

Die praktischen Aspekte des Reisens von der Fortbewegung bis zur Herberge

von David Brockelt, Svea Mumme und Johanna Salzbrunn

Die Reisegesellschaft

Sophie von Hohenlohe-Ingelfingen erwähnt in ihrem Reisebericht mehrere Personen direkt, welche sie und ihre Mutter und Schwester begleiteten, von manchen deutet sie die Anwesenheit lediglich an. Exakt bestimmt werden können fünf Personen, die an der Reise teilnahmen: Die Mutter Eleonore Juliana, die beiden Töchter Maria Katharina Wilhelmina und Eleonore Albertine Sophie, ein Friseur sowie eine Kammerjungfer. Da Sophie die Anzahl der Reisenden mit sechs benennt, blieb somit eine Person unerwähnt.¹ Der Grund für das Nicht-Erwähnen mancher Personen lässt sich dadurch erklären, dass die Anwesenheit von Wachen oder Bediensteten obligatorisch und somit nicht unbedingt erwähnenswert war, weshalb davon ausgegangen werden muss, dass noch weitere Personen mitreisten. Der Friseur findet zum Beispiel nur durch einen Umweg Erwähnung in diesem Reisebericht. Als die Prinzessinnen während einer Übernachtung nach einem Streichholz zum Anzünden einer Kerze suchen, fällt ihnen ein, dass ihr Frisör raucht und sie ihn fragen könnten. Die Fürstin von Hohenlohe-Ingelfingen und ihre Töchter reisten also mit drei bestätigten BegleiterInnen, was jedoch die Anwesenheit weiterer Personen wie Wachen oder Knechte nicht ausschloss. Denn es war für adlige Frauen nicht standesgemäß Waffen zu tragen.²

Die Vorbereitungen für eine solche Reise lassen sich in zwei Aspekte unterteilen: Den gesellschaftlichen und den praktischen. Für jedwede praktische Vorbereitung enthielt das Zedlersche Universallexikon insgesamt 91 Reisetipps für seine Leser. Darunter waren zum Beispiel Hinweise wie „Mache dir, vornehmlich ehe du in ein Land gehst, die Münzen der Provinz bekannt“, „Habe akkurate Spezialkarten bei dir“ oder „Setze dich nicht eher auf den Postwagen, bis du gesehen hast, wo und wie deine Sachen platziert sind“.³

Für die Vorbereitung auf jedwede gesellschaftliche Dinge, sei es das Besuchen von vorher fremden Personen oder das plötzliche Aufeinandertreffen mit anderen Reisenden, bildeten sogenannte *Apodemiken* (Reiseanleitungen) eine Art Regelwerk für das standesgemäße Verhalten unterwegs. Die *Apodemik* von Franz Posselt,⁴ erschienen 1795 in Leipzig, enthält einen ganzen Abschnitt, welcher sich mit der Reisevorbereitung speziell für Frauen befasst. Posselt sagt in diesem Abschnitt unter anderem: „[...] möchte das Reisen jungen Damen noch weit gefährlicher seyn, als Jünglingen oder jungen Männern“,⁵ was er mit dem lebhaften Geist, der jeder Frau zu eigen sein sollte, begründet. Weiterhin führt Posselt aus, dass wenn eine Frau trotzdem reiste, sie von einem männlichen Verwandten, einem Oheim oder einer anderen Verwandten begleitet werden solle und sie zudem den Zweck der Reise der Bildung widmen solle.⁶ Das übergeordnete Ziel von Bildungsreisen sollte für jede Frau sein, eine gute Gattin und Mutter, und wenn das nicht möglich war, dann eine gute Gesellschafterin zu werden. Dass die Fürstin und ihre Töchter eine solche *Apodemik* gekannt und gelesen haben ist zwar möglich, lässt sich jedoch nicht beweisen. Jedoch sind die Erläuterungen in der

Apodemik teilweise allgemeine gesellschaftliche Konventionen, also Dinge, die durch die übliche Erziehung für höhere Töchter vermittelt wurden, sodass davon ausgegangen werden kann, dass sich die Fürstin und ihre Töchter nach ihnen gerichtet haben. Daher ist es wahrscheinlich, dass weitere Frauen an der Reise teilnahmen, die als Anstandsdamen fungierten. In dieser Rolle finden sich zum Beispiel häufig Erzieherinnen, es können aber auch ältere, befreundete Damen der Gesellschaft sein, Anstandsdamen waren nicht zwangsläufig Bedienstete. Wer ebenfalls ein steter, jedoch unsichtbarer Begleiter auf jeder Reise und bei jedem öffentlichen Auftritt war, das war die *splendor familias*, die Familienehre.⁷ Es galt also für jeden Reisenden gewisse Regeln zu beachten, um die Familienehre nicht zu verletzen. Dabei hatte Fürstin Eleonore Juliane als verheiratete Frau auf dieser Reise die meisten Freiheiten, im Gegensatz zu ihren unverheirateten Töchtern. Dies erklärt sich durch den unterschiedlichen Lebensabschnitt, in welchem sich die Frauen befanden. Für die unverheirateten Töchter war der Werdegang noch nicht abgeschlossen, wie es bei der Mutter der Fall war. Deshalb galt es für die Töchter umso mehr, keinen Zweifel an ihrer Tugendhaftigkeit aufkommen zu lassen, denn dies hätte einen Eintritt in ein Konvent oder eine Heirat erschwert.

Zudem ergaben sich rein praktische Probleme für eine reisende Frau. Das standesgemäße Ankleiden und Frisieren waren nicht allein zu bewältigen. Die Frauen mussten zu jedem Zeitpunkt tadellos repräsentabel erscheinen, denn auch hier spielt die Familienehre eine große Rolle. Dies spricht für die Anwesenheit von mehreren Kammerzofen, denn für eine einzige wäre das Ankleiden von drei Frauen kaum zu bewältigen. Höchstwahrscheinlich war also noch eine weitere zu der im Reisebericht erwähnten mit auf der Reise, da davon ausgegangen werden kann, dass die Fürstin aufgrund ihrer höheren Position eine für sich allein beanspruchte und ihre Töchter sich eine teilten. Diese Erläuterungen und Beispiele zeigen, dass die Fürstin und ihre Töchter mit einer Reisegruppe von insgesamt circa zehn Personen unterwegs gewesen sein müssen. Wenn man die Größe dieser Reisegruppe nun mit der anderer reisender Frauen der Frühen Neuzeit von ungefähr demselben Stand wie dem der Ingelfinger Reisegesellschaft vergleicht, zeigt sich, dass sie für ihren Stand und die vorherrschenden gesellschaftlichen Konventionen für reisende Frauen ihrer Zeit von einer angemessenen Entourage begleitet wurden. Die Herzogin Anna Amalia von Sachsen-Weimar-Eisenach reiste zum Beispiel von 1788 bis 1790 mit insgesamt neun Personen durch Italien. Gut dokumentiert ist dies im Reisebericht ihrer Hofdame, Louise von Göchhausen.⁸ Die Landgräfin Karoline von Hessen-Darmstadt reiste wiederum mit zwölf BegleiterInnen, davon fünf Kammerzofen sowie ihren Töchtern im Jahr 1773 nach Russland.⁹

Das Postkutschenwesen

Um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert begann eine neue Epoche des Reisens. Immer größere Bevölkerungsschichten wurden mobiler und versuchten, sich an die Reisegewohnheiten des Adels anzupassen.¹⁰ Zwar waren auch in vorangegangenen Jahrhunderten viele Menschen unterwegs, beispielsweise Handwerksgesellen, WallfahrerInnen, Schüler oder Kaufleute. Auch lebten viele Menschen, die unter dem Begriff

‚fahrendes Volk‘ zusammengefasst wurden, dauerhaft ohne festen Wohnsitz auf den Straßen. Doch der Großteil der Bevölkerung sah keine Notwendigkeit die den Mühen, Gefahren und großen körperlichen Anstrengungen weiter Reise auf sich zu nehmen. Daher ist das Novum um 1700 eher darin zu sehen, dass dem Reisen eine neue Facette hinzugefügt wurde. War die Kavalierstour oder ‚Grand Tour‘ bis ins 17. Jahrhundert hinein vornehmlich ein Privileg und soziales Distinktionsmittel des Adels, etablierten sich Bildungsreisen als Mittel der Selbstrepräsentation reicher, bürgerlicher Bevölkerungsgruppen. Da nun jeder reiste, der „nach Beutel, Stand, Absicht und Zeit dazu motiviert und in der Lage war“¹¹, führte dies zu einer positiven Umgestaltung vieler Faktoren, wie z.B. der Ausweitung der Verkehrswege, welche die Erkundungsfahrten begünstigten. So wurde in allen Territorien versucht, die staatliche Gewalt auszubauen, um die stark frequentierten Verkehrswege sicherer zu gestalten.¹²

Parallel zu der Zunahme des Personenverkehrs wurde die Kutsche als Beförderungsmittel besonders gern genutzt. Diese diente nicht nur als komfortables Reisemittel, sondern sie war, ebenso wie das Reisen an sich ein Statussymbol. So ließ sich durch prunkvolle Verzierungen des Wagens oder auch durch die Anzahl der vorgespannten Pferde der soziale Status des Besitzers erkennen. Es konnten sich allerdings nur die Wenigsten eine eigene Kutsche leisten, weshalb sich die meisten Reisenden einer Mietkutsche bedienten.¹³

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts waren die Fahrstecken und Unterkunftsmöglichkeiten für Reisende im Heiligen Römischen Reich bereits stark ausgebaut. Dies ist vor allem auf das Haus von Thurn und Taxis zurückzuführen. Am 27. Juli 1615 verlieh Kaiser Matthias das erbliche Reichspostgeneralat an den Generalpostmeister Graf Lamoral von Taxis. Mit diesem kaiserlichen Postregal gelang es den nun von Thurn und Taxis genannten Fürsten in den folgenden zwei Jahrhunderten ihr Monopol im Postwesen zu erhalten.¹⁴ Auf den Strecken, auf denen zuvor nur Kuriere ritten und Briefe übermittelten, wurden im 18. Jahrhundert zunehmend Postkutschen eingesetzt, die den Massentransport von Personen und Gepäck erlaubten.¹⁵ Doch obwohl das Straßennetz immer weiter ausgebaut und für eine Befestigung der Wege das Modell der Chaussee nach französischem Vorbild gewählt wurde, waren die meisten Fahrwege häufig unbefestigt. Darüber hinaus waren sie von tiefen Spurrillen gekennzeichnet, die die Wagenräder hinterließen. Nichts war ärgerlicher, als wegen eines Achsen- oder Radbruchs eine Reise nicht fortsetzen zu können. Aus diesem Grund galt bei der Wahl des Fuhrwerks die Spurweite als alles entscheidendes Kriterium.¹⁶ Die Reisegesellschaft Hohenlohe-Ingelfingen wechselte ihren Wagen, alsbald sie Gefahr lief, den bevorstehenden Weg nicht ohne Risiko, d.h. einen Achsen- oder Radbruchs, bewältigen zu können.¹⁷

Da der technische Fortschritt im Wagenbau zu einer höheren Bequemlichkeit der Gepäckbeförderung führte, wurde das Reisen zu Pferde zu einer Seltenheit.¹⁸ Fortan waren nur noch Kuriere, Diener oder Wachen im Sattel zu sehen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass nur sehr wohlhabende Reisende das Innere einer Kutsche genießen bzw. sich leisten konnten. So war es nicht unüblich, dass Passagiere niederer Stände auf dem Dach oder auf den Gepäckstücken im hinteren Teil der Kutsche platznahmen.¹⁹ Somit wurden Angehörige verschiedener Stände häufig gemeinsam befördert. Wer, wie die Familie Hohenlohe-Ingelfingen, sehr wohlhabend war und sich nicht mit niederen Ständen abgeben wollte, miete

sich folglich eine eigene Kutsche samt Mietpferde.²⁰ Der Reisebericht gibt zudem Aufschluss darüber, dass die Reisegesellschaft häufig mit gesunden, belastbaren Pferden sowie erfahrenen Postillionen ausgestattet war.²¹ Des Weiteren verfügte die Familie über einen Zweitwagen. In einem solchen reisten wahrscheinlich die Kammerfrauen wie der Reisebericht von Louise von Göchhausen nahelegt.²² Waren Angehörige des Adels verarmt und konnten sich den Luxus einer eigenen Kutsche nicht mehr leisten, so bevorzugten sie es meist, *inkognito* zu reisen, um nicht erkannt zu werden.²³ Das Inkognito führte zu einem „bewussten und temporären Identitätswechsel [...]“, d.h. es wurde auf eine Titulatur, teure Kleidungsstücke sowie Dekorationen verzichtet, was die Reisekosten senkte.²⁴

Die langen Kutschfahrten waren sowohl für Mensch als auch für Tier mit großer körperlicher Anstrengung verbunden und somit waren Ruhepausen unabdingbar. Aus diesem Grund hielten die Kutscher häufig an sogenannten Relaisstationen. Dort konnten sie ihre geschwächten Pferde ausspannen und gegen ausgeruhte Tiere eintauschen. Zudem konnte, wer besonders erschöpft war, sich an diesen Orten ausruhen und übernachten.²⁵

Das Herbergswesen

Die Mehrzahl der Unterkünfte, die auch unsere Reisenden nutzten, lagen an den Postrouten. Auf diese Weise war das Herbergswesen eng mit dem Postwesen verbunden und von dessen stetiger Entwicklung beeinflusst. Es gab eine Konkurrenz zwischen der Thurn und Taxis'schen Reichspost und lokalen Kurierdiensten der einzelnen Territorien, die maßgeblich zur Verbesserung der Postwege und damit auch der Unterkünfte an diesen Routen beitrug. Nachdem die lokalen Obrigkeiten für das Postwesen Regeln formulierten, erließen die einzelnen Kurfürstentümer sowie das Haus Thurn und Taxis nun Ordnungen, welche einen gewissen Standard der Herbergen garantieren sollten. Im Zuge dieser Verbesserungen wurde reichsweit versucht die Qualität der Herbergen durch regelmäßige Kontrollen zu sichern. So kontrollierte die Thurn- und Taxis'sche Reichspost ihre Postämter und Posthaltereien durch Visitationen, um die Einhaltung der Ordnungen zu überprüfen. Gleichzeitig gab der Besuch der Kommissare den Posthaltern die Möglichkeit, Probleme und Anregungen zur Verbesserung mitzuteilen.²⁶ Dies hatte auch eine allgemeine Verbesserung des Herbergswesens im Heiligen Römischen Reich zur Folge.²⁷ Aber auch die Gastwirtschaften, die den Thurn und Taxis nicht direkt unterstanden, hatten sich an strenge Regeln zu halten. Regelmäßig verabschiedeten die einzelnen Territorien Edikte, die unter anderem die Zimmeranzahl und Möblierung der Unterkünfte vorschrieben.²⁸ Der Umstand, dass diese Ordnungen immer wieder neu ausgesprochen werden mussten, weist darauf hin, dass die Wirte diese nicht in aller Konsequenz berücksichtigten und generell Norm und Realität unterschieden werden müssen.²⁹

Denn mit schlechten Unterkünften oder kurzfristigen Änderungen der Reiseroute musste stets gerechnet werden. Auch wohlhabende Reisende hatten zu erwarten, dass sie ihr Zimmer mit anderen Gästen teilen müssen.³⁰ Trotz vorauseilender Boten war es nicht immer möglich, geeignete Herbergen im nächsten Ort zu reservieren. Die Quelle berichtet zwar nicht von Gemeinschaftszimmern aber Kritik an der Ausstattung einiger Herbergen kam durchaus auf.

So berichtet die Autorin über das Posthaus in Holzdorf, in dem das Abendessen zwar genießbar war „aber das Nachtquartier war so klein daß unser 6. in 3. Betten und in einer kleinen Kamer schlafen mussten.“³¹ Auf dem Weg von Kassel nach Wernigerode erhielten sie dann in einem Gasthaus nur hölzerne Stühle als Schlafmöglichkeit und empfiehlt im Folgenden dem Leser doch eine andere Route als die ihre zu wählen.³² Sie selbst nahmen diese Route auf Empfehlung eines Kaufmanns, den sie in Frankfurt trafen. Die Reisegruppe war also bereit kurzfristig ihre Pläne zu ändern, auch wenn sie es in diesem Fall bereuen sollte. All dies sind Strapazen, über die sich die Prinzessin Eleonore Albertine Sophie durchaus ärgerte, mit denen sie aber auch gerechnet haben muss. Allein der Umstand, dass sie dem Leser darüber berichtet, spricht dafür, dass es selbst für ihren Stand nicht unüblich war, solchen Beschwerlichkeiten auf Reisen ausgesetzt gewesen zu sein.

Trotz aller Umstände nutzten adlige Frauen das vorhandene Verkehrsnetz aus Postkursen und Herbergen vor allem deswegen, weil es ein schnelles Vorankommen ermöglichte, eine zuverlässige Infrastruktur zum Pferdewechsel sowie Übernachtungsmöglichkeiten bot. Dass unsere Reisenden dort keine Ausnahme waren, zeigt auch ein Blick auf den bereits erwähnten Reisebericht der Louise von Göchhausen. Sie begleitete die Herzogin Anna Amalia, die Ende des 18. Jahrhunderts durch Italien reiste. Zur Unterkunft in Mantua schreibt sie: „um 1 Uhr kamen wir an und logierten in der Post, in de[m] besten Geschmack eingerichtetes Haus, die Zimmer hoch, mit Arabesquen al fresco gemahlt“³³. Eine so positive Bewertung über die Gestaltung der Posthäuser nimmt die Autorin in unserem Reisebericht nicht vor. Offensichtlich veranlasste die als fremd wahrgenommene Ausgestaltung des Zimmers Louise von Göchhausen zu einer solchen Würdigung der Herberge. Insgesamt nutzten die Herzogin Anna Amalia von Sachsen-Weimar-Eisenach und ihr Gefolge, im Vergleich zu unseren Reisenden, diese Möglichkeit der Herberge jedoch recht selten.³⁴ Das liegt gewiss auch daran, dass ihr Aufenthalt den Charakter einer Erholungsreise hatte und somit die Reisegeschwindigkeit keine Priorität hatte. Anders als bei unseren Reisenden, die auf den Weg zur Investitur der Prinzessin als Stiftsdame nach Quedlinburg waren und die Effektivität des Verkehrsnetzes mit den anliegenden Herbergen nutzen mussten.

Die Herbergen waren im späten 18. Jahrhundert Dreh- und Angelpunkt des Reiseverkehrs und dienten so als „moderne Treffpunkte und Nachrichtenbörse.“³⁵ Dies lud zur Geselligkeit ein, wovon auch der Reisebericht der Fürstin erzählt. Auf die Geselligkeit beim Reisen wies schon ein Zeitgenosse der Autorin, der bekannte Adolf Freiherr von Knigge in seinem Ratgeber *Über den Umgang mit Menschen* 1788 hin.³⁶ So gehörten neben der Geselligkeit auch Geduld und Humor zum guten Ton, wenn man auf Reisen war. Daher sollte auch beispielsweise eine schlechte Bewirtung die Stimmung der Reisenden nicht trüben.³⁷ Auch dieser Erwartungshaltung bemüht sich die Autorin in ihrem Reisebericht immer wieder zu entsprechen, wenn sie nach erhobener Kritik an einem Quartier betont: „Wenn diese und andern Ungemächlichkeiten überstanden waren, so lachten Wir herzlich darüber.“³⁸ Der Reisebericht der Sophie von Hohenlohe-Ingelfingen erlaubt einen Blick darauf, wie das Reisen am Ende des 18. Jahrhunderts funktionierte: Das Postkutschenwesen und die angeschlossenen Unterkünfte bildeten die Basis für den reibungslosen Ablauf. Geltende

Konventionen, die aus Handreichungen wie Apodemiken oder anderer Literatur erlernt werden konnten, waren die Grundpfeiler der gesellschaftlichen Aspekte des Reisens. Diese bildeten in der Gesamtheit ein Muster, nach welchem gereist worden ist.

¹ „[...] aber das Nachtquartier war so klein, daß unserer 6 in 3 Betten und in einer kleinen Kamer schlafen mussten“. Vgl. hierzu HZAN, GA 75, R14, folio 7r. Da die Fürstin mit ihren zwei Töchtern reiste ist es wahrscheinlich, dass es sich bei der nicht erwähnten Person um eine weitere Kammerjungfer handelt. Es war allgemein üblich, dass sich Töchter eine Kammerjungfer teilten, während die Mutter eine für sich allein beanspruchte.

² Vgl. Cremer, Reisenden Prinzessinnen und Fürstinnen auf der Spur, S. 5.

³ Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse. S. 47f.

⁴ Vgl. Posselt, Apodemik oder die Kunst zu reisen.

⁵ Ebda., S. 733.

⁶ Vgl. ebda., S. 734.

⁷ Vgl. Cremer, Prinzessinnen auf der Spur, S. 5f.

⁸ Vgl. Brandsch, „Es sind vortreffliche Italienische Sachen daselbst“, S. 23.

⁹ Vgl. Raschke, Fürstinnenreisen im 18. Jahrhundert. S. 186

¹⁰ Zu jener Zeit bildete sich eine „bürgerliche Öffentlichkeit“ heraus, die sich nicht mehr in die feudalständische Gesellschaft integrieren lässt. Diese Schicht bestand aus dem „gelehrten Bürgertum“ (Ärzte, Pfarrer, Verwaltungsbeamte, Offiziere und Professoren) und aus dem „Besitzbürgertum“ (Kaufleute, Bankiers, Verleger und Manufakturisten). Diese Bevölkerungsschicht definierte sich über den individuellen Erwerb „bürgerlicher“ Werte. Zu diesen zählten: Verdienst, Moral, Vernunft und Wissen. Letzteres beruht auf der Aneignung von Kenntnissen, die beispielsweise auf einer Reise gewonnen werden können. Aus diesem Grund begann die bürgerliche Öffentlichkeit zu reisen. Vgl. Beyrer, Die Postkutschenreise, S. 113f.

¹¹ Witthöft, Reiseanleitungen, Reisemodalitäten, Reisekosten im 18. Jahrhundert, S. 45.

¹² Robel, Reisen und Kulturbeziehungen im Zeitalter der Aufklärung, S. 10f.

¹³ Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse, S. 123.

¹⁴ Vgl. Behringer, Thurn und Taxis, S. 84.

¹⁵ Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass bereits zuvor den auf stark frequentierten Reiserouten Mietpferde angeboten wurden. Diese konnten gemietet werden, indem dem Postmeister Geld für die gesamte Reise gezahlt wurde. Anschließend stellte dieser dem Reisenden einen Quittungszettel mit Angabe des Abfahrtorts, sowie des Reiseziels aus. Anhand dieses Zahlungsnachweises war der Reisende dazu berechtigt das erschöpfte Pferd auf der Route gegen ein neues auszutauschen. Vgl. Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse, S. 117.

¹⁶ Vgl. Robel, Reisen und Kulturbeziehungen im Zeitalter der Aufklärung, S.13f.

¹⁷ Vgl. HZAN, GA 75, R14, folio 6r. An dieser Stelle sei zudem angemerkt, dass die Planung sowie Durchführung der Reise in den Händen des Begleitpersonals lagen, wie beispielsweise der Hofmarschälle, die als Vorreiter für einen reibungslosen Pferdewechsel sorgten. Beyrer, Die Postkutschenreise, S. 152.

¹⁸ Vgl. Robel, Reisen und Kulturbeziehungen im Zeitalter der Aufklärung, S.13.

¹⁹ Gewiss war das Reisen auf dem Dach einer Kutsche nicht ganz ungefährlich. Die Vergabe der Plätze richtete sich nach der Reihenfolge der eingeschriebenen Fahrgäste. Wer sich also rechtzeitig vor dem Tag seiner Abfahrt einschreiben ließ, konnte sich über einen guten Sitzplatz freuen. Vgl. Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse, S. 127.

²⁰ Ebda.

²¹ HZAN, GA 75, R14, folio 2r.

²² Vgl. Brandsch, Louise von Göchhausen, S. 23.

²³ Beyrer, Des Reisebeschreibens „Kutsche“, S. 54.

²⁴ Barth, Inkognito. Geschichte eines Zeremoniells, S. 10.

²⁵ Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse, S. 126.

²⁶ Vgl. Behringer, Thurn und Taxis, S. 119.

²⁷ Vgl. Hoffmann, Geschichte des deutschen Hotels, S. 123.

²⁸ Vgl. Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse, S. 164f.

²⁹ Vgl. ebd. S. 168.

³⁰ Vgl. Beyrer, Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600-1900, S.33.

³¹ HZAN, GA 75, R14, folio 4r.

³² Vgl. HZAN, GA 75, R14, folio 4v.

³³ Brandsch, Louise von Göchhausen, S. 29.

³⁴ Aus dem Bericht von Louise von Göchhausen geht hervor, dass sie auf ihrer Reise weit häufiger als unsere Fürstinnen bei befreundeten Adligen Unterkunft fanden.

³⁵ Gräf/Pröve, Wege ins Ungewisse, S. 175.

³⁶ Vgl. Knigge, Über den Umgang mit Menschen.

³⁷ Vgl. Glaser, Überwindung des Raumes, S.108.

³⁸ HZAN, GA 75, R14, folio 4v.

Bibliografische Angaben

Quellen

Brandsch, Juliane: „Es sind vortreffliche Italienische Sachen daselbst“, Louise von Göchhausens Tagebuch ihrer Reise mit Herzogin Anna Amalia nach Italien vom 15. August 1788 bis 18. Juli 1790, (Schriften der Goethe-Gesellschaft Bd. 72), Göttingen 2008.

Posselt, Franz: Apodemik oder die Kunst zu reisen. Ein systematischer Versuch zum Gebrauch junger Reisenden aus den gebildeten Ständen überhaupt und angehender Gelehrten und Künstler insbesondere, Leipzig 1795. Signatur It.coll. 4-1. Link zum Digitalisat: https://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10465225_00001.html

Knigge, Adolf Freiherr von: Über den Umgang mit Menschen, Hannover 1788.

Sekundärliteratur

Barth, Volker: Inkognito. Geschichte eines Zeremoniells, München 2013.

Behringer, Wolfgang: Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, München 1990.

Beyrer, Klaus: Die Postkutschenreise, Tübingen 1985.

Beyrer, Klaus: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600-1900, Karlsruhe 1992.

Beyrer, Klaus: Des Reisebeschreibens „Kutsche“. Aufklärerisches Bewußtsein im Postreiseverkehr des 18. Jahrhunderts, in: Griep, Wolfgang; Jäger, Hans-Wolf (Hrsg.): Reisen im 18. Jahrhundert, Heidelberg 1986, S. 50-91.

Conrads, Norbert: Das Incognito. Standesreisen ohne Konventionen, in: Babel, Rainer; Pavaricini, Werner (Hrsg.): Grand Tour. Adeliges Reisen und Europäische Kultur vom 14. bis zum 18. Jahrhundert, Ostfildern 2005, S. 591-607.

Cremer, Anette: Reisenden Prinzessinnen und Fürstinnen auf der Spur, in: Cremer, Anette; Baumann, Anette; Bender, Eva (Hrsg.): Prinzessinnen unterwegs. Reisen fürstlicher Frauen in der Frühen Neuzeit, Oldenburg 2018, S. 1-36.

Förster, Birte: Reisen, repräsentieren, fliehen, in: Cremer, Anette; Baumann, Anette; Bender, Eva (Hrsg.): Prinzessinnen unterwegs. Reisen fürstlicher Frauen in der Frühen Neuzeit, Oldenburg 2018, S. 249-268.

Glaser, Hermann: Überwindung des Raumes, in: Glaser, Hermann; Werner, Thomas: Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation, Heidelberg 1990, S. 77-190.

Gräf, Holger Thomas; Pröve, Ralf: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500-1800, Frankfurt am Main 1997.

Hoffmann, Moritz: Geschichte des deutschen Hotels. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Heidelberg 1961.

Krasnobaev, B.I.; Robel, Gert; Zeman, Herbert (Hrsg.): Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforschung, Essen 1987.

Raschke, Bärbel: Fürstinnenreisen im 18. Jahrhundert. Ein Problemaufriß am Beispiel der Rußlandreise Karolines von Hessen – Darmstadt, in: Rees, Joachim; Siebers, Winfried; Tilgner, Hilmar (Hrsg.): Europareisen politisch-sozialer Eliten im 18. Jahrhundert. Theoretische Neuorientierung – kommunikative Praxis – Kultur- und Wissenstransfer, Berlin 2002, S. 183-208.

Schwarzkopf, Jutta: Die Rundreisen Königin Elisabeths I. (1533–1603), in: Cremer, Annette; Baumann, Anette; Bender, Eva (Hrsg.): Prinzessinnen unterwegs. Reisen fürstlicher Frauen in der Frühen Neuzeit, Oldenburg 2018, S. 77-88.

Witthöft, Harald: Reiseanleitungen, Reisemodalitäten, Reisekosten im 18. Jahrhundert, in: Krasnobaev, B.I.; Robel, Gert; Zeman, Herbert (Hrsg.): Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforschung. Essen 1987, S. 39-50.

Wolfgang Griep, Hans-Wolf Jäger (Hrsg.): Reisen im 18. Jahrhundert, Heidelberg 1986.