Unverkäufliche Leseprobe aus:

Holger Th. Gräf, Ralf Pröve
Wege ins Ungewisse
Eine Kulturgeschichte des Reisens 1500–1800

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.
© S. Fischer Verlag GmbH, Frankfurt am Main

INHALT

9 Vorwort

11 Einleitung

Erstes Kapitel
17 Menschen unterwegs

Zweites Kapitel
47 Vorbereitung und Ausrüstung

Drittes Kapitel
75 Verkehrswege

Viertes Kapitel
111 Verkehrsmittel

Fünftes Kapitel
149 Unterkunft und Verpflegung

Sechstes Kapitel
177 Personal

Siebtes Kapitel
193 Hindernisse und Gefahren

Achtes Kapitel
243 Zeit, Raum und Geschwindigkeit

257 Ausblick

261 Abbildungsverzeichnis
263 Quellenverzeichnis
269 Literaturverzeichnis

Einleitung

»Ne Reise also! Reisen und
Dergleichen nichtig Zeug hab' ich genug
Wie albern seid Ihr doch gewesen,
Das Land die Kreuz und in die Quere zu durchziehn,
Um zu beschreiben, was schon längst beschrieben war!«
(Q 11)

Mit diesen Worten reagierte der ungenannte Verleger in dem satirischen Bericht *des Dr. Syntax Reise* aus dem Jahre 1822, als ihm der Titelheld sein Manuskript zum Druck anbot. Nicht zufällig wurde ein solch ablehnender Kommentar im frühen 19. Jahrhundert geäußert, gehörte doch das Reisen und seine literarische Verarbeitung spätestens seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert zu den gängigen Kulturpraktiken des europäischen Bürgertums, so daß der Buchmarkt seit dieser Zeit tatsächlich mit Reisebeschreibungen und -berichten überschwemmt worden war. In den letzten Jahrzehnten hat auch die wissenschaftliche Forschung dieses Thema für sich entdeckt, haben Historiker, Volkskundler oder Kulturanthropologen über das Reisen in der Vergangenheit geforscht und reflektiert. Von der mittelalterlichen Pilgerfahrt bis zum modernen Massentourismus, über beinahe jeden Aspekt des Reisens scheint bereits geschrieben worden zu sein. Der Stoßseufzer unseres Verlegers hat also offensichtlich auch heute noch nichts von seiner Aktualität verloren.

In vielerlei Hinsicht will diese, als Sach- und Lesebuch konzipierte Darstellung deshalb eine neue und

erweiterte Perspektive öffnen. Zunächst stehen die materiellen, strukturellen, sozialen, rechtlichen und organisatorischen Bedingungen und Schwierigkeiten im Vordergrund der Betrachtung, weniger dagegen die inhaltlich-beschreibenden Reflexionen über Land und Leute, wie sie in Hunderten von Reiseberichten zu greifen sind. Hier sollen Antworten auf die scheinbar simplen, aber letztlich unausweichlichen Fragen gefunden werden: Wer war warum und mit welchen Verkehrsmitteln unterwegs? Mit welchen Gefahren und Hindernissen hatte man zu rechnen, und wie begegnete man ihnen? Wie bereitete man sich auf eine Reise vor, wie und wo übernachtete man?

Darüber hinaus wird die Frühe Neuzeit, jene Jahrhunderte also zwischen Reformation und Französischer Revolution, die den Übergang vom Mittelalter zur industriellen Moderne markieren, auch in bezug auf das Unterwegssein als Epoche genuin eigenen Charakters begriffen. Langfristig angelegte Wandlungsprozesse, etwa die frühmoderne Staatsbildung, die Formierung eines europäischen, bald globalen Wirtschafts- und Staatensystems, die Entstehung rechtlich nivellierter Untertanenverbände und vieles andere mehr haben das Leben der Menschen und die Struktur der Gesellschaft tiefgreifend verändert. Dabei wurde auch das Unterwegssein der Menschen und Güter, also Reise, Transport und Verkehr, massiv beeinflußt. Zwar blieben auf der einen Seite die spezifischen Probleme aus dem Mittelalter, die notorisch schlechten Verkehrswege oder die Abhängigkeit von menschlicher und tierischer Muskelkraft, weiter bestehen, doch trugen auf der anderen Seite im Laufe der Frühen Neuzeit wichtige Verbesserungen und Weichenstellungen im Sinne von Rationalisierung und Organisierung noch vor Einführung von Dampfmaschine und Eisenbahn zu einer infrastrukturellen Durchdringung des Raumes bei. Diese Zusammenhänge blieben bislang eher unbeleuchtet, da sich die Forschung entweder nur auf das Mittelalter oder – neben einem kaum mehr als Alibi

fungierenden kurzen Ausflug in das 18. Jahrhundert – auf das Zeitalter des Schienen- und Flugverkehrs konzentrierte.

Schließlich unterscheidet sich dieses Buch in seinem Ansatz von einem Großteil der einschlägigen Forschung, die sich vornehmlich auf Beschreibungen und Berichte aus der Feder von Angehörigen der gelehrten und adligen Eliten gestützt hat, wodurch sich der Blickwinkel stark verengte. Immerhin stellten diese gutbetuchten Autoren nur eine verschwindend geringe Minderheit in dem bunten Gemisch von Angehörigen aller Schichten und Stände dar, die aus vielfältigsten Motiven auf den europäischen Verkehrswegen im Wortsinn *unterwegs* waren. Außerdem konnten sich in deren Berichten nur bestimmte infrastrukturelle Probleme des Reisens spiegeln, sorgte doch nicht nur die gut gepolsterte Reisekasse, sondern auch der dichte Kordon der Dienerschaft dafür, die gröbsten Unannehmlichkeiten fernzuhalten.

Aus diesem Grunde begegnen dem Leser im ersten Kapitel die unterschiedlichsten Menschen, die, freiwillig oder gezwungenermaßen, temporär oder dauerhaft, die Verkehrswege benutzten. Auf der Straße konnte man etwa Handwerksgesellen auf Wanderschaft, Kaufleute und Händler auf dem Weg zur Messe, Kriegs- und Religionsflüchtlinge oder Militärwerber und arbeitslose Soldaten treffen, Gestalten also, von denen einige typisch frühneuzeitliche Erscheinungen waren.

Aus dem Bestreben, weniger die zeitgenössischen schöngeistigen Reflexionen über das Reisen als vielmehr gerade die alltäglichen, scheinbar so banalen und doch so typischen, weil unentrinnbaren Schwierigkeiten zu beschreiben, ergibt sich das zweite Kapitel, das sich den vielfältigen Bewältigungsstrategien und Hilfsmitteln zur Lösung dieser Probleme des Unterwegsseins widmet. Der regelhaft beklagte Zustand der Verkehrswege zu Lande und zu Wasser läßt oft vergessen, daß in der Frühen Neuzeit einerseits ein mehr oder minder geschlossenes Wegenetz in Europa bestand, das andererseits ab

der Mitte des 17. Jahrhunderts erhebliche Verbesserungen und Ausweitungen erlebte. Im dritten Kapitel wird sich daher die Darstellung von den schlammigen Trampelpfaden bis zu den baumgesäumten Chausseen erstrecken.

Ein ähnlich breites Spektrum wie bei den Verkehrswegen gilt es auch im folgenden Kapitel über die verschiedenen Transport- und Verkehrsmittel vorzustellen. Der ihnen aus heutiger Sicht fehlende Komfort ließ bisher allzuoft den hohen Grad an Spezialisierung und Zweckmäßigkeit dieser Fortbewegungsmittel unbeachtet. Besonders im Bereich der Gastronomie verstellt die von den gepuderten und parfümierten Herren in herablassendem Ton und gelegentlich mit wohligem Schauer tradierte *chronique scandaleuse*, die von verwanzten Betten und ungenießbaren Braten zu berichten weiß, den Blick auf einen besonderen lebensweltlichen Bereich der Frühen Neuzeit. Das fünfte Kapitel über Unterkunft und Verpflegung soll daher zeigen, wie sich das altertümliche, am berufs- und geburtsständischen Prinzip orientierte Beherbergungswesen in ein kommerzialisiertes, monetarisiertes Gewerbe wandelte, das auf die moderne Bürgergesellschaft vorauswies. Ähnlich fundamentalen Prozessen waren auch all jene Erwerbsgruppen ausgesetzt, die mittelbar oder unmittelbar ihren Lebensunterhalt im Verkehrs- und Transportwesen bestritten. Hierunter fallen nicht nur die als unvermeidlich deklarierten unehrlichen Wirte und alkoholisierten Kutscher, sondern auch Treidler, Schauerleute, Fuhrleute und viele andere. Entsprechend dem strukturgeschichtlichen Ansatz werden im sechsten Kapitel anhand einiger Beispiele die zunehmende Differenzierung und Professionalisierung in diesen Branchen thematisiert.

Nicht nur die zeitliche, sondern auch die strukturelle Nachbarschaft der Frühen Neuzeit zum Mittelalter zeigt sich wohl am deutlichsten im siebten Kapitel über Hindernisse und Gefahren des Unterwegsseins. Da hier eine Zähmung der Natur nur in Ansätzen vollzogen werden konnte, war der

Mensch unterwegs ›der Herrschaft der Natur‹ (Christof Dipper) noch relativ hilf- und schutzlos ausgeliefert. Bei den zivilisatorischen Gefahren und Hindernissen, also jenen, die dem Reisenden letztlich von seinen Mitmenschen bzw. staatlichen und gesellschaftlichen Institutionen drohten, läßt sich aber auch die sichtbare, im guten wie im schlechten Sinne regelnde Hand des frühmodernen Staates erkennen: Zwar wurden Räuberbanden bekämpft und die Straßen allmählich sicherer, zugleich erwarteten den Reisenden an den neuen Barrieren und Grenzen penible Paßkontrollen und hohe Zollabgaben, drohte neue Gefahr durch Rekrutenwerber. Aus der Perspektive des jetlag-geplagten Zeitgenossen, in der die Erde auf wenige Flugstunden zusammenschrumpft, erscheint rückblickend die Zeit vor dem Eisenbahnbau als statisch. Der im achten Kapitel behandelte Zusammenhang zwischen verändertem Raum- und Zeitempfinden sowie der Wahrnehmung von Geschwindigkeit als neuzeitlichem Qualitätsmerkmal während des 18. Jahrhunderts soll abschließend die langfristig in der Frühen Neuzeit angelegten mentalen und strukturellen Umbrüche des Unterwegsseins deutlich herausstreichen. Stand zu Beginn des Untersuchungszeitraumes das Gesundankommen im Vordergrund, so zählte am Vorabend der Industrialisierung buchstäblich jede Stunde.

Letztlich erfordert die hier skizzierte Annäherung an das Phänomen des Unterwegsseins in der Frühen Neuzeit nicht nur die Sichtung eines breiten Quellenkorpus, sondern zwingt auch dazu, die bisher erschlossenen Quellen, also vor allem die Reiseberichte, gegen den Strich zu lesen und die eher am Rande und unbeabsichtigt mitgeteilten Informationen herauszufiltern. Neben diesen Reiseberichten wurden vor allem Gesetze und Verordnungen, Steuer- und Zollregister, Briefe und Tagebücher, zeitgenössische Realienbücher und Lexika sowie staatliche Korrespondenzen und Verwaltungsschrifttum herangezogen. Schließlich verlangte gerade die Beschäftigung mit der materiellen Reisekultur die Verwertung zeitgenös-

sischer bildlicher Darstellungen von Brücken, Kutschen, Schuhen, Räubern, Lawinen, Orientierungsmitteln und vielem mehr. Diese Abbildungen dienen nicht, wie sonst so oft üblich, nur der Illustration, sondern stehen als gleichberechtigte Quellengruppe neben den schriftlichen Überlieferungen.

Der Anlage als Sach- und Lesebuch entsprechend wurden die Text- und Bildquellen in die Darstellung integriert. Die Schriftquellen wurden dabei in Neuhochdeutsch übertragen, das altertümelnde Flair jedoch beibehalten.

Menschen unterwegs

In der Frühen Neuzeit waren Menschen aus allen sozialen Schichten und Ständen allein und in Gruppen aus den verschiedensten Ursachen und Motiven unterwegs. Sie alle trugen zu dem bunten Leben und Treiben auf den europäischen Verkehrswegen zu Lande und zu Wasser bei. Wer sich zum Beispiel am Sonntagmittag, dem 5. September 1599, am Brüsseler Stadttor zusammen mit unserem Chronisten, dem Schweizer Thomas Platter, in der schaulustigen Menge befand, konnte ein beeindruckendes Schauspiel beobachten. Viele Zuschauer waren sogar eigens aus den umliegenden Städten gekommen, um Zeugen einer bunten und exotischen Mischung von Jahrmarkt und Staatsakt zu werden. Zog doch der aus Spanien angereiste *allerdurchlauchtigste* Erzherzog Albert von Österreich zusammen mit seiner schönen Frau Isabella und einem stattlichen Gefolge unter Glockengeläut in die Stadt ein. Als neuer Statthalter des spanischen Königs war sein Einzug demonstrativ zur Schau gestellte Machtfülle. Nach drei Abteilungen der vornehmen Brüsseler Gesellschaft, die Albert als Empfangskomitee entgegengeritten waren, kam eine Kompanie Kosaken, mehrere Gruppen von Räten, Sekretären, Rechtsgelehrten, Notaren und Amtleuten mit ihrer Dienerschaft, sodann folgte eine Gesellschaft *Vornehmer von Adel, köstlich bezieret und wohl beritten, mit welchen viel Edeljungen und Lakeien ritten*, bevor die *allervornehmsten vom Adel, Herren, Freiherren, Grafen und Herzöge in großer Menge* unmittelbar vor dem Statthalterehepaar rit-

ten. Dem *Erzherzog folgte auf dem Fuß nach das spanische Frauenzimmer* (die Hofdamen), *alle Weibsbilder jeweils zwischen zwei Adligen reitend; diese waren nicht besonders schön, damit die Erzherzogin desto schöner scheine, ansonsten waren sie aber sehr kostbar bekleidet.* Den Abschluß bildeten einige Einheiten gepanzerter Lanzenreiter, Diener und die leeren Kutschen und Sänften des Erzherzoges und seines adligen Gefolges. Der eigentliche Troß, *die Wagen, Maultiere, das Gesinde und zahlreiche spanische Diener waren schon einen Tag zuvor nach Brüssel gekommen.* (Q 66) Wenn auch solche aus mehreren hundert Menschen bestehenden fürstlichen Reisegesellschaften nicht das alltägliche Bild der Straße prägten, so gab es doch immer wieder Herrschaftsakte, Fürstenhochzeiten oder Friedens- und Bündniskongresse, die ein derartiges Aufgebot erforderten. Der niederländische Kupferstecher und Graphiker Hendrick van der Borcht hielt zusammen mit seinen Kollegen Anton Mirou und Isaac de Punder den prächtigen Einzug des Kurfürsten Friedrich V. mit seiner englischen Gemahlin Elisabeth am 4. Juni 1613 in der neugegründeten, pfälzischen Exulantenstadt Frankenthal fest. Bemerkenswert

sind neben den zahlreichen bewaffneten Eskorten die fünf, mit den Vornehmen des kurfürstlichen Hofstaates besetzten Karossen und mehrere im Troß fahrende Bagagewagen, die sich in einer großen S-Linie über eine kaum erkennbare Straße durch die Landschaft schlängeln.

Weniger spektakulär und bescheidener nahm sich die Reisegesellschaft unseres Gewährsmannes, des dänischen Schriftstellers Jens Baggesen, aus, der 1789 von Kopenhagen aus in die Schweiz unterwegs war. Er setzte sich mit seinem Begleiter *morgens um sechs Uhr in den großen Postwagen, der alle Tage von Lübeck nach Hamburg geht, und sah sich zwei mageren Juden, zwei Schneidergesellen und einer dicken Tischlersfrau, die allein ebensoviel Platz im Wagen einnahm wie die anderen sechs, gegenüber.* Ähnlich beengte Verhältnisse fand Baggesen auf dem Marktschiff vor, das *alle Tage zwischen Mainz und Frankfurt verkehrt. Diese Schmacke* (das Schiff) *ist überaus merkwürdig gebaut und eingerichtet, sie ist außerordentlich lang und schmal und hat einen kleinen Mast und ein Rahsegel am Bug. Sie wird mit einem ungeheuren Holzlöffel gesteuert und von Pferden gezogen, die bald auf dem Land, bald im Wasser gehen. Unter einem Oberdeck, wie in einer Art Deckskajüte, sitzen die Passagiere holterdiepolter zwischen Kohl, Erbsen, Rüben, allen Arten von Obst, Hühnern und anderen ähnlichen Dingen. Die Gesellschaft bestand aus etwa zweihundert Personen beiderlei Geschlechts, aus verschiedenen Völkerschaften, allen Ständen und allen Religionen. Deputierte, Kaufleute, Soldaten, Bauern, Juden, Rattenfänger, Pfarrer, Werber, Handwerker, Komödianten, Frauen, Mädchen und Kebsweiber waren durcheinander verstaut. Das Fahrzeug glitt von der Brücke ab, die Stadt, die Gärten, die Weinberge verschwanden.* (Q 2)

Herzöge, Abenteuerlustige, Gesellen, Kaufleute, Komödianten – bereits diese kurzen Einblicke unterstreichen die Vielfalt und Buntheit des Treibens auf Europas Wegen und Wasserstraßen. Nicht nur Bekleidung und Ausrüstung der

Reisenden oder die Wahl des Verkehrsmittels waren je nach Reisekasse verschieden, auch die Motive und der Zweck des Unterwegsseins hingen von der sozialen und wirtschaftlichen Stellung ab und waren deshalb höchst unterschiedlich. Der heute typische Anlaß zum Reisen aus touristischem Interesse war zwar in der Frühen Neuzeit nicht unbekannt, spielte aber nur eine marginale Rolle. Demgegenüber dominierten die unfreiwillig ›Reisenden‹ und die ›Reisenden‹ ohne Ziel, die Vagierenden, das Bild der Landstraße, die heute eher zu den Ausnahmen zählen. Als eine weitere Gruppe sind die beruflich Reisenden zu fassen, all jene also, die auf langen Wegen ihrem Broterwerb nachgingen. Der moderne Berufspendler zwischen Wohnung und Arbeitsplatz war dagegen vor der Industrialisierung, vor dem Eisenbahnbau und der Erfindung des Automobils oder des Fahrrades praktisch unbekannt.

Die Gruppe der beruflich Reisenden umfaßt jene, die im Zuge ihrer Berufsausübung bzw. ihres Broterwerbs auf einen, mehrere oder ständige Ortswechsel angewiesen waren. Hierzu gehört neben dem sozial hochstehenden, oft adligen Diplomaten, der für mehrere Jahre quer durch Europa in eine ausländische Residenz reiste, der Bauer, der von seinem Hof aus den nahe gelegenen Markt aufsuchte, ebenso wie der Bote, der Briefe und Nachrichten von Ort zu Ort übermittelte. Auch die Ausbildung zum Handwerksmeister erforderte im Anschluß an die Lehre eine mehrjährige Wanderzeit, die der Vertiefung der handwerklichen Kenntnisse und Fertigkeiten dienen sollte. Es galt die Regel, *was du nicht hast erlernet, mußt du erwandern, denn die Erfahrung wächset nicht allein aus der Zeit, sondern auch aus Veränderung der Oerter; derowegen muß ein solcher auch eine Zeitlang von der Stadt wandern.* So drückte es in einem Artikel *von der Stadt wandern* das imposante 68bändige Universallexikon des Leipziger Verlegers Johann Heinrich Zedler Mitte des 18. Jahrhunderts aus. Selbstverständlich sollten die wandernden Gesellen nicht *ihre*