



Leseprobe

Tim Blanning

Glanz und Größe

Der Aufbruch Europas 1648
– 1815 - Mit 30 zum Teil
farbigen Abbildungen

»Der Cambridge-Historiker Tim Blanning begibt sich auf eine Reise in das Zeitalter von Louis XIV, Voltaire und Newton und vergisst dabei nicht die Alltagsnöte der niederen Stände.« *Die ZEIT*

Bestellen Sie mit einem Klick für 49,00 €



Seiten: 928

Erscheinungstermin: 26. Oktober 2022

Mehr Informationen zum Buch gibt es auf

www.penguinrandomhouse.de

Inhalte

- Buch lesen
- Mehr zum Autor

Zum Buch

Die Geburt des modernen Europas: ein Epochengemälde als »Sternstunde der Geschichtsschreibung« (Literary Review)

Tim Blannings Geschichte Europas erstreckt sich vom Ende des Dreißigjährigen Kriegs bis zum Wiener Kongress und zeichnet detailliert, höchst unterhaltsam und mit großer erzählerischer Kraft das Bild eines Zeitalters in tiefgreifendem Wandel – wirtschaftshistorisch, machtpolitisch, kulturell, militärisch. Neben großen Persönlichkeiten wie Louis XIV., Friedrich II., Napoleon, Voltaire oder Newton und den Eliten an Europas Höfen kommen immer wieder auch die Alltagsorgen und Nöte der niederen Stände in den Blick, die sich schließlich in der Französischen Revolution Bahn brechen sollten. Die Leichtigkeit, mit der Blanning die Perspektive zwischen den Kulturen wechselt, und die Fülle der verarbeiteten Fakten weisen den Autor als Meister seines Fachs und einen der bedeutendsten Historiker unserer Zeit aus. »Eine Sternstunde der Geschichtsschreibung« *Literary Review*

Mit 30 zum Teil farbigen Abbildungen



Autor

Tim Blanning

Tim Blanning war bis zu seiner Emeritierung 2009 Professor für Neuere europäische Geschichte an der Universität Cambridge. Sein Forschungsschwerpunkt ist die Politik- und Kulturgeschichte Europas im 18. und 19. Jahrhundert (u.a. »Das Alte Europa 1660 – 1789«, 2006). Dabei widmet er sich auch immer wieder deutschen Themen wie in seiner gefeierten

Tim Blanning

GLANZ
UND GRÖSSE

Tim Blanning

GLANZ UND GRÖSSE

DER AUFBRUCH EUROPAS 1648–1815

*Aus dem Englischen von
Richard Barth und Jörn Pinnow*

Deutsche Verlags-Anstalt

Die Originalausgabe dieses Buches erschien 2007 unter dem Titel
The Pursuit of Glory. Europe 1648–1815 bei Allen Lane, London.

Die Arbeit der Übersetzer am vorliegenden Text wurde gefördert
vom Deutschen Übersetzerfonds.

Richard Barth übersetzte die Kapitel 1 bis 4 und 10,

Jörn Pinnow die Kapitel 5 bis 9 und 11 bis 13.

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten,
so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung,
da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf
deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

1. Auflage

Copyright © 2007 by Tim Blanning

Copyright © 2022 der deutschsprachigen Ausgabe by
Deutsche Verlags-Anstalt, München,

in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,
Neumarkter Straße 28, 81673 München

Umschlaggestaltung: Büro Jorge Schmidt, München

Umschlagmotiv: Claude Lorrain, Hafen bei Sonnenuntergang (Bridgeman Images)

Lektorat: Jonas Wegerer, Freiburg

Satz, Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-421-04860-8

www.dva.de

Für Nicky, Tom, Lucy und Molly

INHALT

Einleitung	9
Teil Eins: Leben und Sterben	17
1. Kommunikation und Verkehr	17
2. Bevölkerung	63
3. Handel und Produktion	130
4. Landwirtschaft und Landleben	193
Teil Zwei: Macht	258
5. Herrscher und ihre Eliten	258
6. Reform und Revolution	378
Teil Drei: Religion und Kultur	465
7. Religion und die Kirchen	465
8. Hof und Land	513
9. Schlösser und Gärten	552
10. Gefühlskultur und Vernunftkultur	594
Teil Vier: Krieg und Frieden	688
11. Vom Westfälischen Frieden zum Frieden von Nystad, 1648–1721	688
12. Vom Frieden von Nystad bis zu den französischen Revolutionskriegen, 1721–87	727
13. Die Koalitions- und Napoleonischen Kriege, 1787–1815	792

Schluss	877
Dank	881
Literatur	883
Register	895
Bildnachweis	916
Karten	918

EINLEITUNG

Jede Geschichte Europas muss – wenn man nicht gerade den Versuch unternehmen will, die gesamte Geschichte der Menschheit seit dem Aufstieg des *Homo sapiens* zu erzählen – zu einem willkürlich gewählten Zeitpunkt einsetzen. Doch manche Zeitpunkte sind willkürlicher als andere. Dummerweise kommt es vor, dass eine Jahreszahl innerhalb einer bestimmten Epoche für ein Feld menschlicher Aktivität bedeutsam, für ein anderes dagegen weitgehend irrelevant ist. So glich 1789 auf dem Gebiet der Politik einem Donnerschlag, für die Musik und die bildende Kunst jedoch kaum dem Piepsen einer Fledermaus. Nicht anders sieht es mit 1648 aus. Auf den ersten Blick erscheint das als sinnvoller Ausgangspunkt, da in diesem Jahr der Westfälische Friede geschlossen wurde und damit ein Krieg sein Ende fand, der dreißig Jahre gedauert und in Europa mehr Verwüstung hinterlassen hatte als alle Konflikte zuvor. Zudem gelang mit ihm die Klärung von mindestens zwei großen Streitfragen, einigte man sich doch auf die Anerkennung der Unabhängigkeit der Vereinigten Niederlande von Spanien und auf eine Ordnung des deutschsprachigen Europa, die eineinhalb Jahrhunderte Bestand haben sollte. Noch wichtiger war, was der Einigung in diesen beiden Punkten zugrunde lag: die Erkenntnis, dass der konfessionelle Pluralismus von nun an ein Dauerzustand sein würde. Die Fanatiker unter Katholiken wie Protestanten mochten jeweils weiterhin vom Triumph des einzig wahren Glaubens träumen, doch das 1648 anerkannte Patt wurde nie wieder ernsthaft in Frage gestellt.

Für das Jahr, mit dem dieser Band einsetzt, gibt es also gute Gründe; man muss sich aber auch vor Augen führen, dass die Westfälische Friedensordnung ebenso viele Streitfragen offenließ wie beigelegt wurden. Der Krieg zwischen Spanien und Frankreich flackerte immer wieder auf,

bis 1659 der Pyrenäenfriede geschlossen wurde, und ganz zu Ende war er im Grunde erst, als die Bourbonen 1714 international als Erben des spanischen Königsthrons anerkannt wurden. Im Norden und Osten waren die Dinge weiterhin in Bewegung, denn die Vormachtstellung Schwedens wurde bald von der einen, bald von einer anderen Großmacht in Frage gestellt, was zu einer verwirrenden Abfolge von Kriegen führte, die erst 1721 mit dem Frieden von Nystad endete. Die beiden Entwicklungen, die der internationalen Politik im Weiteren ihren Stempel aufdrücken sollten, waren der »Zweite Hundertjährige Krieg« zwischen England und Frankreich, der erst 1688 ausbrach, und die Expansion Russlands, die erst 1695 einsetzte. Die weitere innenpolitische Entwicklung war im Grunde noch ungewisser. In Frankreich begannen 1648 die Bürgerkriege (die »Fronde«), und in England wurde 1649 eine Republik ausgerufen, was zur Hinrichtung Charles' I. führte. Die sehr unterschiedlichen Lösungen dieser Konflikte mussten bis zum Beginn der »Alleinherrschaft« Louis' XIV. 1661 beziehungsweise bis zur »Glorious Revolution« von 1688 warten.

Es gab 1648 also unabgeschlossene Entwicklungsstränge, und 1815 sollte es nicht anders sein. Die folgenden Kapitel stellen den Versuch dar, die einzelnen Fäden zu einem Leitfaden durch das Labyrinth zusammenzuspinnen, der in sich stimmig ist, ohne ins Schematische zu verfallen. Eine übergeordnete Erzählung, wie Hegel oder Marx – oder auch die fortschrittsoptimistischen Whig-Historiker – sie ausgearbeitet haben, wird der Leser vergebens suchen, aber es werden doch bestimmte Entwicklungslinien erkennbar. In der Politik war die augenfälligste davon der unaufhaltsame Marsch des Staates Richtung Hegemonie. Im Jahr 1815 war der Anspruch des Staates, alleiniger Gesetzgeber zu sein und innerhalb seiner Grenzen Gefolgschaft einfordern zu können, in den meisten Teilen Europas, wenn nicht gesetzlich verankert, so in der Praxis doch unangefochten. Zwar gab es eine reiche Palette an Verfassungsformen, von der Demokratie bis zur Autokratie, doch zugrunde lag ihnen allen die Souveränität eines abstrakten Gebildes – des Staates. Politische Konstruktionen, die es nicht vermochten, das »Gewaltmonopol« (Max Weber) durchzusetzen, das einen Staat im Kern ausmacht – wie Polen und

das Heilige Römische Reich –, wurden zur leichten Beute von Rivalen, die die Zeichen der Zeit besser erkannt hatten. Wesentlicher Bestandteil dieser Entwicklung war die Säkularisierung, die in katholischen Ländern die Verwahrung gegen jegliche Einmischung des Papstes umfasste und überall die Unterordnung der Kirche unter den Staat gebot. Doch das Blut, das durch die Adern des Staates strömte, war nur lauwarm und dünnflüssig. Zur Motivation der Staatsbürger bedurfte es einer Transfusion von etwas Inspirierenderem, und das war zunehmend der Nationalismus: eine weltliche Religion mit der Kraft, Hingabe und Hass von einer Leidenschaftlichkeit zu entfesseln, die sich problemlos mit jener messen konnte, mit der in einer früheren Epoche religiöse Konflikte ausgetragen wurden.

Um Erfolg zu haben, mussten Staaten sich auch an gesellschaftliche Veränderungen anpassen. Nur jene Staaten, die es schafften, ihre Eliten zu integrieren, konnten gedeihen. Das konnte durch einen Hof geschehen, wie unter Louis XIV. in Versailles, durch eine Abgeordnetenversammlung wie dem englischen Parlament, durch einen Amtsadel, wie in Preußen oder Russland, oder durch eine Kombination von allen dreien, wie im Habsburgerreich. In allen Fällen war eine immanente Tendenz zu jener Verknöcherung zu beobachten, von der politische Institutionen offenbar unweigerlich befallen werden. Selbst die außergewöhnlich anpassungsfähige britische Lösung litt 1815 unter Arterienverkalkung. Unabhängig von ihrer gesellschaftlichen Gestalt mussten sich alle europäischen Staaten mit der Entstehung eines neuartigen kulturellen Raumes auseinandersetzen – der Öffentlichkeit. Angesiedelt zwischen der privaten Welt der Familie und der offiziellen Welt des Staates war die Öffentlichkeit ein Forum, wo vormals isolierte Individuen sich treffen konnten, um Informationen, Ideen und Kritik auszutauschen. Sei es, dass man durch das Abonnieren derselben Zeitschriften über große Entfernungen hinweg miteinander kommunizierte, oder dass man sich in einem Kaffeehaus oder in einer der neuen, freiwilligen Vereinigungen wie Lesegesellschaften oder Freimaurerlogen persönlich begegnete: Die Öffentlichkeit erhielt ein kollektives Gewicht, das über die Summe der einzelnen Mitglieder weit hinausging. Aus der Öffentlichkeit heraus entstand eine

neue Autorität, die den Meinungsmachern des Ancien Régime ihre Rolle streitig machte: die öffentliche Meinung. Der Zeitpunkt dieses Wandels war in Europa natürlich regional unterschiedlich. Vorreiter auf diesem Gebiet waren Großbritannien und die Vereinigten Niederlande, da beide von vergleichsweise hohen Alphabetisierungs- und Verstärkerungsraten sowie von einem ziemlich liberalen Zensurregime geprägt waren. *Mutatis mutandis* war es, am anderen Extrem und am anderen Ende Europas, in Russland vor dem 19. Jahrhundert nahezu unmöglich, Anzeichen für so etwas wie Öffentlichkeit oder eine öffentliche Meinung auszumachen. Wie wir sehen werden, konnte die öffentliche Meinung, effektiv genutzt, dem Staat zusätzliche Ressourcen und eine zusätzliche Autorität verschaffen. Wenn dieser sie hingegen ignorierte, falsch interpretierte oder gegen sich aufbrachte, wie in Frankreich, konnte das einen revolutionären Umsturz zur Folge haben.

Die Kräfte, aus denen die öffentliche Sphäre geboren wurde, fußten letzten Endes auf der Expansion Europas, der wirtschaftlichen wie der kolonialen. Nach den akuten, von Krieg, Rezession, Pest und Hungersnöten verursachten Problemen der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts verlief der Erholungsprozess langsam, stoßweise und ungleichmäßig, doch nach und nach zeigten die Indikatoren nach oben: Die Bevölkerung wuchs, die landwirtschaftliche Produktivität stieg, Handel und Produktion nahmen zu, die Urbanisierung schritt voran, und die koloniale Expansion wurde wieder aufgenommen. Im zweiten Viertel des 18. Jahrhunderts begann sich der Prozess zu konsolidieren und zu beschleunigen, wenn er auch immer noch von Rückschlägen unterbrochen wurde. Besonders wichtig waren die Verbesserungen im Bereich der Kommunikationswege; diese sind Thema des ersten Kapitels. Der Nutzen war ungleich verteilt. An erster Stelle unter den Nutznießern stand der Staat, dessen Hunger nach Steuereinnahmen zur Finanzierung der immer weiter wachsenden Streitkräfte vor dem Reichen in seinem Schloss ebenso wenig Halt machte wie vor dem Armen an dessen Pforte. Als Nächste kamen die Landbesitzer, die sich mit Freuden die »Preisschere« zunutze machten, die sich zwischen den steigenden Preisen, die sie für ihre landwirtschaftlichen Produkte erhielten, und den im Vergleich dazu sinken-

den Kosten von Fertigwaren auftrat. Wer Unternehmergeist besaß, konnte angesichts der Verdreifachung der Grundstückspreise und dem unverändert hohen Prestige, das mit Landbesitz verbunden war, fette Gewinne einstreichen. Eine Schlüsselposition hatten Pachtbauern inne, auf deren Konto ein Großteil der landwirtschaftlichen Innovationen dieser Ära ging. Florieren konnten auch die Financiers, vor allem jene, die sich auf dem Gebiet der Staatsfinanzierung etablieren konnten, und die Kaufleute, insbesondere jene, die mit Kolonialwaren handelten. Geschäftstüchtige Fabrikanten, die außerhalb der restriktiven Vorgaben der Zünfte aktiv waren, profitierten doppelt: vom wachsenden Angebot an Arbeitskräften und von der Konsumrevolution, die mit dem Fortschreiten des 18. Jahrhunderts Fahrt aufnahm.

Kurz: Das wirtschaftliche Wachstum des 18. Jahrhunderts brachte eine große und wachsende Klasse von Nutznießern hervor. Die vermutlich besten Voraussetzungen, die Chancen jenes Jahrhunderts für sich zu nutzen, hatte ein Magnat, der große Ländereien besaß, die reich an Bodenschätzen und gut an das Verkehrsnetz angebunden waren, und der – vielleicht am wichtigsten – die nötigen intellektuellen und persönlichen Voraussetzungen mitbrachte, um als Unternehmer zu reüssieren. In einer idealen Welt heiratete er – und es handelte sich unweigerlich um einen »er«, denn Frauen waren allerhand Benachteiligungen ausgesetzt – in eine Familie ein, die im Bereich Staatsfinanzierung, Anlagebankgeschäft und Überseehandel aktiv war. Sein Gewissen musste robust genug sein, dass er die unfreiwilligen Dienste ausblenden konnte, die jene sieben Millionen Sklaven leisteten, die im Lauf des Jahrhunderts aus Afrika in die Karibik verschleppt wurden. Außerdem war er gut beraten, Engländer und damit weitgehend gefeit zu sein gegen plötzliche Heimsuchungen durch die Nemesis eines Krieges oder einer Revolution, wie sie seine Kollegen auf dem europäischen Festland so häufig erlebten, vor allem nach 1789.

Doch die Vorteile waren höchst ungleich verteilt. Geographisch gab es ein steiles Gefälle zwischen dem wirtschaftlich hoch entwickelten Nordwesten Europas, wo die Industrialisierung 1815 bereits auf gutem Wege war, und dem unterentwickelten Osten, wo man wochenlang unterwegs

sein konnte, ohne irgendetwas zu Gesicht zu bekommen, was man entfernt als Stadt bezeichnen hätte können, und wo die materiellen und gesellschaftlichen Verhältnisse sich – wenn überhaupt – zum Schlechteren verändert hatten. Leibeigenschaft, Armut und geringe Lebenserwartung waren hier 1815, nicht anders als 1648, nach wie vor die Norm. Selbst im Westen konnte das Wirtschaftswachstum mit der Bevölkerungsexplosion nicht Schritt halten. Die mangelnde Elastizität der Nahrungsmittelproduktion trieb die Preise in die Höhe, während die mangelnde Elastizität der Industrieproduktion gleichzeitig die Löhne drückte. Die Folge war die Verarmung jenes großen Teils der Bevölkerung, der sich nicht selbst versorgte. Eine neue Form von Armut entstand: keine plötzliche Heimsuchung durch eine Hungersnot, Seuche oder Krieg, sondern ein dauerhafter Zustand, der von Mangelernährung und Unterbeschäftigung geprägt war. Zudem handelte es sich um einen Teufelskreis, denn die Unterernährten waren nicht so elend, als dass sie keine Kinder hätten zeugen können, und diese perpetuierten ihr Leid. Und da der Kapitalismus die traditionelle Ständegesellschaft und ihre Werte erodierte, waren sie überdies zunehmend den Kräften des Marktes ausgeliefert.

Es ist verlockend, bei der Ausbreitung der neuen Werte eine rationalistische Teleologie am Werk zu sehen. »Das Zeitalter der Vernunft« oder »das Zeitalter der Aufklärung« sind derart populäre Etiketten für diese Ära, dass sie fast schon Klischees sind. Doch in jedem Klischee steckt ein wahrer Kern. Tatsächlich war dieses Zeitalter Zeuge von Rationalismus und Säkularisierung in einem in der Geschichte Europas nie da gewesenen Ausmaß. In diese Zeit fällt die Veröffentlichung von Newtons *Principia*, Lockes *Versuch über den menschlichen Verstand*, Humes *Traktat über die menschliche Natur*, Montesquieus *Vom Geist der Gesetze* und der *Encyclopédie* von Diderot und d'Alembert – um nur eine Handvoll der bahnbrechenden Texte zu nennen, die die Erosion des althergebrachten, theozentrischen Weltbilds beförderten. Man könnte allerdings mit ebenso guten Gründen vom »Zeitalter des Glaubens« sprechen, war es doch von mehreren einflussreichen Erweckungsbewegungen geprägt, wie dem Jansenismus, dem Pietismus und dem Methodismus, und religiöse Literatur erfreute sich eines nie da gewesenen Zuspruchs. Auch war bei diesem

mit Fortschreiten des 18. Jahrhunderts keinerlei Nachlassen zu beobachten, wie die große romantische Revolution zeigte. Wie ich im 10. Kapitel argumentieren werde, ist es sinnvoller, die kulturellen Entwicklungen nicht als eine lineare Progression vom Glauben hin zur Vernunft zu beschreiben, sondern als dialektische Wechselbeziehung von Gefühlskultur und Vernunftkultur. Die tiefste Erkundung dieses existenziellen Konflikts hat Goethe in seinem *Faust* unternommen, jenem gewaltigen, 12 000 Verse umfassenden Poem, das ihn nahezu ein Leben lang immer wieder beschäftigte. Die folgenden Zeilen daraus stellen ein gutes Motto für dieses Buch dar:

Zwei Seelen wohnen, ach! in meiner Brust,
Die eine will sich von der andern trennen;
Die eine hält, in derber Liebeslust,
Sich an die Welt mit klammernden Organen;
Die andre hebt gewaltsam sich vom Dust
Zu den Gefilden hoher Ahnen.

TEIL EINS

LEBEN UND STERBEN

1. Kommunikation und Verkehr

Kommunikation und Interaktion sind für die menschliche Existenz grundlegend. Abgesehen von körperlichen Grundbedürfnissen wie Essen und Ausscheiden, Wachen und Schlafen gibt es nichts, was grundlegender wäre. Sei es in symbolischer Form, wie in der Sprache, oder in physischer Form, wie beim Reisen – das soziale Gefüge entsteht durch Interaktion: der Menschen untereinander sowie zwischen Menschen und Orten. Daher eröffnet die Frage nach Kommunikation und Verkehr den unmittelbarsten Zugang zur Vergangenheit. Ein Zeitreisender aus unseren Tagen empfände bei seiner Ankunft im 17. Jahrhundert keinen Aspekt des täglichen Lebens als befremdlicher. Für einen modernen Menschen, der aus einer Welt kommt, die sich in weniger als zwei Tagen mit dem Flugzeug umrunden lässt, wäre die zähe Immobilität, in der er plötzlich gefangen wäre, ein großer Schock. Selbst vergleichsweise geringe Entfernungen ließen sich nur mit einem erheblichen Aufwand an Zeit, Geld und Mühen überwinden. Und anstelle der beruhigenden Allgegenwärtigkeit universeller Symbole, Logos und Wörter wäre der Reisende unterwegs sehr rasch mit unverständlichen Dialekten und Mundarten konfrontiert. Wie wir sehen werden, waren Kommunikations- und Verkehrsprobleme die Wurzel zahlreicher charakteristischer Merkmale des Ancien Régime.

Straßen

Für die meisten Europäer des 17. und 18. Jahrhunderts wurden die Geschwindigkeit der Kommunikation und der Grad der Mobilität vom Zustand der Straßen diktiert. Diese »Straßen« waren fast überall unbefestigte Wege ohne Fundament oder Drainage und deshalb von tiefen Wagenspuren durchzogen. Bei Regen verwandelten sie sich in schlammigen Morast, bei Sonnenschein in Staubschleudern: »[Sie sind] eher ein Schlupfwinkel für wilde Tiere und Reptilien als für menschliche Füße«, wie es um 1700 ein Engländer ausdrückte. Selbst die Hauptstraßen jener Tage würden heute als Waldwege gelten. Die Straßen Europas waren im Wesentlichen die Straßen des Römischen Reiches – nach 1400 Jahren der Vernachlässigung. Ob in Galway oder Galizien: Die durchschnittliche Geschwindigkeit übertraf bei der großen Mehrheit der Reisenden kaum je Schrittempo. Ja, die durchschnittliche Geschwindigkeit *konnte* für die meisten Reisenden gar nicht höher sein, aus dem guten Grund, dass die einzige Fortbewegungsart, die sie sich leisten konnten, »auf Schusters Rappen«, »on Shanks' pony«, »en el coche de San Fernando« etc. war. In den matten Worten des schottischen Dichters Robert Fergusson von 1774:

And auld shanks-naig wad tire, I dread,
 To pace to Berwick.
 (Und Schusters Rappe würd, so fürcht ich,
 Auf dem Weg nach Berwick müd.)

Mit der Pferdekutsche zu reisen war exklusiver, etwas schneller, aber viel teurer und in gewisser Hinsicht strapaziöser, wie ein Beitrag mit dem Titel »Die Qualen in der Postkutsche« im *London Magazine* von 1743 deutlich macht. Seine Schilderung der verschiedenen Unannehmlichkeiten einer Reise von London nach York, zu denen die Abfahrt um drei Uhr morgens, das Rütteln und Holpern auf unebener Fahrbahn sowie das Ertragen der Mitreisenden gehörte, die nach Knoblauch rochen, gerne einen fahren ließen, schnarchten oder unablässig plapperten, fluchten und klagten, schloss der Autor:

If, of stages the boasted convenients be sung –
May I travel a foot, though it be on a crutch.
(Mögen auch prahlend die Annehmlichkeiten von Kutschen
besungen werden –
ich reise lieber zu Fuß, und sei es auf Krücken.)

Selten wurde eine Reise dadurch beschleunigt, dass die Straße den kürzesten Weg von A nach B nahm. Das zeitraubende und mühsame Dahinschlängeln englischer Straßen ist nicht umsonst legendär. Dieses Mäandern bereitete Reisenden Unannehmlichkeiten, doch ein ausländischer Besucher, Pierre-Jean Grosley, sah darin 1771 auf seiner Reise von Dover nach London ein Symptom politischer Tugend:

Die Hauptstraßen verlaufen alles andere als schnurgerade; nicht, dass es in England keine Ingenieure gäbe, die eine gerade Linie durch ein Feld ziehen können; doch neben der Tatsache, dass die Grundstückspreise zur Vorsicht mahnen, ist Privateigentum in England etwas Heiliges, das die Gesetze vor jeglichem Eingriff schützen, nicht nur durch Ingenieure, Inspektoren und andere Leute dieses Schlages, sondern sogar durch den König selbst; hinzu kommt, wie wir im Artikel über Gärten sehen werden, dass gerade Linien nicht nach dem Geschmack der Engländer sind.

Auf dem europäischen Festland sah es auch nicht besser aus, eher im Gegenteil. Arthur Young stellte fest, dass die Postkutsche, die ihn 1787 von Calais nach Paris brachte, viel schlimmer und noch teurer war als ihr englisches Pendant. Federungen fanden vor 1800 nirgends Verbreitung. Niederländische Kutschen waren wegen ihres Mangels an Komfort berüchtigt. So warf ein Besucher aus England einen Blick auf das Gefährt, das ihn von Hoorn nach Enkhuizen bringen sollte, und weigerte sich einzusteigen. Er ließ sein Gepäck einladen, zog es selbst aber vor, die 21 Kilometer zu Fuß zurückzulegen. Wäre er weitergelaufen ins Heilige Römische Reich, so wäre es ihm dort nicht besser ergangen. Nach

Ansicht von James Boswell war die durchschnittliche deutsche Kutsche eine einzige »Grausamkeit«, sei sie doch »nichts weiter als ein großer Wagen mit sehr hohen Rädern, der ungeheuer viel holpert. Er hat keine Plane, und drei oder vier quer daraufgelegte Bohlen dienen als Sitze.« Der Russe Nikolai Karamsin bestätigte 1789 dieses Urteil: »Die preußische sogenannte ›Postkutsche‹ weist keinerlei Ähnlichkeit mit einer Kutsche auf. Sie ist nichts weiter als ein langer Planwagen mit zwei Bänken und hat weder Gurte noch eine Federung.« Auch ihre Langsamkeit und Unzuverlässigkeit waren berüchtigt; ein Zeitgenosse klagte, die beste Methode, Geduld zu erlernen – abgesehen von der Ehe –, bestehe darin, durch Deutschland zu reisen. Auch nicht besser sah es südlich der Alpen aus, wo Arthur Young die Kutschen als »erbärmliche, offene, verrückte, holpernde, dreckige Mistkarren« beschrieb: »Plötzlich aus netter Gesellschaft in eine italienische *voiture* zu steigen ist ein Übel, das meine Nerven nicht aushalten.« Wie Nicolas Mesnager feststellen musste, als er 1708 als Sondergesandter von Louis XIV. nach Madrid fuhr, war im Auftrag des Königs unterwegs zu sein auch keine Garantie für Komfort oder schnelles Vorankommen. Aus Bayonne meldete er nach Versailles, aufgrund des schlechten Zustandes der Straßen und der ungenügenden Organisation des Postkutschensystems habe seine Reise bereits neun Tage in Anspruch genommen. Von der Entfernung her hatte er die Hälfte der Strecke bereits hinter sich; trotzdem schätzte er, dass er weitere 14 Tage unterwegs sein würde, weil es so schwierig war, Maultiere aufzutreiben.

Um eine Postkutsche zu ziehen, brauchte man vier bis sechs Zugtiere, die je nach Straßenzustand alle zehn bis zwanzig Kilometer gewechselt werden mussten. In England rechnete man auf gut instand gehaltenen Mautstraßen mit einem Pferd pro Meile (1,6 km). Für die 185 Meilen (300 km) von Manchester nach London mussten also 185 Pferde in Ställen bereitstehen und gefüttert werden, um die 17 Wechsel zu ermöglichen, die Postkutschen auf dieser Route benötigten. Für diese Pferde wiederum bedurfte es eines ganzen Heeres an Kutschern, Postillions, Stallwächtern, Stallknechten und Stallburschen. Da eine Kutsche nicht mehr als zehn Passagiere befördern konnte, waren die Fahrpreise entsprechend

hoch und für die breite Masse der Bevölkerung unbezahlbar. Für eine Reise mit der Postkutsche von Augsburg nach Innsbruck, Luftlinie wenig mehr als 100 Kilometer, hätte ein Hilfsarbeiter allein für die Fahrkarte mehr als einen Monatslohn berappen müssen. Unmittelbar vor dem Siegeszug der Eisenbahn, nachdem die Preise aufgrund signifikanter Verbesserungen bei den Straßen und Kutschen spürbar gesunken waren, kostete eine Postkutschenfahrt von Paris nach Bordeaux noch immer so viel, wie ein Beamter im Monat verdiente. Der deutsche Sozialhistoriker Karl Biedermann schätzte Mitte des 19. Jahrhunderts, dass Reisen zwei Generationen zuvor noch vierzehnmal so teuer gewesen war. Erst die Einführung der Dampflokomotive, die einen Zug mit Hunderten Fahrgästen ziehen konnte, löste Skaleneffekte und damit eine Demokratisierung des Reisens aus.

Doch obgleich der Siegeszug der Eisenbahn im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts zweifellos eine Verkehrsrevolution darstellte, sollte er uns nicht den Blick auf die erheblichen Fortschritte verstellen, die in den etwa einhundert Jahren zuvor erzielt worden waren. Eine Vorreiterrolle auf diesem Gebiet spielte Frankreich, wo Jean-Baptiste Colbert, wichtigster Minister Louis' XIV. im Inneren, früh die Initiative ergriff. Eine seiner ersten Maßnahmen – gleich nachdem er 1661 dafür gesorgt hatte, dass sein Rivale Fouquet in Ungnade fällt – war die Zentralisierung der Verantwortung für den Straßenunterhalt. Im Jahr 1669 wurden den »Intendanten«, den ranghöchsten Beamten in den Provinzen, eigene »Kommissare für Brücken und Straßen« zur Seite gestellt. Als erster Schritt hin zu ihrem Ausbau wurden alle Straßen entweder als »königliche Straßen« (*chemins royaux*) mit einer Breite zwischen sieben und zehn Metern klassifiziert oder als Gemeinde- (*chemins vicinaux*) oder Nebenstraßen (*chemins de traverse*). Nach Colberts Tod 1683 geriet das Projekt zunehmend ins Stocken und fiel schließlich der generellen Lockerung der zentralen Kontrolle zum Opfer. Ende des Jahrhunderts wurde aus Flandern berichtet, die angeblich befestigte »königliche Straße« von Lille nach Dünkirchen sei mittlerweile an mehreren Stellen unpassierbar, so dass Händler gezwungen seien, ihre Ware von der Küste aus auf dem Wasserweg nach Ypern zu schicken und dann doppelt so viele Pferde wie üblich

einzusetzen, um ihre Karren auf dem schlammigen Weg nach Lille zu ziehen. Alles in allem, befand Pierre Léon, war die Lage um 1700 nicht besser als 1660.

Deutliche Fortschritte gab es erst in den 1740er Jahren, als das Angebot neu organisiert und eine eigene Akademie eingerichtet wurde, um Ingenieuren die Kunst des Straßenbaus zu vermitteln. Das wachsende Interesse des französischen Staates lässt sich daran ablesen, wie viel Geld er zu diesem Zweck auszugeben bereit war. Pierre Léons Zahlen zeigen, dass Colbert 1668 im Budget lediglich 0,8 Prozent der Staatsausgaben dafür vorsah – wobei in den 1670er Jahren aufgrund kriegsbedingter Lasten nicht einmal diese Zielmarke erreicht wurde. Von durchschnittlichen Ausgaben von 771 200 Livres zwischen 1683 und 1700 kam es in der nächsten Regierungszeit zu einem steilen Anstieg auf 3 000 000 Livres zwischen 1715 und 1736, 4 000 000 im Jahr 1770, 6 900 000 im Jahr 1780 und 9 445 000 im Jahr 1786; das entspricht einer Steigerung um 213 Prozent innerhalb eines Jahrhunderts. Zusammengenommen sorgten die Zunahme des Sachverstands und der Investitionen für den Bau von Haupttrouten, auf denen der Passagiertransport sehr viel schneller und zuverlässiger abgewickelt werden konnte als in der Vergangenheit. Die Verbesserungen lassen sich in Zahlen fassen: Dauerte es 1650 noch zwei Wochen, von Paris nach Toulouse zu reisen, so hatte sich die Reisezeit 1782 mehr als halbiert. 1664 nahm eine Reise von Paris nach Lyon zehn bis elf Tage in Anspruch, einhundert Jahre später nur noch sechs Tage. Brauchte man im 17. Jahrhundert von Paris aus mindestens drei Tage, um in das etwa 100 Kilometer entfernte Rouen zu fahren, so waren es am Vorabend der Revolution nur noch 36 Stunden. Die vielleicht spektakulärsten Fortschritte wurden bei der Reisezeit nach Bordeaux erzielt; diese sank zwischen 1660 und 1789 von 15 auf fünfeinhalb Tage. Daniel Roche zufolge gab es 1789 keine französische Stadt, die man nicht innerhalb von 14 Tagen erreichen hätte können. 1786 brach der Duc de Croÿ morgens um halb sechs in Calais auf und kam rechtzeitig für ein spätes Abendessen um acht in Paris an; somit hatte er die 280 Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nahezu 20 Stundenkilometern zurückgelegt.

Diese dramatische Zunahme des Reisetempos war die vielleicht beeindruckendste innerstaatliche Leistung des Ancien Régime. Seine bleibendste visuelle Würdigung erfuhr diese durch Joseph Vernet, in seinem großformatigen Gemälde *La construction d'un grand chemin* (heute im Louvre). Im Vordergrund baut eine Gruppe Arbeiter eine breite befestigte Straße. Der Vorarbeiter erstattet gerade einer Gruppe berittener Ingenieure Bericht, die elegante, goldbesetzte blaue Uniformen tragen. Die Straße schlängelt sich auf einer in den Abhang gehauenen Trasse einer dreifeldrigen Bogenbrücke entgegen, die sich, unter Einsatz zweier großer Kräne, ebenfalls noch im Bau befindet; das eigentliche Ziel ist die von einer großen Windmühle überragte Stadt auf einem Hügel. Aus dem ganzen Gemälde spricht die Zähmung einer feindseligen Natur durch menschliche Erfindungsgabe und Arbeit.

Auch an literarischen Zeugnissen herrscht kein Mangel. Der scharfe Blick und die beißende Feder von Arthur Young fanden an Frankreich viel zu kritisieren, doch die Straßen entfachten seine Begeisterung: Die Straße von Calais nach Boulogne-sur-Mer sei »vorzüglich«, diejenige von Limoges nach La Ville-au-Brun »wahrlich prächtig«, die nach Montauban »hervorragend angelegt und mit Schotter ausgebessert«, die Straßen im Roussillon »mit all der Stabilität und Großartigkeit gebaut, die französische Straßen auszeichnet [...] phantastische Bauwerke [...]. Diese Straßen sind geradezu aberwitzig meisterhaft [...]. Es gibt eine einfeldrige Bogenbrücke und eine Rampe, die hinaufführt, wirklich großartig; von einer Straße wie dieser haben wir in England gar keine Vorstellung«, und so weiter.

Doch der Glanz der rasanten Personenbeförderung von Paris in die Provinzen kaschierte eine Reihe hartnäckiger Probleme. Der Frachttransport kam wie eh und je über eine Geschwindigkeit von drei bis vier Stundenkilometern nicht hinaus. Nach wie vor dauerte es gut zwei Wochen, ehe Leinen aus Laval (im Département Mayenne) in den Häfen der Bretagne und der Normandie ankam, und drei bis vier Wochen, ehe es Lille erreichte. Selbst auf den neuen Haupttrouten von und nach Paris übertrugen sich die Fortschritte im Bereich des Personenverkehrs nicht auf den Warentransport; Letzterer dauerte 1715 von Paris nach Lyon drei Wochen und 1787 nur fünf oder sechs Tage weniger. Auf den Querver-

bindungen zwischen den einzelnen Provinzstädten gab es keine spürbaren Veränderungen: Eine Reise von Amiens nach Lyon dauerte 1787 zwischen 25 und dreißig Tage, genau wie 1701. Adam Smith erkannte das Problem in *Der Wohlstand der Nationen* (1776):

Indes sind in Frankreich die bedeutenden Poststraßen, welche die Verbindung unter den wichtigsten Städten im Königreich herstellen, in der Regel in gutem Zustand, in einzelnen Provinzen sogar in einem weit besseren als durchweg die Mautstraßen in England. Doch die meisten Straßen auf dem Land, die wir Quer- oder Kreuzungsstraßen nennen, sind völlig vernachlässigt, vielerorts für schweres Fuhrwerk sogar einfach unpassierbar. In manchen Gegenden ist selbst die Reise zu Pferd gefährlich, so dass Maultiere das einzige Verkehrsmittel sind, dem man sich sicher anvertrauen kann.

Es sei typisch für das französische System, fügte Smith hinzu, dass ein Minister einer Straße, die mit hoher Wahrscheinlichkeit den Blick eines Höflings auf sich ziehen und ihm dessen Lob und Gunst einbringen konnte, jede Menge Aufmerksamkeit widmete und dafür weniger glanzvolle, aber nutzbringende Projekte vernachlässigte. Selbst in das Lob Arthur Youngs für die hervorragenden französischen Straßen mischte sich immer wieder die Beobachtung, dass es auf ihnen ausgesprochen wenig Verkehr gebe. Als er im Pariser Umland unterwegs war, schrieb er über die Straßen: »Im Vergleich zu jenen um London sind sie die reinste Wüste. Zehn Meilen lang trafen wir keine einzige Postkutsche oder Dilligence, lediglich zwei *messengeries* und ein paar *chaises*; nicht ein Zehntel dessen, was wir angetroffen hätten, wenn wir um diese Zeit aus London hinausgefahren wären.« Nach dem oben zitierten Lob für die Straßen im Roussillon merkt Young an: »Auf 58 Kilometern begegnete mir ein *Carriole*, ein halbes Dutzend Karren und ein paar alte Frauen mit Eseln. Wozu all die Verschwendung dieses Schatzes?«

Ins rechte Licht gerückt, und indirekt unterstrichen, werden Youngs Beobachtungen von einem grundverschiedenen Bericht über die Bedin-

gungen auf den Straßen um London, den nur drei Jahre zuvor, 1784, ein französischer Reisender niederschrieb, der Naturforscher und Geologe Barthélemy Faujas de Saint-Fond. Als dieser das südliche Umland von London bereiste, um englische Wissenschaftler zu besuchen, nahm er Youngs Kompliment an sein eigenes Land vorweg, indem er englische Straßen als »so sorgfältig angelegt und so eben wie ein öffentlicher Boulevard« pries. Im Gegensatz zu Young jedoch war er vom hohen Verkehrsaufkommen überwältigt:

Die Straße war um diese Zeit [Sonntagabend] von zahlreichen Kavalkaden an Männern und Frauen bevölkert, mit allerhand Bediensteten im Gefolge. Kutschen aller Art, die meisten hochelegant, allesamt groß und komfortabel, und viele mit vorzüglicher Equipage, folgten einander ohne Unterlass und mit derartiger Schnelligkeit, dass der ganze Anblick wie Zauberei wirkte: In jedem Fall zeugte er von einem Reichtumsgrad und einer Bevölkerungsgröße, von der man in Frankreich keinerlei Vorstellung hat. Alles war Leben, Bewegung und Schnelligkeit; und zugleich, in einem Kontrast, wie man ihn nur hier zu Gesicht bekommt, war alles ruhig, still und geordnet.

Bestätigt wurde sein Eindruck vom russischen Reisenden Nikolai Karamsin. Unmittelbar nach seiner Überfahrt aus Frankreich notierte dieser: »Überall Kutschen, Chaises und Reiter in großer Zahl sowie massenweise gut gekleidete Leute, denn wer von und nach London oder zu den Dörfern und Landsitzen unterwegs ist, fährt auf der Chaussee; überall Gasthöfe mit Reitpferden und Cabriolets zum Ausleihen. Kurz: Die Straße von Dover nach London gleicht der Hauptstraße einer Stadt mit vielen Einwohnern.«

Die beiden kontrastierenden zeitgenössischen Einschätzungen sind eine heilsame Warnung vor einer Sichtweise, wonach der Bau guter Straßen ausreicht, um den Weg in die Moderne zu ebnen. Nur ein verschwindend kleiner Teil der französischen Bevölkerung konnte in Postkutschen auf den »königlichen Straßen« umherreisen. Pierre Goubert zufolge

spielte sich das Leben der meisten Bauern – also des Großteils der Bevölkerung – innerhalb eines Radius von lediglich sechs bis acht Kilometern ab, das heißt auf einem Areal, das durch ihre Familie, den Wochenmarkt, den Notar und den Hof des Grundherren abgesteckt wurde und auf dem sie sich zu Fuß bewegten. So hatten sie es 1660 gemacht, und so machten sie es auch noch 1815. Das Königreich Frankreich umfasste ein derart riesiges Gebiet (mehr als viermal so groß wie England) mit höchst unterschiedlichen Regionen, die vor der Erfindung des Autos so schwer zugänglich waren, dass die königlichen Fernstraßen in Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt kaum Wirkung entfalteten.

Wie Faujas de Saint-Fond nicht entging, war die Lage in Großbritannien Ende des 18. Jahrhunderts eine andere geworden. Wichtige Zentren waren näher aneinandergerückt, die Zeichen standen verstärkt auf Zusammenarbeit, die wirtschaftlichen Anreize waren größer, Kapital reichlicher vorhanden. In Kombination mit einer instinktiven Abneigung gegen zentral gesteuerte und finanzierte Initiativen wies all das den Weg zu einem anderen Lösungsansatz für das Problem des Straßenbaus und -unterhalts. Seit 1555 war jede Gemeinde verpflichtet gewesen, für den Unterhalt der Straßen auf dem Gemeindegebiet Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen. Da der mit der Beaufsichtigung der Arbeiten betraute »Aufseher« für seine Mühen nicht entlohnt wurde, den Auftrag nicht ablehnen und sich bei Vernachlässigung seiner Pflichten eine Buße einhandeln konnte, wurden die Arbeiten – so sie überhaupt in Angriff genommen wurden – langsam, widerwillig und mangelhaft ausgeführt. John Billingsley hielt 1798 in seiner *Survey of Somerset* fest: »Wird ein Bauer zum Frondienst aufgefordert, so führt er diesen stets mit Widerwillen aus und betrachtet ihn als vom Gesetz auferlegte Bürde, die ihm keinen Nutzen einbringt. Und auf die Knechte und Pferde scheint die Lethargie ihres Herrn abzufärben. Keine noch so große Anstrengung des Aufsehers vermag sie anzuspornen, und sie verrichten kaum halb so viel Arbeit wie sie sollten.«

In einer anderen zeitgenössischen Quelle wird geschätzt, dass man »mit drei Gruppen angestellter Arbeiter mehr schaffen könnte als mit fünf Fronarbeitergruppen, und mit fünf angestellten Arbeitern mehr als

mit zwanzig anderen.« Angesichts des Produktivitätsunterschieds zwischen Frondienst und bezahlter Arbeit wurde es Gemeindemitgliedern durch die General Highway Acts von 1766 und 1773 ermöglicht, sich durch eine Geldzahlung vom Frondienst freizukaufen. Zu diesem Zeitpunkt war allerdings bereits eine andere Methode gefunden. Dabei handelte es sich um die »Turnpike«, ein Wort, das ursprünglich lediglich eine Schranke bezeichnete, die Plünderern den Weg versperren sollte. Zur Bezeichnung eines Ortes, an dem eine Maut zu entrichten ist, wurde das Wort erstmals in einem Gesetz von 1695 verwendet, das im Straßenbau eine neue Ära einläutete. Dieses machte sich das menschliche Gewinnstreben zunutze. Ein Unternehmer erwirkte die Verabschiedung eines Gesetzes, das ihm die Erhebung einer Gebühr für das Befahren eines bestimmten Straßenabschnitts erlaubte; im Gegenzug hatte er für dessen Instandhaltung zu sorgen. Zum ersten, aber keineswegs letzten Mal begegnet uns hier ein auffälliges Merkmal britischer Politik: Bei der konkreten Durchsetzung von Gesetzen war man auf der Insel deutlich effektiver als viele »absolutistischen« Staaten auf dem Festland. Das lag daran, dass es eine erhebliche Schnittmenge gab zwischen den nationalen Gesetzgebern (den Abgeordneten des Parlaments) und den lokalen Vollstreckern dieser Gesetze (den Friedensrichtern). Obwohl die Einführung von Straßennutzungsgebühren auf heftigen, oftmals gewaltsamen Widerstand stieß, wurde an den sogenannten Turnpike Acts nicht gerüttelt. Ihr Nutzen wurde rasch spürbar.

Die Hauptprofiteure waren, wie Defoe klar herausgearbeitet hat, Gutsherren, die nunmehr schneller und komfortabler nach London fahren konnten, um im Parlament weitere Turnpike Acts zu verabschieden. Und das taten sie mit großer Begeisterung: In den 1730er Jahren wurden 25 entsprechende Gesetze erlassen, in den 1740ern 37, in den 1750ern 170 und in den 1760ern weitere 170. Im Jahr 1750 bewirtschafteten 143 Turnpike Trusts 5600 Straßenkilometer, 1770 500 Trusts bereits 24 000 Kilometer. Im Ergebnis führte dies innerhalb weniger Generationen zum Aufbau eines landesweiten Fernstraßennetzes. Dass die Turnpike Trusts ihren Aufgaben gerecht wurden, dafür sorgten weniger gesetzliche Bestimmungen als der Druck der Kunden. Was Letztere wollten, war Ge-

schwindigkeit, und die bekamen sie auch. Die Reisezeiten zwischen wichtigen Zentren auf den Britischen Inseln halbierten sich innerhalb von einhundert Jahren zweimal. Eine Zeitungsanzeige aus dem Jahr 1754 verkündete: »So unglaublich es klingt, diese Postkutsche wird vier Tage nach der Abfahrt von Manchester in London eintreffen.« Dreißig Jahre später hatte der Konkurrenzdruck diesen »unglaublichen« Wert ein weiteres Mal halbiert. Die folgende Tabelle gibt an, wie viele Stunden die Fahrt von London in die Provinz dauerte.

Tabelle 1: Reisezeiten von und nach London, 1700–1800 (in Stunden)

	1700	1750	1800
Bath	50	40	16
Edinburgh	256	150	60
Exeter	240	120	32
Manchester	90	65	33

Dieser Wandel war so einschneidend, dass er nicht unbemerkt bleiben konnte. In Richard Graves' Roman *Columella* beispielsweise befindet der Titelheld, »dass das bemerkenswerteste Phänomen, das ihm in den vergangenen Jahren, während seines Ruhestands, aufgefallen war, der erstaunliche Fortschritt in der Kunst des Transports beziehungsweise der Beförderung von einem Ort an einen anderen gewesen war. ›Wer hätte es vor dreißig Jahren für möglich gehalten«, spricht er, ›dass dereinst ein junger Mann fünfzig Kilometer mit einer Kutsche zu einem Abendessen fahren und unter Umständen noch am selben Abend nach Hause zurückfahren würde? Ja, wer hätte gedacht, dass tagtäglich Postkutschen zwischen London und Bath verkehren würden, in etwa zwölf Stunden, während man dafür vor zwanzig Jahren gut drei Tagesreisen eingeplant hätte?« Am spektakulärsten war die Beschleunigung beim Transport von Personen und – wie wir noch sehen werden – Post; doch auch die Fracht profitierte. Die besser befestigten Straßen konnten mit sehr viel schwerer beladenen Wägen befahren werden: Waren in den 1740er Jahren lediglich drei Tonnen Ladung zulässig, so hatte sich dieser Wert

1765 verdoppelt. Dank der besseren Straßenbefestigung bedurfte es weniger Zugtiere pro Tonne. Henry Homer schrieb 1767: »Der Transport von Getreide, Kohle, Handelswaren etc. erfolgt im Vergleich zu früher in der Regel mit etwas mehr als der Hälfte der Pferde.« Im Jahr 1776 warb Matthew Pickford für einen Lieferdienst von London nach Manchester, der täglich (außer sonntags) abfuhr und einen von ihm selbst erfundenen »Flugwagen« nutzte. Die Fahrt dauerte viereinhalb Tage, hatte sich 1815 jedoch auf 36 Stunden verkürzt.

Die Mautstraßen brachten einer Gesellschaft, die zuvor vom Gegenteil charakterisiert war, Geschwindigkeit und Mobilität. Das war ein Kulturschock, der viele verstörte – vor allem, sobald die unteren Schichten sich aus ihren Dörfern aufmachten, auf die Straßen und in die Städte, und sich unterwegs allerhand aufsässige Verhaltensweisen angewöhnten. John Byng beschwerte sich 1781 bitterlich: »Ich wünschte von ganzem Herzen, die Hälfte der Mautstraßen im Königreich würden umgepflügt, denn sie haben Londoner Manieren importiert und das Land entvölkert – auf der Straße begegnen mir Milchmädchen, die gekleidet sind und aussehen wie Londonerinnen; und ich muss daran denken, dass jede Zeile in Goldsmiths *Deserted Village* düstere Wahrheiten enthält.« Der Verweis auf das Gedicht von Goldsmith aus dem Jahr 1770 ist aufschlussreich, handelt es sich doch um eine Elegie auf eine untergegangene Welt der ländlichen Unschuld und Harmonie, deren Bewohner von den Kräften der Modernisierung in die Arme städtischer Gesetzlosigkeit und Laster getrieben wurden.

Zu den weiteren unangenehmen Nebenwirkungen der Transportrevolution, die bei Zeitgenossen die Frage aufwarf, ob es das alles wert sei, gehörten Verbrechen und überfüllte Straßen. Genau wie Computer bei der Aufklärung von Straftaten behilflich sind, Kriminellen aber auch mehr Möglichkeiten eröffnen, erhöhten bessere Straßen einerseits die soziale Kontrolle, schufen für Verbrecher andererseits aber auch neue Gelegenheiten. An Zollposten konnte man nur mit klingender Münze bezahlen, und so wurden diese häufig ausgeraubt. Je mehr Reisende auf den Straßen unterwegs waren, desto öfter tauchten Wegelagerer auf, um sie zu erleichtern. Die Legenden, die sich um den 1739 in Knavesmire vor den

Toren von York gehängten Dick Turpin und seine Stute Black Bess ranken, veranschaulichen die neuen Karrierechancen, die sich durch bessere Straßen boten. Da es sich nunmehr lohnte, eine Privatkutsche anzuschaffen, waren die Städte alsbald von Staus geplagt – vor allem London, auf das ungefähr ein Drittel der 20 000 Kutschen entfiel, für die ab 1762 Steuern bezahlt wurden. Faujas de Saint-Fond warf ein Schlaglicht auf beide Phänomene, als er festhielt, er habe gezögert, um sieben Uhr abends das Haus von Sir Joseph Banks zu verlassen, da Wegelagerer um diese Zeit bekanntermaßen sehr aktiv seien. Ihm wurde allerdings versichert, dass er an einem Sonntagabend vergleichsweise sicher sein würde, da zahlreiche Londoner in ihren Kutschen von Tagesausflügen aufs Land heimkehrten.

Ungleich stärker gezögert hätte er, wenn sein Gastgeber nicht in London zu Hause gewesen wäre, sondern in Lissabon, Almería oder Palermo, von Warschau oder Moskau ganz zu schweigen. Vereinfacht gesagt gab es beim Zustand und der Sicherheit von Europas Straßen ein Nord-Süd- und ein West-Ost-Gefälle. Wo an der südlichen Peripherie gute Straßen anzutreffen waren, ließ sich das eher auf militärische oder repräsentative Erfordernisse zurückführen denn auf wirtschaftliche. Bei seiner Ankunft in Lissabon 1772 fand Richard Twiss eine wunderbare, befestigte Straße vor, die von der Hauptstadt aus zur königlichen Residenz in Sintra und zur Festung São Julião an der Mündung des Tejo führte. Als er sich jedoch auf den Weg nach Porto machte, musste er sich bald mit derart schlechten Straßen herumschlagen, dass seine zweirädrige Kutsche, damit sie nicht umkippte, auf jeder Seite von einem Diener gestützt werden und er selbst den größten Teil des Weges laufen musste. Der Anblick der abgetrennten, am Straßenrand auf Pfählen aufgespießten Köpfe von Wegelagerern trug nicht gerade dazu bei, die Stimmung zu heben. Auf seiner Weiterreise Richtung spanische Grenze brachte Twiss folgende anschauliche Schilderung der Unbilden zu Papier, die Reisende auf der Iberischen Halbinsel erwarteten:

Wir überquerten auf einer dreibogigen Brücke den Mondego. Zur Unterstützung der Mulis wurden zwei Ochsen vor die Kutsche

gespannt, um sie hinaufzuziehen. Als wir oben ankamen, ließen wir die Mulis eine Stunde ausruhen; später überquerten wir eine einbogige Brücke, und danach wurde die Straße äußerst gefährlich, führte sie doch über lose Felsen, durch tiefen Morast und an rutschigen Abgründen entlang. Die Mulis fielen häufig hin, Speichen brachen, es regnete heftig, und es war vollkommen dunkel, als wir in Vinhós ankamen, wo wir im furchtbarsten Gasthaus übernachteten, das ich zuvor oder danach jemals betreten habe. Es gab nur einen einzigen Raum, und der war voller Menschen. In der Mitte hatten sie mit nassem Holz ein Feuer entfacht, und da es keinen Kamin gab, musste sich der Rauch einen Weg zu den Fenstern und die Tür hinaus ins Freie suchen. Ich besorgte mir etwas Stroh, verteilte es auf einer großen Truhe, rollte mich zusammen und schlief sofort ein, mit allen Kleidern an und den Kopf halb zu einem Fenster hinausgestreckt, um nicht zu ersticken.

Nach seinen Erfahrungen in Portugal war Twiss geneigt, dem, was er in Spanien antraf, mit mehr Wohlwollen zu begegnen. Besonders beeindruckte ihn die Straße von San Ildefonso nach Madrid, die breit genug war, dass fünf Kutschen nebeneinander fahren konnten, und die am Pass über die Sierra de Guadarrama die erste Mautstraße darstellte, die ihm begegnete, seitdem er England verlassen hatte. Die fünfzig Kilometer vom Escorial nach Madrid konnte man dank vierrädriger Postkutschen und Wechselstationen für die Maultiere in vier Stunden zurücklegen. Diese Verbindung lobte Twiss denn auch in den höchsten Tönen dafür, dass sie eine Geschwindigkeit ermöglichte, wie er sie von der Heimat her gewohnt war. Er war allerdings nicht der einzige Reisende, dem auffiel, dass diese Vorzeigestraßen angelegt worden waren, um der königlichen Familie und dem Hofstaat die Umzüge zu erleichtern: im Januar in den El Pardo, im April weiter nach Aranjuez, im Juni zurück nach Madrid, im Juli nach San Ildefonso, im Oktober in den Escorial und im November wieder nach Madrid zurück. Der Großteil des für den Straßenbau erübrigten Budgets war mit anderen Worten für die obersten Ränge der Elite reserviert. Ein Reisender aus Frankreich, der Chevalier de Bourgoing,

schrrieb über die Straße von Aranjuez nach Madrid, sie müsse den Vergleich mit anderen in Europa nicht scheuen (»eine Straße könnte gerader, besser befestigt und geschickter angelegt nicht sein«), fühlte sich aber bemüßigt hinzuzufügen, dass sie bis dato nicht zu einer wirtschaftlichen Belebung der Region insgesamt geführt habe. Als der Intendant der Provinz Cuenca sich 1769 über den desaströsen Zustand der Straße nach Madrid beschwerte, erhielt er zur Antwort: »Derzeit stehen für die Ausbesserung dieser Straße keinerlei Mittel zur Verfügung.«

Bereits fünfzig Jahre vor dieser Abfuhr hatte der erste Bourbonne auf dem spanischen Thron, Felipe V., eine lange Verfügung unterzeichnet, die ein radiales Straßennetz vorsah, um die Hauptstadt mit den vier Ecken des Königreichs zu verbinden. Ein zweiter gesetzgeberischer Meilenstein war die Anordnung von Carlos III. aus dem Jahr 1767, »königliche Straßen« zu bauen – die ersten befestigten Straßen seit der Römerzeit. Gewisse Fortschritte gab es zweifellos. Ende des 18. Jahrhunderts war es beispielsweise möglich, mit der Postkutsche von Madrid nach Barcelona oder Cádiz zu reisen. Dem renommierten Wirtschaftshistoriker Jaime Vicens Vives zufolge war das Straßennetz bis zum Jahr 1800 insgesamt 10 000 Kilometer lang, aber man fragt sich unwillkürlich, was mit »Straße« in diesem Kontext gemeint ist. Allzu zahlreich sind die zeitgenössischen Belege, wonach der Transport von Personen innerhalb Spaniens nach wie vor schwierig und der Transport von Waren nicht selten ein Ding der Unmöglichkeit war. Selbst der Optimist Bourgoing, stets bedacht, die Leistungen der Bourbonen herauszustreichen, gestand ein, dass die Straßen in Andalusien bei Regen schlicht unpassierbar waren. Weiter nördlich berichtete der Intendant von Burgos: »[D]ie Straßen, die ich gesehen habe, könnten in einem schlechteren Zustand nicht sein; es bedarf nur weniger Regentropfen, um sie unpassierbar zu machen.« Im Jahr 1774 kommentierte der fiktionale Marokkaner von José Cadalso: »Da sich die Straßen in der Mehrzahl der Provinzen Eures Landes in einem so schlechten Zustand befinden, überrascht es nicht, dass Kutschen stecken bleiben, Maultiere straucheln und Reisende Tage verlieren.« Ein weiteres Problem war die stete Gefahr, von Wegelagerern ausgeraubt zu werden. Zwar waren diese in allen europäischen Ländern anzutreffen,

aber Spanien hatte einen besonders üblen Ruf. Das großartigste Bild aller Zeiten jedenfalls, das einen Straßenüberfall darstellt, stammt zweifellos von einem Spanier, Francisco de Goya.

Solange die spärlichen Mittel des spanischen Staates für ein sternförmiges Straßennetz aufgewendet wurden, das insbesondere zu den königlichen Palästen führte, war an einen landesweiten Wirtschaftsraum nicht zu denken. Es gab, wie John Lynch aufgezeigt hat, keine »spanische Volkswirtschaft«, nur ein »Archipel aus lokalen Produktions- und Konsuminseln, die durch Binnenzölle, Selbstversorgung, miserable Straßen und kümmerliche Transportmöglichkeiten seit Jahrhunderten voneinander abgeschnitten waren.« Da Naturalien, Rohstoffe und Erzeugnisse in der Regel ausschließlich auf den Rücken von Maultieren und Eseln transportiert werden konnten, war der Radius der lokalen Wirtschaftsräume entsprechend klein. In Almería war der Weizen beispielsweise doppelt so teuer wie im lediglich achtzig Kilometer entfernten Guadix. Also folgten die Bewohner dem Beispiel anderer Küstenstädte und importierten Getreide aus Frankreich, Italien oder sogar Afrika. Und am anderen Ende Spaniens kauften die Basken ihr Getreide in Frankreich, denn »obwohl es in Kastilien billiger ist, holen sie es nicht von dort, weil die Entfernung so groß und die Straßen in so schlechtem Zustand sind.«

In Italien war die Lage lokal sehr unterschiedlich, im Großen und Ganzen aber ähnlich. In der heutigen Zeit ist die Mittelmeerküste so überbevölkert, dass es einer gehörigen Anstrengung bedarf, sich in eine Ära zurückzusetzen, in der sie weitgehend menschenleer war. Als Arthur Young im September 1789 in Toulon ankam, musste er zu seinem Erstaunen feststellen, dass es keine regelmäßige Postkutschenverbindung nach Italien gab: »Für jemanden, der an die endlose Zahl von Maschinen gewohnt ist, die einen in England in Windeseile in jede beliebige Richtung bringen, muss sich das schier unglaublich anhören. Zwischen stattlichen Städten trifft man in Frankreich nicht ein Hundertstel des Austausches und des Verkehrs an, wie man es von sehr viel geringeren Orten bei uns kennt: ein sicherer Beweis, dass es hier an Konsum, geschäftigem Treiben und Trubel mangelt.« Er war also gezwungen, per Schiff bis »Cavalero« (Cavalaire-sur-Mer) zu fahren, wo er einen

fahrbaren Untersatz zu organisieren hoffte. Dort jedoch waren keine Maultiere aufzutreiben, nicht für Geld noch gute Worte, woraufhin der hilfsbereite Kapitän drei seiner Matrosen abstellte, um Youngs Gepäck in ein 16 Kilometer entferntes Dorf zu schleppen. Doch auch hier wurde Young enttäuscht; es blieb ihm nichts anderes übrig, als den Esel einer alten Frau zu chartern, der seine Habseligkeiten trug, während er (ebenso wie die alte Frau) zu Fuß ging.

Trotz aller anglozentrischer Vorurteile war Young ein zu sehr um Unvoreingenommenheit und Objektivität bemühter Beobachter, als dass er aus Italien nichts Lobenswertes zu berichten gewusst hätte. Insbesondere im Norden gab es durchaus Straßenabschnitte, auf denen Kutschenräder bei nahezu jedem Wetter nicht stecken blieben. So bescheiden diese Errungenschaft erscheinen mag, war sie doch recht jungen Datums. Erst in der Regierungszeit von Vittorio Amadeo III. (1773–96) wurde eine Trasse über den Colle di Tenda angelegt, um eine Verbindung zwischen dem Königreich Piemont und seinen Besitzungen jenseits der Alpen, der Grafschaft Nizza, herzustellen. Weiter östlich sorgten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Habsburger für eine Verbindung zwischen Triest und Wien; die Straße wurde vom Grafen Graneri als »hervorragend, breit und sicher, wenn auch mit steilen, kraftraubenden Abschnitten« gepriesen: »Trotz der zurückzulegenden Entfernungen, natürlichen Hindernisse, jahreszeitlich bedingten Probleme mit Eis und Schnee sowie des unablässigen Nordwinds herrscht auf dieser Strecke gewaltiger, unablässiger Verkehr.« In einem anderen Habsburger Territorium, der Toskana, befand der Abbé Dupaty die Straße von Livorno nach Florenz für »ausgezeichnet«, fügte beim Verlassen von Siena allerdings hinzu: »Die Herrschaft der Natur und Leopolds scheint hier zu enden.« Das war natürlich eine Anspielung darauf, dass er nun den unter dem aufgeklärten Großherzog Leopold florierenden Staat verließ und die vorübergehenden Besitzungen des Papstes betrat, ein Synonym für Rückständigkeit: »Auf diesen Straßen, auf denen sich in der Antike Könige und Völker aus allen Ecken des Universums drängten, auf denen römische Armeen Staubwolken aufwirbelten und dem Reisenden Caesar, Cicero und Augustus begegneten, traf ich nur Pilger an und Bettler.«

Jenseits der Straße von Messina, auf Sizilien, gestalteten sich die Landwege noch primitiver. Abgesehen von ein paar Kilometern befestigter Straßen rings um die Hauptstadt Palermo boten einzig Saumpfade und die trazzere der Schafhirten Möglichkeiten, sich zu Lande fortzubewegen. Die Entfernung zwischen Trapani im Westen und Messina im Osten beträgt lediglich 350 Kilometer, zu Lande nahm die Reise in der Regel jedoch drei Wochen in Anspruch. Ja, nach heftigen Regenfällen war Messina von anderen Teilen der Insel aus nicht selten ausschließlich auf dem Seeweg zu erreichen. Ein englischer Reisender, Reverend Thomas Brand, notierte 1792: »Für etwa 30 Kilometer ist die Straße von Palermo aus dank eines Bischofs mit großem Reichtum und Gemeinsinn hervorragend – danach ist sie uneben und Abgrund oder Morast. Im ganzen Land findet sich kein einziges Rad, die Straßen sind bloße Pfade für ein einzelnes Maultier.« Einer der namhaftesten Erforscher der sizilianischen Geschichte jener Zeit, Denis Mack Smith, merkte einmal an: »[E]in vernünftiges Straßennetz hätte mehr dazu beigetragen, Wirtschaft, Politik und sogar Moralvorstellungen zu verändern, als jede andere Reform.« Das erkannte auch die Regierung und beauftragte in den 1770er Jahren einen Militäringenieur mit der Planung einer Straße von Palermo nach Catania. Die Aufgabe erwies sich indes als hoffnungsloses Unterfangen, da sowohl Städte als auch adlige Grundbesitzer Lobbyarbeit leisteten, auf dass die Straße durch ihr Gebiet führe. Ein Beobachter machte den zynischen Vorschlag, der Straßenverlauf lasse sich von den Namen der Landbesitzer ableiten, die in der beratenden Kommission säßen. Und so endete das 18. Jahrhundert wie es begann, »ohne dass es in Sizilien Straßen gab, die diesen Namen verdient hätten« (Mack Smith).

Ob Zeitgenossen wie Arthur Young und der Abbé Dupaty (und ihre Bemerkungen ließen sich beliebig replizieren) oder moderne Historiker wie Paolo Macry und Denis Mack Smith (dito) – in einer entscheidenden Hinsicht ist ihre verächtliche Abqualifizierung italienischer Straßen deplatziert: Der piemontesische Kaufmann, der an einem Flussufer geduldig darauf wartete, dass das Hochwasser zurückgeht, oder der sizilianische Bauer, der seine Oliven auf dem Rücken eines Esels zum Markt brachte, waren niemals in England gewesen. Sie hatten die Mautstraßen

oder Postkutschen, die dort für die Halbierung von Reisezeiten sorgten und einen landesweiten Wirtschaftsraum schufen, nie zu Gesicht bekommen. *Sie wussten nicht, dass sie rückständig waren.* Und ist »Rückständigkeit« überhaupt eine angemessene Kategorie, um die Verhältnisse im 17. und 18. Jahrhundert zu beurteilen? Auch wenn wir uns sofort darauf einigen können, dass ein landesweites Straßennetz deutliche Fortschritte in Sachen Produktivität, Wohlstand und Lebenserwartung gebracht hätte, so sei die Frage doch gestattet, ob das die ganze Wahrheit ist. Wirft man in den oben zitierten Äußerungen einen Blick hinter den Snobismus Arthur Youngs oder die Nostalgie Oliver Goldsmiths, so finden ihre Zweifel an der Mobilität der Moderne in der frenetischen, überfüllten, entfremdeten Welt des 21. Jahrhunderts vielleicht einen verständnisvollen Widerhall.

Hätten sich die Kritiker des Zustands der südeuropäischen Straßen an die östliche Peripherie des Kontinents aufgemacht, so hätten sie jede Menge Zeit gehabt, sich noch wüstere Beschimpfungen auszudenken. Selbst die besten russischen Hauptstraßen bestanden aus mit Sand oder Kies bedeckten Baumstämmen und waren bei Regen praktisch unpassierbar. Das galt auch für die größte Leistung Peters des Großen auf diesem Gebiet: die ab 1718 gebaute Direktverbindung zwischen Sankt Petersburg und Moskau. Selbst an guten Tagen betrug die Geschwindigkeit, die auf Rädern erreicht werden konnte, nicht einmal Schrittempo. Eine befestigte Straße suchte man in jener Zeit im gesamten, riesigen Zarenreich vergeblich. In seinem epischen Roman *Reise von Petersburg nach Moskau* schrieb Alexander Nikolajewitsch Radischtschew: »Als ich mich in Petersburg auf den Weg machte, schmeichelte mir der Gedanke, dass ich auf der besten aller Straßen unterwegs sei. Denn als solche galt sie jedem, der sie im Gefolge des Zaren befahren hatte. Und das traf einst auch zu, aber nur für kurze Zeit. Die Erde, die die Straße bedeckte und sie bei trockenem Wetter eben machte, verwandelte sich durch den sommerlichen Regen in einen schlammigen Sumpf und ließ sie unpassierbar werden.«

Ähnliche Klagen trifft man im gesamten Jahrhundert über die Bedingungen im Heiligen Römischen Reich an. Es gibt aber auch Belege für Fortschritte. Zumindest einige Fürstentümer begannen, Vorschriften für

den Unterhalt der Hauptstraßen zu erlassen: Baden 1733, Württemberg 1737, Hessen-Kassel 1746, das Kurfürstentum Trier 1753, die westfälischen Gebiete des Kurfürstentums Köln 1769, Sachsen-Weimar 1779, Kursachsen 1781 und Bayern 1790. Auffällig ist, dass Preußen auf dieser Liste durch Abwesenheit glänzt; dort soll Friedrich der Große sich auf den Standpunkt gestellt haben, je länger Reisende gezwungen seien, sich in seinem Herrschaftsgebiet aufzuhalten, desto mehr Geld würden sie der lokalen Wirtschaft zuführen. Noch 1816 gab es in sämtlichen preußischen Territorien westlich der Elbe nur wenig mehr als 300 Kilometer an Straßen. Auf diesem Feld waren die Österreicher ihren Rivalen im Norden unbestreitbar voraus, denn Karl VI. (1711–40) und seine Tochter Maria Theresia (1740–80) verwendeten einiges an Zeit und Mühen darauf, ein System von Haupttrouten aufzubauen, das Wien mit Prag, Linz, Triest und Preßburg (Bratislava) verband. Andere Strecken, die besonderes Lob einheimsten, waren Aachen-Köln, Mülheim-Düsseldorf und Bruchsal-Augsburg-Salzburg-Innsbruck. Es gab sogar Zeitgenossen, die nicht nur über die Unannehmlichkeiten des Reisens klagten. Der Vielschreiber Friedrich Karl von Moser blickte 1784 voller Nostalgie auf seine Jugendentage zurück, als das Reisen noch so viel gemächlicher vonstattenging. Seiner Meinung nach hatte es gut zu den phlegmatischen Deutschen gepasst, sich Zeit zu lassen; ihre fiebrigen französischen Nachbarn seien es gewesen, die dazu verdammt waren, im Eiltempo zu denken, zu marschieren, zu schießen, zu jagen, zu essen, zu gehen und zu reisen. Jetzt aber sei all das in den Osten herübergeschwappt, lamentierte Moser. Kürzlich habe man ihn mit solcher Geschwindigkeit über eine dieser neuen Chausseen kutschiert, »daß mir Hören und Sehen haben vergehen mögen«.

Wasserstraßen

Die Reibungskräfte, die das Vorwärtskommen mit Wägen und Kutschen so mühselig machten, fielen weit geringer aus, wenn man sich statt zu Land zu Wasser fortbewegte, konnte man dabei doch Gezeiten und Strömungen nutzen und sich mit Segeln Winde dienstbar machen. Frei von unangenehmen Erschütterungen und endemischen Gefahren konnten zu

Wasser Reisende ihrem Ziel in Schiffen oder Kähnen entgegengleiten, die groß genug waren, um gewisse Annehmlichkeiten zu ermöglichen (nicht zuletzt eine gewisse Ellenbogenfreiheit gegenüber Mitreisenden) und Skaleneffekte zu erzielen. So weit die Theorie. Die Praxis war häufig weniger erquicklich. Die Straße von Dover ist lediglich 34 Kilometer breit, doch Passagieren kam die Überfahrt meist wie eine halbe Ewigkeit vor. Als George Ayscough 1777 von London aus zu seiner Grand Tour aufbrach, kam er zunächst gut voran und erreichte nach nur neun Stunden um vier Uhr morgens Dover. Nachdem die Reisegesellschaft gut, aber unklugerweise gefrühstückt hatte, begab sie sich an Bord des Paketschiffs, das um acht Uhr die Segel Richtung Frankreich setzte. Nach neun elenden Stunden, in denen sämtliche Passagiere seekrank wurden, kam endlich Calais in Sicht. Leider war gerade Ebbe, so dass das Paketschiff die Küste auf- und abfahren musste. Irgendwann kam ein von sechs Ruderern angetriebenes Boot herausgefahren, um die Passagiere und ihr Gepäck abzuholen, doch die Wellen waren so hoch, dass das Umsteigen nur mit erheblichen Schwierigkeiten und unter großer Gefahr bewerkstelligt werden konnte. Nach einer endlos scheinenden, furchterregenden letzten Etappe, auf der das Ruderboot ständig zu kentern drohte, fühlten sich Ayscough und seine Reisegefährten beim Erreichen der Küste mehr tot als lebendig – nur um dort sofort von einem Heer »Fratzen« belagert zu werden, die ihnen das Gepäck tragen wollten. Das war keine ungewöhnliche Erfahrung; Arthur Young hielt am 5. Juni 1789 lakonisch in seinem Tagebuch fest: »Überfahrt nach Calais; 14 Stunden zum Nachdenken in einem Vehikel, das einem keinerlei Chance zum Nachdenken lässt.« Ein anderer Reisender, Edward Wright, machte die umgekehrte Erfahrung. Er überquerte den Ärmelkanal auf der Heimreise seiner Grand Tour in fünf Stunden ohne Zwischenfälle – nachdem er in Calais vier Tage lang auf günstige Winde hatte warten müssen. Es hätte schlimmer kommen können: Richard Twiss wartete 1772 in Falmouth 18 Tage, bis der Wind nachließ und das Paketschiff nach Lissabon in See stechen konnte.

Hier lag das Problem bei Seereisen: Zeit und Gezeiten warten auf keinen Menschen, wie der Engländer sagt, doch nicht selten musste der Mensch auf Zeit und Gezeiten warten. Eine Schiffsreise von Nantes an

der Westküste Frankreichs nach Danzig an der Ostsee war, bei idealen Bedingungen, in gerade einmal 18 Tagen zu bewältigen, dauerte durchschnittlich einen Monat lang und konnte sich im Winter, wenn der Wind auf Osten drehte und das Schiff in einem Hafen Zuflucht suchen musste, einhundert oder sogar 150 Tage hinziehen. Kurz: Eines der wichtigsten Merkmale des modernen Reisens – der Fahrplan – glänzte durch Abwesenheit. Reisende verbrachten im 18. Jahrhundert unvorhersehbar viel Zeit mit dem Warten auf Winde, die einfach nicht wehen, und Schiffe, die einfach nicht kommen wollten. Abhilfe, zumindest in puncto Planbarkeit, versprachen Binnenwasserstraßen. 1789 gab es von Paris aus, im Sommer um sechs Uhr, im Winter um sieben Uhr, regelmäßige Verbindungen per »Wasserkutsche« (*coche d'eau*) nach Sens (montags), Montargis und Briare (dienstags und donnerstags), Auxerre an der Yonne (mittwochs und samstags) und Nogent (sonntags). Wenn das Wetter mitspielte, kann es keine angenehmere Art zu Reisen gegeben haben.

Die beste Annäherung an ein modernes Verkehrssystem für die Personenbeförderung jedoch fand sich in den Niederlanden, mit seiner Fülle an natürlichen und von Menschen geschaffenen Wasserstraßen. Der niederländische Wirtschaftshistoriker Jan de Vries hat eine Reise rekonstruiert, die Mitte des 17. Jahrhunderts von Dünkirchen, damals Teil der Spanischen Niederlande, nach Amsterdam in den Vereinigten Niederlanden führte. Da Frauen sehr selten und niemals allein reisten, darf man davon ausgehen, dass der Reisende ein Mann war. Ein *trekschuit*, ein von einem Pferd gezogener Kahn für die Personenbeförderung, machte sich (üblicherweise) bei Tagesanbruch auf den Weg und brachte ihn auf einem jüngst fertiggestellten Kanal nach Passchendaele bei Ostende. Nachdem er in ein weiteres Boot umgestiegen war, das in der anderen Schleusenkammer wartete, traf er rechtzeitig für ein spätes Abendessen in Brügge ein; insgesamt hatte er an diesem Tag 67 Kilometer zurückgelegt. Am nächsten Tag nahm er um elf Uhr ein Boot nach Gent, das der englische Tourist Thomas Nugent als »den bemerkenswertesten Kahn seiner Art in ganz Europa« bezeichnete, denn er sei »ein vollendetes Gasthaus, aufgeteilt in mehrere Räume, mit einem vorzüglichen Menü mit sechs oder sieben Gängen und allerhand Weinen zu vernünftigen Preisen«. Von vier

Pferden gezogen, benötigte er für die 44 Kilometer nach Gent nicht mehr als acht Stunden. Von dort hätte er per Kahn und Segelschiff nach Rotterdam weiterreisen können; schneller und planbarer war es jedoch, mit einer ganz normalen Kutsche nach Antwerpen zu fahren. Dort stieg er in eines der täglich verkehrenden Schiffe nach Dordrecht, eine Strecke von 93 Kilometern, die etwa 24 Stunden in Anspruch nahm. Nun musste er einige Ungewissheit in Kauf nehmen, denn die Abfahrtszeiten der vier Segelschiffe, die zwischen Dordrecht und Rotterdam verkehrten, war von den Gezeiten abhängig. Doch da die Stadt einen Stadtschreier beschäftigte, der dafür sorgte, dass potenzielle Fahrgäste die Abfahrt nicht verpassen, erwischte er das letzte Schiff nach Rotterdam, wo er am Ende des vierten Tages auf Achse (beziehungsweise auf dem Wasser) anlangte. Er nahm den Kahn um fünf Uhr, die erste Verbindung einer Linie, die jede volle Stunde nach Delft verkehrte, stieg dort um nach Leiden, wo er noch einmal umsteigen musste, ehe er um 18:15 Uhr schließlich in Amsterdam eintraf.

So kompliziert diese Reise erscheinen mag: Sie war vergleichsweise kurz, komfortabel und preiswert. Überall sonst in Westeuropa, schätzt de Vries, hätte es mindestens das Dreifache gekostet, eine vergleichbare Distanz zurückzulegen. Die niederländischen Passagierkähne waren weithin bekannt. Als er zum ersten Mal in den Westen reiste, traf Nikolai Karamsin in Kurland (Lettland) zwei Deutsche; diese sagten zu ihm: »Wer etwas über die Welt lernen will, sollte nach Holland reisen. Die Menschen dort haben ein wunderbares Leben, und sie fahren alle in Booten herum!« Auf symbolischer Ebene mindestens ebenso wichtig waren die Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Vorhersagbarkeit. Üblicherweise setzten nicht bloß Schiffe zu nur ungefähr festgelegten Zeiten Segel, auch Kutschen fuhren »am Morgen« oder »am Abend« ab. Der genaue Fahrplan der niederländischen Passagierkähne war daher ungewöhnlich genug, dass viele Reisende ihn kommentierten. So schrieb der Engländer William Bromley 1702 mit einer Mischung aus Erstaunen und Bewunderung: »Die Ankunfts- und Abfahrtszeit des Bootes wird so pünktlich eingehalten, dass es beim Glockenschlag ablegt, ohne auf irgendjemanden zu warten.« Das war Teil einer allgemeinen Entwicklung weg von einer

»messianischen« Zeitvorstellung, wie Walter Benjamin sie nannte, die im Mittelalter und bis weit in die Frühe Neuzeit hinein vorgeherrscht hatte. Sie war charakterisiert von mangelndem Bewusstsein für das Verstreichen der historischen Zeit und dem Glauben an die »Gleichzeitigkeit von Vergangenheit und Zukunft in einer unmittelbaren Gegenwart«. Deshalb wunderte sich auch niemand, wenn beispielsweise Hieronymus Bosch Figuren aus dem Neuen Testament malte, als lebten sie im Brabant des 15. Jahrhunderts, oder wenn Paolo Veronese dieselben Szenen darstellte, als spielten sie im Venedig des 16. Jahrhunderts. Anders formuliert trat, wie von Aaron Gurewitsch und anderen dargelegt, an die Stelle einer zyklischen, von endlosen Wiederholungen geprägten Zeitwahrnehmung eine lineare, gerichtete, so dass das »Rad des Schicksals« als vorherrschende Metapher vom »Pfeil der Zeit« abgelöst wurde.

Symptom und Ursache dieser Entwicklung zugleich war die wachsende Beliebtheit von Uhren und Armbanduhren. Im Verein mit Neuerungen wie den niederländischen Fahrplänen führten diese zu einem anderen Zeitempfinden – einer »homogenen und leeren Zeit«, die als diachron und per Kalender und Uhr messbar wahrgenommen wurde. Als die Vorstellung »Zeit ist Geld« einmal in der Welt war, hatte Betreibern von Kutschen- und Schiffsverbindungen mit der Einstellung »Wir fahren los, wenn uns danach ist« das letzte Stündlein geschlagen. Auf einer Fahrt mit einem Passagierkahn in den Vereinigten Niederlanden notierte Sir William Temple 1670: »Durch diese bequeme Art des Reisens verliert ein arbeitsamer Mann keine fürs Geschäftliche nutzbare Zeit, denn er schreibt, isst oder schläft unterwegs; schließlich ist die Zeit arbeitender oder fleißiger Männer der wichtigste heimische Rohstoff jedes Landes.« Dieser Wandel hatte auch weitreichende kulturelle Auswirkungen, da die Vorstellung eines »Zeitbudgets« den Tag zunehmend in Arbeits- und Freizeit aufteilte und zu einer Unterscheidung zwischen Kunst und Alltagstätigkeiten führte. Wie wir in einem späteren Kapitel sehen werden, förderte das nicht nur die Autonomie der Kunst, sondern auch ihre Sakralisierung.

Von Passagierkähnen auf niederländischen Kanälen, die von ruhig und langsam, aber zielstrebig dahintrottenden Pferden gezogen wurden, mag uns dieser Exkurs weit weggeführt haben, aber es schadet nicht, sich die

enge Verknüpfung von Verkehr und Kommunikation in Erinnerung zu rufen. Nicht die unbedeutendste Verbindung zwischen ihnen war schlicht die Frage des Wohlstands. Bisher haben wir Wasserstraßen ausschließlich als eine Möglichkeit betrachtet, Passagiere zu befördern. Ebenso wichtig, wenn nicht wichtiger, war ihre Rolle für den Warentransport. Der Zustand der Straßen war so schlecht, dass es aufgrund der Zahl der nötigen Zugtiere sehr teuer war, schwere Fracht auf ihnen zu transportieren. Viele »Straßen« waren so schmal und so schlecht befestigt, dass Fahrzeuge auf Rädern gar nicht darauf fahren konnten, man also auf Packpferde oder Packesel zurückgreifen musste, von denen eines maximal 130 Kilogramm Gewicht tragen kann. Wo die Bedingungen es zuließen, konnte ein von einem einzelnen Pferd gezogener Wagen bis zu fünfmal so viel transportieren. Auf einer »Makadam-Straße« hoher Qualität, wie man sie erst Ende des 18. Jahrhunderts antraf, und auch dann nur selten, konnte dieser Wert auf bis zu zwei Tonnen gesteigert werden. Doch selbst in diesem günstigsten Fall musste das transportierte Gut sehr wertvoll sein, wenn die Gewinnspanne von den Transportkosten nicht sehr rasch aufgezehrt werden sollte.

Konnte man das Frachtgut hingegen vom Rücken des Packpferdes oder der Ladefläche des Wagens in einen Lastkahn umladen, sah die Sache plötzlich ganz anders aus. Befuhr der Kahn einen Fluss, so konnte nun ein einziges Pferd dreißig Tonnen ziehen, handelte es sich um einen geraden, ruhigeren Kanal, sogar fünfzig Tonnen. Das lag auf der Hand und war allgemein bekannt. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts zeigte sich der französische Technokrat und Experte für Befestigungsanlagen Marschall Vauban überzeugt: »Ein einziges Boot mit ordentlichen Ausmaßen kann in ruhigem Wasser mit sechs Mann und vier Pferden ... so viel Ladung aufnehmen, wie 200 Mann und 400 Pferde auf einer durchschnittlichen Straße nur mit größter Anstrengung transportieren könnten.« Ähnliche Zahlen galten für den Transport zur See. Ein englischer Autor schätzte 1670, dass ein kleines 30-Tonnen-Schiff ebenso viel von London nach Bristol befördern könne wie einhundert Pferde zu Land. Ein anderer Engländer, Sir Robert Southwell, quantifizierte die Kostenersparnis: Der Transport zur See war seiner Schätzung zufolge zwanzigmal billiger als

der zu Lande. Die größten Nutznießer dieser Diskrepanz waren jene, die mit sperrigem Gut von geringem Wert handelten. Ein einzelner Mensch konnte in seiner Hosentasche Diamanten mit sich herumtragen, die ein Vermögen wert waren, doch um eine Menge Kohle oder Getreide von gleichem Wert zu transportieren, bedurfte es einer ganzen Flotte von Kähnen – oder eines ganzen Heeres von Wägen.

Indes waren nicht alle europäischen Länder mit schiffbaren Wasserstraßen gleich gesegnet. Tatsächlich gab es ein steiles Nordwest-Südost-Gefälle. Kein Ort auf den Britischen Inseln ist weiter als 100 Meilen oder 160 Kilometer von der Küste entfernt, und die Niederlande bestehen aus ebenso viel Wasser wie Land. Zudem bilden die Mündungen der Themse, des Severn und des Humber in Großbritannien, ebenso wie das Rheindelta in den Niederlanden, tiefe Einschnitte ins jeweilige Landesinnere. Schätzungen des französischen Wirtschaftshistorikers Maurice Aymard zufolge waren die Vereinigten Niederlande das einzige Land Europas, in dem der Transport zu Wasser hinsichtlich der beförderten Menge den zu Lande deutlich übertraf. In England betrug dieses Verhältnis eins zu eins. In Deutschland lag es bei eins zu fünf, in Frankreich dagegen bei eins zu zehn. Der Kontrast zwischen den beiden zuletzt Genannten mag überraschen, doch mit einem Blick auf die Karte erschließt sich der Grund. Deutschland hat für seine Größe eine kurze Küste, wird aber in regelmäßigen Abständen von schiffbaren Flüssen durchzogen, die ungefähr von Südosten nach Nordwesten fließen, namentlich vom Rhein mit seinen verschiedenen Nebenflüssen (Neckar, Main, Nahe, Mosel, Saar, Ruhr), von der Weser, der Elbe, der Oder und der Weichsel. Im Süden ist die im Schwarzwald entspringende Donau bereits in Ulm schiffbar und hat zahlreiche Nebenflüsse, allen voran den Inn, der bei Passau in sie mündet und die Wassermenge mehr als verdoppelt.

Frankreich wurde von der Natur mit einer ausgedehnten Küste beschenkt, aber nur mit drei Flüssen vergleichbaren Potenzials. Der berühmteste davon, die Seine, war zudem wegen ihres mäandrierenden Laufs unter frühneuzeitlichen Bedingungen besonders schwierig zu befahren. Die Rhône hatte aufgrund des Einflusses der Alpen den Hang, im Frühling zu schnell und im Sommer zu langsam zu fließen; etwa drei Monate

im Jahr war sie komplett unbefahrbar. Der mit Abstand bedeutendste Fluss Frankreichs war die Loire, die von Lyon im Süden kommend bis Orléans nach Nordwesten fließt und dann hinüber zum Atlantik bei Nantes. Doch auch hier verhinderten Sandbänke und der unregelmäßige Wasserpegel, ihr ganzes Potenzial zu nutzen. Der Mensch musste der Natur unter die Arme greifen. Wenn der potenzielle Lohn groß genug war, das bewiesen zwei große Projekte im 17. Jahrhundert, war es durchaus möglich, die nötige Fantasie, das erforderliche Kapital und den entsprechenden politischen Willen aufzubringen. Im Jahr 1642 wurde nach 38-jähriger Bauzeit ein bedeutender neuer Kanal fertiggestellt, der die Loire via Loing und Seine mit Paris verband und dabei von Briare an der Loire aus zunächst 39 Meter Steigung und dann ein Gefälle von 81 Metern überwand, ehe er bei Montargis in den Loing mündete. Zwischen 1682 und 1692 ergänzte ihn der Herzog von Orléans durch einen zweiten Loire-Loing-Kanal, hauptsächlich um das Holz aus seinen Wäldern abzutransportieren. Zusammengenommen sorgten die beiden Kanäle für ein derartiges Verkehrsaufkommen, dass der Loing es nicht mehr bewältigen konnte und bis zum Zusammenfluss mit der Seine parallel eine zusätzliche Wasserstraße angelegt werden musste. Zwar sorgte dieser Komplex hinsichtlich der notorischen Versorgungsprobleme der Hauptstadt für Abhilfe, doch war die Transportgeschwindigkeit nach wie vor gering. Infolge launischer Strömungen und anderer natürlicher Hindernisse konnte es sein, dass eine Schiffsladung von Nantes bis Paris sechs bis acht Monate unterwegs war, um eine Entfernung von weniger als 400 Kilometern zurückzulegen. Die Tatsache, dass dieser Route dennoch der Vorzug gegenüber dem Transport auf dem Landweg eingeräumt wurde, legt, wie Roger Price angemerkt hat, ein vielsagendes Zeugnis über den beklagenswerten Zustand der französischen Straßen ab.

Das andere Großprojekt war der Canal du Midi, ursprünglich Canal royal en Languedoc genannt. Dieser verband den Atlantik mit dem Mittelmeer und wurde vom englischen Kanalhistoriker Charles Hadfield als »der großartigste Kanal, der bis heute westlich von China gebaut wurde« und »die herausragende europäische Ingenieurleistung des 17. Jahrhunderts, möglicherweise seit römischer Zeit« gefeiert. Als er 1681 nach einer Bau-

zeit von lediglich 15 Jahren von einem Heer von 10 000 Arbeitern fertiggestellt wurde, war er 240 Kilometer lang und hatte 101 Schleusen, darunter die beeindruckende achtstufige Schleusentreppe bei Béziers, drei große Kanalbrücken, den ersten Kanaltunnel Europas, das weltweit erste künstliche Reservoir für die Wasserversorgung und einen eigenen Kanalhafen am Mittelmeer in Sète aufzuweisen. Mit gutem Grund also feierte Corneille diese »Verbindung zweier Meere«, die Schiffen einen 3200 Kilometer langen Umweg ersparte, während Voltaire den Kanal »ob seines Nutzens, seiner gewaltigen Ausmaße und der bei seinem Bau überwundenen Schwierigkeiten« als »Glanzleistung« pries. Noch einhundert Jahre nach seiner Fertigstellung vermochte er Reisende zu begeistern. So notierte Joseph Townsend 1786 auf seinem Weg nach Spanien:

Am nächsten Tag dinierten wir in Béziers, einer Stadt, in die der Kanal von Languedoc ständig die reichen Früchte der Landwirtschaft spült. Hier finden der Mais, der Wein, der Weinbrand, die Oliven und Öle eines vormals vom Handel abgeschnittenen Landes regen Absatz; und von hier aus wird das ganze Gebiet, bei geringen Transportkosten, mit den Produkten weit entfernter Länder versorgt.

Dem fügte Arthur Young ein Jahr später die Lobrede hinzu: »Dies ist der herrlichste Anblick, der sich mir in ganz Frankreich geboten hat. Hier bist Du, Louis XIV., wahrhaft groß! Hier verteilst Du an das Volk, mit großzügiger und milder Hand, Annehmlichkeit und Fülle!« Bezeichnenderweise war dieses große Werk ursprünglich kein staatliches Projekt. Die Initiative ging von Pierre-Paul Riquet aus, der ein Landgut an der Route des Kanals besaß und von einer »Chaussee vom Meer im Westen zu jenem im Osten« träumte, die ihm auch dabei behilflich sein sollte, seine Erzeugnisse zu potenziellen Käufern zu transportieren. Glücklicherweise landete sein *mémoire* zu diesem Thema auf dem Schreibtisch von Colbert, Minister und rechte Hand von Louis XIV., der zunächst eine Machbarkeitsstudie anordnete und sich dann hinter den gesamten Plan stellte. 7500000 Livres von der dafür nötigen gewaltigen Summe

stammten von der Zentralregierung, 6 000 000 Livres von den Landständen des Languedoc, während 2 000 000 von Riquet persönlich aufgebracht wurden.

Riquet ging an seinem großen Projekt Bankrott und starb sechs Monate bevor es fertiggestellt war. Sein Schicksal markierte nicht den Beginn, sondern das Ende des französischen »Kanalzeitalters«. Nachdem sich auf diesem Gebiet einhundert Jahre lang kaum etwas getan hatte, nahm der Kanalbau erst in der Regierungszeit Louis' XVI. wieder Fahrt auf, wobei keines der drei Großprojekte 1789 abgeschlossen war. Vom Canal de Bourgogne, der Paris mit dem Mittelmeer verbinden sollte, waren 1793 lediglich fünfzig Kilometer verwirklicht. Erst 1810, mit der Eröffnung des Canal de Saint-Quentin, schloss Frankreich wieder zur Spitze der europäischen Kanalbaunationen auf. Andernorts ging es deutlich rascher voran. In den Vereinigten Niederlanden, wo ebenes Gelände und Wasser im Überfluss die Baukosten senkte und die große Bevölkerungsdichte für eine hohe Nachfrage sorgte, kam es in den mittleren Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts zu einem regelrechten »Kanalieber« (de Vries). Auch in Brandenburg wurde der Aufbau eines Kanalnetzes durch die Vielzahl an langsam fließenden, schiffbaren Flüssen erleichtert, auch wenn hier die Städtedichte weitaus geringer war. In den 1660er Jahren stellte Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst (reg. 1640–88) einen vierzig Kilometer langen Kanal fertig, der die Spree mit der Oder verband und so den Handel mit schlesischen Gütern über Berlin und Hamburg Richtung Nordsee ankurbeln sollte. Das Projekt, einschließlich der Kräne, Hafenanlagen und so weiter in Berlin, wurde aus der Privatschatulle des Kurfürsten finanziert. Der vom Historiker Günter Vogler als »erste Großtat eines deutschen Fürsten auf wirtschaftlichem Gebiet« gepriesene »Müllroser Kanal« war die Initialzündung für den Aufstieg Berlins zum Wirtschaftszentrum Nordostdeutschlands. Weitere Projekte unter seinem Sohn Friedrich (reg. 1688–1713), Kurfürst von Brandenburg und ab 1701 »König in Preußen«, führten dazu, dass Anfang des 18. Jahrhunderts drei der großen deutschen Flüsse – Weser, Elbe und Oder – durch Kanäle verbunden waren.

Mit dem Wachstum der Bevölkerung West- und Südeuropas stieg die Nachfrage nach osteuropäischem Getreide, so dass weiterhin wirtschaft-

liche Anreize für einen weiteren Ausbau bestanden. Friedrich der Große war sich des Nutzens sehr bewusst, wie er in seinem »politischen Testament« von 1752 erklärte. In seinen frühen Regierungsjahren entstand mit dem Plauer Kanal eine Abkürzung der langen Schleife der Unteren Havel, und die Wiederherstellung des Finowkanals ermöglichte eine kürzere Verbindung zwischen dem zweiten Berliner Fluss, der Havel, und der Oder. Unter anderem verkürzte das die Fahrzeit zwischen Magdeburg an der Elbe und Stettin an der Odermündung. Laut Friedrich dauerte der Transport von Massengütern wie Salz nach Ostpreußen, Pommern und Schlesien nun eine Woche kürzer als zuvor, und Rohmaterialien aus Russland wie Leder konnten nach Stettin importiert und über die Kanäle und Flüsse nach Magdeburg verschifft werden, wo sie zu Fertigprodukten verarbeitet und nach ganz Deutschland exportiert wurden. Der zwischen 1772 und 1775 gegrabene Bromberger Kanal stellte eine bedeutende Erweiterung des preußischen Kanalnetzes nach Osten dar, indem er die Oder mit der Weichsel verband und so eine Kette aus inländischen Wasserstraßen vervollständigte, die von Ostpreußen bis zur Nordsee reichte. Für die ganz Weitsichtigen zeichneten sich mit den Entwicklungen gegen Ende der langen Regierungszeit Friedrichs weitaus größere Quellen von Wohlstand und Macht für den preußischen Staat ab. Im Jahr 1772 ermächtigte er eine niederländische Gesellschaft, Kohle die Ruhr hinunter zu einem kleinen Hafen am Zusammenfluss mit dem Rhein zu transportieren. Der kleine Schifffahrtsplatz in Duisburg-Ruhrort sollte zum größten Binnenhafen Europas werden, zum Umschlagplatz der Güter der am stärksten industrialisierten Region. Als Friedrich der Große 1786 starb, lagen von den 1000 Kilometern an künstlichen Wasserstraßen im Heiligen Römischen Reich nicht weniger als 85 Prozent auf preußischem Staatsgebiet. Gleichzeitig existierte dort nicht ein einziger befestigter Straßenabschnitt. Es gab also allen Grund, wie es der Journalist Schubart tat, Besucher zu drängen, den Blick von den erbärmlichen Straßen abzuwenden und auf die großartigen Wasserstraßen zu richten.

In Großbritannien dagegen dauerte es ziemlich lange, ehe es zu Kanalprojekten auf französischem, niederländischem oder gar preußischem Niveau kam. Teilweise lag das an den hier zur Verfügung stehenden natür-

lichen Alternativen für den Schiffsverkehr. Das Gesamtgewicht der per Schiff an der langen Küstenlinie entlangtransportierten Güter stieg im Verlauf des 17. Jahrhunderts um zwei Drittel. Gleichzeitig nahm durch Ausbaggern, den Bau von Schleusen und das Entfernen von Hindernissen die Länge der schiffbaren Flüsse zu, von circa 1100 Kilometern im Jahr 1660 auf mehr als 1400 um die Jahrhundertwende und nahezu 1800 in den 1720er Jahren – ein Zuwachs von fast 60 Prozent in wenig mehr als einem halben Jahrhundert. Bereits 1650 konnten größere Kähne die Themse bis nach Oxford hinauffahren, eine Generation später war der Severn bis Welshpool schiffbar. Allerdings hatte die Küsten- und Binnenschifffahrt ihre eigenen Probleme. Eine ständige Sorge waren Verluste durch Schädlinge oder eindringendes Wasser, und die vielen Seekriege, zuerst gegen die Niederlande und dann gegen Frankreich, machten kleine, schutzlose Küstensegler zur leichten Beute von Kaperschiffen. Sie konnten sich zwar begleiteten Konvois anschließen, doch dafür mussten sie lange Verzögerungen in Kauf nehmen, bis eine ausreichend große Anzahl von Schiffen beisammen war.

Auch Flüsse hatten ihre Grenzen. Ihr schwerwiegendster Nachteil bestand darin, dass sie ihre Fließrichtung nicht ändern konnten, um sich den wechselnden Bedürfnissen der Menschen anzupassen. Das vermochten nur Kanäle. Das »Kanalzeitalter« in Großbritannien begann ein gutes Jahrhundert nachdem die Niederlande das »Kanalfieber« gepackt hatte. Modellhaft war der vom Duke of Bridgewater erbaute, 1761 eröffnete Kanal, auf dem die Kohle aus seinen Minen bei Worsley ins rasch expandierende Manchester transportiert wurde. Der Erfolg fand ein reges publizistisches Echo und inspirierte eine Vielzahl ähnlicher Vorhaben. Das ehrgeizigste Projekt von Bridgewaters Ingenieur James Brindley war der sogenannte Grand Trunk, der den Mersey mit dem Trent bei Wilden Ferry verband und so (als »Stamm« oder »Rückgrat« des Kanalnetzes) eine Verbindung zwischen der englischen West- und Ostküste herstellte. Das verschaffte den Midlands und den dort ansässigen Fabrikanten Zugang zu Häfen und Exportmärkten. Weitere Verbindungen zur Themse und zum Severn sorgten dafür, dass es im englischen Königreich Ende des 18. Jahrhunderts keinen Landstrich ohne Zugang zum nunmehr landesweiten

Netz aus Binnenwasserstraßen gab. Und England war nicht das einzige der drei britischen Königreiche, die von dieser Entwicklung profitierten: Ab 1790 durchquerte ein Kanal Schottland vom Forth bis zum Clyde, ab 1804 ein weiterer Irland von Dublin bis zum Shannon. Dieser Wandel ging so schnell vonstatten, dass er sehr bewusst wahrgenommen wurde und ein Gefühl des Triumphs über natürliche Hindernisse, die dem Streben nach Wohlstand im Wege standen, auslöste. Als Thomas Pennant 1780 auf seiner Reise von Chester nach London die Kanalbrücke des Grand Trunk bei Stonefield erblickte, wurde er von Ehrfurcht ergriffen:

Parallel zu meiner Straße verläuft jene großartige Unternehmung, der Kanal zur Verbindung der Meere im Osten und im Westen, der ersonnen wurde, auf dass beide Seiten des Königreichs mühelos an den Erzeugnissen beider teilhaben können. Andernorts ermöglicht es die Beschaffenheit der Natur, dieses Ziel leicht umzusetzen. Ägypten und Holland liegen dem Arbeiter eben zu Händen. Unser ehrgeiziger Genius [aber] spottet über Hindernisse nur, und Schwierigkeiten entfachen unseren Eifer nur noch mehr; unsere Aquädukte spannen sich über unsere einst bewunderten, nunmehr zum Zwecke der Schifffahrt verschmähten Flüsse: Wir ebnen Täler ein und durchbohren Berge. Wie wäre es einem Propheten wohl ergangen, der vor vierzig Jahren geweissagt hätte, einst würden zwanzig Tonnen schwere Schiffe über Stonefield hinwegfahren? Und doch geschieht heute genau dies.

Drei weitere europäische Initiativen im Bereich des Kanalbaus verdienen es, hier erwähnt zu werden. Die ergiebigste wurde 1777 in Dänemark begonnen, um die Landenge zwischen Nord- und Ostsee zu überwinden. Die neue Wasserstraße, eine Kombination aus der bis Rendsburg schiffbaren Eider und einem von dort nach Kiel führenden Kanal, wurde 1785 fertiggestellt und für »allen Nationen Europas« offen stehend erklärt. Im ersten Betriebsjahr wurde sie von 453 Schiffen passiert, eine Zahl, die bis 1789 auf 1072 pro Jahr anstieg. Die anderen beiden Großprojekte wurden in Spanien in Angriff genommen und waren ein Beweis für die dynami-

sche Wirtschaftsentwicklung dort. Im Jahr 1770 erfolgte der erste Spatenstich für einen breiten Kanal zur Umfahrung des nicht schiffbaren Abschnitts des Ebro zwischen Navarra und Saragossa, durch den Navarra und der Norden Zugang zum Mittelmeer erhielten. Dieser 85 Kilometer lange Kanal wies unter anderem eine beeindruckende, 1,6 Kilometer lange Kanalbrücke auf, die das Jalón-Tal überspannte. Selbst der allzu kritische Joseph Townsend war angesichts dessen, was er 1786 in Saragossa entstehen sah, beeindruckt. Nichts könne perfekter sein als die hier von 3000 Soldaten und Bauern erbauten Schleusen und Anlegeplätze, notiert er, nicht ohne missmutig hinzuzufügen, englische Kanäle vermöchten dasselbe viel billiger und effizienter, weil sie schmaler und weniger tief seien, »doch verachtungswürdige Kanäle solcher Art könnten weder den Ehrgeiz eines Spaniers befriedigen noch seinen Vorstellungen von wahrer Größe entsprechen.« Der Bau eines zweiten Kanals, der von Segovia bis zum Golf von Biskaya reichen sollte, machte in derselben Zeit große Fortschritte, geriet während der französischen Revolutionskriege jedoch ins Stocken.

Anderswo in Europa sorgte eine Kombination aus schwierigem Terrain und einem Mangel an Kapital, technischer Expertise und Interesse seitens der Regierung dafür, dass die Verfügbarkeit von Wasserstraßen von den Launen der Natur abhing, sprich davon, ob diese schiffbare Flüsse bot oder nicht. In Portugal konnte der Tejo oberhalb von Lissabon nur für wenige Kilometer von Schiffen befahren werden, ehe Felsen und Wasserfälle den Weg versperrten. Ende des 17. Jahrhunderts hatte eine Gruppe niederländischer Ingenieure einen Vorschlag unterbreitet, wie man ihn über den Manzanares bis Madrid schiffbar machen könnte, sich damit jedoch eine Abfuhr eingehandelt, verbunden mit dem selbstgefälligen Hinweis: »Wenn Gott gewollt hätte, dass diese beiden Flüsse schiffbar sind, so hätte er dafür keinerlei menschlicher Hilfe bedurft.« Bei der wirtschaftlichen Modernisierung der Habsburgermonarchie war das Fehlen eines Wasserstraßennetzes kein geringes Problem. Abgesehen vom kurzen Wiener Neustädter Kanal und einer Handvoll kleinerer Initiativen gab es keine Wasserwege. Der Blick auf die Karte legt den Schluss nahe, die Natur habe dem Menschen die Mühe abgenommen, indem es

ihm den mächtigsten Fluss Europas geschenkt habe: die Donau, welche das Habsburgerreich auf einer Länge von mehr als 1000 Kilometern vom Nordwesten her Richtung Südosten durchströmt. Leider war die Donau in der weiten ungarischen Ebene praktisch nicht schiffbar, weil sie von großen Sumpfgebieten gesäumt wurde. Diese gingen darauf zurück, dass der Fluss im Frühjahr regelmäßig über die Ufer trat, und hatten zur Folge, dass der Hauptfluss über weite Teile des Jahres mit schweren Gütern gar nicht erreicht werden konnte. Für die Entwässerungs- und Kanalisierungsarbeiten, die zur Überwindung dieses Problems nötig gewesen wären, fehlten dem magyarischen Adel die Mittel und der Ehrgeiz.

Noch stärker machten sich dieselben Hemmnisse in Russland bemerkbar. Von den verschiedenen Erfordernissen des Kanalbaus war dort nur eines reichlich vorhanden – Arbeitskräfte. Dabei kam dem Transport zu Wasser hier vergleichsweise größere Bedeutung zu als irgendwo sonst in Europa, weil die Distanzen so riesig und die natürlichen Ressourcen und Absatzmärkte des Landes so ungünstig verteilt sind: Die Kornkammer liegt südlich der am dichtesten besiedelten Regionen, die größten Eisenerzvorkommen befinden sich im östlichen Ural, die Wälder erstrecken sich im Wesentlichen im Norden, und die besten Häfen sind an der westlichen oder südlichen Peripherie anzutreffen. Folglich hat sich die Zahl der im Kanalbau Beschäftigten laut Arcadius Kahan im Lauf des 18. Jahrhunderts nahezu vervierfacht, von 60 000 auf 220 000. Bis zum Ende jenes Jahrhunderts hatte sich Russland Zugang zur Nordküste des Schwarzen Meeres verschafft und das Asowsche Meer ganz unter seine Kontrolle gebracht. Nach der Annexion der Krim durch Katharina die Große 1783 und der erfolgreichen Verteidigung dieses Gebietsgewinns im Krieg von 1787–91 gegen die Türken kontrollierte Russland alle vier nach Süden fließenden Flüsse Osteuropas: den Dnister, den Bug, den Dnjepr und den Don. Innerhalb weniger Jahre waren bestehende Häfen ausgebaut und neue angelegt worden, was eine wirtschaftliche Entwicklung auslöste, die allmählich zu einer neuen Nord-Süd-Ausrichtung der russischen Wirtschaft führen sollte. Im Jahr 1786 fuhren auf dem Schwarzen Meer achtzig Schiffe unter russischer Flagge; zehn Jahre später hatte sich diese Zahl verdoppelt. Dabei handelte es sich jedoch nicht nur um einen wirt-

schaftlichen Wandel, sondern um eine geopolitische Zäsur, deren Bedeutung mit dem Sieg Großbritanniens über Frankreich im Ringen um die Vorherrschaft auf den Weltmeeren vergleichbar war, denn Russland betrachtete den Balkan und den Mittelmeerraum fortan als seiner engeren Interessensphäre zugehörig. Daraus folgten das russische Eingreifen in die französischen Revolutionskriege von 1798 und der Zusammenbruch der Ersten Republik, der Krimkrieg der 1850er Jahre und die Verdrängung Österreichs aus Italien und Deutschland, ja in gewisser Hinsicht auch der Erste Weltkrieg.

Wem diese Projektion in die Zukunft etwas weit hergeholt erscheint, der findet für das Wechselspiel von Wasserstraßen und Machtpolitik auch ganz konkrete Beispiele. So stand Friedrich dem Großen klar vor Augen, dass er mit der Annexion Schlesiens von 1740 die Oder und damit die ganze Region wirtschaftlich und strategisch unter seine Herrschaft brachte. Unter den Vorzügen der ersten Teilung Polens von 1772 nicht der geringste war die Überlegung, dass Preußen fortan den Unterlauf der Weichsel kontrollierte. Wie Friedrich der Große in seinen *Denkwürdigkeiten vom Hubertusburger Frieden bis zum Ende der Polnischen Teilung* mit Genugtuung festhielt, verschaffte ihm seine jüngste Erwerbung die Kontrolle über den polnischen Getreidehandel, so dass Preußen »nie mehr eine Teuerung oder Hungersnot zu befürchten« habe.

Zölle und Wegegelder

Ein großer Vorteil für die Transportindustrie auf den Britischen Inseln war, dass es (von Mautstraßen abgesehen) keine inländischen Zollschranken oder -gebühren gab. Fast überall in Europa waren diese allgegenwärtig. Insbesondere in ländlichen Gebieten, wo es schwierig war, an Bargeld zu kommen, stellten durchreisende Händler verlockende Ziele dar. Sobald diese eine Grenze passierten, eine Stadt betraten, eine Furt durchquerten, über eine Brücke fuhren, einen Gebirgspass erklommen oder was auch immer, hielt nicht selten jemand die Hand auf. Der Rhein zum Beispiel gehört zu den großen natürlichen Wasserstraßen der Welt. Selbst in Zeiten von Eisen- und Autobahn wimmelt es auf ihm von Schif-

fen. Doch zur Zeit des Ancien Régime wurde dieses Geschenk der Natur von der Habgier des Menschen mit Füßen getreten. Zwischen Basel und Rotterdam gab es nicht weniger als 38 Zollgrenzen, die von 19 verschiedenen Obrigkeiten kontrolliert wurden. Dem Kurfürsten von der Pfalz unterstanden sieben davon, dem Kurfürsten von Köln fünf. In der Folge kostete eine Ladung Salz, bestehend aus 200 Säcken, deren Preis in Köln 400 Taler betrug, bei Ankunft in Frankfurt am Main bereits 712 Taler, wobei drei Viertel des Mehrpreises auf das Konto von Zollgebühren gingen. Die Zeit, die der Händler damit verschwendete, alle paar Kilometer anhalten zu müssen, damit die Ladung inspiziert, geschätzt und besteuert werden konnte, ist dabei noch gar nicht mitgerechnet. Das war nicht nur im Westen Deutschlands so: Auf der Elbe passierte man zwischen Pirna und Hamburg 35 Zollposten. Angesichts der Zersplitterung des Heiligen Römischen Reichs und hartnäckiger politischer und konfessioneller Rivalitäten bestand auf eine Zollunion wenig bis keine Hoffnung. Ganz im Gegenteil: Im Jahr 1777 kam der Schiffsverkehr auf dem Rhein aufgrund eines Disputs zwischen dem Landgrafen von Hessen-Kassel und der Stadt Köln drei Monate lang komplett zum Erliegen.

Politische Einheit war indes keine Garantie für Handelsfreiheit. Im Habsburgerreich gab es nicht nur zwischen, sondern auch innerhalb der einzelnen Provinzen Zollposten, die sich im Besitz des Souveräns, der Stände, von Klöstern, Städten und sogar Privatmännern befanden. Da ranghohe Beamte in den einzelnen Landesteilen vom herrschenden System oftmals selbst profitierten, war der Reformeifer herzlich wenig ausgeprägt. Ehe die ärgsten Auswüchse aus der Welt geschafft wurden und ein gewisses Maß an Standardisierung Einzug hielt, bedurfte es des eisernen Willens Josephs II. und seiner aufgeklärten Bürokraten. Im Jahr 1775 schaffte er in der Westhälfte seines Herrschaftsgebiets (den österreichischen Erblanden, Böhmen und Mähren) mit Ausnahme von Gebühren, die für den Straßenerhalt bestimmt waren, sämtliche Binnenzölle ab. In Tirol, den Territorien in Südwestdeutschland und in den österreichischen Niederlanden galten allerdings weiterhin Sonderregelungen. Joseph hatte auch Ungarn und Siebenbürgen einbeziehen wollen, doch aufgrund der Weigerung des ungarischen Adels, einen als gerecht erach-

teten Anteil an den direkten Steuern zu bezahlen, blieben die östlichen Gebiete außen vor. Sie verharrten zu den Kernlanden in einer »kolonialen« Beziehung, als Lieferanten von billigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen und als Monopol-Absatzmärkte für Fertigerzeugnisse. Eine vergleichbare Situation und einen ähnlich begrenzten Anlauf zur Beseitigung von Handelsbarrieren gab es in Italien, wo 1783 in der Toskana und zehn Jahre später im Kirchenstaat die Binnenzölle abgebaut wurden.

Das Heilige Römische Reich und die Habsburgermonarchie waren bekanntlich besonders zersplittert. Doch in Ländern wie Frankreich oder Spanien, die wie Einheitsstaaten aussahen, in Wirklichkeit jedoch Konglomerate aus einzelnen, im Lauf der Jahrhunderte erworbenen Territorien waren, herrschten dieselben Verhältnisse. Was die Erhebung von Zöllen betrifft, waren Kastilien, das Baskenland, Navarra, Aragon und Andalusien eigene Staaten, so dass es häufig billiger war, Erzeugnisse auf dem Seeweg zu importieren anstatt aus anderen Landesteilen. Dasselbe galt für Frankreich, das im Hinblick auf den Binnenhandel alles andere als ein einziges Königreich war. Die französischen Provinzen ließen sich in zwei Gruppen einteilen. Die erste (Normandie, Picardie, Île-de-France, Champagne, Burgund, Bourbonnais, Nivernais, Berry, Orléanais, Touraine, Poitou, Anjou und Maine) bildete insofern eine Einheit, als zwischen ihren Provinzen freier Warenverkehr herrschte und Zoll nur einmal fällig wurde, wenn Ware von oder nach außerhalb dieser Gruppe ein- bzw. ausgeführt wurde. Daneben gab es jedoch eine zweite große Gruppe von Provinzen (Artois, Flandern, Bretagne, Guyenne, Saintonge, Languedoc, Provence, Dauphiné und Lyonnais), die Zoll bezahlen mussten, wenn sie miteinander oder mit einem Mitglied der anderen Gruppe Handel trieben. Hinzu kamen drei in jüngerer Zeit erworbene Provinzen (das Elsass, Lothringen und die Franche-Comté), die mit dem Ausland frei handeln konnten, aber vom übrigen Frankreich durch Zollschranken getrennt waren.

Außerdem waren Spanien wie Frankreich von einem breiten Spektrum an Wegezöllen geplagt – von königlichen über grundherrlichen bis hin zu städtischen. In manchen Fällen wurden diese für eine tatsächliche Dienstleistung wie die Instandhaltung einer Straße oder Brücke ver-

langt, doch zumeist waren sie zu einem Vorwand ausgeartet, um Reisende zu schröpfen. Colbert hatte die Intendanten 1679 angewiesen, besonderes Augenmerk auf die Reform missbräuchlich erhobener Wegegelder (*péages*) zu legen – vergeblich. Vier Jahre später berichtete der Intendant von Limoges:

Die Wegezölle vermehren sich mit jedem Tag, mit der Folge, dass Waren nicht von den höher in die tiefer gelegenen Regionen des Limousin transportiert werden können, ohne auf einem 16 Wegstunden langen Straßenabschnitt 16 bis 17 verschiedene Wegezölle zu berappen. Überdies verlangen die Grundherren, was ihnen beliebt, denn anders als das Gesetz es bestimmt, stellen sie kein Schild auf, von dem der Zolltarif abzulesen wäre, sondern fordern von Reisenden, was sie wollen. Und diese zahlen, weil sie vermeiden wollen, dass ihre Waren konfisziert werden und sie vor Gericht ziehen müssen.

Im Folgenden wurden mehrere Anläufe gemacht, um die schlimmsten Auswüchse auszumerzen – allein im Languedoc wurden zwischen 1729 und 1782 154 Wegezölle aufgehoben –, doch eine große Zahl blieb bis zur Revolution in Kraft. Die Auswirkungen von Wegegeldern und Zollabgaben auf den Handel sind unschwer zu erraten. Im Jahr 1696 stellte Pierre Boisguilbert fest, die Provence sei voller Naturprodukte, für die sich auf Pariser Märkten hohe Preise erzielen ließen. Doch leider, fuhr er fort, seien die von Menschenhand gemachten Hindernisse derart zahlreich, dass eine Reise, die nicht länger als vier oder fünf Wochen dauern müsste, künstlich auf dreieinhalb Monate ausgedehnt werde. In die gleiche Kerbe haute Vauban, als er 1707 in seinem *Projet d'une dixme royale* beklagte, der Wucher habe den Bauern den Transport ihrer Erzeugnisse zu den Märkten derart verleidet, dass sie die Ernte lieber auf den Feldern vergammeln ließen.

Als wären all diese Hemmnisse für den Binnenhandel nicht genug, galt es auch noch, mit einer großen Bandbreite bei der Höhe von allerhand Verbrauchssteuern fertigzuwerden. Ein Gut, das jede Französin und jeder

Franzose brauchte, aber niemand selbst herstellen konnte, war Salz. Allerdings war Frankreich in sechs Regionen mit sechs unterschiedlichen Sätzen bei der Salzsteuer (*gabelle*) unterteilt – mit der Folge, dass der Preis von 62 Livres pro Doppelzentner in den »Pays de grandes gabelles« (den zwölf zentralfranzösischen Provinzen einschließlich der Île-de-France) bis zu fünf Livres pro Doppelzentner in den »Pays exempts« (den »befreiten« Provinzen Artois, Flandern, Hennegau, Béarn und Navarra) schwankte. Adam Smith sah im einheitlichen Steuersystem und in der Tatsache, dass es keine Binnenzölle gab, »einen der Hauptgründe für den Wohlstand Großbritanniens«. Könnte man diese Regelung doch auf Irland und die Kolonien ausdehnen, so Smith weiter, so wäre der Wohlstand noch größer: »In Frankreich sind die Abgabengesetze, die in den einzelnen Provinzen gelten, unterschiedlich. Die Folge ist eine Vielzahl von Steuerbeamten, die an den Grenzen zum Königreich und zu fast jeder einzelnen Provinz entweder die Einfuhr bestimmter Waren verhindern oder sie mit einem Zoll belegen, was natürlich zu nicht unerheblichen Unterbrechungen im Binnenhandel führt.« Im Verein mit den anderen, bereits besprochenen Hemmnissen sorgten diese Unterschiede für eine starke Behinderung des Handels. Schätzungen zufolge summierten sich die Kosten für den Transport einer Ladung Wein im Wert von 500 Livres von Muret (Haute-Garonne) nach Paris Mitte des 18. Jahrhunderts aufgrund der Transportkosten, Wegegelder, Zölle und Steuern auf 501 Livres.

Wo immer zwei Gebiete mit unterschiedlichen Preisen für dasselbe Gut aneinandergrenzen, blüht der Schmuggel, und je größer der Preisunterschied, desto größer die Gewinnspanne und desto größer die Zahl der Schmuggler. Joseph Townsend schrieb 1786 während seiner Reise durch Frankreich: »Ein Adliger aus Berry erzählte mir, diesseits des Flüsschens, das an seinem Schloss vorbeifließe, koste ein Scheffel Salz vierzig Sou, jenseits vierzig Livres, also das Zwanzigfache. Infolgedessen seien für die Kontrolle der Schmuggler an seinen Ufern nicht weniger als zweitausend Soldaten zu Fuß und zu Ross stationiert.« Der Schmuggel war im damaligen Frankreich eine weitverbreitete Beschäftigung. In ihrer klassischen Studie über die Armen im Frankreich des 18. Jahrhunderts stellt Olwen Hufton mit auf detaillierter Quellenkenntnis fußender Über-

zeugung fest, dass die Zahl der Schmuggler definitiv in die Hunderttausende ging und möglicherweise eine Million übertraf. Das überrascht nicht, konnte ein Kind doch so viel verdienen wie ein Landarbeiter an einem ganzen Tag, indem es ein paar Pfund Salz über eine Salzsteuer-grenze trug. Selbst Hunde ließen sich für den Transport des »weißen Goldes« abrichten, was wiederum die Behörden veranlasste, ihre eigenen vierbeinigen Agenten auszubilden, um Schmuggelhunde abzufangen. Da das Gesetz so offenkundig absurd und die Zahl der Beteiligten so hoch war, war das Schmuggeln mit keinerlei Stigmatisierung verbunden. Ganz im Gegenteil – Schmuggler wie Louis Mandrin und Cartouche waren Volkshelden.

Die Post

Das Reisen zu Wasser, ob auf dem Meer, einem Fluss oder einem Kanal, hatte gegenüber den Fortbewegungsarten zu Lande zahlreiche Vorteile, war aber auch mit einem gravierenden Nachteil behaftet: seiner Langsamkeit. Seereisende mochten gelegentlich von Rückenwind profitieren und schneller vorankommen, zumeist waren sie jedoch zu mühsamem Kreuzen, bei Flaute gar zur Bewegungslosigkeit verurteilt. Auf Binnenwasserstraßen kamen Schiffe nur so schnell voran, wie die Zugtiere laufen konnten, sprich im Schrittempo. Das musste auch Arthur Young feststellen, als er von Venedig nach Bologna reiste, zuerst übers Meer und dann auf einem Kanal: »Die Mittel der Sprache reichen gar nicht aus, um den Eindruck zu beschreiben, den ich von dieser Reise gerne vermitteln würde. Die Zeit, die ich damit verbracht habe, zähle ich zu den unerquicklichsten Tagen, die ich je erlebt habe, eintausend Prozent zu den schlimmsten, seit ich England verlassen habe; doch ich hatte keine Wahl: Die Straßen sind derart berüchtigt schlecht, oder besser derart unbrauchbar, dass sich keine *vetturini* [Kutscher] finden; selbst jene, deren Vermögen es ihnen erlaubt, per Postkutsche zu reisen, legen diese Strecke zu Wasser zurück.« Die Zustände auf dem billigen, aber quälend langsamen Kahn waren so erbärmlich, dass Young die 200 Kilometer überwiegend zu laufen vorzog. Selbst auf den gastlicheren niederländischen Kanälen

war die trauerzugsgleiche Geschwindigkeit für ungeduldige Engländer mehr, als sie ertragen konnten. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts kommentierte James Mitchell: »Diese Fortbewegungsart scheint ein gutes Beispiel dafür zu sein, wie es hier in den Niederlanden generell zugeht; sie kostet wenig Geld, aber viel Zeit ... Während Niederländer drei Meilen pro Stunde zurücklegen, sind es bei Engländern sechs oder acht, und das vermittelt eine Ahnung vom Unterschied hinsichtlich der Einstellung und Energie der beiden Nationen.«

Zu diesem Zeitpunkt waren Mitchell und seine Landsleute beim Reisen zu Lande einen Standard gewohnt, an dem gemessen niederländische Kähne sehr zu wünschen übrig ließen. Die rasante Zunahme der Reisegeschwindigkeit auf britischen Straßen, die durch Mautstraßen möglich wurde, haben wir bereits gesehen. In den 1780er Jahren drückte eine weitere Erfindung noch stärker aufs Gas: die Postkutsche. Bislang waren Briefe auf den wichtigsten Postkursen von einem berittenen Diensthöten transportiert worden, einem »Postjungen«, den ein unzufriedener Kunde als »faulen Kerl auf einer ausgemergelten Mähre« beschrieb, »der, weit davon entfernt, sich gegen einen Räuber verteidigen zu können, mit größerer Wahrscheinlichkeit mit ihm unter einer Decke steckte.« Der fragliche Kunde, der Impresario John Palmer aus Bath, war überzeugt, dass er das besser hinbekam. Im Jahr 1784 erteilte ihm sein Freund William Pitt, der seit dem vorangegangenen Dezember das Amt des Premierministers innehatte, die Genehmigung, eine regelmäßige Postkutschenverbindung von Bristol nach London anzubieten. Die Kutsche fuhr um vier Uhr nachmittags los und kam am frühen Morgen des folgenden Tages in der Hauptstadt an; sie beförderte sowohl Briefe als auch Passagiere. In Sachen Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit stellte das einen solchen Fortschritt dar, dass das Angebot im Verlauf der folgenden zwei Jahre auf zahlreiche weitere Städte ausgedehnt wurde. Im Jahr 1786 hatte sich die Reisezeit von Edinburgh nach London von dreieinhalb Tagen auf sechzig Stunden verringert. Eine Zeit lang ging man davon aus, dass es eine Kombination aus Eisenbahn und Fabrikwesen war, die einer strukturierteren Zeitauffassung Vorschub geleistet habe. Tatsächlich jedoch war es die Postkutsche, die die Menschen zwang, in so kurzen Einheiten wie Minu-

ten zu denken. So wurde Passagieren der Linie von London nach Glasgow mitgeteilt, sie hätten genau 35 Minuten Zeit, zu Abend zu essen, von 16:36 Uhr bis 17:11 Uhr. Wer sich mit der Nachspeise zu lange Zeit ließ, hatte das Nachsehen, wenn die Kutsche davonrauschte. Als das »Eisenbahnzeitalter« anbrach, waren die Reisenden also »psychologisch und horologisch vorbereitet«, wie David Landes es ausgedrückt hat.

Der Beitrag des Briefes zur Verbesserung des Reisens (und umgekehrt) bringt die Symbiose zwischen Verkehr und Kommunikation auf den Punkt. Zwischen dem 17. und dem 18. Jahrhundert kam es zu einem Qualitätssprung bei der Fortbewegung von Privatpersonen, und zur selben Zeit kam es auch zu einem Qualitätssprung bei den Postdienstleistungen. Führend auf dem europäischen Festland war das Liniennetz der Familie Thurn und Taxis, den glücklichen, aber auch geschäftstüchtigen Nutznießern eines erstmals Anfang des 16. Jahrhunderts verliehenen kaiserlichen Monopols. Das von ihnen bekleidete Amt des kaiserlichen Generalpostmeisters war zwar erblich, aber kein Ruheposten, machten ihnen doch mehrere deutsche Fürstentümer Konkurrenz, allen voran Brandenburg-Preußen und Sachsen, wo es im späten 18. Jahrhundert 760 beziehungsweise 140 Postämter gab. Zu diesem Zeitpunkt war das Thurn-und-Taxis-Netz so dicht geknüpft, dass kein deutscher Ort weiter als einen halben Tagesmarsch von der nächsten Poststation entfernt lag, und so gut organisiert, dass Briefe innerhalb von 24 Stunden in ganz Europa 150 Kilometer weit transportiert werden konnten. Zwischen 1750 und dem Ausbruch der Französischen Revolutionskriege erzielte die Familie Schätzungen zufolge 25 500 000 Gulden Gewinn (in heutiger Währung fast vier Millionen Euro). Auch wenn die Thurn und Taxis sich 1867 dem Verstaatlichungsdruck beugen mussten und Bismarcks Norddeutscher Bund die letzten Reste ihres Unternehmens übernahm, und ungeachtet der Skandale in jüngerer Zeit, ist die Familie noch immer eine der reichsten Deutschlands, wenn nicht der Welt.

In Frankreich gab es typischerweise ein höheres Maß an Zentralisierung. Dort wurde bereits 1477 eine »Königliche Post« gegründet, auch wenn die Universität von Paris auf ihr althergebrachtes Recht, einen eigenen Postdienst zu betreiben, erst 1719 endgültig verzichtete. Ursprüng-

lich sollte sie zur Übermittlung offizieller Nachrichten dienen, doch ab 1603, als Henry IV. es den königlichen Kurieren erlaubte, Briefe von Privatpersonen zuzustellen, wurden auch die Möglichkeiten genutzt, Geld damit zu verdienen. Im Jahr 1671 konnte eine der berühmtesten Briefeschreiberinnen, Madame de Sévigné, an ihre Tochter schreiben: »Ich bin voller Bewunderung für die unermüdlichen Postjungen, die unsere Briefe hin- und hertragen; es gibt keinen Tag in der Woche, an dem sie sie nicht bringen könnten; sie sind stets zur Stelle und jede Stunde des Tages im ganzen Land unterwegs. Welch ehrenwerte Leute! Wie hilfreich sie sind, und Welch wunderbare Erfindung die Post doch ist!« Im Jahr 1763 war das Postwesen so weit entwickelt, dass ein gewisser M. Guyot einen *Guide des lettres* veröffentlichen konnte, der sich ausschließlich mit dem Schreiben und Empfangen von Briefen befasste. Als die Revolution ausbrach, hatte Frankreich 1320 Postämter, und diese spielten eine wichtige Rolle bei der Verbreitung wahrer und erfundener Geschichten über die Vorgänge in Paris und Versailles.

Noch günstiger waren die Voraussetzungen für einen Durchbruch der Post in England, wo die Entfernungen kürzer, die Bevölkerungsdichte höher und die Urbanisierung sowie die Herausbildung einer öffentlichen Sphäre ihrer Zeit besonders weit voraus waren. In für sie typischer Manier sahen die Stuarts in der Post in erster Linie eine Geldquelle. Als der Duke of York 1685 als James II. den Thron bestieg, bezog er aus den Gewinnen der Post die gigantische Summe von 43 000 Pfund jährlich; diese verdankte sich neben der Vielzahl an verschickten Briefen der Großzügigkeit seines älteren Bruders. Und er war nicht der Einzige: Eine der zahlreichen Mätressen seines Bruders, die Duchess of Cleveland (mit dem Geburtsnamen Barbara Villiers), bezog 4700 Pfund im Jahr. Es ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie tief die Ehrfurcht vor Privatbesitz in der britischen politischen Kultur verwurzelt ist, dass sie diesen Anspruch ihrem Sohn vermachen konnte, dem Duke of Grafton, über den er generationenlang weitervererbt wurde, bis er Ende des 19. Jahrhunderts schließlich für 91 000 Pfund abgelöst wurde.

Insbesondere zwei Entwicklungen leisteten dem Aufbau eines nationalen Kommunikationsnetzes Vorschub – zunächst in England und dann

auf den gesamten Britischen Inseln. Die erste ging auf eine Privatinitiative von William Dockwra in London zurück, der ein privates Postnetz nur für London anstieß, das für einen Penny pro Umschlag Post innerhalb eines Radius von elf Kilometern abholte und auslieferte. Indem er Hunderte Tavernen, Kaffeehäuser und Geschäfte als Annahmestellen gewann, konnte er einen Service anbieten, dessen Geschwindigkeit alles in den Schatten stellte, was heute zu haben ist, denn tagsüber wurden Briefe nicht weniger als einmal pro Stunde abgeholt und zugestellt. Der Duke of York sah darin natürlich eine Verletzung seines Monopols und ergriff umgehend Rechtsmittel, um eine Schließung der »Penny Post« zu erwirken. Doch die Nachfrage – und die Ertragschancen –, die Dockwra mit seiner Initiative aufgezeigt hatte, waren so groß, dass die staatliche Post sich gezwungen sah, einen Ersatz anzubieten. Die zweite Entwicklung war der Aufbau eines Systems durch Ralph Allen nach 1720, das Städte direkt miteinander verband, ohne jedes Mal den Umweg über London zu machen. In den 1750er Jahren war ganz England und der Großteil von Wales daran angeschlossen. Es besteht kein Zweifel, dass zum Zeitpunkt der Thronbesteigung von George III. 1760 die meisten größeren Städte mit der Hauptstadt und untereinander durch ein effizientes Postsystem mit täglicher Zustellung verbunden waren.

Das Nord-Süd-Gefälle, das wir bei den Straßen festgestellt haben, war im Postwesen weniger stark ausgeprägt. Trotz der Schwierigkeiten, auf die Reisende in Spanien trafen, war das Land bereits im 16. Jahrhundert in den Genuss eines guten Postdienstes gekommen – ein Erbe des Bedürfnisses der Habsburger, mit ihren weitverstreuten Besitzungen zu kommunizieren. Auch in Italien war es den Habsburgern zu verdanken, dass Post auf der Halbinsel einigermaßen rasch und sicher ankam. Ab 1746 war Italien zugleich der Ausgangspunkt für eine Postverbindung mit dem Osmanischen Reich, die von Neapel über Otranto, Ragusa (dem heutigen Dubrovnik) und Thessaloniki nach Konstantinopel führte. Das Postwesen in Russland, das auf östlichen Vorbildern beruhte, hatte ebenfalls eine lange Tradition. In einem Land mit einem Überfluss an billigen Arbeitskräften war es in den 1760er Jahren möglich, auf der Strecke

Sankt Petersburg–Moskau 13 000 Postbedienstete zu beschäftigen. Eine Generation zuvor zählte der Diplomat Friedrich Christian Weber zwischen beiden Städten »vierundzwanzig Post-Stationes« und war ob ihrer Effizienz beeindruckt: »Solche Gemachlichkeit und wenige Unkosten der Fuhren machten die *Communication* zwischen Petersburg, Moskau und Archangel ... sehr leicht.« Andernorts hingegen verhinderten Kommunikationsprobleme sowohl physischer Art, in Gestalt der riesigen Distanzen und verschwindend kleinen Zahl von Straßen, als auch symbolischer Natur, in Gestalt des Analphabetentums der breiten Masse, dass sich mehr als ein Minimalangebot entwickelte. Bis eine Depesche aus Moskau selbst in größeren Provinzhauptstädten anlangte, dauerte es eher Wochen als Tage, und Bewohner von Orten abseits der Haupttrouten lebten ihr Leben, ohne von Nachrichten aus der Welt jenseits des unmittelbaren Umlands behelligt zu werden.

Briefeschreiben konnte man lehren. Entsprechende Handbücher und Anleitungen, sogenannte Briefsteller, erfreuten sich im späten 17. Jahrhundert besonderer Beliebtheit. Ratschläge, wie man in Liebesdingen oder in der Geschäftswelt am wirkungsvollsten für die eigene Sache eintritt, fanden auf ihre Vervollkommnung bedachte englische Briefeschreiber beispielsweise im Buch *A Flying Post with a Packet of Choice new Letters and Complements; containing a Variety of Examples of witty and delightful Letters, upon all Occasions, both Love and Business* aus der Feder eines »W. P.« (1678). Einer der erfolgreichsten Ratgeber des 18. Jahrhunderts wurde von niemand anders als Samuel Richardson verfasst und 1741 veröffentlicht, also *bevor* er seine großen Briefromane schrieb. Meist wurde das Buch einfach *Familiar Letters* genannt, doch der vollständige, blumige Titel zeugt davon, wie ehrgeizig das Projekt war: *Letters Written to and for Particular Friends, on the Most Important Occasions, Directing not only the Requisite Style and Forms to be Observed in Writing Familiar Letters; But How to Act Justly and Prudently, in the Common Concerns of Human Life*. In 172 Musterbriefen erteilte Richardson allenthalben praktische wie moralische Ratschläge, etwa in »An einen jungen Händler, der aus geschäftlichen Gründen zumeist in Eile ist, mit der Empfehlung, mit *Methode* und *Fleiß* ans Werk zu gehen« oder in »Von

einem Gentleman, der einer alten, reichen Witwe, die sich anschickt, einen blutjungen, unbekümmerten Gentleman zu heiraten, heftige Vorhaltungen macht«.

Diese Briefschreibmanie verdankte sich nicht zuletzt den Verbesserungen im Postwesen. Madame de Sévigné hätte ihrer Tocher keine 1700 Briefe geschrieben und Horace Walpole keine 1600 an Madame du Deffand oder mehr als 800 an Sir Horace Mann (den er in den 44 Jahren ihrer Korrespondenz niemals persönlich traf), wenn sie nicht zuversichtlich gewesen wären, dass diese auch zugestellt werden. Die Post schuf ein Netz in ganz Europa (und über den Atlantik hinweg), über das die immer zahlreicher werdenden Intellektuellen Ansichten, Informationen und Tratsch austauschen konnten. Zugleich beeinflusste das Medium auch die Botschaft, denn die relative Unmittelbarkeit, mit der nun über weite Entfernungen hinweg kommuniziert werden konnte, ermunterte zu einem vertraulicheren und subjektiveren Stil. Ja, Goethe ging so weit, dem hervorragenden Postdienst der Thurn und Taxis einen Teil der Schuld an der Fülle sentimentaler Korrespondenz zu geben.

2. Bevölkerung

Im Jahr 1798 wurden, in ganz verschiedenen Ecken Europas, zwei bedeutende Abhandlungen zum Thema Bevölkerung veröffentlicht. Mehr Autorität hatte zweifellos diejenige aus der Feder von Joseph von Sonnenfels, dem führenden Politikwissenschaftler der österreichischen Aufklärung. In seinem *Handbuch der inneren Staatsverwaltung, mit Rücksicht auf die Umstände und Begriffe der Zeit* fasste er die vorherrschende Ansicht zusammen, derzufolge eine große und wachsende Bevölkerung etwas Positives darstellte. Ja, er ging so weit zu fordern, dass das demographische Wachstum zur »Hauptgrundlage der Staatswissenschaft« erhoben werden sollte, aus dem guten Grund, dass es die »allgemeine Wohlfahrt entweder von Seite der Sicherheit oder von Seite der Bequemlichkeit« befördere. Je größer die Bevölkerung, argumentierte Sonnenfels, desto größer die landwirtschaftliche Produktivität eines Landes und desto aus-

geprägter seine Fähigkeit, sich gegen Feinde von außen und Dissidenten im Innern zur Wehr zu setzen. Um jeden Zweifel auszuräumen, wies er darauf hin, dass die Steuerlast des Einzelnen umso kleiner ausfalle, je mehr Menschen etwas zu den Ausgaben des Staates beitragen. Hinter diesem auf gesundem Menschenverstand beruhenden Ansatz stand die Überzeugung, dass die Weltbevölkerung seit der Antike abgenommen habe – eine Ansicht, die Sonnenfels mit den meisten seiner Zeitgenossen teilte, einschließlich Voltaire und Montesquieu. Letzterer bemerkte düster: »Wenn dieser Bevölkerungsschwund nicht aufhört, wird die Welt in eintausend Jahren einer Wüste gleichen.«

Eine ganz andere Sichtweise brachte im selben Jahr der junge englische Gelehrte Thomas Malthus in seiner *Abhandlung über das Bevölkerungsgesetz, oder eine Untersuchung seiner Bedeutung für die menschliche Wohlfahrt in Vergangenheit und Zukunft* zu Papier. Mit 32 war er ziemlich genau halb so alt wie Sonnenfels, doch seine Vorstellung von der Zukunft fiel mindestens doppelt so pessimistisch aus. Sein Hauptaugenmerk lag auf der Widerlegung des Glaubens an die Vervollkommnungsfähigkeit der Menschheit, wie ihn Fortschrittsoptimisten wie William Godwin und der Marquis de Condorcet vertraten. Malthus ging von zwei Prämissen aus: »Nahrung ist eine unabdingbare Voraussetzung für die menschliche Existenz« und »die Leidenschaft zwischen den Geschlechtern ist notwendig und wird in etwa auf ihrem derzeitigen Niveau verharren«. Diese beiden Naturgesetze seien jedoch von ungleicher Wirkmächtigkeit, denn »die Stärke des Bevölkerungswachstums ist ungleich größer als das Vermögen der Erde, die Existenz des Menschen zu sichern«. Ein Mann und eine Frau könnten mehrere Kinder zeugen, die ihrerseits dasselbe tun könnten. Die Bevölkerung nehme somit in geometrischer Progression zu, der Bodenertrag hingegen nur arithmetisch. Anders ausgedrückt: Die Zahl der Menschen, die aus der Folge 1, 2, 4, 8, 16, 32, 64, 128 hervorgehe, könne man nicht mit Ressourcen ernähren, deren Wachstum auf der Folge 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 beruhe. Die unweigerliche Konsequenz sei, dass das Bevölkerungswachstum von der Natur gebremst würde, sobald es an die durch diese Diskrepanz vorgegebene Grenze stoße. Eine Kombination aus Elend und »Lasterhaftigkeit« (womit der Pfarrer Malthus Empfäng-

nisverhütung meinte) werde alsbald dafür sorgen, dass sich ein neues Gleichgewicht einstelle.

Langfristig sollte keiner von beiden recht behalten, aber 1798 erschienen beide Positionen glaubwürdig. Im Lauf von Sonnenfels' Leben (er war 1732 geboren worden) waren Hand in Hand mit der Bevölkerung seines Landes auch dessen Macht und Wirtschaftskraft gewachsen. Einer der vier Kaiser, denen er diente, Joseph II., erklärte als zentralen Grundsatz, dass »die Macht und das Vermögen eines Staates ... in der Stärke der Population« beruhen. Doch überall in Europa wurde die düstere Prognose Malthus' von in unregelmäßigen Abständen wiederkehrenden Subsistenzkrisen gestützt – nicht zuletzt von den Ernteausfällen, die man als Brandbeschleuniger der Französischen Revolution ansehen kann. Gut möglich, dass Malthus, hätte er etwas länger gelebt (er starb 1834), grimmige Genugtuung angesichts des Elends der »hungrigen Vierziger« empfunden hätte, insbesondere angesichts der Hungersnot und des anschließenden Massenexodus, die innerhalb von lediglich fünf Jahren die irische Bevölkerung von 8 400 000 auf 6 600 000 dezimierten. Wie diese Ambivalenz nahelegt, markierte das Ende des 18. Jahrhunderts eine Schwelle zwischen dem Alten und dem Neuen. Wie wir sehen werden, hatte die Ära zwischen 1648 und 1815 demographisch zwar viele moderne Züge, in vielerlei Hinsicht glich sie jedoch eher dem 15. als dem 20. Jahrhundert.

Zahlen

Weshalb die Demographie von allen Zweigen der Geschichtswissenschaft zu den umstrittensten zählt, ist unschwer nachzuvollziehen. Einerseits sind ihre Vertreter in der Lage, Berechnungen mit einer Genauigkeit von mehreren Dezimalstellen durchzuführen und so den trügerischen Eindruck von Präzision zu erwecken. Andererseits sind die Berechnungsgrundlagen für die Zeit vor den Volkszählungen des 19. und 20. Jahrhunderts so bruchstückhaft, dass zur Beschreibung der Ergebnisse Wörter wie »schätzen« oder auch »raten« schon zu präzise erscheinen. Offenbar bleibt nur die Wahl zwischen gewagten Aussagen über die Bevölkerungs-

zahlen ganzer Staaten und der mikroskopischen »Rekonstitution« kleiner Gemeinden, woraufhin auf diesem winzigen Fundament riesige, luftige Theoriegebäude errichtet werden. Vor allem in Regionen mit mangelhafter Verkehrserschließung, vernachlässigbarem Alphabetisierungsgrad und einer schlecht ausgebauten bis nicht vorhandenen Verwaltung, wie Ungarn nach der Rückeroberung durch die Habsburger Ende des 17. Jahrhunderts, lässt sich über das Bevölkerungsniveau fast nichts aussagen. Da die demographische Entwicklung für das Verständnis dieser oder irgendeiner anderen Epoche jedoch so grundlegend ist, kommen wir um den Versuch nicht herum, eine Art von Grundgerüst zu erstellen – und seien die Bausteine noch so zweifelhaft und teilweise schlicht nicht aufzutreiben.

Ein guter Ausgangspunkt dafür ist eine Zusammenfassung der besten Schätzungen zur Bevölkerungszahl einer Reihe europäischer Länder zwischen der Mitte des 17. und dem Ende des 18. Jahrhunderts (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Bevölkerung europäischer Länder, 1650–1800 (in Millionen)

	1650	1700	1750	1800
Europa		110	140	190
Österreich-Böhmen	4,1	4,6	5,7	7,9
Belgien	2	2	2,2	2,9
Vereinigte Niederlande	1,9	1,9	1,9	2,1
England & Wales	5,6	5,4	6,1	9,2
Frankreich	21	21,4	25	29
Deutschland ¹	10	15	17	24,5
Ungarn ²		3		9,25
Irland	1,8	2,8	3,2	5,3
Italien	11,3	13,2	15,3	17,8
Polen	3	2,8	3,7	
Portugal	1,5	2	2,3	2,9
Preußen			3,6	6,2
Russland	7	15	19	37
Skandinavien	2,6	2,8	3,6	5

	1650	1700	1750	1800
Schottland	1	1	1,3	1,6
Spanien	7,1	7,5	9,1	10,5
Schweiz	1	1,2	1,3	1,7

1) d. h. jene Teile des Heiligen Römischen Reichs, die ab 1871 zum Deutschen Reich gehörten

2) einschließlich Siebenbürgen

Quelle: vor allem Jan de Vries, *The Economy of Europe in an Age of Crisis 1600–1750*, Cambridge 1976.

Diese statistischen Angaben sind allesamt Näherungswerte, aber manche stehen auf wackligeren Beinen als andere. Die Zahl für England und Wales im Jahr 1650 lässt sich beispielsweise mit größerer Sicherheit eruieren als die für Russland; Letztere könnte völlig danebenliegen. Auch ist es teilweise irreführend, Zahlen für ganze Länder anzugeben, da innerhalb der einzelnen Länder große regionale Unterschiede bestanden. So wuchs in Spanien die Bevölkerung in Provinzen an der Peripherie, insbesondere in Katalonien, Valencia und Galizien, sehr viel rascher als in der zentralen Provinz Kastilien. In Frankreich war die Zunahme in Hainaut, Franche-Comté und Berry am stärksten ausgeprägt, im Pariser Becken, der Bretagne, dem Zentralmassiv, im Südwesten und im Süden moderat und in der Normandie am schwächsten. In Deutschland lagen die Zuwachsraten im dünn besiedelten Osten erwartungsgemäß sehr viel höher als im vergleichsweise dicht besiedelten Westen – tatsächlich war hier eine erhebliche Binnenwanderung zu verzeichnen.

Aber selbst wenn man alle Einschränkungen sorgsam zur Kenntnis genommen hat, kristallisiert sich doch ein Gesamtbild heraus. Chronologisch betrachtet ergibt sich eine Abfolge von Stagnation oder geringem Wachstum (1650–1700), allgemeiner, wenn auch mäßiger Zunahme (1700–1750) und schließlich rascherem Wachstum (1750–1800). Die eigentliche Bedeutung dieser Entwicklung erschließt sich allerdings erst, wenn man sie in einen größeren Zeitrahmen einordnet. Nach den katastrophalen Bevölkerungsverlusten durch den Schwarzen Tod in der Mitte des 14. Jahrhunderts folgte eine Phase der Erholung, die Ende des 15. Jahrhunderts einsetzte und sich im 16. Jahrhundert fortsetzte. Doch um 1600

kehrten die vier apokalyptischen Reiter in vielen Teilen Europas mit Macht zurück und brachten Krieg, Seuchen und Hunger mit verheerenden Folgen für die Demographie. Die große Pestepidemie zum Beispiel, die 1599/1600 durch Kastilien fegte, war nur eine von einer Vielzahl derartiger Heimsuchungen, die dafür sorgten, dass die Bevölkerung in der Region bis 1650 um ein Viertel abnahm. Lediglich England und die Vereinigten Niederlande konnten sich dem allgemeinen Abwärtstrend in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts entziehen. Bei der Entwicklung zwischen 1650 und 1800 handelt es sich also um eine Erholung und ein Wiedereinsetzen des Wachstums. Weitaus wichtiger als das, was vor unserem Betrachtungszeitraum geschah, war jedoch das, was auf ihn folgte. Entgegen aller Warnungen von Malthus wurde das Wachstum der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht durch ein unelastisches Nahrungsmittelangebot gebremst. Im Gegenteil: Die Bevölkerung Europas nahm im gesamten 19. Jahrhundert weiterhin zu, und zwar mit immer schnellerer Geschwindigkeit.

Geographisch kam es, wie Tabelle 2 zeigt, zu einer Verschiebung des demographischen Gleichgewichts in Europa weg vom Mittelmeerraum und hin zum Nordwesten. Dieser Trend wird noch deutlicher, wenn man die einzelnen Länder zu Regionen zusammenfasst (Tabelle 3).

Tabelle 3: Europäische Bevölkerung (in Millionen)

Region	1600	1700	1750	1800
I. Südländer ^a	23,6	22,7	27	32,7
Index	100	96	114	139
II. Mitteleuropa ^b	35	36,2	41,3	53,2
Index	100	103	118	152
III. Norden und Westen ^c	12,0	16,1	18,3	25,9
Index	100	134	153	216
Gesamt	70,6	75,0	86,6	111,8
Index	100	106	123	158

a) Spanien, Portugal, Italien

b) Frankreich, Schweiz, Deutschland

c) England, Schottland, Irland, Niederlande, Skandinavien

Quelle: Jan de Vries, *The Economy of Europe in an Age of Crisis 1600–1750*, Cambridge 1976.

Der renommierte niederländische Wirtschaftshistoriker Jan de Vries, der Tabelle 3 erstellt hat, kommentierte lakonisch, er hätte gerne eine vierte Region hinzugefügt – Osteuropa, bestehend aus Polen und Russland –, dazu mangle es jedoch an ausreichend Daten.

Die Verschiebung des demographischen Gravitationszentrums in Europa war von enormer Tragweite. Im Spätmittelalter und der Renaissance hatten die Mittelmeerländer Europa dominiert. In Produktion, Handel und Bankwesen hatten südeuropäische Städte eine herausragende Stellung inne, auf dem Feld der Kultur hatten die italienischen Stadtstaaten einen Zivilisationsgrad erreicht, der den Vergleich mit dem antiken Griechenland nicht scheuen musste, und in der Politik hatte die spanische Linie der Habsburger ein Reich aufgebaut, in dem die Sonne nie unterging. Im 18. Jahrhundert jedoch fuhren die Menschen aus dem Norden in den Süden wie in ein Museum, und ihre Bewunderung für dessen Vergangenheit wurde einzig von ihrer Verachtung für seinen gegenwärtigen Zustand übertroffen. Rom, schrieb ein englischer Reisender 1778, sei einst »von einer Nation voller Helden und Patrioten bevölkert« gewesen; nun aber befinde es sich »in der Hand des verweichlichten und abergläubischsten Volkes des ganzen Universums«. Wie wir sehen werden, war der relative demographische Niedergang der Region für ein ganzes Bündel von Problemen Ursache und Symptom zugleich.

Eheschließungen und Fruchtbarkeit

Eine denkbare Erklärung für das Wachstum der europäischen Bevölkerung im 18. Jahrhundert liegt im Anstieg der Fertilitätsrate infolge des sinkenden Heiratsalters bei Frauen. Sinkt das durchschnittliche Heiratsalter auch nur um fünf oder sechs Jahre, so führt das zu einer Zunahme der Geburtenzahl um 50 Prozent. Tony Wrigley hat argumentiert, auf ebendiesen Effekt seien in England drei Viertel des Bevölkerungswachstums zwischen 1750 und 1800 zurückzuführen. Fraglos war Heiraten in England im doppelten Wortsinn ein Kinderspiel, lag das Ehemündigkeitsalter für Jungen doch bei 14, für Mädchen bei 12 Jahren. Es bedurfte noch nicht einmal eines Gottesdienstes – es genügte der wechsel-

seitige Treueschwur vor Zeugen oder auch nur die beiderseitige Erklärung der Heiratsabsicht mit anschließendem Geschlechtsverkehr. Allerdings wurde die Hochzeit in England, wie überall in Nord- und Westeuropa, zumeist bis lange nach der Geschlechtsreife aufgeschoben: Das durchschnittliche Heiratsalter lag zwischen 24½ und 26½ Jahren. Zwar ging dieser Wert gegen Ende des 18. Jahrhunderts unbestritten zurück, doch Wrigleys Kritiker haben argumentiert, dass dies dadurch ausgeglichen worden sein könnte, dass Frauen nun vom Kinderkriegen früher genug hatten.

Das späte Heiratsalter – nur jede achte englische Braut war bei der erstmaligen Eheschließung noch im Jugendalter – wurde nicht durch außereheliche Geburten ausgeglichen. Gemessen an den Standards des 21. Jahrhunderts war die Zahl der unehelichen Kinder erstaunlich niedrig: In den meisten Ländern Europas erreichte ihr Anteil kaum je 5 Prozent und lag, etwa in England, häufig unter 2 Prozent. (Heute beläuft sich die Quote im Vereinigten Königreich auf über 30 Prozent.) In Frankreich betrug sie auf dem Land knapp 1 Prozent und in Paris 4 bis 5 Prozent. Allerdings zeigte der Trend im Lauf des 18. Jahrhunderts eindeutig nach oben. Im Jahr 1789 war der Anteil der unehelichen Geburten in französischen Städten mit mehr als 4000 Einwohnern auf 4 Prozent geklettert, in großen Städten auf 12 bis 17 Prozent und in Paris auf 20 Prozent. In Deutschland war im selben Zeitraum ein ähnlicher Anstieg von 2,5 auf 11,9 Prozent zu verzeichnen. Allerdings hätte die moderate Zunahme der Fertilitätsrate, die sich an diesen Zahlen ablesen lässt, insgesamt nur wenig Unterschied gemacht, selbst wenn alle unehelich geborenen Kinder das Erwachsenenalter erreicht hätten. Tatsächlich jedoch war, wie wir sehen werden, bei dieser Gruppe indes eine besonders hohe Kindersterblichkeit zu beobachten.

In den Teilen Europas, in denen Kirchen, Zünfte oder Gutsherren ein hohes Maß an sozialer Kontrolle ausübten, wurde die Entscheidung für eine Aufschiebung der Eheschließung nicht selten von oben auferlegt. In Nord-, West- und Mitteleuropa hingegen war sie zumeist eine freiwillige Reaktion auf wirtschaftliche Umstände; offenbar war die Ansicht weitverbreitet, dass ein Paar erst dann heiraten sollte, wenn es in der Lage

war, einen eigenen Haushalt zu gründen. Hier war auch die Zahl der Frauen am höchsten, die niemals unter die Haube kamen. In Nordwesteuropa blieben 10 bis 15 Prozent, mancherorts sogar 25 Prozent ledig – ein Umstand, der das Bevölkerungswachstum stärker bremste als das späte Heiratsalter. Im Osten und Süden dagegen war dieser Anteil weit aus geringer, desgleichen die Abneigung, sich innerhalb eines größeren Haushalts mit einer untergeordneten Rolle abzufinden; entsprechend lässt sich dort ein niedrigeres Heiratsalter feststellen. Ein Problem war hier wie dort die Mitgift, besonders für Väter, die überwiegend mit Töchtern gesegnet waren, wie Mr. Bennet in *Stolz und Vorurteil*. Der große englische Sozialhistoriker Roy Porter glaubte nicht, dass Sir William Temple (1628–99) übermäßig zynisch war, als er schrieb: »[U]nseren Ehen liegen, wie allen anderen alltäglichen Händeln und Geschäften, ausschließlich Überlegungen zu Interessen und Profit zugrunde; Liebe oder Wertschätzung spielen keinerlei Rolle.« Zweifellos wirken die in Zeitungen veröffentlichten Heiratsanzeigen, die Porter zur Untermauerung seiner Generalisierung zitiert, umso abgebrühter, als es sich bei den Autoren um Kleriker handelt:

EHESCHLIESSUNGEN

Vermählt: Seine Eminenz, der Bischof von St. Asaph, mit Miss Orrell, mit £ 30 000.

Vermählt: Pfarrer Roger Waind, aus York, im Alter von circa 26 Jahren, mit einer mehr als 80-jährigen Dame aus Lincolnshire, die ein Vermögen von £ 8000 sowie zu Lebzeiten £ 300 und einen Vierspanner mitbringt.

Die katholische Kirche, der die Entwicklung eines derartigen klerikalen Unternehmergeists durch den Zölibat verwehrt war, leistete immerhin einen bescheidenen demographischen Beitrag mit Institutionen wie den italienischen *monti di maritaggio*, die mittellosen Mädchen eine Mitgift finanzierten. Die allgemeine Entschlossenheit, einem Abgleiten in die Armut vorzubeugen – »kein Land, keine Heirat« –, verurteilte eine Vielzahl von Männern und Frauen zur Ehelosigkeit oder gar zur Keuschheit.

Die gebräuchlichste Lösung für dieses Problem bestand in katholischen Regionen darin, Zuflucht in einem Kloster zu suchen. Unverheiratete junge Frauen, denen in Ermangelung eines Bräutigams nichts anderes übrig blieb, als Braut Christi zu werden, mussten zwar auch im Kloster eine Mitgift mitbringen, doch deren Summe lag deutlich niedriger. Kaum jemandem ist bewusst, welche Blütezeit monastische Einrichtungen in Europa im 18. Jahrhundert erlebten. Um die Jahrhundertmitte gab es mindestens 15 000 Männer- und 10 000 Frauenklöster, in denen insgesamt etwa 250 000 Personen lebten. Voltaire fasste ihren gesellschaftlichen Beitrag in dem abschätzigen Kommentar: »Sie singen, sie essen und sie verdauen« zusammen. Wie die meisten von Voltaires antiklerikalen Spötteleien war auch dieser hochgradig unfair, denn viele Mönche und Nonnen leisteten in einer Vielzahl von anspruchsvollen Aufgaben harte Arbeit. Aber eines taten sie in der Tat nicht: sich fortpflanzen.

Sie pflanzten sich von ganz seltenen Ausnahmen abgesehen nicht fort, aber es ist gut möglich, dass sie im Verbogenen sexuell aktiv waren. Schenkt man der zunehmend skurrilen antiklerikalen Literatur des 18. Jahrhunderts Glauben, so waren sie sogar mit kaum etwas anderem beschäftigt. Verheiratete Paare dagegen wurden zur sexuellen Aktivität ausdrücklich ermuntert oder gar regelrecht gedrängt; dennoch blieb manche Ehe kinderlos. Verhütung ist ein Feld der demographischen Forschung, das besonders unter einem Mangel an unmittelbaren Belegen leidet, zugleich jedoch eines, auf dem ein ungewöhnliches Maß an Konsens herrscht. Ob es sich um eine Studie über Colyton, Genf, Besançon oder Rouen handelt: Es besteht Einigkeit darüber, dass Familienplanung weitverbreitet war, insbesondere bei den Eliten, und zunehmend an Bedeutung gewann. So ging die Fruchtbarkeitsziffer in Rouen zwischen 1642 und 1792, abgesehen von einem kurzen Intermezzo Mitte des 18. Jahrhunderts, kontinuierlich zurück. Die Zahl der Geburten pro Familie halbierte sich, von acht im Jahr 1670 auf vier in 1800, da Frauen früher mit dem Kinderkriegen aufhörten oder gar nicht erst damit anfangen (der Anteil der Kinderlosen verdoppelte sich im selben Zeitraum von 5 auf 10 Prozent).

Da Protestanten jegliche Form von Verhütung ebenso energisch verurteilten wie Katholiken, sind hinsichtlich der angewandten Methoden

kaum Belege erhalten. Pflanzliche oder magische Rezepte gab es en masse, aber es darf bezweifelt werden, dass diese sonderlich effektiv waren. Sicherer, wenn auch keineswegs unfehlbar, war das Kondom. Dabei handelte es sich angeblich um die Erfindung eines Dr. Condom, der versuchte, die Flut von unehelichen Kindern Charles' II. einzudämmen; wahrscheinlicher ist indes, dass die Bezeichnung von lateinisch *condus* für »Behältnis« abgeleitet ist. Bevor in den 1830er Jahren die Vulkanisierung von Kautschuk erfunden wurde, waren die einzigen verfügbaren Materialien Stoff (zu durchlässig) oder Tierdärme (zu wenig Gefühl). Zwar wurden Kondome zweifellos benutzt, zum Beispiel von James Boswell, vermutlich aber eher zur Vermeidung von Ansteckung als zur Empfängnisverhütung. Wie ein anonym englischer Dichter es 1744 ausdrückte:

Es gilt die von ihr dargebotenen Freuden
Ohne des Kondoms bewährte Hilf' tunlichst zu meiden.

Einen Hinweis auf den schlechten Ruf, den Kondome genossen, liefert die Tendenz, sie als Erfindung eines anderen Landes darzustellen: Engländer nannten sie »französische Briefe«, Franzosen »englische Überzieher«. Weniger umständlich, aber auch unsicherer war das Einführen eines Schwamms in die Vagina und deren Ausspülen nach dem Koitus mithilfe einer Spritze oder eines Bidets, um eventuell zurückgebliebenes Sperma zu entfernen. Literarische Belege lassen darauf schließen, dass diese Kombination vor allem in Frankreich erste Wahl war, wo die allgegenwärtigen Bidets bei Touristen noch vor nicht allzu langer Zeit für Missverständnisse und Erheiterung sorgten.

Die einzig sichere Form der Empfängnisverhütung war die Abstinenz, genauer die Abstinenz von einem Samenerguss in der Vagina. Demographen sind in großer Einmütigkeit überzeugt, dass der Coitus interruptus die beliebteste und zugleich wirkungsvollste Methode darstellte. Leider warf diese hochkomplexe theologische Fragen auf. War es akzeptabel, wenn Mann und Frau einzig um der Lust willen Beischlaf hatten, ohne die Absicht, Kinder zu zeugen? Wies das vorzeitige Herausziehen des

Penis nicht eine beunruhigende Ähnlichkeit mit der Sünde des Onan auf (»Onan aber wusste, dass die Nachkommen nicht ihm gehören würden. Sooft er zur Frau seines Bruders ging, ließ er den Samen zur Erde fallen und verderben, um seinem Bruder Nachkommen vorzuenthalten. Was er tat, missfiel dem HERRN, und so ließ er auch ihn sterben.« 1. Mose, 38:9–10)? Wie sollte man, um ein Beispiel zu nehmen, das anglikanische *Book of Common Prayer* (1662) interpretieren, demzufolge Gott die Ehe aus drei Gründen eingesetzt habe: »zur Zeugung von Kindern«, »als Heilmittel gegen die Sünde und zur Vermeidung von Unzucht; auf dass jene, die nicht über die Gabe der Enthaltbarkeit verfügen, heiraten können« und »um der Gesellschaft, der Hilfe und des Trostes willen, den die Ehegatten beieinander finden, in guten wie in schlechten Tagen«? Dass der Coitus interruptus trotz dieser Probleme weitverbreitet war, davon zeugen nicht zuletzt die zahlreichen – und sehr beliebten – Pamphlete, die sich über ihn ereiferten. Der Autor von *Onania; or the Heinous Sin of Self-Pollution, and all its Frightful Consequences, in both Sexes*, einer Flugschrift, die zwischen 1710 und 1760 zwanzigmal aufgelegt wurde, ließ an seiner moralischen Einordnung keinen Zweifel: Er war absolut inakzeptabel. Als ein Leser in einer Zuschrift argumentierte, er und seine Frau könnten keine weiteren Kinder ernähren, daher sei sein Gewissen rein, wurde ihm unverblümt mitgeteilt, er begehe »eine grässliche Sünde«. Am anderen Ende des theologischen Spektrums wurde das Repertoire an Verhütungsmethoden, das Paaren in der Frühen Neuzeit zur Verfügung stand, von niemandem besser zusammengefasst als vom Marquis de Sade – der auch die von ihm bevorzugte Lösung nicht verschwieg. In *Die Philosophie im Boudoir* (1795) lässt er seine beiden Erzfreigeister einem naiven Mädchen erklären, wie man es vermeidet, schwanger zu werden:

MADAME DE SAINT-ANGE Ein Kind zu bekommen riskiert ein Mädchen nur im Verhältnis zur Häufigkeit, mit der sie den Mann in ihre Fotze eindringen lässt. Möge sie diese Art, der Lust zu fröhnen, gewissenhaft vermeiden; möge sie stattdessen nach Belieben ihre Hand, ihren Mund, ihre Brüste oder ihren Arsch anbieten ...

DOLMANCÉ ... Die Fortpflanzung um ihr Recht zu betrügen und dem zuwiderzuhandeln, was Dummköpfe die Naturgesetze nennen, ist wahrlich äußerst reizvoll. Die Schenkel oder die Achselhöhlen bieten ihm ebenfalls Schlupfwinkel, wo er seinen Samen vergießen kann, ohne eine Schwangerschaft zu riskieren.

MADAME DE SAINT-ANGE Manche Frauen führen Schwämme in ihre Vagina ein; diese fangen die Spermien ab und verhindern, dass sie in das Gefäß vordringen, in dem die Empfängnis stattfindet. Andere bestehen darauf, dass ihre Liebhaber einen kleinen Sack aus venezianischer Haut benutzen, umgangssprachlich Kondom genannt, in das der Samen sich ergießt, so dass er nicht weiterfließen kann. Doch von allen Möglichkeiten ist diejenige, die der Arsch bietet, ohne Zweifel die köstlichste.

Sterblichkeit – Hungersnöte

Ungeachtet der frommen Wünsche des Marquis de Sade blieb Analverkehr die Vorliebe einer Minderheit, nicht zuletzt deshalb, weil diese Praktik so schwer bestraft wurde, wenn sie ans Licht kam. Jedenfalls deutet nichts darauf hin, dass sie zur Zeit des Ancien Régime spürbare Auswirkungen auf die Fertilitätsraten in Europa gehabt hätte. Indes steht außer Frage, dass die kumulative Wirkung von Empfängnisverhütungsmethoden eher zu einem Rückgang als zu einem Wachstum der Bevölkerung beitrugen. Der in einigen Regionen zu beobachtende Trend hin zu einem niedrigeren Heiratsalter wies zweifelsohne in die andere Richtung, reicht als Erklärung für den Bevölkerungsanstieg jedoch nicht aus. Die Demographen kommen daher zum Schluss, auf der Fertilitätsrate basierende Erklärungen seien unzureichend. Stattdessen fokussieren sie ihre Aufmerksamkeit auf die sinkende Sterblichkeit, insbesondere darauf, dass die drei großen Todbringer des 17. Jahrhunderts – Hungersnöte, Kriege und Seuchen – zwar nicht verschwanden, aber doch an Schrecken verloren.

Wohl kein Aspekt des Alltagslebens im 21. Jahrhundert macht es uns schwerer, uns in die Frühe Neuzeit zurückzusetzen, als die Preise für

Nahrungsmittel. Für uns sind sie so selbstverständlich, dass wir sie gar nicht mehr wahrnehmen. Die Stabilität und das niedrige Niveau der Preise von Grundnahrungsmitteln zählen zu den angenehmeren Eigenschaften der Moderne. Ab und zu sorgt es in der Presse für Wirbel, wenn sagen wir ungünstige Wetterverhältnisse in Brasilien den Preis von Instantkaffee um mehr als ein paar Cent steigen lassen, aber im Großen und Ganzen sind die Kosten des wöchentlichen Großeinkaufs von Jahr zu Jahr ziemlich vorhersehbar. Hinzu kommt, dass der für Essen aufgewendete Anteil des Einkommens bei der großen Mehrzahl der Menschen niedrig ist und weiter sinkt. Dies ist eine notwendige Folge der weltweiten Arbeitsteilung, die ihrerseits auf der Verfügbarkeit von schnellem und billigem Transport beruht. Für Haushalte in der Frühen Neuzeit hingegen stellte Essen den mit Abstand größten Posten im Budget dar, und die mit Abstand größte Angst war die vor einem Ernteausfall. Bevor dank der Dampfmaschine die grenzenlose Produktivität der nordamerikanischen Prärie erschlossen werden konnte, stammte der Großteil des Essens aus dem Anbau vor Ort. Wie wir im ersten Kapitel gesehen haben, war es im Zeitalter der Vierfüßer so schwierig, das wichtigste Nahrungsmittel – Getreide – zu transportieren, dass sich ein eventueller Gewinn schon nach wenigen Kilometern in Luft aufgelöst hatte.

Verschärft wurde dieses Problem dadurch, dass man allzu sehr auf Getreide setzte und sich damit extrem vom Wetter abhängig machte. Letzteres bereitete im Zeitabschnitt von 1648 bis 1815 in zweierlei Hinsicht Probleme. Die erste war makroskopischer Art: Es gibt eine Vielzahl von Belegen, dass das Ende des 17. Jahrhunderts Teil einer sehr viel länger währenden »Kleinen Eiszeit« war, die bereits ungefähr hundert Jahre zuvor eingesetzt hatte. Nimmt man die Jahrzehnte von 1920 bis 1960 als Vergleichsmaßstab, so lagen die Durchschnittstemperaturen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts nachweislich 0,9 Grad Celsius und in den 1690er Jahren 1,5 Grad niedriger. Das mag nicht nach sonderlich viel klingen, aber offenbar führte es zu einem gravierenden Rückgang der landwirtschaftlichen Produktivität. Das zweite Problem im Zusammenhang mit dem Wetter war kurzfristiger Natur: die verheerenden Auswirkungen, die ein nasser Winter oder Frühling oder auch nur ein plötz-

licher Hagelsturm zur Erntezeit auf die Erträge haben konnten. Dazu muss man sich in Erinnerung rufen, dass Landwirte in der Frühen Neuzeit ihr Saatgut nicht gezielt auswählten, sondern einfach einen Teil der letzten Ernte aufhoben, dass die angebauten Sorten nicht an Bodenbeschaffenheit und Wachstumsbedingungen angepasst waren, dass der Ertrag selbst in guten Jahren oftmals nicht höher lag als vier bis fünf Körner pro Saatkorn, dass man beim Ernten, Dreschen und Trocknen des Getreides ohne mechanische Geräte auskommen musste und dass die Getreidespeicher in der Regel alles andere als wasserdicht waren.

Vor allem in Nord-, West- und Mitteleuropa wussten Bauern also: Die Frage war nicht, ob, sondern wann es zu einem mageren Jahr kommen würde. Wenn es so weit war, gab es dafür bereits im Frühjahr unverkennbare Anzeichen wie kümmerlicher Wuchs und faulende Wurzeln. Sobald Gerüchte eines drohenden Ernteausfalls die Runde machten, zogen die Preise an, denn wer es sich leisten konnte, füllte eilends die Speisekammer. Alle, die Getreide zu verkaufen hatten – die adligen und kirchlichen Grundbesitzer, die Getreidehändler und die Wohlhabenderen unter den Pachtbauern –, hielten daraufhin ihre Bestände zurück und warteten darauf, dass die Preise ihren Höchststand erreichten. Selbst in einem normalen Jahr brach für Konsumenten (und Regierungen) Ende Frühjahr, Anfang Sommer eine schwierige Zeit an, denn um diese Zeit herum gingen die Getreidevorräte aus dem Vorjahr allmählich zur Neige, und die neue Ernte war noch nicht eingebracht. In Frankreich nannte man diese Zeit der Ungewissheit *la soudure* (den »Engpass«). Stellte sich die Ernte dann tatsächlich als enttäuschend heraus, konnte es passieren, dass die Preise in die Höhe schnellten. Und es kam noch etwas anderes hinzu. Die meisten Bauern bewirtschafteten nicht genug Land, um den eigenen Bedarf zu decken, und mussten einiges auf dem Markt zukaufen. Das dafür nötige Geld verdienten sie, indem sie sich als Arbeiter verdingten oder im Auftrag webten oder spannen. Doch immer dann, wenn sie dieses Zusatzeinkommen aufgrund gestiegener Getreidepreise umso dringender gebraucht hätten, brach die Nachfrage nach Fertigwaren ein, weil die Verbraucher einen so viel größeren Teil ihres Einkommens für Nahrungsmittel ausgeben mussten.

Stand in einem Jahr der Missernte der Herbst vor der Tür, so blieb immer mehr Menschen der Zugang zum Markt verwehrt. Um ihr Überleben zu sichern, verlegten sie sich auf minderwertige Nahrungsmittel, auf das Verspeisen ihres Saatguts, aufs Betteln, auf Verbrechen oder was auch immer. Wer Glück hatte, jung, gesund und erfindungsreich war, mochte den Winter überstehen, aber Gnade ihnen Gott, wenn es im Folgejahr erneut zu einem Ernteausfall kam. Im Mai 1693 notierte ein niederrangiger Beamter im französischen Bistum Beauvais, der Getreidepreis sei nach oben geschneilt, was große Not verursache. Im nächsten Eintrag, elf Monate darauf, lieferte er eine erschütternde Beschreibung einer

unendlichen Zahl armer Seelen, geschwächt von Hunger und Elend, die hungrig und ohne Brot dahinsiechen, auf den Straßen und Plätzen, in den Städten und auf dem Land, weil sie ohne Arbeit oder Beschäftigung kein Geld haben, um Brot zu kaufen ... Im Bemühen, ihr Leben etwas zu verlängern und ihren Hunger ein wenig zu stillen, essen die meisten dieser Armen, da sie kein Brot haben, so unreine Dinge wie Katzen oder das Fleisch von geschundenen und auf Misthaufen geworfenen Pferden, das Blut, das beim Schlachten von Kühen und Ochsen vergossen wird, und die Innereien und Lungen und so weiter, die Köche auf die Straße werfen ... Andere arme Teufel essen Wurzeln und Kräuter, die sie in Wasser kochen, Nesseln und ähnliches Unkraut ... Wieder andere graben die Bohnen und Saatkörner aus, die im Frühjahr ausgesät wurden ... und all das verdirbt den Körper dieser Menschen und lässt ihn allerhand tödliche und ansteckende Krankheiten wie bösartiges Fieber ausbrüten ..., die dann selbst Begüterte und gut Versorgte befallen.

Die demographischen Konsequenzen kann man sich unschwer ausmalen; man muss ja nur die unerträglich vertrauten Bilder von heutigen Hungersnöten am Horn von Afrika auf einen europäischen Kontext übertragen. Wie nicht anders zu erwarten, gingen die Heirats- und die Geburtenraten in den Keller, und die Sterbeziffer – insbesondere die

Kindersterblichkeit – durch die Decke. Schätzungen zufolge verloren während der schrecklichen »Großen Hungersnot« von 1692–94 2 800 000 Menschen oder 15 Prozent der französischen Gesamtbevölkerung ihr Leben. Die 1690er Jahre forderten in ganz West-, Nord-, Mittel- und Osteuropa einen besonders hohen Tribut. In Finnland raffte die Hungersnot von 1696/97 mindestens ein Viertel, vielleicht sogar ein Drittel der Bevölkerung dahin. In Schottland folgte auf die magere Ernte von 1695 eine schreckliche Missernte, 1697 dann eine leichte Besserung, aber 1698 ein vollständiger Ernteausfall. In den am stärksten betroffenen Grafschaften wie Aberdeenshire stieg die Todesziffer auf 20 Prozent. »Wer den Armen ins Gesicht schaut«, schrieb Sir Robert Sibbald, »blickt dem Tod ins Auge«. Lediglich England und die Vereinigten Niederlande blieben von diesem Massensterben verschont, vielleicht weil ihre Landwirtschaftssysteme diversifizierter waren, wahrscheinlicher aber deshalb, weil sie dank gut ausgebauter Wasserstraßen Überschüsse besser verteilen und Vorräte aus dem Ausland importieren konnten.

Europaweite Missernten gab es 1660–63, 1675–79, 1693/94 und 1708/09 – und viele weitere, auf einzelne Regionen beschränkte in den Jahren dazwischen. Doch allmählich besserte sich die Lage. Nach 1709 war Frankreich zwar noch in zahlreichen Jahren mit akuter Nahrungsmittelknappheit konfrontiert, nicht zuletzt 1788/89, erlebte jedoch keine Hungersnot mehr. In den Jahren 1741/42, Anfang der 1770er und Ende der 1780er Jahre wurde Europa von großflächigen Subsistenzkrisen erschüttert. Von Zeit zu Zeit kam es lokal zu Schreckensszenen, die an das Ende des 17. Jahrhunderts erinnerten, etwa als 1763 Sizilien von einem Ernteausfall betroffen war, Zehntausende verhungerten und die öffentliche Ordnung zusammenbrach. Aus den genannten Gründen konnten Nahrungsmittelengpässe in Europa erst ausgerottet werden, als verbesserte Transportmöglichkeiten die Erschließung der weiten Ebenen der Neuen Welt erlaubten. Dennoch markierte das 18. Jahrhundert im Vergleich zu früheren einen großen Fortschritt. Die Erklärung dafür liegt, wie wir in einem späteren Kapitel sehen werden, teils in verbesserten landwirtschaftlichen Methoden, teils in effektiveren staatlichen Maßnahmen. Wahrscheinlich trug auch eine allmähliche Besserung der Wetter-

verhältnisse zur Steigerung des Produktionsniveaus bei. Fest steht: Ein Grund für die großen Unterschiede der demographischen Entwicklung im 17. und 18. Jahrhundert ist zweifellos die gesunkene Häufigkeit und Schwere von Hungersnöten.

Sterblichkeit – Kriege

Die ersten fünfzig Jahre des 17. Jahrhunderts waren Zeuge eines schrecklichen, anhaltenden Blutvergießens gewesen, wie es in der Menschheitsgeschichte seinesgleichen sucht. Während sich in Großbritannien der Streit zwischen den Fraktionen zu einem Bürgerkrieg auswuchs, blieb auf dem Kontinent kaum ein Winkel vom epochalen Ringen zwischen Habsburgern und Bourbonen verschont. Die Folge war eine demographische Katastrophe. Im Jahr 1652 hieß es in einem Bericht an die Kirchenführung zum Zustand der Region rings um Paris, die vom Bürgerkrieg der Jahre 1648–53 betroffen war, der sogenannten Fronde: »Dörfer und Weiler [sind] von aller Geistlichkeit verlassen, die Straßen mit stinkendem Aas und herumliegenden Leichen verseucht, Häuser ohne Türen und Fenster, nichts als Jauchegruben und Ställe, und allüberall Kranke und Sterbende, ohne Brot, Fleisch, Medizin, Feuer, Betten, Laken oder Decken, und weit und breit kein Priester, Medikus, Arzt oder sonst jemand, bei dem sie hätten Trost finden können.« Dabei gehörten die Bewohner des Pariser Beckens noch zu den Glücklichen, denn zumindest war der Konflikt, unter dem sie litten, von vergleichsweise kurzer Dauer. Weiter östlich gab es zu diesem Zeitpunkt eine ganze Generation, die nichts anderes kannte als die Schrecken des Krieges. Im Zuge des Dreißigjährigen Krieges, der seinen Anfang mit dem Prager Fenstersturz am 23. Mai 1618 nahm, wüteten in Mitteleuropa wieder und wieder plündernde Armeen. Verschont blieben neben dem Alpenraum lediglich ein oder zwei glückliche Landstriche im Norden.

Für die Zeitgenossen bestand kein Zweifel, dass es sich, selbst gemessen am furchteinflößenden Standard frühneuzeitlicher Kriegsführung, um einen ungewöhnlich brutalen Konflikt handelte. Sowohl die Literatur, beispielsweise Grimmelshausens *Simplicissimus*, als auch die bildende

Kunst, etwa Jacques Callots *Les Misères et les Malheurs de la guerre*, liefern erschütternde Zeugnisse vom Plündern, Vergewaltigen und Morden der Soldaten. Über das Ausmaß der Verwüstungen haben die Gelehrten späterer Jahrhunderte lang und erbittert gestritten. Nationalistische deutsche Historiker im 19. Jahrhundert wollten allzu gerne glauben, ihr Land sei von ausländischen Mächten zurück ins finstere Mittelalter gestürzt worden, aus dem es erst jetzt – dank Preußen – wieder herausfinde. Später, im 20. Jahrhundert, lösten Narrative wie dieses eine starke Gegenreaktion aus, und das tiefschwarze Bild wurde mit allerhand Einschränkungen etwas aufgehellt. Weitgehender Konsens herrscht jedoch nach wie vor hinsichtlich der 1943 von Günther Franz vorgelegten Zahlen, wonach die Bevölkerung in den Städten um ein Viertel, auf dem Land um ein Drittel dezimiert wurde. Dabei handelt es sich allerdings um Durchschnittswerte – je nach Region konnten die Verluste von 0 bis weit über 50 Prozent reichen.

Dass sich die Bevölkerung Deutschlands nach dem Ende des Krieges wieder erholte, war vielfach nicht mehr als eine Atempause. Als die Armeen sich zurückgezogen hatten, kehrte der Elan der Menschen rasch zurück. Die Personifikation der erstaunlichen Zeugungsfähigkeit und Fruchtbarkeit der Überlebenden war Hans Bosshardt, der im Alter von achtzig Jahren ein viertes Mal heiratete, diesmal seine zwanzigjährige Patentochter. Er hatte drei Kinder mit ihr; das jüngste wurde im selben Jahr geboren, in dem sein sechzig Jahre alter Halbbruder starb. Als das Energiebündel Hans schließlich das Zeitliche segnete, war er hundert Jahre alt, und seine Witwe setzte sein Werk fort, indem sie alsbald wieder heiratete. Leider zeigte sich, dass der Krieg sich nicht für immer verabschiedet hatte. In den 1670er Jahren, als Louis XIV. die Grenzen Frankreichs nach Osten auszudehnen versuchte, kehrte er mit Macht zurück. Kaum hatte die Rheinpfalz sich vom Dreißigjährigen Krieg erholt, da wurde sie von den Truppen von Marschall Turenne verwüstet. Der pfälzische Kurfürst Karl Ludwig machte Louis XIV. persönlich dafür verantwortlich, dass dreißig Jahre Wiederaufbau zunichtegemacht waren, doch das hielt die französischen Truppen nicht davon ab, in den 1680er Jahren mehrfach zurückzukehren. Als 1689 Heidelberg, Mannheim,

Worms, Speyer und viele weitere Städte der Region systematisch und mit dem Segen der französischen Führung zerstört wurden, markierte das in der Geschichte der Kriegsführung einen neuen Trend, der nichts Gutes verhiess. Im Jahr 1693 waren die Franzosen schon wieder da, diesmal, um Heidelberg in Schutt und Asche zu legen. Und Louis XIV. dachte gar nicht daran, sich dafür zu rechtfertigen – stattdessen ließ er eine Münze mit dem prahlerischen Schriftzug »*Heidelberga deleta*« prägen.

Nicht nur die leidgeprüften Deutschen mussten in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts mehrfach demographische Rückschläge einstecken. Im Südosten blieben nach einem neuen Anlauf der Osmanen, die Kontrolle über das Donautal zu erlangen, und der sich anschließenden Rückeroberung Ungarns durch Österreich riesige Landstriche praktisch entvölkert zurück. Im Nordosten sorgte das lange Ringen zwischen den skandinavischen Ländern, Polen und Russland um die Vorherrschaft im Ostseeraum ebenfalls dafür, dass die Bevölkerung in unregelmäßigen Abständen dezimiert wurde. Im Jahr 1658 beispielsweise rückte ein polnisches Heer nach Dänemark vor, um die Schweden zu vertreiben. Was folgte, war ein Musterbeispiel für die alte Weisheit, wonach die Zivilbevölkerung Verbündete nicht weniger fürchten sollte als Feinde. Aus dem südlichen Jütland wurde berichtet: »Die Polen vertrieben uns aus unseren Häusern, behandelten uns mit großer Brutalität und nahmen uns all unseren Besitz, Rinder und Getreide und alles, was wir hatten, so dass viele dem Hungertod geweiht waren; in der Harde Malt sind nicht mehr als zwei, drei, vier Menschen pro Gemeinde noch am Leben, und viele Leichen werden in Häusern zum Fraß der Hunde.« Der Pfarrer von Malt bestätigte dieses grauenvolle Bild und fügte hinzu, bis auf ganz wenige Ausnahmen seien alle Mitglieder seiner Gemeinde tot und ihre Häuser niedergebrannt. Berichte sprachen von Sterberaten von bis zu 90 Prozent. So heißt es in einer Meldung an das Hadesgericht: »Bei Gott, [es ist] allgemein bekannt, dass die Gemeinde von Pfarrer Christian Jensen in voller Blüte stand, ehe dieser erbärmliche, elende Krieg und das Wüten der Seuche über uns kamen ... und dass es in der Gemeinde Føvling vormals 45 Bauernhöfe und sieben Gehöfte gab, von denen nun lediglich sechs Bauernhöfe und drei Gehöfte übrig sind ... Die übrigen Höfe sind ganz und gar verödet.«

Der Krieg zeigte einmal mehr seine Krallen. Längerfristig betrachtet verlor er zwischen 1648 und 1815, oder zumindest 1648 und 1792, nach und nach einen Teil seiner Zerstörungskraft. Nicht, dass Kriege seltener geworden wären – im Gegenteil: Vielleicht abgesehen von den 1720er Jahren kam es zwischen den europäischen Mächten in jedem Jahrzehnt zu einer größeren kriegerischen Auseinandersetzung. Vielmehr waren die Armeen nun disziplinierter und besser mit Proviant versorgt. Aus Gründen, die ich noch erläutern werde, ergriff ein Staat nach dem anderen Maßnahmen, um seine Streitkräfte enger an die Kandare zu nehmen. Wer das Pech hatte, zwischen die Fronten zu geraten, für den war der Krieg nach wie vor eine furchtbare Angelegenheit, doch die Konflikte wurden fraglos kürzer und geographisch begrenzter. Es war das erklärte Ziel Friedrich des Großen, Kriege so weitgehend von der Zivilbevölkerung fernzuhalten, dass diese nach Möglichkeit gar nichts von ihnen mitbekam. Mit diesem Anspruch konnte er natürlich nur scheitern; er selbst sagte, aus demographischer Sicht sei der Siebenjährige Krieg für Preußen nicht weniger katastrophal gewesen als der Dreißigjährige. Und doch: Zur Anarchie der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts gab es kein Zurück. Unvorstellbar, dass etwa ein Offizier Wallensteins eine Bemerkung gemacht hätte wie folgende aus der Feder eines preußischen Subalternoffiziers im Siebenjährigen Krieg:

Es ist aber zu wiederholen, an Brodt haben wir niemals einen Mangel und an Fleisch sogar öfters einen Überfluß, aber höchst selten einen Mangel gehabt. Kaffee, Zucker und Bier waren ofte nicht vor vielem Gelde zu haben. In Mähren hat uns auch zuweilen der Wein gefehlet. In Böhmen hingegen, besonders 1857 im Lager bey Melneck, haben wir den Böhmischen Landwein im Überfluß gehabt. Im Kriege heißt es aber, wer gute Tagen haben will, bleibt zu Hause.

Ähnliche Würdigungen des Soldatenlebens finden sich auf der Gegenseite. Ein Engländer, der sich als Freiwilliger der österreichischen Armee angeschlossen hatte, meinte sogar, seine Kameraden würden nicht deser-

tieren, weil sie »gut bezahlt, gut gekleidet und gut gepflegt« würden. Es spricht also einiges dafür, dass Sir Michael Howard bei der Beschreibung der Kriegsführung im 18. Jahrhundert mit seiner Hundemetapher gar nicht so falsch lag:

Man könnte sagen, dass es nicht die geringste zivilisatorische Leistung Europas war, jene Wolfsrudel, die jahrhundertlang die schutzlose Bevölkerung Europas ausgeplündert hatten, zu folg-samen Jagdhunden abgerichtet zu haben – ja, in manchen Fällen fast schon zu dressierten Pudeln.

Bestätigt wurde diese Einschätzung, wenn auch etwas prosaischer, von Fritz Redlich, der in seinem Überblickswerk zu den militärischen Verwüstungen zwischen 1500 und 1815 zu dem Schluss kam: »Das 18. Jahrhundert war Zeuge eines grundlegenden Wandels, was die Haltung und Einstellung zu Plünderungen und Beute betrifft.« Wie wir später in einem anderen Kontext sehen werden, kehrten die schlechten alten Zeiten zurück, als die Französische Revolution ihre Horden auf Europa losließ. Fürs Erste jedoch war das Ross eines weiteren apokalyptischen Reiters zwar nicht kastriert, aber immerhin ein Maulkorb war ihm angelegt worden.

Sterblichkeit – Seuchen

Wie Sie sich sicher erinnern, klagten die vom Pech verfolgten Einwohner von Malt nicht nur über »diesen erbärmlichen, elenden Krieg«, sondern auch über das anschließende »Wüten der Seuche«. Einige Opfer wurden von polnischen Soldaten ermordet, manche sind vermutlich verhungert, doch die meisten starben an Seuchen. Diese waren der dritte und bedeutendste Auslöser von Todesfällen – der sich allerdings sehr häufig mit den anderen beiden vermengte, denn von Hunger geschwächte Körper waren leichtere Beute für Krankheitserreger, und häufig leisteten Armeen der Ausbreitung von Epidemien Vorschub. Günther Franz argumentierte in der bereits erwähnten Studie zum Bevölkerungsschwund in Deutschland während des Dreißigjährigen Krieges,

der Anteil derer, die eines gewaltsamen Todes starben, sei deutlich geringer als ursprünglich angenommen – die wichtigste Todesursache seien Seuchen gewesen.

Im 21. Jahrhundert, in einer Zeit, in der ansteckende Krankheiten ebenso selten wie gut erforscht sind, fällt es schwer, sich eine Epoche vorzustellen, in der sie weitverbreitet und ein großes Rätsel waren. Bei einer Lebenserwartung von – je nach Schicht, Geschlecht und Wohnort – 75 bis achtzig Jahren und der Aussicht, dass diese weiter zunehmen wird, auf einhundert Jahre und mehr, kann man den Tod leicht als ein Schicksal beiseiteschieben, das andere ereilt. Zu einer Zeit jedoch, in der die Lebenserwartung – wiederum je nach Schicht, Geschlecht und Wohnort – zwischen 25 und vierzig Jahren lag, war der Tod erschreckend nah. In England stieg die Sterbeziffer im dritten Viertel des 17. Jahrhunderts an, so dass die Lebenserwartung in den 1680er Jahren auf den Tiefstand von etwa dreißig Jahren fiel. Danach nahm sie bis 1700 auf 37 und bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts auf 42 zu. Wenn sich eine englische Trauergemeinde an einem Grab versammelte und der Pfarrer aus dem 1662 erschienen *Book of Common Prayer* rezitierte: »In the midst of life we are in death« (»Mitten wir im Leben sind mit dem Tod umfangen«), dann wussten alle, dass er die Wahrheit sagte. Drei Jahre nach Veröffentlichung dieser markerschütternden Worte forderte die Große Pest in London in weniger als zwölf Monaten geschätzte 80 000 bis 100 000 Menschenleben – bei einer Einwohnerzahl von nicht einmal 500 000. Ihre Ausbreitung wird in einer Reihe zeitgenössischer Quellen geschildert; die beste davon ist das Tagebuch von Samuel Pepys. Selbst dessen von Natur aus fröhliches Gemüt erhielt angesichts der rasant steigenden Opferzahlen einen ziemlichen Dämpfer. Am 26. Juli 1665 schrieb er: »Die Krankheit hat diese Woche unsere Gemeinde erfasst; und sie wütet allerorten, so dass ich mir allmählich überlege, Ordnung in meine Angelegenheiten zu bringen, die Leiblichen ebenso wie die Seelischen, wozu Gott mich möge befähigen.« Zwei Tage darauf reiste er nach Dagenham, wo die Menschen derart große Angst davor hatten, von Besuchern aus London angesteckt zu werden, dass er ausrief: »Ach Gott, mitansehen zu müssen, in welcher Furcht all diese Menschen hier leben, kann einen

schier wahnsinnig machen.« Tags darauf, wieder zurück in der Hauptstadt, versetzten ihn Kopfschmerzen »in außerordentliche Furcht«. Mitte August hielt er fest: »Es herrscht ein solches Sterben, dass sie nun offenbar beabsichtigen, die Toten bei Tageslicht zu Grabe zu tragen, da die Nächte dafür nicht mehr ausreichen.« Besonders alarmierend war der Tod seines Arztes am 26. August. Und so weiter.

Sein Glück und sonniges Gemüt ließen Pepys gut durch die dunklen Tage des Spätsommers und Herbstes kommen. Danach begann die Todesrate zu sinken. Nicht einmal seine Besorgtheit hatte ihn daran gehindert, seinen zwei größten Leidenschaften – Geldverdienen und Liebeleien – so ausgiebig zu frönen, dass er am letzten Tag des Jahres selbstgefällig zu Protokoll geben konnte: »Ich war mein Lebtag noch nie so fröhlich (und habe im Übrigen noch nie so viel Geld gemacht) wie in dieser Pestzeit.« Wie sich zeigte, war es die letzte große Beulenpestepidemie in England. Sie markierte das Ende einer Reihe, die ihren Anfang mit dem Schwarzen Tod in der Mitte des 14. Jahrhunderts genommen hatte. Heute wissen wir über diese Krankheit gut Bescheid. Der Erreger wird von einer Flohlarve übertragen (*Xenopsylla cheopis*), einem Parasiten, der normalerweise Ratten befällt. Wenn die Ratten aufgrund des Befalls mit dem Bazillus allmählich sterben, müssen sich die Flöhe neue Wirte suchen, bei denen sie Blut saugen können. Die vielversprechendsten Kandidaten dafür sind Menschen, die sich in der Nähe von Ratten aufhalten. Auf den Flohbiss folgt eine Inkubationszeit von in der Regel drei bis sechs Tagen; diese kann aber auch nur 36 Stunden kurz oder zehn Tage lang sein. Daraufhin zeigt der Erkrankte Symptome wie Schüttelfrost, Erbrechen, starke Kopf- und Gliederschmerzen, Schwindelgefühle, extreme Lichtempfindlichkeit und hohes Fieber (um 40 Grad). Im Körper dringen die Bakterien in die Lymphknoten ein und lösen eine oder mehrere Schwellungen (die namensgebenden »Beulen«) im Hals- oder Leistenbereich sowie innere Blutungen aus. In 50 bis 75 Prozent der Fälle kommt es in ungefähr zwei Wochen zum Tod, letztlich ausgelöst durch Atemversagen. Noch tödlicher, wenn auch weniger verbreitet, sind die Lungenpest und die Pestsepsis, die (im Gegensatz zur Beulenpest) sehr leicht von Mensch zu Mensch übertragen werden kann.

Kurz gesagt beruhte eine Pestepidemie auf einer Wechselbeziehung vierer Faktoren: Erreger, Floh, Ratte und Mensch. Leider hatten die Europäer im 17. Jahrhundert von diesen Zusammenhängen keine Ahnung und standen der Pest daher weitgehend machtlos gegenüber. Indem sie mit dem Infektionsherd auf engstem Raum zusammenlebten, leisteten sie den periodisch auftretenden Epidemien unwissentlich Vorschub. James Riley hat die unhygienischen Bedingungen, die in der Frühen Neuzeit herrschten, anschaulich geschildert:

Es war ein Lebensraum, der geprägt war von abgestandenem Wasser, dampfenden Sümpfen und stinkenden Jaechegruben, von engen, stickigen und verdreckten Straßen und Durchgängen, von armseligen Hütten und prächtigen Gebäuden ohne vernünftige Belüftung, von einer lückenhaften Isolierung der Toten von den Lebenden. Es war, wie wir heute wissen, ein Lebensraum, in dem krankheitsverursachende Mikroorganismen (und die Tiere, die diese Mikroorganismen und andere Pathogene übertragen) ideale Bedingungen vorfanden ... Dies führt zwangsläufig zum Schluss, dass Flöhe, Läuse, Stubenfliegen, Stechmücken, Nager und andere Kleintiere und Insekten, die als Krankheitsüberträger und Wirtstiere fungieren, unter diesen Bedingungen in gewaltiger Zahl existierten. Es war das Goldene Zeitalter dieser Organismen.

Eine grobe Vorstellung von den Verheerungen, die die Pest hinterließ, vermittelt die Statistik: Neapel verlor 1656 die Hälfte seiner Einwohner, Genua 60 Prozent; Marseille und Aix-en-Provence büßten 1721 die Hälfte ihrer Einwohner ein; Reggio di Calabria schrumpfte 1743 um die Hälfte, Messina um 70 Prozent; Moskau verlor 1771/72 50 000 Einwohner, etwa 20 Prozent – und so weiter. Hinter diesen nackten Zahlen jedoch verbergen sich ebenso tiefe wie dunkle wirtschaftliche, soziale, kulturelle und psychologische Gräben voller Trauer und Leid. Ein Beispiel muss genügen. Im Jahr 1647 nahm seinen Ausgang, was sich in den Worten von Antonio Domínguez Ortiz als »die größte Katastrophe« erweisen sollte, »von der Spanien in der Frühen Neuzeit heimgesucht wurde«:

In Valencia wurde der erste Pestfall registriert. Von dort breitete sich die Seuche über Aragon und Katalonien bis auf die Balearen und Sardinien aus und dezimierte überall die Bevölkerung. In Barcelona wurden alle erdenklichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen, um Infizierte am Betreten der Stadt zu hindern – vergeblich. Kurz nach dem Neujahrstag 1651 setzte die Pest sich auch hier fest. Als sie die Stadt im Spätsommer allmählich aus ihren Klauen entließ, hatten 45 000 Menschen den Tod gefunden. Mitansehen musste das alles der Gerber Miquel Parets, der einen erschütternden Bericht über die Folgen für seine Familie hinterließ. In schneller Abfolge verlor er seine Frau, seine kleine Tochter und zwei seiner drei Söhne:

Einen Tag nach dem Tod ihrer Mutter hat Gott unsere kleine Tochter zu sich genommen. Sie war wie ein Engel, mit Puppen-
gesicht, hübsch, heiter, friedlich und ruhig, jeder, der sie kannte,
verliebte sich in sie. Und dann, keine 15 Tage später, hat Gott
unseren Älteren zu sich geholt, der bereits arbeitete, ein guter
Matrose war und im Alter meine Stütze hätte werden sollen.
Aber die Entscheidung lag nicht bei mir, sondern bei Gott, und
er beschloss, sie alle zu sich zu nehmen. Gott weiß, warum er tut,
was er tut, er weiß, was für uns das Beste ist. Sein Wille geschehe.
Und so starben innerhalb von weniger als einem Monat meine
Frau, unsere zwei älteren Söhne und unsere kleine Tochter. Der
Einzige, der mir blieb, war der vierjährige Gabriello, dem von al-
len der schwierigste Charakter zu eigen ist.

In Barcelona, wie anderswo, führte der Ausbruch der Pest zum Zusammenbruch der öffentlichen Ordnung, denn die Gesunden versuchten, aus der Stadt zu kommen, solange es noch ging, die Reichen versuchten, sich mit Geld von den Quarantänebestimmungen freizukaufen, und Verbrecher machten es sich zunutze, dass Recht und Ordnung ausgesetzt waren. Überall winkte den Überlebenden reicher Lohn, denn die zahlreichen vorzeitigen Erbfälle sorgten für eine Konzentration des Grundbesitzes. Die größte Nutznießerin von allen war die Kirche – sie konnte ja gar

nicht verlieren, profitierte sie doch von den Spenden der Hoffenden während eines Ausbruchs ebenso wie von jenen der Dankbaren danach. Noch heute sind die katholischen Gegenden Europas übersät von architektonischen Zeugnissen für dieses Vertrauen in die Fähigkeit des Allmächtigen, Krankheiten fernzuhalten – in Form von Kapellen, Statuen und allerhand Votivgaben für die »Pestheiligen« Rochus (der zugleich der Schutzpatron der Hunde und Hundeliebhaber ist) und Sebastian (zugleich Schutzpatron der Bogenschützen). Selbst wenn die Pest doch ausbrach: Irgendwann war die Epidemie vorüber und legte somit Zeugnis von Gottes grenzenloser Barmherzigkeit ab. Das prächtigste Baudenkmal dieser Art ist ohne Zweifel Santa Maria della Salute, die prächtige Barockkirche an der Einfahrt zum Canal Grande in Venedig, die anlässlich des Endes der Großen Pest von 1631/32 erbaut wurde. Das optisch Eindrücklichste ist die Pestsäule am Graben in Wien, die Kaiser Leopold I. nach der Pest von 1679 errichten ließ.

Die beliebteste Erklärung dafür, dass man von der Pest heimgesucht wurde, war der Zorn Gottes; die beliebteste prophylaktische Maßnahme war folglich dessen Besänftigung. In Marseille weihte Erzbischof Bel-sunce seine Mitbürger 1720 dem Heiligsten Herzen Jesu und führte Bußprozessionen an. In Barcelona hielt Miquel Parets fest:

Keine Worte können die Andachten und Prozessionen in Barcelona beschreiben oder die Massen von Bußfertigen und jungen Mädchen, die mit Kreuzen durch die Stadt marschierten und ihre Gebete aufsagten. Die Straßen waren ständig voller Menschen, von denen viele zutiefst gottesfürchtig waren, Kerzen trugen und »Hab Erbarmen, Herr unser Gott!« schrien. Es hätte jedem das Herz erweicht, der so viele Menschen versammelt gesehen hätte und so viele kleine Mädchen, allesamt barfuß. [Es gab] so viele Prozessionen von Geistlichen und Mönchen und Nonnen, die so viele Kreuze trugen, und so viele Bittgottesdienste, dass nicht eine Kirche und nicht ein Kloster zu finden waren, in denen nicht in und um die Gebäude Prozessionen stattfanden.

Es nutzte alles nichts, und Parets musste hinzufügen: »[D]och der Herr war so erzürnt über unsere Sünden, dass die Pest sich nur noch weiter ausbreitete, je mehr Prozessionen abgehalten wurden.«

Zwei weitere Methoden fanden Anwendung, um die Pest abzuwenden oder aufzuhalten. Am Ineffektivsten waren die verschiedenen Zauber- und Kräuterheilmittel, wie zum Beispiel das Ausräuchern mit Wacholder, das Peter der Große während der Pestwellen anordnete, die Russland zwischen 1709 und 1713 in Atem hielten. Falls kein Wacholder zur Hand war, verfügte der Zar, so sei Pferdemit zu verwenden, »oder etwas anderes Übelriechendes, denn die Dünste sind gegen Krankheiten wie diese äußerst wirkungsvoll.« In der Regel jedoch wussten die Behörden über Seuchen gut genug Bescheid, dass sie sich der Notwendigkeit bewusst waren, die betroffenen Orte und die Opfer zu isolieren. Die meisten italienischen Städte zum Beispiel rühmten sich einer Gesundheitsbehörde (einer *sanità*), die bereitstand, beim ersten Anzeichen einer Epidemie einzugreifen und Reisende aus betroffenen Gebieten abzuweisen oder in Quarantäne zu stecken, die Häuser von Erkrankten abzuschotten, Pesthäuser einzurichten, die Leichen zu beseitigen und so weiter. Leider zeigte sich, dass es zu viele Wege gab, derartige Bestimmungen zu umgehen: Infizierte flohen, Erkrankte wurden versteckt, verunreinigte Kleidungsstücke wurden nicht verbrannt, sondern wiederverwendet, Kontrolleure bestochen. Aufgrund der Notwendigkeit, Lebensmittel zu importieren, war es unmöglich, eine Stadt komplett von der Außenwelt abzuschneiden, und städtische Verbote öffentlicher Versammlungen zogen gegenüber den Aufrufen von Geistlichen zu Bußprozessionen häufig den Kürzeren.

Und doch waren die Jahre 1648–1815 Zeuge, wie die Pest sich in Europa zunächst allmählich zurückzog und dann fast ganz verschwand: England wurde 1665 zum letzten Mal von ihr heimgesucht, Frankreich 1720/21, die Ukraine 1737, Südeuropa 1743 und Russland 1789–91. Dafür sind zahlreiche Erklärungen vorgebracht worden. Es könnte sein, dass die Hausratte (*Rattus rattus*), die auf engstem Raum mit den Menschen zusammenlebte, von der weniger geselligen Wanderratte (*Rattus norvegicus*) verdrängt wurde. Möglich ist auch, dass die Ratten eine höhere Immuni-

tät gegen den Pesterreger ausbildeten, so dass die Flöhe sich weniger häufig Menschen als neue Wirte suchen mussten. Vermutlich boten Steinhäuser, die jene aus Holz, Flechtwerk und Lehm zunehmend ablösten, Nagern aller Art ein weniger einladendes Habitat. Eine weitere Hypothese besagt, der Bazillus selbst habe durch natürliche Mutation eine weniger ansteckende Form angenommen. Der Amerikaner James Riley argumentiert, einen wichtigen Beitrag zum Rückgang ansteckender Krankheiten generell habe »die Medizin der Vermeidung und Prävention« geleistet, wie er es nennt; namentlich erwähnt Riley Verbesserungen in den Bereichen Kanalisation, Waschen, Belüftung, Bestattung, Ausräuchern und Müllbeseitigung, Umsiedlung von Abfall produzierenden Gewerben und Mülldeponien sowie sauberere Brunnen. Außerdem führten einige europäische Staaten wirkungsvollere Quarantänebestimmungen ein. Der wichtigste davon war das Habsburgerreich, wo nach der Rückeroberung Ungarns von den Osmanen strenge Vorschriften erlassen wurden, um die Einreise von Pestkranken zu verhindern. Die Grenze auf dem Balkan, die sich über 1900 Kilometer von der Adria bis zu den Karpaten erstreckte, wurde in einen langen Cordon sanitaire verwandelt. Die Quarantänezeit für jeden, der die Grenze aus dem Osten kommend passieren wollte, betrug in pestfreien Zeiten 21 Tage; gab es Gerüchte von einer Epidemie, so erhöhte sie sich auf 42, bestätigten sich die Gerüchte, auf 84 Tage. Für den Fall, dass jemand diese Auflagen zu umgehen versuchte, hatte die Grenzwatche Schießbefehl. Ähnlich drastische Maßnahmen traf die französische Regierung, um die Epidemie von 1720 auf die Provence zu beschränken.

Keine dieser Entwicklungen liefert eine hinreichende Erklärung für den Rückgang der Häufigkeit und Schwere von Pestepidemien. Und dieser Rückgang ist wiederum kein hinreichender Grund für das Anwachsen der europäischen Bevölkerung. Denn es gehörte zu den Streichen, die uns die Natur in ihrer Grausamkeit so gerne spielt, dass just zu der Zeit, als sich die Pest auf dem absteigenden Ast befand, andere Krankheiten zunahmen. Grippe, Typhus, Fleckfieber, Ruhr, Durchfallerkrankungen bei Kindern, Scharlach, Masern, Diphtherie – sie alle trugen dazu bei, dass die Sterbeziffern auf einem hohen Niveau blieben. Die tödlichste

Krankheit des 18. Jahrhunderts waren die Pocken, ein durch die Luft übertragenes Virus, das durch Mund oder Nase in den Körper eindringt, sich dann in den inneren Organen vermehrt und hohes Fieber und einen Hautausschlag verursacht, der in Blasen und schließlich Pusteln übergeht. Wer Glück hat, kommt mit pockennarbiger Haut davon, die zurückbleibt, wenn die Pusteln austrocknen; weniger Glückliche werden blind, taub oder lahm (oder zwei dieser drei Möglichkeiten); etwa 15 Prozent sterben. In Einzelfällen lag die Sterblichkeitsrate allerdings weitaus höher: So verlor Island zwischen 1703 und 1707 18 000 seiner ehemals 50 000 Einwohner. In Dublin gingen zwischen 1661 und 1745 20 Prozent der registrierten Todesfälle auf das Konto der Pocken. Nach Schätzungen von James Jurin, dem Vorsitzenden der Royal Society in London, hatten die Pocken zwischen 1680 und 1743 ein Viertel der Londoner hingerafft. In Lodève im Languedoc stieg die Sterberate während der Epidemien von 1726 und 1751 um nahezu 200 Prozent.

Zu den prominentesten Pockenopfern jener Ära zählten der sächsische Kurfürst Johann Georg IV. (der sich ansteckte, weil er es nicht lassen konnte, sich von seiner im Sterben liegenden Mätresse mit einem Kuss zu verabschieden), Kaiser Joseph I. (dessen vorzeitiger Tod 1711 im Alter von 32 Jahren dem Spanischen Erbfolgekrieg eine neue Wendung gab), Louis XV. (der sich Gerüchten zufolge bei dem pubertierenden Bauernmädchen ansteckte, das er vergewaltigt hatte) sowie der bayerische Kurfürst Maximilian Joseph (dessen frühzeitiger Tod 1777 den Bayerischen Erbfolgekrieg auslöste). Wie diese Beispiele zeigen, waren die Pocken kompromisslos demokratisch und wüteten in Palästen ebenso wie in armseligen Hütten. Sie mochten weniger todbringend als die Pest sein, dafür waren sie umso allgegenwärtiger. Wenn in einer Schlacht zwei Heere von je 30 000 Mann aufeinandertrafen, schrieb Voltaire in seinem *Candide*, so waren zwei Drittel der Kämpfenden von Pockennarben gezeichnet. Position und Schwere der Narben wurden benutzt, um Verbrecher zu identifizieren, und bezeichnenderweise hielt man es für erwähnenswert, wenn ein solcher *keine* aufwies. In der Regel wird die Zahl derer, die im 18. Jahrhundert pro Jahr den Pocken zum Opfer fielen, mit 400 000 angegeben, aber dabei handelt es sich natürlich um eine sehr grobe Schätzung. Laut

offiziellen Aufzeichnungen starben im Jahr 1800 im Fürstentum Ansbach-Bayreuth 4509 Menschen oder 1 Prozent der Bevölkerung an den Pocken. Als allgegenwärtiges Memento mori erregte es auch die Aufmerksamkeit von Dichtern und Dichterinnen wie Lady Mary Wortley Montagu, die sich die Krankheit 1715 im Alter von 26 Jahren zuzog. Sie überlebte, büßte dabei aber, wie sie im Jahr darauf schilderte, ihre Schönheit ein:

Wie verwandelt ich bin! Ach, wie wurd ich denn
 Ein schaurig' Gespenst, mir selber fremd!
 Wo ist mein Gesicht, wo der strahlende Schimmer
 Der Glück mir einst verhieß für immer?
 Mit welcher Freud dies Gesicht ich einst gewahr
 Wann immer sich Zeit dafür bot mir dar!
 Bezaubert, frisches Rot die Wangen mir erhitzte
 Und in meinen Augen neues Leben blitzte!
 Treuloser Spiegel, mein einstig Blühen zurück mir bring!
 Ach! Ich rase, doch das Blühen ist dahin!

Medizin

Aber in diesem Fall herrschte die tiefste Dunkelheit tatsächlich vor der Dämmerung. Lady Mary war ein von den Pocken gezeichnetes Gespenst, als sie mit ihrem Mann nach Konstantinopel reiste, wo dieser seinen Posten als britischer Konsul antrat. Dort beobachtete sie, dass türkische Bäuerinnen eine Möglichkeit gefunden hatten, der Krankheit durch eine Art Impfung vorzubeugen. Die Vorgehensweise erklärte sie 1717 in einem Brief an eine Freundin:

Was Krankheiten anbelangt, will ich Ihnen etwas erzählen, was bei Ihnen den Wunsch erregen wird, hier zu sein. Die *Blattern*, die bei uns so gefährlich und verbreitet sind, werden hier mittels der *Pfropfung*, wie sie es nennen, ganz unschädlich. Gewisse alte Weiber machen sich ein Geschäft daraus, jeden Herbst im Monat September, wenn die große Hitze nachgelassen hat, die Opera-

tion zu verrichten ... Die Familien ... schließen sich zusammen, und ... dann kommt die alte Frau mit einer Nusschale voll Blattemmaterie von der besten Sorte. Sie fragt, welche Ader man geöffnet haben will. Gleich ritzt sie die, welche man ihr zeigt, mit einer großen Nadel (was keine größeren Schmerzen verursacht als ein kleiner Kratzer), steckt so viel Materie, wie auf den Kopf ihrer Nadel geht, hinein und verbindet die kleine Wunde mit einem hohlen Stück von einer Nusschale. Auf diese Art öffnet sie vier oder fünf Adern.

Diese findigen Frauen machten sich zunutze, was allgemein bekannt war – dass man nach einer leichten Pockenerkrankung lebenslang Immunität genoss. Die Methode war möglicherweise auch in Westeuropa bereits bekannt, aber es war zweifelsohne der missionarische Eifer von Lady Mary, der ihrer allgemeinen Verbreitung den Weg ebnete. Da sie selbst nicht mit gutem Beispiel vorangehen konnte – sie war ja bereits immun –, ließ sie bei ihrer Rückkehr nach England 1721 ihre fünfjährige Tochter »inoculieren«. Kurz darauf tat es der Prince of Wales ihr gleich und ließ seine beiden Töchter ebenfalls immunisieren. Weitere berühmte Persönlichkeiten, die ihrem Beispiel folgten, waren der Duc d'Orléans, Friedrich der Große, Kaiserin Maria Theresia, der König von Dänemark und Katharina die Große. Das Ganze erwies sich als mühselige Aufgabe, nicht zuletzt, weil auch die »Inoculierung« oder »Variolation« nicht ganz ungefährlich war. Zu einer weiteren großen Epidemie kam es in London 1752 – ein Jahr, in dem 17 Prozent aller Todesfälle auf die Pocken zurückgingen. Vor diesem Hintergrund gaben sich potenziell Gefährdete allerorten einen Ruck, und die Zahl der Immunisierten ging in der zweiten Jahrhunderthälfte steil nach oben. Mitglieder der Familie Sutton, die ländliche Gebiete bereisten und die Inokulation anboten, behandelten nach eigenen Angaben in den dreißig Jahren nach 1750 400 000 Menschen. Welch eklatante Auswirkungen die Variolation auf die Sterbeziffer haben konnte, zeigt eine Reihe von Lokalstudien; Ende des 18. Jahrhunderts war die Inokulation keine Sache von Monarchen mehr, sondern war im einfachen Volk angekommen.

