

Universitätsbibliothek
Saarbrücken

- 8. JULI 1994

ZEITSCHRIFT FÜR HISTORISCHE FORSCHUNG

Herausgegeben von

Johannes Kunisch, Klaus Luig, Peter Moraw

21. Band 1994 Heft 1



Duncker & Humblot · Berlin

BAUSTEINE ZU EINER GESCHICHTE DER KOMMUNIKATION

Eine Sammelrezension zum Postjubiläum¹

Von Wolfgang Behringer, Bonn

I.

„Man is essentially a communicating animal, communication is one of his oldest activities“² lautet eine der grundlegenden Prämissen der angelsächsischen soziologischen Kommunikationsforschung. Daß sich viele Disziplinen um eine Konzeptualisierung der Erforschung von Kommunikationssystemen bemühten, verwundert angesichts einer so banalen wie wegweisenden anthropologischen Tatsache kaum. Von seiten der historischen Forschung scheint es jedoch keine vergleichbaren Bemühungen gegeben zu haben, zumindest wurden sie nicht von den Nachbarwissenschaften als solche wahrgenommen³. Der kanadische Soziologe Garth S. Jowett kam in seinem Essay „Communication in History“, der zu den avanciertesten Konzeptualisierungsversuchen gezählt wird⁴, gar zu dem enttäuschenden Schluß: „Historians have never fully understood the pivotal role which alterations in the means of communications play as causal agents for major changes in societies“⁵.

An Aussagen der Nachbarwissenschaften zur Geschichte der Kommunikation fehlt es gleichwohl nicht. Die soziologische Kommunikationsforschung geht – unter modernisierungstheoretischen Prämissen – davon

¹ Besprochene Publikationen: *Hans Pohl* (Hrsg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft. Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 22. - 25.4.1987 in Siegen (VSWG, Beiheft 67), Wiesbaden 1989; *Wolfgang Lotz* (Hrsg.), Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder, Berlin 1989; Archiv für deutsche Postgeschichte 1990, Heft 1 und 2; *Martin Dallmeier* (Hrsg.), 500 Jahre Post – Thurn und Taxis [Ausstellungskatalog], Regensburg 1990; *Gottfried North*, Die Post. Ihre Geschichte in Wort und Bild, Heidelberg 1988; *Heli Ihlefeld/Wolfgang Lotz*, Bilder aus der Postgeschichte, Heidelberg 1990; *Arthur Wyss*, Die Post in der Schweiz. Ihre Geschichte durch 2000 Jahre, Bern/Stuttgart 1987 [2. Aufl. 1988]; *Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff* (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991; *Hermann Glaser/Thomas Werner*, Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte der menschlichen Kommunikation, Heidelberg 1990.

² *C. Cherry*, On Human Communication, Cambridge/Mass. 1957, 31.

³ Art. ‚Kommunikation‘, in: Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft, Bd. 4, Stuttgart/New York 1978, 466 - 477.

⁴ Vgl. *J. D. Stevens/H. Dicken Garcia*, Communication History, Beverly Hills/London 1980, 30f.

⁵ *G. S. Jowett*, Communication in History: An Initial Theoretical Approach, in: Canadian Journal of Information Science 1 (1976), 5 - 13, hier 5.

aus, daß das Bestreben nach einer Verbesserung der Kommunikationseinrichtungen zu den anthropologischen Konstanten der menschlichen Entwicklung gehöre. Die damit quasi zwangsläufigen Veränderungen auf der Ebene der Kommunikationsmittel gingen jedoch weit über bloß technische Innovationen hinaus, bedeuteten grundlegende Konsequenzen für den gesamten Bau der Gesellschaft, und dies auf allen Ebenen: Sie stünden nicht nur in einem interdependenten Verhältnis zur Struktur der politischen Herrschaft⁶, sondern auch zur psychischen Organisation des einzelnen Mitglieds der Gesellschaft⁷. Das mag etwas nach Determinismus im Sinne eines Basis-Überbau-Modells klingen, reduziert sich aber gegenüber diesem grundlegenden gesellschaftlichen Entwicklungsmodell, das die gesamte Ökonomie einer Gesellschaft in die Betrachtung mit einbezieht, auf einen einzigen Aspekt: Der Mensch konstituiert sich durch Kommunikation.

Das klingt so einseitig wie die Behauptung, *alle* wichtigen Innovationen seien stets zuerst auf dem Felde der Kommunikation angewendet worden⁸, die ebenfalls jeden Historiker zum Widerspruch herausfordern wird. Immerhin, wichtige Fragen werden, ausgehend von solchen Vorstellungen, gestellt: Welche Folgerungen hatte die Einführung einer neuen Kommunikationstechnik für eine Gesellschaft? Veränderten neue Kommunikationssysteme die Herrschaftsstrukturen? Erzeugten sie die Notwendigkeit neuer Formen sozialer Kontrolle? Wie wirkten sie sich auf die Politik, die Ökonomie aus? Welche neuen Bedürfnisse nach Waren oder Dienstleistungen werden geweckt? Wie veränderte sich das Bewußtsein des einzelnen, der Gesellschaft als ganzer? Fragen, deren Behandlung wahrlich „could occupy serious historians for a very long time“⁹. Jowett entwirft eine vielgliedrige Matrix zur Analyse der interdependenten Beziehungen zwischen Kommunikationssystemen und Gesellschaftsformationen, die Historiker wegen ihres Abstraktionsgrades, ihrer Einseitigkeit und inneren Widersprüchlichkeit kaum überzeugen dürfte¹⁰.

Freilich ist damit der Vorwurf der Ignoranz gegenüber einem grundlegenden Bereich gesellschaftlicher und historischer Wirklichkeit nicht ausgeräumt. Und zweifellos lag die Geschichte der Kommunikation etwas abseits des Hauptstroms des Faches. Wollte man Grundlegendes über sie erfahren, würde man als Historiker vielleicht hoffnungsvoll bei Fernand Braudel (1902 - 1985) suchen, denn in seinen Publikationen nimmt Kommunikation einen systematischen Stellenwert ein. Allerdings muß man ernüchert feststellen, daß Braudels Ausführungen über den Verkehr zu Lande erstaunlich impressionistisch, gelegentlich eher poetischer Natur und im historiographischen Sinne in die Irre führend sind.

⁶ *J. E. Carey*, Harold Adams Innis and Marshall McLuhan, in: R. Rosenthal (Hrsg.), McLuhan: Pro & Con, Baltimore 1969, 273.

⁷ *L. Thayer*, Communication and Communication Systems. In Organization, Management, and Interpersonal Relations, Homewood/Ill. 1968, 19.

⁸ *J. E. Carey*, Harold Adams Innis and Marshall McLuhan (Anm. 6), 273.

⁹ *J. D. Stevens/H. Dicken Garcia*, Communication History (Anm. 4), 31.

¹⁰ *G. S. Jowett*, Communication in History (Anm. 5), 7.

Ohne daß der Begriff hier fällt, wird der Eindruck einer Struktur „langer Dauer“ erweckt, die erst seit der Mitte des 18. Jahrhunderts – quasi an der ‚Sattelzeit der Moderne‘ – ihren entscheidenden Umbruch erföhre. Wir hätten es demnach zu tun mit einer „Zeit vor der modernen Revolution des Transportwesens, deren umwälzende Auswirkungen uns nicht immer bewußt sind“¹¹.

Mit einer solchen Periodisierung wird man sich kaum zufrieden geben können. Wenn auch Braudel die Bedeutung der Kommunikation für die Gesellschaft der Vormoderne gesehen hat, so doch nicht die Dynamik ihrer Entwicklung. Die berühmte „Vorsattelzeit der Moderne“¹², auf dem Gebiet der Kommunikationsgeschichte wurde sie noch nicht entdeckt. Am ergiebigsten in dieser Richtung sind immer noch die Ausführungen von Werner Sombart (1863 - 1941), vor dem nicht umsonst der späte Braudel immer wieder den Hut zieht¹³. Ausgehend von einem Zitat über die Einrichtung des Postwesens im Briefwechsel der Madame de Sévigné aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts kommt Sombart gemäß seiner analytischen, zu Begriffsbildungen und Periodisierungen neigenden Methode zu der Schlußfolgerung, diese Kommunikationseinrichtung habe die europäische Gesellschaft seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts insgesamt *revolutioniert*¹⁴. Man zögert, eine so weitgehende Behauptung zu akzeptieren – doch fragt sich, ob Sombart nicht etwas Wichtiges gesehen hat. Läßt man nämlich die Zeitgenossen dieser Institution zu Wort kommen, so trifft man auf ähnlich drastische Einschätzungen: Der berühmte Reichspublizist Johann Jacob Moser (1701 - 1785), um nur ein herausragendes Beispiel zu nennen, verglich den „Erfinder“ der Post, Franz von Taxis (1459 - 1517), mit Kolumbus, dem Entdecker Amerikas: „Die Welt“ sei durch die Taten beider „in einen neuen Model gegossen“, also völlig neu geformt worden¹⁵.

Der Umstand, daß einige bekannte Autoren – unbemerkt von kanadischen Soziologen – der Einführung der Post eine revolutionierende Wirkung auf die europäische Gesellschaft (und letztlich auf die gesamte Welt) zugeschrieben haben, hängt natürlich damit zusammen, daß die Postanstalten des 18. Jahrhunderts als überdimensionierte und gleichwohl funktionierende Staatsbetriebe viele Zeitgenossen fasziniert haben. Wenn man bedenkt, daß die Post als Institution eine zentrale Rolle im europäischen Kommunikationssystem der Frühen Neuzeit einnahm, vom Nachrichtenwesen über den Reiseverkehr bis hin zu den das Zeitalter

¹¹ F. Braudel, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.*, Frankfurt/Main 1990 (zuerst Paris 1949), Bd. II, 25.

¹² H. Schilling, *Aufbruch und Krise. Deutschland 1517 - 1648*, Berlin 1988, 313.

¹³ F. Braudel, *Sozialgeschichte des 15. - 18. Jahrhunderts*, 3 Bde., München 1990 (zuerst als: *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, Paris 1979), für das Verkehrs- und Nachrichtenwesen insbesondere Bd. 1, 466, und Bd. 2, 382.

¹⁴ B. vom Brocke (Hrsg.), *Sombarts „Moderner Kapitalismus“*. Materialien zur Kritik und Rezeption, München 1987. Zu Sombarts Zitat vgl. Anm. 95.

¹⁵ Johann Jacob Moser, *Teutsches Staatsrecht*, Fünfter Teil, Leipzig/Ebersdorff 1742, 262.

der Aufklärung prägenden Organisationsformen von Öffentlichkeit, so erscheint es um so erstaunlicher, daß diese Seite des historischen Prozesses bisher noch weitgehend ungeschrieben ist: Trotz drastischer Worte von Zeitgenossen wie Abraham a Sancta Clara, Johann Jacob Moser, Stephan Pütter oder Johann Ludwig Klüber wurde die Geschichte der Institution Post von Historikern wenig beachtet, in einem der umfangreichsten Forderungskataloge zur Erforschung der deutschen Aufklärung nicht einmal erwähnt¹⁶.

In Handbücher der Geschichte, selbst der Wirtschafts- und Sozialgeschichte fanden die Bereiche „Verkehrs- und Nachrichtenwesen“ selbst auf der faktographischen Ebene oft keinen angemessenen Eingang. Simple Fragen wie die nach dem Datum der Einführung bestimmter Postdienste, „aktiver Verkehrsleistungen“ im Sinne Werner Sombarts, ihrer Reichweite und graduellen Erweiterung, der Frequenz und der Allgemeinzugänglichkeit bleiben meistens unbeantwortet. Viele Fragen werden entweder erst gar nicht gestellt oder die mitgeteilten Daten sind schlichtweg falsch¹⁷. Standardwerke zum Verkehrswesen sind für die Frühe Neuzeit nicht frei von gravierenden Fehlern und Fehldeutungen, die sie in ihrem Wert hinter den von Sombart gesetzten Standard zurückfallen lassen¹⁸. In Autorität beanspruchenden Überblicksdarstellungen wie Hans-Ulrich Wehlers „Deutsche[r] Gesellschaftsgeschichte“ findet man geradezu groteske Ansichten über das Kommunikationsnetz vor dem Zeitalter des Eisenbahnbaus: Danach wäre „das Kommunikationsnetz der Straßen und Schiffahrtswege, Posten und Nachrichtenübermittlung [...] ein ganz irreguläres, unzuverlässiges, schlecht funktionierendes, vor allem zu weitmaschiges Gespinst“ gewesen¹⁹.

Verzeihlich wird man solche Urteile kaum finden können, wenn man bedenkt, daß – abseits des mainstreams der Historiographie – seit mehr als hundert Jahren in Deutschland der Forschungszweig der Postgeschichte besteht, mit eigenen Publikationsorganen²⁰ und einer zwar disparaten, aber wohlbibliographierten älteren und neueren Literatur²¹. Bei

¹⁶ F. Kopitzsch, *Die Sozialgeschichte der deutschen Aufklärung als Forschungsaufgabe*, in: ders. (Hrsg.), *Aufklärung, Absolutismus und Bürgertum in Deutschland*, München 1976, 11 - 169.

¹⁷ So zuletzt H. Kellenbenz, *Die Wiege der Moderne. Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1350 - 1650*, Stuttgart 1991 (Gesondert publiziertes Rahmenkapitel des dritten Bandes des Handbuchs der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, hrsg. v. W. Fischer, Stuttgart 1986), 298 - 303.

¹⁸ Als geradezu abschreckendes Beispiel das Standardwerk F. Voigt, *Verkehr*, Bd. 1: *Die Theorie der Verkehrswirtschaft*, Berlin 1973; Bd. 2: *Die Entwicklung des Verkehrssystems*, Berlin 1965.

¹⁹ H.-U. Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, Bd. 1: *Vom Feudalismus des Alten Reichs bis zur defensiven Modernisierung der Reformära 1700 - 1815*, München 1987, 120f.

²⁰ Vgl. die in Anm. 23 u. 24 aufgeführten Periodika.

²¹ A. Koch, *Schrifttum über das deutsche Postwesen, 1871 - 1964*, Hamburg/Berlin 1966; *ders.*, *Schrifttum über das deutsche Postwesen, Nachtrag 1500 - 1964*, Hamburg/Berlin 1969; *ders.*, *Schrifttum über das deutsche Postwesen, 1965 - 1970*, Hamburg 1972.

Spezialisten für dieses ältere Kommunikationssystem findet sich geradezu topisch die Beobachtung, daß die Eisenbahnlinien des 19. Jahrhunderts „im großen und ganzen [...] den Spuren der alten Postlinien gefolgt“ sind²², was ja schlicht der Logik des verkehrsmäßigen Austausches zwischen den urbanen Verdichtungszone entspricht. Dieser Bereich historischer Forschung ist jedoch selten in das Blickfeld „universitärer“ Geschichtsschreibung geraten.

Generell wird man sagen können, daß die Kommunikationsgeschichte wie andere Forschungsfelder ihre eigenen Konjunkturen besitzt. Im Zeitalter der Aufklärung und in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts interessierte man sich sehr dafür, wie sich nicht zuletzt an entsprechenden Zeitschriftengründungen ablesen läßt²³. In den Jahrzehnten vor dem ersten Weltkrieg erschienen einige bedeutende Publikationen, doch wurden sie von der allgemeinen Geschichtsschreibung ebensowenig rezipiert wie die meisten Veröffentlichungen der Zwischen- und Nachkriegszeit²⁴. Erst in jüngster Zeit und meist zusammenhängend mit dem „großen“ Postjubiläum des Jahres 1990 – „500 Jahre Post“ – scheint sich wieder eine stärkere Beachtung des Themas auf seiten der Geschichtsschreibung abzuzeichnen²⁵. Grund genug, eine Reihe von Neuerscheinungen Revue passieren zu lassen und an den Erfordernissen einer künftigen Geschichte der Kommunikation zu messen²⁶.

²² J. Rübsam, Zur Geschichte des internationalen Postwesens im 16. und 17. Jahrhundert, in: HJb 13 (1892), 15 - 79, hier 70.

²³ Zeitschriften mit zahlreichen historiographischen Beiträgen: Archiv der Postwissenschaft (1829 - 1846); Deutscher Post-Almanach (1842 - 1853); Beiträge zur Kenntnis des Postwesens (1847 - 1850); dann wieder nach 1870: Deutsches Postarchiv (seit 1873); L'Union Postale (seit 1875); Archiv für Post und Telegraphie (seit 1873); Deutsche Verkehrszeitung (seit 1877); Monatsblätter für Post und Telegraphie (seit 1900).

²⁴ Auch hier nicht wenige Zeitschriftenneugründungen: Archiv für Postgeschichte in Bayern (seit 1925); Public Opinion Quarterly (seit 1936); Deutsche Postgeschichte (1937 - 1943); Archiv für Post und Fernmeldewesen (seit 1949); Postgeschichte am Niederrhein (seit 1954); Journal of Transport History, First series (1953 - 1965); Archiv für Deutsche Postgeschichte (seit 1953); Pfälzische Postgeschichte (seit 1953); Hessische Postgeschichte (seit 1956); Archiv für die Geschichte des Postwesens (seit 1958); Journal of Transport History, Second series (seit 1971); Postgeschichte (seit 1980).

²⁵ H.-D. Heimann, Neue Perspektiven für die Geschichte der Post. Zur Methode der Postgeschichte und ihrem operativen Verhältnis zur allgemeinen Geschichtswissenschaft in Verbindung mit einem Literaturbericht zum „Postjubiläum 1490 - 1990“, in: HZ 253 (1991), 661 - 674; P. Münch, Lebensformen in der frühen Neuzeit 1500 - 1800, Frankfurt/Main 1992, 486 - 516.

²⁶ Zu meiner eigenen Publikation - W. Behringer, Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, München 1990 - die in diesem Rahmen nicht besprochen wird, finden sich Rezensionen u. a. an folgenden Orten: Das Historisch-Politische Buch 38 (1990), 360; Das Parlament (Bonn), 20.7.1990; Die Presse (Wien), 19./20.5.1990; FAZ, 23.10.1990; Frankfurter Rundschau, 15.2.1990; HZ 253 (1991), 672f.; VSWG 79 (1992), 291f.

II.

Geschichte der Kommunikation als Forschungsrahmen, wie sie bereits vor einigen Jahren programmatisch durch Hans Pohl propagiert wurde²⁷, hat zweifellos gegenüber der älteren Postgeschichte den Blickwinkel verändert, allerdings in sehr unterschiedlicher Intensität. Nicht immer wird der Kommunikationsbegriff so breit ausgelegt wie in dem 1989 erschienenen Sammelband über die Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, der Studien zu Konzilien (J. Helmrath) und Universitäten (H. Dickerhof) ebenso umfaßt wie solche über Kaufmannsbücher (W. Sachse), modernes Verkehrswesen (W. Treue) und Reiseverhalten (J. Reulecke), das Brief- und Fernmeldewesen nach 1871 (M. A. Wessel) oder die visuellen Medien der Gegenwart (E. Lersch). Klaus Gerteis legt in diesem Band dar, daß die Gründung der Post am Ausgang des Mittelalters überhaupt nur vor dem Hintergrund bereits bestehender Erfahrungen mit institutionalisierten Kommunikationseinrichtungen zu verstehen ist: Einem „System“ fallweiser Nachrichtenübermittlung durch Pilger oder andere Reisende, Klosterboten oder Herrschaftsboten traten im Spätmittelalter neuartige Kommunikationssysteme der Handelsgesellschaften und der größeren Städte zur Seite und trugen entscheidend zu einer Verdichtung der Kommunikation bei. Diese „mittelalterlichen“ Kommunikationseinrichtungen liefen, teilweise in modernisierter Form, auch nach Gründung der Post noch eine Zeit lang weiter²⁸.

In dem von Wolfgang Lotz herausgegebenen Sammelband „Deutsche Postgeschichte“ beschäftigen sich vier von sechzehn Beiträgen mit älteren Kommunikationseinrichtungen. Neben einem grundlegenden Beitrag Bernd Schneidmüllers über „Briefe und Boten im Mittelalter“ finden sich Beiträge über den Briefverkehr der Hanse (Matthias Puhle), des Deutschen Ordens und der Universitäten (Ekkehart Rotter)²⁹. Deutlich wird in allen Beiträgen zu vormodernen Kommunikationsleistungen, daß wichtige Kriterien der späteren „postalischen“ Kommunikationstechnik, wie Regelmäßigkeit und Allgemein zugänglichkeit, noch nicht gegeben waren. Vor allem fehlten jene organisatorischen Innovationen, die von den Zeitgenossen als grundlegend betrachtet wurden: Die Nachrichtenbeförderung per Pferd, mit Pferde- und Reiterwechsel an festgelegten Stationen („positae stationes“ - davon der Begriff „posta“) und dies notwendigerweise auf festgelegten Strecken, mit festgelegten Zeiten. Auch wenn über den Inhalt des Begriffes Post keineswegs Einigkeit erzielt werden konnte, kann man doch als kleinsten gemeinsamen Nenner fest-

²⁷ H. Pohl, Einführung, in: ders. (Hrsg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft (Anm. 1), 7 - 18. - Demgegenüber ein auf Information reduzierter Kommunikationsbegriff bei: P. Burke, Information und Kommunikation im Europa der Frühen Neuzeit, in: Frühneuzeit-Info 2 (1991), 13 - 19.

²⁸ K. Gerteis, Reisen, Boten, Posten, Korrespondenz in Mittelalter und früherer Neuzeit, in: H. Pohl (Hrsg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft (Anm. 1), 19 - 36.

²⁹ W. Lotz (Hrsg.), Deutsche Postgeschichte (Anm. 1).

halten, daß die Institutionalisierung eines Kommunikationssystems unter Verwendung der jeweils avanciertesten Kommunikationstechnik darin enthalten sein muß³⁰. Das bedeutet implizit, daß Kommunikation – nicht zufällig zusammenfallend mit dem Beginn der Neuzeit – einen neuen gesellschaftlichen Rang zugewiesen bekommt.

Die Unsicherheit, die wesentliche Daten im Bereich der Geschichte der Kommunikation immer noch umgibt, veranlaßte das Bundespostministerium im Vorfeld des großen Jubiläums, mit Hermann Kellenbenz (1913 – 1990) einen renommierten Wirtschaftshistoriker mit der Überprüfung des Datums 1490 als des „Gründungsdatums“ der modernen Post zu beauftragen. Kellenbenz bestätigte in seinem Gutachten über die Anfänge des modernen Postwesens die Ansicht, dieses sei 1490 im Auftrag des römischen Königs Maximilian I. von der aus dem Bergamaskischen geholten Familie Tassis eingerichtet worden, einer Familie, die sich in italienischen Kurierdiensten (Papst, Venedig, Mailand) seit der Mitte des 15. Jahrhunderts bereits einen Namen gemacht hatte³¹. Die beiden Jahreshefte 1990 des „Archiv[es] für deutsche Postgeschichte“ widmen sich der näheren Würdigung jener – im Faksimile abgebildeten – Quellen, die Aufschluß geben über das erstmalige Auftauchen des Begriffes „Post“ nördlich der Alpen im Jahre 1490: Der Brief Maximilians an Bürgermeister und Rat der Stadt Speyer vom Juli des Jahres, der nicht zum gewünschten Erfolg führte³², Ausgabeneintragungen „zu notturft der post“ an Mitglieder der Familie Tassis, beginnend am 10. Dezember 1490 in den Raitbüchern der Tiroler Hofkammer³³, sowie die berühmte Eintragung in der Memminger Chronik Heinrich Löhlns, die den Erfolg der Taxisschen Unternehmung detailreich festhält, weiter tradiert und später in Christoph Schorers gedruckte „Memminger Chronick“ übernommen wurde³⁴.

Präziser noch als in diesem Zusammenhang erfolgt die Würdigung schriftlicher und anderer Quellen in dem von Martin Dallmeier, einem der besten Kenner der Quellen zur europäischen Postgeschichte³⁵, herausgegebenen Ausstellungskatalog „500 Jahre Post – Thurn und Taxis“,

³⁰ Dazu die an ungewöhnlicher Stelle publizierte Bonner Dissertation *H. Kownatzki*, Geschichte des Begriffes und Begriff der Post nebst einem Anhang über die Entstehungszeit der Post, in: *Archiv für Post und Telegraphie* 51 (1923), 377 – 423.

³¹ *H. Kellenbenz*, Die Entstehung des Postwesens in Mitteleuropa, in: *Festschrift für Othmar Pickl zum 60. Geburtstag*, Graz/Wien 1987, 285 – 291.

³² *G. North*, Der Brief Maximilians I. an die Stadt Speyer, in: *ADPG* (1990), Heft 2, 10 – 12.

³³ *H. C. Löhr*, König Maximilian I. und die Errichtung der ersten deutschen Poststrecke, in: *AdPG* (1990), Heft 1, 6 – 13. – Der in diesem Artikel in Anm. 5 genannte Autor der Bonner Dissertation zum „Begriff der Post“ heißt nicht „Kowalski“, sondern Hermann Kownatzki.

³⁴ *U. Braun*, Die Post – erstmals in Memmingen erwähnt, in: *ADPG* (1990), Heft 2, 6 – 9. Schreibfehler bei der Transkription: in der zweiten Zeile muß es „niederlandt“ (statt: Nidlandt) heißen.

³⁵ *M. Dallmeier* (Bearb.), Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501 – 1806, Teil I: Quellen – Literatur – Einleitung, Kallmünz 1977; Teil II: Urkunden – Regesten, Kallmünz 1977; Teil III: Register, Kallmünz 1987.

in dem nach zwei einleitenden Aufsätzen von Martin Dallmeier und Erwin Probst – über die (thurn-und-) taxissche Post in den Zeiträumen 1490 – 1806 bzw. 1806 – 1867 – in sieben Abschnitten (Anfänge und Frühzeit der Post; Thurn und Taxis – Inhaber der Post; Kaiserliche Reichspost und fürstliche Lehenposten im politisch-wirtschaftlichen Spannungsfeld zwischen Frühkapitalismus und Reichsgründung; Organisation, Dienstbetrieb und Dienstleistungen der Thurn und Taxis-Post; Boten der Städte und Landesherren – Konkurrenten der Post; Thurn und Taxis-Philatelie, eine Tochter der Post; Das Fortleben der Taxis-Post in der modernen Philatelie) zahlreiche Exponate zur europäischen Kommunikationsgeschichte mit Abbildung, Quellenangabe, Exponatbeschreibung, erläuterndem Text und Literaturangaben zur Darstellung gebracht werden. Die Stärke dieser Publikation liegt in der eher beiläufigen Klärung mancher Sachverhalte durch die Präsentation der entsprechenden Quellen. Durch die Ernennung des Franz von Taxis durch Erzherzog Philipp zum *capitaine et maistre de nos postes* verlagerte sich bereits 1501 die Finanzierung der ersten taxisschen Postlinie von Innsbruck nach Brüssel. Die Post wurde zu dem, was später die protestantischen Reichsstände als „ein niederländisch Institut im Reich“ kritisieren sollten³⁶. Durch die Postverträge zwischen Franz von Taxis und dem nunmehrigen spanischen König Philipp I. von 18. Januar 1505, schließlich mit Karl I. – dem späteren Kaiser Karl V. – im November 1516³⁷ wurden die Taxis zu freien Unternehmern, ihre Post zu einer internationalen Organisation, die Südspanien mit Frankreich und den Niederlanden, Deutschland und allen Teilen Italiens verband. Francesco de Tassis und sein Neffe Johann Baptista als Häupter der *compañia de Tassis* bekamen in diesen Verträgen Hoheits- und Monopolrechte übertragen (Posthorn, Wappenführung, Gerichtsbarkeit etc.), blieben in der Gestaltung der Organisation frei, mußte aber rigide Beförderungszeiten garantieren: Brüssel – Paris 44 Stunden im Sommer, 54 Stunden im Winter; Brüssel – Blois 60 bzw. 72 Stunden = 3 Tage; Brüssel – Lyon 4 Tage im Sommer, 5 Tage im Winter, Brüssel – Innsbruck 5 bzw. 6, Brüssel – Rom 10½ bzw. 12 Tage, Brüssel – Toledo 12 bzw. 14 Tage; Brüssel – Granada 15 bzw. 18 Tage, Brüssel – Neapel 296 Stunden = 14 Tage. Damit waren keine Spitzenleistungen gemeint, sondern regelmäßige Beförderungsleistungen, die – bei Gefahr von Sanktionen – eingehalten werden mußten³⁸.

Daß sie auch eingehalten wurden, ist nicht nur *ex negativo* durch fehlende Klagen, sondern positiv anhand der sogenannten „Poststundenpässe“ nachweisbar, also Laufzetteln von Postsäcken („Felleisen“, einge-deutscht aus ital. *valigia*), die von Poststation zu Poststation die Übergabe der Sendung von einem Postreiter zum nächsten mit Name, Datum

³⁶ *W. Behringer*, Brussel, Centrum van het internationaal Postnet, in: *L. Janssens/ M. Meurrens* (Hrsg.), *De Post van Thurn und Taxis. La poste des Tours et Tassis*, Brüssel 1992, 21 – 42, 26f.

³⁷ Zu solchen Verträgen vgl. *P. Fischer*, Historical Aspects of International Concession Agreements, in: *Grotian Society Papers. Studies in the History of the Law of Nations* (1972), 222 – 261.

³⁸ *M. Dallmeier* (Hrsg.), *500 Jahre Post – Thurn und Taxis* (Anm. 1).

und Uhrzeit nachweisen. Ein erster solcher Poststundenpaß hat sich für den Zeitraum 8. - 15. November 1495 erhalten für die Strecke von Mailand nach Worms, der nächste vom 25. - 31. März 1506 für den taxis-schen Hauptkurs von Mechelen nach Innsbruck, ein dritter vom 31. März - 3. April für die Strecke von Innsbruck nach Wiener Neustadt, dem damaligen Hoflager Kaiser Maximilians I. Die Expedition dieser Sendung geschah durch Franz von Taxis am 25. März um 3 Uhr nachmittags in Mechelen in französischer und deutscher Sprache. Das „Felleis[en]“ enthielt nachweislich Briefe für Anton Welser in Augsburg, also neben herrscherlichen Briefen bereits Privatsendungen. Die Postsendung lief „Tag und Nacht“, eine in der Geschichte des Postwesens formelhaft wiederholte Wendung, die eine konstitutive Besonderheit dieses Beförderungssystems beschreibt. Sie erreichte nach 49½ Stunden Speyer, passierte am vierten Tag morgens Ulm, abends Memmingen und erreichte am Dienstag, den 31. März um 3 Uhr früh Innsbruck. Hier öffnete mit Gabriel de Tassis ein anderes Mitglied der *compañía* das Felleisen. Nach drei Stunden, um 6 Uhr früh am 31. März wurde „die Post“ für Kaiser Maximilian durch den Innsbrucker Postmeister in italienischer Sprache weiter expediert. Die Beförderung von Mechelen über Innsbruck nach Wiener Neustadt durch die taxissche[n] Post[en] dauerte „die noctuque“ insgesamt 9 Tage - nicht in der Theorie, sondern in der Praxis des normalen Postdienstes³⁹.

Die taxissche Post verband im 16. Jahrhundert zuvörderst die politischen Zentren des habsburgischen Imperiums: Innsbruck und Mechelen, Toledo und Brüssel, Mailand und Neapel, Wien und Madrid. Angebunden waren jedoch fast von Anfang an weitere politische Zentren wie Paris, Prag, Venedig und Rom. Die Taxis-Post verband damit auch die beiden Zentren der „European World Economy“⁴⁰, die Niederlande und Oberitalien, mit der oberdeutschen Metropole Augsburg in der Mitte dieses ersten transkontinentalen Postkurses. Augsburger Handelshäuser waren in Deutschland die Hauptnutznießer der Innovation, und es war nur natürlich, daß Kaiser Rudolf II. die Augsburger „Bankiers“ Fugger, Ilson und Welser 1577 mit der „Postreformation“ beauftragte, nachdem die spanischen Staatsbankrotte und der Bürgerkrieg in den Niederlanden die taxissche Postorganisation in die Krise gebracht hatten. Ergebnis dieser langwierigen Bemühungen zur Erhaltung und Verbesserung des Postwesens, das als unentbehrlich eingestuft wurde, war sein Einbau in die politischen Strukturen des Reiches: Gegen die Konkurrenz Frankfurter und Augsburger Kaufleute, auch des eigenen Beauftragten Postmeisters von Köln Jacob Henot⁴¹ wurde das Brüsseler Oberhaupt der *compañía de Tassis* Leonard von Taxis (1521 - 1612) 1595 zum „Generalobristenpostmeister im Reich“ ernannt, zwei Jahre später - 1597 - die

³⁹ Ebd., 70.

⁴⁰ I. Wallerstein, *The Modern World-System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York u. a. 1974.

⁴¹ E. Goller, *Jacob Henot, Postmeister von Cöln. Ein Beitrag zur Geschichte der sogenannten Postreformation um die Wende des 16. Jahrhunderts*, Bonn 1910.

Post als kaiserliches Reservatrecht bezeichnet, als kaiserliches Postregal. Von nun an - und keinesfalls früher, auch wenn man das immer wieder lesen kann - kann von einer „kaiserlichen Reichspost“ gesprochen werden, der Erzbischof von Mainz wurde in seiner Funktion als Reichserzkanzler *protector postarum*. Nun, und verstärkt noch nach der Verleihung der Erblichkeit des Postgeneralats 1615, setzte der Ausbau eines Postnetzes in Mitteleuropa ein, der alle wichtigen städtischen Zentren anbinden sollte. Bis 1623 waren dies zwischen Antwerpen und Venedig: Wien, Prag, Erfurt, Leipzig, Hamburg, Köln, Frankfurt, Augsburg, Nürnberg u. a. Bei der Lektüre zeitgenössischer Akten, der Berechnung von Postfrequenzen etc. wird deutlich: Der Postbetrieb war gerade nicht, wie Braudel offenbar meinte, abhängig „vom Zufall, vom Glück“⁴², sondern funktionierte mit erstaunlicher Präzision und weitgehend unabhängig vom Wetter oder dem Wechsel der Jahreszeiten: Erhaltene venezianische Post-*Avisi* der Jahre 1608 - 1610 erlauben den Nachweis, daß in drei Jahren keine einzige *Ordinaripost* zwischen Antwerpen und Venedig ausfiel und die beförderte Briefmenge bei leicht steigender Tendenz praktisch konstant blieb⁴³.

Die Komplexität speziell der deutschen Postgeschichte ist Gegenstand der meisten Neuerscheinungen zur Postgeschichte. Nicht nur die taxis-sche Post, die in Deutschland seit 1597 als kaiserliche Reichspost bezeichnet wird, gilt es zu berücksichtigen, sondern genauso die parallel laufenden städtischen Boteneinrichtungen und die nach dem Westfälischen Frieden neu gegründeten Landesposten Brandenburg-Preußens, Braunschweig-Lüneburgs, Hessen-Kassels, Kursachsens etc. Dabei muß deutlich gesagt werden, daß von den neueren Publikationen keine einzige an die ältere „Weltgeschichte der Post“ von Ludwig Kalmus mit ihrer intensiven Quellenfundierung heranreicht⁴⁴. Gottfried North, langjähriger Leiter des Bundespostmuseums, besticht in seinem repräsentativen Werk „Die Post. Ihre Geschichte in Wort und Bild“ durch aufwendige Illustrationen, doch sind die Texte knapp gehalten. Da auf Anmerkungen verzichtet wurde, wird nicht deutlich, woher sich kleine Fehler wie etwa bei den Gründungsdaten der taxisschen oder der preußischen Post eingeschlichen haben⁴⁵. Die populär gehaltenen „Bilder aus der Postgeschichte“ beweisen mit zahlreichen pittoresken Geschichten, welche Emotionen der Themenkreis einmal gebunden hat und immer noch bindet. Kapitelüberschriften wie „Stephan“ lassen Rückschlüsse auf das erwartete Zielpublikum zu, denn Bismarcks „Generalpostmeister“ Heinrich (von) Stephan (1831 - 1897), Verfasser der immer noch nicht ersetzten parteilichen „Geschichte der preußischen Post“, dürfte heute nur noch Insidern bekannt sein⁴⁶. Immerhin sind die „Bilder“ gut

⁴² F. Braudel, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt* (Anm. 11), II, 20.

⁴³ W. Behringer, *Thurn und Taxis* (Anm. 26), 79 - 82.

⁴⁴ L. Kalmus, *Weltgeschichte der Post mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Sprachgebietes*, Wien 1937.

⁴⁵ G. North, *Die Post. Ihre Geschichte in Wort und Bild* (Anm. 1), 31 f., 35.

⁴⁶ H. von Stephan, *Geschichte der preußischen Post [bis 1858]*, neu bearb. und fortgeführt bis 1868 von K. Sautter, Berlin 1928.

recherchiert und es ist schade, daß die hier erzählten Geschichten nicht durch Anmerkungen verifizierbar sind⁴⁷.

Der schon erwähnte Sammelband „Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder“ behandelt in drei Aufsätzen relativ knapp jenen Zeitraum, in dem die Postorganisation in der europäischen Geschichte ihre höchste Bedeutung erlangte, nämlich die Frühe Neuzeit. Der Ansicht eines Rezensenten, hier läge eine „Gesamtdarstellung“ zur deutschen Postgeschichte vor⁴⁸, wird man keinesfalls zustimmen können: Das erste Jahrhundert Postgeschichte kommt überhaupt nicht darin vor und auch die folgenden zwei Jahrhunderte der Frühen Neuzeit nur in unsystematischen, wenn auch interessanten Ausschnitten. Günter Barudio zeigt in seinem Beitrag über „Schwedens Postwesen im Teutschen Krieg“, daß die taxissche Post Anfang der 1620er Jahre in Schweden als großes Vorbild galt, da sie „mit vollständiger Sicherheit“ halb Europa bediente. Mit dem Kriegseintritt Schwedens trat der vormals aktivste Reichspostmeister, der nach Frankfurt eingewanderte Niederländer Johannes von den Birghden (1582 - 1654) aus konfessionellen Gründen in schwedische Dienste. Innerhalb kürzester Zeit baute er Anfang der 1630er Jahre sein eigenes Postgebiet auf, interessant auch im Hinblick auf die durch ihn mitgestaltete Frankfurter Zeitungslandschaft und die schwedische Publizistik im Krieg⁴⁹.

Martin Dallmeier skizziert die für die deutsche Postgeschichte zentralen „Konflikte zwischen Preußen und der Reichspost“. Noch 1647 verhandelte Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg mit dem Reichsgeneralpostmeister Lamoral II. von Taxis über die Anbindung Preußens an das entstehende Postnetz, bevor der Westfälische Friede Handhabe zur Gründung einer eigenen Staatspost bot. Erst nach 1648 kam es mit der Gründung konkurrierender Postanstalten zu einer wirklichen Zäsur in der deutschen Postgeschichte, wenn man die schwedische Episode einmal außer acht läßt. Im protestantischen Norden Deutschlands bahnte sich in den 1650er Jahren eine Koalition verschiedener Territorien gegen die kaiserliche Reichspost an. Obwohl die Kaiser Ferdinand III. und Leopold I. formell am Reichspostregal festhielten, wurde doch aus außenpolitischen Gründen praktisch nichts gegen die Etablierung der territorialen Postorganisationen unternommen: 1666 wurden sie *de facto* anerkannt. In Postverträgen zwischen der Reichspost und der brandenburgischen bzw. preußischen Post als den damals größten deutschen Organisationen kam es 1690 in Kleve und 1722 in Wesel zur Regelung der Zusammenarbeit, die nicht zuletzt den Aufschwung der interterritorialen Fahrpost in Deutschland entscheidend begünstigte⁵⁰. Die folgenden Abschnitte des Sammelbandes beschränken sich auf die Behandlung

⁴⁷ H. Ihlefeld/W. Lotz, Bilder aus der Postgeschichte (Anm. 1).

⁴⁸ H.-D. Heimann, Neue Perspektiven für die Geschichte der Post (Anm. 25), 666.

⁴⁹ G. Barudio, Zu treuen Händen. Schwedens Postwesen im Teutschen Krieg 1618 - 1648, in: W. Lotz (Hrsg.), Deutsche Postgeschichte (Anm. 1), 67 - 76.

⁵⁰ M. Dallmeier, Poststreit im Alten Reich. Konflikte zwischen Preußen und der Reichspost, ebd., 77 - 104.

der Thurn-und-Taxis-Post⁵¹ und der preußische Post⁵² im 19. Jahrhundert, obwohl Bayern, Württemberg, Sachsen etc. noch bis 1918 über eigene bedeutende Postanstalten verfügten. Kapitel über Briefmarken während der NS-Zeit oder die Eingliederung des „Reichslandes Elsaß-Lothringen“ in die „Kaiserliche (sic!) Reichspost“ erscheinen hier als von minderm Interesse. Wenn dieser umfangreichste Band zur deutschen Postgeschichte eines deutlich macht, dann dieses: Zentrale Themen harren der problemorientierten Neubearbeitung auf Quellengrundlage. Und: Postgeschichte wird immer noch zu eng als Institutionengeschichte begriffen.

Der Postgeschichte Italiens, Deutschlands, Österreichs und der Schweiz ist der fragwürdige Versuch gemeinsam, die Post auf den römischen *cursus publicus* zurückzuführen⁵³. Von einer solchen Kontinuität kann jedoch nirgendwo gesprochen werden. Vielmehr bietet die Schweiz, wie eine neue Gesamtdarstellung zeigt, einen interessanten Vergleichsfall zur Entwicklung des Postwesens in Deutschland. Wie im übrigen Reich bildeten sich auch hier seit dem 14. Jahrhundert Läuferbotendienste aus. Doch selbst im größten Herrschaftsgebiet der Eidgenossenschaft, in Bern, gab es noch im 16. Jahrhundert nicht die Voraussetzungen zur Einrichtung auch nur eines geregelten kursmäßigen Fußbotendienstes. Zwei durch St. Galler Kaufleute organisierte regelmäßige Botenlinien nach Nürnberg („Nürnberger Ordinari“) und Lyon („Leoner Ordinari“) bildeten eine erste transhelvetische Nachrichtenverbindung, die die Schweiz an das internationale Postnetz anband. 1585 schieden zwei Schaffhauser Teilhaber an diesem Unternehmen aus und organisierten eine eigene Botenlinie über Genf nach Lyon. Erst 1619 wurden diese beiden Botenlinien in eine Reitpost umgewandelt, die zunächst vierzehntägig, seit 1624 wöchentlich verkehrte. Während im Nordosten die Reichspost expansive Tendenzen entwickelte und dem Nürnberger Ordinariboten durch das 1628 gegründete Reichspostamt Lindau und die Indienstnahme des Schaffhauser Postmeisters Nikolaus Klingenfuss den Boden entzog, erwuchs in der Schweiz selbst mit dem Berner Ratsherrn Beat Fischer (1641 - 1698) ein erstzunehmender Gegner: 1675 bewirkte er, daß Bern die Post der Sphäre privaten Unternehmertums entzog, zum „hohen Postregal“ erhob und zur Pacht - an ihn - vergab.

Der folgenden Entwicklung kann man exemplarischen Charakter für die Organisation effektiver Postorganisationen im späteren 17. Jahrhundert beimessen: Statt Ausgaben hatte Bern durch Fischers Initiative nunmehr Einnahmen durch das Postwesen, zudem verpflichtete sich der Unternehmer vertraglich, die Postkurse zu verdoppeln und überdies zweimal wöchentlich Zeitungen aus Frankreich und Deutschland in die Rats- und Vennerstube zu liefern. Gegen teilweise heftigen Widerstand,

⁵¹ E. Probst, Das Zeitalter der Lehenposten im 19. Jahrhundert. Thurn und Taxis, ebd., 123 - 148.

⁵² H. Leclerc, Post- und Personenbeförderung in Preußen zur Zeit des Deutschen Bundes, ebd., 171 - 188.

⁵³ R. Wurth (Hrsg.), Zwei Jahrtausende Postwesen. Vom *cursus publicus* zum Satelliten, Ausstellungskatalog Schloß Halbturn 1985.

dann aber durch allseits vorteilhafte Verträge mit den anderen Kantonen und dem Ausland (Mailand, Venedig, Niederlande, Frankreich) baute Fischer in den 1680er Jahren ein leistungsfähiges Postnetz auf. Die Abkommen, die er in den 1690er Jahren mit der Reichspost und dem thurn-und-taxischen Generalbevollmächtigten de Bors schloß, sicherten die „Fischerpost“ international ab. Im 18. Jahrhundert war die Schweiz postalisch gut erschlossen und es verwundert nicht, daß sich die „Fischerpost“ bis zur Gründung der Helvetischen Republik halten konnte. Als Detail am Rande sei vermerkt, daß der Versuch Fischers, 1711 eine „Landgutsche“ zwischen Bern und Basel einzurichten, mangels Rentabilität scheiterte. 1735 wurden in Zusammenarbeit mit Zürich solche Pläne erneuert, doch noch 1750 spielte man mit dem Gedanken, den aufwendigen Postkutschenbetrieb wieder einzustellen. Erst in den 1780er Jahren scheint die Schweiz im Bereich der Fahrpost Anschluß gefunden zu haben an die entwickelten Reisedienste in den Nachbarländern⁵⁴.

Beat Fischer von Reichenau gründete 1677 die erste Berner Zeitung, die *Gazette de Berne* und noch im selben Jahr die deutschsprachige *Zins-tägliche Ordinari-Zeytung*⁵⁵, deren Name die Herkunft von der Ordinari-Post nicht verhehlt. Dies bietet Gelegenheit, auf ein anderes zentrales Kapitel der Kommunikationsgeschichte überzuleiten: Obwohl bereits Caspar Stieler (1632 - 1707) in seinem *Zeitungs Lust und Nutz*, dem Grundwerk der Zeitungswissenschaft, auf den Zusammenhang von Post und Zeitung hingewiesen hat – „und scheint dieses Postwerk wol der wahre und eigentliche Anfang der Zeitungen zu seyn / welche hernachmals in Druck gebracht und bey den Posthäusern allein ausgegeben worden [...]“⁵⁶ – gehört der Zusammenhang des frühen Zeitschriftenwesens mit der Geschichte der Post immer noch zu den ungeschriebenen Kapiteln der Kommunikationsgeschichte⁵⁷. Dabei stößt man bei der Beschäftigung mit der Postgeschichte auf Schritt und Tritt auf diesen Zusammenhang. Der Frankfurter Reichspostmeister Johannes von den Birghden konnte 1617 den Kurfürsten von Mainz sogar zu der Stellungnahme bewegen, daß „die gemeine avisen und Zeittungen jederzeit bey den Posten gewesen“, um seine eigene Wochenzeitung gegen die eines Konkurrenten zu schützen⁵⁸. Für das schwedische Zeitungswesen bildete das deutsche Postzeitungswesen das Vorbild, der schwedische Postreformer Andreas Wechel hatte selbst während des großen Krieges eine „Ordinar Post und Zeitung aus dem Schwedischen Posthause zu Leipzig“ herausgegeben⁵⁹. „Die Post – Mutter der Zeitung“ lautet der immer

⁵⁴ A. Wyss, Die Post in der Schweiz (Anm. 1).

⁵⁵ Ebd., 75.

⁵⁶ K. Stieler, *Zeitungs Lust und Nutz*. Vollständiger Neudruck der Originalausgabe von 1695, hrsg. v. G. Hagelweide, Bremen 1969, 18.

⁵⁷ Vgl. M. Lindemann, *Deutsche Presse bis 1815*. Geschichte der deutschen Presse, Teil I, Berlin 1969, 27ff., wo der Zusammenhang nur angedeutet, aber nicht ausgeführt wird.

⁵⁸ M. Dallmeier (Hrsg.), *500 Jahre Post – Thurn und Taxis* (Anm. 1), 299.

⁵⁹ G. Barudio, *Zu treuen Händen* (Anm. 49), 73f.

wiedergekäute Slogan⁶⁰. Es käme jedoch darauf an, seine Tragweite einmal in einer ernsthaften Untersuchung zu überprüfen. Daß viele europäische Zeitungen die Post oder ihre Metaphern (*Aviso*, *Mercurius*, *Ordinari*, *Courier*, *Corriere*) im Titel trugen und zum Teil heute noch tragen, ist augenfällig. Statistisch abgesichert ist auch die Herkunft der Zeitungsmeldungen von wenigen zentralen Postorten⁶¹ und die Abhängigkeit ihrer Periodizität von der Frequenz der Postkurse⁶². Doch weitere Forschungen auf diesem Gebiet sind erforderlich.

Die Geschichte des Tourismus ist, wie wir wissen, noch ungeschrieben. Wenn man bedenkt, daß spätestens seit dem zweiten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts Allgemein zugänglichkeit und Regelmäßigkeit der Hauptpostlinie von Brüssel über Augsburg und Innsbruck nach Venedig, Rom oder Neapel gegeben war, kann man ermesen, welche Sicherheiten die „neuzeitliche“ Einrichtung der Post gegenüber älteren Beförderungseinrichtungen versprach. Die Möglichkeit des „postierens“, des Reisens „per Post“ mit stationsweise geliehenen Pferden, ist seit dem zweiten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts im Tagebuch des Augsburger Kaufmanns Lukas Rem (1481 - 1541) belegt⁶³ und durch das Tagebuch Hans Khevenhüllers (1538 - 1606) erneut deutlich sichtbar geworden⁶⁴. Wer sich mit der Entwicklung des Reisewesens ernsthaft auseinandersetzen will, wird schon für das 16. Jahrhundert um eine Beschäftigung mit der Postgeschichte nicht herumkommen. Bereits hier setzte auch die Ausbildung neuer Reisemittel ein, speziell der seit 1562 publizierten Post-Itinerare, die Entfernungen europaweit nicht mehr in Meilen, sondern in „Posten“ – Distanz zwischen zwei Poststationen – angaben⁶⁵.

Bildeten diese Postitinerarien eine zeitgemäße Ergänzung der älteren Wegbüchlein, so wurde mit der Einführung der Fahrpost auch die Entwicklung der Kartographie beeinflusst. Die älteste bekannte Posttroutenkarte Melchior Taverniers (1564 - 1641) für Frankreich von 1632 fand mit zeitlicher Verzögerung in den Nachbarländern Nachahmung, vermittelt vielleicht durch den „Atlas Nouveau“ des Nicolas Sanson d'Abbeville (1599 - 1677), der offenbar eine frühere Postkarte Deutschlands enthielt⁶⁶. Epochemachend für Deutschland wurde die Postkarte des öster-

⁶⁰ Z.B. bei: G. North, *Die Post*. Ihre Geschichte in Wort und Bild (Anm. 1), 104f.; H. Ihlefeld/W. Lotz, *Bilder aus der Postgeschichte* (Anm. 1), 27 - 50.

⁶¹ P. Ries, *Der Inhalt der Wochenzeitungen von 1609 im Computer*, in: *Deutsche Presseforschung 26* (1987) (Presse und Geschichte, II), München 1987, 113 - 125.

⁶² H.-G. Neumann, *Der Zeitungsjahrgang 1694*. Nachrichten und Nachrichtenbeschaffung im Vergleich, ebd., 127 - 157.

⁶³ B. Greiff (Hrsg.), *Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494 - 1541*. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg, Augsburg 1861.

⁶⁴ Hans Khevenhüller, *Geheimes Tagebuch 1548 - 1605*, hrsg. von G. Khevenhüller-Metsch, Graz 1971.

⁶⁵ [Giovanni da l'Herba], *Itinerario delle poste per diverse parte del mondo*, Rom 1563.

⁶⁶ Sanson d'Abbeville, *Atlas Nouveau, contenant Toutes Les Parties du Monde*, Amsterdam o.J., enthält zwei Postkarten: Nr. 76: *Les Postes de France*; Nr. 85: *Postes & Routes de l'Empire d'Allemagne*. In der Literatur wurde diese Karte bisher nicht erwähnt.

reichischen Hofpostmeisters Johann Peter Nell (1672 - 1743) *Postarum seu veredariorum stationes per Germaniam et Provincias adiacentes*, die 1714 als „Neu-vermehrte Post-Charte durch gantz Teutschland nach Italien, Franckreich, Niederland etc.“ durch den Nürnberger Verleger Johann Baptist Homann große Verbreitung und zahlreiche Nachahmer fand. Diese „Postkarten“ zeichnen sich dadurch aus, daß nicht Straßen, sondern Postlinien, getrennt in Reit- und Fahrpostlinien, mit Entfernungsangaben in „Posten“ (1 Post = 2 deutsche Meilen = ca. 15 Kilometer), die Zielpunkte verbanden. Zusammen mit den Kurstabellen ermöglichten sie eine – im Vergleich zu früheren Zeiten – präzise Reiseplanung. Das 18. Jahrhundert „brachte allein für Deutschland eine kaum noch zu übersehende Fülle von Postkarten hervor“, die zuletzt jährlich auf den neuesten Stand gebracht wurden. Die Konjunktur dieser Karten hielt bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts an, was verdeutlicht, welches Verkehrsmittel im „Jahrhundert der Eisenbahn“ dominierte⁶⁷.

Auch die Revolution im Verkehrswesen, von der Braudel sprach, siedelt nicht im 19., sondern im 18. Jahrhundert, und dies nicht ohne ältere Wurzeln. Die Rationalisierung der Verkehrswege, die durchgreifende Verbesserung des Straßenbaus, hatte ihre Wurzeln wohl nicht nur in den politisch-militärischen Zielen des absolutistischen Staates, sondern in den alltagspraktischen Erfordernissen des – neuen – Postkutschenwesens: Der vielfältige Nutzen der Postkutschen war bald unumstritten; doch Kutschen konnten nicht wie Pferde über Stock und Stein springen. Straßenbau wäre so eine indirekte Folge einer Innovation, die die Frühe Neuzeit dem Postwesen zuordnete⁶⁸. Die Intensivierung der Fahrdienste in Zusammenhang mit dem diesen Bedürfnissen angepaßten Straßenbau wiederum führten zu jener Erscheinung, die als Revolution des Transportwesens bezeichnet worden ist⁶⁹. Wie die Zusammenhänge im Einzelnen gelagert sind, ist jedoch für Deutschland noch wenig erforscht, obwohl der Zusammenhang von Wirtschaft und Verkehrswesen durchaus anerkannt ist.

Der Reisekultur ist ein facettenreicher Sammelband aus dem Umkreis des Tübinger Instituts für Empirische Kulturwissenschaft gewidmet⁷⁰ und es verwundert nicht, daß die Fesseln der Provinzialität, in denen noch manche Neuerscheinung gebunden erscheint, hier abgestreift worden sind. Der Preis für diesen Fortschritt scheint ein eigener Jargon zu sein, der wortmächtig den Anschein von Theorie erweckt, wo quellen-nahe Präzision den Historiker mehr erfreuen würde. Die Formulierung etwa, daß Reisen „auf der Post“ ein „konstitutives Element der Entwicklungsgeschichte des bürgerlichen Deutschlands“⁷¹ war, läßt sich schnell-

⁶⁷ D. Pfaehler, Orientierung vor und auf der Reise. Gedruckte kartographische Hilfsmittel zur Reiseplanung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, in: W. Lotz (Hrsg.), Deutsche Postgeschichte (Anm. 1), 105 - 122.

⁶⁸ Ein Beispiel bei W. Behringer, Thurn und Taxis (Anm. 26), 126 ff.

⁶⁹ P. S. Bagwell, The Transport Revolution from 1770, 1974 (2. Aufl. 1988), 2.

⁷⁰ H. Bausinger u. a. (Hrsg.), Reisekultur (Anm. 1).

⁷¹ T. Brune, Von Nützlichkeit und Pünktlichkeit der Ordinari-Post, ebd., 123 - 130, hier 123.

ler bewerkstelligen als der Nachweis, zu welchem Zeitpunkt, an welchem Ort und aus welcher Motivation Fahrpostkurse eingerichtet worden sind und wie sich diese entwickelt haben. Hier bleiben die Angaben impressionistisch und die Belege verteilen sich über Jahrzehnte und Jahrhunderte, obwohl die ältere Postgeschichte detaillierte Angaben zu der Auseinandersetzungen über den Beginn des Fahrpostwesens in Deutschland nach dem Westfälischen Frieden bereithält – von den entsprechenden Archivbeständen ganz zu schweigen⁷². Die Schwierigkeit der Datierung wird im übrigen von Martin Scharfe in einem einleitenden Beitrag zurecht thematisiert: „Kaum etwas ist mühsamer als an Kalenderfixpunkte sich zu erinnern in der Geschichte unserer Alltagswelt“⁷³.

Bei einer Publikation mit sechsundvierzig Beiträgen kann man den Reichtum der Darstellung lediglich andeuten, zumal es den Rahmen – inhaltlich und methodisch, wenn auch mit einem Überhang philologischer Zitatgläubigkeit – weit steckt: Pilgerfahrten (Klaus Herbers), Wallfahrten (Robert Plötz), Gesellenwanderschaften (Rainer S. Elkar), Arbeitswanderung (Wolfgang Kaschuba), Vagantenleben (Heiner Boehnke), Kaufmannsreisen (Cornelius Neutsch, Harald Witthöft), Kavaliertouren (Winfried Siebers), Bildungsreisen (Uli Kutter), Entdeckungsreisen (Michael Harbsmeier), Auswanderung (Hans Schimpf-Reinhard, Peter Assion), „klassische“ Badereisen (Christina Florack-Kröll), frühe Himmelskundungen (Karl Riha) und moderner Tourismus (Gabriele M. Knoll, Hermann Bausinger) bieten einen ganzen Blumenstrauß von Reisezwecken, hinzu kommen jedoch die Reiseziele (Michael Maurer über Italien, Thomas Grosser über Frankreich, Ingrid Kuczynski über England, Peter Faessler über die Schweiz, Gert Robel über Rußland und Leif Ludwig Albertsen über Skandinavien), die Reisemittel (Wolfgang Kaschuba über Fußreisen, Thomas Brune über die Ordinari-Post, Klaus Beyrer über die Postkutsche, Gottfried North über die Schnellpost, Dieter Vorsteher über die Eisenbahn), die Motivation, die Anleitungen, schließlich die „Reisen auf dem Kanapee“, Phantasien für Zuhausegebliebene. Selbst der „gender approach“ wurde nicht vergessen: „Reisen Frauen anders?“⁷⁴. Aufgrund der Vielfalt sind die einzelnen Beiträge kurz, viele Forschungsbereiche werden hier eher angesprochen als ausgeschritten; aber immerhin: die Publikation macht neugierig und erfüllt mithin ihren kommunikativen Zweck.

Ethnographisches Interesse und wahrnehmungspsychologische Aspekte kommen vielleicht noch deutlicher, fast plakativ zur Geltung in einer Publikation Hermann Glasers und Thomas Werners über „Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation“. Die veränderte Wahrnehmung von Zeit und Raum steht im Mittelpunkt des

⁷² W. Behringer, Die Fahrdienste der Reichspost, in: K. Beyrer (Hrsg.), Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600 - 1900, Frankfurt/Main 1992, 55 - 66.

⁷³ M. Scharfe, Die alte Straße. Fragmente, in: H. Bausinger u. a. (Hrsg.), Reisekultur (Anm. 1), 11 - 22.

⁷⁴ A. Pelz, Reisen Frauen anders? Von Entdeckerinnen und reisenden Frauenzimmern, ebd., 174 - 178.

Buches, die Post als „Netzwerk“ der Kommunikation (Thomas Werner), resultierend in der „Überwindung des Raumes“ und der „Überwindung der Zeit“ (Hermann Glaser)⁷⁵. Wieder finden sich viele griffige Formulierungen und gute Ideen, doch erweist sich auch hier: Zu viele Worte, zu wenig Forschung. Aus zweiter und dritter Hand werden alte Ergebnisse und Fehler neu in Umlauf gebracht, falsche Daten über Gründungsjahre und Postverträge aus älterer und neuerer Literatur. Allzu leicht verfällt man der Versuchung, jene Zeit, über die man so wenig Neues zu sagen weiß, zu überspringen und zu den neuen Kommunikationstechniken überzugehen. Doch Eisenbahn und Telegraph, Telefon und Satellit vermitteln eine falsche Perspektive auf die Epoche der Frühen Neuzeit, deren Errungenschaften mit Ludwig Börnes Zitaten über die Langsamkeit der „Postschnecke“ unnötig disqualifiziert werden⁷⁶. Die Historiker gehen der Satire auf den Leim. Auch im Zeitalter der Raumfahrt mögen Flugzeuge vergleichsweise langsam erscheinen. Doch man sollte die zahlreichen Hinweise, daß Zeitgenossen die Postreiter mit größtmöglicher Geschwindigkeit identifizierten, ernst nehmen. Immer wiederkehrende Flugmetaphern, die Porträtierung des Postillions als fliegender Götterbote Merkur, Zeitungstitel wie „Nordischer Mercurius“ oder „Der schnell-fliegende Postillion“⁷⁷, oder Redensarten, die sich bis heute gehalten haben, konservieren noch etwas von dem Erstaunen über die Schnelligkeit, die diese Kommunikationstechnik eröffnete⁷⁸.

III.

Der Begriff „Post“ trägt jenes „Janusgesicht“, das Reinhart Koselleck bei einigen Schlüsselbegriffen der Moderne festgestellt hat: „Rückwärtsgewandt meinen sie soziale und politische Sachverhalte, die uns ohne kritischen Kommentar nicht mehr verständlich sind“⁷⁹. Definitionsversuche, die von der Historizität dieser Einrichtung abstrahieren wollten, sind allesamt als gescheitert zu betrachten⁸⁰. Das Bezeichnete meinte seit seinem ersten Auftauchen in dem Reisebericht des Marco Polo (1254 - 1324) aus den Jahren um 1300 über die Beförderungsmethoden im Reiche des Khubilai Khan (reg. 1260 - 1294)⁸¹, dann in Schreiben des Herzogs Filippo Maria Visconti von Mailand (reg. 1412 - 1447) seit

⁷⁵ H. Glaser/T. Werner, Die Post in ihrer Zeit (Anm. 1), 77 - 190, 191 - 279 (beide Beiträge von Hermann Glaser).

⁷⁶ Ebd., 106ff.

⁷⁷ E. Bogel/E. Blühm, Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts. Ein Bestandsverzeichnis mit historischen und bibliographischen Angaben, 2 Bde., München/Bremen 1971.

⁷⁸ W. Behringer/C. Ott-Koptychalijski, Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik, Frankfurt/Main 1991.

⁷⁹ R. Koselleck, Einleitung, in: O. Brunner/W. Conze/R. Koselleck (Hrsg.), Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland, Bd. 1, Stuttgart 1972, XIII-XXVII, hier XV.

⁸⁰ H. Kownatzki, Geschichte des Begriffes und Begriff der Post (Anm. 30).

⁸¹ J. Rübsam, Aus der Urzeit der modernen Post 1425 - 1562, in: HJb 21 (1900) 22 - 57, hier 34ff.

dem Jahre 1425⁸², endlich im deutsch/niederländisch Kontext seit 1490 und Spanien seit Beginn des 16. Jahrhunderts, in Europa die jeweils avancierteste Kommunikationstechnik. Die Post in Europa war in diesem Sinne vergleichbar mit entsprechenden Kommunikationseinrichtungen in einigen antiken Großreichen. Und wie in Persien oder Rom, China oder Peru, diente auch in Europa diese aufwendige Form der Nachrichtenüberbringung anfangs allein der Kommunikation zwischen Herrschern bzw. „staatlichen“ Stellen.

Doch die in imperialem Kontext entstandene Nachrichtenübermittlung „per posta“ entwickelte sich in Europa binnen weniger Jahre in eine gänzlich andere Richtung als alle vergleichbaren Strukturen in anderen Kulturen und Kontinenten: Sie öffnete sich für die Benutzung durch Privatpersonen. Diese Öffnung war bedingt durch einige Besonderheiten der politischen und wirtschaftlich-sozialen Verfassung, zuvörderst die Fragmentierung politischer Verfügungsgewalt, sodann jedoch die Freiheit, die „private“ unternehmerische Initiative in Europa genoß. Die Verstreutheit der habsburgischen Besitzungen führte 1490, erneut 1501, 1505 und 1516 zur Schaffung der ersten transkontinentalen Postverbindungen. Beschränkungen von herrschaftlicher Verfügungsmacht, das Veto der Stände in Tirol, die Fragilität der Zahlungen aus den Niederlanden führten zu Beginn des 16. Jahrhunderts dazu, daß die Beförderungseinrichtung sich privaten Kunden öffnete. Augsburger Kapital, speziell das der Welser und Fugger, half im 16. Jahrhundert immer wieder bei der Überbrückung finanzieller Engpässe. Sie waren – auf einer faktographischen Ebene – in Deutschland die ersten privaten Kunden der Taxis. Vieles spricht jedoch dafür, daß das europäische Postsystem auch an anderer Stelle seinen Anfang hätte nehmen und sich ähnlich entwickeln können.

Ihre dynamische und letztlich revolutionierende Funktion erhielt „die Post“ in Europa durch die ständige Erweiterung ihrer Dienste, als Folge auch des Kontaktes zwischen den Postunternehmern und einigen interessierten Handelshäusern. Im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts ist die Beförderung von Privatbriefen belegt, im zweiten Jahrzehnt die Beförderung von Privatpersonen, die sich des stationsweisen Pferdewechsels zu raschestmöglicher Fortbewegung bedienten. Die Verregelmäßigung des Reitdienstes, der seit den 1530er Jahren übliche wöchentliche Turnus prägte die Kommunikationsstrukturen des 16. Jahrhunderts – ohne Kenntnis dieses Faktums ist das Quellenkorpus der „Fugger-Zeitungen“ mit deren wöchentlichen Meldungen aus einem geographischen Raum zwischen Konstantinopel und Kopenhagen kaum zu verstehen. Der geregelte rasche Briefverkehr implizierte neue Möglichkeiten im Handel und im Bankwesen, im Reiseverkehr und dem Nachrichtenwesen im weiteren Sinne, das Zeitungswesen inbegriffen. Bevorzugtes Beförderungs- und Reisemittel wurde im 18. Jahrhundert die Postkutsche. Dies hatte Konsequenzen für Straßenbau und Kartographie: Post-Itinerare, Postkursbücher und Post-Carten (Landkarten mit eingezeichneten Postkursen)

⁸² „Protentur die noctuque celeriter per cavallarium postarum [...]“. G. Figini, I Tassi e di feudi di Rachele e Barbana nell'Istria, Bergamo 1895, 57ff.

wurden zu den hauptsächlichen Reisehilfsmitteln, wobei die deutsche „Post-Kartographie“ im 18. Jahrhundert eine führende Rolle einnehmen konnte⁸³. Daß Zeitungen regelmäßig Auskünfte über Reisen und Reisewege erteilten, verwundert kaum⁸⁴.

„Post“ verknüpfte in der Frühen Neuzeit Bereiche, die heute üblicherweise getrennt gesehen werden, weil sie sich seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wieder auseinanderentwickelt haben. Im Zeitraum zwischen 1500 - 1800 und noch einige Jahrzehnte darüber hinaus gab es jedoch einen engen, historisch-genetischen und systematischen Zusammenhang zwischen Nachrichtenbeförderung, Handel, Zeitungswesen und Reiseverkehr: Ihr *tertium comparationis* war die Postorganisation, die geradezu den Blutkreislauf der Gesellschaft darzustellen schien. So werden die warnenden Worte Johann Ludwig Klübers verständlich, der schrieb: „In chaotischer Nacht liegt die Cultur, wo keine Post ist“⁸⁵.

Gerade wegen der übergreifenden Bedeutung des Postwesens muß man seine Geschichte in der Frühen Neuzeit in den Zusammenhang einer allgemeineren Geschichte der Kommunikation stellen. Neben dem Schrifttum zum Postwesen⁸⁶ ist das bisher meist getrennt Gesehene zur Presse- und Medienforschung⁸⁷, Reiseforschung⁸⁸, Verkehrs- und Verkehrswegeforschung⁸⁹ zu sehen. Die naheliegende analytische Verknüpfung, sei es

⁸³ W. Bonacker, Bibliographie der Straßenkarte, Bonn/Bad Godesberg 1973, Xf.

⁸⁴ E. Blühm, Von der Zeitungen Notwendig- und Nutzbarkeit auf der Reise, in: W. Griep/W. Jäger (Hrsg.), Reisen im 18. Jahrhundert. Neue Untersuchungen, Heidelberg 1986, 1 - 9.

⁸⁵ J. L. Klüber, Das Postwesen in Deutschland, wie es war, ist, und seyn könnte, Erlangen 1811, 129.

⁸⁶ H. Wolpert, Beiträge zur Kenntnis des deutschen Postschrifttums, in: DPG 1 (1937/1938), 26 - 28; ders., Schrifttum über das deutsche Postwesen, Erster Teil. Vom Anfang des 16. Jahrhunderts bis zum Ende des Römischen Reiches Deutscher Nation (1806), 2., stark erweiterte Ausgabe, in: APF 2 (1950), 465 - 586; ders., Schrifttum über das deutsche Postwesen, Zweiter Teil. Vom Ende des Römischen Reiches Deutscher Nation bis zur Gründung des deutschen Reiches (1871), in: APF 4 (1952), 177 - 272; A. Koch, Schrifttum über das deutsche Postwesen, 1871 - 1964 (Anm. 21); ders., Schrifttum über das deutsche Postwesen, Nachtrag 1500 - 1964 (Anm. 21); ders., Schrifttum über das deutsche Postwesen, 1965 - 1970 (Anm. 21).

⁸⁷ M. Lindemann, Deutsche Presse bis 1815. Geschichte der deutschen Presse (Anm. 57); E. Bogel/E. Blühm, Die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts (Anm. 77); H. Pross, Medienforschung. Film, Funk, Presse, Fernsehen, Darmstadt 1972.

⁸⁸ J. Stagl, Die Apodemiken. Eine räsonierte Bibliographie der reisetheoretischen Literatur des 16., 17. und 18. Jahrhunderts, Paderborn u.a. 1983; ders., Das Reisen als Kunst und Wissenschaft (16. - 18. Jahrhundert), in: Zeitschrift für Ethnologie 108 (1983), 15 - 34; W. Griep, Deutschsprachige Reiseliteratur 1700 - 1810. Ein Forschungsprojekt an der Universität Bremen, in: Jahrbuch der historischen Forschung in der Bundesrepublik Deutschland, Berichtsjahr 1984, München 1985, 45 - 48; P. J. Brenner (Hrsg.), Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur, Frankfurt/Main 1989; M. Maurer (Hrsg.), O Britannien, von deiner Freiheit einen Hut voll. Deutsche Reiseberichte des 18. Jahrhunderts, Leipzig/Weimar 1992.

⁸⁹ W. Bonacker, Bibliographie der Straßenkarte (Anm. 83); W. Kaltenstadler, Internationale Bibliographie zur vorindustriellen Handels- und Verkehrsgeschichte, in: Scripta Mercaturae 11 (1975), 96 - 103; U. Lindgren (Hrsg.), Alpenübergänge vor 1850. Landkarten - Straßen - Verkehr, Stuttgart 1987.

wegen ihres historischen Zusammenhangs, sei es unter dem Oberbegriff „Kommunikation“, erfolgte nur selten⁹⁰. Unverständlich ist dies vor allem deshalb, weil gerade ihre Verknüpfung die tiefreichenden Konsequenzen für den kulturellen und den politischen Bereich der Gesellschaft, beispielsweise in der Frühen Neuzeit, aufgezeigt hätte: „Aufklärung als Kommunikationsprozeß“ in einem anderen Sinne, als bisher wahrgenommen⁹¹.

Wie die politische Verfassung werden Kommunikationsstrukturen von Menschen gemacht, sie treten ihnen jedoch als naturgegeben gegenüber. Vielleicht hängt es damit zusammen, daß Veränderungen dieser Strukturen so erstaunlich wenig reflektiert werden, obwohl sie doch die Lebensbedingungen, Wahrnehmungsstrukturen und Verhaltensweisen nachhaltig veränderten und verändern. Oder genauer noch: Am ehesten scheinen technische Innovationen Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Die Diskussionen um die Erfindung der Druckerpresse haben wir noch im Ohr⁹². Weit schwieriger scheint es jedoch zu sein, nichttechnische Innovationen, etwa solche organisatorischer Natur, zu fassen und deren Tragweite zu ermessen. Bei solchen Unternehmen sollte man sich auf zeitgenössische Stimmen stützen, wie jene des anonymen Autors in Posselts „Wissenschaftlichem Magazin für die Aufklärung“, der konstatierte: „Das Postwesen gehört unstreitig zu der kleinen Zahl von Erfindungen, auf denen die ganze Kultur unserer heutigen, so sehr verfeinerten Staaten wie auf einer Grundsäule ruht. Ohne Postwesen wäre unsere Weltkunde voll Gebrechen, alles kaufmännische und literarische Kommerz beinahe unmöglich und die Kreise der Freundschaft, dieses beste Glück der Menschheit, auf den engsten Bezirk unserer körperlichen Gegenwart eingeschränkt“⁹³.

Erst jüngst hat Hans-Dieter Heimann für die Vormoderne der „Postgeschichte eine zentrale Dimension der Geschichte der Gesellschaft und ihrer Kultur“ zugewiesen⁹⁴. Verborgen geblieben ist die Bedeutung der Thematik auch der älteren Forschung nicht, auch wenn dies für kanadi-

⁹⁰ H. D. Lasswell/D. Lerner/H. Speier (Hrsg.), Propaganda and Communication in World History, 3 Bde., Honolulu 1979/1980 (Bd. I: The Symbolic Instrument in Early Times; Bd. II: Emergence of Public Opinion in the West; Bd. III: A Pluralizing World in Formation); E. Schilly, Verkehrs- und Nachrichtenwesen, in: K. G. A. Jeserich/H. Pohl/G.-Chr. v. Unruh (Hrsg.), Deutsche Verwaltungsgeschichte, Bd. I, Stuttgart 1983, 448 - 468; Bd. II, Stuttgart 1983, 257 - 285; H. Pohl (Hrsg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft (Anm. 1).

⁹¹ H. E. Bödeker, Aufklärung als Kommunikationsprozeß, in: R. Vierhaus, (Hrsg.), Aufklärung als Prozeß, Stuttgart 1988, 89 - 112.

⁹² E. L. Eisenstein, The Advent of Printing and the Problem of Renaissance, in: Past & Present 45 (1969), 19 - 89; dies., The Printing Press as an Agent of Change. Communications and cultural Transformations in Early Modern Europe, 2 Bde., Cambridge 1979.

⁹³ Über das Postwesen in Teutschland, dessen Geschichte, Rechte und Mängel, in: Ernst Ludwig Posselt (Hrsg.), Wissenschaftliches Magazin für die Aufklärung 1 (1785), 298.

⁹⁴ H.-D. Heimann, Neue Perspektiven für die Geschichte der Post (Anm. 25), 662.

sche Soziologen so aussehen mag. Schrieb doch bereits Werner Sombart über die Einrichtung der Post: „Diese Neuerung [...] bedeutete *eine vollständige Revolutionierung des gesamten Kulturdaseins* und vor allem der wirtschaftlichen Beziehungen der Menschen untereinander [...]“⁹⁵. Einige der hier besprochenen Publikationen zeigen, daß man beginnt, solche Anregungen ernster zu nehmen. Auf dem Weg zu einer Kommunikationsgeschichte der Neuzeit, vor allem der Frühen Neuzeit, wird aber noch sehr viel Forschung nötig sein. Bisher verfügen wir nur über ein Grundgerüst und einige Bausteine.

⁹⁵ W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*, 3 Bde., München/Leipzig 1916 - 1927 (ND 1987), Bd. II/1, 372.

BUCHBESPRECHUNGEN

Ritscher, Alfred, *Literatur und Politik im Umkreis der ersten Habsburger. Dichtung, Historiographie und Briefe am Oberrhein* (Freiburger Beiträge zur mittelalterlichen Geschichte, 4). Frankfurt a. Main/Bern/New York/Paris 1992, P. Lang, 305 S.

Wenn die Bonner Dissertation (1990) sich insofern als eine exemplarische Studie versteht, als sie den geschichtlichen Wahrnehmungsblick auf eine komplexe Übergangsepoche in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts über die genuin historiographischen und archivalischen Quellen hinaus bis in den dichterischen Bereich weiten will, so greift sie hiermit nur eine mittlerweile im Untersuchungsbereich längst etablierte Interdisziplinarität auf. Da die Grenzüberschreitungen bisher eher von germanistischer Seite mit einer entsprechenden methodischen Ausrichtung unternommen wurden, müßte die Herausforderung für den Historiker in der Zuspitzung seines methodischen Inventars liegen. Die Arbeit bietet in dieser Hinsicht nichts Neues, sondern sie erschöpft sich weitgehend in der Auswertung eines schon vorliegenden Forschungsstandes, der überwiegend ebenso nur referiert wird wie die untersuchten Quellentexte. Weder im Hinblick auf diese noch hinsichtlich aufgeworfener Fragestellungen eröffnet der Zugriff des Verfassers wirklich neue Aspekte, er fällt sogar zum Teil hinter schon Erreichtes (etwa im Kontext einer kritischen Geschichte textsorten- und gesellschaftsspezifischen Formulierungsverhaltens) zurück.

Die Arbeit führt additiv die Bereiche Dichtung (Kap. 2), Historiographie (Kap. 3) und politische Briefe (Kap. 4) in der Weise vor, daß die Texte (ohne eigenen Recherchieraufwand) positivistisch vorgestellt und mehr oder minder umfangreich ausgewertet werden. Die analytischen Parameter sind dabei akzidentieller Natur, d. h. sie bemessen sich nach dem, was dem Verfasser an der jeweiligen Quelle auffallend und damit interpretationswürdig erscheint. Die Wahrnehmung folgt dabei gängigen Standards einer vorrangig politischen Geschichtsschreibung, die kaum ideologiekritisch interessiert ist und wenig von mentalitätsgeschichtlichen Befunden hält. Entsprechend konventionell, wenn auch sachlich seriös, fallen die Ergebnisse aus, die weitgehend schon geläufige Bewertungen der Quellen und ihrer Autoren einmal mehr wiederholen und nur bedingt und vereinzelt Ergänzungen oder Korrekturen einfügen. Das Ganze weist mehr in Richtung einer quellenkundlichen Überblicksdarstellung, als daß es den Charakter einer sich neu orientierenden Forschung hat.

Eigenständige, innovative Perspektiven liegen in der Regel nicht vor. Hinzu kommt, daß der Auswertungsgrad der Texte differiert und allein so schon die ganze Konzeption von subjektiven Entscheidungsfaktoren geprägt ist. Dies wäre nur hinnehmbar, wenn es methodisch reflektiert offengelegt würde. So erschließen sich diese Ungleichbehandlungen und teilweise auch die Defizite der interpretativen Erschließung nur dem genauen Kenner der beigezogenen Überlieferung, deren Auswahl auf den oberrheinischen und schweizerischen Bereich zwischen 1250 und 1314 beschränkt wurde, also durchaus auch einschlägige österreichische, bayerische und thüringische Quellen (mit unscharfer Abgrenzung etwa bei den poetischen Texten) ausschließt.

Die Studie ist von der Substanz her kaum mehr als eine fleißige und von der Forschungsrezeption her zuverlässige Bestandsaufnahme in einem schon vermessenen