



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Kulturgeschichte der Neuzeit**

d. Krisis d. europäischen Seele von d. schwarzen Pest bis zum 1. Weltkrieg

Barock und Rokoko, Aufklärung und Revolution

**Friedell, Egon**

**München, [1950]**

Die Post

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79487](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79487)

Die Beförderungsmittel sind noch recht primitiv. Erst gegen Die Post Ende des Jahrhunderts tritt der Wagen ebenbürtig neben das Reitpferd, nicht ohne heftigen Widerstand, da viele fanden, er wirke verweichlichend und schädige die Pferdezucht. Immerhin gab es in den großen Städten schon Droschken, in Paris *fiacres* genannt, aber der Mittelstand bediente sich hauptsächlich der Portechaise oder Sänfte, obgleich auch diese anfangs aus dem Gefühl heraus, daß es unwürdig sei, Menschen als Tragtiere zu benutzen, vielfach mißbilligt wurde; die höheren Stände hielten sich prachtvolle Karossen, die von Läufern begleitet und mit mindestens vier Pferden bespannt waren, was nicht nur in der allgemeinen Großtuerei und Prunksucht, sondern auch in dem schlechten Zustand der Straßen begründet war. In jenem Zeitraum kommt es auch allmählich zur Ausbildung der „Fahrpost“, der regelmäßigen Stellwagenverbindung, die entweder von Staats wegen oder durch Großunternehmer wie die Taxis in der Form hergestellt wird, daß an bestimmten Orten, den Relais, frische Pferde bereitstehen. Diese Stationen boten zumeist auch ermüdeten Reisenden Unterkunft, und so entstand das „Gasthaus zur Post“, die Keimzelle des Hotels. Der erste bequeme Reisewagen, die leichte zweisitzige „Berline“, wurde 1660 in Berlin gebaut und in ganz Europa nachgeahmt. Die Beförderungsgeschwindigkeit war sehr gering: die Fahrt von London nach Oxford, die heute mit der Eisenbahn in einer Stunde zurückgelegt wird, dauerte zwei Tage, und als eine neu eingerichtete Linie dazu nur noch dreizehn Stunden brauchte, erhielt sie wegen ihrer exorbitanten Schnelligkeit den Namen „*flyng-coach*“. Daß die Wagen umwarfen oder überfallen wurden, war etwas ganz Gewöhnliches. Noch beschwerlicher und unsicherer war der Verkehr zu Wasser. Eine größere Seefahrt galt für ein Abenteuer, Schiffbrüche und Kämpfe mit Piraten wurden fast als eine Selbstverständlichkeit angesehen und bildeten den Hauptinhalt aller damaligen Reise romane. Die Unterbringung in den engen finsternen Räumen war sehr unhygienisch; auch die Verpflegung, die ausschließlich in Pökelfleisch, Mehl und getrocknetem Gemüse bestand, führte zu häufigen Erkrankungen. Ob man überhaupt eine Verbindung be-

kam, war Sache des glücklichen Zufalls. Erst zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts wurden die *packet-boats* eingerichtet, regelmäßig zwischen England und dem Festland verkehrende Schiffe, die zuerst Pakete und Briefe, später auch Personen beförderten.

Die Zeitung An die Einrichtung der Post knüpfte sich auch die Entstehung der Zeitungen. Sie waren zuerst nur handschriftliche Mitteilungen, die einzelne hochgestellte Personen von besonderen Korrespondenten bezogen und dann als „Gazetten“ in den Handel brachten. Die ersten gedruckten Zeitungen wurden von den Postmeistern verbreitet, bei denen alle Neuigkeiten zusammenliefen, erschienen meist wöchentlich und enthielten bloß Tatsachenmaterial, ohne jede Reflexion oder Kritik, da sie unter sehr strenger Zensur standen. Eine um so freiere Sprache herrschte in der Flugschriftenliteratur, die bis in die Zeit der Reformation zurückgeht und, heimlich verbreitet, eine politische Macht darstellte: besonders die holländischen Pasquillanten waren bei allen europäischen Regierungen gefürchtet. Das erste Wochenblatt erschien 1605 in Straßburg, die erste Tageszeitung, der „Daily Courant“, erst nahezu ein Jahrhundert später in London. Von großer Bedeutung waren auch die gelehrten Zeitschriften: das Pariser „Journal des Savants“, die Londoner „Philosophical transactions“, das römische „Giornale dei Letterati“ und die Leipziger „Acta eruditorum“.

Bayle Das wissenschaftliche Leben des Zeitalters nahm überhaupt eine staunenswerte Entwicklung. Von den außerordentlichen Leistungen Pascals haben wir schon gehört. Die bibelkritischen Forschungen Spinozas fanden in dem Pariser Oratorianer Richard Simon ihren Fortsetzer, der sich zwar äußerlich durchaus auf den Boden der Tradition stellte, aber in der historischen Erklärung der einzelnen Texte die größte Kühnheit zeigte und deshalb nicht nur von den katholischen, sondern fast noch mehr von den protestantischen Theologen aufs heftigste angefeindet wurde. Eine ebensolche Unabhängigkeit und kritische Überlegenheit entwickelte Mézeray in seiner „Histoire de France“; sein Programm ist die boileausche Vereinigung des Wahren mit dem Schönen. Jean Mabillon wurde der Begründer der „Diplomatik“, der wissenschaftlichen Er-