

Bernhard Struck

Von Sachsen nach Polen und Frankreich. Die These der „Erfindung Osteuropas“ im Spiegel deutscher Reiseberichte um 1800

I. Einführung: Auf der Suche nach Osteuropa

Als Larry Wolff vor knapp zehn Jahren sein Buch *Inventing Eastern Europe* vorlegte, lag der Umbruch in Ostmitteleuropa gerade fünf Jahre zurück. Obwohl bislang nicht übersetzt, fand das Buch im deutschen Sprachraum in den folgenden Jahren eine breite Resonanz.¹ Auf der Basis von philosophischen, historiographischen und geographischen Beschreibungen sowie von Reiseliteratur der Zeit um 1800, so die Hauptthese von Wolff, lasse sich die *mental map* eines in Ost und West geteilten Kontinents bis in die Zeit der Spätaufklärung zurückverfolgen. Bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert habe eine Teilung des Kontinents in einen rückständigen, unzivilisierten, unkultivierten und barbarischen Osten und – als Selbstentwurf westeuropäischer Schriftsteller und Philosophen – zivilisierten, fortschrittlichen und Kultur tragenden Westen stattgefunden. Diese Teilung sei vor allem eine imaginäre gewesen, die dem Muster von Edward Saïds *Orientalism* folge, also der diskursiven Erfindung eines negativen Antipoden, eines *negative Other*, wie es die Literatur zum Diskurs des Kolonialismus formuliert.²

Der Kernthese des Buches ist bislang kaum widersprochen worden, schien sie doch – zumal Mitte der 1990er Jahre – den politischen Sieg des „Westens“ über den „Osten“ und die Dichotomie der Nachkriegszeit und des Kalten Krieges historischen zu belegen. In der Tat wirkt das, was Larry Wolff aus den Quellen konstruiert, wie eine rückständige und unzivilisierte Region. Die Beschreibungen aus der Zeit um 1800 von Gebieten, die wir heute dem östlichen Europa zuordnen, darunter Polen, Russland, das Baltikum und Teile Südosteuropas, hinsichtlich ihrer Infrastruktur, der Straßen-

1 Vgl. Geschichte und Gesellschaft (GG) 28 (2002) 3 unter dem Titel „Mental Maps“, hrsg. von C. Conrad. Die Beiträge gehen auf eine Tagung am „Zentrum für Vergleichende Geschichte Europas“ (ZVGE) in Berlin zurück, die wesentlich durch das Buch von Larry Wolff inspiriert wurde.

2 Vgl. L. Wolff, *Inventing Eastern Europe. The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford 1994, S. 6. Zur Debatte zum Kolonialismus vgl. A. Loomba, *Colonialism/Postcolonialism*, London/New York 2000; S. Mills, *Discourse*, London 1999.

verhältnisse, der Wirtshäuser oder des Zustandes von Städten und Dörfern wirken trist und rückständig. So zitiert Wolff beispielsweise den aus England stammenden Historiker William Coxe, der 1778 von einer Reise durch die polnisch-litauische Union berichtete:

„Our only bed was straw thrown upon the ground, and we thought ourselves happy when we could procure it clean. Even we, who were by no means delicate, and who had long been accustomed to put up with all the inconveniences, found ourselves distressed in this land of desolation. Though in most countries we made a point of suspending our journey during night, in order that no scene might escape our observation; yet we have even preferred continuing our route without intermission to the penance we endured in the receptacles of filth and penury: and we have reason to believe that the darkness of the night deprived us of nothing but the sight of human misery. The natives were poorer, humbler, and more miserable than any people we had yet observed in the course of our travels: wherever we stopped, they flocked around us in crowds; and, asking for charity, used the most abject gestures.“³

Nicht allein die Unterkünfte, die Städte und das Erscheinungsbild der Dörfer, sondern auch die Sitten und Gebräuche, Armut und Umgangsformen des einfachen Volkes scheinen sich in das stereotype Bild von einem unzivilisierten und rückständigen Osteuropa zu fügen.

Zweifel an der These von Larry Wolff und die Frage, ob Passagen wie die des Engländers Coxe die Existenz und Andersartigkeit von Osteuropa belegen können, formulierte Benjamin Schenk in einem Überblicksartikel zu Raumvorstellungen und zum Konzept der *mental maps*. Zu Recht verwies der Autor zum einen auf den amorphen Raum „Eastern Europe“, den Wolff aus seinen Quellen heraus beschreibt, der ohne Grenzen und ohne regionale Unterschiede zwischen Petersburg und Belgrad, Posen und Moskau bleibt. Zum anderen wandte Schenk ein, dass erst der Vergleich von Aussagen westeuropäischer Aufklärer und reisender Schriftsteller über Russland oder Polen mit solchen über Skandinavien, Italien, Spanien, Frankreich oder anderen Regionen Europas, die gewöhnlich nicht zu Osteuropa gerechnet werden, die Spezifität und die mögliche Rückständigkeit des östlichen Teil des Kontinents belegen könnten.⁴ Mit anderen Worten: Ist es nicht eine Art *self fulfilling prophecy*, sich ausschließlich über diejenigen Regionen zu beugen, die man aus dem Blickwinkel des späten 20. Jahrhunderts gewohnt ist, unter dem Signum „Osteuropa“ – ein Begriff, der stets mit normativen Kriterien

3 Zit. nach L. Wolff, *Inventing* (Anm. 2), S. 27. Im Original: W. Coxe, *Travels into Poland, Russia, Sweden, and Denmark*, 5 Bde., 4. Aufl., London 1792 (zuerst 1784).

4 Vgl. F. B. Schenk, „Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung“, in: GG 28 (2002) 3, S. 493-514, hier S. 499-501.

wie Unkultur und Rückständigkeit behaftet ist – zu subsumieren, und hier für die Zeit um 1800 vermeintliche Rückständigkeits aufzuzeigen.

Die genannten Aspekte hinsichtlich der recht unspezifischen räumlichen Kategorie „Eastern Europe“ und des Vergleichs sind zwei wesentliche Punkte, die gegen die These einer Erfindung Osteuropas ins Feld geführt wurden. An diese Kritik und den methodischen Einwand, sich komparativ dem Problem von Raumvorstellungen zu nähern, knüpft der folgende Beitrag an. Die zentrale Frage lautet: Was bleibt von Osteuropa, wenn man beginnt zu vergleichen?

Quellenmaterial des Beitrages sind Beschreibungen deutscher Reisender über Frankreich und Polen, die in komparativer Perspektive gelesen werden. Dem Vergleich liegt in Anknüpfung an Larry Wolff die Frage zugrunde, wo – in diesem Fall aus einer deutschen Perspektive – in der Zeit um 1800 „Osteuropa“ liegt. Dabei steht der Begriff in normativer Weise – zumindest für heuristische Zwecke – als Chiffre für Barbarei, Rückständigkeit und Unkultur, so wie Larry Wolff „Eastern Europe“ identifizierte. Die Frage, die dem Beitrag zugrunde liegt, lässt sich jedoch auch anders stellen: Wo liegt Sachsen?

Denn Ausgangspunkt der Reisen und gleichzeitig der vergleichenden Fragestellung ist Sachsen. Als Quellenbasis dienen – nicht ausschließlich, aber so weit als möglich – Berichte von reisenden Schriftstellern, die um 1800 über Frankreich oder Polen berichtet haben und die entweder aus Sachsen stammten oder dort in einer entscheidenden Phase ihres Lebens während des Studiums oder durch ihren Beruf sozialisiert waren. Sachsen eignet sich aus zweierlei Gründen für eine kritische Auseinandersetzung mit der These der Erfindung Osteuropas. Zum einen, da die Region aus heutiger Sicht als Teilgebiet der neuen Bundesländer an der Nahtstelle zwischen der alten Bundesrepublik als Teil des Westens und Polen und Tschechien als Teilregionen des Ostens liegt. Zum anderen, weil Sachsen gemeinsam mit Brandenburg und Pommern als östliche Peripherie des Alten Reichs um 1800 bei Larry Wolff als Transit- und Übergangsregion nach „Osteuropa“ erscheinen.⁵

Dem Beitrag liegt in der hier skizzierten Fragestellung somit ein doppelter Vergleich zugrunde. Auf der ersten Ebene wird explizit nach den Ähnlichkeiten und Unterschieden in sächsischen respektive deutschen Reiseberichten über die beiden Nachbarn Frankreich und Polen gefragt. Auf einer zweiten Ebene wird das Ergebnis dieser vergleichende Perspektive mit der These von Larry Wolff, die vornehmlich auf Autoren englischer und französischer Provenienz beruht, verglichen und kontrastiert.

5 Vgl. L. Wolff, *Inventing* (Anm. 2), S. 19.

Der erste Teilabschnitt geht der Frage nach, welche geographischen Kategorien deutschsprachige Reisende hinsichtlich ihrer Reisen nach Frankreich und Polen verwendeten. Der zweite Teil fragt nach den in beiden Regionen vorgefundenen und wahrgenommenen Reisebedingungen, die, wie oben bereits beispielhaft gezeigt, in der Argumentation der Erfindung eines rückständigen Ostens wiederholt betont wurden. Der dritte Abschnitt geht den Ähnlichkeiten und Unterschieden der Wahrnehmung des ländlichen Raumes und der Provinzstädte in beiden Ländern nach. Abschließend wird auf die Eingangsfragen zurück zu kommen sein und aus der Sicht der Reisenden eine alternative Antwort auf die Frage, wo Osteuropa liegt, gegeben werden.

II. Nord – Süd: Zur mentalen Geographie um 1800

Wohin wurde um 1780 gereist, wenn ein Passagier von Sachsen nach Paris oder Lyon oder um 1800 von Berlin nach Warschau, Krakau oder Lemberg aufbrach? Wie wurden Frankreich und Polen von den Zeitgenossen um 1800 geographisch verortet? Welche geographischen Bezeichnungen wurden gewöhnlich verwendet? Welche möglichen Kategorien verbergen sich hinter geographischen Bezeichnungen?

Der aus Poserna stammende Johann Gottfried Seume schrieb zu Beginn seines Reiseberichts *Mein Sommer 1805* über die Route Dresden, Warschau, Kaunas und Petersburg: „Ich war Willens, über meine jetzige Ausflucht nach dem Norden nichts zu sagen.“⁶ Auch andere Reisende bezeichneten „Rußland und Polen“ als zu den „nordischen Staaten“ gehörig. Die geographische Kategorie „Norden“ für die Gebiete Polen, Litauen, Kurland und Russland war um 1800 geläufig. Nicht nur Petersburg oder Wilna lagen in den Augen der Zeitgenossen im Norden, auch eine Stadt wie Lemberg – mathematisch-geographisch südlich von Prag und etwa auf einer Achse mit Paris gelegen – wurde dem geographischen Zusammenhang des Nordens zugerechnet.⁷

Mit dieser geographischen Zuordnung des Nordens, der über das heutige Skandinavien hinaus Polen, das Baltikum und Russland umfasste, folgten die deutschsprachigen Reisenden der zeitgenössischen Klimatheorie. Montesquieu hatte im *Esprit des Lois* die europäischen Nationen unter klimatischen Gesichtspunkten nach Norden und Süden unterteilt, wobei sich die

6 J. G. Seume, *Mein Sommer 1805*, 2. Aufl., Leipzig 1815, S. III.

7 Vgl. C. B. Feyerabend, *Kosmopolitische Wanderungen durch Preußen, Liefland, Kurland, Lithauen, Vollanden, Podolien, Gallizien und Schlesien, in den Jahren 1795 bis 1797*, 4. Bde., Germanien (Danzig) 1798–1803, Bd. 2, S. 367; J. Rohrer, *Bemerkungen auf einer Reise von der türkischen Gränze über die Bukowina durch Ost- und Westgalizien, Schlesien, Mähren nach Wien, Wien 1804*, S. 157.

Kulturgeschichte einer europäischen Nord-Süd-Dichotomie bis in die Antike zurückverfolgen lässt.⁸ Die klimatischen Bedingungen wiederum hatten in den Augen der Reisenden Konsequenzen für die Alltagskultur in den „nordischen“ und das heißt kälteren Regionen. Zu den weit verbreiteten Bildern über die Länder des Nordens gehörten die vermeintliche Faulheit und Trunkenheit. Darüber hinaus wurde das Problem der Leibeigenschaft in seinen unterschiedlichen Ausprägungen wiederholt betont – dies jedoch nicht allein für Länder wie Polen, das Baltikum oder Russland, die aus heutiger Perspektive Osteuropa zugeordnet werden, sondern auch für Dänemark und Schweden.⁹

Neben diesen Faktoren, die in den Augen der Zeitgenossen eine regionale Einheit formten, betonten die Reisenden immer wieder den historischen Zusammenhang der Länder des heutigen Skandinaviens, Polens und Russlands. Dieser ergab sich aus der Reihe frühneuzeitlicher Kriege, den sogenannten Nordischen Kriegen, die die Ostseeanrainer gegeneinander führten. Die Spuren, die der Große Nordische Krieg zu Beginn des 18. Jahrhunderts v. a. in den Städten Polens hinterlassen hatte, waren für die auswärtigen Besucher noch Jahrzehnte später sichtbar.¹⁰ Der regionale Zusammenhang des Nordens findet sich nicht nur in den Reisebeschreibungen der Zeit, sondern darüber hinaus auch in den historiographischen Schriften, wie beispielsweise in August Ludwig Schlözers *Allgemeiner Nordischer Geschichte* von 1771, wobei Geographie, Historiographie und Reisebeschreibung in einem engen, sich gegenseitig beeinflussenden Verhältnis standen.¹¹

8 Vgl. C.-L. de Montesquieu, *De l'Esprit des Lois*, 2 Bde., Paris 1949; D. Kirby, *The Baltic World 1772–1993. Europe's Northern Periphery in an Age of Change*, London 1995, S. 46; C. Bassnet, *Comparative Literature*, Oxford 1993, S. 101f.

9 Vgl. J. H. Liebeskind, *Rückerinnerungen von einer Reise durch einen Theil von Teutschland, Preußen, Kurland und Liefland, während des Aufenthalts der Franzosen in Mainz und der Unruhen in Polen, Straßburg 1795*, S. 3f; H. A. Barton, *Northern Arcadia. Foreign Travelers in Scandinavia, 1765-1815*, Carbondale/Edwardsville 1998, S. 61f, 77-80.

10 Vgl. Carosi, Bd. 1, S. 104f; Feyerabend, Bd. 2, S. 460. Zu den „Nordischen Kriegen“ vgl. K. Zernack, *Polen und Russland. Zwei Wege in der europäischen Geschichte*, Berlin 1994, S. 205-209, S. 232-240.

11 Vgl. A. L. Schlözer, *Allgemeine Nordische Geschichte*, Halle 1771. Hierzu auch M. Hildermeier, *Von der Nordischen Geschichte zur Ostgeschichte. Osteuropa im Göttinger Horizont*, in: H. Boockmann/H. Wellenreuther (Hrsg.), *Geschichtswissenschaft in Göttingen. Eine Vorlesungsreihe*, Göttingen 1987, S. 102-121; U. Plath, *Nichts Neues im wilden Osten? Die baltischen Provinzen Rußlands im Blick deutscher Reisender und Migranten um 1800*, in: H. E. Bödeker/A. Bauerkämper/B. Struck (Hrsg.), *Die Welt erfahren. Reisen als Kulturkontakt*, Frankfurt a. M. 2004.

Wenn ein aus Sachsen stammender Reisender wie Johann Gottfried Seume um 1800 Polen dem Norden zuordnete, liegt es nahe, dass Frankreich in den Augen der Zeitgenossen im Süden lag. In der Tat berichteten die deutschen Passagiere, die sich selbst nicht selten als „Nordländer“ bezeichneten, von Reisen in den Süden oder gen „Mittag“.¹²

Die geographische Zuordnung Frankreichs zum südlichen oder mittäglichen Europa lag in der Reisepraxis und den Reisezielen begründet. Denn wengleich Paris aufgrund seiner wissenschaftlichen und künstlerischen Anziehungskraft ohne Zweifel unangefochten an der Spitze der Reiseziele in Frankreich stand, nahm die Zahl der Reisen in die Provinz und hier v.a. in die südlichen Landesteile seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert stetig zu. Während weite Teile des Landes, wie z.B. die Normandie oder die Bretagne, bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts beinahe unbereist und unbeschrieben blieben, zog es immer mehr Reisende vor dem Hintergrund der Entdeckung arkadischer Landschaften, der einsetzenden Faszination für die antiken Stätten der römischen Zivilisation in Südfrankreich und eines gleichzeitig beginnenden rekreativen Reisens als Vorboten des modernen Tourismus in die südlichen Mittelmeerregionen. Diese wurden von den Zeitgenossen als eine Art „Vorahnung Italiens“ dem Süden zugeordnet.¹³

Die Scheidelinie zwischen dem Süden und dem Norden setzten die Reisenden auf der Höhe von Lyon an. Ausschlaggebend hierfür waren – wie auch im Norden – der Wandel des Klimas und damit einhergehend von Alltagskultur, Architektur und Vegetation. Jenseits von Lyon, so Anton Fahne, erhalte die Landschaft einen „südlichen Anstrich.“¹⁴ Johann Daniel Mutzenbecher sah weit von Lyon die Grenze zwischen Nord und Süd verlaufen:

„Hier ist die eigentliche Gränze des südlichen Frankreichs und man betritt nun das Department du Gard. (...) Einen unterscheidenden Charakter haben die südfranzösischen Dörfer dadurch, daß alle Häuser, Ställe u.s.w. in Stein erbauet sind, welches der Reichthum an diesem Material gestattet und in der Hitze von großem Vorteil seyn mag; allein angenehm spricht dies dem Auge nicht zu, obschon es den Dörfern das Ansehen von kleinen Landstädten giebt; sie sind auch eben nicht so eng und winklig wie diese.“¹⁵

12 Vgl. F. R. Salzmann (Anonym), Schrifttasche auf einer neuen Reise durch Teutschland, Frankreich, Helvetien und Italien gesammelt. Enthält besondere Anekdoten, Bemerkungen und Erzählungen, Bd. 1, Frankfurt/Leipzig 1780, S. 224, 226; I. Hahn-Hahn, Bd. 2, S. 1; J. Venedey, Das südliche Frankreich, 2 Bde., Frankfurt a. M. 1846, Bd. 1, S. 159f.

13 Vgl. K. Kautz, Das deutsche Frankreichbild in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Nach Reisebeschreibungen, Tagebüchern, Briefen, Köln 1957.

14 Vgl. A. Fahne, Bilder aus Frankreich vom Jahre 1831. Beiträge zur Beurtheilung unserer Zeit, Berlin 1835, S. 66.

Diese Nord-Süd-Dichotomie dominierte die Reisebeschreibungen über Polen und Frankreich bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Erst nach 1815, im Anschluss an die Neuordnung Europas auf dem Wiener Kongress und schließlich ab den 1830er und 1840er Jahren, als sich in Ländern wie England und Frankreich eine beschleunigte industrielle Entwicklung abzeichnete, finden sich erstmals Hinweise auf eine allmähliche Umorientierung in Richtung eines geographischen Denkens entlang der Kategorien Ost und West. Spuren dieses Wandels der europäischen *mental map* finden sich in Hegels *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte* aus den zwanziger Jahren, indem er von den „nordöstlichen Staaten Europas“ sprach; zu denen er „Polen, Rußland, die slawischen Reiche“ zählte.¹⁶

Etwa zeitgleich berichtete Heinrich Heine in seiner Schrift *Über Polen* von der „[e]indringende[n] Barbarei von Osten“, womit Russland gemeint war. Gleichzeitig sah er eine „von Westen“, von Frankreich, „eindringende Überkultur“, die Polen beeinflusste. Aus diesen Einflüssen, so der junge Student, resultierten „jene seltsamen Mischungen von Kultur und Barbarei im Charakter und im häuslichen Leben der Polen“¹⁷. In der Reiseliteratur des frühen 19. Jahrhunderts dürfte Heine einer der ersten gewesen sein, der die geographischen Kategorien von „Osten und „Westen“ gebrauchte, um die beiden Nachbarn Polen und Frankreich zu kennzeichnen. Die neuen geographischen Kategorien transportierten nicht mehr den traditionellen klimatischen und historiographischen Zusammenhang von Nord und Süd, sondern standen in enger Verbindung mit der Idee von Kultur und Zivilisation auf der einen Seite, Barbarei und Unkultur auf der anderen.¹⁸ Die neue *mental map* löste die traditionelle Nord-Süd-Dichotomie nicht sofort ab. Bis zur Jahrhundertmitte finden sich immer wieder Verweise auf die ältere imaginäre Ordnung Europas.¹⁹ Erst 1835 veröffentlichte ein Reisender, der aus Leip-

15 J. D. Mutzenbecher, S. 132. Vgl. auch K. F. Jariges (anonym), Bruchstücke einer Reise durch das südliche Frankreich, Spanien und Portugal im Jahr 1802, Leipzig 1810, S. 10-14. Zur traditionellen Scheidung in einen nördlichen und einen südlichen Teil Frankreichs vgl. R. Chartier, „La ligne Saint-Malo-Genève“, in: P. Nora (Hrsg.), *Les Lieux de Mémoire*, 3 Bde., Paris 1997, hier: Bd. 2, S. 2817-2850.

16 Vgl. G. W. F. Hegel, *Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte*, Frankfurt a. M. 1999, 5. Aufl., S. 132f.

17 H. Heine, „Über Polen“, in: ders., *Reisebriefe und Reisebilder*, Berlin 1981, S. 83-117, hier S. 93.

18 Zur Genese des „Osteuropabegriffs“, der im 19. Jahrhundert zunächst vornehmlich Russland meinte, vgl. H. Lemberg, „Zur Entstehung des Osteuropabegriffs im 19. Jahrhundert. Vom ‚Norden‘ zum ‚Osten‘ Europas“, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, 33, 1985, S. 48-91.

19 Vgl. J. Venedey (Anm. 12), Bd. 1, S. 159f.

zig stammende Journalist Otto Spazier, einen Bericht mit dem Titel *Ost und West. Reisen in Polen und Frankreich*.²⁰

Festzuhalten bleibt, dass die Reisenden um 1800, aber auch Historiographen und Geographen nicht in den räumlichen Kategorien Ost und West dachten. Der deutschen Perspektive ist hinzuzufügen, dass auch die Autoren, auf die Larry Wolff verweist, den Terminus Osteuropa bzw. „Eastern Europe“ in der Regel nicht verwendeten. Lediglich durch die Übertragung französischer Quellen, die traditionell von „l’Orient de l’Europe“ sprechen, so wie heute noch der Begriff „la Prusse orientale“ für Ostpreußen gebräuchlich ist, ins Englische, kommt es zu einer Formulierung im Englischen wie „we are in the East of Europe“, wenn Wolff einen Reisenden, den Comte de Ségur, zitiert.²¹ Erst sehr allmählich setzte ein Wandel im Gebrauch der geographischen Kategorien ein, der sich bis weit ins 19. Jahrhundert verfolgen lässt. Über diesen begriffsgeschichtlichen Einwand hinaus stellt sich im Folgenden die Frage, ob Frankreich und Polen in der Wahrnehmung der Reisenden so unterschiedlich betrachtet wurden, dass man zumindest für heuristische Zwecke von einer Trennung in einen rückständigen Osten und einen modernen, fortschrittlichen Westen sprechen könnte.

III. Infrastrukturen und Reisemodalitäten

Vergleicht man Frankreich und Polen hinsichtlich der über die beiden Länder publizierten Reiseberichte auf einer quantitativen Ebene in der Zeit um 1800 ergibt sich ein großer Unterschied. Denn bedeutend mehr Reiseberichte wurden über Frankreich publiziert.²² Frankreich war ohne Zweifel das attraktivere Land, das im Rahmen der europäischen Reisepraxis von der *peregrinatio academica* über die *Grand Tour* bis zur bürgerlichen Bildungsreise bereits eine lange zurückreichende Reisetradition besaß.²³ Polen lag demgegenüber eher an der Peripherie der europäischen Reisepraxis, da es weder für Gelehrte, noch für Adlige oder bürgerliche Bildungsreisende sonderlich attraktiv war. Aber dieses Schicksal teilte Polen mit einer Reihe anderer Länder wie Skandinavien, Irland oder Spanien.

20 Vgl. O. Spazier, *Ost und West. Reisen in Polen und Frankreich*, Stuttgart 1835.

21 Vgl. L. Wolff, *Inventing* (Anm. 2), S. 6.

22 Im Zeitraum zwischen 1750 und 1850 erschienen über Frankreich etwa dreimal so viele Berichte wie über Polen. Dieses Verhältnis ergab sich aus einer quantitativen Erhebung der Bestände in den Bibliotheken Berlin, Eutin, Wolfenbüttel, Göttingen und Wien im Rahmen meiner Dissertation „Nicht West – nicht Ost. Frankreich und Polen in der Wahrnehmung deutscher Reisender zwischen 1750 und 1850“.

23 Vgl. T. Grosser, *Reiseziel Frankreich. Deutsche Reiseliteratur vom Barock bis zur Französischen Revolution*, Opladen 1989.

Es stellt sich die Frage, ob die Gründe für diesen quantitativen Unterschied und die so unterschiedliche Attraktivität zweier Regionen wie Frankreich und Polen möglicherweise in den Reisemodalitäten bzw. der Infrastruktur für das Reisen zu suchen sind. Diese Frage muss auch deshalb gestellt werden, da Reisebedingungen, darunter Straßenverhältnisse, Transport- und Postsystem, Wirtshäuser, Sprache und Kommunikation, einen argumentativen Strang für ein vermeintlich rückständiges Osteuropa seit dem späten 18. Jahrhundert bildeten.²⁴

„Die Chausseen“, schrieb Heinrich Sander über die Straßenzustände in Frankreich um 1775, „sind, wie überall in Königreiche, prächtig, breit, mit Bäumen zu beiden Seiten besetzt, und überall beständig in gutem Stande.“²⁵ Dieses positive Bild teilten viele andere deutsche Reisende und im Vergleich mit den Bedingungen im territorial zerklüfteten Deutschland schnitt Frankreich im Urteil der Besucher sehr viel besser ab.²⁶ Die guten Straßenbedingungen in Frankreich gingen nicht zuletzt auf die 1715 eingerichtete Verkehrsbehörde *Ponts et Chaussées* zurück und die im 18. Jahrhundert gegründeten Ausbildungsstätten wie die *Écoles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées*.²⁷

Das bereits am Ende des Ancien Régime gut angebaute Postkutschen- und Diligencensystem wurde auch durch die Revolution kaum und nur kurzfristig in Mitleidenschaft gezogen. Und wengleich die Reisebedingungen unter der Revolution zeitweilig in Mitleidenschaft gezogen worden waren, berichtete der aus Pommern stammende und in Jena studierte Theologe und Philologe Johann Friedrich Droysen von seiner Frankreichreise im Jahr 1801 von umfangreichen Instandsetzungsarbeiten und „schön und eben gepflastert[en]“ Wegen und Chausseen, die ein rasches und unkompliziertes Reisen ermöglichten.²⁸

Die in Frankreich herrschenden Reisebedingungen, die Qualität der Straßen, die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Postsystems und nicht zuletzt die Geschwindigkeit des Reisens fanden immer wieder das Lob der auswärtigen Besucher. Ernst Moritz Arndt schätzte die Reisegeschwindigkeit auf „12 bis 14 Meilen“ pro Tag, während Heinrich August Ottokar Reichard in seinem Reisehandbuch sogar von 18 bis 20 deutschen Meilen ausging.²⁹ Gemessen

24 Vgl. L. Wolff (Anm. 2), S. 25-30.

25 H. Sander, Bd. 1, S. 22.

26 Vgl. F. J. v. Günderode, Bd. 1, S. 30; H. F. Storch, S. 346; S. La Roche, S. 26.

27 Vgl. T. Grosser (Anm. 23), S. 331.

28 Vgl. J. F. Droysen, S. 47.

29 Vgl. E. M. Arndt, *Reisen*, 1802, Bd. 1, S. 101; H. A. O. Reichardt, *Der Passagier*, 1803, S. 168.

an den zeitgenössischen Reisemodalitäten in Deutschland entsprach das in etwa einer drei- bis vier Mal so hohen Reisegeschwindigkeit.³⁰ In dieses häufig gelebte und insgesamt äußerst positive Bild mischten sich nur selten negative Stimmen wie die von Ida Hahn-Hahn oder Johanna Schopenhauer, die hinsichtlich der Reiseverhältnisse in der Provinz unweit von Poitiers meinte, dass „die Straße kaum noch eine Straße genannt zu werden“ verdient.³¹

Immer wieder griffen die Reisenden zum Zweck der Illustration auf das ihnen Bekannte zurück und zogen Vergleiche. Deutschland schnitt hierbei in der Regel schlecht ab. Die Straßenverhältnisse in der Heimat wurden als mangelhaft beurteilt, das Reisen war langsamer und dadurch teurer. Johann Daniel Mutzenbecher, der die Qualität des Reisens in Frankreich hinsichtlich Geschwindigkeit und Komfort des Kutschensystems wie die meisten seiner Landsleute äußerst positiv beurteilte, zog noch einen weiteren interessanten Vergleich. Über die Region um Montpellier notierte er:

„Es ist nichts weniger als angenehm. Man könnte sich einbilden in Polen zu reisen, und würde, bis man das reizend liegende Frontignan in's Auge bekommt, aus diesem Träume nicht gerissen werden.“³²

Der direkte Vergleich der Reisebedingungen zwischen Frankreich und Polen ist in der Reiseliteratur um 1800 sicherlich ein Einzelfall, schon deshalb, weil nicht viele Reisende mit beiden Ländern vertraut waren. Dennoch handelt es sich um eine bemerkenswerte Analogie, die es näher zu verfolgen gilt. Vergleicht man die qualitativen Aussagen der deutschen Polenreisenden genauer mit den Berichten über Frankreich, wird deutlich, weshalb Johann Daniel Mutzenbecher diesen Vergleich zog. Denn wenngleich Polen im Gegensatz zu Frankreich eher an der Peripherie der europäischen Reisepraxis zu suchen ist, lag dies nicht an den Reisebedingungen. Über diese schrieb beispielsweise der aus Magdeburg stammende Historiker Johann Christoph Friedrich Schulz, der Polen und Frankreich aus eigener Anschauung kannte, Anfang der 1790er Jahre:

„Der Postwechsel ist in einem einzelnen gemauerten Hause, eine kleine Strecke von dem Städtchen Radziwiliszek. Hier blieb ich die Nacht, nachdem ich in dreizehn Stunden sechzehn starke Meilen zurückgelegt hatte. Man vergleiche dies ein wenig mit der Art Extrapost zu fahren in Sachsen oder Preußen, wo die Reisenden für den Postknecht und seine Pferde da zu sein scheinen, nicht diese für den Reisenden.“³³

30 Vgl. T. Großer (Anm. 23), S. 336; K. Beyrer, Die Postkutschenreise, Tübingen 1985.

31 Vgl. J. Schopenhauer, S. 35; I. Hahn-Hahn (Anm. 12), Bd. 2, S. 118.

32 J. D. Mutzenbecher (Anm. 15), S. 203.

Zwar räumte der Reisende ein, dass es „gemachte Straßen“ nur teilweise in Polen und Litauen gab. Dennoch wussten die Besucher immer wieder von einem effizienten und kostengünstigen Postsystem zu berichten, das ein weitaus schnelleres Reisen als in den deutschen Territorien erlaubte.³⁴

Der zeitweilig in Mitau als Professor für Geschichte tätige Schulz erwähnte neben den guten Reisebedingungen in den Gebieten der polnisch-litauischen Republik auch die einfache und ärmliche Kleidung der „Postknechte“, die „weder Röcke, noch Hosen, noch Stiefeln“ trügen.³⁵ Die hier konstatierte Armut kann jedoch kaum als ein polnisches oder vermeintlich osteuropäisches Spezifikum für Rückständigkeit und Barbarei gerechnet werden,³⁶ wie der Vergleich mit Frankreich zeigt. Hier berichtete Anton Fahne in den 1830er Jahren:

„So erinnere ich mich, daß im Elsaß ein junger Kerl in wahrer Bettlergestalt den Wagen führte. Seine ganze Bekleidung bestand aus einer grau leinenen, überall zerrissenen, kurzen Hose, einem Hemde und großem runden Hut, alles Uebrige war unbedeckt und zeigte eine verbrannte und schmutzige Haut, eine wahre Zigeunergestalt.“³⁷

Die vergleichende Perspektive auf zwei so vermeintlich verschiedene Länder wie Frankreich und Polen um 1800 zeigt hinsichtlich der Reisebedingungen eher Ähnlichkeiten als Unterschiede. Ob im Elsass oder in Litauen, die einfachen Postbedienten und Fahrer wurden aus der Perspektive kultivierter, städtisch-bürgerlicher Reisender als arm, roh und unzivilisiert angesehen. Das Postsystem und die Reisegeschwindigkeit wurde in beiden Ländern, von wenigen Ausnahmen abgesehen, als gut funktionierend beschrieben und übertraf in der Einschätzung der Besucher die Reisebedingungen in den heimatlichen, deutschen Territorien.

Neben diesen Aspekten der Infrastruktur des Reisens ähnelte sich auch der Blick auf die Gasthäuser und Unterkünfte. Diesbezüglich wurden die Unterkünfte in den größeren Städten, ob in Paris oder Warschau, Lemberg oder Lyon, Bordeaux oder Krakau nicht selten gelobt. Hier entsprachen die Wohn- bzw. Unterkunftsbedingungen am ehesten den aus der Heimat oder dem eigenen Wohnort bekannten und das waren in der Regel Städte wie Ber-

33 J. C. F. Schulz, S. 13f. Vgl. auch S. 19.

34 Vgl. ebenda, S. 30f; J. P. v. Carosi, Reisen durch verschiedene polnische Provinzen, mineralogischen und andern Inhalts, 2 Bde., Leipzig 1781/84, hier Bd. 1, S. 1; T. Huber, Fragmente über einen Theil von Polen. Aus Briefen einer Engländerin, im Jahr 1789 geschrieben, in: Dies., Erzählungen, Bd. 4, Leipzig 1831, S. 321-373, hier S. 324.

35 Vgl. Schulz (Anm. 33), S. 31.

36 Vgl. L. Wolff (Anm. 2), S. 27, 29, 41.

37 A. Fahne (Anm. 14), S. 151.

lin, Leipzig, Dresden oder Halle. In der Provinz jedoch, ob in Südfrankreich oder Galizien, waren die Bedingungen schlichter, nicht selten offenbar simpel und entsprachen nicht den Anforderungen eines reisenden Bildungshürgers wie Johann Friedrich Carl Grimm. Dieser beschrieb seine Eindrücke von einem ländlichen Wirtshaus folgendermaßen:

„Will man zur Küche seine Zufucht nehmen, die in den Gasthöfen insgemein das ist, was in Deutschland die Wirtstube vorstellet, und die ebenfalls kein ander Feuer, als das im Kamine hat, so muß man sich gefallen lassen, das ewige Husten und Schneutzen und Spucken des Gesindes, der Fuhrleute und so weiter mit anzuhören, und den Gestank von allem Unflath, den sie da zusammen tragen, verschlucken.“³⁸

Der Gothaer Arzt beklagte die einfachen, schmutzigen und feuchten Zimmer, die nicht seine Erwartungen erfüllten. Mehr noch als die simple Art der Unterbringung in dem Wirtshaus fällt jedoch die abwertende Differenz gegenüber der ländlich-bäuerlichen Bevölkerung und den Fuhrleuten auf, die aus dem Bericht des bildungsbürgerlichen Reisenden spricht:

„Da in den Küchen der Feuerherd fehlt, und alles in eben dem Kamin an der Erde gekocht und gebraten wird, nebst dem Koch, das ganze Haus sich zu erwärmen lieget, und alles nach dem Feuer zu hustet und spuckt, so geht es nothwendig nicht selten daneben, und auf den am Spieß steckenden Braten, oder in die Pfanne, in der das Fricassce gekocht wird; nicht zu gedenken, daß sich gleich neben dem Spieß auch die Füße der Bauern und Fuhrleute erwärmen, oder ihre stinkenden Kleider um die Geschirre herum hängen.“³⁹

Das hier geschilderte Wirtshaus lag nicht etwa in der galizischen Provinz oder in Litauen, sondern in Meaux unweit von Paris. Zwar variierten die Schilderungen von Wirtshäusern, deren Beurteilung äußerst subjektiv ausfallen konnte und stark von der Erwartungshaltung geprägt war, von einem Besucher zum anderen. Auch von Region zu Region konnten sich die Beschreibungen stark unterscheiden. Eine Ausnahme waren negative Beurteilungen wie die des Gothaer Mediziners Grimm jedoch keineswegs. Wiederholt störte sich auch Johann Georg Sulzer an der „ekelhaften Unreinlichkeit“ und der „Unempfindlichkeit (...)“, die das Volk in Frankreich gegen alles äußert, was Reinlichkeit, Annehmlichkeit und Ordnung in den Wohnungen betrifft.“⁴⁰ Im Anschluss an eine Übernachtung in der Nähe von Va-

38 J. F. C. Grimm (Anonym), Bemerkungen eines Reisenden durch Deutschland, Frankreich, England und Holland in Briefen an seine Freunde, 3 Bde., Altenburg 1775, hier Bd. 1, S. 267f.

39 Ebenda, S. 269.

40 Vgl. J. G. Sulzer, Tagebuch einer von Berlin nach den mittäglichen Ländern von Europa in den Jahren 1775 und 1776 gethauenen Reise und Rückreise, Leipzig 1780, S. 70.

lence meinte er gar, „aus einer Cloak errettet worden zu seyn.“ Direkt im Anschluss fügte er an: „Wehe dem, der auf dieser Straße im Essen ekel ist; er muß verhungern.“⁴¹ Ähnlich fand sich Johanna Schopenhauer bei Montlieu „recht zigeunerhaft“ logiert und sah in der Wirtschaft, in der sie abstieg, „alles im Superlativ: Unreinlichkeit, Knoblauchduft und die bitterste Armut.“⁴²

Die Wahrnehmung der Situation in Polen unterschied sich kaum von diesen negativen, nicht selten sich gegen die einfache bäuerliche Bevölkerung und die Wirtsleute abgrenzenden Urteilen bürgerlicher Reisender in der französischen Provinz. Auch hier klagten die Passagiere nicht selten über die einfachen und ärmlichen Verhältnisse in den Unterküften und Wirtschaften, die in vielen Regionen der Adelsrepublik von Juden bewirtschaftet wurden.⁴³

Festzuhalten bleibt, dass sich aus den Reiseberichten über die Reisebedingungen kaum ein Gefälle zwischen Ost und West, zwischen Rückständigkeit und Modernität, Zivilisation und Barbarei, die diese Begriffe in normativer Hinsicht implizieren, ableiten lässt. Zu ähnlich, wenn nicht austauschbar erscheinen die Beschreibungen und Wahrnehmungsmuster in vielen Fällen. Ableiten lässt sich lediglich, dass sich die Ausstattung der Wirtschaften in Polen traditionell von denen in Deutschland oder Frankreich unterschied. Denn in der Regel führten polnische und auswärtige Reisende ihre Reiseutensilien wie Betten und Verpflegung auf den Routen in dem über weite Teile relativ dünn besiedelten Land mit seinen wenigen größeren Städten mit sich.⁴⁴ Auf Bewirtung waren die Besitzer der Krüge in den polnischen und litauischen Regionen auch deshalb nicht eingestellt, da Polen verhältnismäßig wenig Reisende anzog und das Land nicht in den Kanon der vornehmlich durch das westliche Europa, durch Italien, Frankreich oder die Niederlande führenden europäischen Reisepraxis von der Kavaliertour bis zur bürgerlichen Bildungsreise gehörte. Hieraus jedoch eine strukturelle Rückständigkeit des östlichen Teils des Kontinents abzuleiten, scheint angesichts der im Vergleich mit Frankreich für die Zeit um 1800 konstatierten Ähnlichkeiten bezüglich der Reisemodalitäten fraglich.

41 Eberda, S. 98.

42 J. Schopenhauer (Anm. 31), S. 38.

43 Vgl. J. Bernoulli, Reisen durch Brandenburg, Pommern, Preußen, Curland, Russland und Pohlen, in den Jahren 1777 und 1778, 6 Bde., Leipzig 1779/80, hier: Bd. 6, S. 31-33.

44 Vgl. J. P. v. Carosi, Bd. 1, S. 93; J. Rohrer, Bemerkungen auf einer Reise von der türkischen Gränze über die Bukowina durch Ost- und Westgalizien, Schlesien, Mähren nach Wien, Wien 1804, S. 157; J. J. Kausch, Nachrichten über Polen, 2 Bde., Salzburg 1793, hier Bd. 2, S. 121f.

IV. Blicke in die Provinz

Wenn von Reisen nach Frankreich die Rede ist, liegt es nahe, zunächst an Paris zu denken. Auf der einen Seite geschieht dies zu Recht, denn ohne Zweifel stellte die französische Hauptstadt das Zentrum des Interesses für auswärtige Besucher und Reisende dar. Keine andere französische Stadt konnte auch nur annähernd mit Paris konkurrieren. Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, dass – abgesehen von London – keine andere europäische Stadt an die Attraktivität der Seine-Metropole heranreichte. Es darf daher nicht übersehen werden, dass Paris eine Ausnahme in der Geschichte der europäischen Urbanisierung darstellte. Die Regel waren bis ins 19. Jahrhundert Städte von einigen zehntausend Einwohnern, und nicht selten waren die Städte, aus denen auch der Großteil der deutschen Reisenden stammte, sogar kleiner.⁴⁵

Aufgrund der Ausnahmestellung von Paris wird im folgenden Abschnitt von der exponierten Stellung der französischen Metropole abstrahiert, um so zu sinnvollen Vergleichseinheiten zwischen Polen und Frankreich zu gelangen. Den Blick somit primär auf die Provinz und die kleineren und mittleren Provinzstädte zu richten, erscheint nicht zuletzt auch deshalb legitim und wichtig, da der kleinstädtische Raum und die agrarisch geprägte Gesellschaft bis weit ins 19. Jahrhundert den maßgeblichen lebensweltlichen Rahmen und Sozialisationsort für den Großteil der Bevölkerung darstellte, der auch in der Reiseliteratur immer wieder thematisiert wurde.⁴⁶

Der aus Schlesien stammende Arzt Johann Joseph Kausch widmete sich in seinen *Nachrichten über Polen* wiederholt den Dörfern in Klempolen, der Situation der Landbevölkerung und den Lebensverhältnissen auf dem Land. Unweit von Krakau berichtete er:

„Doch trifft man auch hier schon einige Merkmale von der elendsten aller Bauarten an; weiter hin hinter Krakau wird sie (...) so ziemlich allgemein. Sie besteht aus Baumreisern, welche man dicht zusammen flicht. Die Dachung, so wie auch das Reiserwerk selbst wird von Säulen und Balken getragen. Zum Behufe der Wohnungen, welche doch wärmer seyn müssen, wird dieses Reiserwerk mit Lehm ausgeklebt; und damit das Ganze weiß übertüncht. (...) Der größere Theil, selbst der neu errichteten Häuser, hat in dieser Gegend nicht einmahl Schornsteine; man kann sich hieraus von der Armuth des gemeinen Landmannes einen Begriff machen.“⁴⁷

45 Vgl. J. de Vries, *European Urbanization 1500–1800*, London 1980, S. 26, 29, 44f; B. Lepetit, *The pre-industrial urban System: France, 1740–1840*, Cambridge 1994.

46 Vgl. P. M. Hohenberg/L. H. Lees, *The Making of Urban Europe 1000–1950*, Cambridge Mass./London 1985, S. 65, 226.

47 J. J. Kausch, Bd. 2, S. 110f.

Aus der Perspektive des auswärtigen Beobachters wirkten die Dörfer in der Region Klempolen rückständig und primitiv. Auch andere Reisende des ausgehenden 18. Jahrhunderts fanden Hütten und Häuser aus „schlechte[m] Holz“ vor, die nicht selten lediglich aus „geflochtenen Reisern mit Leem beworfen“ gebaut waren.⁴⁸ Aus anderen Regionen der Adelsrepublik wie aus den nördlichen Regionen Litauens und aus Kurland wurde wiederholt von „elende[n] Baraken, die alle Augenblicke einzufallen“ drohten, berichtet.⁴⁹

Dieser kritische, oft negative Blick auf die Zustände in den ländlichen Regionen kann jedoch nicht als spezifisch polnisch, als Teilaspekt des negativen Stereotyps der „polnischen Wirtschaft“ oder eines vermeintlich rückständigen Osteuropas gewertet werden.⁵⁰ Derartige kritische Äußerungen von Reisenden waren vielmehr Teil eines umfassenden sozialkritisch-aufklärerischen Diskurses und einer philanthropischen Perspektive, die die Reiseliteratur in der Zeit um 1800 generell prägten. Den Beobachtern ging es durch das Aufzeigen von Armut und Elend v.a. um die „bürgerliche Verbesserung“ innerhalb der ständischen Gesellschaft, und der Verweis auf Missständen in der Fremde diente nicht zuletzt der Kritik der heimatlichen Verhältnisse.⁵¹ Vor diesem Hintergrund finden sich vergleichbare Passagen wie die über die ländliche Gesellschaft in Klempolen oder Litauen auch über Deutschland und weite Teile der französischen Provinz. Aus der Perspektive des aufgeklärten Städters und des sozialkritischen Reisenden unterschied sich Klempolen kaum vom ländlichen Bayern.⁵²

Der vergleichende Blick in die französische Provinz zeigt, dass derartige Passagen kaum dazu dienen können, die Existenz oder auch nur die Erfindung eines vermeintlich rückständigen und barbarischen Osteuropas abzuleiten. Zwar stand Frankreich in dem Ruf „eine der schönsten und fruchtbar-

48 Vgl. J. P. von Carosi, Bd. 1, S. 70, 86, 92, 134.

49 Vgl. J. D. Liebeskind, S. 366.

50 Vgl. L. Wolff, S. 337f. Zum Stereotyp „polnische Wirtschaft“ vgl. H. Orłowski, „Polnische Wirtschaft“. Zum deutschen Polendiskurs der Neuzeit, Wiesbaden 1996.

51 Vgl. B. Stollberg-Rilinger, *Europa im Jahrhundert der Aufklärung*, Stuttgart 2000, S. 335-337.

52 Vgl. Anonym, „Reise durch den Bayrischen Kreis“, in: J. F. C. Schulz (Hrsg.), *Neue Quartalsschrift zum Unterricht und zur Unterhaltung aus den neuesten und besten Reisebeschreibungen gezogen*, 40 Bde., Berlin 1786-92, Bd. 1 (1786), 3. St., S. 108-139; Bd. 2 (1787), 4. St., S. 95-107. Hierzu auch H. Schmidt, „Fremde Heimat. Die deutschen Provinzreisenden zwischen Spätaufklärung und nationaler Romantik und das Problem der kulturellen Variation: Friedrich Nicolai, Kaspar Riesbeck und Ernst Moritz Arndt“, in: H. Berding (Hrsg.), *Studien zur Entwicklung des kollektiven Bewusstseins in der Neuzeit* 2, 2. Aufl., Frankfurt a. M. 1996, S. 394-442.

sten Provinzen in Europa“ zu sein.⁵³ Aber die in den einzelnen Regionen, die sich ähnlich wie in Polen auch mitunter erheblich voneinander unterscheiden, tatsächlich vorgefundene Situation wich oft erheblich von diesem positiven Bild ab. Nicht wenige Reisende berichteten von einem gegen Ende des Ancien Régime weit verbreiteten Bettelwesen und großer Armut. Der Gothaer Arzt Carl Grimm notierte unweit von Paris:

„Wir waren noch nirgends so sehr von Bettlern verfolgt, wie jetzt, da wir durch die, der Hauptstadt am nächsten gelegenen Dörfer fuhren. Es ist doch recht unangenehm, wenn der Wagen eines Reisenden alle Augenblicke einmal von einem Schwarme solches hungertigen Gesindels umzingelt und begleitet wird (...).“⁵⁴

Auch in den südlichen Regionen präsentierte sich den Besuchern oft ein Bild von „ärmlichen“ Dörfern und einer „elend“ und „schlecht gekleideten“ Landbevölkerung:

„Der große Haufen, oder das geringe Volk, scheinet hier durchgehends sehr arm zu seyn. Ansehnliche Handwerksleute giebt es hier gar nicht. (...) Desto mehr Bettler aber giebt es, die durchgehends mit so gar elenden Lappen behangen sind, daß ein Fremder sie ohne Entsetzten [sic!] nicht ansehen kann.“⁵⁵

Die Beispiele für die immer wieder thematisierte und seitens der Beobachter oft kritisierte ländliche Armut betrafen nicht allein die Dörfer und Flecken im ländlichen Frankreich und in Polen. Auch die Darstellungen der kleineren Provinzstädte konnten sich in beiden Regionen zum Verwechseln ähneln. Bis auf wenige Ausnahmen, so der Ingenieur August Friedrich Ephraim Hammer, seien die „Städte in der Ukraine (...) unbedeutend, schlecht gebaut, ohne Polickey und Fabriquen.“⁵⁶ Für Carl Feyerabend wiederum bestand das Städtchen Mericz unweit von Grodno vor allem aus „Schmutz und Unreinlichkeit“:

„Dieses Städtchen hat fast lauter erbärmliche Häuser, schmutzige Straßen, und schlechte hölzerne Kirchen. (...) Der erste Anblick ist auf der einen Seite ziemlich

53 Vgl. F. R. Salzmann (Anonym), Schrifttasche auf einer neuen Reise durch Teutschland (Anm. 12), Bd. 1, S. 34.

54 J. F. C. Grimm (Anm. 38), Bd. 1, S. 214f. Vgl. auch Bd. 1, S. 245f, Bd. 2, S. 27, 211.

55 J. G. Sulzer (Anm. 40), S. 194. Vgl. auch S. 173-175; J. Schopenhauer (Anm. 31), S. 28-33.

56 Vgl. A. F. E. Hammer (Pseud. Hamnard, Carl Friedrich Ernst), C. F. E. Hammonds, ehemaligen k. preußischen Ingenieur-Lieutnants und Reichs- und Straßeninspectors von Oberschlesien, Reise durch Oberschlesien zur Rußisch-Kayserlichen Armee nach der Ukraine und zum Feldmarschall Rūmanzow Sadunaiskoy, Gotha 1787, in: J. C. F. Schulz (Hrsg.), Neue Quartalsschrift zum Unterricht und zur Unterhaltung aus den neuesten und besten Reisebeschreibungen gezogen, 40 Bde., Berlin 1786-1792, 7 (1792), 4. St., S. 5-53; 8 (1793), 1. St., S. 3-66, hier: 7 (1792), S. 22.

moderne, und massive Gebäude, auf der andern aber eine Reihe hölzerner, den Einsturz bedrohender Hütten, ohne Rauchfang und fast ohne Fenster, so wie man sie gewöhnlich in den polnischen Dörfern zu Tausenden antrifft.“⁵⁷

Ein solches negatives Bild, das sich dem Reisenden bot, kann als typisch für die Darstellung der kleineren und mittleren polnischen Provinzstädte wie Kowno, Grodno, Kalisz, Mericz oder Posen gelten.⁵⁸ Vor dem Hintergrund der eigenen städtischen Herkunft aus Orten wie Berlin, Danzig, Leipzig oder Dresden wirkten die meisten Provinzstädte rückständig, uninteressant, schmutzig und unbedeutend. In dieser Hinsicht unterschieden sich die polnischen Städte in der Wahrnehmung und Beschreibung der Besucher jedoch kaum von den französischen Provinzstädten. So schrieb beispielsweise Johanna Schopenhauer über Orléans:

„Warum wir uns Orléans immer als eine schön gebaute, große Stadt gedacht hatten, ist uns nicht klar; so viel ist aber gewiß, daß sie beides nicht ist. Alles, was wir davon sahen, kam uns schmutzig und ärmlich vor, und unser Gasthof, der beste in der Stadt, machte hiervon keine Ausnahme.“⁵⁹

Auch Angoulême und Blois schnitten kaum besser ab. Über Potiers urteilte sie abwertend:

„In Deutschland, oder gar in England und Holland, ist es uns unmöglich, sich eine solche kleine Landstadt in diesem Teil von Frankreich vorzustellen (...). Die elenden Häuser sehen aus, als wären sie aus Kot zusammengeknetet, die seit ihrer ersten Entstehung nie gewaschenen Fenster vollenden das widrige Bild; oft fehlen sie ganz, und in Öl getränktes Papier oder schlecht zusammengenagelte, unangestrichene Läden ersetzen ihre Stelle.“⁶⁰

Derartige Beschreibungen, die sich kaum von denen über Polen unterschieden, waren in der Reiseberichterstattung über Frankreich in der Zeit um 1800 keine Seltenheit.⁶¹ Und so meinte beispielsweise der Berliner Johann Georg über das südlich von Lyon gelegene Vienne:

„Die Stadt selbst ist von finsterem und melancholischem Ansehen, hat sehr enge und zum Theil ekelhafte Straßen, so daß man froh wird, wieder zum Thor herauszukommen.“⁶²

Von diesen immer wiederkehrenden negativen Beschreibungsmustern der kleineren und mittleren Provinzstädte hoben sich in beiden Ländern nur einige der großen Städte positiv ab. In Frankreich waren dies neben Paris Lyon

57 C. B. Feyerabend, Bd. 2, S. 508-511.

58 Vgl. J. Bernoulli, Bd. 6, S. 34f, 41-45.

59 J. Schopenhauer, S. 25.

60 Ebenda, S. 33f. Vgl. auch S. 29, 36f.

61 Vgl. J. F. C. Grimm, Bd. 1, S. 214f; J. G. Sulzer, S. 174f, 190.

62 Ebenda, S. 84.

und Bordeaux, aber bereits eine Stadt wie Montpellier wurde als düster, schmutzig und kulturell unbedeutend wahrgenommen.⁶³ Auch in Polen gab es neben den überwiegend negativen Beschreibungen nur wenige positive Ausnahmen. Dies waren neben dem gegen Ende des 18. Jahrhunderts stark expandierenden Warschau vor allem Lemberg, Danzig und – jedoch bereits mit Abstrichen – die alte Hauptstadt Krakau.⁶⁴

V. Zusammenfassung

Wo liegt Osteuropa, nach wie vor verstanden als Chiffre für Rückständigkeit, Peripherie und Unkultur? Festzuhalten bleibt, dass die geographische Kategorie Osteuropa für die Reisenden um 1800 noch nicht existierte. Das gilt für die sächsischen bzw. deutschsprachigen Reisenden genauso wie für die von Larry Wolff zitierten englischen und französischen Autoren. Wie Hans Lemberg argumentierte, ist Osteuropa als Raum und Region eine Konstruktion der politischen und wissenschaftsgeschichtlichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts.⁶⁵ Vor diesem Hintergrund scheint es problematisch, ein Konzept wie Osteuropa, das stets die genannten normativen Kriterien impliziert und das die europäische Geschichte und das gesellschaftspolitische Denken des 20. Jahrhunderts ohne Zweifel in starkem Maß geprägt hat, in eine Zeit zu verlagern, die für dieses keine Verwendung hatte.

Was bleibt von der Ausgangsthese der Erfindung Osteuropas im ausgehenden 18. Jahrhundert vor dem Hintergrund der hier vorgeschlagenen vergleichenden Perspektive? Im Rückblick scheint es, als ob Larry Wolff zum richtigen Zeitpunkt zwar eine wichtige Frage aufgeworfen hat, die nach der Genese einer imaginären oder auch realen Teilung Europas in einen westlichen und einen östlichen Teil. Aber die vermeintlich Existenz eines rückständigen, barbarischen und unkultivierten Ostens wird durch den Vergleich anhand der Beispiele zur Reisepraxis und zum ländlich-provinziellen Raum deutlich relativiert, indem sich eine Vielzahl ähnlicher Beschreibungsmuster zwischen Frankreich und Polen aufzeigen lassen.

63 Vgl. J. Schöpenhauer (Anm. 12), S. 40-82; K. F. von Jariges (anonym), Bruchstücke (Anm. 15), S. 3; J. D. Mutzenbecher (Anm. 15), S. 139-150; H. A. O. Reichard, „Lyon. Fragment aus einem Tagebuche einer Reise im Sommer 1785, von R.“, in: Ephemeriden der Litteratur und des Theaters, hrsg. von Christian Angust von Berttram, Jg. 1, 1785, Bd. 2, S. 257-272.

64 Vgl. S. Bredetzky, Reisebemerkungen über Ungern und Galizien. Von Samuel Bredetzky, Evang. Superintendent in beyden Galizien und erstem Prediger A. C. in Lemberg, 2 Bde., Wien 1809, S. 32-46, 192-199; J. J. Kausch, Bd. 2, S. 127-135; J. G. Kohl, Reisen im Innern von Russland und Polen, 3 Bde., Dresden/Leipzig 1841, hier: Bd. 3, S. 85-107.

65 Vgl. H. Lemberg (Anm. 18).

Die hier betonten Ähnlichkeiten in den Beschreibungen von überwiegend städtischen, bürgerlichen und gebildeten Reiseschriftstellern dürfen keinesfalls darüber hinwegtäuschen, dass es zwischen den beiden betrachteten Regionen eine Reihe von Unterschieden gab. Diese betrafen die Dichte der Städte, die gesellschaftliche Stratifikation oder die soziale Situation der bürgerlichen Bevölkerung, um nur einige zu nennen. Aber auch solche Unterschiede machen noch nicht die Spezifik von Osteuropa aus. Die verschiedenen Varianten der Leibeigenschaft existierten bis ins 19. Jahrhundert aneh in anderen Teilen Europas und nicht nur in Polen und Russland. Auch andere Regionen wie Skandinavien, Irland oder die iberische Halbinsel hatten kaum größere Städte aufzuweisen.

Wenngleich die Kategorie Osteuropa um 1800 auch noch nicht existierte, lässt sich „Osteuropa“, verstanden als Chiffre für Peripherie, Rückständigkeit und Unkultur, zumindest für heuristische Zwecke dennoch verwenden. Wo jedoch lässt sich dieses Osteuropa bzw. Formen der Rückständigkeit in den Augen der Zeitgenossen lokalisieren? In der Perspektive der Reisenden – zumeist gebildete, studierte, literarisch aktive, aus einem städtischen Milieu stammende und nicht selten protestantisch geprägte Autoren – so die These, die sich aus dem Vergleich ergibt, lag „Osteuropa“ zwischen den wenigen großen städtischen und kulturell interessanten Zentren wie London, Paris, Rom oder Petersburg in den weiten Zwischenräumen eines um 1800 noch weitgehend agrarisch und ländlichen geprägten Europas. „Osteuropa“, Peripherie und Rückständigkeit finden sich in der französischen Provinz kaum weniger ausgeprägt als in Litauen oder Galizien. Statt nach einer geographischen Kategorie wie Osteuropa und einem Gegensatz von Ost und West zu fragen, die erst im 19. und dann schließlich im 20. Jahrhundert geprägt wurden, erscheint es für die Zeit um 1800 vielversprechender, nach sozialen und konfessionellen Differenzen sowie nach lokalen und regionalen Unterschieden in den Beschreibungen zu fragen, die Gegensätze von Zentrum und Peripherie, Kultur und Unkultur oder Barbarei und Zivilisation prägten.