

Mobilität in der Frühen Neuzeit

Karl H. Schneider

Zur Zeiteinteilung

Die frühe Neuzeit wird von ca. 1500 bis 1800 gerechnet, jedoch gibt es längere Phasen des Übergangs, insbesondere von der frühen Neuzeit zur Neuzeit. Zwar lassen sich um 1800 einschneidende Veränderungen in der politischen, sozialen und ökonomischen Wirklichkeit feststellen, jedoch gab es Entwicklungen, die dadurch nicht unterbrochen wurden. So wurde zwar in Deutschland um 1800 mit der Aufhebung der feudalen und zünftigen Gesellschaft begonnen, jedoch endete diese Aufhebung erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts (Restbestände blieben bis in das späte 19. Jahrhundert bestehen). Gleiches gilt für andere Bereiche der ökonomischen Sphäre. Die so genannte Protoindustrialisierung, d.h. die gewerbliche Warenproduktion auf dem Lande für überregionale Märkte, hatte ihre beste Zeit im 18. Jahrhundert, und erlebte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihren Niedergang. Formen der Heimarbeit überlebten aber selbst in hochindustrialisierten Gesellschaften bis in das 20. Jahrhundert und sind deshalb bis heute anzutreffen. Trotz vieler einschneidender Veränderungen des 19. Jahrhunderts lassen sich demnach Entwicklungen verfolgen, die bis weit in die frühe Neuzeit zurückreichen. Deshalb ist dies Seminar auch nicht einer Periode zugeordnet, sondern verfolgt bewusst eine Übergangsphase die allerdings einen Schwerpunkt in späten frühen Neuzeit, insbesondere im 18. Jahrhundert hat.

Zum Thema

Mobilität erscheint auf den ersten Blick als ein Phänomen der Neuzeit, der Industrialisierung und neuer Verkehrsbeziehungen. Frühe Neuzeit und Mittelalter mögen im Vergleich dazu wie statische Zeiten erscheinen, in denen es kaum Mobilität gab. Doch dieser Blick trügt.

„Entgegen lange Zeit vorherrschenden Ansichten über die Immobilität vorindustrieller Gesellschaften hat die Historische Migrationsforschung auf das außerordentlich hohe Ausmaß und die reiche Vielfalt von Migrationsvorgängen im ‚alten Europa‘ aufmerksam gemacht.“ (Oberpenning/Steidl). Vielmehr lassen sich vielfältige Formen der Mobilität ermitteln, die teilweise bis in die Neuzeit weiter bestanden. Hierzu gehört etwa die temporäre Arbeiterwanderung, aber auch die dauerhafte Auswanderung. Andere Formen der Mobilität sind nur fast verschwunden: wandernde Handwerkergehilfen sind selbst heute noch auf unseren Straßen zu sehen. Die frühneuzeitliche Gesellschaft war also keineswegs so statisch, wie zunächst zu vermuten ist. Vielmehr lassen sich sogar vielfältige Formen von Mobilität ermitteln. Sie reichen von der kurzfristigen Reise bis hin zu dauernder Auswanderung. Besondere Beachtung hat früher die dauernde Auswanderung gefunden, deren Zielen für deutsche Reisende entweder Osteuropa war oder Nordamerika. Zwar liegt die Zeit der großen Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert, aber schon im 17. und 18. Jahrhundert wanderten viele Deut-

sche nach Nordamerika, vornehmlich die britischen Kolonien, aus. Wenig beachtet ist die südost-europäische Auswanderung, die allerdings im Rahmen dieses Seminar nicht berücksichtigt wird.

Auffällig ist diese Mobilität angesichts der relativ ungünstigen Voraussetzungen für Reisen sind die vielfältigen Reisen auch über längere Strecken. Allerdings sollte die Vorstellung, dass das Verkehrssystem der frühen Neuzeit „mittelalterlich“ blieb und keinerlei Fortschritte kannte, korrigiert werden, wurde doch besonders im 18. Jahrhundert das Verkehrssystem systematisch modernisiert, wodurch die Fahrzeiten teilweise deutlich reduziert werden konnten. Schon im 17. Jahrhundert hatte die Post reguläre Routen eingerichtet.

Zu den besonders bemerkenswerten Ergebnissen der neueren Forschung gehören die Wanderungen von Arbeitern, die im Rahmen eines europäischen Wanderungssystems saisonal von zu Hause in teilweise weit entfernt liegende Zielgebiete wanderten. Diese Wanderungen gehören auch in den Kontext zunehmender internationaler Wirtschafts- und Austauschbeziehungen der frühneuzeitlichen Gesellschaft, die schon deutlich erkennbare Elemente einer globalisierten Wirtschaftsordnung enthielt. Diese zeitlich begrenzte bzw. saisonal wiederkehrende Wanderung mit ihren Erfahrungen der Fremde änderte aber vermutlich nichts daran, dass die alltäglichen Lebenskreise der ländlichen und städtischen Bevölkerung in einem engen Raum verhaftet blieben, wie etwa neuere Untersuchungen über dörfliche Heiratskreise belegen.

Es waren neben der dauernden Auswanderung sowie der temporären und saisonalen Arbeiterwanderung vor allem konkrete Einflüsse für ein erhöhtes Mobilitätsverhalten verantwortlich, oder es waren spezielle Gruppen der Gesellschaft, für die Mobilität zur Normalität gehörte. Zu den besonderen Einflüssen gehörte einmal der Krieg, speziell im 17. Jahrhundert, der nicht nur für die Truppen Mobilität bedeutete, sondern Bewohner von Städten und Dörfer zur Wanderung zwang. Zwang stand auch hinter den Migranten aus religiösen Gründen. Am bekanntesten sind die französischen Hugenotten, die nach der Aufhebung des Edikts von Nantes, insbesondere in den preußischen Territorien Zuflucht fanden.

Permanente Wanderung gehörte zur Existenz gesellschaftlicher Randgruppen, die nicht nur zeitweise, sondern dauernd aus der Gesellschaft ausgegrenzt wurden, also die Vaganten und Bettler. Deren Ausmaß war größer als es zunächst erscheinen mag.

Schließlich wird in der Forschung auf altersspezifische Formen der Mobilität hingewiesen, etwa bei Knechten und Mägden, die nach der Heirat sesshaft wurden. Eine andere Form der Differenzierung zwischen Sesshaftigkeit und Mobilität ist die soziale: bestimmte soziale Gruppen hatten eher die Chance zur Sesshaftigkeit als andere. In der ländlichen Bevölkerung galt dies z.B. für die Unterschichten, die offenbar stärker als die bäuerliche Bevölkerung mobil war. Dies lag u.a. auch an den vorhandenen Erbsitten: insbesondere bei dem sogenannten Anerbenrecht, das nur einen Erben zuließ, müssten sich die übrigen Geschwister eine neue Existenz suchen, die oft nicht in der Heimatgemeinde lag. Daran zeigt sich zudem, wie sehr die frühneuzeitliche Gesellschaft von Landbesitz abhängig war, dieser entschied in hohem Maße über soziales Ansehen, Status, politischen wie ökonomischen Einfluss. Wer nicht darüber verfügte, musste andere Formen der Existenzsicherung finden, und das hieß zugleich mobil werden.

Diese vielfältigen Formen von Mobilität mögen deshalb überraschen, weil die frühneuzeitliche Gesellschaft den Eindruck hoher Stabilität vermittelt, eine Gesellschaft mit starken ständischen Elementen, die jedem seinen festen Platz zuwies. Zwar trifft auch diese Perspektive zu, jedoch verdeckt sie ein weiteres Element dieser Gesellschaft: sie war geprägt durch zunehmende überregionale Beziehungen auf politischem, ökonomischen und kulturellen Gebieten, wodurch sich Wanderung und Mobilität nahezu zwangsläufig ergaben. Zudem handelte es sich um eine Mangelgesellschaft, in der Überfluss zur Ausnahme gehörte, weshalb die Zahl der Menschen, die allein aus der Not heraus, nach neuen Existenzmöglichkeiten suchen musste, sogar zunahm. Beide Elemente standen in enger Beziehung, weisen sie doch auf die immanente Dynamik der frühneuzeitlichen Gesellschaft hin, die sich einerseits in starken überregionalen Netzwerken, andererseits in Bevölkerungszunahme und ökonomischer Krise äußerten. Dieses Wechselspiel von ökonomischer Dynamik und permanenten, krisenhaften Anpassungsvorgängen endete nicht mit dem 18. Jahrhundert, sondern bildete gerade im ersten Jahrhundert der Industrialisierung deren Kennzeichen. Insofern ist es nicht verwunderlich, wenn Mobilität mit der Industrialisierung nicht endete, sondern eine neue Dimension erreichte, die u.a. noch durch die jetzt stark verbesserten Verkehrsbeziehungen beschleunigt wurde.

Literaturhinweise

- Bade, Europa in Bewegung. Migration vom späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart. München 2002.
- Bade, Klaus, J., Migration in der europäischen Geschichte seit dem späten Mittelalter
Vorträge auf dem Deutschen Historikertag in Halle a.d. Saale, 11. September 2002. (Imis-Beiträge 20) Osnabrück 2002.
- Fenske, Hans, International Migration. Germany in the Eighteenth Century, in: Central European History, 13. 1980, S. 332–347.
- Gräf, Holger Th., Ralf Pröve: Wege ins Ungewisse. Reisen in der frühen Neuzeit 1500-1800. Frankfurt/M 1997.
- Hochstadt, Steve, Migration in Preindustrial Germany, in: Central European History, 16. 1983, S. 195–224;
- Hoerder, Dirk /Leslie Page Moch, European Migrants. Global and Local Perspectives, Boston 1996.
- Jaritz, Gerhard/Albert Müller (Hg.), Migration in der Feudalgesellschaft (Studien zur historischen Sozialwissenschaft, Bd. 8), Frankfurt a.M./New York 1988;
- Lucassen, Jan/Leo Lucassen (Hg.), Migration, Migration History, History: Old Paradigms and New Perspectives, Bern 1996.
- Moch, Leslie Page, Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650, Bloomington/Indianapolis 1996.

Hannelore Oberpennig, „People were on the move“.Wanderhandelssysteme im vor- und frühindustriellen Europ. In: Dies., und Annemarie Steidl, Hrgg., Kleinräumige Wanderungen in historischer Perspektive. (imis-Beiträge Heft 18) Osnabrück 2001.