

Berufsmobilität

1. Beschränkung sozialer Mobilität in der Neuzeit
2. Rahmenbedingungen sozialer Mobilität
3. Berufsmobilität und Karriere

1. Beschränkung sozialer Mobilität in der Neuzeit

Die drei Hauptformen der \uparrow sozialen Mobilität (= M.) sind (1) die intergenerationale M., (2) die intragenerationale M. (B. oder Karriere-M.) und (3) die \uparrow Heiratsmobilität. Allen drei Formen gemeinsam sind die Indikatoren \uparrow Beruf, \uparrow Besitz und Sozialprestige [7]; [9].

In der Nz. hatte der gesellschaftliche Status, den der Einzelne mit der Geburt erhielt, eine vorrangige Bedeutung und erschwerte alle drei Formen der sozialen M. (\uparrow Ständegesellschaft). Bes. Wichtigkeit kam ihm beim \uparrow Adel zu, der in weiten Teilen Europas an der Spitze der gesellschaftlichen Hierarchie stand. Aufgrund der Vererblichkeit des Adelsstandes war es für Außenstehende schwer, in diese Schicht aufzurücken, wenn auch immer wieder Einzelpersonen oder Gruppen in diesen Stand erhoben wurden (\uparrow Nobilitierung). Ebenso hatte der Status bei der Geburt für andere gesellschaftliche Gruppen entscheidende Bedeutung. Das städtische \uparrow Patriziat schottete sich fast überall gegen Neuankömmlinge ab und beschränkte damit die Aufstiegsmöglichkeiten für wohlhabende \uparrow Kaufleute und \uparrow Unternehmer. Ebenso nutzten die \uparrow Handwerker ihren Geburtsstatus, um niedrigere Gesellschaftsschichten auszugrenzen. Der Erwerb des \uparrow Bürgerrechts als Vorbedingung für die Mitgliedschaft in einer \uparrow Zunft und für den Aufstieg zum Handwerksmeister war in der Regel für Bürgerkinder leichter und mit geringeren Kosten verbunden als für Außenseiter (\uparrow Berufsfolge).

2. Rahmenbedingungen sozialer Mobilität

Trotz dieser Beschränkungen existierte auch in der Nz. ein gewisses Maß an sozialer M. Die beiden Schlüsselfragen der Forschung hierzu lauten: Wie und unter welchen Bedingungen veränderten sich die Mobilitätsraten (= MR.) in der Nz.? Welche Gesellschaftsklassen erwiesen sich als die mobilsten? Obwohl nur wenige empirische Untersuchungen zum Thema vorliegen, ermöglichen es soziologische und historischen Studien, drei Hypothesen zu formulieren:

(1) Die soziale M. der bäuerlichen Bevölkerung war gering und v. a. nach unten gerichtet [14. 370 f.]. Folglich lagen die MR. im Europa der Frühen Nz. niedriger als in späteren Perioden. Sie nahmen in dem Maße zu, in dem der bäuerliche Anteil an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen abnahm. Der Anteil der \uparrow Bauern und der landwirtschaftlichen Arbeitskräfte variierte regional, betrug aber im Europa des 16. Jh.s etwa 80 %. Bis zur Mitte des

19. Jh.s sank dieser Wert ab, erreichte jedoch in den meisten Ländern immer noch 50 %; in Mittel- und Osteuropa lag er bedeutend höher [13.1, 134]; [12. Abschnitt C1].

(2) Die Chancen auf sozialen Aufstieg waren regional sehr unterschiedlich verteilt. Im nzl. Europa finden sich in Regionen mit einem modernen Wirtschaftssystem höhere MR., wobei »modern« impliziert, dass die \uparrow Landwirtschaft einen geringeren Prozentsatz der Arbeitskräfte beschäftigte. Somit liefert das Ausmaß der \uparrow Urbanisierung und der wirtschaftlichen Spezialisierung wichtige Hinweise auf die Unterschiede in den MR. im nzl. Europa. Verstädterungsraten wiesen große regionale Variationen auf. Wenn man \uparrow Städte als Zentren mit 5000 Einwohnern und mehr definiert, rangierten im Jahr 1500 die Verstädterungsraten von gerade 2 % in Skandinavien bis zu 30 % in den Niederlanden; drei Jahrhunderte später variierte die Rate zwischen 4 % in Rumänien und 34 % in den Niederlanden [1. 259]. Trägt man die europ. Städte in eine Landkarte ein, so ergibt sich ein bananenförmiger Städtegürtel, der sich von Norditalien über Süd- und Norddeutschland und die Niederlande bis Südostengland erstreckt [17. 170–171]; [5. 11–17]. Die gesamte Nz. hindurch dominierten diese Städte den \uparrow Handel und die Güterproduktion \uparrow Europas, auch wenn sich der Schwerpunkt allmählich von Südosten (Italien) zum Nordwesten hin (England und die Niederlande) verschob.

Außerhalb des Städtegürtels beschränkten sich Urbanisierung und wirtschaftliche Spezialisierung weitgehend auf das Hinterland der \uparrow Hauptstädte, auf einige Regionen entlang der Küsten und der schiffbaren Binnengewässer. Wesentlich geringere Chancen auf soziale M. bestanden in entlegenen, isolierten und vom Meer abgeschnittenen Gegenden. Dies gilt auch für Ostelbien, wo die »zweite \uparrow Leibeigenschaft« die Menschen an die Landgüter band und das Wachstum der Städte beschnitt (\uparrow Gutswirtschaft). Schnell wachsende Städte wie Danzig und Breslau bildeten hier die Ausnahme; ihre Dynamik ergab sich aus ihrer Funktion als Umschlagplätze für den internationalen Handel.

(3) Neben einzelnen Regionen lassen sich Perioden mit überdurchschnittlich hohen MR. ausmachen. Das sog. »lange« 16. Jh. (der Zeitraum von ca. 1450 bis zum frühen 17. Jh.) und die Periode nach der Mitte des 18. Jh.s dürften relativ hohe MR. aufgewiesen haben. In diesen Zeiten wuchs auch die \uparrow Bevölkerung Europas rapide an [17. Tabelle 3.6]; [1. 297, Tabelle C4]. Ab der Mitte des 18. Jh.s verstärkte sich dieser Trend wohl aufgrund der in manchen Regionen beginnenden Auflösung des Zunftsystems.

3. Berufsmobilität und Karriere

3.1. Was ist eine Karriere?

Die Schlüsselfragen der Forschung lauten: Was ist eine Berufslaufbahn? Lässt sich der Ursprung moderner Karrieremuster in die Frühe Nz. zurückverfolgen [2]?

Die einfachste Definition von Karriere ist, sie als Synonym für die Geschichte des Arbeitslebens eines Individuums zu verstehen (\uparrow Arbeit). Dadurch lässt sich jeder Arbeitskraft, auch wenn sie nur eine bescheidene Funktion ausübt, eine Karriere zuschreiben. Nach einer anderen, v.a. in der angelsächs. Welt verbreiteten Sicht ist der Begriff allerdings nur auf beruflich erfolgreiche Personen anzuwenden, als »das Fortschreiten einer Person durch das Leben (oder einen bestimmten Lebensabschnitt), v.a. wenn dieses öffentlich wahrgenommen wird oder von bemerkenswerten Vorfällen geprägt ist« (*Oxford English Dictionary*).

Eine weitere Frage ist, ob sich der Begriff der Karriere nur auf Arbeitssituationen anwenden lässt, in denen eine vorgegebene Struktur den beruflichen Aufstieg festlegt (formelle Karrieren). Die Existenz einer Berufshierarchie wird dabei in den Sozialwissenschaften häufig stillschweigend vorausgesetzt als »eine strukturierte Abfolge beruflicher Rollen, die von Individuen im Laufe ihres Arbeitslebens übernommen werden, wobei wachsendes Prestige und weitere Belohnungen impliziert sind, ein Abstieg jedoch nicht ausgeschlossen wird« [11. 55]. Die Beschäftigung einer Person bei einem Unternehmen stellt aber nur einen von verschiedenen Karrierpfaden dar, die sich aus geschichtlichen Quellen erschließen lassen [16]. Neben dem Aufstieg in einer formal definierten hierarchischen Bürokratie unterscheidet man ein professionelles Karrieremodell (\uparrow Professionalisierung), das auf der nichthierarchischen Ausübung einer bestimmten akademischen oder handwerklichen Fertigkeit beruht, eine unternehmerische Karriere (\uparrow Unternehmer), die auf der Entwicklung eines erfolgreichen Geschäfts fußt, und eine dynastische Karriere, die auf der Übertragung von Besitz und anderen Ressourcen auf die Nachkommen basiert [8].

Formelle Karrieren finden im Rahmen einer klar definierten Abfolge von Ausbildung bzw. Berufsausbildung und Aufstieg statt. Informelle Karrieren lassen sich dagegen nur über konkrete individuelle Karrierepfade rekonstruieren, wie sie für einzelne Personen belegt sind.

3.2. Formelle Karrieren

Gewöhnlich konzentriert sich die Erforschung moderner Karrierestrukturen und Ämterkarrieren (\uparrow Amt) – im Anschluss an Max Webers Studien zur Geschichte der Bürokratie – auf das Entstehen hierarchischer und bürokratischer Organisationen seit dem 19. Jh. [18].

Bürokratische Organisationen gab es allerdings bereits in der Nz., wie das Musterbeispiel des \uparrow Militärs beweist. Das Militärwesen produzierte große und komplexe Organisationen. Die höheren Ränge blieben oft dem \uparrow Adel vorbehalten, d.h. in erster Linie dem Hochadel [6. 38]. Dabei handelte es sich um ein teures Privileg, da man von den höheren Chargen erwartete, dass sie einen Teil der Kosten selbst trugen. Der Herzog von Alba beispielsweise musste seinen beachtlichen Besitz verpfänden, um seinem Souverän Philipp II. zu dienen; er hinterließ seinen Erben einen riesigen Schuldenberg.

Während Besitz und adelige Herkunft somit eine Vorbedingung für die Besetzung höherer militärischer Ränge war, ließ sich die Karriere niederrangiger \uparrow Offiziere in gewissem Umfang auch nach Leistung und Dienstjahren bemessen. Die gewöhnlichen \uparrow Soldaten stammten normalerweise aus der \uparrow Unterschicht und genossen geringes Ansehen bei ihren Vorgesetzten sowie der Zivilbevölkerung. Doch fähige und ausdauernde Männer wie François Chevert schafften den Weg an die Spitze: Durch militärische Fähigkeiten und Mut erwarb er den Respekt und die Patronage seiner Vorgesetzten und stieg vom einfachen Soldaten zum Rang eines Generalleutnants der franz. Armee auf [6. 45]. Der Beginn der kolonialen \uparrow Expansion verhalf ehrgeizigen Männern wie etwa Francisco Pizarro zu hohen Stellungen: Seine bescheidene Herkunft und sein Analphabetentum waren kein Hindernis, Bürgermeister der neu gegründeten Stadt Panama zu werden. 1523 übertrug ihm Karl V. die \uparrow Eroberung des Reichs der \uparrow Inkas, ernannte ihn zum Generalgouverneur aller zu erobernden Territorien und verlieh ihm vizekönigliche Machtbefugnisse.

Von der Mitte des 17. Jh.s an wurde die \uparrow Marine seefahrender Nationen wie England und Holland professionalisiert; es entstand eine feste Laufbahn für Offiziere [3. 111–112]. Fortan wurden sie fast ausnahmslos aus dem hohen Adel oder, wie etwa im Falle Hollands, aus dem städtischen Patriziatum rekrutiert. Davor entstammten zwar Offiziere ebenfalls oft den gehobenen Schichten, doch standen die Marinekarrieren insgesamt einer breiteren Schicht offen, und selbst einfache Seeleute konnten Spitzenpositionen erreichen. Michiel Adriaanz de Ruijter, Sohn eines Bierkutschers in einer holländ. Provinzstadt, der sein Berufsleben bei einem Seilmacher begann, ist ein berühmtes Beispiel. Er arbeitete sich in der Handelsmarine nach oben, wurde Kapitän in der holländ. Kriegsmarine und schaffte es bis zum oberkommandierenden Admiral. Diese Spitzenposition brachte ihm nicht nur Ruhm und Ansehen ein, sondern auch beachtlichen Reichtum [3. 121–122].

Die Spitzenpositionen großer \uparrow Handelsgesellschaften, wie beispielsweise die *English East India Company* (gegr. 1600) und die holländ. *Verenigden Oostindische Compagnie* (VOC, gegr. 1602; \uparrow Ostindische Kompanien)

besetzten ursprünglich die Kaufleute, welche sie gegründet hatten. Das städtische Patriziat der Niederl. Republik übernahm jedoch bald die Kontrolle über diese lukrativen Posten und machte sie für alle anderen praktisch unzugänglich. In den asiatischen Kontoren der VOC verhielt es sich anders: Hohe Fluktuationsraten, z. T. als Folge der hohen Sterblichkeit, boten Aufstiegsmöglichkeiten.

Soldaten und Seeleute, die nach Ostasien gingen, erhielten ebenfalls die Chance zum sozialen Aufstieg. In Asien herrschte permanenter Mangel an europäischen Handwerkern; in der zweiten Hälfte des 17. Jhs gab es Klagen, dass hier viele Männer mehr Geld verdient und höherrangige Arbeitsplätze bekommen hätten als ihnen in ihrer Heimat zugestanden worden wäre. Doch verblasst ihr Lohn im Vergleich zu den gigantischen Reichtümern, welche die Befehlshaber durch illegalen Handel oder andere Geschäfte anhäuferten, um sich damit die Einheirat in die hohe Gesellschaft sowie die Verbesserung der sozialen Stellung auch ihrer Nachkommen zu verschaffen.

Auch die Kirchen schufen Organisationen mit bürokratischen Zügen und Karrieremöglichkeiten. Junge Männer von Rang und Adel hatten hier ebenfalls die besten Aussichten. Es sind aber auch Erfolgskarrieren für Männer aus bescheidenen Verhältnissen belegt, so für Giulio Mazzarino aus Pescina bei Rom: Von bürgerlicher Herkunft, brachten ihn seine vielen Begabungen (u. a. sein Talent für den Aufbau von Beziehungen) mit Kardinal Richelieu, dem Ersten Minister Frankreichs unter Ludwig XIII., in Verbindung. Beide setzten sich bei Papst Urban VIII. für ihn ein; Jules Mazarin – inzwischen ein Franzose – wurde im Dezember 1641 zum Kardinal befördert. Vergleichbare Karrieren sind in den calvinistischen Kirchen nicht zu finden, da diesen eine eindeutige formale Hierarchie fehlt.

In der Nz. gab es somit große, bürokratisch strukturierte Organisationen, die formale Karrieren ermöglichten. Diese Karrieren reichten gewöhnlich nicht von der untersten bis zur obersten Stufe der Hierarchie; das Eingangsniveau bedingte größtenteils die erreichbare Endstufe. Am weitesten kamen Männer aus den gehobenen Kreisen der Aristokratie und des Patriziats (Eliten), ausgestattet mit entsprechendem Prestige, Einfluss, gesellschaftlichen Kontakten, Finanzmitteln und Bildung. Der niedrige Adel, die obere Mittelschicht und noch deutlicher die untere Mittelschicht und die einfachen Leute traten auf einem niedrigeren Niveau ein und erreichten folglich nur eine entsprechend niedrigere Stufe, wenn auch Beispiele Ausnahmen belegen.

Auch die Handwerkszünfte waren formale hierarchische Organisationen und Vehikel der B. (Zunft). Sie überwachten die Berufspraktiken ihrer Mitglieder und boten Ausbildung sowie eine formale Laufbahn

an, die von der Lehrzeit und dem Gesellen-Rang bis zur Position des Meisters führte. Die regionalen Variationen waren beträchtlich. In den Küstengegenden der Niederlande z. B. galten nur wenige der Anforderungen, die man gewöhnlich an die aufstrebenden Bürger und Handwerker einer Zunft stellte. Die Auflage der Wanderjahre (Gesellenwanderung) fehlte ganz [10.31–33]. Beschränkungen des Zugangs zur Meisterschaft in manchen Gewerben und Regionen führten allerdings dazu, dass eine Anzahl von Lehrlingen und Gesellen ihr gesamtes Arbeitsleben als Lohnempfänger verbrachte.

3.3. Informelle Karrieren

Die wenigen Informationen zu Karrieren außerhalb der formalen Organisationen beziehen sich ausschließlich auf Männer. Frauen übten natürlich ebenfalls Berufe aus – beispielsweise als Amme, Dienerin, Ladenbesitzerin, Spinnerin, Hausiererinnen und Magd (Frauenberufe; Frauenarbeit) –, aber ihr Arbeitsleben ist kaum dokumentiert. Die Beschäftigung als Dienstmädchen (Dienstboten) war wohl die einzige, in der eine große Zahl v. a. junger Frauen mit Menschen einer anderen Gesellschaftsschicht in Berührung kamen (Geschlechterrollen).

Selbst in den weitest entwickelten Wirtschaftssystemen der Nz. beschäftigte die Landwirtschaft einen hohen Prozentsatz der Arbeitskräfte. Trotzdem haben die Berufslaufbahnen der Bauern, Kleinbauern und Knechte nicht die angemessene wissenschaftliche Aufmerksamkeit gefunden, die sie verdienen. Unstrittig ist, dass nach Mortalitätskrisen, wie z. B. nach dem Dreißigjährigen Krieg oder Pest-Einbrüchen, auch solche Menschen Bauern werden konnten, die unter normalen Umständen diesen Status nicht erreichten. Eine Verbesserung der Berufsmöglichkeiten für die Überlebenden von Kriegsverwüstungen und Epidemien gab es nicht nur in der Landwirtschaft, sondern auch in der städtischen Ökonomie (Demographische Krisen).

Im Lauf der Nz. sahen sich immer mehr Menschen gezwungen, ihren Lebensunterhalt mit Arbeit außerhalb der Landwirtschaft zu bestreiten. Manche zogen auf der Suche nach Einkommen in die Städte als den Zentren der Industrie und Dienstleistungen (Stadt-Land-Wanderung); andere blieben vor Ort und verschafften sich ein (Zusatz-)Einkommen durch protoindustrielle Arbeit (Protoindustrialisierung), durch Fischerei, als Bauhilfsarbeiter oder in der Frachtschiffahrt, die in einigen Regionen zahlreiche Arbeitsplätze bot. Der Ausbau der Protoindustrie und des Dienstleistungssektors bot neue Chancen: In einer seefahrenden Region wie Nordholland war ein Aufstieg über Generationen vom Seemann über den Schiffsbesitzer bis hin zum Großkaufmann nichts Ungewöhnliches. Einige der bekann-

testen Kaufmannsdynastien im Amsterdam des 17. Jh.s hatten ihre geschäftlichen Wurzeln in der provinziellen Frachtschiffahrt Hollands.

Aufstiegsmöglichkeiten gab es bes. in Regionen und Zeiten mit dynamischem Wirtschaftswachstum, wie z. B. in Holland im 17. Jh. Dies setzte allerdings voraus, dass die jeweiligen nzl. Gesellschaften für Veränderungen offen waren und monopolistische Interessen die Aktivitäten innovativer \nearrow Unternehmer nicht zum Scheitern brachten. Derartige offene Gesellschaften finden sich gewöhnlich an Orten, die zur Außenwelt engen Kontakt hielten und wo die Menschen an von der Norm abweichende Verhaltens- und Denkmuster gewöhnt waren. Insbes. in Zentren der Zuwanderung förderte das Zusammentreffen von Menschen mit verschiedenen Hintergründen, Zielen, Ressourcen, Informationen und Fertigkeiten \nearrow Innovation und wirtschaftliches Wachstum [4]. Aufgeschlossene Gesellschaften und Zuwanderung trugen wesentlich zur \nearrow sozialen Mobilität bei.

Zu den spezifischen Karrieremustern und Formen der B., die sich mit dem historischen Aufstieg der modernen Professionen verbanden (Ärzte, Anwälte, Lehrer, Ingenieure etc.), zu den neuen Ausbildungswegen und Bildungspatenten, die über soziale Aufstiegsmöglichkeiten wesentlich mitentschieden und eine neue Dynamik beruflicher Mobilität erzeugten, vgl. \nearrow Berufsbildung und \nearrow Professionalisierung.

→ Arbeit; Beruf; Berufsbildung; Berufsfolge; Professionalisierung; Soziale Mobilität

- [1] P. BAIROCH et al., La population des villes européennes. Banque de données et analyse sommaire des résultats, 800–1850, 1988 [2] J. C. BROWN et al., The History of the Modern Career: an Introduction, in: J. C. BROWN et al. (Hrsg.), Origins of the Modern Career, 2004, 3–41 [3] J. R. BRUIJN, The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries (Studies in Maritime History), \sphericalangle 1995 [4] C. M. CIPOLLA, The Diffusion of Innovations in Early Modern Europe, in: Comparative Studies in Society and History 14, 1972, 46–52 [5] K. DAVIDS / J. LUCASSEN, Introduction, in: K. DAVIDS / J. LUCASSEN (Hrsg.), A Miracle Mirrored. The Dutch Republic in European Perspective, 1995, 1–25 [6] CH. DUFFY, The Military Experience in the Age of Reason, 1998 [7] A. INKELES, Industrial Man: The Relation of Status to Experience, Perception and Values, in: American Journal of Sociology 66, 1960, 1–31 [8] R. KANTER, Careers and the Wealth of Nations: A Macro-Perspective on the Structure and Implications of Career Forms, in: M. B. ARTHUR et al. (Hrsg.), Handbook of Career Theory, 1989, 506–521 [9] C. KERR et al., Industrialism and Industrial Man. The Problems of Labour and Management in Economic Growth, \sphericalangle 1973 [10] P. LOURENS / J. LUCASSEN, »Zunfthlandschaften« in den Niederlanden und im benachbarten Deutschland, in: W. REININGHAUS (Hrsg.), Zunfthlandschaften in Deutschland und den Niederlanden im Vergleich (Kolloquium der Historischen Kommission für Westfalen 1997), 2000, 11–43 [11] G. MARSHALL (Hrsg.), Dictionary of Sociology, \sphericalangle 1998 [12] B. R. MITCHELL, European Historical Statistics, 1750–1970, 1975 [13] N. J. G. POUNDS, An Historical Geography of Europe 1500–1840, 1979 [14] J. SCHLUMBOHM, Lebensläufe, Familien, Höfe. Die Bauern und Heuerleute des Osnabrückischen Kirch-

- spiels Belm in proto-industrieller Zeit, 1650–1860, 1994 [15] J. A. SCHUMPETER, Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine Untersuchung über Unternehmerrgewinn, Kapital, Kredit, Zins und den Konjunkturzyklus, \sphericalangle 1935 [16] D. VINCENT, Mobility, Bureaucracy and Careers in Early-Twentieth-Century Britain, in: A. MILES / D. VINCENT (Hrsg.), Building European Society. Occupational Change and Social Mobility in Europe 1840–1940, 1993, 217–239 [17] J. DE VRIES, European Urbanization 1500–1800, 1984 [18] M. WEBER, Wirtschaft und Gesellschaft, \sphericalangle 1985.

M. H. D. van Leeuwen / C. Lesger (Ü: D. P.)

Berufsschule s. Berufsbildung; Schule

Berufung s. Rechtsmittel

Besatzung s. Okkupation

Beschleunigung

Bei ersten Versuchen, B. als »histor. Erkenntniskategorie« zu etablieren, wurde auf die Jahre um 1800 hingewiesen, die von manchen Historikern als »Achszeit« begriffen werden [4. 368 f.]. Mittlerweile wird hingegen die gesamte Frühe Nz. als eine Periode betrachtet, in welcher die Geschwindigkeit des Lebens zunahm. Dabei könnte man zunächst an die schnelllebigen 1520er Jahre (die Zeit der \nearrow Religionskriege), die revolutionären 1640er Jahre, oder an die »atlantischen« \nearrow Revolutionen am Ausgang des 18. Jh.s denken, in denen rasch wechselnde Begebenheiten den Zeitgenossen den Eindruck einer B. der \nearrow Zeit vermittelten. Diese Perioden zeichneten sich auch durch besondere Aktivitäten und Veränderungen im Kommunikationswesen aus, was bei der Wahrnehmung weit entfernter Ereignisse ausschlaggebend war (\nearrow Aktualität). Der Bereich der \nearrow Kommunikation erweist sich als zuverlässiger Gradmesser für die B., denn die Geschwindigkeit wurde hier tatsächlich ermittelt. Seit dem Beginn der Nz. wurde aktiv an der B. der Nachrichtenübermittlung und des physischen Transports gearbeitet. Die Frage der B. wurde seit dem späten 14. Jh. – etwa bei Nikolaus von Oresme – im Rahmen der Kinematik theoretisch durchdacht [5]. Völlig unabhängig davon begannen im Herzogtum Mailand Experimente mit temporären Reiterstafetten. Die Laufzettel zur Überwachung der Briefübergabe waren von Anfang an mit der stereotypen Mahnung zu höchstmöglicher Geschwindigkeit, dem sog. Cito-Vermerk, ausgestattet, der bis zum Beginn des Eisenbahnzeitalters erhalten blieb. Diese Laufzettel (»Poststundenzettel«) verknüpften Raum und Zeit und boten damit ein Messinstrument für Geschwindigkeit.

Mit der Fixierung der Postkurse konnte das Etappensystem der Poststationen in Westeuropa seit etwa 1500 zu Reisezwecken genutzt werden, was schlagartig zu einer Veränderung des Reiseverhaltens führte (\nearrow Reise). Reisende von Wien über Brüssel nach Barcelona