

Soziale Schichtung, Wirtschaft und Verkehrswege

Die grobe soziale Schichtung

Wenn von den damaligen Deutschen die Rede ist, dann muss man immer fragen, welche Deutschen und welche Gesellschaftsschicht gemeint sind. Denn Deutschland war, wie schon vorher Frankreich, in lauter Parallelgesellschaften zerfallen, in eine Reihe von sozialen Schichtungen, gestaffelt nach politischer Macht, Besitz, wirtschaftlicher Bedeutung und Rechten. Als Erstes unterschied man 5 Haupt-Sozialschichten, nämlich Adel, Geistlichkeit, Bürger, Bauern und die sonstigen Bevölkerungsgruppen. Diese sozialen Hauptschichten zerfielen wiederum in Unterschichten. Wichtig ist, dass alle diese Hauptschichten und alle Unterschichten eigene Lebenswelten darstellten, die weitgehend nur untereinander verkehrten, heirateten, sich Briefe schrieben, sich besuchten usw. Man traf zwar die anderen Sozialschichten auf den Straßen, in den Siedlungen usw., man benötigte ihre Dienste, aber man schottete sich sonst voneinander ab. Ein vorsichtiger Vergleich mit der Kastengesellschaft Indiens ist nicht zu weit hergeholt. Man kann damals folgende 5 Hauptsozialschichten unterscheiden:

- Es gab den Adel, der in den hohen, mittleren und niederen Adel zerfiel.
- Dann die Bürgerschicht, die sich in das reiche Bürgertum (die wohlhabenden Kaufleute, Patrizier, erfolgreichen Spekulanten und frühen Unternehmer), das mittlere Bürgertum (die gebildeten Beamten und staatlichen Angestellten) und schließlich in die Handwerker gliederte.
- Der Klerus unterteilte sich in die einzelnen Religionsgemeinschaften und diese wiederum in die einzelnen hierarchischen Positionen (Kirchenleitungen, Pfarrer, Mönche).
- Bei den Bauern gab es die reichen und die armen Bauern.
- Und darunter die Tagelöhner, Hilfsarbeiter, Knechte, das Dienstpersonal, usw.

Die Zugehörigkeit zu den einzelnen Sozialschichten erkannte man:

- an der Kleidung (Unterschiede in der Kleidung, teilweise gab es noch Kleidervorschriften: den Adel erkannte man an Spitzen, militärischen Attributen)
- am Essen (je mehr Fleisch, desto wohlhabender; regelmäßiger Weinkonsum bei den wohlhabenderen Sozialschichten)
- an der Sprache (der Adel benutzte barocke und französische Sprachfloskeln, der Klerus viel Lateinisch, das gebildete Bürgertum bemühte sich um die Hochsprache, Handwerker und Bauern sprachen die lokal-regionalen Dialekte)

Diese Gliederung der deutschen Gesellschaft in Parallelgesellschaften und die daraus sich ergebenden Folgen für die schriftliche und literarische Kommunikation hat anschaulich S. J. Schmidt herausgearbeitet.¹

In Frankreich hatte sich während der französischen Revolution das wohlhabende Bürgertum gegen den Adel erhoben und dann das einfache Bürgertum gegen das wohlhabende. In Deutschland blieb diese soziale Erschütterung aus, auch während der napoleonischen Besatzung.

In Weimar agierten z. Zt. Goethes hauptsächlich der niedere Adel, das gebildete mittlere Bürgertum und die Bauern. Hoher Adel fehlte, der evangelische Klerus war bedeutungslos, Handwerker gab es relativ wenige, dafür erbrachten die Bauern weitgehend die Staatseinnahmen.

Die allgemeine wirtschaftliche Situation der Zeit um 1800

Nach dem furchtbaren Bevölkerungsverlust und den landwirtschaftlichen Einbußen im 30-jährigen Krieg war Deutschland gerade dabei, sich wieder zu erholen und vor allem wirtschaftlich gegenüber Frankreich und England aufzuholen. Die Kriege mit Ludwig XIV., die preußischen Kriege und die Kriege Napoleons hatten aber immer wieder gerade den Viehbestand reduziert und so bestand in Deutschland/ Mitteleuropa eine Ungleichheit im Bevölkerungswachstum und im Wachstum des Viehbestandes. Die Kost in Deutschland wurde für die einfacheren Sozialschichten immer frugaler, Fleisch immer teurer. Der Kartoffelanbau begann zwar allmählich, die Hungersnöte zu reduzieren,

¹ Siegfried J. Schmidt war in den 70er Jahren der erste Vertreter der Texttheorie in Deutschland, hat seit den 80er Jahren die Entwicklung einer empirischen Literaturwissenschaft betrieben und ist einer der Hauptvertreter des Radikalen Konstruktivismus in Deutschland (s. Internet, Stichwort S. J. Schmidt)

aber die Alltagskost war nach heutigen Maßstäben nicht optimal, außer bei den reicheren Sozialschichten.

(s. dazu auch: Wurm, Helmut, Kleine Geschichte der Ernährung in Deutschland...)

Die Verkehrswege und Kommunikationswege der Zeit um 1800

In die damalige Zeit fällt der Aufstieg/Ausbau des Postwesens, des Postkutschenwesens und damit zusammenhängend des Briefeschreibens. Auch wenn die Straßen gerade im Herzogtum Sachsen-Weimar sehr schlecht geblieben waren, so war in Deutschland doch das Reisen leichter, angenehmer und schneller geworden. Im Kleinstaat Weimar allerdings blieben die Wege so schlecht, dass eine weite Reise mit dem Wagen immer ein gewisses Wagnis blieb. Die Reisewagen fielen häufig um, selbst Goethe passierte das noch nach 40 Jahren Aufenthalt in Weimar.

(Ab hier Auszug aus Jochen Klauß, 2009)

Wie sah die Realität einer Landreise zu jener Zeit aus? Man reiste, je nach Stand und finanziellen Möglichkeiten, zu Fuß, zu Pferd oder mit dem Fahrzeug. Die Fußreise war die billigste, aber auch anstrengendste, gefährlichste und sozial gesehen anrüchigste Reiseart. Wind und Wetter, oft auch Wegelagerern ausgesetzt, auf das allernotwendigste Gepäck beschränkt, kam der Fußreisende verhältnismäßig langsam voran, lernte allerdings die bereisten Gegenden und Länder intensiv kennen. Johann Gottfried Seume, der 1802 einen Spaziergang von Leipzig nach Syrakus auf Sizilien bewältigte, ist ein bekanntes Beispiel; auch die Romantiker haben die Fußreise poetisch verklärt, so etwa Wilhelm Heinrich Wackenroder und der junge Ludwig Tieck.

Die Reise mit dem Pferd erforderte gleichfalls Einschränkungen beim Gepäck, war auch bei längeren Strecken körperlich außerordentlich anstrengend. Sie war teurer als die Fußreise, brachte Abhängigkeiten, weil Futter und Ställe beschafft werden mussten, und setzte den Reisenden immer noch beträchtlich den Gefahren der Straße aus. Als Goethe, noch Student in Leipzig, sein Pferd einmal nicht zügeln konnte, stürzte er sich bewusst aus dem Sattel, um Schlimmeres, wie das Schleifen, zu verhüten: »Aber, Gott sey Danck, ich habe mir keinen Schaden getahn«, schrieb er an einen Freund, »denn du kannst wohl rathen, daß ich ein aufgestoßnes Kinn, eine zerschlagne Lippe, und ein geschellertes Auge nicht unter die großen Schäden rechne.« Andererseits konnte man mit dem Pferd relativ schnell und selbständig reisen. Auch die schlechten Straßen waren kein Hindernis. Daniel Chodowieckis Ritt 1773 von Berlin nach Danzig erregte damals Bewunderung: Er legte in acht Reisetagen eine Strecke von 450 km zurück. Auch der Berittene wurde sozial eingestuft. Bei schlechter Kleidung oder auffällig geringem Gepäck konnte er in der Regel nur mit minderem Service in den Gasthäusern rechnen.

Für Kutschenreisende stand um 1800 entweder die ordinäre Post oder die Eilpost zur Verfügung, wenn man über keinen eigenen Wagen verfügte. Die Fuhrwerke waren in der Regel mit drei, vier oder acht Pferden bespannt und verkehrten in festgelegten Fristen auf festgelegten Strecken zu einem fixen Preis. Reisedauer, Routen und Kosten ließen sich einigermaßen genau bestimmen. Am teuersten waren die Extraposten, bei denen man Strecke und Tempo selbst festlegen und allein oder mit Begleitung eigener Wahl reisen konnte. Bei der öffentlichen Postkutsche wurde die Sitzordnung nach der Reihenfolge der Einschreibung im Posthaus geregelt, dort erfolgte auch die Zahlung des Postgeldes vor Antritt der Fahrt sowie die Abgabe des limitierten Gepäcks; Felleisen, beispielsweise durften im Jahre 1803 maximal 40 Pfund Gewicht haben. 109 Der Fahrpreis summierte sich aus Fahrgeld, Chausseegeld, Brückengeld, Vorspanngeld, Schmiergeld und Trinkgeld. Ausgaben für die Unterkunft und Verpflegung in Gasthäusern, für Barbier und eventuelles Bad waren selbst zu tragen. Für eine erträgliche j' Fahrt galt die Faustregel: 1 deutsche Meile (= ca. 7,5 km) kostet 1 Dukaten (1 Dukaten = ca. 5 1/a Taler). Die Postkutschenreise war darüber

hinaus oft gefährlich, schmerzhaft und anstrengend. Carl August Becker, herzoglich sächsischer Postmeister zu Jena, rief 1803 Reisende und Postbeamte zu Bescheidenheit und Höflichkeit auf und appellierte an beide Seiten, nicht »mit ungebührenden Reden und Scheltworten anzugreifen oder wohl gar mit ungebührenden Real-Injurien zu beleidigen.«¹⁰⁹ Schlägereien scheint es bei der »ordinären« Postbeförderung öfters gegeben zu haben, veranlasst durch Streitigkeiten um Preise oder die Sitzordnung auf der Kutsche, durch fehlende Pferde, das unerlaubte Rauchen während der Fahrt, die nicht genehmigte Mitnahme von Hunden oder blinden Passagieren, was sich die Fuhrleute privat honorieren ließen.¹¹⁰ Unumstößlich galt für den >Schwager< auf dem Bock Reichards Formulierung von 1803: »Wer gut schmiert, der fährt auch gut! Diese Wahrheit ist weniger von der Achse als vielmehr vom Postillone zu verstehen.

Die Entfernung zwischen zwei Posten, an denen die Pferde gewechselt wurden, maß in der Regel drei deutsche Meilen (ca. 25 km). Bei einer Geschwindigkeit von 7 bis 12 km/h, abhängig vom Geländeprofil, betrug eine Fahrzeit etwa 3 bis 5 Stunden. Da an den Poststationen Aufenthalte bis zu zwei Stunden nicht selten waren, wurden am Tag höchstens 75 bis 100 km zurückgelegt. Ausgefahrene Wagenspuren, oft genug mit wechselnden Spurbreiten, brachten die Gefahr des Umwerfens mit sich, wobei es zu Knochenbrüchen oder zu Quetschungen durch herunterstürzende Koffer, Kisten und Fässer kommen konnte; >Hals- und Beinbruch< war der gängigste Reisewunsch.

Bei den heute kaum noch vorstellbaren Straßenverhältnissen — die Bepflasterung begann sich in Deutschland erst allmählich gegen die Jahrhundertwende durchzusetzen — halfen weder fromme Sprüche noch Flüche; auf tausend Schritte rechnete man tausend Stöße. Mit einem >Reiserouleau<, einer um den Kopf gebundenen gepolsterten Lederwulst, versuchte man einen behelfsmäßigen Schlagschutz zu erreichen. Schuld an diesen Zuständen hatte der primitive Straßenbau: nach Abmessung der Breite wurden Gräben abgesteckt und ausgehoben, die Erde kurzerhand in die bezeichnete Bahn geworfen und, je nach Verfügbarkeit, Steine, Kies oder Sand darüber geschaufelt. Erst die späteren >Chausseen< waren gepflastert, hatten Brücken und gleichen Höhen und Tiefen halbwegs aus.

Die Kutsche war das gebräuchlichste Transportmittel des 18. und 19. Jahrhunderts. Die Urform dieses Gefährts war um 1450 bei einem ungarischen Wagner im Dörfchen Kocs bei Győr entstanden. Er verbesserte das Fahrgestell entscheidend, indem er die Vorderachse mittels eines dicken Eisenzapfens, des Spann-Nagels, am Langbaum, der starren Längsachse zwischen Hinter- und Vorderachse, befestigte und die Deichsel vertikal beweglich anbrachte. Damit war das Fahrzeug besser steuerbar, beweglicher und eleganter geworden. Der Oberwagen wurde mit Gurten, Ketten oder Riemen an federnde Holzstützen gehängt und erhielt weit herunterreichende Stufen sowie Türen und ein Dach. Neu war auch der Platz für den Gespannführer außerhalb des Wagens.

Diese >Kocsi< wurden bald in ganz Europa nachgebaut und wurden im Lauf der Jahre vielfach verändert und technisch weiterentwickelt. Die >Equipagen< verfügten an den weit zurückgezogenen Hinterachsen .k über zusätzliche Dienerplätze, die so genannte >Berline< erregte großes Aufsehen wegen ihrer Beweglichkeit, da die Vorderachse ganz durch- gelenkt werden konnte. Der viersitzige >Landauer< war vor allem bequem gebaut, der >Fiaker< entsprach den Anforderungen des Stadtverkehrs, die >Batarde< war gut gefedert und deshalb besonders für Damen geeignet. Im 19. Jahrhundert kamen Kalesche und Droschke dazu, dann der von Hofrat Kremser vermietete Ausflugswagen. In den Städten verkehrten später große Kutschwagen, die so genannten >Omnibusse<, und bald die doppelstöckigen >Imperiales<.

Neben den Fahrzeugen und den Straßen bestimmten Wind und Wetter über das Wohl und Wehe des Reisenden, weswegen Wetterbeobachtungen äußerst wichtig waren. Die Unzulänglichkeiten der Gasthäuser — Unreinlichkeit, Übervorteilung, mindere Qualität und Quantität der Speisen —, führten zur Selbsthilfe der Reisenden, wodurch sich aber das mitzunehmende Gepäck vervielfachte. Angesichts der mannigfaltigen Gefahren, denen sich ein Reisender im 18. und 19. Jahrhundert ausgesetzt sah, war es üblich und angebracht, vor Antritt einer Reise sein Testament aufzusetzen.

Zusätzliche Probleme machten die unterschiedlichen Zahlungsmittel bereits in den deutschen Ländern. Der Reisende musste ständig die Münzsorten wechseln und umrechnen. Größere Mengen an Silber oder Goldmünzen konnte man schlecht mitnehmen, aber man nutzte Bankzettel und postalische Überweisungen. Kleinere Beträge in Edelmetall waren meist gut im Fahrzeug oder in der Kleidung versteckt. (Bis hier nach Klauß, 2009, S. 60 – 64)

Dieser Ausbau des Postwesens förderte das Briefeschreiben hin zu einem bisher noch nicht da gewesenen Umfang. Briefeschreiben wurde unter den Gebildeten geradezu modern. Man schrieb sich oft mehrere Briefe in der Woche, oft mehrere täglich, wichtige Kontakte wurden über Briefe hergestellt und gepflegt, Briefe wurden Ergänzungen zu literarischen Produkten oder sogar ein Teil der literarischen Produktion. Goethe schrieb den Briefroman „Die Leiden des jungen Werther“, der seinen frühen Ruhm begründete. Schriftsteller erklärten sich gegenseitig in Briefen die Absichten ihrer Werke. Man sammelte Briefe und gab sie später an Bibliotheken als Quellen für bestimmte Themen oder Dichter weiter. Die Briefe sind eine der wichtigsten historisch-literarischen Quellen für die damalige Zeit.