung von Passagieren stand den Reisenden ein mit langsam aber stetig steigender Nachfrage immer dichter werdendes Netz allgemein zugänglicher Postkutschenlinien zur Verfügung. Und die Postkutschen verkehrten nun als *aktive* Verkehrseinrichtung regelmäßig auf festen Routen zu berechenbaren Konditionen und unabhängig von der schwankenden Tagesnachfrage. Daß diese Entwicklung zugleich im Interesse der absolutistischen Territorialherrscher lag, die eine flächendeckende Durchdringung ihrer Herrschaftsgebiete zur Zentralisierung ihrer Macht, zur Demonstration räumlicher Omnipräsenz und zur Effektivierung ihrer Verwaltungsapparate anstrebten, analysiert der Verf. anhand der Beispiele Brandenburg-Preußens und Württembergs, die zugleich die unterschiedlichen Modelle eines staatlich betriebenen bzw. vom Landesherrn konzessionierten Postbetriebs veranschaulichen. Gemeinsam war ihnen, daß sie im Zuge einer Monopolbildung die privaten, kleinbetrieblichen Fuhrunternehmer, die traditionell nur auf Verlangen als Lohnkutscher tätig wurden, weitgehend auf unrentable Nebenstrecken zurückdrängten. In diesem Zusammenhang werden ebenso die Entwicklung der Wagentechnik und der – am Beispiel der zentralistischen Verkehrswirtschaft Frankreichs orientierte – landesherrliche Straßenbau berücksichtigt, wie die juristisch-machtpolitischen Auseinandersetzungen des Postrechtsstreits, der die von den kaiserlich privilegierten Thurn und Taxis betriebenen überterritorialen Transit-Kurse betraf. Vor allem aber arbeitet der Verf. heraus, daß dieser verkehrsorganisatorische Strukturwandel die Reisenden von den ihnen bislang allein obliegenden, keineswegs unbeträchtlichen Organisationsproblemen des weitgehend situationsgebundenen, kaum genau berechenbaren Reisens entlastete und damit die materielle Voraussetzung für eine »Demokratisierung« der Reisepraxis

darstellte, ob die Passagiere nun die Ordinari-Postkutsche frequentierten, oder – per »Extra-Post« in der eigenen Privatkutsche sich fortbewegend – nur das ausgebaute Postrelaissystem zum Wechsel von Pferden und gegebenenfalls von Kutschern benutzten.

Dadurch wurde zugleich – wie in einem zweiten, den Funktionen und dem Wandel der Bildungsreise gewidmeten Großkapitel aus einer sozialgeschichtlichen Perspektive dargelegt wird – der allmähliche Übergang von der altständisch reglementierten, durch selektive Fremderfahrung gekennzeichneten und respäsentationsorientierten exklusiven Kavaliertour der Adelligen als dominanter Form der Bildungsreise zu ihrer bürgerlichen Variante erleichtert, die nun auf nützlichkeitsbestimmte Wissensaneignung und standesunspezifisch-unvoreingenommene Welterfahrung ausgerichtet war. Und diese Entwicklung führte dazu, daß die Reisemodalitäten wie die Wahl der mittlerweile zur Verfügung stehenden Beförderungsmöglichkeiten im Medium der auf dem Buchmarkt der zweiten Hälfte des 18. Jh. expandierenden Reiseliteratur wie vor dem Hintergrund eines zunehmend gesellschaftskritischen bürgerlichen Selbstbewußtseins unter dem Aspekt ihrer Relevanz für die mit der jeweiligen Reiseform verbundenen Erkenntnisinteressen stärker reflektiert wurden. Nahmen die reisenden Adelligen, die ihre Privatkutsche zur Abschottung vor einer nicht standesgemäßen Umwelt wie als Statussymbol benutzten, von den Beförderungsmodalitäten kaum je Notiz, so widmeten ihnen die aufgeklärten Bürger um so mehr Interesse. Während die eher dem polyhistorischen Gelehrtenideal verpflichteten reisenden Statistiker – wie etwa F. Nicolai – die Fahrt per »Extra-Post« als Ausdruck autonomer, keiner fahrplanmäßigen Reglementierung unterworfenen Selbstbestimmung priesen, sahen die gesellschaftskritisch orientierten Spätaufklärer in der Wahl der öffentlichen Postkutsche das geeignetste Mittel, mit einem sozial heterogenen Publikum und dadurch mit den konkreten gesellschaftlichen Zuständen der von ihnen bereisten Gegenden in Berührung zu kommen.

Mit diesem anhand der Sozialgeschichte der Reiseformen dargestellten historischen Bewußtseinswandel schlägt der Verf. eine Brücke zu seinem letzten Großkapitel, das die Wirkungen des Postreiseverkehrs behandelt und in dem unter einer dominierenden bewußtseinsgeschichtlichen Perspektive die organisations- wie sozialgeschichtlichen Ergebnisse aufgegriffen, integriert und erweitert werden. Damit avancieren zugleich die sich verändernden Strukturen der Reisebeschreibungspraxis, in denen sich die zeitgenössische Bewertung dieses Transportsystems manifestieren, wie die durch es bewirkten Erlebnisqualitäten zum Gegenstand der Untersuchung, die damit auch einen Beitrag zur historischen Differenzierung der bisherigen Reiseliteratur-Typologien liefert. In den moralischen wie kameralistischen Lehrschriften der ersten Hälfte des 18. Jh. wurde demzufolge die Einführung und Verbreitung der Ordinari-Post, die bald zum bevorzugten Verkehrsmittel des Bürgertums wurde, aufgrund ihrer allgemeinen Verfügbarkeit, Berechenbarkeit wie Gemeinnützigkeit allgemein begrüßt und – vor dem Hintergrund bürgerlicher Zeitökonomie und Rationalität – als schnell und zuverlässig gelobt. Und gewissenhaft wurden die meist noch isolierten Einzelstrecken von den enzyklopädistisch-statistischen Reisebeschreibern registriert, inventarisiert und publik gemacht. In dem Maße aber, in dem seit den 1760er Jahren sich ein nicht mehr nur registrierender, sondern vergleichender und zunehmend explizit bewertender Reisebeschreibungstypus durchsetzte, geriet der mittlerweile endgültig etablierte Postreiseverkehr ungeachtet seiner Beförderungskapazitäten wie der mit ihm verbundenen Normalisierung des Reisens ins Kreuzfeuer der Kritik: jedoch nicht als Beförderungssystem, sondern als staatliche Institution, deren Mängel auf die jeweilige Regierungspraxis der Territorialherren zurückgeführt und angeprangert wurden. Vor dem Hintergrund einer weiteren Rationalisierung des Reisezeitbudgets und einer politisch motivierten – gerade auch durch den Blick auf das effizientere französische Postwesen gespeisten – Kritikintention, verfestigte sich das Bild des »langsamen« Postwagens zunehmend, eine Entwicklung, die in Börnes satirischer Darstellung der deutschen »Postschnecke« kulminierte. Mittlerweile jedoch führten die – durch die Reduzierung der territorialen Zersplitterung begünstigten – organisationsgeschichtlichen Ver-

änderungen im deutschen Postwesen des frühen 19. Jh. mit der Einführung von »Schnellposten« oder »Eilwagen« und der damit verbundenen Entkoppelung von Personen- und Gepäckbeförderung wie der Einführung verbesserter Kutschen dazu, daß sich die zeitgenössischen Bewertungsmuster wieder ins Positive verkehrten. Darüber hinaus sahen sich die Reisenden angesichts eines nun deutlich erhöhten und ungewohnten Beförderungstempos einem durchaus begrüßten, die Raumerfahrung grundlegend verändernden wahrnehmungspsychologischen Schock ausgesetzt, der gemeinhin erst ihrer Konfrontation mit der Eisenbahn zugeschrieben wurde. Damit aber hatte die sozialemanzipatorisch wirkende steigende Verfügbarkeit wie die wachsende Reglementierung, Mechanisierung und Dynamisierung des Reisens bereits vor seiner Technisierung durch die mobil gemachte Dampfmaschine eingesetzt.

Angesichts der disparaten und kaum erschlossenen Quellenlage zur Reisepraxis in den deutschen Territorien zwischen dem Ausgang des Dreißigjährigen Krieges und dem frühen 19. Jh., einer polarisierenden Verkehrsgeschichtsschreibung, die Postkutsche und Eisenbahn aus entweder zivilisationskritischer oder fortschrittsgläubiger Perspektive gegeneinander auszuspielen pflegt, und einer zumeist unreflektiert betriebenen, regional und lokal partikularen Postgeschichtsforschung füllt diese Monographie, die sich kritisch gegen die eher anekdotenhaft und bibliophil ausgerichteten populären Darstellungen zum »Reisen anno dazumal« richtet, ein für die geschichts- wie literaturwissenschaftliche Reisekulturforchung seit langem bestehendes Desiderat. Es gelingt dem Verf. in seiner Darstellung nicht nur, die Postkutsche aus einer romantisch-idyllisierten Aura zu befreien und zugleich vor dem Verdikt eines vermeintlich ineffizienten, mit der Einführung der Eisenbahn schlagartig überholten Verkehrssystems zu bewahren, sondern auch auf jeder Ebene seiner vielschichtigen Analyse neue Akzente zu setzen. Dies resultiert vor allem aus der anregenden Verschränkung der von ihm gewählten, dabei aber keineswegs modisch konfundierten Betrachtungsweisen. Deren wechselseitige Ergänzung und die aus ihrer Kombination resultierende erkenntniserweiternde Dynamik entfaltet sich vor allem im letzten Teil seiner Untersuchung, der die Komplexität der Wirkungen des Reisesystems Postkutsche auf seine Benutzer und deren sich verändernde Einstellung ihm gegenüber präzise und eindrucksvoll darlegt. Dabei macht gerade die Analyse der Überlagerung der organisationshistorischen Veränderungen durch den bewußtseinsgeschichtlichen Wandel den Weg frei zu einer ausgewogenen Bewertung dieses eine ganze Epoche prägenden Verkehrsmittels. Wenngleich die Darstellung zur Sozial- und Bildungsgeschichte des Reisens im 18. Jh. noch weiter differenziert werden könnte, so stellt diese durch eine umfangreiche Bibliographie sowie ein Personen-, Sach- und Ortsregister gut benutzbare Studie zweifelsfrei ein Standardwerk dar. Daß der vorliegende Band darüber hinaus ebenso informativ wie liebevoll illustriert und dennoch nicht unerschwinglich ist, ist ebenso erfreulich wie der komprimierte, dabei aber immer gut lesbare und klare Stil des Verf.

Thomas GROSSER, Viernheim

Reisen im 18. Jahrhundert. Neue Untersuchungen, hg. von Wolfgang GRIEP und Hans-Wolf JÄGER, Heidelberg (Carl Winter) 1986, 302 S. (Neue Bremer Beiträge, 3).

Mit dem Sammelband »Reisen im 18. Jahrhundert. Neue Untersuchungen« hat der von Hans-Wolf Jäger geleitete Forschungsschwerpunkt »Literatur der Spätaufklärung« der Universität Bremen bereits eine zweite, der deutschen Reiseliteratur dieses Zeitraums gewidmete Publikation vorgelegt, die in diesem Fall auf ein 1983 in Bonn veranstaltetes Symposium zurückgeht. Dem von Wolfgang Griep betreuten, mittlerweile bis weit über die Grenzen der Bundesrepublik wie der historischen Literaturwissenschaft hinaus als einschlägiges Informationszentrum bekannten Forschungsprojekt über die zwischen 1700 und 1810 publizierten deutschsprachigen Reisebeschreibungen, das sich vornehmlich der EDV-gestützten bibliographischen Erfas-