

Wenn Prinzessinnen reisen – 1785 unterwegs auf unebenen Wegen und befestigten Chausseen

von Alexander Diers und Isis Offen

Zur Reiseroute

Der Ausgangsort, an dem die Reise der drei adeligen Damen zur Inauguration Eleonore Albertine Sophies von Hohenlohe-Ingelfingen¹ zur Kanonissin in Quedlinburg am 27. August 1785 begann, wird in dem Reisebericht nicht erwähnt. Es ist davon auszugehen, dass sie in Ingelfingen, von ihrer Residenz, losfuhr. Auch wann sie am Ende der Reise im Geburtsort der Mutter und Fürstin ankamen, ist nicht näher beschrieben. Prinzessin Eleonore Albertine Sophies Bericht endet mit ihrer Ankunft in Meiningen (Thüringen) am 3. November desselben Jahres. Was ihnen ab dort bis „auf der Reise nach Langenburg begegnet ist werde [sie] im Vaterland mündlich oder schriftlich erzählen“, nicht aber an dieser Stelle.²

Auf ihrer Reise nach Quedlinburg reisten sie durch diverse Orte. Sie passierten diese entweder kurz, nutzten sie als Ort der Nächtigung und Stärkung oder hielten sich dort länger auf, wie zum Beispiel in Frankfurt, Kassel oder Wernigerode. Am 10. September in Quedlinburg angekommen verweilten die Fürstin und die Prinzessinnen bis zum 30. September dort, besichtigten die Stadt, trafen die adelige Gesellschaft von Stadt und Umgebung und bereisten umliegende Orte.³ Der anschließende Aufenthalt in Wernigerode betrug zwölf Tage, vom 30. September bis zum 12. Oktober. Die sonstigen Besuche in Städten wie Frankfurt, Kassel oder Schleiz waren kürzer, die meisten anderen nur von Dauer einer Übernachtung.

Neben der Wegequalität und damit einhergehender Reisegeschwindigkeit war für Prinzessin Eleonore Albertine Sophie aber auch der optische Eindruck der Umgebung von Bedeutung. So wusste sie nicht nur über die Gegenden zu berichten, um einen Eindruck der möglichen Gefahren und Hindernisse für andere Reisende zu vermitteln, sondern vermochte auch über deren optisches Wirken auf sie zu erzählen und den Nutzen der Gestaltung der Landschaft durch die ansässigen Menschen darzulegen.⁴

In ihrem Bericht werden die Unterschiede einzelner Städte und Herrschaftsgebiete im Vergleich zur Heimat der Verfasserin deutlich akzentuiert. Entgegen der sich seit dem 16. Jahrhundert im Adel etablierenden Reisetätigkeit, sogenannter Kavaliertouren zur Ausbildung oder ehrenhafter Abwesenheit, die besonders nach Italien führten, pflegten die drei Frauen hier auch bereitwillig den Kontakt zu Einheimischen. Dies war zwei Jahrhunderte zuvor eher als „*notwendiges Übel*“ neben den Besuchen von Museen, Altertümern, Bibliotheken und der Bau- und Gartenkunst angesehen worden.⁵ Selbiges gilt auch für die Reise von Karoline von Hessen-Darmstadt, Landgräfin von Hessen-Homburg⁶ 1773, die ihre drei Töchter an den Hof Katharinas II., Kaiserin von Russland, begleitete, wo eine von den Töchtern den Sohn der Zarin heiraten sollte. Auf anderer Route, doch in ähnlicher Konstellation, berichtete Landgräfin Karoline in ihrer Beschreibung von den Gegenden und Einheimischen der durchreisten Orte.⁷ Es zeigt sich an zahlreichen weiteren Beispielen reisender Frauen, dass Fürstinnen „*zu den mobilsten Frauen im Alten Reich gehörten.*“⁸

Transportmittel

Die regelmäßig verkehrenden Postkutschen nutzten auch die drei Frauen als Transportmittel. In Zeiten vor der Etablierung von Eisenbahn, Dampfschiff oder auch dem Fahrrad, stellten die Postkutschen eine immer beliebtere Reisealternative zu privaten Transportmöglichkeiten dar und wurden von landesfürstlichen oder privaten Postanstalten betrieben. Sie verbanden unabhängig der täglichen Nachfrage weite Teile des Heiligen Römischen Reiches. Gleichzeitig erhöhte sich sowohl die Sicherheit der Reisenden, als auch die Reisegeschwindigkeit. Letztere hatte seit dem 16. Jahrhundert kontinuierlich zugenommen. Diese Entwicklung ging einher mit einer veränderten Wahrnehmung von Zeit durch die Einführung von der mechanischen Zeitrechnung. Zuvor war sie lediglich an Tag- und Nachtzeiten gemessen worden. Darüber hinaus führte nicht nur die immer detaillierte Ausmessung des Reiches, die mit der Ausweitung des Postkutschennetzwerkes einherging, zu einer besseren Zeitplanung der Dauer der Reise. Auch die Chausseen, befestigte und gepflegte Straßen, boten die Möglichkeit, die Dauer bis zur nächsten Station zuverlässig anzugeben, da anhand von Stundensteinen an manchen Chausseen die noch verbleibende Zeit und Entfernung zum Ziel angezeigt wurde.

Generell war die Alternative der Reise mit der Postkutsche kostengünstiger als die Reise mit einer eigenen Kutsche, Last- oder Reittieren.⁹ In den Wintermonaten wurden die Preise wegen der höheren Getreidepreise und längerer Fahrten durch die winterlichen Wetterbedingungen um ca. 15% angehoben. Noch bis ins 19. Jahrhundert waren die Preisschwankungen abhängig von den Futterpreisen.¹⁰ Weiterhin wurde für die immer noch kostengünstige Reiseoption die Bequemlichkeit geopfert, da die Postkutschen sowohl am Tag, als auch bei Nacht fuhren und lediglich beim Pferdewechsel für den Reisenden eine Ruhepause von der Fahrt möglich wurde.¹¹ Der zuvor wichtige Bestandteil der Ruhe und Entspannung auf den Reisen wurde nun durch die zunehmende Bedeutung der Geschwindigkeit unwichtiger. Ruhepausen waren dennoch weiterhin notwendig. Die sich erst langsam etablierenden Anpassungen zur Bequemlichkeit der Passagiere, wie Federungen des Kutschkastens und Polsterung der Sitzbänke, können durchaus ein gewichtiger Grund für die möglichst vermiedene lange Reisedauer der drei Frauen gewesen sein.¹² Zwar wurde 1785 bereits erstmals verstärkt in einen reichsweiten Ausbau der Straßen investiert, jedoch waren nur wenige Straßen zu Chausseen erweitert und nur dort die Kutschreisen durch die befestigten Wege entsprechend bequemer.¹³ Dieser noch unregelmäßige Ausbau zeigt sich an den nur wenigen Erwähnungen derartiger Chausseen in Prinzessin Eleonore Albertine Sophies Bericht.

Die Nutzung dieser Kutschen und die Beschreibung der Wege und der Umgebung zeigen auf, dass die Reisegesellschaft die besten und schnellsten Wege zu ihren Zwischenstationen bis nach Quedlinburg nutzen wollte. Dennoch sind die längeren Aufenthalte an einigen Stationen der Reise (z. B. Frankfurt, Kassel usw.) gesellschaftlich wichtige Ereignisse und spiegeln die Art des Reisens dieser Zeit wider. Die Pflege von gesellschaftlichen Kontakten sowie die Bildung waren von großer Bedeutung im ausgehenden 18. Jahrhundert.

Prinzessin Eleonore Albertine Sophie erwähnt häufig den genauen Tag und die Uhrzeit, an denen sie abgefahren oder angekommen sind. Es scheint, dass die aufgewandte Zeit auch für die Prinzessin immer bedeutender wurde. Wie auch bei anderen Reiseberichten hatte das

scheinbar nicht nur zu einem modernen Zeitempfinden und Rationalisieren der Zeit und Freizeit geführt, sondern auch das Raumempfinden verändert und somit die Geschwindigkeit als fundamentalen Faktor für das Reisen etabliert.¹⁴ Das könnte im späten 18. Jahrhundert zu der Kritik der zum Teil als zu langsam empfundenen Reise mit den Postkutschen geführt haben. Eine Etablierung einer Schnell- und Eilpost folgte zu Beginn des nächsten Jahrhunderts, die auch für Reisende gegen einen Aufpreis nutzbar waren.¹⁵

Im 18. Jahrhundert fand eine deutliche Veränderung in der Tradition des Reisens statt. Die traditionelle Reisepraxis blieb dennoch besonders für junge Adelige zum Kennenlernen der Welt und Sammeln von Erfahrungen in verschiedenen Gegenden weiterhin attraktiv.¹⁶ Die Reise in der Postkutsche stellt für den fundamentalen Wandel des Reisens, der zunehmenden Sicherheit und der sich etablierenden Bedeutung der Geschwindigkeit einen wesentlichen Faktor und eine zwangsmäßige Zusammenkunft mit Personen aller gesellschaftlichen Schichten dar. In den Kutschen wurde kein Unterschied zwischen dem Stand der Reisenden gemacht, sondern diese wurden allesamt als gleichrangige Passagiere behandelt.¹⁷

Reisegeschwindigkeit

Durch die Wahl dieser Reiseroute kam die Reisegruppe an zahlreichen Ortschaften vorbei und kehrte teilweise länger oder kürzer ein. So lernten sie nicht nur das Leben in dieser Stadt kennen, sondern trafen sich auch mit den ansässigen Adelligen. Insgesamt kann mithilfe moderner Navigationssysteme nachvollzogen werden, dass die Reisegeschwindigkeit in etwa der eines Fußgängers entspricht, also durchschnittlich etwa 5 km/h. Da die Hauptverkehrsachsen des Reiches bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert weitgehend mit denen der heutigen Bundesstraßen übereinstimmten, ist eine Orientierung an letzteren zur Nachvollziehbarkeit der Entfernung möglich.¹⁸

Hierbei aber waren die Qualität der Wege, die Wetterlage und die Umgebung von zentraler Bedeutung. Diese Faktoren vermochten die Reisegeschwindigkeit auf bis zu 3 km/h zu reduzieren oder auf bis zu 6 km/h zu erhöhen. So kann eine geminderte Geschwindigkeit durch klimatische Bedingungen und die Qualität unbefestigter Wege oder unerschlossener Gebiete verursacht werden.¹⁹ Ebenso behinderten bergige Gegenden oder Flüsse das schnelle Vorankommen der Reisenden. Letztere waren nur selten durch Brücken zu überqueren, weshalb die Reisenden zumeist auf verkehrende Fähren angewiesen waren.²⁰ Der Staufenberg stellte eine Verzögerung zwischen Zorge und Hohegeiß dar.²¹ Bergige Gegenden und Schnee bedeuteten meist schlechte Wege und eine Verzögerung, wie es zwischen Zeitz und Gera²² oder auch zwischen Bad Lobenstein und Neustadt bei Coburg²³ vorkam. Fähren, wie eine bei Schlackstadt zwischen Aschersleben und Halle verkehrt, mussten genutzt und die Fahrtzeiten angepasst werden²⁴ Beide Verzögerungen boten gleichzeitig schöne und erstaunliche Erfahrungen für die Prinzessin. Aber auch gute Wegverhältnisse nennt die Autorin zuverlässig, besonders hinsichtlich der Befestigung der Wege und ab wann diese Chausseen beginnen, so beispielsweise zwischen Butzbach und Gießen oder Frankfurt und Friedberg.²⁵

Die Reisetappen

Erholsam waren Reisen im 18. Jahrhundert nur in den Pausen des Fahrens. Es darf daher nicht von einer Urlaubsreise im heutigen Sinne ausgegangen werden. Durch die mangelnde Bequemlichkeit von Postkutschen war nur wenig Erholung während der Fahrt möglich. Auch das ordentliche Schreiben eines Reiseberichtes konnte nur außerhalb der Postkutsche stattfinden. Zumeist begannen die Fahrten früh am Morgen oder noch in der Nacht. Nur selten fuhren die Damen nach 10 Uhr morgens los. Auch Reisen zur nächsten Station während der Nacht bildeten eine Ausnahme.²⁶ In der Regel starteten die Kutschen vor 6 Uhr morgens. Ausnahmen stellten hier kürzere Reisen zur nächsten Station dar.

Somit waren auch die Entfernungen der jeweiligen Stationen zumeist auf zehn bis dreißig Kilometer beschränkt. Dies waren meist auch die Entfernungen zwischen den einzelnen Posthöfen, um einen Wechsel der erschöpften Pferde bei möglichst geringen Unterhaltungskosten zu gewährleisten.²⁷

Reiseentfernungen von bis zu 50 Kilometern waren hingegen eine Seltenheit. Mit Zwischenstopps wurden solche Entfernungen lediglich auf der Rückreise zurückgelegt, so bei der Reise von Aschersleben nach Halle²⁸ und Bad Lobenstein nach Neustadt bei Coburg.²⁹ Dies unterstützt die Vermutung der Hoffnung auf ein schnelleres Erreichen der Heimat. Auf der Hinreise war die längste Fahrt von ihrer Station bei Aschaffenburg nach Frankfurt und betrug 40 Kilometer.³⁰ Auf der Rückreise sind Fahren mit Entfernungen zwischen 30 und 40 Kilometern häufiger zurückgelegt worden.

Kartographische Darstellung der Reiseroute

Detaillierte und nachvollziehbare Informationen über die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke sind nur punktuell vorhanden. Daher wurde bei der Erstellung der Karte entschieden, die einzelnen Stationen einheitlich mit einer Strecke zu verbinden. Da der letzte Streckenabschnitt (Meiningen – Langenburg) in der vorliegenden Quelle nicht näher beschrieben wird, ist die Linie nicht als Skizze der Route zu verstehen, sondern nur der Vollständigkeit halber mit in die Karte mit aufgenommen worden.

Die Grundlage der Karte ist die beistehende Tabelle, für die alle erwähnten Ortschaften aus der Quelle extrahiert wurden.³¹ Aufgrund fehlender gebietsabdeckender zeitgenössischer Karten wurde sich für die Darstellung in einer kostenlos zur Verfügung stehenden OpenStreetMap(OSM)-Karte³² entschieden. Die Darstellung erfolgte mit ArcMap, einer GIS-Anwendung der Firma ESRI.³³ Dafür wurde zunächst die OSM-Karte als Baselayer geladen. In einem weiteren Layer wurden die erwähnten Ortschaften georeferenziert, d. h. ihnen wurde eine konkrete geographische Position zugewiesen. Dafür wurden, wenn möglich, Gebäude wie Rathäuser, Kirchen und Schlösser verwendet, bei denen eine Existenz im ausgehenden 18. Jahrhundert angenommen werden kann. War dies nicht möglich wurde ein Punkt im mittleren Teil des heutigen Ortsgebietes ausgewählt. Die Verbindungen, die die Reiseroute vereinfacht darstellen sollen, sind an die einzelnen Punkte gebunden und bilden einen eigenen Layer. D. h. sollte in Zukunft der Wunsch bestehen, die Route in einer anderen georeferenzierten Karte darzustellen, müssten lediglich die beiden Layer importiert werden und eine geographisch

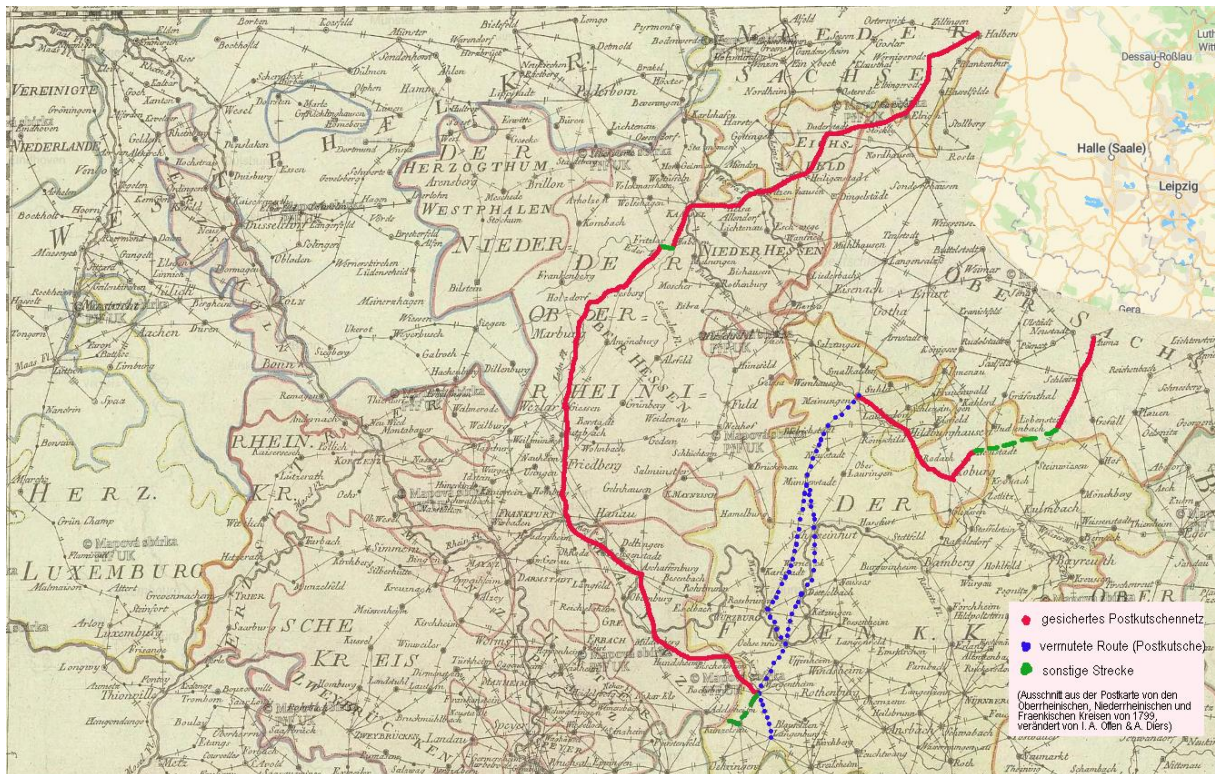
korrekte Darstellung wäre innerhalb kurzer Zeit möglich. Die größten Herausforderungen waren die Darstellung des letzten Streckenabschnittes als gestrichelte Linie sowie die übersichtliche Beschriftung der Karte und die verschiedenen Symbole für eine unterschiedlich lange Aufenthaltsdauer. Diese Probleme wurden durch weitere Layer gelöst, die zum größten Teil unsichtbar unter oder über den anderen Symbolen liegen.



Karte 1

Eine weitere grafische Darstellung erfolgt auf einer Karte, die die Postkurse abbildet, die den Postkutschen 1799 zur Verfügung standen und einen großen Teil der Reise von Prinzessin Eleonore Albertine Sophie abbildet.³⁴ Die Umsetzung wurde mit Photoshop durchgeführt. Einen Großteil der Strecke ist auf der Karte nachvollziehbar (rote, durchgehende Markierung), lediglich bei kürzeren Abschnitten ist die Route bzw. die Nutzung einer Postkutsche nicht

zweifelsfrei nachzuvollziehen (grüne, gestrichelte Markierung). Für die Rückreise von Meiningen nach Langenburg können nur Vermutungen angestellt werden, da mehrere Wege aufgrund fehlender Beschreibung möglich wären (blaue, gepunktete Markierung).



Karte 2

Fazit

Es wird insgesamt deutlich, dass die Fahrten hier ein Mittel zum Zweck waren. Die Landschaften werden beschrieben, doch bedeutsam sind besonders die Orte, an denen die Prinzessin, ihre Mutter und Schwester einkehrten. Besonders die großen Städte werden beschrieben, in denen sie sich mit zahlreichen Adligen trafen und Unternehmungen und Ausflüge veranstalteten. Die Reiseroute war die kürzeste und schnellste, um möglichst viele Kontakte zu pflegen oder herzustellen. Die Informationen über soziokulturelle Unterschiede und landschaftliche Gegebenheiten sind reichlich vorhanden und boten dem Leser diverse Tipps. Den Forschenden hingegen liefern sie noch heute zahlreiche Ansätze, die in soziokultureller Hinsicht weiterverfolgt und ausgewertet werden können.

-
- ¹ Der leichteren Lesbarkeit halber wird sie im Folgenden nur noch Prinzessin Eleonore Albertine Sophie genannt. Ihr vollständiger Name ist Eleonore Albertine Sophie von Hohenlohe-Ingelfingen, Gräfin von Gleichen, Frau zu Langenburg und zu Cranichfeld.
- ² Reisebericht von Eleonore Albertine Sophie von Hohenlohe-Ingelfingen, Gräfin von Gleichen, Frau zu Langenburg und zu Cranichfeld, HZAN - GA 75, R 14, fol. 19v.
- ³ HZAN - GA 75, R 14, fol. 8r-13v
- ⁴ HZAN - GA 75, R 14, fol. 15r.
- ⁵ Vgl. Stockhorst, Stefanie: Das klassische Weimar aus englischer Sicht. Zum Funktionswandel des Reisens um 1800 am Beispiel von Charles Gore und Henry Crabb Robinson, S. 32. Siehe auch Paravicini, Werner: Vom Erkenntniswert der Adelsreise: Einleitung, S. 12.
- ⁶ Der einfacheren Lesbarkeit halber im Folgenden „Karoline“ genannt.
- ⁷ Raschke, Bärbel: Fürstinnenreisen im 18. Jahrhundert. Ein Problemaufriß am Beispiel der Rußlandreise Karolines von Hessen Darmstadt 1773, S. 183-207.
- ⁸ Ebd., S. 191.
- ⁹ Beyrer, Klaus: Des Reiseschreibers 'Kutsche'. Aufklärerisches Bewußtsein im Postreiseverkehr des 18. Jahrhunderts, S. 115 f. Siehe auch Maćzak, Antoni: Eine Kutsche ist wie eine Straßendirne. Reisekultur im Alten Europa, S. 105.
- ¹⁰ Beyrer, Klaus: Die Postkutschenreise, S. 94.
- ¹¹ Beyrer, 1986, S. 53 f.
- ¹² Stoffert, Gerhard: Die Postkutschenzeit in Hannover und die Poststraße Hannover-Celle, S. 6-9. Unebene Wege waren nicht nur unbequem, sondern verminderten auch die Reisegeschwindigkeit, s. Reisebericht, 4rv f.
- ¹³ Witthöft, Harald: Reiseanleitungen, Reisemodalitäten, Reisekosten im 18. Jahrhundert, S. 44.
- ¹⁴ Gräf, Holger Thomas/Pröve, Ralf: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit. 1500-1800, S. 255 f.
- ¹⁵ Beyrer, 1985.
- ¹⁶ Grosser, Thomas: Bürgerliche Welt und Adelsreise: Nachahmung und Kritik, S. 643-645.
- ¹⁷ Beyrer, 1986, S. 55.
- ¹⁸ Gräf, Pröve, 1997, S. 75.
- ¹⁹ Ebd., S. 193.
- ²⁰ Ebd., S. 92.
- ²¹ HZAN - GA 75, R 14, fol. 6r.
- ²² HZAN - GA 75, R 14, fol. 15r.
- ²³ HZAN - GA 75, R 14, fol. 18v.
- ²⁴ HZAN - GA 75, R 14, fol. 14r.
- ²⁵ HZAN - GA 75, R 14, fol. 3r.
- ²⁶ HZAN - GA 75, R 14, fol. 1r, 14v, 18v.
- ²⁷ Stoffert, 2016, S. 6.
- ²⁸ HZAN - GA 75, R 14, fol. 14r.
- ²⁹ HZAN - GA 75, R 14, fol. 18v.
- ³⁰ HZAN - GA 75, R 14, fol. 1r-2r.
- ³¹ Karte 1.
- ³² <https://www.openstreetmap.org/export#map=6/51.324/14.304> - letzter Zugriff am 10.06.2020.
- ³³ <https://desktop.arcgis.com/de/arcmap/> - letzter Zugriff am 10.06.2020.
- ³⁴ <http://cuni.georeferencer.com/maps/308f2707-524e-5d4d-9f1b-d55b0639d9a3/> und <http://cuni.georeferencer.com/compare#> - [letzter Zugriff am 10.06.2020](#) und Karte 2.

Bibliografische Angaben

Beyrer, Klaus: Des Reiseschreibers 'Kutsche'. Aufklärerisches Bewußtsein im Postreiseverkehr des 18. Jahrhunderts, in: Griep, Wolfgang; Jäger, Hans-Wolf: Reisen im 18. Jahrhundert. Neue Untersuchungen (Neue Bremer Beiträge, Bd. 3), Heidelberg 1986, S. 50-90.

Beyrer, Klaus: Die Postkutschenreise (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen im Auftrag der Tübinger Vereinigung für Volkskunde, Bd. 66), Tübingen 1985.

Gräf, Holger Thomas; Prüve, Ralf: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit. 1500-1800, Frankfurt a. M. 1997, S. 75.

Grosser, Thomas: Bürgerliche Welt und Adelsreise: Nachahmung und Kritik, in: Babel, Rainer; Paravicini, Werner (Hrsg.): Grand Tour. Adeliges Reisen und europäische Kultur vom 14. bis zum 18. Jahrhundert. Akten der internationalen Kolloquien in der Villa Vigoni 1999 und im Deutschen Historischen Institut Paris 2000 (Beihefte der Francia, Bd. 60), Ostfildern 2005 S. 637-656.

Mączak, Antoni: Eine Kutsche ist wie eine Straßendirne. Reisekultur im Alten Europa, Paderborn 2017.

Paravicini, Werner: Vom Erkenntniswert der Adelsreise: Einleitung, in: Babel, Rainer; Paravicini, Werner (Hrsg.): Grand Tour. Adeliges Reisen und europäische Kultur vom 14. bis zum 18. Jahrhundert. Akten der internationalen Kolloquien in der Villa Vigoni 1999 und im Deutschen Historischen Institut Paris 2000 (Beihefte der Francia, Bd. 60), Ostfildern 2005, S. 11-20.

Raschke, Bärbel: Fürstinnenreisen im 18. Jahrhundert. Ein Problemaufriß am Beispiel der Rußlandreise Karolines von Hessen Darmstadt 1773, in: Rees, Joachim; Siebers, Winfried; Tilgner, Hilmar (Hrsg.): Europareisen politisch-sozialer Eliten im 18. Jahrhundert. Theoretische Neuorientierung - kommunikative Praxis - Kultur- und Wissenstransfer (Aufklärung und Europa, Bd. 6), Berlin 2002, S. 183-207.

Stockhorst, Stefanie: Das klassische Weimar aus englischer Sicht. Zum Funktionswandel des Reisens um 1800 am Beispiel von Charles Gore und Henry Crabb Robinson, in: Peitsch, Helmut (Hrsg.): Reisen um 1800 (Kulturwissenschaft(en) als interdisziplinäres Projekt, Bd. 5), München 2012, S. 31-51.

Stoffert, Gerhard: Die Postkutschenzeit in Hannover und die Poststraße Hannover-Celle, Hannover 2016.

Witthöft, Harald: Reiseanleitungen, Reisemodalitäten, Reisekosten im 18. Jahrhundert, in: Krasnobaev, Boris Il'ich; Robel, Gert; Zeman, Herbert (Hrsg.): Reisen und Reisebeschreibungen im 18. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforschung (Studien zur Geschichte der Kulturbeziehungen in Mittel- und Osteuropa, Bd. 6), Berlin 1980, S. 39-50.