

Holger Thomas Gräf u. Ralf Pröve: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800. S. Fischer Verlag, Frankfurt am Main 1997.

Das Reisen gerät immer stärker ins Blickfeld der historischen Forschung. Während bisher vor allem die Reiseliteratur beziehungsweise die fremde Welt der be-reisten Gegenden im Vordergrund stand, beschäftigt man sich zunehmend mit der Reisekultur selbst. Nach der fundierten und international breit rezipierten Arbeit von Antoni Maczak¹ regen nun Gräf und Pröve speziell das deutschsprachige Publikum an, sich mit dieser Thematik näher auseinanderzusetzen. Die beiden Autoren fragen in acht Kapiteln nach dem Personenkreis der Reisenden, nach deren Motiven, nach den organisatorischen, strukturellen und mentalen Veränderungen, die das Reiseabenteuer begleiteten. Der Leser findet dabei den Begriff des „Reisens“ auf die Mobilität schlechthin ausgedehnt, da nicht nur die berufsbedingte Bildungsreise, die Badereise oder die Wallfahrt besprochen werden, sondern auch die unfreiwilligen Arten des Reisens durch Flucht, Militärdienst oder Vagieren. Die zahlreichen Schwierigkeiten, aber auch die zunehmenden Erleichterungen im Reisevorgang werden als eine nahezu „universelle“ Angelegenheit aufgefaßt, die den Zigeuner und den Bauern, der auf den Markt zog, ebenso betraf wie den adeligen Kavali-er. Durch den ausgedehnten Reisebegriff eröffnet das Buch von Gräf und Pröve somit soziale Perspektiven, die in der bisherigen Literatur noch nicht angemessen berücksichtigt wurden. Bestimmte Gruppen wie Bettler oder Fahrende treten in Monographien und Sammelwerken zum Reisen erst allmählich aus dem dunklen Hintergrund der „Hindernisse“ heraus und finden als eigenständige Reisegruppen Beachtung², sodaß ihre nachdrückli-

che Verankerung in Überblicksdarstellungen wie der vorliegenden zu begrüßen ist. Wie dem Vorwort zu entnehmen ist, ging die Arbeit aus einem Seminar hervor, das die beiden Autoren gemeinsam an der Berliner Humboldt-Universität veranstalteten. Ungeachtet dieses didaktischen Hintergrundes entstand keine rein akademische Abhandlung, sondern ein anregendes „Sach- und Lesebuch“, das in seinem Aufbau an die lange kulturhistorische Tradition anzuknüpfen scheint. Der Wechsel von ausführlichen Quellenzitierten, zahlreichen gut erklärten Bildern und einem konzentrierten Informationsgehalt verleihen dem Buch sein besonderes Gepräge. In der Art eines Sachkundeunterrichts erklären die Autoren nicht nur das Funktionieren von Schleusen, sondern auch den Hintergrund von Gegenständen wie den Steinpfe-tern an Häuserecken oder den historischen Kern von Erzählungen, etwa über die Schwarzwälder Flößer. Konsequentermaßen knüpfen sie an Bekanntes an, um auch dem weniger versierten Laien historische Vorgänge näher zu bringen. Die reich zu Wort kommenden Quellen ermöglichen dem Leser ein breites Spektrum der Zugangsmöglichkeiten an die Thematik, seien es schriftliche Zeugnisse wie Verordnungen, Lexika oder Reiseberichte, seien es heute nicht mehr gebräuch-liche Realien. Abgebildete Geräte wie Schrittzähler und Meilenscheiben werden dem Leser die Lektüre von Reiseberichten und Tagebüchern erleichtern, indem sie ihm eine Erklärungsmöglichkeit für die oft darin enthaltenen genauen Entfernungsangaben eröffnen. Probleme der historischen Aussagekraft verschiedener Überlieferungsformen wie die „Quantifizierbarkeit“ konkreter Textpassagen werden eher nur am Rande diskutiert, etwa durch vereinzelte Hinweise auf literarische Topoi in den Klagen der Reisenden über schlechte Unterkünfte (173).

In ihrer Interpretation der vielfältigen Quellengruppen verfolgen Gräf und Pröve zwei Grundthesen, die das Reisen in der Frühen Neuzeit charakterisieren sollen. Zunächst wollen sie aufzeigen, daß in der Frühen Neuzeit ein wesentlicher Grundstein für die zunehmende Dynamik gelegt wurde, die durch eine wachsende Rationalisierung und Organisation des Reisens das industrielle Zeitalter vorbereiten half. In jedem der acht Kapitel werden den vielfältigen Problemen des Reisens die Errungenschaften gegenübergestellt, die die Mobilität im Zeitalter vor der Dampfmaschine erleichtern sollten. So entwickelte sich im 16. Jahrhundert eine spezielle Reiseliteratur, die sowohl Routenhandbücher als auch belletristische Erzeugnisse betraf. Werke wie Wickrams *Rollwagenbüchlein* sollten den Reisenden vor der Gefahr der Langeweile bewahren (Kap. 1). Hinsichtlich der Verkehrswege wird auf die Verbesserungen durch Chausseen im 18. Jahrhundert, hinsichtlich der Verkehrsmittel auf die Postkutschen verwiesen (Kap. 3 u. 4). Die Autoren widmen sich dem Aufstieg spezieller Berufsgruppen in neuen Branchen des Unterkunfts- und Transportwesens, etwa den „Tredlern“, die die Schiffe stromaufwärts zogen (Kap. 5 u. 6). Anhand der Entwicklung von Uhren oder feststehenden Fahrplänen werden die mentalen Veränderungen im Zeit- und Raumgefühl aufgezeigt, die diese Errungenschaften begleiteten (Kap. 8). Gräf und Pröve beschreiben damit nicht bloß das Reisegefühl einer bestimmten Zeit, sondern auch eine Geschichte des „Fortschritts“, was der Schluß des Werkes noch einmal besonders betont. Das Endergebnis des gegenwärtigen Reisekomforts, etwa das moderne Bewirtungswesen, ist im Hintergrund stets präsent. Diese Sichtweise, die stets auf die Aktualität des Dargestellten pocht, scheint vor allem dem pädagogischen Anspruch eines

Sachbuches entgegenzukommen. Weniger überzeugend als die anschauliche Skizzierung der Einzelbereiche, in denen sich die Entwicklung vollzog, erscheint ihre schematische Einordnung in die gängigen Epochenbilder. Die technischen und organisatorischen Leistungen in der Frühen Neuzeit werden eindimensional vor dem Hintergrund von Statik und „Verfall“ des Mittelalters beurteilt (259), ohne daß ein eingehender Blick etwa auf die Organisation der Pilgerströme oder die rasche Verbreitung des spätmittelalterlichen Reiseschrifttums geworfen wird.

Dabei betrachten die Autoren den von ihnen herausgearbeiteten Fortschritt nicht als geradlinige Verbesserung, sie werfen auch einen Blick auf die Schattenseiten dieser Entwicklung. Thematisiert werden Gegenbewegungen zur Verherrlichung der Geschwindigkeit wie die Kultur des Spazierganges im 18. Jahrhundert oder die Sensibilisierung gegenüber dem geschundenen Tier (119). Eingehender beschäftigen sich Gräf und Pröve vor allem mit den wachsenden Eingriffen der Obrigkeit in die Abwicklung des Reisens. Dies ist die zweite zentrale These, die als durchgehendes Element die Perspektive dieses Buches prägt. Das Schlagwort vom „frühneuzeitlichen Staat“ gewinnt hier durch Beschreibungen, Meilensteine, Kanalprojekte, Poststationen oder Vermessungstrupps sein ganz konkretes Profil. Ebenso kommen die sozioökonomischen Hintergründe, etwa die grundherrliche Agrarverfassung oder die Spannungen zwischen Obrigkeit und bäuerlichen Gemeindeverbänden, wenn es um neue Straßen ging, zum Vorschein. Mit Verordnungen versuchte der Staat, ein ungebändigtes Transportpersonal zu disziplinieren und Raumgestaltung, Reinlichkeit oder Preise in Poststationen zu regulieren. Unter der Prämisse zunehmender Rationalisierung betrachten die Autoren die Zweischneidigkeit dieser staatlichen

Interessen für den Reisenden, indem Zölle und Paßkontrollen, aber auch die Mardere am Rande der stehenden Heere als Reisehindernisse besprochen werden (Kap. 7). Durch diese differenzierende Bestandsaufnahme wird nachdrücklich betont, daß die Errungenschaften an Bequemlichkeit und Geschwindigkeit keineswegs völlig mit der Entwicklung von staatlichen Kontrollmechanismen parallel liefen. Es ist Gräf und Pröve gelungen, ein überschaubares, gut lesbares und dabei an Informationen äußerst dichtes Handbuch zu schreiben, das sich sehr gut für den Unterricht in höheren Schulen oder in universitären Seminaren eignen könnte. Damit schaffen sie eine wichtige Grundlage dafür, die Thematik des Reisens stärker als bisher im historischen, aber auch im literaturgeschichtlichen oder volkskundlichen Lehrbetrieb zu verankern.

Harald Tersch, Wien

Anmerkungen:

1 Antoni Maczak, *Travel in Early Modern Europe*, Cambridge 1995. Diese Arbeit beschränkt sich (abgesehen vom unterschiedlichen Aufbau) stärker als jene von Gräf und Pröve auf narrative Texte, stellt aber auch weitere Bereiche wie Religionsausübung oder Prostitution zur Diskussion.

2 Vgl. etwa Christian Glass, Bettler, Gaukler, Fahrende – Vagantenreisen, in: Hermann Bausinger u. a., Hg., *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München 1991, 69–74.