



DIE CASANOVA TOUR.

EIN e-HANDBUCH FÜR
*DEN GEBRAUCH DES PRIVATEN REISEWAGENS IM EUROPA
UND IM AMERIKA DES 18. JAHRHUNDERTS.*

IM EINZELNEN:

- I. Ein Begleitbuch zur "Geschichte meines Lebens"
des Venezianers Giacomo Casanova.
- II. Eine Beschreibung mit Abbildungen von Reise- und anderen Wagen, einschließlich einer
"Geschichte des Englischen Coupés oder Post-Chariots".
- III. Ein Reiseführer der wichtigsten Poststrassen in Europa, mit allen Poststationen;
sowie eine Einführung in die verschiedenen Reismethoden.
- IV. Ein Führer durch alle Geldsorten und ihrer Wechselkurse; erstmalig mit einer
Basiswährung, die allen Preisen hinzugefügt ist.

VON **PABLO GÜNTHER**.



Vorwort von GILLIAN REES.

* * * * *

Copyright by Hartmut *Pablo* Günther, Hergensweiler 1995 / 2012.
Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe von Texten und Illustrationen
nur mit schriftlicher Genehmigung des Autors.

<http://www.giacomo-casanova.de>

Stockenweiler 12, D-88138 Hergensweiler

Tel.: 0160 2174743

Die Fotos des Autors sind mit PG gekennzeichnet. - Casanovas Reisewege wurden vom
Verfasser in die Europe-Straßenkarte (Maßstab 1:3 Millionen) von *Michelin* eingezeichnet
und fotografiert.



Lister Chaise
1755 bis heute

Giacomo Casanova
geb. 2. April 1725 in Venedig
gest. 4. Juni 1798 in Dux / Böhmen

Für
meine wunderbaren Eltern,
Ingeborg und Hans Günther.

* * *

... und zur Erinnerung an meine Vorfahren

Johannes Eckart

(1725 - 1790)

Posthalter der Thurn und Taxis'schen Reichspost in
Emskirchen (bei Nürnberg) von 1758 bis zu seinem Tode.
Vermutlich traf er Casanova im Dezember 1783.

Und

Carl Wilhelm Günther

(1763 - 1842)

Pfarrer in Paderborn und Vlotho,
Verfasser von Studien- und Reisetagebüchern.

* * * * *

Für Unterstützung mit Rat und Tat geht mein besonderer Dank an:

Robert Goodwin, Taynton *Casanovist*

Gillian Rees, Eastbourne *Casanovistin*

Rosalind Westwood, Halifax *Wagenmuseum*

Marco Leeftang, Utrecht *Casanovist*

Gérard Cazobon, Compiègne *Wagenmuseum*

Marie-Francoise Luna, Grenoble *Casanovistin*

Helmut Watzlawick, Vernier / Genf *Casanovist*

Dr. Georg J. Kugler, Wien *Wagenmuseum*

Annunziata von Lutterotti-Diebler & Wolfgang Diebler, Wien

Furio Luccichenti, Rom *Casanovist*

Stefania & Giorgio Ricci Luppis, Pasiano di Pordenone

Richard C. V. Nicoll, Williamsburg *Wagenmuseum*

Bernd Eggersgluß, Hirschhorn / Neckar

Horst Hoof, Wiehl *Wagenmuseum*

INHALTSVERZEICHNIS

(Teil I)

Vorworte. - Zu diesem Handbuch.

"Ein hilfreiches Gewitter".

POST, ALPENPÄSSE, SCHIFFE:

Casanova und das Reisen im Jahrhundert der "Grand Tour".

Einleitung.

Casanovas Reismethoden.

Liste von Casanovas Reisen (Reise-Lebenslauf).

Reisearten, von Thomas Nugent.

(Teil II)

Die Post: Nationale Besonderheiten: Schweiz, Deutschland, Italien.

Französisches Postreglement.

Kosten: 6000 Postpferde. Postpferde. Postkutschen. Fuhrmänner.

Mietwagen. Cambiatura. "Taxis". Wagenkauf.

Reiche und arme Privatwagenfahrer.

Geschwindigkeiten. Strassen. Alpenpässe. Der Mont Cenis.

Schiffe.

(Teil III)

REISEWAGEN.

Von Casanova erwähnte Wagen.

Wagen in Virginia und England.

Bemerkungen zum Goodwin-Report.

Zweirädrige Wagen.

Chair, Chaise, Kalesche.

(Teil IV)

Vierrädrige Wagen.

Früher offener Reisewagen.

Chaise, Kalesche, Phaeton.

Karosse, Karossen-Coupé.

Landauer.

Berline, Berlinen-Coupé, -Kalesche, -Phaeton, -Chaise.

Englische Coach, Englischs Coupé.

Deutscher Reisewagen.

Postwagen und Postkutschen.

Stahlfedern.

(Teil V)

Das Englische Coupé oder Post Chariot.

Von Casanova bis Napoléon I.

Transport zerlegter Reisewagen.

Napoleons Waterloo - Post-Chaise.

Geschichte des Englischen Coupés im 18. Jahrhundert.

(Teil VI)

Casanovas Wagen.

Liste der Wagen.

I. Seine Reisewagen zwischen 1749 und 1772.

Wagen 1. - 7.

(Teil VII)

Wagen 8. - 14. - *Henriette; oder, Das Geheimnis des Goldenen Kreuzes.*

II. Seine Wagen in Paris.

(Teil VIII)

III. Seine Reisewagen 15. - 17., ab 1773. - *Korrespondenz beim Gebrauchtwagenkauf.* -
Die "Post der Casanovas" in Emskirchen.

(Teil IX)

POSTSTRASSEN.

Statistiken. - Legende.

Casanovas Reisewege (in Englisch).

1.) Die Seereisen.

(Teil X)

2.) London - Neapel.

(Teil XI)

3.) Wien - Venedig. *Casanovas Post-Memorandum.* 4.) Venedig - Genf.

5.) Frankfurt - Dresden. 6.) Bologna - Augsburg.

(Teil XII)

7.) Augsburg - Paris. 8.) Wien - Paris.

(Teil XIII)

9.) Paris - Amsterdam. 10.) Amsterdam - Genf. 11.) Brüssel - Genf.

(Teil XIV)

12.) Genf - Florenz. 13.) London - Moskau.

(Teil XV)

14.) Königsberg - Dresden. 15.) Paris - Madrid. 16.) Madrid - Aix-en-Provence.

17.) Wien - Berlin.

(Teil XVI)

WÄHRUNGEN.

Mr. Nugent's Wechselkurse.

England. Netherlands. Germany. Italy. France. Zusammenfassung.

Casanovas Geldverhältnisse.

(Teil XVII)

ANHANG.

Bibliographie.

Personenregister.

(Teil XVIII)

Register der Poststationen.

VORWORTE

I. von Gillian Rees

Die Faszination und das Interesse an Casanovas "Geschichte meines Lebens" scheint nie enden zu wollen. 1846, nur wenige Jahre nach der deutschen Erstausgabe 1822, erschien die erste fundamentale Untersuchung seiner Memoiren; von da an nahm die Anzahl der Casanova betreffenden Werke ständig zu. Außer den 400 Ausgaben der Memoiren in über 20 Sprachen wurden Briefbände, Nachdrucke seiner anderen Werke und Teile seines Nachlasses herausgegeben. Immer weiter sind Casanovisten damit beschäftigt, in Einzeluntersuchungen sein Leben und seine Zeit zu erforschen.

Über 3650 Bücher und Artikel sind inzwischen über diesen außergewöhnlichen Mann geschrieben worden. Sie befassen sich mit seinen Aufenthalten in verschiedenen Teilen Europas und mit besonderen Abschnitten seines Lebens; mit seinem Interesse an Frauen, Essen, Theater, Medizin, Chemie und die Kabbala, um nur einige Gebiete zu nennen; dazu kommt noch die große Anzahl von Männern und Frauen, die mit ihm befreundet waren. Viele Bücher setzen sich kritisch mit seinem Werk auseinander, andere versuchen sich an einer psychologischen Analyse seines Charakters. Ein gewaltiges Vorhaben kommt bald zum Abschluß, wenn Casanovas gesamter Nachlaß per CD-Rom jedermann zur Verfügung stehen wird.

Der Autor des vorliegenden Buches hat seine beachtlichen Kenntnisse über historische Wagen mit seinem Interesse an den Memoiren verbunden, um einmal mehr unser Wissen über Casanova zu erweitern. Ein einzigartiges Buch, das die Privatwagen beschreibt, die Casanova besaß, die Straßen, auf denen er durch ganz Europa reiste, mit all den Umständen und Kosten, die das Reisen zur Zeit der "Grand Tour" mit sich brachte. Casanova ist der einzige, der uns eine genaue Beschreibung solch ausgedehnten Reisens im eigenen Wagen hinterließ, und der Autor legte über 10000 Kilometer zurück, um die von Casanova benutzten Poststraßen und -Stationen zu erforschen. Dieses Buch vereint erstmals eine Entwicklungsgeschichte des privaten Reisewagens im 18. Jahrhundert, speziell des Englischen Coupés, mit einer exakten, in alle Einzelheiten gehenden Beschreibung sämtlicher Reisen, die Casanova zeitlebens gemacht hat.

Gillian Rees, Eastbourne, England, Dezember 1995.

II. von Pablo Günther

Das Zeitalter des Automobils ist von dem des von Pferden gezogenen Reisewagens durch die große Zeit der Eisenbahn getrennt. Zwischen 1860 und 1910 war dieses geniale, wenn auch öffentliche, Transportmittel für Fernreisen ohne Konkurrenz; nur einige schwerreiche Snobs reisten weiterhin von Poststation zu Poststation, Umwege in Kauf nehmend, in ihren eigenen Englischen Coupés.

In Deutschland begann erst in den fünfziger Jahren der Gebrauch des Autos nachhaltig zuzunehmen. Deswegen, nach hundert Jahren Reisen mit der Eisenbahn, haben wir das frühere Privatwagenfahren vergessen. Wir denken höchstens noch an die "romantische" (öffentliche...) Postkutsche des 19. Jahrhunderts, und an den Postillon, der "hoch auf dem gelben Wagen" fröhlich sein Horn bläst - aber das ist eine ganz andere Sache.

Tatsächlich ist die Freude am Fahren im eigenen Wagen, und an der Freiheit und Mobilität, die er uns gibt, keineswegs ein Lebensgefühl, das nur uns heutigen Autofahrern vorbehalten ist. Die Zeit, als es beginnen konnte, kam, als die Kutsche - nach zweihundert Jahren - technisch verbessert und in die Lage versetzt wurde, die Städte zu verlassen und weite Entfernungen auf dem gleichzeitig erweiterten Netz von Poststraßen zurückzulegen.

Der erste mir bekannte Mensch, der im großen Stil von dieser neuen Art zu reisen ausführlichst Gebrauch machte, ist Giacomo Casanova. Das bedeutet, daß der Abenteurer aus Venedig und weltbekannte Liebhaber getrost auch als der **Ahnherr von uns Autofahrern** bezeichnet werden kann.

Wie Millionen von Menschen genieße ich es, mit meinem Wagen zu fahren. Der jetzige ist mein siebzehnter - Casanova hatte neunzehn. Indem ich ihn fahrbereit vor meinem Haus stehen weiß, teile ich mit Casanova auch auf diesem Gebiet ein angenehmes Gefühl.

Pablo Günther, Hergensweiler, Dezember 1995.

ZU DIESEM HANDBUCH

Ein Handbuch - und erst recht nicht ein elektronisches - macht nicht viel Worte, sondern will übersichtlich und durch schnellen Zugriff informieren. Dieses hier behandelt vier Themenkreise, in der Reihenfolge: Reisen allgemein, Reisewagen, Poststraßen und Währungen. Was es leisten soll, wird schon auf dem Titelblatt angekündigt; dazu möchte ich zum besseren Verständnis noch hinzufügen:

*I. Ein Begleitbuch zur "Geschichte meines Lebens"
des Venezianers Giacomo Casanova.*

Begleitbuch meint vor allem: eine bis in alle Einzelheiten vollständige Beschreibung von Casanovas Reiseleben. Eine Reisebiographie dieser Art wurde noch nie über eine Persönlichkeit des 18. Jahrhunderts erstellt; als repräsentativ für Angehörige der oberen Gesellschaftskreise mag sie daher auch von allgemeinem Interesse für die Reiseforschung und andere Gebiete sein.

*II. Eine Beschreibung mit Abbildungen von Reise- und anderen Wagen,
einschließlich einer
"Geschichte des Englischen Coupés oder Post-Chariots".*

Casanovas 17 Reisewagen und die beiden Pariser Fahrzeuge werden so genau wie möglich beschrieben. Wiederum handelt es sich um eine erstmalige Untersuchung: neuzeitlicher Fahrzeuge des alltäglichen Gebrauchs hatte sich nämlich die Wagenforschung in diesem Umfang noch nicht angenommen. So war die überragende Bedeutung des "Englischen Coupés", Casanovas bevorzugter Kutsche, für das Reisen bislang unbekannt, was nun zu einer Gesamtdarstellung dieses Wagentyps führte.

*III. Ein Reiseführer der wichtigsten Poststrassen in Europa,
mit allen Poststationen; sowie eine Einführung
in die verschiedenen Reismethoden.*

Casanovas Reisewege, das heißt eben: zu Lande stets über Poststraßen, werden "auf den Meter" genau dargestellt. Da er in ganz Europa herumreiste (außer in Skandinavien), kommt auf diese Weise ein großes Netz von Poststraßen zusammen, das auch von beliebig vielen Wohlhabenden und Prominenten benutzt werden mußte, was die allgemeine Nützlichkeit des Kapitels "Poststraßen" unterstreicht. Auch hier wieder eine Rekonstruktion, die noch nie unternommen, jedoch durchaus vermißt wurde.

Wie Casanova selbst reiste und die Allgemeinheit im 18. Jahrhundert reisen konnte, wird im ersten Kapitel beschrieben.

*IV. Ein Führer durch alle Geldsorten und ihrer Wechselkurse;
erstmalig mit einer Basiswährung,
die allen Preisen hinzugefügt ist.*

Das Verständnis für Kosten ist bei vielen Gelegenheiten von Bedeutung, etwa um den Wert einer Ware beurteilen oder ganz allgemein Kostenvergleiche anstellen zu können. Um das zu erreichen, habe ich erstmals die wichtigsten Wechselkurse des 18. Jahrhunderts erforscht, um dann alle monetären Angaben in eine einzige zeitgenössische Einheit als Basiswährung umrechnen zu können, und zwar in den englischen Penny. Um zu einer Ahnung von damaliger Kaufkraft zu kommen, und zwar in den Bereichen Lebensmittel, Gastronomie und

Wagen, ist es erlaubt, sich unter dem Penny den Euro (von 2002, und in den teuren europäischen Ländern bzw. Gegenden) vorzustellen (vgl. hier die [Big Mac-Methode](#)). Es handelt sich bei diesem Angebot also nicht um eine versteckte Umrechnung in den Euro, die selbstverständlich auch garnicht möglich ist, sondern nur um eine Gedächtnis- und Vergleichshilfe.

Ein hilfreiches Gewitter; oder, Die Geschichte, als Casanova *Casanova* wurde.

[Die Übersetzung von "calèche" in Kalesche und der Fettdruck sind von mir.]

Pasiano di Pordenone, Mai 1742.



Von der Villa Gozzi in Visinale (Foto: PG) ...

.....
(Geschichte meines Lebens, Bd.1, Kap.V) Am Himmelfahrtstag machten wir alle der Signora Bergalli[Gasparo Gozzis Frau, in ihrer Villa in Visinale], die bei allen italienischen Dichtern berühmt war, einen Besuch. Als wir nach **Pasiano** zurückfahren mußten, wollte die hübsche Pächtersfrau in den viersitzigen Wagen steigen, in dem schon ihr Gatte mit ihrer Schwester Platz genommen hatte, während ich ganz allein in einer **zweirädrigen Kalesche** saß. Ich beschwerte mich vernehmlich über dieses Mißtrauen; die Gesellschaft hielt ihr vor, sie dürfe mir diesen Schimpf nicht antun. Daraufhin kam sie zu mir, und da ich dem Kutscher gesagt hatte, ich wolle auf dem kürzesten Weg fahren, trennte er sich von allen anderen Wagen und schlug den Weg durch den **Wald von Cecchini** ein.



... in einer zweirädrigen Kalesche ...

[Bild links: Stich von Jules Adolphe Chauvet, 1876. Aus: Casanova in Bildern, Munich 1973. - Foto rechts: PG.]

.....
Der Himmel war klar, aber in weniger als einer halben Stunde zog eines jener typischen italienischen Gewitter auf, die eine halbe Stunde dauern, anscheinend Himmel und Erde

erschüttern und dann spurlos verschwinden; der Himmel ist wieder klar, und die Luft hat sich abgekühlt, so daß sie gewöhnlich mehr Nutzen als Schaden bringen.

"Ach, mein Gott!" sagte die Pächtersfrau. "Wir kommen in ein Gewitter."

"Ja, und obwohl die Kalesche ein Dach hat, wird der Regen leider Ihr Kleid verderben."

"Was kümmert mich das Kleid? Ich habe Angst vor dem Donner."

"Verstopfen Sie sich die Ohren."

"Und der Blitz?"

"Kutscher, wir wollen uns irgendwo unterstellen."

"Häuser gibt es erst eine halbe Stunde von hier", antwortete er mir; "und in einer halben Stunde ist auch das Gewitter vorüber."

Mit diesen Worten fährt er gemächlich seines Weges weiter, und schon folgt Blitz auf Blitz, der Donner grollt, und die arme Frau zittert. Der Regen setzt ein. Ich ziehe meinen Mantel aus, um uns beide damit zu schützen; da flammt der Himmel taghell auf, es blitzt, und hundert Schritte vor uns schlägt es ein. Die Pferde bäumen sich, und meine arme Begleiterin zuckt krampfhaft zusammen. Sie wirft sich an meine Brust und umklammert mich ganz fest mit ihren Armen. Ich bücke mich nach dem Mantel, der auf den Boden gefallen war, und als ich ihn aufhebe, erwische ich zugleich ihre Röcke. Sie will sie gerade wieder herunterstreifen, da fährt erneut ein Blitz nieder, und vor Schrecken kann sie sich nicht rühren. Ich will den Mantel über sie breiten und ziehe sie näher zu mir heran, so daß sie buchstäblich und mit meiner Hilfe rittlings auf mich fällt. Da ihre Stellung nicht günstiger sein kann, verliere ich keine Zeit, sondern tue so, als greife ich nach meiner Uhr im Hosenbund, und nutze die Gelegenheit.



... durch den Wald von Cecchini ...

Es wird ihr klar, daß sie, wenn sie mich nicht augenblicklich daran hindert, sich nicht mehr wehren kann. Sie macht eine Anstrengung; aber ich sage ihr, wenn sie sich nicht ohnmächtig stelle, werde sich der Kutscher umdrehen und alles sehen. Bei diesen Worten lasse ich sie mich beschimpfen, soviel sie will, halte sie im Rücken fest und trage den vollständigsten Sieg davon, den jemals ein gewandter Gladiator davongetragen hat.

Der Platzregen und der Gegenwind waren so stark, daß sie nichts tun konnte, als mir erbittert vorzuhalten, ich bringe sie um ihre Ehre, denn der Kutscher müsse sie doch sehen.

"Ich sehe ihn", erwiderte ich; "er denkt garnicht daran, sich umzudrehen. Und wenn schon, der Mantel deckt uns beide vollkommen zu. Seien Sie gescheit und spielen Sie die Ohnmächtige, denn loslassen werde ich Sie bestimmt nicht."

Sie fügte sich und fragte nur, wie ich dem Blitz mit solcher Verruchtheit trotzen könne. Ich erwiderte, der Blitz sei mit mir im Bunde; sie war beinahe versucht, das zu glauben, und hatte fast keine Angst mehr. Als sie meine Ekstase sah und spürte, fragte sie mich, ob ich nun fertig sei. Ich lachte und sagte nein, denn ich wollte vor dem Ende des Unwetters ihr Einverständnis erreichen. "Sträuben Sie sich nicht, oder ich lasse den Mantel fallen!"

"Sie sind ein schrecklicher Mensch, Sie haben mich für den Rest meines Lebens unglücklich gemacht. Sind Sie jetzt zufrieden?"

"Nein."

"Was wollen Sie noch?"

"Eine Flut von Küssen."

"Ich Unglückliche! Also, da haben Sie, was Sie wollen."

"Sagen Sie, daß Sie mir verzeihen. Geben Sie zu, daß ich Ihnen Freude mache."

"Ja, Sie sehen es doch. Ich verzeihe Ihnen."

Dann trocknete ich sie ab, und als ich sie bat, mir denselben Gefallen zu tun, sah ich, daß sie lächelte.

"Sagen Sie, daß Sie mich lieben", verlangte ich.

"Nein, denn Sie sind ein gottloser Mensch, und die Hölle erwartet Sie."

Nachdem ich sie auf ihren Platz zurückgesetzt und das Unwetter sich verzogen hatte, versicherte ich ihr, der Kutscher habe sich nie umgedreht. Unter Scherzen über das Abenteuer und Handküssen sagte ich ihr, ich sei davon überzeugt, daß ich Sie von ihrer Gewitterangst geheilt hätte, daß sie aber niemandem das Geheimnis verraten werde, wem sie diese Heilung verdanke. Sie erwiderte, auf jeden Fall sei sie sicher, daß noch nie eine Frau durch ein solches Mittel geheilt worden sei.

"Das muß im Lauf von tausend Jahren eine Million Male vorgekommen sein", sagte ich. "Ich gestehe Ihnen sogar, daß ich damit gerechnet hatte, als ich in die *Kalesche* stieg; denn mir schien es das einzige Mittel zu sein, in Ihren Besitz zu gelangen. Glauben Sie mir, auf der ganzen Welt gibt es keine einzige furchtsame Frau, die in Ihrer Lage zu widerstehen gewagt hätte."

"Das mag sein; aber in Zukunft werde ich nur noch mit meinem Mann fahren."

"Wie ungeschickt von Ihnen; denn Ihrem Mann wird es garnicht einfallen, Sie zu trösten, wie ich es getan habe."

"Auch das ist wahr. Mit Ihnen gelangt man zu ungewöhnlichen Erkenntnissen; doch verlassen Sie sich darauf, daß ich nie wieder mit Ihnen zusammen reisen werde."

Unter anregenden Gesprächen langten wir noch vor allen anderen in **Pasiano** an. Kaum war sie ausgestiegen, lief sie in ihr Zimmer und schloß sich ein, während ich nach einem Scudo für den Kutscher suchte. Der lachte.

"Worüber lachst Du?"

"Das wissen Sie genau."

"Hier, nimm den Dukaten. Aber halte den Mund."



... zur *Villa Montereale in Pasiano*.

POST, ALPENPÄSSE, SCHIFFE:

Casanova und das Reisen im Jahrhundert der Grand Tour.

*Sie sind achtundvierzig Stunden gereist,
ohne sich je aufzuhalten.*

Was für ein großer Reisender Sie sind!

Francesca Buschini in einem Brief von 1783 an Giacomo Casanova.



Zwei junge Damen fahren entspannt an der Cote d'Azur entlang, auf ihrer Grand Tour nach Rom im Jahre 1860. Sie reisen mit einer "English Coach", etwa wie sie das Bild darunter zeigt. Hundert Jahre vorher reiste Casanova ebenso, relaxed und in einem englischen Wagen sitzend.

Oben: Gemälde von Augustus Egg, 1860 (Ausschnitt); aus: Zwei Jahrhunderte Englische Malerei, München 1980. - Unten: "Royal state carriage" im englischen Stil, gebaut von der schwedischen Hofsattlerei am Ende des 18. Jahrhunderts. Foto: Livrustkammaren, Strömsholm.

Einleitung.

Der Begriff der **Grand Tour** stammt aus England, der vorherrschenden touristischen Nation des achtzehnten Jahrhunderts. Unter der Grand Tour verstand man die große kontinentale Rundreise mit dem Hauptziel Italien. Es galt, dorthin möglichst schnell zu gelangen, was für Engländer einen schon geradezu standartisierten Reiseverlauf zur Folge hatte. In Dover schiffte man sich nach Calais ein, durchquerte Frankreich über Paris und Lyon, überschritt die Alpen am Mont Cenis, um dann mit Turin das erste große italienische Ziel erreicht zu haben. Es ging dann weiter nach Piacenza, Parma und Bologna, von wo man über den Appenin Florenz, und durch die Toskana endlich Rom erreichte. Ein Ausflug nach Neapel war obligatorisch (vgl. "Poststrassen", London - Neapel). Auf der Rückreise wollte man in der Regel den berühmten Wallfahrtsort Loreto bei Ancona besuchen, um sich anschließend in Richtung Venedig zu begeben. Sodann wandte man sich entweder der Schweiz, oder Tirol und Bayern zu. Das Rheinland und die Niederlande bildeten den Abschluß der Grand Tour, die freilich von einigen noch durch Reisen nach Spanien, Österreich, Sachsen, Brandenburg usw. erheblich ausgedehnt wurde.

Voraussetzungen für ein effektives Reisen waren **passable Straßen** und die Möglichkeit

des häufigen **Pferdewechsels an Poststationen**. Beides war im Mittelalter nicht mehr vorhanden, und wenn vereinzelt doch, dann am ehesten noch in Italien. Denn es war das Imperium Romanum, das die cursus publicus oder auch cursus vehicularis (öffentlicher oder Wagen - Kurs) genannte **Post** (und das Reisen damit) schuf, die dann im Italien der frühen Renaissance ihre Wiedergeburt erlebte (Posta; vermutlich von lat. equites depositi, postierte Reiter). Im Jahre 1492 wurde der erste große europäische Postkurs von Innsbruck nach Mechelen (bei Brüssel) eröffnet. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ging es dann mit Straßenbau und Einrichtung von Poststationen überall in Europa verstärkt voran. Aus **Michel de Montaignes** Reisetagebuch (vgl. [/montaign.htm](#)) vernehmen wir aus dem Jahre 1580 erstmals von Wagenpferden der Post in Italien, von Post-Reitpferden (Frankreich, Italien) und von zahlreichen Kutschen ("cocchi" und "carrozze") unterwegs und in italienischen Städten. Gute Straßen fand Montaigne nicht nur in Italien vor, sondern auch in Süddeutschland und Tirol (Brenner-Paßstraße).

Anfangs bedienten sich wohlhabende Reisende eigener oder von Fuhrleuten gemieteter **Reitpferde**. Der Übergang vom Reiten zum Fahren war ein Prozeß von rund 200 Jahren, in dem das Reiten in dem Verhältnis ab-, wie das **Wagenfahren** zunahm. Ich setze das Jahr 1750 als Abschluß dieser Entwicklung an: Nun waren alle Städte durch Poststraßen verbunden, und das Kutschenhandwerk lieferte endlich schneller zu fahrende Reisewagen, so daß für die Reichen, wie z.B. **Casanova**, etwas anderes als das Fahren im eigenen oder gemieteten Wagen nicht mehr in Frage kam.

Die Bedeutung der **Flußschifffahrt** für das Reisen blieb aber erhalten, denn sie verschaffte nach wie vor einen Gewinn an Komfort und Zeit. Dabei nahm man, wie **Casanova**, häufig auch seinen eigenen Reisewagen mit an Bord.

Das Wort, daß **die Alpen** Europa verbinden, und nicht trennen, galt natürlich auch schon damals. Natürlich war man dem Wetter mehr ausgesetzt als heute, und die Strassen waren zweifellos noch gefährlicher. Wir werden aber die Schwierigkeiten nicht mehr überschätzen, wenn wir **Montaignes** Bericht über die Passage von Innsbruck über den Brenner-Paß nach Bozen zur Kenntnis genommen haben. Er schrieb (1580 in Brixen, durch die Feder seines Dieners):

"Der Herr von Montaigne sagte: Sein ganzes Leben lang habe er dem Urteil anderer mißtraut, wenn die Rede auf die Annehmlichkeiten fremder Gegenden gekommen sei; denn jeder urteile nur nach dem Maßstab seiner eigenen Gewohnheit und versteht nicht über den Kirchturm seines Dorfes hinauszublicken: so habe er sich recht wenig nach den Anweisungen gerichtet, die er von den Reisenden erhalten habe. Aber hier wunderte er sich noch viel mehr über ihre **Dummheit**, da ihm gerade für diese Reise gesagt worden war, der Übergang über die Alpen sei hier überaus schwierig, die Landessitten seltsam, die Wege unzugänglich, die Unterkunftsverhältnisse barbarisch und das Klima unerträglich. (...) vielmehr würde er, wenn er für **seine achtjährige Tochter einen Spaziergang** zu suchen hätte, sie ebenso gern hier auf diesen Wegen wie in einer Allee seines Gartens sehen; und was die Gasthäuser anging, so fand er nie eine Gegend, in der sie so dicht gesäet und so schön waren, überhaupt habe er immer in schönen Städten logiert, wohlversehen mit Lebensmitteln und Wein, billiger als anderswo."

Das sind die Worte eines vernünftigen und positiv denkenden Menschen, der ganz offensichtlich gerne auf Reisen ist. **Montaigne** behauptete sogar bald darauf, in Rovereto, er habe "**ein so großes Vergnügen am Reisen, daß ich es hasse, den Ort des Ausruhens nahe zu wissen**". **Casanova**, der umfassendste Zeitzeuge des Reisens im 18. Jahrhundert, verreiste mit der gleichen Selbstverständlichkeit und Freude wie schon Montaigne, und wie wir heute es normalerweise auch tun.

Casanovas Reisemethoden.

Es waren genau (oder besser: mindestens) 65.140 Kilometer, die Casanova im Laufe seines Lebens auf Reisen zurücklegte. Er bediente sich dabei aller nur möglichen Transportarten (es fehlt nur die von ihm nicht benutzte italienische "Cambiatura"). Besonders auffällig ist der häufige Gebrauch eigener oder gemieteter Wagen:

37.205 Kilometer von insgesamt 55.240 km **über Land**, d.h. zu fast **67 %**, reiste Casanova "**Extra-Post**" in seinen **eigenen Wagen** (51 %), in Privatwagen von Freunden oder in Mietwagen.

In den Zeiten geringeren Wohlstands war er genötigt, sich vor allem der **Postkutsche** zu bedienen; mit diesen öffentlichen Kurswagen legte er insgesamt 13.105 km oder 24 % zurück.

Nimmt man die erwähnten privaten (C, K, L) und öffentlichen Reisemethoden (P) zusammen, so ergibt sich, daß Casanova auf dem Lande zu fast 90 % mit der **Post** reiste - Triumph eines Transportsystems, das erst Casanovas Generation in diesem Umfang zugute kam.

Symbol - Kilometer bis 1774 - **Kilometer ab 1774** - km gesamt - **Reisemethoden**

A - 25	----- 0	----- 25	---	Esel
B - 30	----- 0	----- 30	---	Schlitten (Alpen)
Z - 60	----- 0	----- 60	---	Tragstuhl (Alpen)
T - 110	----- 0	----- 110	---	Per Anhalter
M - 220	----- 0	----- 220	---	Maultier
H - 250	----- 0	----- 250	---	Pferd
F - 275	----- 0	----- 275	---	Zu Fuß
?	- 1.060	----- 0	----- 1.060	[* Zwei Reisen (Venedig - Rom 1744/45), die i. d. Memoiren nicht erwähnt werden.]
R - 1.280	----- 180	----- 1.460	---	Schiff, Binnengewässer
V - 2.900	----- 0	----- 2.900	---	Fuhrmann / Vetturino
L - 3.475	----- 245	----- 3.720	---	Mietwagen
K - 3.300	----- 3.050	----- 6.350	---	Privatwagen anderer
S - 8.440	----- 0	----- 8.440	---	Schiff, zur See
P - 7.850	----- 5.255	----- 13.105	---	Postwagen, Postkutsche
C - 22.265	----- 4.870	----- 27.135	---	Casanovas Reisewagen
Summen:	51.540	- 13.600	-	65.140km

Sein Leben, dargestellt an Hand einer

LISTE VON CASANOVAS REISEN.

[1.\) Berichtszeitraum der Memoiren](#) . [2.\) 1774 bis 1798](#) .

Giacomo Casanova wurde am 2. April 1725 als Sohn eines Schauspieler-Ehepaares in Venedig geboren. Er studierte in Padua und promovierte 1742 zum Doktor der Rechte.

Zeitlebens war er soviel auf Achse, dass man seine Lebensdaten gut über seine Reisen vermitteln kann, denn Sesshaftigkeit war die Ausnahme (hier **extra** vermerkt).

1756 floh er als erster aus den "Bleikammern" des Dogenpalastes in Venedig, was ihn in ganz Europa berühmt machte. Nachdem er in Paris als Lottoeinnehmer und in Amsterdam mit Hilfe seines Orakels zu viel Geld gekommen war, führte er noch zehn Jahre lang ein höchst abwechslungsreiches Abenteuerleben.

1774 durfte er nach Venedig zurückkehren, musste die Stadt 1782 erneut verlassen, fand 1784 eine Anstellung in Wien und landete schließlich 1785 in Schloss Dux (bei Töplitz in Nordböhmen) in einträglicher und bequemer Stellung als Bibliothekar des Grafen Waldstein.

Nun entwickelte er eine fieberhafte schriftstellerische Tätigkeit, die in der Niederschrift der "Geschichte meines Lebens" gipfelte. Er starb in Dux am 4. Juni 1798.

1.: Im Berichtszeitraum der Memoiren (1725 - 1774).

Nr. Jahr Memoiren Bd. I-XII Stichwort *In Begleitung von...* Strecke

I. Lern- und Wanderjahre (bis zum 21. Lebensjahr):

Wohnt in **Venedig**, ab 1734 auch in **Padua**.

1. 1734 I **Studien** Mutter *Zanetta Casanova, Grimani, Baffo*

Venedig - Padua - Venedig.

(Die erste Reise des neunjährigen Schulanfängers. Die vielen weiteren Besuche Paduas von Venedig aus (30 km) werden nicht mehr extra aufgeführt.)

Die Reisen 2. - 6. nach Zeit u. Verlauf teilweise abweichend von Casanovas Angaben, dafür nach dem heutigen Stand der Forschung.

2. 1741/42 II **Constantinopel** **Venedig - Kithira - Constantinopel - Korfu - Venedig.**

3. 1742 & 1743 I **Lucia / Hilfreiches Gewitter** **Venedig - Treviso - Pasiano di Pordenone - Venedig.**

4. 1743/44 I **Abbé Bellino-Teresa** **Venedig - Ancona - Rom - Rimini - Venedig.**

5. 1744/45 I **Sekretär Lucrezia** **Venedig - Rom - Martirano / Kalabrien - Neapel - Rom - Venedig.**

6. 1745 II **Korfu** **Venedig - Korfu - (Constantinopel?) - Otranto - Korfu - Venedig.**

II. Zeit großen Wohlstands (Bragadin-Rente; 22. bis 44. Lebensjahr):

Wohnt von 1746 - 1750 in **Venedig**.

7. 1749 II **Magie / Henriette** *Henriette* **Venedig - Mailand - Mantua - Cesena - Parma - Genf - Venedig.**

8. 1750 III **Paris Balletti** **Venedig - Lyon - Paris.**

Wohnt von 1750 - 1752 in **Paris** (*Bild rechts: sein Französischlehrer Crébillon d. Ä.*).

9. 1752/53 III **Theater** *Francesco Casanova* **Paris - Dresden - Prag - Wien - Venedig.**

Wohnt von 1753 - 1756 in **Venedig**.

10. 1756 IV **Flucht aus dem Dogenpalast** *Balbi; Mme Rivière* **Venedig - München - Straßburg - Paris.**

Wohnt von 1757 - 1759 in **Paris** (*Bild rechts: König Louis XV*).

11. 1757 V **Geheimagent** **Paris - Dünkirchen - Paris.**

12. 1758 V **Finanzier** **Paris - Amsterdam - Paris.**

13. 1760 V **Esther / Vergnügungsreise** **Paris - Amsterdam - Köln - Stuttgart.**

14. 1760 VI **Flucht / Vergnügungsreise** *Mme Dubois* **Stuttgart - Zürich - Solothurn - Roche - Genf.**

15. 1760 VII **Vergnügungsreise** *Rosalie* **Genf - Marseille - Pisa - Neapel - Rom.**



16. 1761 VII **Vergnügungsreise** Rom - Bologna - Turin - **Paris**.
17. 1761 VIII **Diplomat** Paris - **Augsburg** - München - Basel - Paris.
18. 1762 VIII **Magie** *La Corticelli; Mme d'Urfé; Mimi* Paris - Metz - Paris - Aachen - **Sulzbach** (bei Colmar) - Genf - Lyon - **Turin**.
19. 1763 VIII **Magie** *La Crosin; Rosalie; Marcolina* Turin - Genf - Mailand - **Genua** - **Marseilles** - **Lyon**.
20. 1763 IX **Richtung London** *Adèle* Lyon - Nevers - **Paris**.
21. 1763 IX **London** *Aranda / Giuseppe; Pauline* Paris - Calais - **London**.
wohnt 9 Monate in **London**.
22. 1764 X **Friedrich II.** (*Bild rechts*) *Redegonda* London - Wesel - **Wolfenbüttel** - **Berlin**.
23. 1764 X **Katharina II.** *Zaira* Berlin - Mitau - **St.Petersburg** - **Moskau** - **St.Petersburg**.
wohnt 9 Monate in **St. Petersburg**.
24. 1765 X **König Stanislaus** *La Valville* St.Petersburg - **Warschau** - Crystinopol - **Warschau**.
wohnt 9 Monate in **Warschau**.
25. 1766 X **Nach dem Duell** *Maton; La Castel-Bajac* Warschau - Leipzig - **Dresden** - Prag - **Wien**.
26. 1767 X **Wien: ausgewiesen** *Charlotte* Wien - **Augsburg** - Ludwigsburg - Spa - **Paris**.
27. 1767 X **Paris: ausgewiesen** Paris - Pamplona - **Madrid**.
wohnt 10 Monate in **Madrid**.
28. 1768 XI **Nina** Madrid - Zaragoza - Valencia - **Barcelona**.
wohnt 3 Monate in **Barcelona**.
29. 1768/69 XI **Meuchelmörder** Barcelona - **Aix-en-Provence**.



III. Warten auf die Rückkehr nach Venedig (44. bis 50. Lebensjahr):

30. 1769 XI **Buchdruck** Aix-en-Provence - Nizza - **Lugano**.
31. 1769/74 XI / XII **Heimweh** *Betty* Lugano - Turin - **Neapel** - Rom - **Florenz** - Bologna - **Ancona** - **Triest**.

wohnt für einige Monate in **Florenz** u. **Bologna**, und von 1772 bis 1774 in **Triest**.

2.: Vom September 1774 bis zu seinem Tode 1798.

(Insgesamt 13.600 km.)

Nr. Jahr Monat(e) (Reiseart *, Kilometer) **Strecke**
Anmerkungen

* C = Casanovas Wagen; K = Privatwagen; P = Postwagen; R = Schiff.

IV. Wieder in **Venedig** (50. bis 58. Lebensjahr) -

1.180 km - :



1. 1774 September (P, 200 km) **Triest - Görz - Venedig**.
Ankunft in Venedig am 14. September.
2. 1776 Dezember (P, 400 km) **Venedig - Triest - Venedig**.
"In geheimer Mission".
3. 1779 Juni/Juli (K, 490 km) **Venedig - Bologna - Forli - Cesena - Imola - Bologna - Venedig**.
Mit Konsul Del Bene, im Auftrag der venezianischen Inquisitoren.

Das Schloss in Dux, Parkseite.

4. 1780 Juli (P, 90 km) **Venedig - Abano Terme - Venedig**.

V. Auf der Suche nach einem Alterssitz (58. bis 61. Lebensjahr) - 7.285 km - :

(Schilderung aller Quellen: "[Casanova between Venice and Dux \(1782-1785\)](#)".)

5. 1782 September (P, 400 km) **Venedig - Triest - Venedig**.
Ein Monat Aufenthalt in Triest.
6. 1783 Januar (P, 700 km) **Venedig - Triest - Wien**.
In Wien ungefähr fünf Monate.
7. 1783 Juni (P, 700 km) **Wien - Triest - Venedig**.
Eine Woche in Udine, eine weitere in Mestre. - (Reisen 7. - 10.: Casanovas letzte "Grand Tour".)
8. 1783 Juni-Sept. (P, 955 / C15, 560 / R, 180 / K, 375 / zus. 2.070 km) **Venedig - Frankfurt - Spa - Amsterdam - Paris**.
Von Innsbruck nach Mainz: sein Reisewagen C15 "Innsbruck". - November: in Fontainebleau.
9. 1783 Nov.-Dez. (C16, 1.360 km) **Paris - Frankfurt - Regensburg - Wien**.
Die ganze Reise mit seinem Bruder Francesco und in ihrer eigenen Reisekutsche C16 "Paris 4".
10. 1783/84 Dez.- Februar (P, 1.435 km) **Wien - Prag - Dresden - Berlin - Dessau - Leipzig - Dresden - Brünn - Wien**.
Wohnt in **Wien** von Februar 1784 bis Juli 1785. Ausflüge 1784 nach Meidling (im Mai ^{Marr [16 F 12]}), Baden, u. 1785 Wiener Neustadt.
11. 1785 Juli-Sept. (P, 375 / L, 245 / zus. 620 km) **Wien - Brünn - Czaslau - Prag - Carlsbad - Töplitz - Dux**.
Sept.: Ankunft im letzten Wohnort **Dux**.

VI. Im Schloß **Dux** des Grafen Waldstein (61. bis 74. Lebensjahr) - 5.135 km - :

Anmerkung:

Die folgenden Reisen - alle im eigenen oder des Grafen Wagen - kosteten Casanova allein für Postpferde und Postillone 1.480 Gulden oder umgerechnet 44.400 engl. Pence / Euro, das sind pro Monat 308 Pence im Durchschnitt. Sein Monatsgehalt als Bibliothekar lag offenbar (nach Rives Childs) bei 83,33 Gulden oder 2.500 Pence. Hinzu kamen noch zahlreiche Vergütungen seines großzügigen Dienstherrn, tatsächlich ein Freund und Mäzen, denn für ihn arbeiten mußte er kaum. Im Gegenteil, Casanova sollte sich ganz seinem literarischen Schaffen widmen können, das dann auch - bekanntlich - gewaltig ausfiel. So kann nicht nur seine finanzielle, sondern auch seine gesamte restliche Lebenssituation als äußerst günstig angesehen werden.

12. 1786 Juli (C17, 250 km) **Dux - Carlsbad - Dux**.
Auf Graf Waldsteins Wunsch und mit dessen Wagenpferden ^[Marr 14 M 1] für Casanovas Wagen C 17 "Dux".

Im benachbarten Töplitz ist Casanova häufig Gast beim Fürsten Clary-Aldringen. Das Foto (von M. Leeflang) zeigt Erbprinz Karl Joseph, genannt Lolo, der ab 1795 in seinen Tagebüchern über diese Besuche berichtet.



13. 1786 Oktober (C17, 220 km) **Dux - Prag - Dux.**

14. 1786 Dezember (C17, 150 km) **Dux - Dresden - Dux.**

15. 1787 Juli - 1788 Sept. (C17, 660 km) **Dux - Prag - Dux.**

Von Juli 1787 bis Sept. 1788 war er meistens in Prag; ich rechne drei Reisen zw. Dux und Prag. - Er traf Lorenzo Da Ponte wieder; 29. Okt. '87: Uraufführung von "Don Giovanni". - Druck von "Icosameron" und "Histoire de ma fuite".

16. 1788 Sept.-Okt. (C17, 570 km) **Dux - Prag - Leipzig - Dresden - Dux.**

Oktober, Abreise aus Dresden: wird von der Wache verdächtigt, Corregios "Magdalena" gestohlen zu haben [cf. L'Ermitage, revue des litt. et d'art, 15. Okt. 1906; u. Laf. Bd. III, S. 1185 f.].

17. 1789 Januar (C17, 240 km) **Dux - Prag - Laun - Dux.**

In Laun hatte er einen Wagenunfall [cf. Marrco 40-139; und Intermédiaire viii, pp 31-32: Casanovas Brief an seinen Neffen Carlo Casanova]. 27. Juni 1789: er erwähnt seinen eigenen Wagen in dem "Essay d'Égoïsme" [Marr 16-36] (hier als C17 "Dux" bezeichnet). - **Begann mit der Niederschrift seiner Memoiren.**

18. 1790 Mai/August (C17, 470 km) **Dux - Dresden - Sagan - Dresden - Dux.**

Bis August in **Dresden**. Druck von "Solution du problème déliaque". - Reise nach Sagan: sein Brief an Antonio Collalto vom 2. Juli 1790 aus Dresden.

19. 1791 Mai (C17, 150 km) **Dux - Dresden - Dux.**

20. 1791 September (C17, 240 km) **Dux - Prag - Dux.**

Am 6. Sept.: Krönung von Leopold II. in Prag. - 31. 12. 1791 - Mai 1793: Casanova wohnte in **Oberleutensdorf** (Graf Waldsteins Textilfabrik, in der Nähe von Dux). - September 1792: Besuch von Lorenzo Da Ponte.

21. 1795 Sept.-Dez. (K, 805 km) **Töplitz - Leipzig - Weimar - Leipzig - Berlin - Dresden - Dux.**

Mit seinem geliebten Windspiel "Mélampige II". Als er im Dezember in Dresden war, starb sein Bruder Giovanni. [Cf. Marr 16 K 2, Liste von Gepäck und Reisesachen. Weimar: Ligne, *Fragment sur Casanova.*]

22. 1796 Juni? (K, 860) **Dux - Wien - Dux.**

Diese Reise wird von Meissner erwähnt (Information von [Helmut Watzlawick](#)). Vermutlich traf er seinen Bruder Francesco, als er das berühmte [Porträt](#) malte.

23. 1796 September (K, 150 km) **Dux - Dresden - Dux.**

Er traf seinen alten Freund Antonio della Croce, und Montevecchio [Marr 8-102: Teresa Casanovas Brief vom 8. September 1796].

24. 1797 März/April (K, 370 km) **Dux - Prag - Dresden - Dux.**

In Prag traf er Meissners Großvater. In Dresden Druck von "Lettre à Léonard Snetlage".



Santa Barbara Friedhof und Kapelle in Dux: etwa an der Stelle, über der sich im Sommer 1999 der Greifarm des Baggers erhebt, war Casanovas Grab. Seine Gebeine jedoch wurden schon vor über hundert Jahren exhumiert; über ihren Verbleib ist nichts bekannt (Foto: Marco Leeflang).

Thomas Nugent: Reisearten.

Auszüge aus: Thomas Nugent, "The Grand Tour", London, 1749, 1756 und 1778 (identische Auflagen); "Manners of travelling in ...".

Nicht nur über die Transportmöglichkeiten, sondern auch über Verkehrswege, Postgesellschaften, Gasthäuser usw. in Holland, Deutschland, Italien und Frankreich können wir uns hier aus erster Hand informieren. Interessant ist auch, daß für Deutschland und Italien ausdrücklich der Gebrauch von [eigenen Reisewagen](#) empfohlen wird.

[Übersetzung, Fettdruck und Anmerkungen zwischen [] sind von mir.]



I. Art des Reisens in Holland.

(Bd.I,S.48f.) Die übliche Art in Holland zu reisen, und in den meisten Ländern der Vereinigten Provinzen, sowie in vielen Provinzen der Österreichischen und Französischen Niederlande, ist in Treidelschiffen (Treck-scoots, or Draw-boats), das sind große bedeckte Boote, nicht viel anders als die Barken der Zunftgesellschaften in London, von einem Pferd gezogen, mit drei Meilen die Stunde; der Fahrpreis beträgt weniger als ein Penny pro Meile [0.62 Pence (d.) pro km; vgl. hier "Währungen"] (...). Nach etwas mehr als der Hälfte der Strecke kommt ein Kerl herum mit einem Hut und sammelt das Geld ein; falls dann noch irgendein Unglück geschieht, muß man sehen, wie man weiter kommt, aber das Geld ist weg. (...). Täglich kann man so zu fast jeder Stadt in Holland reisen, und zu den bedeutenden fast zu jeder Stunde; zur Abfahrtszeit wird eine Glocke geschlagen, und dann warten sie keinen Augenblick mehr zu, selbst wenn sie den Passagier kommen sehen. (...).

Dann gibt es noch ein anderes Fahrzeug, das von den meisten Hauptstädten abgeht, und der Postwagen (post-waggon) genannt wird: er ist recht leicht, sodaß er normalerweise von nur drei Pferden gezogen wird; er ist genauso flink wie unsere Postkutschen (stage-coaches). (...).

Die Kanäle, Brücken, Landstraßen und Fahrdämme bzw. Chausseen (canals, bridges, causeys, and highways) werden immer in ausgezeichnetem Zustand erhalten, so daß die Fahrten billig und die Preise der Waren angemessen sind. (...).

Was die Gasthäuser (inns and public houses) an der Straße betrifft, kann man sicher sein, sauberes Leinen und weiche Betten vorzufinden; aber ihre Bettstellen, oder vielmehr Kabinen in den Wänden, sind so hoch angebracht, daß jemand seinen Hals brechen kann, falls er herausfällt. Außerdem muß ein Reisender mit einem halben Dutzend oder mehr Leuten im gleichen Raum liegen, und die ganze Nacht hindurch gestört werden, wenn ein knauseriger Wirt das so will. Allerdings stimmt es, daß man in den Städten vornehmer wohnt. Mit einem holländischen Wirt gibt es keine Diskussion (...). Deshalb würde ich allgemein ein englisches Haus vorziehen, weil (...) ich dann das Vergnügen von auf englische Art zubereiteten Speisen habe; außerdem gibt man sein Geld an Landsleute aus und hat es mit vernünftigen Leuten zu tun.

II. Art des Reisens in Deutschland.

(Bd.II,S.66ff.) In Deutschland zu reisen ist billiger als in den meisten Ländern Europas. Die Unterkünfte an der Straße sind allgemein ziemlich schlecht, sowohl die Verpflegung als auch das Wohnen; nur sehr wenige Gasthäuser (außer in einigen Ländern, wie Sachsen und Österreich) sind gut auf Reisende eingestellt. Sauberes Stroh ist noch das beste Bett, das man

an sehr vielen Orten bekommen kann, besonders in Westfalen, wo Leute aller Stände, Männer, Frauen und Kinder, bunt gemischt zusammenliegen. In ihren Häusern sieht man selten ein Feuer, außer in der Küche; aber die Räume werden durch Öfen beheizt, wenn auch nicht immer ausreichend. Eine Sache gibt es, die für sie ganz typisch ist: sie decken sich nicht mit Bettüchern zu, sondern legen ein Federbett über, und ein anderes unter sich. Das ist im Winter komfortabel, aber wie sie ihre Federbetten über sich im Sommer aushalten, wie es allgemein praktiziert wird, kann ich mir nicht vorstellen.

Ich erinnere mich an eine in Deutschland gehörte diesbezügliche Geschichte, die in sich etwas sehr unterhaltsames hat. Als im letzten Jahrhundert die französischen Protestanten ihr Land verlassen mußten, wurden Schutzsuchende insbesondere von den Schweizern mit größter Gastfreundschaft empfangen. Als einige arme Franzosen in ihr Schlafzimmer geführt wurden, und der beiden übereinander liegenden Federbetten gewahr wurden, stellte sich einer vor, aus Platzmangel müßten hier die Leute einer über dem anderen liegen. Daraufhin wandte er sich an den Zimmerdiener mit der Bitte, er möge ihm einen der leichtesten Kameraden zuteilen, da er es nicht gewohnt sei, in dieser Art zu liegen.

Es gibt kein Land in Europa, wo die Post besser verwaltet wird als in Deutschland. Üblicherweise reist man in Maschinen, die sie Postwagen (post-waggon) nennen, und diese Bezeichnung verdienen sie wahrhaftig. Sie sind nur etwas besser als gewöhnliche Karren, mit Sitzen für die Passagiere, ohne irgendein Dach, außer in Hessen-Kassel, und einigen wenigen anderen Gegenden. Sie kommen nur langsam voran, nicht viel mehr als drei [Englische] Meilen die Stunde [4,5 km/h], und was für die Passagiere noch unangenehmer ist, sie traben Tag und Nacht, in Sommer und Winter, Regen oder Schnee, bis sie ihr Ziel erreicht haben. Im Winter, wenn es sehr kalt ist, hält der Postillon ziemlich oft vor Gasthäusern an, denn es ist üblich, daß die Passagiere sich aufwärmen dürfen, aber etwas anderes als ein Glas Brantwein oder eine Tasse Kaffee kann man kaum wo weder für Geld noch gute Worte bekommen. (...). Diejenigen, die es sich leisten können, sollten eine Chaise oder ein Coupé (chaise or chariot) für sich selbst kaufen, und Postpferde mieten, also Extra-Post (extraordinary post) reisen, wie sie es nennen. Das ist unendlich viel besser (...).

Ganz allgemein sind die Straßen sehr schlecht, so daß das Reisen bei schlechtem Wetter ein großes Elend bedeutet. (...). Deshalb kommen die Postwägen auch nicht mehr als achtzehn Meilen pro Tag [knapp 30 km] voran. Obwohl der Postwagen tag und nacht fährt, manchmal durch große Wälder, beladen mit Geld und anderen Wertsachen, und obwohl die Passagiere und der Postillon häufig eingeschlafen sind, hört man doch kaum von Raubüberfällen und noch weniger von Morden.

In den Erbländern des Hauses Habsburg gibt es keine Postwägen; daher müssen Reisende an den Poststationen oder von anderen Leuten Chaisen mieten, oder sich welche kaufen. (...).

III. Art des Reisens in Italien.

(Bd.III,S.36ff.) In Europa gibt es kein Land, wo Reisen so vergnüglich und fortschrittlich ist wie in Italien. Wir brauchen uns hier nicht weiter (...) über dieses glückliche Land auslassen (...). Allgemein ist es angenehm, in Gesellschaft zu reisen (...), in Italien jedoch nicht empfehlenswert, da in den zumeist miserablen Gasthäusern für eine zahlreiche Gesellschaft häufig weder genug Betten noch genug Verpflegung vorhanden sind. Daher ist es für die, die kein komplettes Bett mit sich führen, empfehlenswert, jedenfalls eine leichte Steppdecke, ein Kopfkissen, einen Bettüberzug und zwei sehr feine Bettücher dabei zu haben (...) oder (...) mit Laken zu reisen, damit man sie jedenfalls über frisches Stroh - falls vorhanden - angesichts verdächtig aussehender Betten in schlechten Herbergen legen kann. (...).

Die beste Art, in diesem Land zu reisen, ist mit einer eigenen Kalesche (...). Pferde dafür kann man von der Post direkt oder über die Cambiatura bekommen.

IV. Art des Reisens in Frankreich.

(Bd.IV,S.19f.) Nirgends ist Reisen so angenehm wie in Frankreich, und zwar bezüglich sowohl der Fahrzeuge als auch der Unterkünfte unterwegs. Auf den Flüssen verkehren Treidelschiffe, das sind große, von Pferden gezogene Boote. Vier Arten von Wagen gibt es: Post-Chaisen, die Karosse oder Postkutsche, die Coche, und die Diligence oder Eilkutsche. Ihre Post-Chaisen sind ungefähr wie bei uns und sind überall und jederzeit im Königreich zu haben. (...) Die Poststationen sind selten über eineinhalb, oder zwei Posten, lang, und dann wechselt man Pferde und Postillon.

Die Karosse ähnelt unserer Postkutsche (stage-coach), hat Platz für sechs Passagiere, ist aber nicht so schnell, und oft zu beladen mit Waren und Gepäck. Die Coche ist eine große und schwere Maschine, für Fracht und Personen; sie ist lang gebaut, hat Fenster an den Seiten und kann normalerweise sechzehn Passagiere fassen (...). Die Diligence (...) unterscheidet sich wenig von der Karosse (...) nur daß sie viel schneller ist. Sie verkehrt hauptsächlich zwischen Paris und Lyon, und Paris und Brüssel; die Preise sind festgelegt.

Bezüglich der Verpflegung unterwegs (...), mit der Postkutsche, erhält man, wie bei uns, hervorragende Mahlzeiten zu festen Preisen; die Ausgaben überschreiten selten fünf oder sechs Livres [50 oder 60 d.] am Tag.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil II:**

POST, ALPENPÄSSE, SCHIFFE: Casanova und das Reisen im Jahrhundert der Grand Tour.

(Fortsetzung von [Teil I](#) :) [Die Post: Nationale Besonderheiten](#) - [Französisches Postreglement](#) -

[Kosten](#) : [Sechstausend Postpferde](#) / [1 Postpferd](#) / [Postwagen](#) / [Fuhrmänner](#) / [Mietwagen](#) / [Cambiatura](#) / [Taxis](#) / [Wagenkauf](#) - [Reiche und arme Privatwagenfahrer](#) - [Geschwindigkeiten](#) - [Straßen](#) - [Alpenpässe](#) - [Der Mont Cenis](#) - [Schiffe](#) . (Teil III : Reisewagen)

Die Post: Nationale Besonderheiten.

Um 1725 hatten sich schließlich alle Staaten das Monopol über die Post angeeignet. Der Betrieb der Poststationen wurde in der Regel an Gastwirte verpachtet. Ausnahmen von den Verstaatlichungen und gewisse Besonderheiten waren:

In der **Schweiz** gab es sowohl Privat- als auch Kantonalposten, die aber an Reisende keine Pferde vermieteten. Das meinte **Casanova**, als er bemerkte (GmL, Bd.6, Kap.III, S.98): "In der Schweiz gibt es keine Posten". Dennoch konnte er mit seinem Wagen durch das ganze Land reisen; vermutlich beschaffte er sich Pferde von Fuhrleuten oder Bauern.

Die offizielle Post des **Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation** war die *Kaiserliche Thurn und Taxis Reichspost*, ein im Jahre 1490 gegründetes Privatunternehmen. Sie versorgte jedoch nicht das ganze Reichsgebiet, sondern nur den Süden und Westen, einige mittlere Staaten und die Österreichischen Niederlande.

Ihre eigenen Staatsposten hatten: Österreich, Preußen, Sachsen, Hessen - Kassel, Hannover, Braunschweig, Mecklenburg und größere Reichs- oder Hansastädte.

In **Italien** gab es entsprechend der politischen Verhältnisse sechs größere Staatsposten:

1. Die Österreichische Post in den Herzogtümern Mailand, Mantua und Toskana;
2. die Römische Post des Kirchenstaates;
3. die Post des Königreichs Sardinien (Savoyen, Piemont);
4. die Post des Königreichs Neapel;
5. die Post der Republik Genua;
6. die Post der Republik Venedig.

Zusätzlich waren da noch die kleineren Posten von Modena und Parma, sowie die auch "Flandrische Post" genannte *Thurn und Taxis Reichspost* in einigen größeren Städten.

Französisches Postreglement.

Die Lektüre der "Extraits des Règlements sur le Fait des Postes" des Postkursführers "Liste Générale des Postes de France" von 1781 macht das Reisen mit der Post anschaulich. Die Vorschriften waren in allen Ländern im Prinzip gleich oder ähnlich.

Gewichte & Beladung mit Kisten, Koffern, Schachteln und Mantelsäcken.

Zweirädrige Wagen mit [starrer] Gabeldeichsel (*brancard*), und vierrädrige mit einem Einzelsitz und [beweglicher] Gabeldeichsel (*limonière*), dürfen hinten mit nicht mehr als hundert Pfund beladen werden, und vorne mit nicht mehr als vierzig.

Jeder *Courier à franc étrier* [Reiter im Gallop; gemeint ist hier eine Person, die einen Privatwagen begleitet; z.B. **Casanovas** Diener Leduc als Vorreiter] darf nur seine Satteltaschen beladen.

Die *Couriers en guide* [vom Postillon geführte Einzelreisende] dürfen keine hölzerne Kiste mit sich führen, sondern nur einen Mantelsack von höchstens fünfzig Pfund; er darf nicht auf die Kruppe des Postillonpferdes geladen werden.

Anzahl der Pferde und Postillone, die Reisende nehmen müssen.

Jeder *Courier à franc étrier*, der keinen Wagen begleitet, muß einen berittenen Postillon als Führer nehmen [wie **Casanova**, als er einmal von Pont-de-Beauvoisin nach Lyon ritt].

Ein Postillon kann bis zu fünf Reiter begleiten; sind es sechs, so müssen sie einen zweiten Postillon engagieren.

Die zu bezahlende Anzahl der Pferde muß der Zahl der Passagiere im Wagen entsprechen, ob sie nun darin oder hinten drauf sitzen, (...) wie im Folgenden genau erklärt wird:

Zweirädrige Wagen, mit Gabeldeichsel.

Befördern sie eine Person, dann müssen sie von einem Postillon geführt und mit zwei Pferden bespannt werden [wie **Casanova** in seinen verschiedenen Chaises de Poste].

2 Personen: 1 Postillon, 3 Pferde.

3 Personen: 1 Postillon, 3 Pferde, aber man muß für 4 bezahlen.

4 Personen: 1 Postillon, 3 Pferde, bezahlen für 5.

(...)

Die *Cabriolets*, genannt *à soufflets* [Wagen mit Klappverdeck], und alle anderen ohne Fenstergläser, eine Person darin, dürfen nur mit zwei Pferden bespannt, und von einem Postillon geführt werden.

Vierrädrige Wagen, einsitzig, mit Gabeldeichsel.

Befördern sie eine oder zwei Personen, ohne Gepäck, dann müssen sie von einem Postillon geführt und mit drei Pferden bespannt werden.

2 Personen, mit Koffer und Mantelsack: 2 Postillone, 4 Pferde.

3 Personen: 2 Postillone, 4 Pferde, aber man muß für 5 bezahlen.

4 Personen: 2 Postillone, 6 Pferde.

Vierrädrige Wagen, mit Deichsel.

Befördern sie eine oder zwei Personen, dann müssen sie von zwei Postillonen geführt und mit vier Pferden bespannt werden [wie **Casanova** mit seinen verschiedenen Coupés].

3 Personen: 2 Postillone, 4 Pferde, bezahlen für 5.

4 Personen: 2 Postillone, 6 Pferde.

5 Personen: 2 Postillone, 6 Pferde, bezahlen für 7.

6 Personen: 3 Postillone, 8 Pferde, bezahlen für 9.

(*Ordonnances du 28 Novembre 1756.*)

Preise für Pferde.

Im ganzen Königreich müssen alle Personen gleich welchen Standes, bevor sie die Poststation verlassen, 25 Sols per Post für jedes Pferd bezahlen, wofür sie es auch immer gebrauchen [12,5 Pence (d.); 1,38 d. pro Kilometer]. (*Ordon. des 8 Déc. 1738 & 28 Nov. 1756.*) Siehe das *Calcul*:

CALCUL proportional de ce qui doit être payé par les Couriers aux Maitres des Postes.

DISTANCES.	Nombre des Chevaux & le Prix consequent.									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Demi-Poste.	l. f. d. 12 6	l. f. 15	l. f. d. 17 6	l. f. 20	l. f. d. 22 6	l. f. 25	l. f. d. 27 6	l. 30	l. f. d. 32 6	l. f. 35
Poste.	l. f. 15	l. f. 20	l. f. 25	l. 30	l. f. 35	l. f. 40	l. f. 45	l. 50	l. f. 55	l. f. 60
Poste & demis.	l. f. d. 17 6	l. f. 22 6	l. f. d. 27 6	l. f. 32 6	l. f. d. 37 6	l. f. 42 6	l. f. d. 47 6	l. 52 6	l. f. d. 57 6	l. f. 62 6
Deux Postes.	l. f. 20	l. 30	l. f. 40	l. 50	l. f. 60	l. 70	l. f. 80	l. 90	l. f. 100	l. 110
Deux Postes & dem.	l. f. d. 22 6	l. f. 32 6	l. f. d. 42 6	l. f. 52 6	l. f. d. 62 6	l. f. 72 6	l. f. d. 82 6	l. 92 6	l. f. d. 102 6	l. f. 112 6
Trois Postes.	l. f. 25	l. f. 40	l. f. 55	l. 70	l. f. 85	l. f. 100	l. f. 115	l. 130	l. f. 145	l. f. 160
Trois Postes & dem.	l. f. d. 27 6	l. f. 37 6	l. f. d. 47 6	l. f. 57 6	l. f. d. 67 6	l. f. 77 6	l. f. d. 87 6	l. 97 6	l. f. d. 107 6	l. f. 117 6
Et quatre Postes.	l. 30	l. 45	l. 60	l. 75	l. 90	l. 105	l. 120	l. 135	l. 150	l. 165

Preistabelle für Postpferde. "Liste Générale des Postes de France", Paris 1781. - Foto: Museum Achse, Rad und Wagen, Wiehl.

Königliche Posten (Postes Royales).

Beim Betreten und Verlassen der Städte Paris, Versailles und Lyon kostet die erste Post das Doppelte, auch wenn der König abwesend ist (...).

Abseits der Poststraße (Traverse).

Postmeister dürfen Reisende (*Couriers*) nicht mehr als vier Meilen [4 *lieues* = 18 km] weg von der Poststraße gehen lassen (...).

Einschiffungen.

Die Pächter der Fluß-Schiffe (- *Coches & Diligences*) und die Fährleute der Orte mit einer Poststation dürfen Post-Reisende (*Couriers*) nicht an Bord gehen lassen, ohne drei Livres für jede Person, ob Herr oder Diener, für den Posthalter kassiert zu haben.

Als *Couriers* werden auch solche betrachtet, die *Berlinien* oder *Chaisen*, Sättel oder Koffer einschiffen. (*Ordonnances des 19 Aout 1735 & 15 Avril 1746.*)

Fracht-, Dienst- und Eilpostpferde.

Es ist den Reisenden verboten, mit List oder Gewalt Pferde an sich zu nehmen, die für Frachtwägen und Postkutschen bestimmt sind, und auch solche, die beim Postmeister reserviert wurden [wie z.B. die von **Casanovas** Diener und Vorreiter Leduc bestellten, bezahlten und bereitgehaltenen].

Spezielle Vorschriften (Police).

Es ist den Reitern (*Couriers à franc étrier*) verboten, ihr eigenes Zaumzeug zu benutzen.

Sie dürfen den Postillon nicht überholen; den Posthaltern ist es verboten, ihnen Pferde zu geben, wenn sie ohne Postillon ankommen (...).

Vorreiter müssen an der Poststation die Ankunft des Wagens ihres Herrn abwarten.

Es ist verboten, Diener, Postillone oder Pferde zu mißhandeln (...).

Posthalter dürfen Wagen, die nicht von Postpferden gezogen ankommen, nicht mit Postpferden bespannen lassen.

Reisende können einen Postillon nicht zwingen, mehr als eine Post mitzugehen.

Reisende müssen in der Reihenfolge, wie sie an der Poststation ankommen, bedient werden.

Es ist den Postmeistern verboten, Postillone anzustellen, die jünger als sechzehn Jahre sind.

Die Kosten für Strassen, Fähren, Brücken und an Zollämtern müssen von den Reisenden bezahlt werden und sind unabhängig von denen für den Postkurs.

Kosten.

Die Bezahlung für das Reisen mit der Post richtete sich nach der Anzahl der "Posten", wie die Entfernung zwischen zwei Stationen genannt wurde. Die Norm war in jedem Land verschieden:

England: **8,0 km**, 5 miles, oder "one post(-stage)".

Frankreich und Holland: **9,0 km**, 2 lieues / Meilen, oder "une poste".

Russland: **10,7 km**, 10 Werst, oder eine Post.

Italien: **12,0 km**, 8 miglia, oder "una posta".

Deutschland: **15,0 km**, 2 Meilen, oder "eine Post".

Beispiel: Wenn die tatsächliche Entfernung zwischen zwei Poststationen in Frankreich 3 Meilen statt der Norm von 2 betrug, dann mußte man für "eine und eine halbe Post" bezahlen. Nugent (Bd.IV,S.17) : "Die Posten (post-stages) sind selten über eineinhalb, oder zwei Posten (posts) lang".

Ausnahmen: Holland und norddeutsche Länder rechneten in ihren Meilen ab.

Um eine Vorstellung der hohen Kosten für das Reisen mit der Post zu vermitteln, habe ich die Entfernungen in Kilometer und die Währungen in den **englischen Penny (d.)** des 18. Jahrhunderts umgerechnet, der in etwa der Kaufkraft des EURO in Deutschland entspricht (vgl. "Währungen"):

So kostete der Platz in einer Postkutsche etwa 1 bis 2 Pence pro Kilometer, und die Miete eines Postpferdes zwischen 1,38 und 3,33 d. für 1 km, je nach Land.

Das war sehr teuer: für **nur 2 Kilometer** in einer deutschen Postkutsche mußte man 1766 etwa so viel bezahlen wie für eine Art "Big Mac" in Hases Garküche in Berlin (2,70 d.; vgl. hier "Mr. Nugent's Wechselkurse").

Heute (April 2002) kann man für den Preis eines wirklichen Big Macs (2,70 Euro) 19 Kilometer mit der Deutschen Bahn fahren (Fernverkehr), oder gut 2 Liter Autobenzin kaufen.

Casanova, der meistens vier Postpferde vor seine Reisewagen spannen lassen mußte, wäre dafür (nämlich für 2,7 d.) im Durchschnitt nur 350 Meter weit gekommen...

Sechstausend Postpferde.

Bis 1774 (im Berichtszeitraum der Memoiren) fuhr **Casanova** als Benutzer der "Fahrpost" nur zu 22,3 Prozent der Gesamtdistanz mit Postkutschen, aber zu **77,7 Prozent** fuhr er "**Extra-Post**", also mit seinen eigenen (C 1 - 14), gemieteten (L) oder seiner Freunde (K) Reisewägen, und eben stets mit Postpferden.

Extra-Post - Reisende hatten noch den Vorteil, daß sie auch da fahren konnten, wo keine Postkutschen verkehrten, sondern nur die - natürlich berittene - Briefpost.

Damals war das Extra-Post Fahren die komfortabelste, aber auch teuerste Reiseart, heute vergleichbar mit der Benutzung eines Privatflugzeuges.

Insgesamt, also bis 1798, legte **Casanova** in seinen eigenen oder gemieteten Reisewägen 30.665 Kilometer zurück.

Im Durchschnitt mietete er 3,6 Postpferde, die nach - wieder durchschnittlichen - 18 Kilometern gewechselt wurden. So zahlte er insgesamt ca. 250.000 Pence bei 1.704 Pferdewechsel für **6.134** Postpferde...

Kosten für 1 Postpferd.

Englische Pence (d.)

Frankreich (Liste générale, 1781): pro Post 25 Sols; pro km: 1,38

Kirchenstaat, Parma, Mailand (Nemeitz, 1726): pro Post 4 Paoli; pro km: 1,92

Venedig (Mead, 1740): pro Post 4 französ. Livres; pro km:	3,33
Toskana (Smollett, 1764): pro post 3 Paoli; pro km:	1,50
Preußen (Nicolai, 1769): pro Meile 9 Groschen incl. Postillon; pro km:	2,16
Österreich & Böhmen (Nugent, 1756): 45 Kreuzer pro Post, und 20 Kr. für den Postillon; pro km	2,16
Franken, Schwaben, Rheinländer (Nugent, 1756): 60 Kr. plus 20 Kr. für den Postillon; pro km	2,64
Niederlande (Mead, 1792): pro englische Meile 5 Pence incl. Postillon; pro km	3,12
	[Durchschnitt pro 1 km: 2,28]

Postwägen und Postkutschen.

Man muß zwischen den *einfachen offenen Postwägen* und den *komfortableren geschlossenen Postkutschen* unterscheiden.

1 Sitz in der "Newberry flying stage coach" (The Daily Post, 27-4-1727) London - Newberry 9 Shillings; ./ 100 km = pro km:	1,08
1 Sitz in der (großen Fracht-) "coche" (Nugent, 1756) Paris - Versailles 25 Sols; ./ 20 = pro km:	0,62
1 Sitz in der "stage-coach" (Nugent, 1756) Paris - Lyon 75 Livres; ./ 460 = pro km:	1,63
1 Sitz in dem "gewöhnlichem Postwagen" (Nugent, 1756) in Deutschland "etwas weniger als 2 Pence jede englische Meile", plus 2 Groschen für den Postillon pro Post; pro km:	1,49
ditto, Preußen , pro 1 dt. Meile (Nicolai, 1769): 6 Groschen; pro km	1,49
1 Sitz in dem "Postwagen" (Nugent, 1756) Rotterdam - Antwerpen 9 Gulden 9 Stüver; pro km:	1,86

Fuhrmänner.

Fuhrmänner wurden in Frankreich "voiturin" genannt, in Italien "vetturino" (oder "procaccio" in Venedig), in England "carrier" und hier auch "Landkutscher". Ihre Dienste wurden überall in Europa gerne in Anspruch genommen, und in jedem Fall dort, wo es keine Poststraßen gab. Als Konkurrenten der Postgesellschaften durften sie keine Postpferde mieten. Da stets mit den gleichen Zugtieren unterwegs, war ihre Geschwindigkeit recht gering.

Venedig (J. C. Goethe, 1740): 2 Personen incl. Essen, pro Tag und etwa 50 Kilometer, 1 Zecchine; pro km:	2,22
Piemont (Casanova , 1762): 2 Personen, Genf - Mont Cenis (teuer!) - Turin 8 Louis d'or; pro km:	6,00

Mietwagen.

Reisewagen und Pferde wurden für gewöhnlich von der Post gemietet, Stadtwagen von Privatunternehmern.

Frankreich (Casanova , 1763): Grundpreis (ohne Pferde) Paris - Lyon 144 Francs; pro km:	3,13
Paris (Martyn, vor 1770): Miete für eine Stadtkutsche pro Monat 12 Guineen; pro Tag:	96,00
Rom (Nugent, 1756): Miete einer "Kutsche und 2 Pferden" pro Monat 11 Pistolen; pro Tag: ..	66,00

Cambiatura.

Die "Cambiatura" war eine Spezialität in Nord- und Mittelitalien. Sie erinnert an die verbilligten Benzingutscheine, die noch bis 1991 an Autofahrer abgegeben wurden. Jedenfalls sparte man bei der **Miete von Postreisewägen und Pferden** Geld; dafür mußten aber die Fahrzeuge an jeder Station gewechselt werden (daher wohl die Bezeichnung), was wegen des Gepäckumladens sehr hinderlich war, und falls man einen Postillon wünschte, mußte man ihn zusätzlich bezahlen. In Venedig war diese Methode als "Bollettino" bekannt. **Casanovas** Freund Simone Stratico bemerkte, daß er 1770 in Mailand ein Drittel der üblichen Miete sparte, nachdem er sich den Schein für die Cambiatura vom Postminister geholt hatte.

Toskana (Smollett, 1764): pro Post und 2 Pferde 10 Paoli; pro km: 5,0

Piemont (Smollett, 1764): dito, 5 1/2 Livres; pro km: 4,6

Venedig (Sharp, 1765): pro Post und 4 Pferde 7 Shillings 3 Pence; mit 2 Pferden, pro km: 3,6

"Taxis".

Wagen und ihre Kutscher zum Mieten, lizenziert und reglementiert durch städtische Verordnungen. Sie wurden z.B. Droschken, Fiacres, Fiaker oder Hackneys genannt. Bereits im 16. Jahrhundert wurden sie in Rom eingeführt (Wackernagel, in: Treue, S.213), und sind seit dem 17. Jhd. auch in London, Paris, Wien, Berlin und anderen Großstädten nachweisbar.

Paris (Casanova, 1759): Fiacre (keine weitere Angabe): 24 Sols 12,0

Berlin (Nicolai, 1766): "Für eine Fahrt innerhalb der Städte

Berlin, Cölln und Werder": 4 Groschen 7,2

"Von hier zu den nächsten Vororten" 5 Gr. 9,0

Wartezeit: erste Stunde: 8 Gr. 14,4 *

Zweite und weitere Stunden: 4 Gr. 7,2

[* zum Vergleich: 1 Stunde Wartezeit in Heidelberg 2002: 18 Euro.]

Wagenkauf.

Paris & Calais (Smollett, 1763): ein gebrauchter **Reisewagen**: 35 Guineen 8.400

Lyon (**Casanova**, 1763): eine gebrauchte **zweirädrige Chaise de Poste**: 40 Louis d'or 9.600

Rom (Nemeitz, 1725): eine neue, einfache **Sedia**

(zweirädrige "Italienische Chaise"): 30 Scudi 1.800

Bologna (**Casanova**, 1749): ein gebrauchtes **Englisches Coupé**: 200 Röm. Zecchinen: 21.600

Bologna (**Casanova**, 1772): ein gebrauchtes (Englisches?) **Coupé**: 300 Röm. Scudi: 18.000

Genf (**Casanova**, 1762): ein gebrauchtes **Englisches Coupé**: 100 Louis d'or (24.000 d.), plus eine Kutsche im Wert von ca. 6.000 d.: 30.000

Berlin (Nicolai, 1781): ein neuer "Wiener Wagen" zum Reisen, vierrädrig, viersitzig, Notverdeck: 70 Dukaten 8.400

Mainz (**Casanova**, 1783): eine gebrauchte vierrädrige und zweisitzige **Chaise**: 5 Louis d'or ... 1.200

London (Goodwin, 1756 - 1799, und Felton 1794): neue **Post-Chaisen**

und **Post-Chariots**, mit Grundausrüstung: Preise um 100 Guineen
 24.000
 Luxusmodell: bis zu 200 Guineen
 48.000
London (Lamberg [Marr 2-71], 1790): **Gala-Wagen** für die Zarin
 Katharina II., gebaut von John Hatchett: 6.000 Rubel
 324.000
London (La Roche, 1785): **Gala-Wagen** für den Nabob von Arcot,
 ebenfalls von John Hatchett: 5.000 Guineas
 1.200.000

Reiche und arme Privatwagenfahrer.

Eine recht seltene Reiseart war es, wenn einer immer die gleichen Wagenpferde benutzte. Sehr langsam gelangten so im Jahre 1792 der Mozart - Librettist **Lorenzo da Ponte** und seine Frau **Nancy** von Triest nach Dux zu einem alten Bekannten, nämlich zu **Casanova**. Zusammen fuhren sie dann ins nahe Töplitz, wo der Wagen zusammenbrach und für 60 Piaster (2.640 d.) verkauft werden mußte. Dabei spielte Casanova den Vermittler, was ihn veranlasste, zwei Zechinen oder gut 8 % (220 d.) für sich zurückzubehalten, und zwar deswegen, um seine Rückreise nach Dux bestreiten zu können.

*Da Ponte erzählt weiter (S.122 f.) : "Er setzte hinzu, da er mir die beiden Zechinen ebenso wenig wie die früher geliehene Summe ["einige hundert Gulden", also einige 3.000 d.] zurückgeben könne, so wolle er mir zum Dank dafür drei Ratschläge erteilen, die mehr Wert wären als alle Schätze der Welt." - So gewissenhaft war **Casanova** beim Bezahlen seiner Schulden.*

In krassem Gegensatz dazu pflegte **Casanovas** Dienstherr in Dux, der Pferdenarr **Graf Joseph Karl von Waldstein**, im Jahre 1796 zwischen Prag und Wien zu reisen. Dort verließ er sich nicht nur auf Postpferde, sondern konnte noch auf **eigene Relais** zurückgreifen, in denen er insgesamt **36 Pferde** deponiert hatte. Für ein zügiges Vorankommen war dies eine zweckmäßige Maßnahme, denn, wie ein weiterer Freund Casanovas, der achtzehnjährige **Prinz Karl Joseph von Clary - Aldringen** (Foto: Marco Leeflang) aus Töplitz, uns in seinem Tagebuch* weiter mitteilt, war der Graf, als sie sich am 23. Juni in Znaym trafen, mit zwei Wagen und



jeweils sechs und zwei Vorspannpferden unterwegs.

Jedoch war damit der Gipfel an Reiseluxus noch nicht ganz erreicht. Drei Tage später (26. Juni) vermerkt Clary in seinem Tagebuch:

"Wir sind in Prag um halb zehn abgereist. In Schlan haben wir zu Mittag gegessen; dort trafen wir den Koch der **Frau [Gräfin Wilhelmine] von Lichtenau** an, der ihr das Mahl zubereitete. Weder Semiramis noch Cleopatra reisten mit soviel Aufwand wie Frau von L. Sie benötigte **18 Pferde bei jeder Post**; ihr Koch und ein Kurier immer vorneweg, denn sie mußte überall ein Essen wie bei sich zu Hause vorfinden. Ihr Koch hat uns einige *petits plats parfaits, de biscuits et d'oranges*, aufgetischt. Sie kommt aus Italien, wo sie fast ein Jahr lang war, bis sie es für angebracht hielt, nicht auf die Ankunft der Franzosen [General Bonapartes Armee] in Venedig zu warten, sondern nach Berlin zurückzukehren. In Wien machte sie



acht Tage Station. Man sagt, daß der König [von Preußen, Friedrich Wilhelm II.] ihr für die Rückreise 26.000 Thaler [1.404.000 d.] geschickt hat."

Die "Preussische Pompadour", Wilhelmine Gräfin von Lichtenau. Gemälde von Angelika Kaufmann, Neapel 1795/96 (Ausschnitt). Aus: E. Cyran, Preußisches Rokoko, Berlin 1979. Foto: PG.

[* Lolo. Le Journal du prince Ch. J. Clary- Aldringen. Hg. von M. Leeftang, Utrecht 1995.]

Geschwindigkeiten.

Damals wie heute war die Reisegeschwindigkeit für Fahrzeugbenutzer auf der Straße abhängig von **Straßenverhältnissen, Wagen, Geldbeutel, Lust und Laune**. **Casanova**, als wohlhabender Privatwagenfahrer, konnte 240 km, oder auf besonders guten Straßen noch etwas mehr, in 24 Stunden zurücklegen, wenn er also Tag und Nacht unterwegs war (das war üblich, wenn man nur zum Ziel wollte; außerdem sparte man die Kosten für Übernachtungen).

Als Faustregel ein Vergleich: **Privatwagenfahrer**, die zwölf Stunden am **Tag** unterwegs waren (das war etwa die Reisezeit für nicht so Eilige), kamen so viel oder so wenig weiter wie wir heute in einer **Stunde**.

Die **Postwagen** waren erheblich langsamer. Schnelle, wie die Eilpost in Frankreich, schafften 5 km/h; die langsamsten, wie in Deutschland üblich, oft nur 2 km/h.

Straßen.

Der Zustand der Straßen gab **Casanova** lediglich einmal Anlass zur Klage, nämlich zwischen Magdeburg und Berlin, wo ihn der durch die schlechten Wege verursachte Zeitverlust ärgerte. Sonst beschwert er sich nie; im Gegenteil, er lobte öfter die "ausgezeichneten" Straßen in Italien und Frankreich, wo er dann auch sehr schnell reisen konnte.

In vier Ländern gab es nämlich schon **Chausseen** (Highways, Hochstraßen / Fahrdämme), also befestigte "Kunststraßen": Frankreich, England, Italien und die Vereinigten Niederlande (die auch über ein ausgezeichnetes Netz von Wasserstraßen verfügten). In allen anderen Ländern Europas wurde zielstrebig erst vom Ende des 18. Jahrhunderts an mit der Anlage von Kunststraßen begonnen.

Das Fahren auf den **unbefestigten Straßen** war oft gefährlich, auch wegen der Spurrillen. **Casanova** beschrieb Unfälle und ihre Folgen einmal so (GmL, Bd. 7/XI/S. 284) :
"Ich selbst war es schon gewohnt, mit dem Wagen umzustürzen, und so hatte ich mich nicht verletzt. Das liegt nur an der Haltung. Don Ciccio hatte sich vielleicht deshalb den Arm verletzt, weil er ihn [aus dem Wagenfenster] hatte heraushängen lassen."

Für die Benutzung von Straßen und Brücken war **Maut** zu zahlen, wie heute für viele Autobahnen.

Alpenpässe.

In den Alpen wurde die erste **Fahrstraße** über einen Paß, die also nicht zu steil und breit genug für Wagen war, im Jahre 1387 gebaut. Es war der bereits von den Alten Römern angelegte Septimer bei St. Moritz (heute durch Julier- und Malojapaß ersetzt), der Chiavenna bzw. Mailand mit Chur verbindet (die Römer hatten ausgezeichnete Fahrstrassen, aber nur

Saumpfade über hohe Pässe).

Casanova überquerte die Alpen insgesamt 13 mal, und zwar über 5 Pässe:

Jahr*	Name	Höhe (Meter)	Verbindungen (Casanovas Überquerungen)	
1728 ..	Semmering	900	Wien - Graz	(3)
1772 ..	Brenner	1,374	Innsbruck - Bozen	(2)
1782 ..	Tenda	1,871	Nizza - Turin	(1)
1803 ..	Mont Cenis	2,083	Lyon - Turin	(6)
1905 ..	Großer Sankt Bernhard	2,473	Lausanne - Turin	(1)

[* Jahr des Straßenbaus]

Abgesehen vom Semmering und dem Brenner 1783 traf Casanova nur **Saumpfade** auf den Pässen an (Saum: höchst zumutbare, genormte Gewichtseinheit für die "Saumtiere"). Wohlhabende Reisende ließen sich auf "Tragstühlen" sitzend von Männern hinübertragen, oder ritten auf Pferden bzw. Maultieren. Post- oder Frachtwagen mußten zurückgelassen werden. Privatwagen wurden zerlegt und über den Paß transportiert; **Casanova** machte das insgesamt sechs Mal mit.

* * *

Der Mont Cenis.



Seit Jahrtausenden gehörte der Mont Cenis zu den wichtigsten Übergängen der Westalpen. Die Passage über den uralten Saumpfad war recht leicht, und deshalb wählten nicht nur **Hannibal** [vgl. Josias Simler, Die Alpen, Zürich 1574, Hg. Deutscher Alpenverein 1984 im Carta Verlag, S. 88 ff.], sondern auch die Grand-Touristen sehr oft diesen Paß auf ihrem Weg von Frankreich (Lyon) nach Italien (Turin). Im November 1581 notierte **Michel de Montaigne**, der von Turin kam, in sein

Tagebuch (S.227): "Der Aufstieg ist (...) ohne Gefahr und Schwierigkeit (...). Der Abstieg dauert eine Weile und ist gerade und steil. (...) Es ist ein hübscher, gefahrloser Scherz." - Kaiser Napoleon I. ließ dann den Saumpfad durch die heutige Straße ersetzen.

Zwei "Bergleute" befördern einen Touristen auf einem Tragstuhl hinunter nach Lanslebourg. - Zeichnung von Keats, um 1780, aus: Brilli, Il Viaggio in Italia.

Im Jahre 1869 wurde schließlich die aus England importierte (Fell Company) **Mont Cenis Schmalspurbahn** eröffnet. Sie verband Susa mit Modane und war die einzige Eisenbahn, die je über einen so hohen Alpenpaß gebaut wurde. Nur zwei Jahre später fuhren die ersten Züge auf der heutigen Linie durch den Tunnel von Fréjus. Diese schnellere Verbindung verursachte den sofortigen Bankrott der Mont Cenis Bahn - ein bemerkenswertes Beispiel von Fehlplanung.

Zurück zu den "goldenen Zeiten" des Reisens. Die Überquerung des Mont Cenis auf dem alten Saumpfad ging, wie ich auch aus eigener Anschauung berichten kann, folgendermaßen vor sich:

In der westlichen Tal- und letzten Poststation, **Lanslebourg**, hatten die Reisenden bereits eine Höhe von 1400 Metern nach langsamem Anstieg längs des Flusses Arc erreicht. Zu Fuß,

auf einem Reittier oder einem Tragstuhl sitzend erreichten sie die **Paßhöhe** in 2083 Metern Höhe, die nur 6 km entfernt ist, in etwa eineinhalb Stunden. In umgekehrter Richtung, wenn Schnee lag, hatte man die Möglichkeit einer Schlittenpartie, die nur sieben oder acht Minuten währte; so mancher Reisender hatte sich noch einmal hochtragen lassen, um erneut in den Genuß der Abfahrt zu kommen. Jenseits der Paßhöhe erstreckt sich, zwischen Dreitausendern ringsum, ein sieben Kilometer langes **Hochtal**. Hier befanden sich eine Poststation, ein Hospiz, und schließlich am Ende das Dorf **Grand Croix** (1850 m. H.), die einzige Ansiedlung, die im später angelegten Stausee nicht untergegangen ist. Dort begann der acht Kilometer lange Abstieg, im Wesentlichen dem Fließchen Cenischia folgend, über das Bergdorf **Ferrera Cenisio** (1450 m. H.) nach dem Ort **Novalesa** (830 m. H.), mit der ersten Poststation auf piemontesischer Seite. Dieser Streckenabschnitt war nicht so komfortabel, da zahlreiche Felsbrocken den Einsatz von Schlitten verhinderten. In Novalesa bestiegen die Reisenden wieder eine Postkutsche, einen Fuhrmannswagen oder ihren eigenen wieder zusammen gebauten Reisewagen und fuhren nach **Susa**, die erste richtige italienische Stadt, mit einem Triumphbogen und anderen antiken Gebäuden.



Das Dorf **Grand Croix**, heute die einzige, allerdings unbewohnte und zerfallende Ansiedlung auf dem Mont Cenis. Im Hintergrund der Staudamm. - Foto: PG.

Schiffe.



Antonio Canal malte das Bild "Il Bacino di San Marco" (hier ein Ausschnitt) just zu der Zeit, als der neunjährige **Casanova** seine erste Reise antrat. Er bestieg ein Postboot, das **Burchiello** genannt wurde (Bildmitte), bei der Piazzetta, überquerte die Lagune nach Fusina, und von dort wurde das Boot von Pferden auf der Brenta nach Padua gezogen. Kaum ein Grand-Tourist versäumte es, diese schöne Fahrt in seinen Briefen zu erwähnen. - Museum of Fine Arts, Boston. Aus: Briganti, Glanzvolles Europa. Foto: PG.



Il **Burchiello** heute. Wie zu Casanovas Zeiten können die Passagiere den Anblick prächtiger Villen venezianischer Patrizier an den Ufern der Brenta vom Boot aus genießen. Hier passiert es Mira auf dem Weg nach Padua (Foto: PG). - **Die Schleuse von Dolo** (Gemälde von Antonio Canal; in dem Haus in der Mitte ist heute ein Restaurant).



Modell einer **Feluke**, im *Museu Maritim*, Barcelona. Es war ein Küstenschiff, das im ganzen Mittelmeerraum in Gebrauch war. **Casanova** fuhr damit zwischen Antibes, Genua und Lerici. - Foto: PG.



Als Kadett der Venezianischen Kriegsmarine reiste der sechzehnjährige **Casanova** an Bord einer **Galeere** bis nach Constantinopel. - Nachbau der Galeere von Don Juan d'Austria bei der Seeschlacht von Lepanto (1571). Museu Maritim, Barcelona (Foto: Pere Vivas).



Deutsche Fähre. Ausschnitt aus einer Stadtansicht von Speyer am Rhein, von Matthaeus Merian, um 1640. - Foto: PG.



Treidelschiff und Postkutsche treffen sich an einer Brücke in Frankreich. Im Jahre 1760 fuhr **Casanova** auf einem solchen Schiff auf Isère und Rhone von Grenoble nach Avignon (sein Reisewagen war ebenfalls an Bord). - Aus: L'Indicateur Fidèle, Paris 1764 (Ausschnitt). Deutsches Postmuseum Frankfurt a.M. Foto: PG.





Zwischen Calais and Dover charterte **Casanova**Postboote, auch **Paketboote** genannt. - S/w-Bild: "King George Packet Boat (Dover - Calais)", um 1650, Modell im Dover - Museum. / In Farbe (Total und Detail): "Dover-Calais Packetboat about 1815", nezeitliches Gemälde, und **copyright bei** dem englischen Künstler **John Groves RSMA** (Royal Society of Marine Artists); [<http://www.johngroves.org>]. - Ich danke *Hector Zerbino und Derek Oakes* für die Übersendung dieser großartigen Bilder.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil III:**

REISEWAGEN (Teile III - VIII) - [Von Casanova erwähnte Wagen](#) - [Wagen in Virginia und England](#) - [Bemerkungen zum Goodwin-Report](#) - [Zweirädrige Wagen](#) - [Italien](#) - [Frankreich](#) - [England](#) - [Spanien](#) - [Deutschland](#). - (Vierrädrige Wagen: [Teil IV](#))

REISEWAGEN.

*"Du willst mir also auch noch deinen Wagen schenken?"
fragte Marcolina. Ich konnte ihr nicht antworten.
Ich tat, als müsse ich mich schneuzen,
und trat ans Fenster, um meine Tränen zu trocknen.
Giacomo Casanova, Geschichte meines Lebens.*



Diese Bilder sollen uns an die "Kraftquelle" erinnern, die Postkuriere, Reisende im Sattel, Postkutschenbenutzer (oberes Bild) und Privatwagenfahrer zum Vorwärtskommen benötigten: **die Postpferde**. Auch höchste Persönlichkeiten wie Kaiser Napoleon I. (unteres Bild) waren in der Regel auf sie angewiesen, denn nur durch **das Auswechseln der Postpferde an jeder Station** konnte eine höchst mögliche Geschwindigkeit erzielt werden. Die übliche, weil ausdauerndste Gangart war der Trab, mit 10 bis maximal 15 Stundenkilometern. In Ländern mit großer Poststationen-Dichte wie England und Frankreich konnten die Pferde somit schon nach 30 bis 40 Minuten gewechselt werden.

Casanova reiste mit der öffentlichen Postkutsche nicht oft, sondern meistens - wie hier

Napoleon I. - mit seinen eigenen Englischen Coupés.

Oben: Postkutsche, Süddeutschland, um 1780. Gemälde von Christian G. Schütz (Ausschnitt). - Unten: Napoleon I. und sein Englisches Post Chariot 1813/14. Fotos: PG.

Von Casanova erwähnte Wagen.

Casanova erwähnt in der *Geschichte meines Lebens* - in französischer Sprache geschrieben - praktisch alle Wagentypen seiner Zeit.

Nr. Jahr*... **Wagentyp** Räder / Sitze Ort

Kommentar

[* Das Jahr, in dem der Typ zum ersten Mal erwähnt wird.

Großbuchstaben: eigene Wagen.]

-
1. 1742 ... **Calèche à 2 roues** 2/2 Venedig
Klappverdeck
 2. 1744 ... **Carrosse Coupé** 4/2 Rom / Köln 1760
geschlossen; 1 Langbaum (vgl. 8. Berline)
 3. 1744 ... **Phaéton** 4/2-6 Rom
1761 *offen, "Kalesche ohne Dach".....Turin*
 4. 1744 ... **Vis - à - vis** 4/2 Rom
geschlossen oder offen; 2 Sitze gegenüber
 5. 1749 ... **VOITURE ANGLAISE** 4/2 Bologna
Englisches Coupé - Post Chariot / Post Chaise; geschlossen oder konvertibel (Landaulet)
 6. 1749 ... **Chariot de poste** 4/x Bologna
1764 ... Chariot de poste4/x Deutschland
Postwagen
 7. 1750 ... **Chaise;**..... 2/2 Ferrara;
1750 ... **barelle de poste / petit chariot**..... 2/2 Padua
Sedia; geschlossen oder halboffen
 8. 1750 ... **Berline** 4/4 Ferrara
geschlossen; 2 Langbäume (vgl. 2. & 19. Carosse)
 9. 1750 ... **Diligence** 4/8 Frankreich
Eilpostkutsche
 10. 1750 ... **Diable** 4/2 Paris
eine Art Kalesche, ohne Kutschersitz
 11. 1750 ... **Cabriolet** 2/2 Paris
offen oder Klappverdeck
 12. 1757 ... **Pot de chambre** 2/1-2 Paris
Mietwagen, Fiacre
 13. 1758 ... **CHAISE DE POSTE** 2/1 ... Frankreich
geschlossen; Stahlfedern
 14. 1758 ... **Calèche à 4 roues** 4/4 .. Amsterdam
1763.....*Klappverdeck über Fond*.....Lyon
 15. 1760 ... **Chariot (de poste)** 4/2Stuttgart
Chaise; Klappverdeck
 16. 1760 ... **VOITURE OUVERTE** 4/4 Zürich
offen; je 2 Sitze gegenüber
 17. 1761 ... **Mantice** 2/2 Neapel

- Italien. Chaise; Cabriolet; Klappverdeck*
18. 1761 ... **Landau** 4/4 Rom
konvertibel offen / geschlossen
19. 1763 ... **Carosse** 4/4 Mailand
geschlossen; 1 Langbaum (vgl. 8. Berline).
20. 1763 ... **SOLITAIRE** 2/1 Lyon
Chaise de Poste
21. 1764 ... **VOITURE A QUATRE ROUES** ... 4/2 Wesel
Reisecoupé: vermutlich ein englisches Post Chariot
22. 1764 ... **SCHLAFWAGEN** 4/2 Riga
Russischer Hauswagen (Wohnmobil)
23. 1770 ... **Carozzino** 4/4 Rom
 ?
24. 1771 ... **COUPÉ** 4/2 Neapel
Reisecoupé: vermutlich ein englisches Post Chariot

----- o-O -----

Wagen in Virginia und England.

Es ist interessant, die von **Casanova** erwähnten Wagen mit denen zu vergleichen, die in Virginia vor 1800 nachgewiesen werden können. Sie wurden von London importiert, und ab 1750 auch in Amerika gebaut. Für die Casanovaforschung ist es bedeutend, daß wir von vielen anderen Post-Chaises und Post-Chariots, von ihm "voitures anglaises" genannt, hören, und deren Eigentümern. Wir verdanken dies einer weltweit einzigartigen Bestandsaufnahme von Wagentypen: "Wheeled Carriages in Eighteenth Century Virginia" von **Mary R. M. Goodwin** (Colonial Williamsburg Research Report. Williamsburg 1959).

Nr. Jahr*... **Wagentyp**** Räder / Sitze ... Referenzen
Kommentar

(* Das Jahr, in dem der Typ zum ersten Mal erwähnt wird. - ** Großbuchstaben: auch von **Casanova** erwähnter Typ, jedoch manchmal in [ANDERER TERMINOLOGIE].)

1. 1677 ... **Coach (alter Stil)** [CAROSSE] 4/4 40
geschlossen; ab 1724 auch die BERLIN, die aber in Virginia nur indirekt nachgewiesen werden kann(vgl. 6. Berlin-Coach)
2. 1688 ... **CALASH**4/2-4 2
Verdeck, seitlich offen; später: Klappverdeck
3. 1690 ... **Chaise**4/2 34
offen oder Klappverdeck
4. 1710 ... **Chariot (alter Stil)** [CAROSSE COUPÉ] 4/2 30
geschlossene "halbe Coach"
5. 1720 ... **Chair**2/1-2 100
offen oder Klappverdeck
- (6. 1724 ... **Berlin-Coach** [BERLIN] 4/4 (1)
geschlossen.)
7. 1743 ... **TRAVELLING CHAIR** [CALÈCHE A 2 ROUES] ... 2/2 5
Klappverdeck
8. 1751 ... **ITALIAN CHAIR / CHAISE** [MANTICE] 2/2 10
Klappverdeck; "Chaise à l'italienne"
9. 1754 ... **(Town-) Chariot (neuer Stil)** [COUPÉ] 4/2 95

	<i>Englisches Coupé; geschlossen oder konvertibel</i>	
10.	1757 ... POST CHARIOT [VOITURE ANGLAISE]	4/2 39
	<i>Englisches Coupé (mit Kutschersitz); geschlossen oder konvertibel</i>	
11.	1760 ... Curricl	2/2 4
12.	1760 ... Coach (new style)	4/4 60
	<i>Englische Coach; geschlossen</i>	
13.	1761 ... PHAETON	4/2-4 44
14.	1768 ... POST CHAISE [VOITURE ANGLAISE]	4/2 22
	<i>Englisches Coupé (ohne Kutschersitz); geschlossen oder konvertibel</i>	
15.	1770 ... State Coach	4/4 1
	<i>vom Gouverneur Lord Botetourt; Typ unklar</i>	
16.	1770 ... Post(ing) Coach	4/4 3
	<i>geschlossen; hochrangiger Reisewagen</i>	
17.	1772 ... LANDAU	4/4 10
	<i>konvertibel offen / geschlossen</i>	
18.	1772 ... Sulkey	2/2 2
	<i>offen</i>	
19.	1772 ... Whiskey	2/2 1
	<i>offen oder Klappverdeck</i>	
20.	1776 ... Stage Wagon	4/6-8 9
	<i>öffentliche Postkutsche; geschlossen</i>	
21.	1791 ... Coachee	4/6-8 2
	<i>Privatwagen für mehrere Personen; seitlich offen</i>	

----- o--O -----

Bemerkungen zum Goodwin - Report.

Steuerlisten in Williamsburg zwischen 1786 und 1799 zeigen das Inventar der Equipagen detaillierter (Goodwin, p.xxxi):

Vierrädrige Wagen: zwischen 11 und 17 Wagen; z.B. 1791: 11 Post chaises, 1 Chariot, 3 Phaetons, 1 Coach, 1 Coachee.

Zweirädrige Wagen: zwischen 16 und 28 "chairs"; z.B. 1791: 26 Chairs.

Pferde: zwischen 123 und 194 Pferden; z.B. 1791: 178 Pferde.

Abweichend zum Goodwin - Report habe ich zwischen "alten" und "neuen" Coaches und Chariots unterschieden, zwischen dem Karossen - Typ und dem neuen englischen Typ. Um 1750 begann nämlich mit der Erfindung des Post Chariots, von mir "auf Deutsch" Englisches Coupé genannt, ein neues Zeitalter im Wagenbau. **Vor etwa 1750** waren die üblichen Kutschen:

Chairs und Chaisen*, Chariots (Kaross-Coupés) und Coaches (Karossen und Berlinen).

Nach etwa 1750 finden wir:

(verbesserte) Chairs und Chaisen z.B. Italienische Chaisen, Phaetons, Coaches, Chariots, Post Chaises / Chariots und Landauer, alle im neuen englischen Stil und mit den neuesten technischen Verbesserungen.

[* Die speziell zum Reisen geeigneten sind unterstrichen.]

Für das Jahr **1724** beschreibt der Londoner Pfarrer Hugh Jones (Goodwin, p.i) die Wagen - Situation sowohl für Virginia als auch für England sehr genau:

Sie [die "good families" in Williamsburg] leben genauso elegant, kleiden sich nach derselben Mode und benehmen sich ganz wie die Leute von Stand in London; die meisten guten Familien haben eine "**coach, chariot, berlin or chaise**".

Die Begriffe "carosse" und "berlin" tauchen in Virginia nicht auf; diese Wagentypen werden alle mit "coaches" bezeichnet. Das gleiche gilt spätestens ab der Jahrhundertmitte für England; speziell der Terminus *Berline*, der sich auf dem Kontinent hartnäckig hält, wird offenbar nicht mehr verwendet (vgl. a. Webley, 1763, gleich hier; und Felton, 1794: diesen zweibäumigen Wagentyp nennt er u.a. II, S.44 "crane-neck coach", Schwanenhals-Kutsche).

Schließlich mag noch die Titelseite von **Webleys** berühmten Buch von Interesse für die Wagenterminologie sein. Es erschien in dem Jahr, als **Casanova** in London lebte:

THE
NOBLEMAN and GENTLEMAN's
DIRECTOR and ASSISTANT,
IN THE
True Choice of their WHEEL - CARRIAGES:
BEING

Entire new Designs for Travelling-Coaches, Post-Coaches, Landaus both open
and close, Chariots, Post-Chariots, Calashes, Post-Chaises, Phaetons, and other
Vehicles, &c. curiously hung on Steel Springs.

BEING

A Work of universal use, not only to Gentlemen, but Coach-makers and Spring-makers in general.
The Wheels and Axle-trees are made of a proper Height, so as to enable the horses to draw freely and
with the greatest Ease; many a fine Horse having been totally spoiled by going up great Ascents, and all
owing to fixing improperly the Wheels and Axis.

The Whole drawn from Original Designs, executed and correctly engraved on Thirty-six Copper Plates.

L O N D O N

Printed for A. W E B L E Y, in Holborn, near Chancery-Lane, 1763.

Zweirädrige Wagen.

Chair, **Chaise** und **Kalesche** (calèche) waren häufig austauschbare Begriffe. Die Wagenkästen waren verschiedener Art. Die bedeutendsten Fahrzeuge waren:

In Italien:

Vom 17. bis zum 19. Jahrhundert gab es mit der **Sedia** einen sehr typischen italienischen Wagen. Französische Reisende, z.B. de Brosse 1739, nannten sie *Chaise à l'Italienne*. Sie wurde von der Post und anderen Unternehmen vermietet (oder verkauft) und diente den Fuhrmännern (vetturini) als das übliche Fahrzeug. Zwei Personen Platz bietend, war der Kasten entweder offen, geschlossen oder hatte ein Klappverdeck, das an einen Blasebalg erinnerte, weshalb **Casanova** sie einmal "mantice" nannte, und an anderer Stelle "calèche" (nach ital. galessa).

Eine offene Sedia für eine Person wurde auch **Sediola** genannt.



Eine offene **Sedia** und eine mit Klappverdeck, gemalt von Gaspar van Wittel in Rom, um 1710. - Fotos: PG.

- - - 2007 erhielt ich Nachricht von einem noch existierenden Wagen:



Die **Sedia** von Herrn Gnechi-Ruscone, Mailand. Norditalien, zwischen 1730 und 1750, in hervorragendem Originalzustand erhalten:



Mittels 4 Flügelschrauben kann der Kasten abgenommen werden. Die Räder werden nur durch leicht herausziehbare Stifte abgesichert (tatsächliche Beweise für die leichte [Zerlegbarkeit](#) von Reisewagen). - Fotos and Copyright: Carlo Gnechi-Ruscone, Inzago (MI).

Die Sedia und das Reisen damit beschreibt **Joachim Christoph Nemeitz** in seinem Reiseführer "Nachlese besonderer Nachrichten von Italien", Leipzig 1726, Seiten 313 ff., recht genau (Kursivdruck von ihm):

"Die Zurück-Reise von Rom kan auf zweyerley Art geschehen; entweder wiederum mit einem *Veturino*, oder auch mit der Post; und dies zwar entweder zu Pferde oder in einer *Sedia*. (...).

Sedien kan man nun zu Rom überall bey den Sattlern und von *differenten* Preiße haben. Gemeinlich kostet eine neue, und die nicht *extraordinairement* kostbar gemacht ist, etlich und dreyßig *Scudi* [1.800 d.]. Zu Zeiten kan man bey den Sattlern oder bey andern *Privat*-Leuten auch an einer kommen, welche schon etwas gebraucht; und die habe ich sodann um einige *Scudi* weniger. Man hat aber bey Kauffung einer *Sedien* vornemlich dieses zu *observiren*:

1. Wohl zuzusehen, daß sie von gutem Holtze, die Räder wohl beschlagen, und der *brancard* [die beiden Langbäume, die vorne die Gabeldeichsel bilden] starck sey.
2. Daß der Kasten oder Sitz nicht in Riemen hänge, sondern unmittelbar auff den *brancard* gesetzt sey, weil man alsdann weniger in Gefahr ist, damit umzuwerffen.
3. Daß der Überzug des Kastens nicht von Leder, sondern von Wachstuch sey, als welches leichter, und durch Regen und Sonnenschein nicht so hart und steiff gemacht wird, wie das

Leder.

4. Daß man eben nicht darnach sehe, ob sie gar zu *propre*, sondern daß sie nur *commode* sey.

5. Daß man lieber eine nehme, die etwas breite Gleissen gehe, als schmahle, weil das **vorder Gestell** nachmals desto besser dazu *aptiret* werden kan.



Zwei geschlossene Reise - "**Sedien**", wie Nemeitz sie beschrieben hat, parken am Zollhaus von Pietra Mala, auf dem Raticosa Paß, zwischen Florenz und Bologna. - J. Smith, um 1780. Aus: Brilli, *Il Viaggio in Italia*. Foto (Ausschnitt): PG.

Und mit solchen *Sedien* nun kan ich nicht nur durch gantz Italien, sondern auch durch die Schweiz reisen. Man braucht nicht mehr als 2. Pferde davor, davon das eine in den Stangen gehet, das andere aber, als welches der *Postilion* zugleich reitet, daneben gespannt ist. Es müssen aber auch nicht mehr als 2. Persohnen in der *Sedien* seyn; auch muß man selbige nicht zu schwehr bepacken; anderst ist man *obligirt*, noch ein drittes Pferd dazu zu nehmen. Wie viel jede Post kostet, solches wird unten *Cap. VIII.* vorkommen.

Will ich nach vollbrachter *Tour* durch Italien meine *Sedie* wieder verkauffen, so kan man selbige zu Mayland, Genf, Padua, Augspurg und andern Orten überall loß werden. Ich halte aber davor, man lasse z.E. zu Trident, oder anderwärts, wo teutsche Posten angehen, lieber ein **Vordergestell*** darunter setzen, und *roullire* damit fort, als daß man dieselbe vor ein *bagatell* Geld von der Hand schlage."

[* Mit dem "Vordergestell" befasse ich mich in dem Abschnitt über die [Berline](#).]

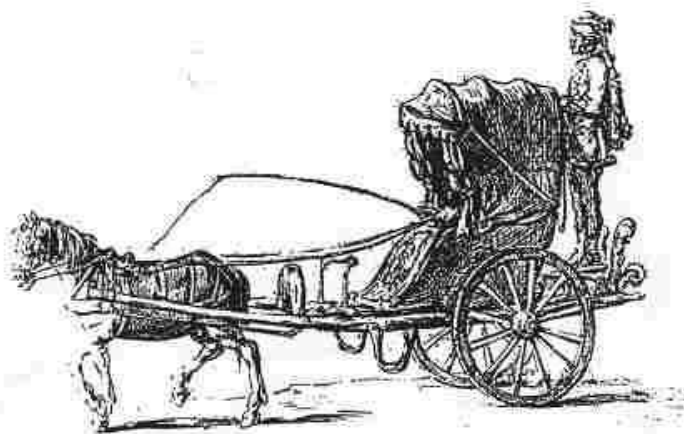


Eine **Sedia** in Rom, gemalt von Gaspar van Wittel, um 1710. - Foto (Ausschnitt): PG. --- Eine **geschlossene Sedia** mit Postillon fährt auf den Platz bei dem Ospedale Santa Maria Nuova in Florenz. - Giuseppe Zocchi, um 1740. Aus: Briganti, *Glanzvolles Europa*. Foto (Ausschnitt): PG.

Die **spätere Sedia, Calesso, Chaise à l'Italienne**, hatten ein verbessertes Klappverdeck, ähnlich wie heute. Für privaten oder öffentlichen Gebrauch, mit einigen Variationen.



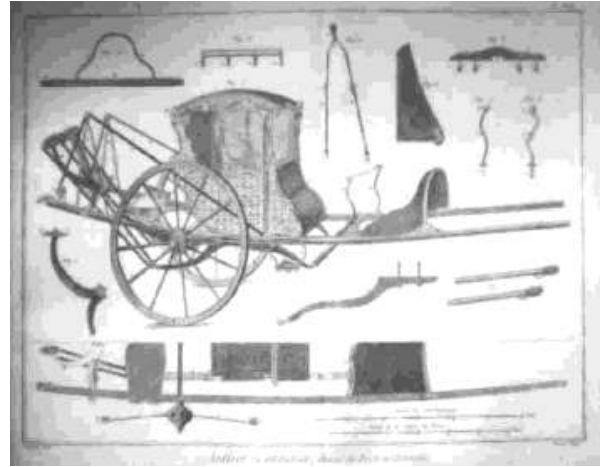
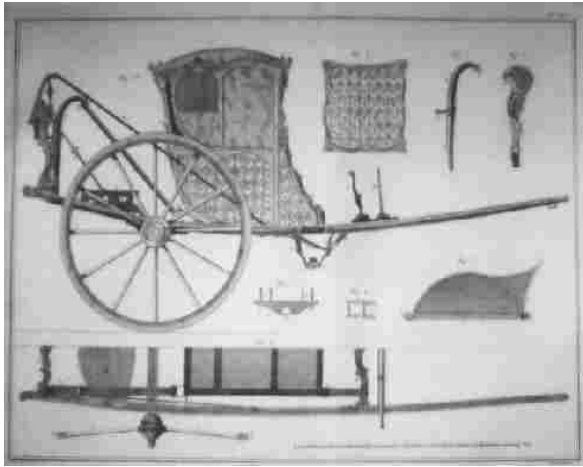
"Gentleman's Calesse" (Kalesche). Ein moderner Coupé-Kasten mit seitlichen Türen als **Sedia** eines Vetturinos. - Unbekannter Künstler, um 1810. Victoria and Albert Museum, London. Foto: PG. --- Auf diesem Aquarell ist unten "Galessa di Resina vicino Napoli" zu lesen. Die Zahl 24 am Wagenkasten identifiziert diese **Neapolitanische Kalesche** [Bezeichnung erforscht von Thomas Ryder, The Carriage Journal, New York] als einen lizenzierten Mietwagen (wie ein Taxi). - Unbekannter Künstler, um 1810. Victoria and Albert Museum, London. Foto: PG.



Selbst-geführte **Chaise à l'Italienne**, Italien oder Frankreich, um 1770. Wagenkasten auf flach gespannten Lederriemen. Der auf dem "Lakaienbrett" stehende Diener verweist auf einen vornehmen Fahrer. - Foto: Rudolf H Wackernagel.

In Frankreich:

Die für Frankreich typische und auch nur dort vorkommende **Chaise de Poste** war sehr aufwendig gebaut. Aus dem 17. Jahrhundert stammend, bot sie Platz für nur eine Person. Der Kasten war in Dalesme - Federn aufgehängt, die Türe vorne angebracht. **Casanova** besaß vier dieser Chaisen.



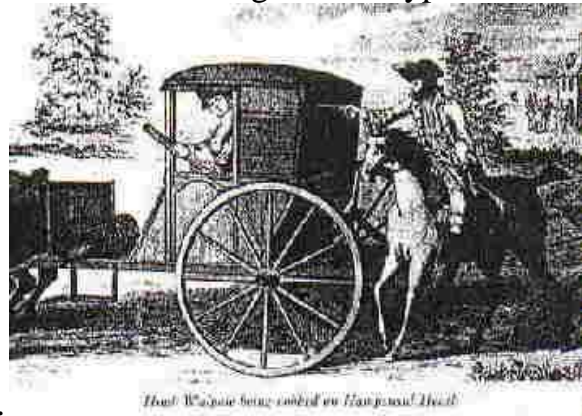
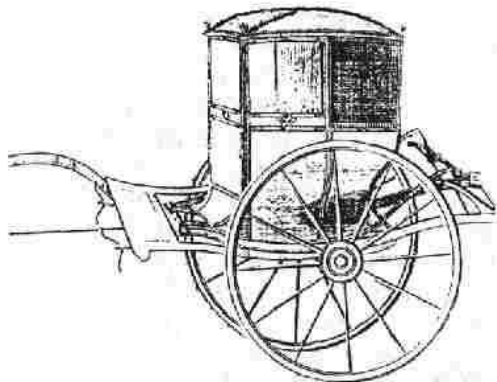
Elegante "**Chaise de Poste à Cul de Singe**", und "**Chaise de Poste à l'Écrevisse**". - Encyclopédie, Paris 1769. Fotos: PG.



Chaise de Poste, um 1785. - Foto: Museu Nacional dos Coches, Lissabon.

In England:

Offenbar baute man dort an die französische Chaise de Poste angelehnte Typen.



English Post Chaise, von C. Crace, London 1750. - Foto: Paul H Downing. --- "Hugh Walpole being robbed on Hampstead Heath". - Foto von Rudolf H. Wackernagel aus: Ivan Sparkes, Stagecoaches and Carriages, Letchworth 1975, p. 63.

In Spanien:



Chaise mit Klappverdeck, alter italienischer Stil, jedoch erst etwa 1780 gemalt. - Francisco Goya; Prado, Madrid. Foto: Janna Leeflang. Ganzes Bild [hier](#).

In deutschen Ländern:

Zweirädrige Reisewagen waren hier offenbar nicht oder kaum in Gebrauch, sondern vierrädrige (vgl. oben [Nemeitz](#), Verwandlung der Sedia in einen vierrädrigen Wagen durch ein **Vordergestell**).



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther

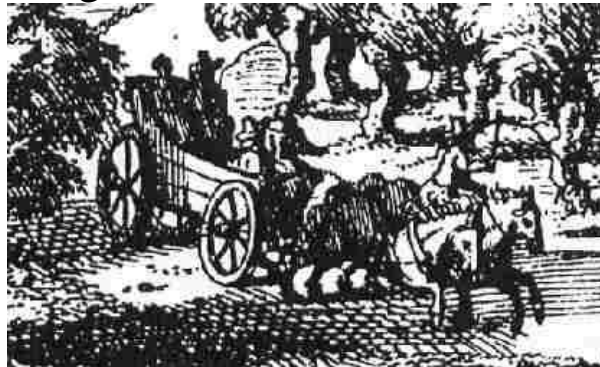


([Inhalt](#)) Teil IV:

REISEWAGEN ([Teil III](#) - VIII) - **Vierrädrige Wagen** - [Früher offener Reisewagen](#) - [Chaise, Phaeton, Kalesche](#) - [Karosse, Karossen-Coupé](#) - [Landauer](#) - [Viersitzige geschlossene Berline, Berlinen-Coupé; Berlinen-Kalesche, Berlinen-Phaeton, Berlinen-Chaise](#) - [Englische Reise-"Coach", Englisches Coupé](#) - [Deutscher Reisewagen](#) - [Postwagen und Postkutschen](#) - [Stahlfedern](#) . ([Teil V](#): Das Englische Coupé oder Post Chariot)

Vierrädrige Wagen.

Früher offener Reisewagen.



Matthaeus Merian (1593 - 1650) zeigt auf einigen seiner Stadtansichten Reisewagen. Hier ein offener, der praktisch mit dem **Ungarischen "Koczi" - Wagen** identisch ist, der im 15. Jhd. auftauchte und mit dem vermutlich das allgemeine Wagenfahren begann. Dieser einfache, vielseitig verwendbare und preiswerte Wagentyp wurde auch noch in den folgenden Jahrhunderten zum Reisen benutzt - Foto: PG.

Chaise, Phaeton, Kalesche.

Chaise: zweisitzig, minimaler Wagenkasten, mit oder ohne Verdeck, wie bei den zweirädrigen Chaisen.

Phaeton: Kasten offen oder mit Halbverdeck, besonders hoch angebracht. Meistens zum Selbstfahren.

Kalesche: zwei bis viersitzig, durchgehender Kasten mit oder ohne Türen, stets mit Halbverdeck.



Diese **Chaise mit Berlinen-Fahrgestell und -Aufhängung** zeigt die enge Verwandtschaft zu den zweirädrigen Chaisen. Interessant auch das Größenverhältnis zwischen Pferd und Wagen: Zug- und gewöhnliche Reit- oder Postpferde waren damals erheblich kleiner als unsere heutigen Sport- und Wagenpferde es normalerweise sind (dieses Phänomen wird auch durch alle anderen Abbildungen mit Pferden in diesem Buch dokumentiert). - Miniatur-Modell, vermutlich aus Norditalien, um 1730. Von mir erworben, dann an das Württembergische Landesmuseum verkauft, in dessen Wagenmuseum in Heidenheim an der Brenz es seit Mai 1998 ausgestellt ist. Foto: PG.



Dieser Wagen - ich datiere ihn mit 1740 - gehört dem Wollaton Park Industrial Museum in Nottingham. Dort wird er "**English Post Phaeton**" genannt. Er wurde entworfen und gebaut für die Baskerville - Familie in Clyro / Powys, und ist heute vermutlich die älteste erhaltene vierrädrige Chaise, Kalesche, Phaeton, oder sogar "Berline". Der freundliche Angestellte ermöglichte mir, das sonst geschlossene Wageninnere mit der Sitzbank zu fotografieren. Die zwei Langbäume (Berlinen - Fahrgestell) sind gerade, der Kasten liegt auf Lederriemen (Berlinen - Aufhängung - Variante), die hinten an einer Gestellbrücke befestigt sind: ich würde daher das Fahrzeug auch "Berlinen - Chaise" oder " - Phaeton" nennen. Das Verdeck kann zurückgeklappt und der Fahrersitz entfernt werden. - Foto: PG. - - - Rechts ein "richtiger" **Phaeton**, wie er in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in Mode kam, also mit leichtem und sehr hoch gehängtem Kasten. Zwei Schwanenhals - Langbäume, vier F-Federn. - Zeichnung eines unbekanntenen Künstlers, datiert 1760. Victoria and Albert Museum, London. Foto: PG.



Obwohl die hier gezeigte **Berlinen-Chaise** schon um 1750 gemalt wurde, konnte **Casanovas** altmodischer Reisewagen "Innsbruck" durchaus so ausgesehen haben (vgl. "Casanovas Wagen"). Zwei flache Langbäume, keine Aufhängung des Kastens. - "Die Hauptwache in Frankfurt am Main", von Christian Georg Schütz (Ausschnitt). Foto vom Original im Historischen Museum von Frankfurt: PG.



Eine viersitzige **Berlinen - Kalesche** mit einem Klappverdeck im Blasebalg - Stil, Kasten auf flach gespannten Lederriemen, keine Türen. Wagen wie dieser, durch Bellotto mehrfach belegt, könnten auch von deutschen Reisenden benutzt worden sein, wie z.B. vom Prinzen von Braunschweig zusammen mit Lessing, als sie 1775 von Wien nach Rom fuhren. - Bernardo Bellotto, Schloß Schloßhof (bei Wien) von Norden (Ausschnitt), um 1760. Foto: Kunsthistorisches Museum, Wien, Nr. II 17418.



Die älteste **Kalesche** im neueren Stil und mit Türen, die ich kenne. Erneut ein Berlinen-Fahrgestell, hier jedoch mit Schwanenhälsen und Stahlfedern, hinten à la Polignac, vorne F-förmig. Kasten zweisitzig, evtl. mit 2 Notsitzen, über denen hier der Kutscher sitzt; Verdeck zurückgeklappt. Über dem Drehkranz ein Behälter, auf dem ein Hund Platz genommen hat. - Detail eines Gemäldes von Jacques Ph. J. de Saint-Quentin, Paris 1775; Musée des Beaux Arts in Besancon. Foto: PG.



Um 1795 kam dann die nächste Generation von **Kaleschen**. Der flache, schiff förmige Kasten hatte ein Klappverdeck und konnte noch durch eine Windschutzscheibe und ein ledernes

Dach weiter geschlossen werden. Fahrgestell mit **einem Langbaum** (englischer Stil) und, zum ersten Mal, **C-Federn**. - Links die sogenannte "Syrgenstein - Kalesche" aus meinem Wohnort Hergensweiler im Westallgäu. - Graf Waldstein in Dux / Böhmen konnte eine Kalesche dieser Art gehabt und **Casanova** für seine drei letzten Reisen 1795 - 1797 zur Verfügung gestellt haben. Foto: PG. - - Rechts: Reisewagen von Johann Wolfgang von Goethe, 1810 in Karlsbad gekauft, und immer noch in seinem Haus in Weimar. Foto: PG. Exakt dieser Wagentyp kommt hier als:

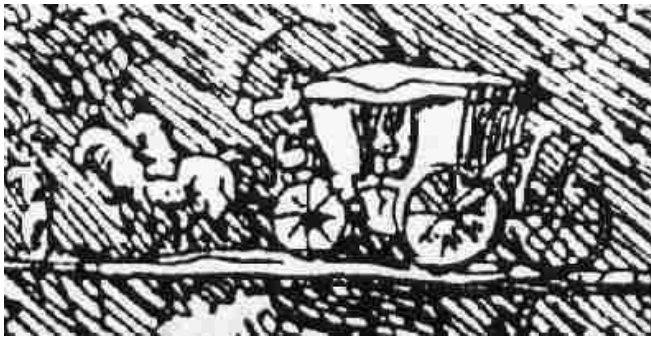


Kalesche im Reisebetrieb: 4 Postpferde mit reitendem Postillon; "Vache" (Rindslederbehälter) auf dem Verdeck, Koffer hinten befestigt; mitreisende Person auf dem Bock. Berlin 1828, Neue Wache und Zeughaus. Gemälde von Wilhelm Brücke. - Photo: Archiv Burg Hohenzollern, Hechingen.



Die **Militär - Kalesche** "de service leger" von Napoleon I., vom (englischen?) Wagenbauer Getting in Paris gebaut, in Gebrauch während der Feldzüge 1805 und nach der Schlacht bei Austerlitz zeitweise verloren gegangen. Das Klappverdeck fehlt. Einbäumig, C-Federn mit umlaufenden Lederriemen. - Foto: Wagenmuseum Wagenburg in Schönbrunn, Wien.

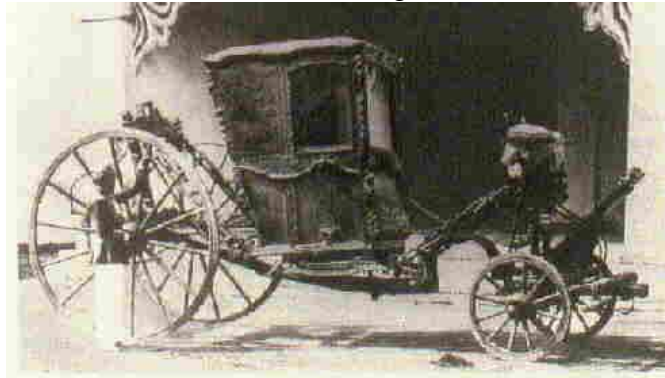
Karosse, Karossen - Coupé.



Vermutlich wurde die **Karosse** in Italien entwickelt, in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts (Montaigne unterscheidet 1580 zwischen "cocchio", Kutsche, und "carrozza"). Die Neuheit bestand darin, den Kasten zwischen vier Kipfen aufzuhängen. Das Fahrgestell hatte - wie zuvor - einen Langbaum. Links Ausschnitt einer Zeichnung von Antonio Canal, um 1725. - Foto PG. - - - Ein weiteres Beispiel einer viersitzigen **Stadt- und Reisekarosse**. Ausschnitt eines Gemäldes von Giovanni Battista Tiepolo (1696-1770), oder seiner Schule, in Orazio Bagnascos Palazzo in Venedig (Ca' Contarini). Um 1740. Foto: PG.



Kunst und Wirklichkeit in verblüffender Übereinstimmung: **Karossen - Kästen**, jedoch auf Berlinen - Fahrgestellen (mit zwei Langbäumen also). Links: Rom, um 1710 (Foto: PG). --- Rechts: Spanien, ebenfalls um 1710 (Foto: Sammlung Heinz Scheidel).



Das älteste überlebende **Kaross - Coupé** ist vielleicht dieser schwere Wagen aus dem frühen 18. Jahrhundert. Er wurde von Holland nach Java exportiert. Langbaum mit Schwanenhälsen; sehr kleine Vorderräder: ein typisches Stadtcoupé. - Foto: Achse, Rad und Wagen, Nr. 1, 1991.

Landauer.



Landauer gab es in England und Italien; **Casanova** mietete sich einen für den Karneval in Rom 1761. In Frankreich und Deutschland kamen diese praktischen, aber sehr teuren viersitzigen, von geschlossenen in offene "umwandelbare" (konvertible) Kutschen erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Gebrauch. Das Foto zeigt den ältesten noch vorhandenen Landauer; er gehörte der Familie der Baskerville (wie das "Post Phaeton" oben) und wurde um 1730 gebaut. Fahrgestell und Aufhängung sind nach Art der Karossen. - Wollaton Park Industrial Museum, Nottingham. Dort wird der Landauer "English State Carriage" genannt. Foto: PG.



Der ungefederte **Vorläufer des Landauers**, hier als Reisewagen. Konvertibel durch die zwei "Blasebalg" - Verdecke. - Stich (Ausschnitt) von Matthaeus Merian (1593 - 1650). Foto: PG.

Viersitzige geschlossene Berline, Berlinen-Coupé;

Berlinen-Kalesche, Berlinen-Phaeton, Berlinen-Chaise (Abbildungen oben).

Die typischen Merkmale der **Berline** betreffen nicht die verschiedenartigsten Wagenkästen, sondern das Fahrgestell: dieses hatte erstmals **zwei** Langbäume, und in der Regel eine neue Art der Aufhängung mittels **flach gespannter Lederriemen**. Die ersten Fahrzeuge dieser Art waren zumeist Reisewagen. Das älteste bekannte Bild eines Wagens mit so einem Fahrgestell stellt eine "**Calèche**" aus **Paris** dar und stammt von Christian Huygens aus dem Jahre **1667**(Wackernagel, in: Treue,S.224, mit Abb.).

Auch eine Definition in Bailey's Dictionary, **London 1730**, weist auf die Verwendung als Reisewagen hin (Goodwin,S.i):

"eine Art **travelling carriage, chair, chariot &c.**, wie er in **Berlin** in Preußen in Gebrauch ist."

Wie kam es zur Bezeichnung Berline? 1769 behauptet der Berliner Verleger **Friedrich Nicolai**, daß hundert Jahre zuvor (genauer: zwischen 1661 und 1663 (Kugler, in: Treue,S.238)) ein in Berlin "gemachter" (nicht "erfundener"!) Reisewagen in **Paris** soviel Beifall gefunden hatte, daß dort solche Wägen vielfach nachgebaut und seitdem "Berlines" genannt wurden. Tatsächlich taucht dann der Name **1699** erstmals in Paris auf, und kann bereits für die darauffolgenden Jahre vor allem im Zusammenhang mit dieser Stadt mehrfach nachgewiesen

werden (Kugler, in: Treue, S.238f.); die Besitzer waren von hohem Rang (sonst gäbe es diese Quellen nicht) und verwendeten ihre Berlinen (auch) zum Reisen. Die weitere Entwicklung der Berline, insbesondere zum Galawagen, fand ebenfalls zunächst in Paris statt.

Es bleibt aber noch die Frage zu klären, was der ursprüngliche Grund dafür war, daß man zur Konstruktion dieser neuartigen Fahrgestelle überging. **Joachim Christoph Nemeitz** weist 1726 darauf hin, daß an den Grenzen zu Deutschland zweirädrige italienische Chaisen mit einem **Vordergestell** (d.h.: Vorder-Radachsen-Gestell, mit einer Deichsel) versehen wurden. Den Grund dafür finden wir bei dem mit einer Chaise aus Holland kommenden **Casanova** (GmL, Bd.X, S.47): " (...) die [deutschen] Postpferde waren nicht gewohnt, in einer Gabeldeichsel zu gehen" (tatsächlich habe ich nie Abbildungen von zweirädrigen Reisewagen in Deutschland gefunden).

Demnach waren also die zwei Langbäume der Berline nichts anderes als die Gabeldeichsel einer zweirädrigen Chaise, die auf ein Vordergestell gesetzt wurde - ein Umstand, der von der Forschung sicher schon vermutet wurde, aber meines Wissens noch nicht belegt werden konnte. Aus der Praxis internationalen Reisens mag sich dann vielerorts in Deutschland (und in anderen Ländern, wie vor allem in Italien?) ein Provisorium zu einer dauerhaften Einrichtung entwickelt haben. Daß man dann auf den Wagen eines Berliners in Paris aufmerksam wurde, kann Zufall gewesen sein.



Linkes Bild: Mit einem Vordergestell würde diese italienische Chaise oder **Sedia** (bei Neapel, um 1770) ein schönes Berlinen-Coupé abgeben. - Aus: Hibbert, The Grand Tour, London 1974.

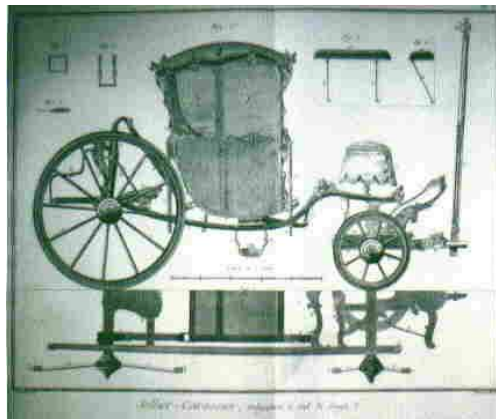
Foto: PG. - - - Rechtes Bild: Clemens August, Fürstbischof von Köln (**Casanova** traf ihn 1760), sitzt in einer einfachen **Berline**. Die Langbäume sind gerade, wie bei zweirädrigen Chaisen, ohne Schwanenhäse oder vorn hochgezogene Bäume, wie es bei besseren Berlinen üblich war. - Teil eines Freskos von Francois Rousseau im Schloß Augustusburg in Brühl bei Bonn, 1763. Foto: PG.



Daß schon die Kästen **früher Berlinen** nicht unbedingt auf flach gespannte Lederriemen gesetzt sein mußten, sondern auch nach Karossenart zwischen vier Kipfen (später Federn) gehängt werden konnten, zeigt dieser 1727 in Schloß Weikersheim gemalte Wagen mit zwei Langbäumen, an denen Schwanenhäse angebracht sind. Er macht auch deutlich, daß Berlinen des 18. Jahrhunderts letztendlich nur durch die zwei Langbäume definiert werden sollten, nicht aber noch zusätzlich durch die Kastenlagerung bzw. Federung. - Foto: PG.



Ein **Berlinen-Coupé** im französisch-kontinentalen Stil; Bernardo Bellotto (1720-1780) malte davon viele auf seinen berühmten Veduten europäischer Städte; hier "Die Freyung" in Wien, um 1760; Ausschnitt. - Foto: PG. - - - Rechts: **Dito in natura**, jedoch ohne Kutscherbock, Museu Nacional Dos Coches, Lissabon. - Foto: Mario Soares, Instituto Portugues do Patrimonio Cultural. Dank an Helmut Watzlawick für diese Ansichtskarte aus Lissabon (Mai 2005).



Ein **französisches Berlinen-Coupé** als Stadt- und Reisewagen (diligence) aus der Mitte des 18. Jahrhunderts. Der Unterschied zum englischen Stil (s.u.) ist enorm: Das Fahrgestell mit den hochgezogenen Bäumen über den sehr kleinen Vorderrädern, sowie der stark verzierte Kasten mit den altmodischen Federn darunter und dahinter waren typisch französisch und in England so schon lange (seit etwa 1750) nicht mehr in Mode. - "Diligence à Cul de Singe", Encyclopédie, Paris 1769. Foto: PG.

Englische Reise - "Coach", Englisch-Coupé.



Reisewagen der Grafen Harrach, gebaut von der Wiener Hof-Sattlerei um 1770. Eine typische englische **Berlin-Coach** im neuen Stil der Jahrhundertmitte. Klare Linien, glatte Flächen, zwei Frontfenster, Langbäume mit Schwanenhälsen, S-Federn, hohe Vorderräder, Holzjalousien vor den Türfenstern wie bei der Lister Chaise. - Foto links: Marco Leeflang. Foto rechts, aus: Georg J. Kugler, Die Wagenburg in Schönbrunn, Graz 1977.



Schweden, um 1790: **Reise/Stadtwagen** mit Berlinen-Fahrgestell, ähnlich dem Wagen zuvor (Foto: Livrustkammaren, Strömsholm). --- Rechts: Deutschland, um 1790: **Reisewagen** mit einem Langbaum und C-Federn (Foto: Bentheim-Tecklenburg).



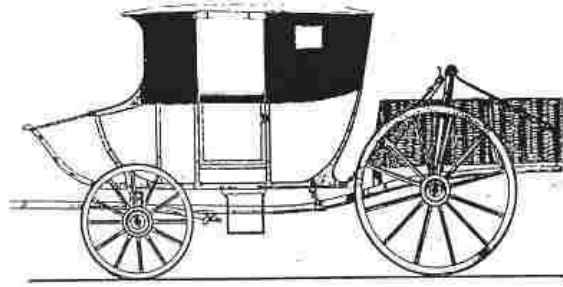
Simplon-Pass, um 1800: **Englischer Reisewagen**, gezogen von Maulpferden (Foto: PG).



Ein elegantes **Englisches Coupé** mit Vierergespann, **Casanovas** bevorzugte Equipage, fährt hier in Amsterdam. Fahrgestell: einzelner Langbaum mit Schwanenhälsen. - Aquarell von Hubertus Petrus Schouten, um 1770 (Ausschnitt). Aus: Burgess, The Age of the Grand Tour, London 1967. Foto: PG.

Zu den Englischen Coupés: ausführliche Beschreibung in Teil V.

Deutscher Reisewagen.



"Riedenauersche **Landkutsche**", Kitzingen, Bayern, 1801. Dieser Wagen entspricht weitgehend dem für Friedrich Nicolai 1781 gebauten "**Wiener Wagen**". - Aus: Helmut Thiel, Vor der Eisenbahn - die Postkutsche, Nürnberg 1985.

Die führende Position des englischen, französischen und italienischen Wagenbaus kann kaum besser als durch die Geschichte von Nicolais Reisewagen verdeutlicht werden. **1781**, drei Jahrzehnte nachdem **Casanova** das erste seiner modernen Englischen Reiscoups gekauft hatte, machte sich der bekannte Berliner Buchhändler und Verleger **Friedrich Nicolai** (1733 - 1811) auf eine große Reise durch Deutschland und die Schweiz auf. Statt sich einen guten englischen Gebrauchswagen für maximal umgerechnet 40.000 Baiocchi zu kaufen, wollte er sparen und bestellte bei einem Berliner Wagner einen neuen für 70 Dukaten, das sind nur 8.400 Pence. In offensichtlicher Unkenntnis modernen und eleganten Kutschenbaus jenseits deutscher Grenzen preist er seinen Wagen in den höchsten Tönen. Dieser war sicher recht brauchbar, aber, um einen Vergleich von heute (besser: vorgestern) zu bemühen, eher in der Art eines VW-Kübelwagens als einer Mercedes-Limousine.

Hier nun einige Auszüge aus seinem Reiseführer (Bd.I,S.6ff.), der für die Kutschen- und Reiseforschung sehr wertvoll ist (Fettdruck ist von mir).

Eingangs stellt Nicolai fest: "Auf einer großen Reise ist ein bequemer Reisewagen, was im menschlichen Leben eine bequeme Wohnung ist." Eine weitere "Haupt-eigenschaft" sei aber, "daß er sich bequem fortbringen lasse". Das sei nicht der Fall bei "ganz bedeckten Kutschen", wegen des Gewichts, und vor allem dann nicht, wenn es sich um **Berlinen** mit den kleinen Vorderrädern handele. Dennoch "werden in vielen solchen Wagen sehr große Reisen gethan." Sie benötigten nie weniger als vier **Postpferde**, und oft reichten **acht** nicht aus, um sie "im Sande fortzubringen, oder an steilen Anhöhen hinanzuschleppen". "Viel Kosten, und was noch schlimmer ist (sic!), viel Zeitverlust" seien die Folgen.

"Es ist daher an einem Reisewagen hauptsächlich nöthig: daß das Gestell zwar dauerhaft, aber **leicht** sey, daß die Vorderräder **hoch**, und die Länge des Wagens von gutem Verhältnis sey. Diese Eigenschaften lassen sich, ohne sehr beträchtliche Kosten, bey keiner andern Art von Wagen vereinigen, als bey der Art von halbbedeckten Wagen, die man in hiesiger Gegend **Wiener Wagen** nennet."

Dieser Wagen hatte **einen** starken, eisenbeschlagenen **Langbaum** aus Birkenholz, was "besser als die gewöhnlichen zwey Bäume" war. "Der Kasten ruht auf der Vorderaxe, und hinten hängt er in Riemen." Er konnte mit Hilfe vier eiserner Stangen geschlossen werden, und mit "ledernen Mänteln, die durch vier kleine Scheiben Licht einlassen." Drinnen waren zwei geräumige Kisten für Gepäck, die auch vier Personen zum Sitzen dienten. Zur Ausrüstung gehörte eine Winde, ein Beil und eine Hemmkette. Die Räder konnten, je nach Landesbrauch, für drei verschiedene Spuren eingestellt werden.

Der Wagen war so leicht, daß die Posthalter ihn "ohne Widerrede mit zwey Pferden" abfahren ließen (Vorschrift waren mindestens vier Pferde bei vierrädrigen Wagen). "Bey

einem nicht so **vollkommen gut gebauten** Wagen hätte ich drey Pferde nehmen müssen; und daher kann ich rechnen, daß mir dieser Wagen allein auf dieser Reise die Bezahlung Eines Pferdes auf etwa 400 Meilen, und folglich mehr als die Hälfte der Summe gespart hat, die er neu gekostet hatte."

Casanova kaufte solche Wagen nur in Notfällen, wie einmal in der Schweiz, und es verdient doch festgehalten zu werden, daß er sich gute gebrauchte Reiscoupés auch in Wesel und Warschau zulegen konnte, es sie also auch in Berlin gegeben haben mußte.

Postwagen und Postkutschen.



Die bekannte Posthaus-Szene mit einer frühen **Englischen Stage Coach**, gemalt (1730) und gestochen (1747) von William Hogarth. - Nach einer deutschen Ausgabe von Hogarths Stichen, um 1820. Sammlung Bernd Eggersgluß. Foto: PG.

Nach den Informationen, die mir Thomas Ryder, der frühere Herausgeber von *The Carriage Journal*, New York, zukommen ließ, wurde **1657** mit der "London and Chester Stage" die Personenbeförderung in der Postkutsche in **England** eingeführt [Harper, Chronological Summary]. 1662 soll es dann sechs Postkutschen gegeben haben. 1681 zählte man schon 119. Aber erst 1734 kann die Methode des Pferdewechsels nachgewiesen werden; im gleichen Jahr wurde ein schneller Service angekündigt: Von Edinburgh nach London in 9 Tagen. 1742: London - Oxford in 2 Tagen. 1754 wurden erstmals Wagenfedern erwähnt: die "Edinburgh Stage". Schließlich, 1784, wurde die "mail-coach" eingeführt; das bedeutete, daß nun auch Briefe mit bestimmten Postkutschen, die schneller waren als die reitenden "postboys", transportiert wurden.

Am Donnerstag, den 27. April 1727, brachte die "Daily Post" folgendes Inserat (collection Gillian Rees) :

NEWBERRY FLYING STAGE COACH IN ONE DAY

Sets out from the White Horse Inn

in Fleet Street, at 4 o'clock in the morning, to the Bear Inn in Maidenhead to dine, every Monday, Wednesday and Friday, from thence to the White Heart Inn in Newberry*, and returns from thence Tuesday, Thursdays and Saturdays. Each passenger to carry fourteen pounds weight and to pay Nine Shillings** a-piece full pay, and to all other places on that route at proportionable rates.

Performed, if God permit, by John Baker, Edward Gregory and James Hall.

N.B. The coach carries only four passengers.

[* London - Newberry ca. 100 km. ** 108 d.; 1,08 d. pro km.]

Auf dem Kontinent scheint Italien, das Mutterland der Post, eine Vorreiterrolle bei der Einführung von Postkutschen gespielt zu haben. Der römische Kurier und spätere Postmeister von Castelnuovo di Porto (bei Rom), **Giuseppe Miselli** (1637 - 1695), veröffentlichte **1682** seinen europäischen Reise- und Postführer "Il Burattino Veridico" (vielen Dank an Furio Luccichenti, der Misellis [Autobiographie](#) herausgab). Das Kapitel über die Preise für Pferde, Tragstühle, Karossen und Kaleschen (S.218ff.) informiert uns auch über Postkutschen-Linien in Europa (nicht in England) und ihre Wagentypen:

In **Italien** verkehrten um 1680 "Kaleschen", "Kutschen" oder "Karossen" zwischen Neapel, Rom, Florenz, Bologna und Mailand; zwischen Florenz, Pisa und Livorno; sowie zwischen Mestre und Treviso. Tragstühle bzw. Sänften waren überall zu bekommen, "aber", stellt Miselli fest, "diese sind nicht mehr so üblich, nachdem die Kaleschen aufkommen".

In **Frankreich** wurde zwischen Paris und Lyon die erste Postkutschenlinie eingerichtet, und zwar in zwei "Klassen":

1. die "Landkutsche", für 5 Doublonen [1.125 d.]; und
2. die "**Diligence de Lyon**", von Miselli "geschwinde Post" genannt, "eine Karosse mit 6 Pferden, welche einen in 5 Tagen nach Paris bringt", für 6 Doublonen [1.350 d.].

In **Holland** fuhr eine "Carrette" von Utrecht nach Nimegen, in einem Tag.

In **Spanien** verbanden eine "Karosse mit 6 Mauleseln" Barcelona mit Madrid (Fahrzeit 14 - 15 Tage), und auch Tragstühle (nur 13 Tage).

In anderen Ländern wie **Deutschland, Ungarn und der Schweiz** gab es "nur Postpferde", mit Ausnahme **Polens**; hier mußte der Corriere Miselli von der Grenze bis Warschau reisen, indem er Wagen in jeder Stadt wechselte. Wir wissen aber, daß in **Deutschland** schon um 1670 die erste Postwagenlinie zwischen Nürnberg und Hamburg eröffnet wurde.



Privater Reisewagen oder ein **früher Deutscher Postwagen**. Drei Passagiere, mit Postillon. Um 1680. - Deutsches Postmuseum, Frankfurt a.M. Foto: PG.

Was die Fahrzeuge betrifft, so waren die **Kalesche** und die **Carrette** wohl zweirädrige und offene oder halboffene einfache Chaisen, wie die alte italienische **Sedia**.

Vierrädrig waren die **Land- oder Postwägen**, sowie die als Eilwagen eingesetzte **Karosse**, wobei nur diese stets geschlossen, und außerdem ihr Wagenkasten an vier Kipfen aufgehängt, also "abgedeutert" war, insofern also eine "richtige" Kutsche. So viel ich weiß, finden wir die ältesten Darstellungen dieser Postkutschen auf einem Gemälde von Hogarth (1730, siehe oben) und in der Encyclopédie, die "Diligence de Lyon" (Paris, 1769, siehe unten).

Komfortable Postkutschen und Eilwagen waren aber erst vom Beginn des 19. Jahrhunderts an allgemein verbreitet, als der Kunststraßenbau endlich überall vorangetrieben wurde. Bis dahin mußten sich noch die Passagiere vor allem in Norddeutschland und ganz besonders in Preußen mit ungefederten und offenen Postwägen begnügen (nächstes Bild); einige richtige

Postkutschen dagegen gab es in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts immerhin auch schon in süddeutschen Ländern (übernächstes Bild).

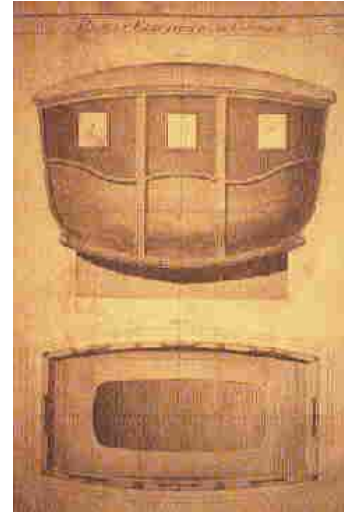
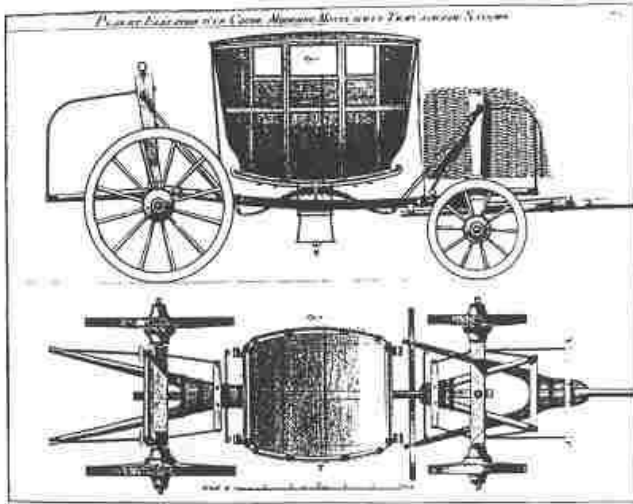


Komfortabler und primitiver Personentransport zu gleicher Zeit. Links: Die einzige gute Abbildung einer **deutschen Postkutsche**, also mit einem geschlossenen Wagenkasten, aus dem 18. Jahrhundert, die ich bisher gefunden habe. Auffallend sind die großen Gepäckbehälter über Hinter- und Vorderachse. Dem recht eleganten, also eher leichten Wagenkasten entsprechen die nur vier vorgespannten Pferde. Wie überall sitzt der Postillon auf einem der linken Pferde. - Detail eines mit etwa 1780 datierten und Christian Georg Schütz zugeschriebenen Ölgemäldes, das eine **süddeutsche** Stadt mit Fluß und Bergen darstellt. Auktionshaus Zeller in Lindau/Bodensee. Foto: PG. - - Rechts: Modell eines **preußischen Postwagens**, in dieser Art noch in Gebrauch bis in das erste Viertel des 19. Jahrhunderts. - Foto: Deutsches Postmuseum, Frankfurt a.M.

Es versteht sich fast von selbst, daß ein Vielreisender wie **Casanova** die berühmteste Postkutsche seiner Zeit und der Grand Tour nicht nur benutzt, sondern auch ausführlich beschrieben hat. Über seine Fahrt mit der **Diligence de Lyon** berichtet er aus dem Jahr 1750 (GmL,3/VII/S.152ff.):

"Wir nahmen zwei Plätze in dem Eilwagen, der in fünf Tagen in Paris sein sollte. Balletti teilte seiner Familie den Zeitpunkt seiner Abreise mit, und so wußte man die Stunde unserer Ankunft.

Wir waren zu acht in diesem Wagen, den man "Diligence" nennt. Alle saßen, aber recht unbequem, denn das Innere hatte eine ovale Form; niemand hatte einen Eckplatz, weil es keine Ecken gab. Ich fand das schlecht ausgedacht, aber ich sagte nichts, denn als Italiener mußte ich alles, was es in Frankreich gab, großartig finden. Ein **ovaler** Wagen! Ich achtete die Mode und verfluchte sie, denn bei der ungewöhnlichen Bewegung dieses Wagens wurde mir schrecklich übel; er war zu gut gefedert. Das Rütteln hätte mir weniger ausgemacht. Bei dem scharfen Tempo auf der guten Straße schaukelte er, und man nannte ihn deshalb auch "Gondel"; aber eine richtige venezianische Gondel mit zwei Ruderern fährt ebenso schnell, und doch wird man dabei nicht seekrank, daß einem das Herz pocht. In meinem Kopf drehte sich alles. Die wiegende Bewegung, die mich nicht einmal allzusehr schüttelte, störte doch mein Wohlbefinden, und ich mußte alles von mir geben, was ich im Magen hatte. Man fand in mir einen schlechten Reisegefährten, aber man sagte es nicht."



Bei der Betrachtung der **Diligence de Lyon** mit ihrer abenteuerlichen Federung glaubt man **Casanova** jedes Wort über sein gestörtes Wohlbefinden. - Rechts: Die ovale Variation des Wagenkastens, wie von Casanova beschrieben. - Roubo, Paris 1771. Fotos: PG.

Stahlfedern.

Die besten Stahlfedern für Kutschen wurden in Frankreich gebaut, und besonders in England, dem führenden Land auf dem Gebiet der Eisen- und Stahlproduktion. Als Beispiele braucht man nur die Federn des Berlinen-Coupés in Compiègne (um 1775, Federn à la Polignac) zu betrachten, und die der "Lister Chaise", die immer noch in gutem Zustand sind. Englische Kutschenfedern dieser Qualität wurden offenbar ab 1740 hergestellt und waren die Basis für eine neue Generation von Fahrgestellen und Wagenkästen, womit leichtere, elegantere und schneller zu fahrende Wagen gemeint sind.



Die **rechte Vorderfeder** (sehr selten und daher ohne Bezeichnung) der Lister Chaise (etwa 1755). - Foto: PG.

Die verschiedenen Arten von Wagenfedern werden auch mit Großbuchstaben bezeichnet, Symbole für ihre spezielle Form. Die wichtigsten sind:

1. **Dalesme - Federn**: Französische Krebs-, Unterwagen- und F - Federn; in Gebrauch vom Ende des 17. Jhdts. bis um 1750.
2. **F - Federn**, auch "whip-springs" genannt: in Gebrauch von etwa 1740 bis um 1810.
3. **Polignac - Federn**: eine Art C - Feder; in Gebrauch in Frankreich zwischen etwa 1740 und 1790.
4. **S - Federn**: in Gebrauch von etwa 1760 bis um 1810.

5. **C - Federn**: früheste Abbildung: ein Landauer von Webley, 1763; in Gebrauch von etwa 1795 bis 1850 bei Stadt- und Reisewagen, und an Gala- und anderen vornehmen Wagen für den Rest der Kutschenzeit, oft zusammen mit Horizontal- bzw. Elliptikfedern.

6. **Elliptikfedern**: in England seit 1790 bekannt. 1805 erfand Obadiah Elliott aus Lambeth den Wagen ohne Langbaum, also die selbsttragende Karosserie, die nur in Verbindung mit Elliptikfedern eingesetzt werden kann (Treue,p.344).



Die **hinteren F-Federn** der Lister Chaise. - Foto: PG.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



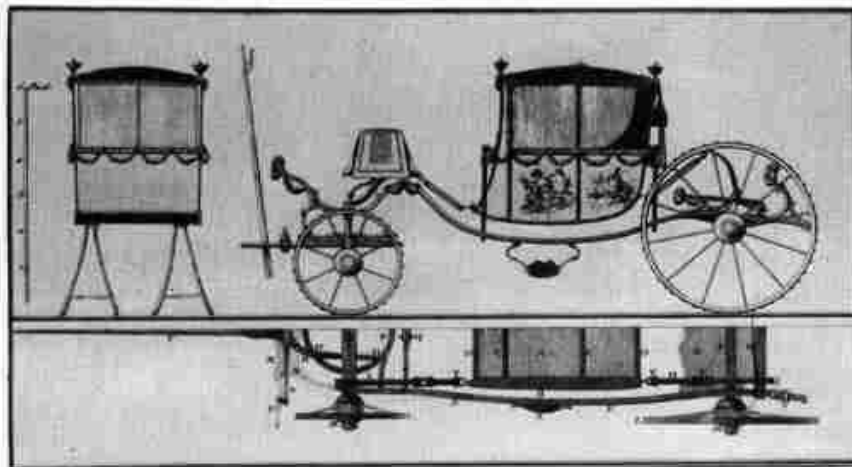
([Inhalt](#)) Teil V:

REISEWAGEN (Teil III, [IV](#) - VIII) - **Das Englische Coupé oder Post Chariot** - [Von Casanova bis Napoleon I.](#) - [Transport zerlegter Reisewagen](#) - [Napoleons Waterloo-Post Chaise](#) - [Geschichte des Englischen Coupés im Achtzehnten Jahrhundert.](#) (Teil [VI](#): Casanovas Wagen)

Das Englische Coupé oder Post Chariot.

Von Casanova bis Napoleon I.

Engländer nannten es "Post-Chaise" oder "Post-Chariot", Deutsche "Englischer (Reise-) Wagen", Franzosen "diligence à l'anglaise", und **Casanova** sagte immer "voiture anglaise", Englischer Wagen. Ich nenne es **Englisches Coupé**, denn es war ein *Coupé*, und es war eine geniale *englische* Erfindung.



"Riche Diligence de Ville Montée sur des Ressorts à l'Angloise", über einem Berlinen-Chassis. Zeichnung von Chopard, Paris, um 1775. Die Ansicht des Kastens auf der linken Seite zeigt ein typisches Merkmal des Englischen Coupés: die zwei Frontfenster. - Foto: Museum Achse, Rad und Wagen, Wiehl.

Der erste Benutzer eines Englischen Coupés, von dem wir detaillierte Angaben erhalten, war **Casanova**. Aber wer sonst noch besaß diese Fahrzeuge bald nach ihrer Entstehung? Es wäre für die Wagen- und Casanova-Forschung von großem Interesse, seine Angaben mit denen anderer Benutzer zu vergleichen. Es zeigte sich aber, daß in Europa keine zu finden waren; erst von Mariana Starke aus dem Jahr 1797 hören wir Einzelheiten über das Reisen mit diesem Wagen.

In den USA ist die Quellenlage jedoch reichlicher, und speziell in Virginia dank des Goodwin Reports: die Autorin sammelte 61 Referenzen für den Englischen Reisewagen und

95 für den Stadtwagen (das war praktisch der gleiche Typ), und zwar aus der Zeit zwischen 1757 und 1799. Von den prominenten Besitzern in Nordamerika will ich vier erwähnen:

Martha Custis besaß ein Chariot, als sie **George Washington** 1759 heiratete (Treue,p.287ff.). 1768 bestellte Washington in London ein neues (der erste Präsident der USA besaß zwischen 1750 und seinem Tod 1799 "nur" dreizehn Reise- und Stadtwagen, während Casanova insgesamt 19 hatte).

Thomas Jefferson (Goodwin,p.lxx), dritter Präsident der USA, bezahlte 1773 Wagensteuer für ein Chariot. 1788 bestellte er ein weiteres in London für 171 Pfund Sterling (41.040 d.).

John Brown aus Providence, Rhode Island, ließ sich in Philadelphia 1782/83 ein noch vorhandenes Post Chariot machen, in dem er auch große Reisen unternahm.

In Europa konnte ich nur folgende Besitzer Englischer Coupés im 18. Jahrhundert ausfindig machen:

Graf Dandini aus Cesena, Sohn von Ercole Francesco Dandini (1691-1747; bei ihm hörte Casanova Jurisprudenz in Padua), ist der erste bekannte Eigentümer eines Post Chariots; er verkaufte den Wagen im Juli 1749 an:

[Giacomo Casanova](#), der sich gerade in Cesena aufhielt. Ein halbes Jahr später ging er in den Besitz seiner Freundin:

Henriette (vermutlich Adélaïde de Guidan aus Aix-en-Provence) über, in Genf.

Samuel Lister aus Halifax wäre dann der vierte mir bekannte Eigentümer (um 1755). Seine Post-Chaise ist die älteste, die es noch gibt ("[Lister Chaise](#)").

William Augustus, Herzog von Cumberland, ist der fünfte, wie aus einer von Paul Sandby 1763 angefertigten Zeichnung seiner Post Chaise hervorgeht.

Der **Prinz von Mecklenburg-Strelitz** erhielt von seiner Schwester, der Königin von England, 1768 ein Stadtcoupé als Geschenk.

Graf Josef Karl von Waldstein, Casanovas Wohltäter und Dienstherr in Dux, unternahm 1790 "mit einem Wagen à l'anglaise und vier Pferden, zwei Kutschern und zwei Lakaien" eine große Reise, wie Casanova in einem Brief schrieb (Leeflang, Casanova Archiv, Marr 9-39).

Aus dem 19. Jahrhundert will ich nur zwei berühmte Eigentümer von den vielen tausenden erwähnen, die es überall gab:

Napoleon I. verlor nach der Schlacht von Waterloo am 18. Juni 1815 sein drittes Militär-Coupé, das "äußerlich ganz den gewöhnlichen englischen Reisewagen entsprach" (Zeitung für die elegante Welt, Nr. 95, 1816).

Franz I. von Österreich reiste auch mit einem Coupé, das dem von Napoleon sehr ähnlich war. In Wien von der Hofsattlerei um 1825 gebaut, befindet es sich heute in der "Wagenburg" im Schloß Schönbrunn.



Das Reiscoupé von Kaiser Franz I. - Foto: PG.

Man könnte meinen, daß mit der sogenannten **Lister Chaise** von etwa 1755 **Casanovas** Englische Coupés bestens dokumentiert sind. Aber da gibt es ein Problem: mit diesem

Wagentyp konnte er nicht wirklich so reisen, wie er es tat, nämlich hohe Alpenpässe auf Saumpfaden zu überqueren. Dabei mußte der Wagen nämlich **vollständig zerlegt** werden, und zwar auf einfache und schnelle Art, was mit der Lister Chaise nicht möglich war und ist.

Es muß also ein spezielles Modell gegeben haben, das ich "Gran Turismo" (GT) nenne - ein Post-Chariot, das für die **Grand Tour** geeignet war, oder, in anderen Worten, für kontinentalen und alpinen Gebrauch.

Das Englische Coupé kam in vier Grundtypen vor:

Typ 1: Die Post-Chaise, als ein einfacher Reisewagen, z.B. die "Lister Chaise", und das "Felissent Coupé". Thomas Rowlandson zeigt die Post-Chaise auf Dutzenden seiner Zeichnungen aus dem ersten Viertel des 19. Jhdts. Fahrgestell: immer 1 Baum. Kasten: immer geschlossen.

Typ 2: Die Post-Chaise oder -Chariot, als ein nobler Reisewagen, z.B. der "Compiègne" und das "Wythe Chariot". Andere Beispiele sind die Kriegs-Coupés von Napoleon I. Fahrgestell: 1 oder eventuell 2 Bäume. Kasten: geschlossen oder konvertibel.

Casanovas Coupés "GT" gehören zu dieser Kategorie. Fahrgestell: immer 1 Baum, leicht von den Achsstöcken zu entfernen. Kasten: konvertibel, das Oberteil leicht von der Kastenbasis zu abzumontieren.

Typ 3: Das Post-Chariot, als ein nobler Reise- und Stadtwagen, z.B. der "John Brown". Fahrgestell: meistens 2 Bäume. Kasten: zusätzliche Seitenfenster. Eng verwandt damit ist:

Typ 4: Das Post-Chariot, als ein reiner Stadtwagen, z.B. die "Diligence de Ville". In England wurde es auch Dress- oder State-Chariot genannt, und auf dem Kontinent Berlinen- oder Gala-Coupé (ab etwa 1800 wird mit Berline ein Wagen mit der Kastenform in Englischem Stil bezeichnet, ohne Rücksicht auf das Fahrgestell). Fahrgestell: 1 oder 2 Bäume.

Leider ist es mir noch nicht geglückt, eine Abbildung von Casanovas Coupé "GT" zu finden. Schriftliche Quellen verhelfen uns jedoch zu klaren Erkenntnissen über seine Eigenschaften.

Transport zerlegter Reisewagen.

Zwischen 1749 und 1763 überquerte **Casanova** den *Großen Sankt Bernhard* ein Mal und den *Mont Cenis* fünf Mal, immer mit seinen Englischen Coupés, und mit allen vieren, die er besaß.

1763 brachte er sein vollständig zerlegtes viertes Englisches Coupé an Bord einer Feluke, die ihn von Genua nach Antibes beförderte.

Casanova berichtet:

(GmL, Bd.3/Kap.V/S.108) "Bei Einbruch der Dunkelheit fuhren wir [mit seinem Englischen Coupé "Cesena"] von Parma ab und unterbrachen unsere Reise in Turin nur für zwei Stunden, um einen Diener zu nehmen, der uns bis Genf behilflich sein sollte. Tags darauf gelangten wir in Tragstühlen auf den *Mont Cenis* und auf Schlitten hinunter nach Lanslebourg. Am fünften Tag erreichten wir Genf, wo wir im Hotel 'A la Balance' abstiegen."

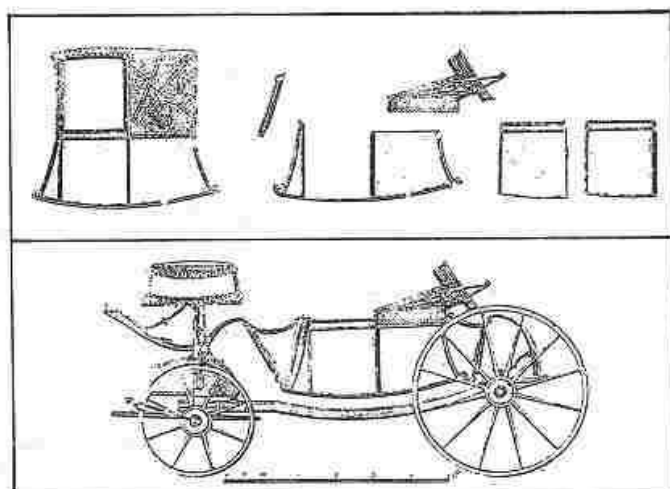
(GmL, 3/V/110) "Am folgenden Tag reiste ich [im Wagen "Genf 1"] mit einem Diener, den Monsieur Tronchin mir verschafft hatte, nach Italien ab. Trotz der schlechten Jahreszeit nahm ich den Weg über den [*Großen*] *Sankt Bernhard* und überquerte ihn in drei Tagen mit sieben Maultieren, die wir für uns, meinen Koffer und **den Wagen** brauchten, der für meine Geliebte [Henriette] bestimmt gewesen war. (...) Ich verspürte weder Hunger noch Durst noch auch die Kälte, unter der die Natur in diesem abscheulichen Teil der Alpen erstarrt ist."

(GmL, 7/XIII/332f.) "Nachdem ich mir einen Kreditbrief für Augsburg geholt hatte, brach ich auf und überquerte am nächsten Tag den *Mont Cenis* auf Maultieren, das heißt ich, Costa,

Leduc und **mein Wagen** ["Pisa"]. Drei Tage später mietete ich mich in Chambéry im einzigen Gasthof ein, in dem alle Reisenden absteigen müssen."

(GmL,9/II/72) "Meine Feluke war groß, hatte zwölf Ruderer und war mit einigen Steinmörsern und vierundzwanzig Gewehren ausgerüstet, damit wir uns allenfalls gegen ein Seeräuberschiff verteidigen konnten. [Mein Diener] Clairmont hatte meine Koffer **und meinen Wagen** ["Genf 2"] so geschickt unterbringen lassen, daß darin fünf Matratzen in ihrer ganzen Länge Platz hatten und wir uns **wie in einem Zimmer** hätten niederlegen und sogar ausziehen können. Wir hatten dicke Kopfkissen und große Decken. Ein langes Segeltuchzelt bedeckte die ganze Barke, und an den beiden Enden der Querstange, die das Zelt trug, waren zwei Lampen aufgehängt.

(S. 80) Um vier Uhr sahen wir Nizza liegen und um sechs Uhr gingen wir in Antibes an Land. Clairmont sorgte dafür, daß alles in mein Zimmer geschafft wurde, was ich auf der Feluke gehabt hatte; am nächsten Tag wollte er dann **meinen Wagen wieder zusammenbauen lassen** ["faire remonter"]."



A. Webleys **konvertibles Chariot**, auch Landalet genannt (London 1763), konnte einfacher zerlegt werden als ein Coupé mit einem geschlossenen Kasten. Deswegen glaube ich, daß **Casanovas** für die Grand Tour geeigneten "GT" - Coupés etwa so ausgesehen haben. -
Montage und Foto: PG.

Für den Transport von Casanovas Coupés gab es, je nach Anforderung, zwei Möglichkeiten für die Zerlegung:

1. Methode "**Großer Sankt Bernhard**": möglicher Gebrauch von Schlitten:

Für die Passage standen laut Casanova **4 Maultiere** zur Verfügung, um seinen Wagen zu transportieren. Das konnten sie so gemacht haben:

Der **Kasten** war

- a) zwischen zwei Stangen gehängt (wie eine Sänfte) und getragen von 2 Maultieren; oder
- b) auf einen Schlitten gesetzt (falls Schnee lag) und gezogen von 1 Maultier.

Das **Fahrgestell** konnte auf 2 oder 3 Maultiere verteilt werden, denen man dann folgende Einzelteile aufpackte:

- 1) die vier Räder;
- 2) den Langbaum;
- 3) die Hinterachse mit dem Federstock;
- 4) die Vorderachse;
- 5) den vorderen Federträger;
- 6) den Kutscherbock;
- 7) die Deichsel.

2. Methode "Mont Cenis" (und "Feluke"): der Einsatz von Stangen und Schlitten war nicht möglich an der Ostseite des Passes:

Vermutlich wurden mindestens **5 Maultiere** gebraucht.

Der **Kasten** wurde zerlegt und von 3 Maultieren transportiert:

das erste trug:

- 1) die 2 Türen (Fenster und Jalousien heruntergelassen);
- 2) den Frontfenster-Rahmen (Scheiben und Jalousien in die Spritzwand der Kastenschale heruntergelassen);

das zweite trug:

- 3) das zusammengeklappte Verdeck;

das dritte trug:

- 4) die Kastenschale (einschließlich der Sitzbank und des Klappsitzes).

Die verschiedenen Teile des **Fahrgestells** wurden von mindestens 2 Maultieren transportiert.

Was berichten **andere Reisende**, die mit ihren eigenen Wägen Bergpässe überquert haben? Wieder ist es der klassische Paß der Grand Tour, der Mont Cenis, der zu Mitteilungen Anlass gab.

Lady Mary Wortley Montagu begleitete ihren Mann, der als Botschafter nach Constantinopel geschickt wurde: zu Lande reisten sie nur in ihren eigenen Wägen. 1718 auf der Rückreise schrieb sie von Lyon nach England (Complete Letters,S.434):

"Am nächsten Tag begannen wir, den Mont Cenis zu besteigen, indem wir auf kleinen Sitzen (...) auf den Schultern von Männern getragen wurden; unserer Chaisen wurden **in Stücke zerlegt** und auf Maultiere gepackt."

Wie aus dem Kontext ersichtlich waren die Chaisen zweirädrige italienische *Sedien*.

Carl Ludwig von Pöllnitz überquerte um 1730 ebenfalls den Mont Cenis mit einer Sedia (S.2f.):

"La Novalaise ist ein schlechter Flecken, mit einem sehr elenden Wirths-Hauß, welches um so viel unangenehmer, weil die Fremden so gar gezwungen sind, daselbst sich aufzuhalten, um ihre Post-Chaisen **auseinander nehmen zu lassen**, welche nunmehr benebst der Bagage stückweise auf Maul-Thiere geladen, und über das Gebürge getragen werden müssen."

Horace Walpole und **Thomas Gray** reisten 1739 zusammen nach Italien, auch sie in einer zweirädrigen Chaise. Thomas Gray schrieb (S.126):

"(...) wir kamen nach Lanslebourg, der letzten Stadt in Savoyen (...). Hier wurde die Chaise **in Stücke zerrissen** und mit dem Gepäck von Maultieren befördert: Wir selbst (...) wurden auf einen geflochtenen Stuhl ohne Beine gesetzt."

Endlich, mit einem **vierrädrigen Wagen**, reiste der Englische Chirurg **Samuel Sharp** (1700? - 1778) 1765 nach Italien, auch über den Mont Cenis, mit einer "schweren Coach" und einer "schweren Chaise", deren Herkunft er nicht erwähnt. Jedoch fügte er dem Anhang seines Reiseführers (S.311) einen sehr interessanten Artikel hinzu, den er "*An Admonition to Gentlemen who pass the Alps, and make the Tour of Italy*" nannte, worin wir lesen:

"Einige *Italiener*, die oft über die Berge reisen, bauen den **Wagenkasten** so leicht wie möglich, und dergestalt, daß er in **zwei Teile zerlegt** werden kann; durch diesen Kniff sind die Transportgebühren am billigsten. *Engländer*, die in ihrer eigenen Kutsche reisen, sollten darauf achten, daß diese **zerlegt werden kann**, was bei Fahrzeugen mit Langbaum [normalerweise] nicht möglich ist (*who take their own coaches, should provide such a carriage as may be taken to pieces, which those with a perch do not admit of*)."

Wenn ich den letzten Satz richtig verstehe, weist Sharp darauf hin, daß englische Wagen mit Langbaum, also vierrädrige, normalerweise nicht zerlegt werden, aber solche mit dieser Eigenschaft durchaus in England gekauft werden können.

Das ist also der **erste Beweis für Casanovas Hinweise** auf die Zerlegbarkeit seiner englischen Wagen.

Einen zweiten Beweis fand ich in den "Letters from Italy" (1797; 1815 veröffentlicht) von **Mariana Starke** (1762-1838). Dieses Buch enthält auch im Anhang gute Ratschläge für Reisende mit eigenen Wägen, insbesondere auf die Zerlegbarkeit (nach Burgess, S.38 f.) .

"Of things most requisite"

"Those persons who design to travel much in Italy should provide themselves with a strong, low-hung crane-necked [tiefliegend mit Schwanenhälsen] **English carriage** [das war normalerweise ein Post Chariot], with well-seasoned corded springs [Federn], sous-souppentes [Natriemen für den Kasten], and iron axle-trees; strong wheels, properly corded for travelling; two drag-chains (the one with an iron shoe, the other with a hook); two drag-staffs; a box, containing extra lynch-pins, nails, and tools for repairing, **mounting, and dismounting a carriage** [Werkzeuge für Reparatur, **Zusammen- und Auseinanderbau eines Wagens**] (this box should be made in the shape of a trunk, padlocked, and slung to the iron work of the carriage); a well; a sword-case; **a very light imperial** [Verdeck]; two moderate-sized trunks, the larger to go before, with a padlock and chain for the smaller; lamps, and a stock of candles fitted to them. The bottom of the carriage should be pitched on the out-side. **A second-hand carriage**, in good condition, is **preferable** to a new one; and an out-side seat, for a man-servant, not suspended on the springs, but fixed to the boot, and slung upon leathers, may frequently prove useful. Every travelling - carriage should be made to lock up; and the boxes of the wheels should be brass."

Interessant ist auch der Hinweis auf "sehr leichte Imperiale" oder Verdecke: wenn der Oberbau des Kastens leicht sein soll, wählt man am besten ein umlegbares Verdeck aus dünnen Eisenstangen, Leder und Stoff, also das eines Landaulets bzw. **Casanovas Coupés "GT"**.

Napoleons Waterloo - Post Chaise.

Ein Englisches Coupé, das zu höchst möglichem Rang und in seiner Zeit zu großer Berühmtheit gelangte, war das letzte von drei bekanntgewordenen Post Chariots von Napoleon I.

Nach **Max Terrier**, dem Altmeister der Kutschenforschung in Frankreich, hatte der Kaiser "drei verschiedene Equipagen für die Armee":

1. Seine gepanzerte **Post Chaise**, offiziell "voiture de poste" genannt (oder "dormeuse", Schlafwagen; Napoleon pflegte in wörtlicher Übersetzung "chaise de poste" zu sagen), ein bestens ausgerüstetes Kriegs-Coupé;
2. seine **Kalesche** "für leichten Dienst", ab 1812 ein **Landauer à l'anglaise** (der Waterloo - Landauer, heute in Versailles);
3. seine "Brigaden" von **Reitpferden**.

Am 5. März 1812 lieferte Napoleons Hofwagner, (der Engländer?) *Getting* in Paris, eine Post Chaise (Nr. 300 des kaiserlichen Marstalls) für den Rußland-Feldzug. Sie kehrte ohne den Kaiser aus Moskau zurück und wurde 1814 von dessen Frau Marie Louise zusammen mit 25 weiteren Kutschen nach Wien gebracht.

Die nächste Post Chaise (Nr. 336) wurde von *Getting* am 18. März 1813 geliefert; sie begleitete Napoleon auf die Insel Elba und kehrte mit ihm im März 1815 nach Antibes und Grasse zurück, wo er sie zurücklassen mußte, weil dort die Straße endete.



Die **Post Chaise Nr. 336** während der Feldzüge 1813/14. Eine realistische Ansicht der Equipage; seit **Casanovas** Zeiten hatte sich nicht viel geändert. - Lithographie von R. Desvarreux. Wagenmuseum von Robert Sallmann, Amrisvil / Schweiz. Foto: PG.

Nach seiner triumphalen Ankunft in Paris am 20. März brauchte Napoleon deshalb eine neue Post Chaise. Der Befehl lautete "die gleiche wie Nr. 336", und *Getting* war schon nach wenigen Wochen mit der Herstellung fertig. Am 30. April 1815 lieferte er die **Post Chaise Nr. 389**.

Am 11. Juni brach der Kaiser nach Norden zu seinem letzten Feldzug auf. Er nahm in seiner neuen Chaise Platz um in Avesnes zu seiner Armee zu stoßen. Am 13. Juni dort um vier Uhr morgens angekommen, stieg er aus, um sie nie mehr zu betreten, denn an den nächsten sechs Tagen bediente er sich stets seiner Reitpferde oder seines Landauers. Aber sie war stets in der Nähe, gemäß seines Befehls (Terrier,p.112):

"(...) daß sie mir auf dem Schlachtfeld immer hinter den Gardereserven folge; sie führe stets mit sich: ein Nécessaire, Kleider zum Wechseln, ein Schwert, ein Mantel und ein eisernes Bett".

Tatsächlich notierte später sein Postillon der Nr. 389, Jean Horn, daß er "bei einem Bauernhof von drei oder vier Häusern, La Belle-Alliance genannt, postiert" war (Terrier,p.113) .

Mit dem Verlust seines Hauptquartiers bei La Belle-Alliance, am Abend des 18. Juni, verlor Napoleon die **Schlacht von Waterloo** und mußte auf einem Pferd fliehen. Seine Post Chaise wurde von dem preußischen Oberleutnant Baron Eugen von Keller erobert und nach Düsseldorf gebracht. Im Frühjahr 1816 kaufte ein Mr. Bullock die Chaise und stellte sie in seinem "London Museum" aus, wo sie riesiges Interesse hervorrief, gerade so, als ob "old Nap" persönlich zu besichtigen gewesen wäre.

Später kam die Post Chaise in das Museum der Madame Tussaud, wo sie 1925 durch einen Brand zerstört wurde.



Napoleons letzte Post Chaise (No. 389 "Waterloo") im Museum der Madame Tussaud in London. - Foto: Terrier / Tussaud.

1876 beschrieb **Captain Malel** detailliert Napoleons genial konstruierte Waterloo-Post Chaise in seinem Buch "Annals of the Road" auf den Seiten 18 f.

1967 brachte **The Carriage Journal**, New York (Bd. 5, Nr 1, S. 16 - 23), einen Artikel des Herausgebers, Colonel Paul H. Downing: "Napoleon's Military Carriage". Daraus stammen die beiden Zeichnungen unten.

1978 erschien **Max Terriers** Artikel "Le Landau de Napoléon et Son Histoire" in "La Revue du Louvre", Nr. 2, Paris, der erstmals die wahre Geschichte der Post Chaise No. 389 erzählte, und auf die ich mich hier beziehe.

Schließlich entdeckte ich 1992 in der **Universitätsbibliothek Heidelberg** einen Artikel über den gleichen Gegenstand, und zwar in der "Zeitung für die elegante Welt", Nr. 95 vom Dienstag, den 14. Mai 1816. Er soll mein Beitrag für diese spezielle Kutschenforschung sein (Fettdruck von mir).



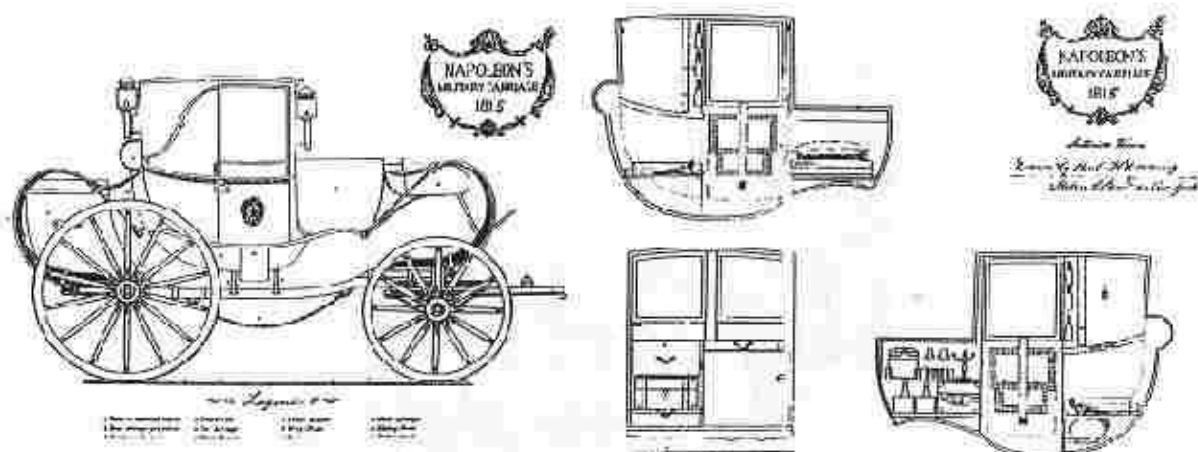
BONAPARTE'S WAGEN .

"Zum Kupfer Nr. 4."

"Unsere Leser erhalten hier eine Abbildung des Wagens von Bonaparte, der von den preußischen Truppen in der Schlacht bei Waterloo erbeutet wurde und gegenwärtig sich zu London befindet, wo er dem Publikum zur Schau gestellt wurde. **Das Aeußere desselben gleicht ganz den englischen gewöhnlichen Reisewagen.** Die Farbe ist dunkelblau und die Einfassung macht eine schöne goldene Arabeske. Auf den Wagenthüren befindet sich das kaiserliche Wappen. Auf jeder Ecke ist eine Laterne angebracht, so wie noch eine hinten, welche ein starkes Licht in das Innere wirft. Vorn ist ein großer Vorsprung, und dann folgt der Sitz des Kutschers, welcher so angebracht ist, daß dieser nicht in den Wagen hineinsehen kann. Die Wände des Wagens sind kugelfest. Der untere Theil desselben ist sehr dauerhaft gearbeitet, besonders sind die Räder und die Deichsel sehr fest. Dies alles ist roth angestrichen und mit Gold verziert. Der Kasten ist so gehängt, daß er auch in den schlechtesten Wegen nicht leicht das Gleichgewicht verlieren wird. Das Innere ist zu verschiedenem Gebrauch eingerichtet. Es kann zu einem Schlafgemache, einem Ankleidezimmer, einem Eßzimmer, einer Küche u.s.w. gebraucht werden. Der Sitz hat eine Scheidewand erhalten, vielleicht aus Stolz, vielleicht der Bequemlichkeit wegen. Zugleich sind überall Behältnisse für alle mögliche Arten von Geräthen angebracht. Die Zeitungen haben schon früher bekannt gemacht, was sich alles in diesen Behältnissen gefunden hatte. Unter dem Sitze des Kutschers ist ein kleines Behältniß, welches eine Bettstelle von polirtem Stahl enthielt, die anderen zu einem Bette gehörigen Bedürfnisse fanden sich im Wagen selbst *. Außerdem ist noch ein Schreibepult angebracht, welches ausgezogen werden kann, so daß

man selbst beim Fortgehen des Wagens zu schreiben im Stande ist. Für Landkarten, Teleskope u.s.w. sind gleichfalls überall Futterale befindlich. An der einen Wagenthüre sieht man Pistolenhalftern, worin geladene Pistolen aus der Versailler Fabrik waren. Die Fenster in den Thüren sind inwendig mit Blenden versehen, welche durch Federn aufgezogen werden können, so daß sie dann mit den Wagenseiten eine undurchdringliche Wand bilden. Auch die vordern Fenster sind auf ähnliche Art verwahrt. Die Pferde an dem Wagen waren von normännischer Race und brauner Farbe, und ziemlich stark und feurig."

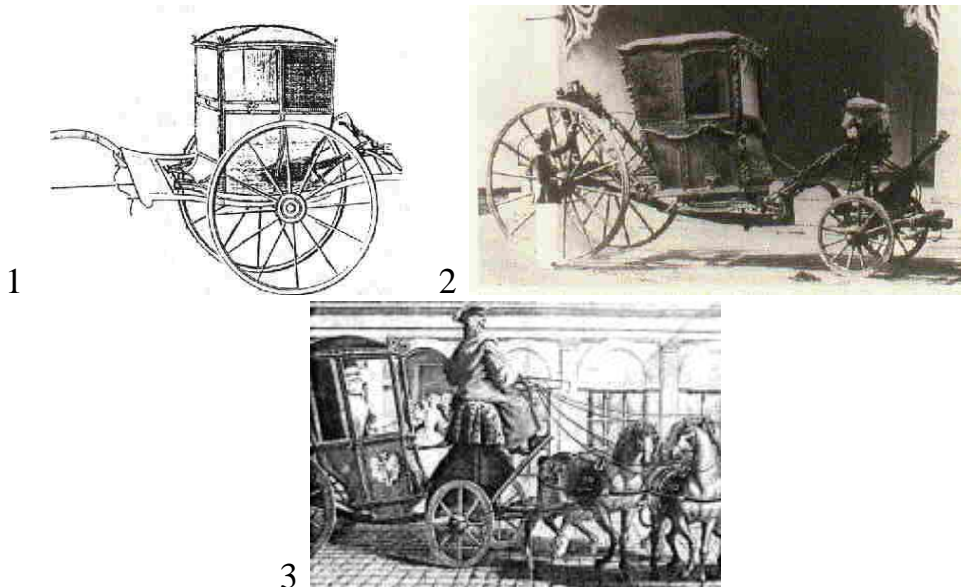
[* Captain Malel: "The exterior of this ingenious vehicle is of the form and dimensions of our large English travelling chariot, except that it has a projection in front of about two feet, the right-hand half of which is open on the inside to receive the feet, thus forming a bed, while the left-hand half contained a store of various useful things."]



Zwei Zeichnungen der "389" von Colonel Paul H. Downing, erschienen im Carriage Journal, Bd. 5, Nr. 1, New York 1967. - Montage, "1815" und Foto: PG.

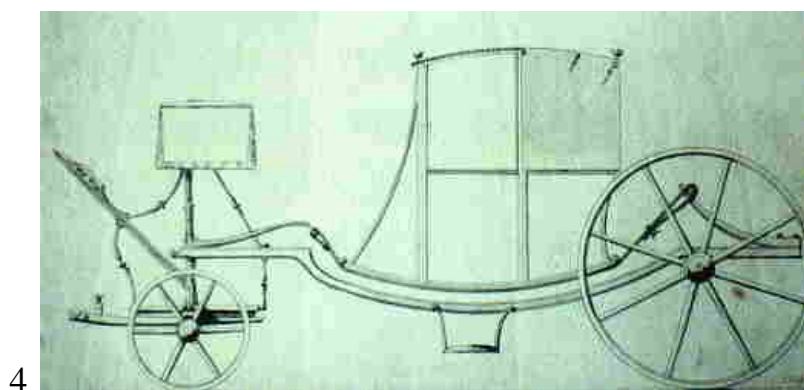
Geschichte des Englischen Coupés im Achtzehnten Jahrhundert.

Mindestens vier der sieben Coupés von **Casanova** waren **Englische Post Chariots**. In Großbritannien war dieser Wagentyp - auch Post Chaise genannt - der gebräuchlichste und bequemste Reisewagen, und auf dem Kontinent der vornehmste. Seine Entstehung und Weiterentwicklung im Verlauf des 18. Jahrhunderts soll hier kurz beschrieben werden, mit einem Ausblick auf die beiden folgenden Jahrhunderte. Auch möchte ich bei der Gelegenheit einmal fast alle noch vorhandenen und mir bekannten Fahrzeuge im Bild vorstellen.



In England begann angeblich 1743 ein gewisser John Trull damit, Wagen für das Extra-Post-Reisen zu vermieten (Straus,p.170). Ein dafür geeigneter Wagen, die zweirädrige **Chaise de Poste**, wurde aus Frankreich eingeführt und blieb in modifizierter Form in Gebrauch. Bild 1 (nach C. Crace, 1750; Foto: Paul H. Downing) zeigt eine solche Chaise.

Das aus dem 17. Jahrhundert stammende **Karosscoupé** (Bild 2; Foto: Achse, Rad und Wagen, Heft 1, 1991) wurde in England "Chariot" genannt (Bild 3; Illustration in einer 1740 erschienenen Ausgabe von Samuel Richardson's "Pamela", die in einem "travelling Chariot" entführt wird; Foto: Mary Goodwin). Der Wagen war zum schnelleren Extra-Post-Fahren zu schwer und sollte jetzt einem neuen Typ weichen.



Es scheint, daß die "coachmaker" zunächst mit dem Fahrgestell der noch recht neuen **Berline** experimentierten. Jedenfalls weist eine auf etwa 1740 zu datierende Zeichnung darauf hin (Bild 4; Victoria & Albert Museum, London; Foto: PG). Die waagrecht angebrachten Stahlfedern kamen bald wieder außer Gebrauch. Höchst bemerkenswert aber der **neue Coupékasten**: Erstmals sehen wir eine klare Linienführung, die "typisch englisch" werden

sollte. Die Seitenwände waren völlig gerade und nicht, wie in Frankreich üblich, bauchig gewölbt (und reich verziert). Die Hinterwand noch im Stile des Karossekastens; die (vordere) Spritzwand weiter als bald üblich vorgezogen. Der hintere obere Kastenteil konnte zurückgeschlagen werden; es handelt sich also um ein **Landulet**.

Ich stellte fest, daß das Englische Coupé im 18. Jahrhundert in der Regel ein Fahrgestell mit nur **einem Langbaum** hatte, daß der Wagenkasten stets in **vier Stahlfedern** hing, und daß dieser - absolute Neuheit - mit **zwei Frontscheiben** ausgestattet war, die heruntergelassen werden konnten.

**1749, Juli: Casanova kaufte sein erstes Post Chariot von Graf Dandini [in Cesena](#).
1750, Januar: Er bekam von Henriette in Genf sein zweites.**



5



6

Diese Eigenschaften finden wir bei der [Lister Chaise](#), die um 1755 gebaut wurde - ältester noch vorhandener Wagen dieser Art (Bilder 5 [Lister Chaise im Hintergrund; Foto: PG] und 6 [Foto: Rosalind Westwood, Shibden Hall]).

Soweit bekannt verließ sie nie *Samuel Listers* Stammsitz [Shibden Hall in Halifax](#), heute ein volkskundliches Museum mit einer stattlichen Kutschensammlung (Bild 5 zeigt eine Post Chaise aus dem 19. Jhdt., einen Zigeunerwagen und im Hintergrund die Lister Chaise).

Die Lister Chaise ist die **erste moderne Kutsche** und deshalb für die Geschichte nicht nur des Coupés von größter Bedeutung, sondern auch für die aller Stadt- und Reisewagen bis zum Aufkommen des Automobils.

Der Wagen befindet sich im Originalzustand; der Kasten hängt zwischen vier Stahlfedern, die wohl als die ältesten überhaupt bezeichnet werden können (Bild 7: die Vorderfedern). Die beiden Front- und die Türfenster können heruntergelassen werden, wie auch die hölzernen Jalousien davor. Gebaut für den Gebrauch in Stadt und Land, nicht aber für das Fahren auf dem Kontinent, sind weder Fahrgestell noch Kasten auf einfache Art zerlegbar, wie es bei **Casanovas** Coupés der Fall war, die so auf Schiffen und über Alpenpässe transportiert werden konnten.

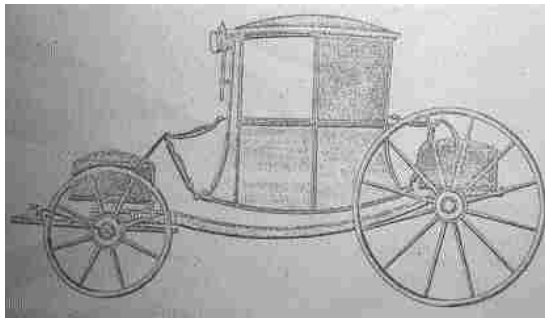


7

Meine Datierung beruht auf Webleys Entwürfen von 1763, die eine identische Post Chaise enthalten (Bild 8), und auf dem Inventar von Shibden Hall aus dem Jahr 1766, wo der Wert der Lister Chaise mit nur 20 Pfund Sterling angegeben wird. Da wir über **Casanova**, Felton u.a. die Preise für Neuwagen kennen, in diesem Fall etwa 120 Pfund Sterling, muß die Lister Chaise mindestens zehn Jahre alt gewesen sein, als sie 1766 geschätzt wurde.

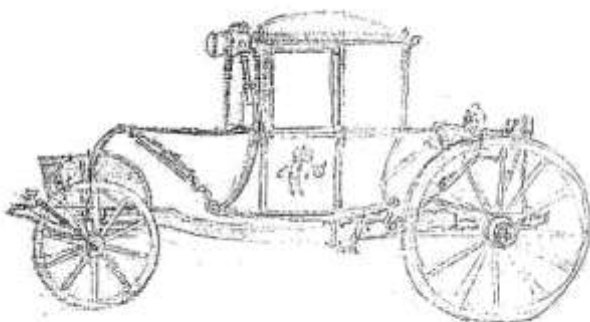
1760, November: Casanova kaufte sein drittes Post Chariot von einem Engländer in Pisa.

1762, August: Erwerb des vierten in Genf.



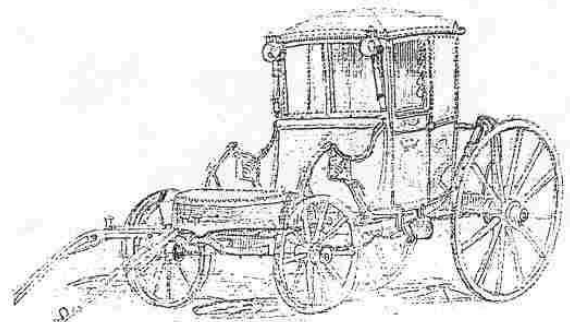
8.

1763 veröffentlichte der Londoner Wagenhersteller **A. Webley** seinen Katalog mit, unter anderen, "Post-Chariots" und "Post-Chaises", sehr realistischen Abbildungen, wie wir vom Vergleich mit der Lister Chaise wissen (Bild 8; eine Post Chaise wie die Lister; Foto: PG).



9

The Travelling Chaise, with 1100 Dicks of Curved Back



10

Zwei 1763 angefertigten Zeichnungen von **Paul Sandby** (Bilder 9 und 10; Fotos: Windsor Castle, Royal Library). Beide Fahrzeuge haben keinen Kutscherbock, es sind also **Post Chaisen**, im Unterschied zum **Post Chariot**, dem Coupé mit einem solchen.

Der Wagen auf Bild 9 ist das ältere Modell, nach der gewölbten Rückseite des Kastens zu schließen (Karossen - Stil) und nach der hinteren Aufhängung an hölzernen Kipfen mittels Lederriemen, in die kleine Spiralfedern eingelassen sind. Vorne aber sind Stahlfedern,

sogenannte *whip springs*, angebracht, wie bei dem anderen Wagen, der diese Federn auch hinten hat.

Auf Bild 9 steht *The Travelling Carriage of the Duke of Cumberland* geschrieben, und an der Tür ist ein königliches Signet angebracht, ein W unter einer Krone. Es handelt sich wohl um William Augustus (1721 - 1765), den dritten Sohn von König Georg II., der bis 1757 Kommandeur der Britischen Truppen war (**Casanova** sah ihn auf einem Ball 1763 in London).

Während Paul Sandby das Coupé des Herzogs von Cumberland schlicht "Reisewagen" nennt, können die Bezeichnungen **Post-Chariot** und **Post-Chaise** in **Virginia** seit 1756 nachgewiesen werden, wie aus den im Goodwin-Report gesammelten Briefen hervorgeht. Zunächst wurden sie alle aus London importiert, im letzten Viertel des Jahrhunderts aber auch in Amerika hergestellt.

Ebenfalls aus Virginia kommt der erste schriftliche Nachweis der **beiden Frontfenster**. Am 10. November 1761 bestellte Robert Beverly ein Post Chariot bei Mr. Page, "coachmaker of London", wobei er u.a. verlangte: *"Die Front soll in zwei Scheiben aufgeteilt sein, anstelle der üblichen einen"* (Goodwin, S.clii).

1764, Mai: Casanova erwarb von General John Beckwith aus London, der in Wesel stationiert war, ein (Englisches?) Coupé.

1766, Juli: Graf Mosna-Mosczyński in Warschau schenkte Casanova eines seiner eigenen (Englischen?) Coupés.



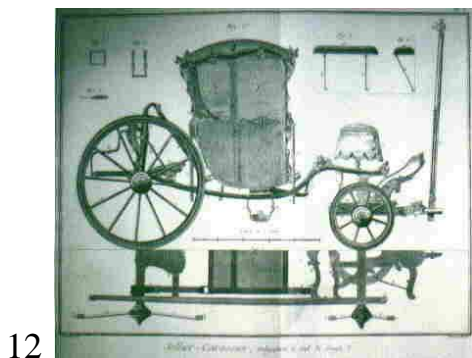
11 .

1768 wurde im Oxford Magazine das Coupé für den **Prinzen von Mecklenburg Strelitz** abgebildet (Bild 11; Victoria & Albert Museum, London, Foto: PG), ein mit dem Post Chariot eng verwandtes Fahrzeug: ein Town- bzw. Dress- (Gala-) Chariot, mit dem repräsentativen Berlinen - Fahrgestell. Auch bei diesen Stadtcoupés war die Frontscheibe zweigeteilt; eine zunächst für das Reisen rein praktische Einrichtung hatte offenbar bereits eine gewisse zeremonielle Weihe erhalten.

* * * * *

Spätestens am Ende der sechziger Jahre sorgte das Englische Coupé in der anderen Hochburg des Wagenbaus, **Paris**, für Aufsehen. Der Wagenbaumeister und Autor **André Jacques Roubo** lehnt es als stil- und geschmacklos ab, muß ihm aber Fahrtüchtigkeit bescheinigen. Hier einige Auszüge aus seinem 1771 erschienenen Buch (Fettdruck von mir):
" (...) sie sind weniger gerundet und weniger hoch als unsere Diligences (...). Sie haben hinten durchaus keine Scheiben, und keine gekrümmten Streben, und **die Frontscheibe ist für gewöhnlich in zwei Teile geteilt**, die unabhängig voneinander hinabgleiten (...) **Die Wagen à l'Anglaise sind gegenwärtig sehr in Mode, und ich weiß nicht recht warum, da sie weder eine schöne Form noch irgendeine Anmut besitzen, indem sie vielmehr einem mit mehreren Löchern durchbrochenen Behälter ähneln, als einem Wagenkasten**; aber es

genügt, daß die Erfindung dieser Wagen zu uns aus England kommt, damit jedermann einen hat oder einen haben will, als ob es irgendein Gesetz gäbe, das uns verpflichte, die knechtischen Nachahmer einer mit uns im Wettstreit liegenden Nation zu sein (...) Diese Wagen dürften (...) nur auf dem Lande gebräuchlich sein, angesichts ihrer **großen Leichtigkeit und geringen Höhe**, die sie für Schläge von der Seite weniger anfällig machen, als die anderen. Die Langbäume dieser Wagen sind immer durchgebogen, ob einfach oder doppelt, so daß der Kasten in Federn gehängt werden muß, und das erhöht die Weichheit [beim Fahren]."

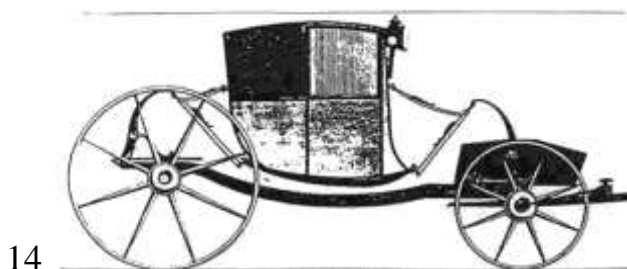


Ein Vergleich mit dem **Französischen Coupé** (Bild 12) zeigt, worauf Roubos Äußerungen sich beziehen. In jenen Jahren, also zu Beginn der Siebziger, wurden in Paris viele Entwürfe der **Diligence à l'Anglaise** verbreitet, u.a. von Chopard und Poilly. Mehrere noch unveröffentlichte kolorierte Stiche fand ich im Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne (Bild 13: N.J.B. de Poilly, *Diligence Anglaise coupée ou Birouche*; Foto: PG).

* * * * *

Zur gleichen Zeit (1770) hielt sich **Bernardo Bellotto** in Warschau auf und fertigte zahlreiche Ansichten dieser Stadt an, auf denen, neben den städtischen Berlinen-Coupés und anderen Fahrzeugen, recht oft auch Englische Coupés zu sehen sind.

1770, September: Casanova kaufte in Salerno ein "schönes und bequemes (Englisches?) Coupé".



1774 kam in London eine weitere Stichfolge von Wagenentwürfen heraus, der "Currus Civilis" von **Isaac Taylor**. Seine **Post Chaise** (Bild 14; Foto: P. H. Downing) weist gegenüber den elf Jahre zurückliegenden Entwürfen von Webley kaum eine Veränderung auf.



15

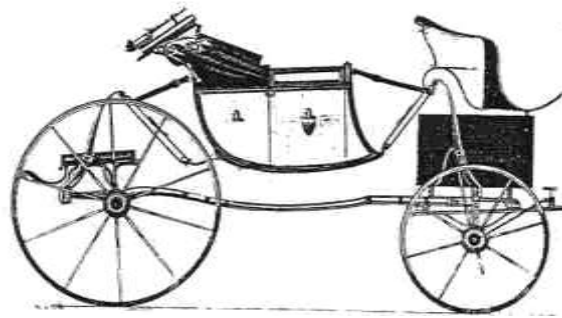
Vom gleichen älteren Stil geprägt ist auch der Wagenkasten der **Diligence à l'Anglaise**, die als ein Prachtstück der Sammlung gleich in der Eingangshalle des *Musée de la Voiture et du Tourisme* in Compiègne bewundert werden kann (Bild 15; Foto: PG). Der Coupékasten ist daher mit "um 1775" zu datieren. Problematisch bleibt vielleicht die Bestimmung des zweibäumigen Fahrgestells: Es könnte etwas jünger sein, obwohl nur sieben Jahre später die Entstehung eines praktisch identischen Fahrgestells für das nächste Coupé verbürgt ist.



16

Das **John Brown Chariot** (Bild 16; Foto: The Carriage Journal, Vol.5, No.2, 1967) wurde von Quarrier & Hunter, Philadelphia, gebaut, und am 6. April 1783 an den in Providence, Rhode Island, wohnenden Namensgeber ausgeliefert. Es befindet sich heute im Besitz der Rhode Island Historical Society in Providence. Die Ähnlichkeit mit dem Wagen in Compiègne ist groß, nur daß hier die für Stadtcoupés typischen hinteren Seitenfenster vorhanden sind, und insbesondere fällt auf, daß der Kasten so hochhängt. Zweifellos ist letzterer Umstand zweckmäßig für das Durchqueren von Bach- und Flußläufen, oder es war einfach Mode geworden. Jedenfalls, von jetzt an hängen die Kästen meistens höher, konnten aber natürlich bei Bedarf heruntergelassen werden. Die überlieferte Geschichte des John Brown Chariots zeigt, daß es sowohl in der Stadt als auch zu weiten Reisen benutzt wurde.

[1783, November: für ihre Fahrt nach Wien kauften die Brüder Giacomo und Francesco Casanova in Paris eine Reisekutsche; sicherlich entsprach auch dieser Wagen der nun allgemein üblichen Stilrichtung "à l'anglais".]



17

Hoch aufgehängte Wagenkasten finden wir bei fast allen Fahrzeugen, die der Londoner Coachmaker **William Felton** in seinem 1794 - 1796 erschienen grundlegenden Werk "A Treatise on Carriages" abgebildet hat. Als Beispiel mag das **Landauet** in offenem Zustand dienen (Bild 17; Foto: P. H. Downing).



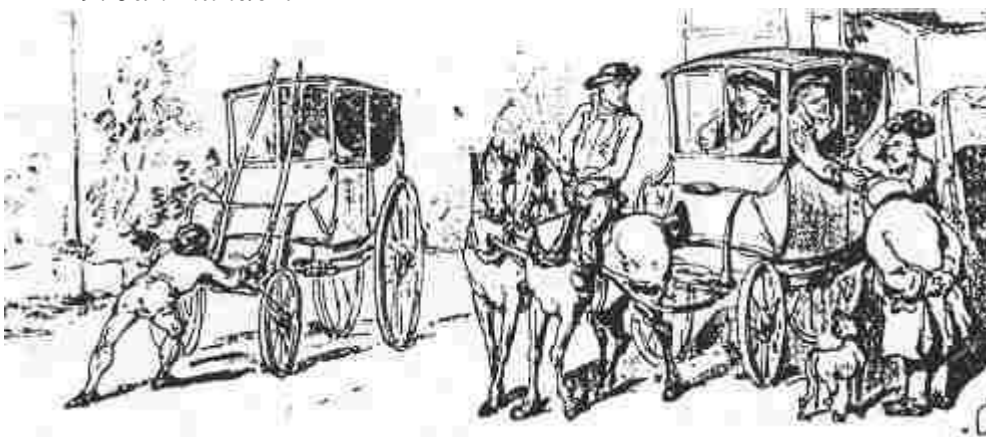
18



19

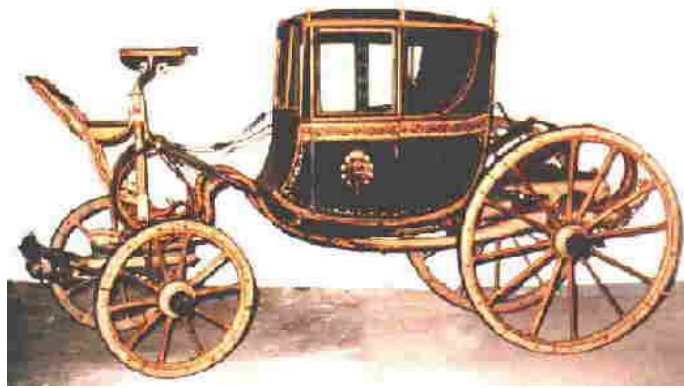
Ich hatte das Glück, in Italien ein weiteres "überlebendes" Post Chariot zu finden: das **Felissent Coupé** im *Museo delle Carrozze* der **Villa Manin in Passariano**, bei Codroipo / Friaul (Bilder 18 & 19; Fotos: PG). Es wird dort mit 1795 datiert, was mit Feltons Konstruktionsplänen übereinstimmt. Wir finden hier zum ersten Mal C-Federn an einem Wagen, die zu jener Zeit viel seltener montiert wurden als F- oder S-Federn (vgl. "[Stahlfedern](#)"). Im 19. Jahrhundert wurden sie dann aber sehr gebräuchlich, wie die Bilder 24, 25 und 26 zeigen.

**** 19. Jahrhundert ****



20

Seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das Englische Coupé überall sehr bekannt. **Thomas Rowlandson** zeigte die **einfache Post Chaise** auf Dutzenden seiner Zeichnungen (Bild 20; "The White Hart Inn, Bagshot"; Foto: J. Jobé, S. 98).



21

Ein **State Chariot** mit C-Federn. Es gehörte **Graf Magnus Friedrich Brahe**, der es 1811 in Paris benutzte. Berlinen-Fahrgestell mit Schwanenhälsen. Heute in den Livrustkammaren, Stromsholm, Schweden (Bild 21; Foto: Bernd Eggersgluß).



22



23

Zu diesem Typ gehört auch ein bildschönes Chariot, das im Jahre 1812 beim Generalgouverneur von Java, **Stamford Raffles**, eintraf. Es war von T. Muers, London, hergestellt worden (Bilder 22 und 23; Fotos: Achse, Rad und Wagen, Heft 1, 1991). Das während der Renovierung aufgenommene Foto (22) zeigt die Konstruktion des Kastenoberteils.



24

Das **Wythe Chariot**, eine Post Chaise der Colonial Williamsburg Foundation in Virginia, datiert mit 1820, hat noch die bewährten S-Federn (Bild 24; Foto: Paul H. Downing). Wie der Wagen von 1740 (hier Bild 4) ist es ein "halbes" Landaulet, das heißt, nur der rückwärtige Teil des Kasten-Oberteils konnte umgelegt werden.



25

Ein weiteres Beispiel eines Coupés des 19. Jhdts.: das edle **Travelling Chariot der Baskerville** in Clyro, Powys (Bild 25; Foto: Wollaton Park Industrial Museum, Nottingham).



26

Ein **Englisches Coupé aus Deutschland** (Schild: "Friedrich Braun, Wagenfabricant, Hessen Cassel"). Gemacht für Prinz Emil zu Bentheim-Tecklenburg (Westfalen) um 1825 (Bild 26; Foto: Bentheim - Tecklenburg).

Ob in **Schweden** (Bild 21), in **Polen** (Bellottos Ansichten von Warschau), in **Frankreich** (13, 15), in **Italien** (18, 19), in den **USA** (16, 24), in **Südost-Asien** (22, 23), oder in **Hessen** - überall in der Welt wurden Coupés nur noch im englischen Stil gebaut.

**** 20. Jahrhundert ****



27

Die Geschichte des Englischen Coupés hört mit dem 19. Jahrhundert noch nicht auf. Der **Rolls Royce** von 1909 (Bild 27; National Science Museum, London; Foto: PG) gehört zur ersten Generation von Automobilen mit einem geschlossenen Wagenkasten. Man baute aber nicht irgendeinen, sondern nahm den des Post Chariots zum Vorbild, mit den zwei Frontscheiben

und anderen typischen Merkmalen. Der Fahrer mußte noch - wie die Kutscher - im Freien sitzen.



28

Die zweigeteilte Frontscheibe wurde auch später noch als Stilelement im Autobau eingesetzt: hier z.B. ein **Jaguar Sportcoupé XK 140** (Bild 28; Foto: ADAC Motorwelt 8/93) während der *Mille Miglia* 1993 für Oldtimer von Brescia nach Rom.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther

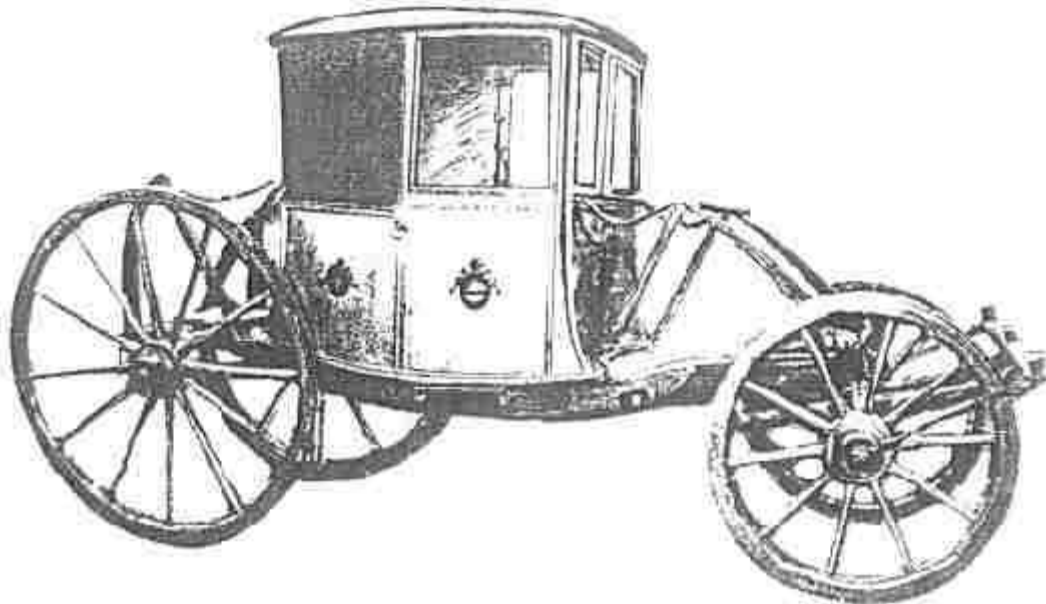


([Inhalt](#)) Teil VI:

REISEWAGEN - (Teile III, [V](#) - VIII) - Casanovas Wagen (1) - [Liste von Casanovas Wagen](#) - 1. [Cesena](#) - 2. [Genf 1](#) - 3. [Paris 1](#) - 4. [Paris 2](#) - 5. [Zürich](#) - 6. [Pisa](#) - 7. [Aachen](#) - (Fortsetzung: [Teil VII](#))

Casanovas Wagen.

(C 1 - C 17)



Die Lister Chaise (Foto: PG)

Casanova war meistens so wohlhabend, daß er sich eigene - wenn auch stets nur gebrauchte - Wagen leisten konnte. Zwischen 1749 und 1791 besass er 17 Reisewagen und (in Paris 1758-59) zwei Stadtwagen. Diesen Umstand in aller Ausführlichkeit einer Autobiographie entnehmen zu können ist absolut einzigartig - Casanova muss daher als *der erste grosse Privatwagenfahrer der Geschichte*, von dem wir alle Einzelheiten kennen, bezeichnet werden. Und somit wäre der weltbekannte Schürzenjäger auch der Ahnherr von uns Autofahrern... Jedenfalls liebte er seine Wagen und genoss das Fahren damit, sogar das "Schnellfahren".

Liste von Casanovas Wagen:

Nr. Name* Jahr ... Räder/Sitze Typ Kilometer

[* Entspricht der Stadt, wo die Kutschen - alle gebraucht - gekauft wurden.]

I. Reisewagen von 1749 bis 1772:

7 Coupés, 4 Chaises de Poste, 1 offener Wagen, 1 Berline (?), 1 Schlafwagen.

Die Englischen Coupés (post chariots): 36,6 % oder 8.160 km von 22.265 km insgesamt.

C 1	Cesena	.....	1749	...	4/2	.....	Englisches Coupé	.....	985
C 2	Genf 1	.....	1750	...	4/2	.....	Englisches Coupé	.....	755
C 3	Paris 1	.....	1757	...	2/1	.....	Chaise de Poste	.....	1,505
C 4	Paris 2	.....	1759	...	2/1	.....	Chaise de Poste	.....	1,120
C 5	Zürich	.....	1760	...	4/4	.....	Offener Wagen	.....	1,800
C 6	Pisa	.....	1760	...	4/2	.....	Englisches Coupé	.....	4,340
C 7	Aachen	.....	1762	...	4/4	.....	Geschl. Wagen (Berline?)	.....	155
C 8	Genf 2	.....	1762	...	4/2	.....	Englisches Coupé	.....	2,080
C 9	Lyon	.....	1763	...	2/1	.....	Chaise de Poste, "Solitaire"	.....	1,215
C 10	Wesel	.....	1764	...	4/2	.....	Coupé	.....	610
C 11	Riga	.....	1764	...	4/2	.....	Schlafwagen	.....	3,250
C 12	Warschau	...	1766	...	4/2	.....	Coupé	.....	2,835
C 13	Paris 3	.....	1767	...	2/1	.....	Chaise de Poste	.....	755
C 14	Salerno	.....	1770	...	4/2	.....	Coupé	.....	860
									.....Summe: 22,265

II. Zwei Stadtwagen in Paris: 1758 - 1759. Nicht genau bestimmbar; daher keine Aufnahme in die nummerierte Liste.

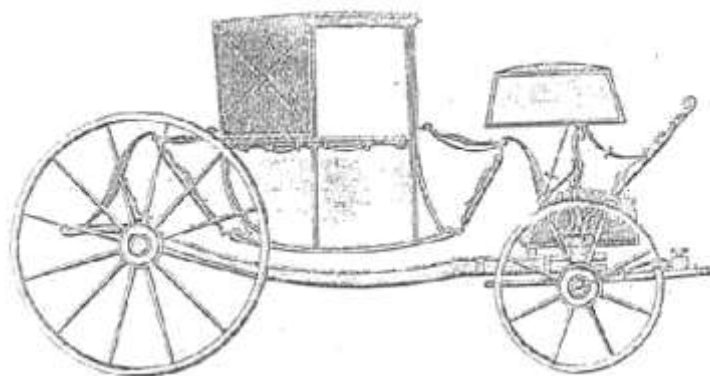
III. Reisewagen ab 1773:

C 15	Innsbruck	..	1783	..	4/2	.....	Reisechaise, "sedia da posta"	.....	560
C 16	Paris 4	.....	1783	..	4/4	.....	Reisewagen, "carrozza"	.....	1,360
C 17	Dux	.....	1786	..	4/2	.....	Reisewagen, "voiture"	.....	2,950

I. Seine Reisewagen von 1749 bis 1772.

C 1 Das Englische Coupé "Cesena"

Nannte Casanova: voiture anglaise.



Dieses **Post Chariot** entspricht höchstwahrscheinlich Casanovas **voiture anglaise**. Es ist ein konvertibles Coupé, ein sogenanntes Landaulet, bei dem der obere Teil des Wagenkastens umgelegt und vermutlich auch abgenommen werden konnte. - Wagenkatalog von A. Webley, London, 1763. Foto: PG.

Möglicher Hersteller: Robert Holly*, Coachmaker, London.

Typ: Post Chariot.

Modell: "GT" (Grand Tourisme; kann zerlegt werden für den Transport zu Schiff oder über

Alpenpässe).

Ausstattung: 1 Klapp- oder Notsitz.

Neupreis (nach Casanova): 180 Guineas (43.200 Pence (d.)).

Reisegeschwindigkeit: Parma - Mont Cenis - Genf: 110 km/Tag (mit Übernachtungen).

Vorbesitzer: Graf Dandini, aus Cesena, Kirchenstaat.

Kaufpreis: 200 röm. Zechinen (21.600 d.) incl. Überholung.

Strecke: 985 km. Cesena - Parma - Mailand - Parma - Turin - Mont Cenis-Pass - Genf.

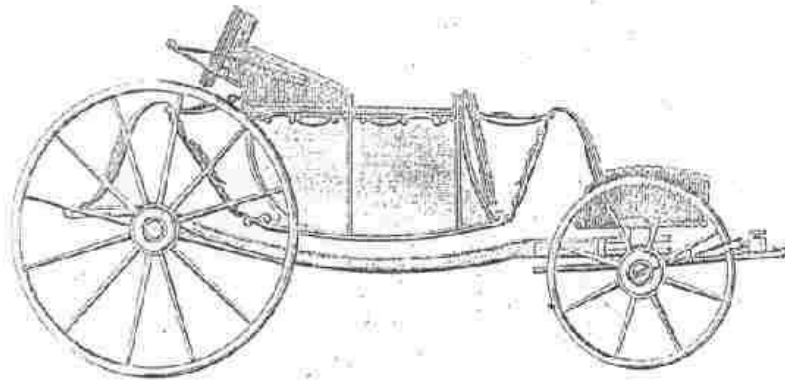
Zeit: Juli 1749 - Januar 1750.

Nachbesitzer: Henriette, in Genf.

Verkaufspreis: Tausch gegen ihr Coupé ("Genf 1").

Weiterfahrt: nach Lyon (und vielleicht Aix-en-Provence).

* Dieser und die folgenden "möglichen Hersteller" werden im Goodwin-Report erwähnt. Sie alle wanderten von London nach Virginia aus, nachdem Casanovas Coupés gebaut waren. So möchte ich an vergessene "London coachmakers" erinnern.



Konvertibles Coupé (Post Chaise), das Dach zurückgelegt, die Tür- und Frontfenster heruntergelassen, der Rahmen der Frontscheiben nach vorne geklappt. - A. Webley, London 1763. Foto: PG.

Was Casanova im Zusammenhang mit seinen Reisewagen erzählt:

In chronologischer Reihenfolge. Kursiv- und Fettdruck, Bemerkungen / Übersetzungen zwischen [] sind von mir. Originalzitate: [" "].

Zitate nach der 2001 - Ausgabe der "Geschichte meines Lebens" (identisch mit Propyläen).

In Cesena, einer Stadt zwischen Bologna und Rimini (Foto unten), trifft Casanova mit Henriette zusammen:

(GmL. Bd. 3 / Kapitel II / Seite 50 ff.) Ihre Eroberung schien mir nicht schwierig, und ich sann auf Mittel, die ich dafür einsetzen konnte(...).

Ich fragte den Offizier [und Begleiter von Henriette], ob er mit der Postkutsche oder mit einem eigenen Wagen nach **Parma** zu reisen gedenke. Er antwortete, er wolle, da er keinen eigenen Wagen habe, lieber mit der Postkutsche fahren.

"Ich habe einen sehr bequemen," sagte ich, "dessen zwei rückwärtige Sitze ich Ihnen anbiete, wenn Ihnen meine Gesellschaft nicht unangenehm ist." (...).

Es handelte sich um einen Wagen, den ich einstweilen erst in der Phantasie besaß. Ich ging sogleich in das Caffè della Nobiltà, und fragte, wo ein guter Wagen verkäuflich sei. Man sagte mir, beim Grafen Dandini sei ein **englischer Wagen** ["voiture anglaise"] zu haben, den niemand kaufen wolle, weil er zu teuer sei. Man verlange zweihundert Zechinen dafür, er habe aber nur **zwei Plätze** und einen **Klappsitz**. Das war, was ich wollte. Ich ließ mich zur

Remise führen und fand ihn nach meinem Geschmack. Da der Graf zum Abendessen in die Stadt gefahren war, versprach ich, den Kauf am nächsten Tag abzuschließen, und kehrte sehr befriedigt in den Gasthof zurück. Beim Abendessen sprach ich mit dem Offizier nur, um zu vereinbaren, daß wir am folgenden Tag nach dem Mittagessen abreisen würden und jeder von uns zwei Pferde bezahlen sollte.(...).

Am folgenden Tag ging ich in aller Frühe zum Grafen Dandini.(...) Ich kaufte den Wagen, der ursprünglich das Doppelte gekostet haben mußte, und zwar unter der Bedingung, daß man sogleich einen Sattler holen lasse, der ihn mir um ein Uhr mittags in tadellosem Zustand vor die Tür des Gasthofes stellen sollte.(...).

Wir speisten, ließen unsere Koffer aufladen und gut festbinden, und nach einem höflichen Streit über den Platz neben Henriette, den er mir aufdrängen wollte, fuhren wir ab. Er erkannte nicht, daß ich in meiner aufkeimenden Verliebtheit den Platz auf dem **Klappsitz** dem seinen vorziehen mußte; aber ich zweifelte nicht, daß Henriette sich darüber völlig klar war. Wenn ich **ihr gegenüber** saß, hatte ich sie vor Augen, und ich brauchte meinen Kopf nicht zur Seite zu wenden, um mir diese Freude zu verschaffen, die sicherlich von allen, die man einem Liebenden nicht versagen kann, die größte ist.

Da an meinem Wagen etwas gerichtet werden mußte, hielten wir in Forlì an.



Cesena, Piazza del Popolo. Rechts sieht man den Schatten des Rathauses. Das Gebäude über dem Brunnen war das Gasthaus zur Post (Ecke Via Zeffirino), wo Casanova wohnte und Henriette traf. - Foto: Tab Cart, Forlì.

Einige Monate später begleitet Casanova Henriette von Parma nach Genf :

(3/V/108ff.) Bei Einbruch der Dunkelheit fuhren wir von Parma ab und unterbrachen unsere Reise in Turin nur für zwei Stunden, um einen Diener zu nehmen, der uns bis Genf behilflich sein sollte. Tags darauf gelangten wir in Trägersänften auf den **Mont Cenis** und auf Schlitten hinunter nach Lanslebourg*. Am fünften Tag erreichten wir Genf, wo wir im Hotel "A la Balance" abstiegen.(...).

[* Casanova verwechselte die Richtung und schrieb irrtümlich "Novalesa".]

Ich brach das Schweigen, um ihr zu sagen, daß der von [Bankier] Tronchin beschaffte **Wagen** unmöglich bequemer sein könne als der meine und daß es mir deshalb lieb wäre, wenn sie ihn behielte und mir dafür den des Bankiers überließe. Damit war sie einverstanden.(...).

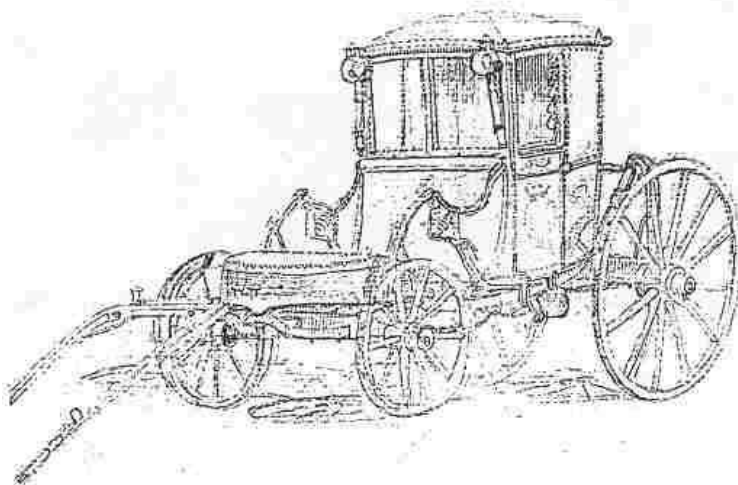
Im Morgengrauen brach sie auf; ihre Reisebegleiterin hatte sie neben sich, ein Diener saß auf dem Kutschbock, und der andere ritt voraus. Ich folgte dem Wagen mit den Blicken, und erst

als ich ihn längst aus den Augen verloren hatte, kehrte ich in unser Zimmer zurück. Dem Kellner verbot ich, in mein Zimmer zu kommen, bevor die Pferde von Henriettes Wagen zurück seien.(...).

Der Postillon kam erst am folgenden Tag aus **Chatillon** zurück. Er übergab mir einen Brief Henriettes, der nur ein einziges Wort enthielt: 'Adieu'. Er berichtete, sie habe keinerlei Unfall gehabt und ihre Reise in Richtung **Lyon** fortgesetzt.

C 2 Das Englische Coupé "Genf 1"

Nannte Casanova: *voiture*.



Hier eine **englische Post Chaise**, ohne Kutscherbock, mit vier Stahlfedern. Zeichnung von Paul Sandby, 1763. - Foto: Windsor Castle, Royal library.

Möglicher Hersteller: Christopher Reeves, Coachmaker, London.

Typ und Modell: wahrscheinlich, wie der Wagen zuvor, ein Post Chariot "GT".

Vorbesitzer: Henriette, in Genf.

Vermittler: Bankier Tronchin, Genf.

Kaufpreis: unbekannt; Tausch gegen den Wagen "Cesena".

Strecke: 755 km. Genf - Evian - Gr.St.Bernhard-Pass - Aosta - Turin - Parma - Bologna - Fusina (Venedig).

Zeit: Januar bis Februar 1750.

Nachbesitzer: N.N.

Letzter Standort: Fusina.

Henriette fort, Casanova allein in Genf :

(3/V/110) Am folgenden Tag reiste ich mit einem Diener, den Monsieur Tronchin mir verschafft hatte, nach **Italien** ab. Trotz der schlechten Jahreszeit nahm ich den Weg über den **[Großen] Sankt Bernhard** und überquerte ihn in drei Tagen mit sieben Maultieren, die wir für uns, meinen Koffer **und den Wagen** brauchten, der für meine Geliebte [Henriette] bestimmt gewesen war.

Wieder in Parma:

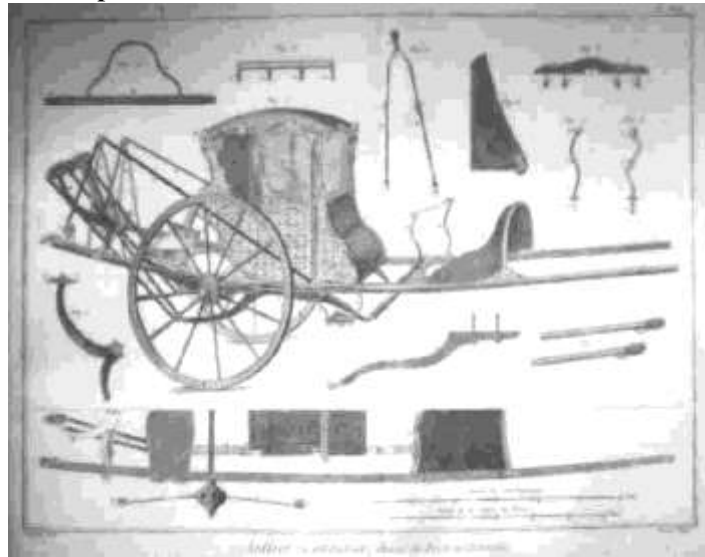
(112) Ich schloß die Tür auf und legte mich wieder ins Bett. "Ein Fremder," teilte er [de la Haye] mir mit, "der einen Wagen braucht, möchte den Ihren kaufen."

"Ich will ihn nicht verkaufen."

(3/VI/124) Zwei oder drei Tage später fuhr ich nach Ferrara, und von dort über Rovigo, Padua und Fusina, wo ich meinen Wagen ließ, nach **Venedig**.

C 3 Die Chaise de Poste "Paris 1"

Nannte Casanova: chaise de poste.



"Chaise de Poste à L'Écrevisse". - Encyclopédie, Paris 1769. Foto: PG.

Hersteller: N.N.; in Frankreich.

Typ: Chaise de Poste (zweirädrig, für eine Person).

Reisegeschwindigkeit: 1. Paris - Dünkirchen: 90 km/Tag.

2. Paris - Antwerpen: 175 km/Tag.

Vorbesitzer u. Kaufpreis: unbekannt.

Strecke: 1.505 km. Paris - Amiens - Dünkirchen - Paris - Cambrai - Brüssel - Amsterdam - Paris.

Zeit: August 1757 bis Januar 1759.

Nachbesitzer: N.N.

Reise von **Paris nach Amsterdam** im Oktober 1758:

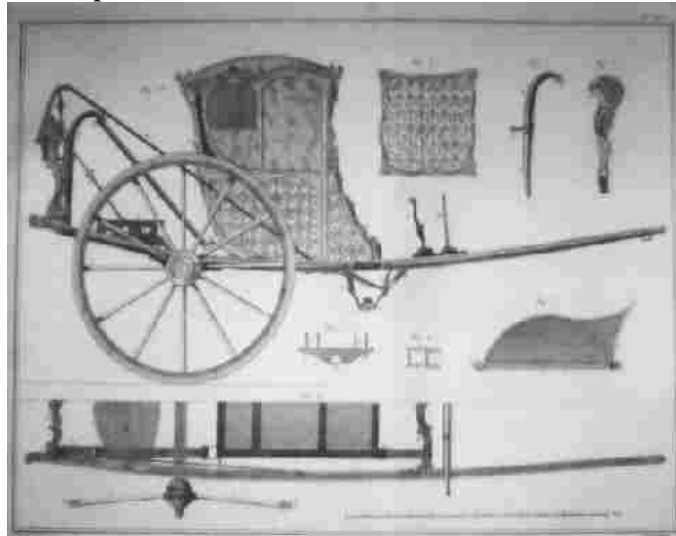
(5/VI/157) Zwei Stunden vor meiner Ankunft in Amsterdam begegnete ich mit meiner zweirädrigen Chaise de Poste, auf der hinten mein Diener saß, einer vierrädrigen Kalesche, die gleich der meinen mit zwei Pferden bespannt war, und in der sich ein Herr mit seinem Diener befand. Der Kutscher des vierrädrigen Wagens verlangte, daß der meine ihm Platz mache; der meine erwiderte, daß er mich dann in den Graben kippen würde, aber der andere gab nicht nach. Ich wandte mich an den Besitzer, einen hübschen jungen Mann, und ersuchte ihn, er möge befehlen, mir Platz zu machen.

"Ich reise mit der Post, Monsieur, und außerdem bin ich Ausländer."

"Monsieur, in Holland genießt die Post keinen Vorrang, und Sie werden zugeben müssen, daß Sie als Ausländer keine höheren Ansprüche stellen können als ich, der ich hier zu Hause bin." Auf diese Worte hin stieg ich aus; bis zu den halben Stiefeln im Schnee stehend und mit dem blanken Degen in der Hand forderte ich den Holländer auf, auszusteigen oder mir Platz zu machen. Er antwortete mir lächelnd, er habe keinen Degen; außerdem würde er sich nicht aus einem so lächerlichen Grunde schlagen. Er sagte, ich solle wieder einsteigen, und machte mir Platz.

C 4 Die Chaise de Poste "Paris 2"

Nannte Casanova: *chaise de poste*.



"Chaise de Poste à Cul de Singe". - Encyclopédie, Paris 1769. Foto: PG.

Hersteller, Typ, Vorbesitzer, Preis: Wie "Paris 1".

Strecke: 1.120 km. Paris - Cambrai - Brüssel - Amsterdam - Kleve - Köln - Worms - Heidelberg - Stuttgart.

Zeit: September 1759 bis April 1760.

1. Nachbesitzer: Der Wirt des Gasthofs "Zum Bären" in Stuttgart.

Verkaufspreis: unbekannt; zur Bezahlung der Hotelrechnung.

2. Nachbesitzer: Der Wiener Gesandte in Stuttgart,
Meinhard Friedrich Ried, Freiherr von Collenberg.

Abreise von Paris nach Amsterdam im September 1759:

(5/XI/296f.) Ich verkaufte meine Pferde, meine Wagen und alle Möbel (...).

Mit hunderttausend Francs in Wechsell [1.000.000 d.] und ebensoviel in Schmuck, reiste ich allein in meiner Chaise de Poste ab; voraus zu Pferd Leduc, der gern in vollem Galopp ritt. Er war ein Spanier, achtzehn Jahre alt, und ich schätzte ihn, weil niemand besser frisierte als er. Ein Schweizer Lakai, ebenfalls beritten, diente mir als Kurier. (...) Ich nahm mir das Buch 'De l'Esprit' von Helvétius in den Wagen mit, das zu lesen ich noch nicht Zeit gehabt hatte.

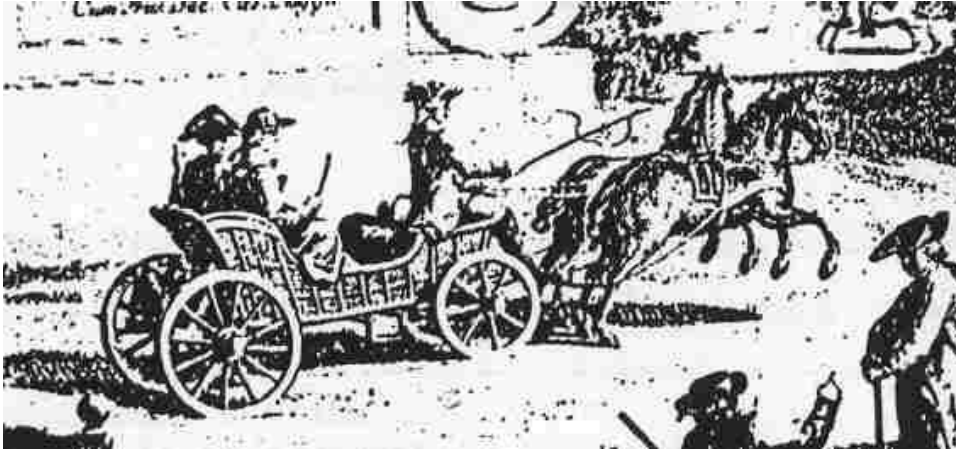
Abreise von Amsterdam nach Deutschland im Februar 1760; Straßenräuber vor Köln:

(6/II/49f.) So reiste ich also in meiner **Chaise de Poste** ab, die ich aus Moerdijk nachkommen ließ (...). Den Schweizer Lakaien, mit dem ich gekommen war, schickte ich nach Paris zurück und nahm nur Leduc auf dem Rücksitz mit. (...).

In **Utrecht** hielt ich mich nur einen Tag auf, um den Ort [Zeist] zu sehen, der den Herrnhutern gehörte, und am übernächsten Tag kam ich mittags in **Köln** an; aber eine halbe Stunde vorher legten fünf desertierte Soldaten, drei rechts und zwei links, ihre Gewehre auf mich an und verlangten meine Börse. Mein Postillon gab, von mir mit der Pistole in der Hand bedroht, dem Pferd die Sporen; die Wegelagerer schossen auf mich, trafen aber nur den Wagen. Sie waren nicht so gescheit, auf den Postillon zu schießen. Hätte ich, wie die Engländer, zwei Börsen bei mir gehabt, von denen die leichtere für beherzte Räuber bestimmt ist, hätte ich sie diesen Elenden hingeworfen; aber da ich nur eine einzige wohlgefüllte besaß, wagte ich mein Leben, um sie zu retten. Mein Spanier wunderte sich, daß ihn die Kugeln, die er an seinem Kopf vorbeipfeifen hörte, nicht trafen.

C 5 Der Offene Wagen "Zürich"

Von Casanova genannt: *voiture ouverte*.



Dieser **offene viersitzige Reisewagen** schmückt eine österreichische Post-Karte aus dem Jahre 1782. - Foto: PG.

Hersteller: N.N., Schweiz.

Typ: Vierrädriger Wagen mit je 2 Sitzen gegenüber.

Reisegeschwindigkeit: Marseille - Toulon: 12 km/h.

Vermittler: Mathias Ott, Wirt des Gasthofs "Zum Schwert" in Zürich.

Kaufpreis: unbekannt.

Strecke: 1.800 km. Zürich - Luzern - Bern - Solothurn - Lausanne - Roche - Genf - Chambéry - Grenoble - (Schiff: Grenoble - Avignon) - Avignon - Valence - Grenoble - Genf - Valence - Avignon - Marseille - Toulon - Antibes.

Zeit: Mai 1760 bis April 1763. War von Oktober 1760 an in Antibes untergestellt;

Monatsmiete: 6 Francs (60 d.), so daß schließlich 180 Francs (1.800 d.) zusammenkamen.

1. Nachbesitzer: Der Mann, der den Wagen in Verwahrung hatte.

2. Nachbesitzer: Giacomo Passano.

Kaufpreis: 4 Louis d'Or (960 d.). Geschenk von Casanova.

Instandsetzungskosten: 1 Louis d'Or.

Weiterfahrt: Nach Lyon über Marseille.

In Zürich gab es nur offene Kutschen:

(6/IV/105f.) [Casanova zu Leduc:] "Sage dem Wirt, ich möchte einen Wagen, der mir für zwei Wochen jeden Tag zur Verfügung steht, außerdem einen guten Lohndiener."

Der Wirt, der Ott hieß und den Titel eines Hauptmanns führte, kam persönlich, um mir zu sagen, daß es in Zürich nur offene Wagen gebe; damit fand ich mich ab.

(6/V/118) Kaum hatte ich Zürich verlassen, mußte ich in **Baden** anhalten, um den Wagen ausbessern zu lassen, den ich gekauft hatte.

In Grenoble:

(7/III/85) (...) kam der Hausmeister herauf, um mir mitzuteilen, es wäre für mich günstiger, auf dem Wasserwege mit einem bequemen Boot, auf dem ich auch meinen Wagen unterbringen könnte, nach **Avignon** zu reisen; das sei auch viel billiger. (...).

Auf dem Boot schlief ich ein; man weckte mich erst in Avignon und geleitete mich zum Gasthof Saint-Omer.

In Antibes:

(7/IV/135) In dieser Stadt mietete ich eine Feluke nach **Genua**, und da ich die Absicht hatte, auf dem gleichen Wege wieder nach Frankreich zurückzukehren, ließ ich meinen Wagen in einem Schuppen einstellen, für den ich schriftlich eine monatliche Miete von sechs Francs [60

d.] vereinbarte."

Wieder in Antibes, nach zweieinhalb Jahren:

(9/II/83f.) Gerade als ich mich anschickte, Postpferde zu bestellen, um zur Nacht in Fréjus zu sein, erschien ein Mann und behauptete, ich schulde ihm zehn Louis [2.400 d.; 80 d. pro Monat] für die **Unterstellung eines Wagens**, den ich vor fast drei Jahren bei ihm gelassen hätte. Ich erinnerte mich augenblicklich, daß das damals gewesen war, als ich Rosalie aus Marseille entführt hatte. Da der Wagen schlecht und keine fünf Louis wert war, begann ich zu lachen und erwiderte, er möge ihn als Geschenk betrachten. Er sagte darauf, er wolle von mir kein Geschenk, er wolle seine zehn Louis. (...).

Da ich einen Wagen für Passano und meinen Bruder [Gaetano] brauchte, dachte ich, das Streitobjekt könnte ihnen von Nutzen sein. Passano ging hin, um ihn sich anzusehen und fand ihn in einem erbärmlichen Zustand; er erwarb ihn für vier Louis, und ich gab noch einen weiteren aus, um ihn für die Fahrt nach Marseille instandzusetzen. Ich konnte erst am Nachmittag abreisen.

C 6 Das Englische Coupé "Pisa"

Nannte Casanova: *voiture anglaise*.



Die "[Lister Chaise](#)" des Shibden Hall Museums in Halifax / England. Gebaut um 1755. Dieser Typ (Post Chaise), aber mit einem Kutscherbock (dann Post Chariot genannt), entspricht weitgehend Casanovas Englischen Coupés. - Foto: Rosalind Westwood, Shibden Hall Museum.

Möglicher Hersteller: Mr. Page, Coachmaker, Lincoln's Inn Fields, London.

Typ, Modell: Post Chariot "GT".

Ausstattung: 1 Klappsitz für 2 Personen.

Reisegeschwindigkeit: Lyon - Paris: 7,5 km/h (180 km/Tag). Florenz - Rom: 7,8 km/h (280 km in 36 St.).

Vorbesitzer: Ein Engländer, in Pisa.

Kaufpreis: unbekannt.

Strecke: 4.340 km. Pisa - Florenz - Rom - Neapel - Rom - Florenz - Bologna - Turin - Mont Cenis - Lyon - Paris - Straßburg - München - Augsburg - Konstanz - Basel - Chaumont - Paris - Metz - Nancy - Paris (Pontcarré).

Zeit: November 1760 - April 1762.

Nachbesitzer: vermutlich Madame d'Urfé.

Letzter Standort: Pontcarré (Schloß von Mme d'Urfé, bei Paris).

Kauf eines weiteren Englischen Coupés:

(7/VII/189) Am nächsten Tag fuhr ich vor dem Mittagessen nach **Pisa** in den Gasthof 'Zum Husaren' und blieb dort zwei Tage. Von einem **Engländer** kaufte ich einen sehr hübschen zweisitzigen Wagen, der außerdem noch einen Klappsitz für zwei Personen hatte. Dieser Engländer führte mich auch bei der berühmten Dichterin Corilla ein, die ich gern kennenlernen wollte.

*Abreise von **Rom** im Dezember 1760:*

(7/IX/253) Nach einem guten Frühstück und einem zärtlichen Abschied von meinem Bruder [Giovanni] reiste ich am nächsten Tag **in meinem schönen Wagen** ab, zusammen mit Abate Alfani. [Mein Diener] Leduc ritt uns voraus. Ich kam zu einem Zeitpunkt nach **Neapel**, als in der ganzen Stadt Aufregung herrschte, weil der Verderben bringende Vulkan mit einem Ausbruch drohte. Bei der letzten Station [Aversa] ließ mich der Postmeister das Testament seines Vaters lesen.

*Der große "Raubüberfall" auf der Poststraße von **Neapel nach Rom** im Januar 1761:*

(7/X/283ff.) Nachdem ich die Dienerschaft des Herzogs großzügig entlohnt hatte, reiste ich ab, wie ich angekommen war. Der Edelmann begleitete mich noch bis zum Schlag meines Wagens; drei oder vier Jahre später ist er gestorben.

Kapitel XI. Mein Wagen bricht zusammen.

Mein Spanier [Leduc] ritt voraus, Don Ciccio Alfani saß neben mir, und ich schlief in dem **ausgezeichneten, mit vier Pferden bespannten Wagen** tief, als ich plötzlich durch einen heftigen Stoß erwachte. Man hatte zu Mitternacht auf der großen Straße gerade hinter **Francolise**, vier Meilen vor **Sant'Agata** [vierte Poststation von Neapel kommend; Post von Sessa Aurunca], den Wagen umgeworfen. Alfani unter mir schrie vor Schmerzen und glaubte, er hätte den linken Arm gebrochen, was sich aber später nur als Verrenkung herausstellte. Leduc war umgekehrt und berichtete, die beiden Postillone seien geflüchtet; sie würden vielleicht Straßenräuber herbeiholen.

Ich kletterte ohne Mühe durch die **Türe über mir** aus dem Wagen; aber der alte Alfani konnte mir mit seinem verletzten Arm nicht folgen und mußte herausgehoben werden. Wir brauchten eine Viertelstunde dazu. Sein durchdringendes Geschrei brachte mich zum Lachen, denn er spickte seine törichten Gebete an seinen Beschützer, den heiligen Franz von Assisi, mit wunderlichen Flüchen.

Ich selbst war es schon **gewohnt, mit dem Wagen umzustürzen**, und so hatte ich mich nicht verletzt. Das liegt nur an der Haltung. Don Ciccio hatte sich vielleicht deshalb den **Arm** verletzt, weil er ihn hatte **hinaushängen lassen** [aus dem Türfenster].

Ich holte aus dem Wagen meine langläufigen Pistolen, da ich nur kurze in der Tasche hatte, meinen Karabiner und meinen Degen. Leduc befahl ich, sein Pferd wieder zu besteigen und bewaffnete Bauern aus der Umgebung gegen Geld zu holen. Inzwischen legte sich Don Ciccio stöhnend auf den harten Boden und war vollkommen außerstande, sich der Diebe zu erwehren; ich machte mich also ganz allein bereit, ihnen mein Geld und mein Leben so teuer als möglich zu verkaufen. Da mein Wagen neben dem Graben lag, spannte ich die vier Pferde aus, band sie im Halbkreis rings um die Räder und die Deichsel und stellte mich mit meinen fünf Feuerwaffen hinter sie.

In dieser verzweifelten Lage mußte ich doch über den armen Alfani lachen, der ebenso röchelte wie ein sterbender Delphin am Meeresstrand, und der die schauerlichsten Verwünschungen ausstieß, als es einer Stute, die mit der Kruppe zu ihm stand, einfiel, ihre Blase auf ihn zu entleeren. Da half nichts; er mußte den ganzen übelriechenden Regen über sich ergehen lassen und mir mein Gelächter verzeihen, das ich nicht zu bezähmen vermochte. Die Dunkelheit der Nacht und ein starker Nordwind machten meine Lage noch verdrießlicher.

Beim geringsten Geräusch, das ich hörte, rief ich 'Wer da' und bedrohte jeden mit dem Tod, der sich mir zu nähern wagte. Ich mußte zwei volle Stunden in dieser tragikomischen Situation ausharren.

Endlich kam Leduc in gestrecktem Galopp und mit lautem Geschrei, gefolgt von einer Schar Bauern, die mit ihren Laternen zu meiner Hilfe herbeieilten. Es waren zehn oder zwölf, alle mit Gewehren bewaffnet und bereit, meinen Anweisungen zu gehorchen.

In weniger als einer Stunde war der Wagen wieder auf die vier Räder gestellt, man spannte die Pferde an und setzte Don Ciccio auf seinen alten Platz. Ich entließ die Bauern reich entlohnt und behielt nur zwei, die mich als Kutscher im Morgengrauen zur **Post von Sant'Agata** brachten. Dort machte ich einen Heidenlärm.

"Wo ist der Postmeister? Hole mir rasch einen Notar, denn man muß sofort ein Protokoll aufnehmen. Ich beanspruche eine Entschädigung; und die Postillone, die mich auf einer **ausgezeichneten Straße** umgeworfen haben, was sie unmöglich ohne Absicht getan haben können, müssen wenigstens zu den Galeeren verurteilt werden."

Ein Stellmacher erschien, untersuchte meinen Wagen und fand, daß eine Achse gebrochen war. Er müsse eine neue anfertigen; deshalb müsse ich wenigstens einen Tag bleiben.

Ohne mir etwas zu sagen, ging Don Ciccio, der einen Wundarzt brauchte, zum Marchese Galiani, den er kannte; dieser kam persönlich, um mich zu bitten, ich solle bei ihm wohnen, bis mein Wagen wieder instandgesetzt war. Ich nahm seine Einladung an. Er befahl sogleich, daß man meinen Wagen in sein Kutschenhaus stellen solle. (...).

Nach dem Abendessen verabschiedete ich mich von allen und reiste bei Tagesanbruch ab, um am nächsten Tag in **Rom** zu sein. Ich hatte auf **sehr guter Straße** nur fünfzehn Poststrecken zurückzulegen.

*Bald darauf, in **Florenz**, entführte Casanova die Corticelli in einem Mietwagen der Post in Richtung **Bologna** und ließ seine Diener Leduc und Costa im Wagen "Pisa" nachkommen, die ihrerseits die Mutter Corticelli und ihren Sohn mitbringen sollten. In **Monghidoro**, der ersten Poststation jenseits der toskanischen Grenze, damals Scaricalasino genannt, traf man sich wieder.*

(7/XII/309) Um vier Uhr morgens legten wir uns zu Bett, nachdem wir befohlen hatten, man solle uns wecken, sobald ein vierspänniger **englischer Wagen** ankomme.

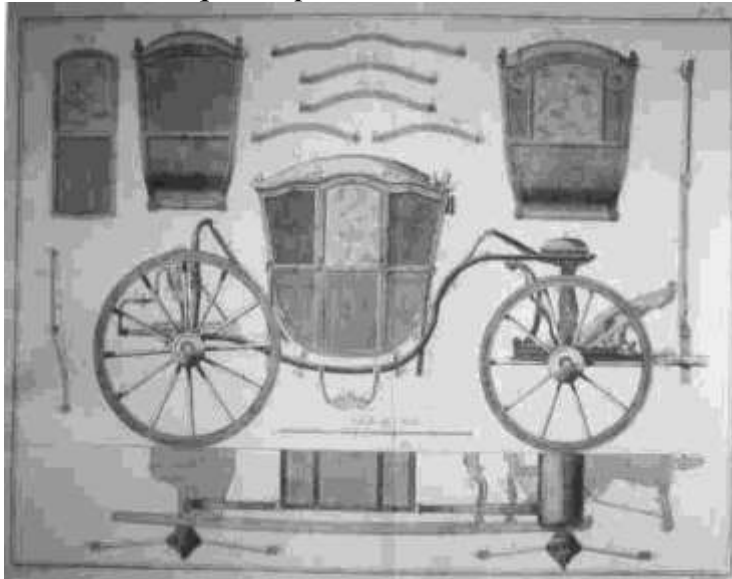
Turin, Mai 1761:

(7/XIII/332) Nachdem ich mir einen Kreditbrief für Augsburg geholt hatte, brach ich auf und überquerte am nächsten Tag den **Mont Cenis**, das heißt ich, Costa, Leduc und **mein Wagen**. Drei Tage später mietete ich mich in **Chambéry** im einzigen Gasthof* ein, in dem alle Reisenden absteigen müssen.

[* Vermutlich das Posthaus in der rue d'Italie, Faubourg Montmélian. Das Gebäude steht noch. Information von Helmut Watzlawick.]

C 7 Die Kutsche "Aachen"

Von Casanova genannt: *voiture à quatre places*.



"Berline de campagne à cul de singe". Hohe Vorderräder - wenn hier auch etwas übertrieben - waren fürs Reisen viel geeigneter als die üblichen kleinen der Berlinen. - Encyclopédie, Paris 1769. Foto: PG.

Hersteller: N.N.

Typ: vermutlich eine viersitzige Berline wie die andere in Aachen gekaufte.

Vorbesitzer: N.N., in Aachen.

Kaufpreis: unbekannt.

Strecke: Zunächst mit der Corticelli, ihrer Mutter und den zwei Zofen der Mme d'Urfé: Aachen - Luxemburg - Soultzbach - Basel - Besancon. Dann mit Casanova: 155 km; Besancon - Col de la Givrine - Genf.

Zeit: Juli 1762.

Nachbesitzer: Der Verkäufer von "Genf 2", der sie in Zahlung genommen hatte, in Genf.

Abreise von Aachen in zwei Kutschen:

(8/III/76f.) Am dritten Tag versah ich Mutter und Tochter [Mimi] mit Reisekleidern, und wir reisten in einer eleganten und bequemen **Berline**, die ich mir verschafft hatte, in fröhlicher Stimmung von **Aachen** ab. (...).

Im Augenblick der Abfahrt verwies ich die Corticelli in einen **viersitzigen Wagen** ["Aachen"], in dem sie mit ihrer Mutter und den zwei Zofen [von Mme d'Urfé] fahren sollte. Bei dieser Aussicht erzitterte sie; ihr Stolz war verletzt, und ich glaubte einen Augenblick lang, sie werde den Verstand verlieren. (...).

(...) Madame d'Urfé (...) zeigte sich sehr erfreut, als sie mich ihr gegenüber und den Schützling des mächtigen Selenis neben sich sitzen sah. Mimi verriet mir auf tausenderlei Weise, wie glücklich sie war, bei mir zu sein.

Abreise von Basel:

(8/IV/91) Am nächsten Morgen war alles bereit, und wir reisten ab, Madame d'Urfé und ich in der Berline, die Corticelli, ihre Mutter und die beiden Zofen im anderen Wagen. In **Besancon** verließ mich Madame d'Urfé mit ihren Dienstboten, und ich nahm am nächsten Tag mit Mutter und Tochter [im Wagen "Aachen"] den Weg nach Genf. Wie immer stieg ich im 'Hotel aux Balances' ab.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil VII:

REISEWAGEN - (Teile III, [VI](#) - VIII) - **Casanovas Wagen (2)** - 8. [Genf 2](#) / ([Henriette...](#)) - 9. [Lyon](#) - 10. [Wesel](#) - 11. [Riga](#) - 12. [Warschau](#) - 13. [Paris 3](#) - 14. [Salerno](#) - II. [Seine Wagen in Paris](#).
(Fortsetzung: Wagen 15. - 17: Teil [VIII](#))

C 8 Das Englische Coupé "Genf 2"

Nannte Casanova: *voiture anglaise*.



Die sehr schöne "**Diligence à l'anglaise**" des *Musée de la Voiture et du Tourisme* in **Compiègne**. Vermutlich in Frankreich um 1775 gebaut. Berlinen-Fahrgestell mit Schwanenhälsen. Der in S-Federn hängende Kasten in der vollendeten Form eines englischen Reiscoupés. - Foto: PG.

Möglicher Hersteller: Richard Grey, Coachmaker, Piccadilly, London.

Typ: Post Chariot.

Modell: "GT de Luxe".

Ausstattung: 2 Klappsitze. Vorhänge.

Neupreis (nach Casanova): ca. 250 Guineas (60.000 d.).

Vorbesitzer: Gebrauchtwagenhändler in Genf.

Kaufpreis: 100 Louis d'or (24.000 d.); Wagen "Aachen" in Zahlung gegeben.

Strecke: 2.080 km. Genf - Lausanne - Genf - Lyon - Chambéry - Mont Cenis - Turin - Mont Cenis - Genf - Mont Cenis - Turin - Mailand - Genua - (Schiff: Genua - Antibes) - Antibes - Marseille - La Croix d'Or - Avignon - Lyon - Pont-de-Beauvoisin.

Zeit: August 1762 - Mai 1763.

1. Nachbesitzer: Marcolina.

Weiterfahrt: Nach Venedig.

2. Nachbesitzer: Procuratore Francesco II. L. Morosini.

Verkaufspreis: 1.000 Dukaten im Wert von 1.000 Écus (30.000 d.).

Kauf eines Englischen Coupés in Genf :

(8/IV/93) Als der Syndikus und ich abends zu den reizenden Cousins fuhren, entdeckte ich einen zum Verkauf stehenden **hübschen englischen Wagen** und tauschte ihn mit einem Aufgeld von hundert Louis gegen den meinen um.

Ausflug nach Lodi:

(8/IX/269) Ich setzte mich auf den **Klappsitz** meines Wagens und hielt den Sohn der Contessa, der auf einem großen Kissen schlief, auf den Knien.

Die denkwürdige Reise von Genua nach Lyon:

Von Genua nach Antibes hatte Casanova vier Mitreisende: Seinen Bruder Gaetano, die jungen Damen la Crosin aus Marseille und Marcolina aus Venedig, sowie den Miniaturenmaler Passano.

(9/II/72) Meine **Feluke** war groß, hatte zwölf Ruderer und war mit einigen Steinmörsern und vierundzwanzig Gewehren ausgerüstet, damit wir uns allenfalls gegen ein Seeräuberschiff verteidigen konnten. [Mein Diener] Clairmont hatte **meine Koffer und meinen Wagen** so geschickt unterbringen lassen, daß darin fünf Matratzen in ihrer ganzen Länge Platz hatten und wir uns **wie in einem Zimmer** hätten niederlegen und sogar ausziehen können. Wir hatten dicke Kopfkissen und große Decken. Ein langes Segeltuchzelt bedeckte die ganze Barke, und an den beiden Enden der Querstange, die das Zelt trug, waren zwei Lampen aufgehängt. (...) Clairmont servierte uns eine ausgezeichnete Bouillon aus Tabletten, die ich immer bei mir hatte.

In Mentone:

(78ff.) Wir betraten die Feluke; der Offizier war von meinem **schönen Wagen** entzückt und machte sich daran, ihn zu untersuchen. (...).

Um vier Uhr sahen wir Nizza liegen und um sechs Uhr gingen wir in **Antibes** an Land. Clairmont sorgte dafür, daß alles in mein Zimmer geschafft wurde, was ich auf der Feluke gehabt hatte; am nächsten Tag wollte er dann **meinen Wagen wieder zusammenbauen lassen**.

Hinter dem Croix d'Or simulierte Casanova eine Wagenpanne, um Henriette wieder treffen zu können.

Abreise von Marseilles:

(9/IV/120f.) Am nächsten Tag brachen wir [Casanova und Marcolina] mit der Absicht auf, die ganze Nacht durchzufahren und erst in Avignon Station zu machen; doch um halb sechs Uhr, eine Meile hinter **Croix d'Or, riß die Verankerung der Deichsel an meinem Wagen**, so daß wir einen Stellmacher benötigten. Wir mußten warten, bis uns einer aus der nächsten Ortschaft zu Hilfe kam. Clairmont erkundigte sich in einem **hübschen Haus** [Henriettes Schloß, vermutlich *Valabre*], das zu unserer Rechten am Ende einer dreihundert Schritt langen Allee stand.

Ich hatte nur einen einzigen Postillon [normal zwei] und erlaubte ihm nicht, die vier allzu lebhaften Pferde allein zu lassen. Clairmont kam von diesem Haus mit zwei Bediensteten zurück, von denen mich der eine im Auftrag seines Herrn einlud, bei ihm auf den Stellmacher zu warten. (...).

Man band die Deichsel mit Stricken fest; ich überließ alles weitere Clairmont und ging zu Fuß mit Marcolina zu dem Haus. Man hatte bereits nach einem Stellmacher geschickt, und der Wagen folgte uns langsam nach.

(123) Ein Diener kam mit der Nachricht, der Stellmacher sei im Hof und behauptete, er benötige wenigstens vier Stunden, um den Wagen wieder gebrauchsfähig zu machen. Da bat ich um

die Erlaubnis hinunterzugehen und sah mir die Sache an. Der Stellmacher wohnte eine Viertelmeile entfernt; ich dachte zuerst daran, die Deichsel mit Stricken an die Vorderachse zu binden und den Wagen hinzufahren. Aber der Herr, der uns willkommen geheißen hatte, bat mich im Namen der Comtesse [Henriette], in ihrem Haus zu soupieren und die Nacht zu verbringen, denn wenn ich zum Stellmacher führe, sei das für mich unbequem; ich käme erst in der Dunkelheit hin, und der Stellmacher, der bei Kerzenlicht arbeiten müßte, würde alles schlecht machen. Er überzeugte mich; ich sagte dem Stellmacher, er solle nach Hause gehen und bei Tagesanbruch mit allem nötigen Werkzeug zurückkommen.

(124) Am nächsten Morgen stand ich frühzeitig auf, um den Stellmacher bei seiner Arbeit anzuspornen. Man brachte mir den Kaffee an meinen Wagen, und als alles bereit war, fragte ich, ob Madame schon zu sprechen sei, denn ich wollte mich bedanken. (...) Nachdem ich mich in Dankesbezeugungen erschöpft und jedem Diener, der sich zeigte, einen Louis gegeben hatte, fuhr ich ab.



Henriette oder Das Geheimnis des Goldenen Kreuzes.



Die Identifizierung von Casanovas größter Liebe, Henriette aus Aix-en-Provence, scheint nun geglückt zu sein, jedenfalls wenn man - wie ich - den Forschungen des **Dr. Louis André**, ebenfalls Aix, folgt. Er ließ mir vorab seinen Artikel (Sous le Masque d'Anne d'Archi: Adélaïde de Gueidan. In: L'Intermédiaire des Casanivistes, Nr. 13, Genf 1996), Dokumente und Fotos zukommen, so daß ich hier seine Lösung des vielleicht berühmtesten casanovistischen Rätsels schildern kann.

Casanova gibt uns zwei scheinbar klare Hinweise auf die wirkliche Henriette, nämlich, als er in den Memoiren die Lage des "schönen Hauses" beschreibt, wo er sie 1763 traf: "eine Meile hinter dem **Croix d'Or**" (in Richtung Aix), und 1769, als er von Aix zum gleichen Haus fuhr, "eine und eine halbe Meile vor dem Croix d'Or". Warum erwähnt er diese kleine Wirtschaft an der Poststraße zwischen Marseille und Aix am Abzweig nach Bouc-Bel-Air (früher Albertas)? Sagt er die Wahrheit mit den Entfernungsangaben? Welches der vielen Landhäuser, Bastides und Schlösser in der Gegend ist das richtige Haus? Schon immer schien "La Croix d'Or" der Schlüssel zur Lösung des Geheimnisses zu sein, wie zwei veröffentlichte Versuche (Samaran, Watzlawick) zeigen.

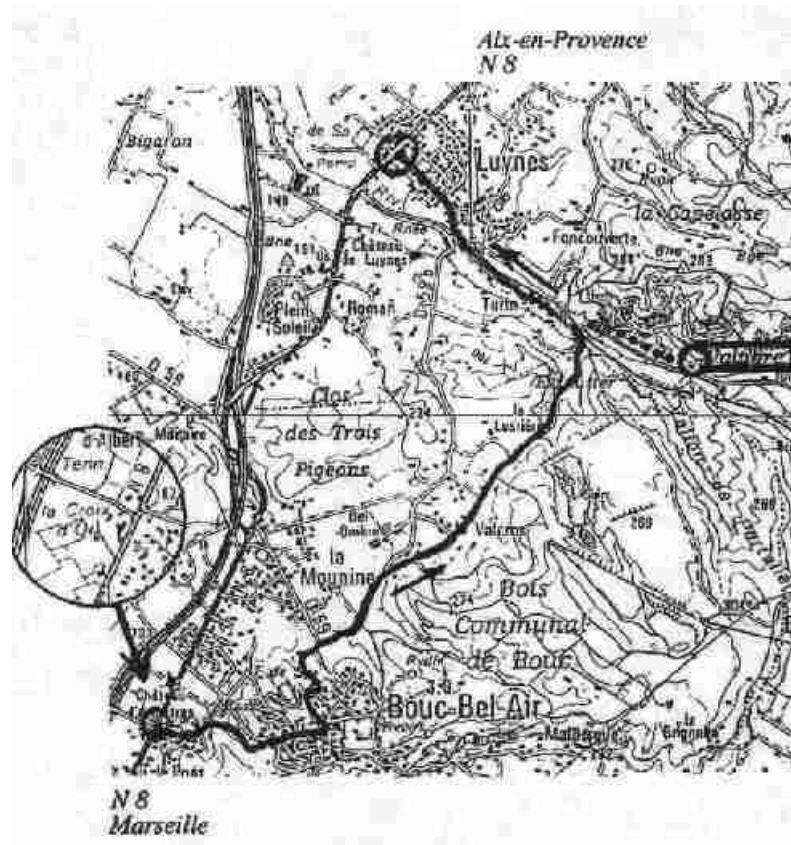


Jedoch könnte noch ein weiterer Hinweis auf Henriette von Bedeutung sein, nämlich, dass sie laut Casanova meisterlich **Cello** spielte. Dr. André suchte nach einer solchen Dame, und tatsächlich fand er im Musée Granet in Aix-en-Provence ein Ölgemälde (hier ein Ausschnitt) von Nicolas de Largillière (Paris, 1656 - 1746) mit dem Titel "Adélaïde de Gueidan und ihre jüngere Schwester am Cembalo" (Foto: Musée Granet / Louis André).

Der Putto unten, der vor ein Cello plaziert ist, scheint mit der Geste seiner Hand sagen zu wollen: "... und Adélaïde spielt Cello!" In jenen Zeiten, sagt Dr. André, war es nämlich unfein, eine Dame mit einem Cello zwischen ihren Beinen abzubilden.

Adélaïde de Gueidan wurde in Aix am 14. Dezember 1725 geboren, und starb am 2. Dezember 1786 in La Palud (Alpes de Haute Provence), Residenz ihres Ehemannes und Herrn dieser Gegend, Pierre Louis de Demandolx. Ihre Cembalo spielende Schwester Polyxène Julie wurde am 7. Oktober 1728 geboren.

Dr. André gelang der Nachweis, dass Adélaïdes Lebenslauf zu Casanovas Mitteilungen in keinem Widerspruch steht, ja mehr noch, verschiedene Umstände (auf die ich hier nicht weiter eingehe) tragen den Charakter von Beweisen, wie insbesondere der verwandtschaftliche Bezug zu Mr Antoine, der Henriette in Parma wiedererkannt hatte. Und auch das "schöne Haus" bei La Croix d'Or hatte Dr. André schnell gefunden:



Im Gegensatz zu seinen Worten in den Memoiren muss Casanova den wirklichen Namen von Henriette gekannt haben, und wo er sie antreffen konnte: im **Chateau de Valabre** ihres Vaters, Gaspard de Gueidan (Präsident von Mortier am Parlament der Provence in Aix). Zu diesem Zweck verließ er die Poststraße Aix - Marseille (heute N 8) bei **la Croix d'Or** (auf der Karte im Kreis hervorgehoben), und genau "une lieue" (eine Meile, 4,5 km) weiter kam er zur Allee, an deren Ende das Schloß stand. Hier simulierte er einen Wagenunfall, um wie aus Zufall die Bewohner einschliesslich Henriette treffen zu können, was auch gelang.

Bekanntlich verbrachte Casanova dann die Nacht im Schloss allein, während seine

Freundin Marcolina in den Armen von Henriette bzw. Adélaïde lag...

Vgl.: 1) *André, Louis Jean*: MEMOIRES DE L'ACADEMIE DES SCIENCES (...) Nouvelle série, Tome 6, Aspects du XVIIIe siècle Aixois (...). Aix-en-Provence 1999. ISBN 2-906280-07-0. **Inhalt:** I. Un épisode provençal de la guerre de succession d'Autriche (...). II. Une Aixoise du XVIIIe siècle: Adélaïde de Gueidan. III. Monsieur Farussi à Aix-en-Provence. **IV. Sous le masque d'Anne d'Archi, Adélaïde de Gueidan (...).**

2) Louis André, Casanova à Aix-en-Provence. In: *Le Courrier d'Aix*, 26.12.1998.

Wenige Tage darauf gelangten Casanova und Marcolina nach Lyon. Ihre Ankunft schildert Marie de Nairne in einem Brief, den sie an ihren Verlobten, den schottischen Baron Michel de Ramsay, am 28. Mai 1763 schrieb (Compigny des Bordes, S.2; dort schon die fehlenden Stellen.)

:

"(...) Dieser betäubende Reisende kam in einer Berline im Hotel du Parc zu Lyon gegen fünf Uhr abends an. Er machte sofort einen Höllenspektakel, weil man ihm nicht das Zimmer gab, das er angeblich vorausbestellt hatte. Sein Diener sah sehr bärbeißig aus, wie er.(...) Bei Tisch aber war er schon gleich bei der Suppe in reizender Laune, redete von tausend verschiedenen Dingen und sprühte bei hundert Themen von Geist. Wir hingen an seinen Lippen.(...) Der Chevalier d'Agis, der in seiner Nähe saß, brannte vor Begierde, diese außergewöhnliche Persönlichkeit kennenzulernen.(...) Er war groß, gebräunt und gekleidet wie ein vornehmer Herr. Schwere Ringe blitzten an seinen Fingern. Seine fremdländische Aussprache war das Drolligste, das man sich vorstellen kann. Eine sehr schöne junge Frau, gleichfalls braun, mit blitzenden Zähnen und derselben italienischen Aussprache, die mit ihm in der Kutsche gekommen war, schüttelte sich vor Lachen bei den Geschichten, die er zu unserer Erheiterung zum besten gab.(...) Nachdem die Tafel aufgehoben war, schlug er ein kleines Spiel vor. Herr de Longuemare hielt die Bank. Der Chevalier verlor zwanzig Louisdor, Herr de Longuemare vielleicht hundert und der wunderliche Unbekannte gewann einige Goldrollen.(...) Bevor wir schlafen gingen, bot er den Damen Bonbons an, und jetzt endlich konnte der Chevalier d'Agis sich, wie er es gewünscht hatte, mit ihm unterhalten.(...) Es war Herr von Casanova aus Venedig.(...)"

Weiterhin in Lyon. Casanova hatte beschlossen, Marcolina zusammen mit durchreisenden venezianischen Gesandten heimzuschicken. Mit umgerechnet 400.000 Baiocchi wollte er ihre Zukunft sichern (was auch gelang), und gab ihr noch seinen Wagen mit:

(9/V/163ff.) "Ich muß veranlassen," sagte Signor Querini, "daß mein Kammerdiener in einem anderen Wagen fährt, denn meine Kutsche hat nur zwei Sitze."

"Eure Excellenz, es bedarf keiner Vorkehrungen," warf ich ein, "denn Marcolina hat einen eigenen Wagen, in dem sich [ihre Zofe] Signora Veneranda sehr wohl fühlen wird, und in dem sie auch alle ihre Koffer unterbringen kann."

"Du willst mir also auch noch deinen Wagen schenken?" fragte Marcolina.

Ich konnte ihr nicht antworten. Ich tat, als müsse ich mich schneuzen, und trat ans Fenster, um meine Tränen zu trocknen.

(So sehr liebte Casanova seinen Wagen...)

(...). Die Abreise war für den übernächsten Tag festgesetzt. Wieder in unserem Zimmer angelangt, war ich untröstlich, zog mich um und gab Clairmont den Befehl, den Wagen zu überprüfen und für eine lange Reise instandsetzen zu lassen. Ich warf mich in einem Hausrock auf das Bett und hörte nicht auf alle durchaus vernünftigen Einwände Marcolinas.

"Denke daran, daß nicht ich dich verlasse, sondern daß du mich fortschickst," sagte sie.

Gegen sechs Uhr erschienen Signor Morosini und Signor Querini im Hof und blieben, bevor

sie heraufkamen, **bei meinem Wagen stehen**, den der Stellmacher überprüfte. Sie sprachen mit Clairmont, dann machten sie uns ihren Besuch. Ich bat sie um Verzeihung, daß ich so nachlässig gekleidet sei. Die Betrachtungen Signor Querinis über die Menge der Schachteln Marcolinas, die im Wagen Platz finden sollten, brachten mich zum Lachen, mehr aber noch sein Erstaunen, als er erfuhr, daß es sich um den Wagen handelte, den er eben gesehen hatte, **denn er war sehr hübsch**. Signor Morosini sagte zu Marcolina, er würde ihr, wenn sie ihn gleich nach der Ankunft in Venedig verkaufen wolle, tausend Dukaten dafür geben, was tatsächlich tausend französischen Talern entsprach; er war das Doppelte wert. (...). (...). wir fuhren schon um acht Uhr zu ihnen, um der Signora Veneranda Zeit zu geben, alles Nötige im Wagen zu verstauen. (...).

Ich legte Stiefel und Sporen an und sagte zu Clairmont, ich würde am nächsten Tag zurück sein; als Marcolina bereit war, stieg ich zu ihr in den Wagen, und wir fuhren zu den Gesandten. (...).

(...) bei der Abfahrt [am nächsten Morgen] setzte ich mich auf den **Klappsitz** gegenüber meiner Liebsten, die ich mir von der Seele riß, und der Signora Veneranda, die uns lange damit unterhielt, die Schönheit und Bequemlichkeit dieses Wagens über alle Maßen zu preisen und von ihrem Glück zu schwärmen, daß man sie, wie ihr Herr gesagt habe, für die Frau des Gesandten halten würde, **denn die anderen Wagen waren nichts im Vergleich mit dem unseren**.

Während man uns in Bourgoin andere Pferde anspannte, tranken wir Kaffee, und die Gesandten setzten fest, daß sie nur noch bis **Le Pont de Beauvoisin** fahren würden, denn Signor Querini fuhr nicht gern in der Nacht. (...).

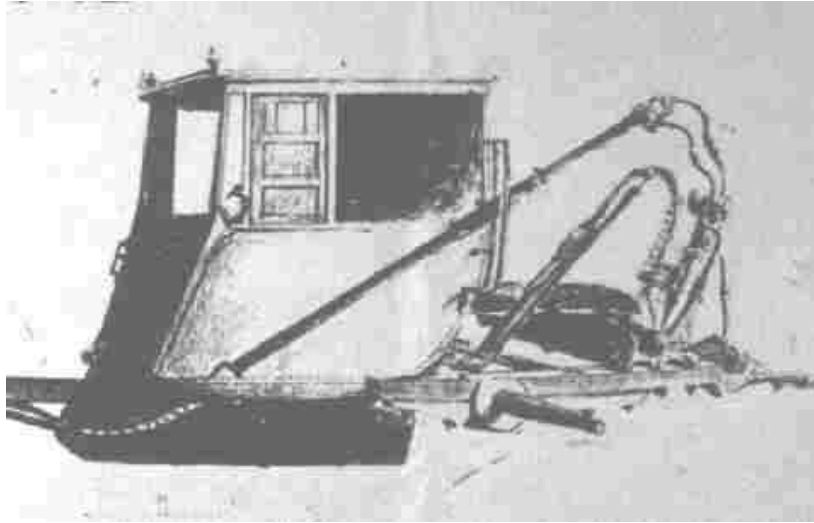
Die Pferde waren angespannt, und auch das von mir bestellte gesattelte Pferd stand bereit, mit dem ich nach La Tour-du-Pin [zweite Post Richtung Lyon] zurückreiten wollte. Nach einer in Eile getrunkenen Tasse Kaffee gingen wir hinunter, und ich verabschiedete mich von ihren Excellenzen und allen übrigen. Schließlich umarmte ich Marcolina zum letzten Mal. Als ich sie nach elf Jahren endlich wiedersah, war sie glücklich. Nach diesem Abschied am Wagenschlag bestieg ich mein Pferd und wartete in ihren Anblick versunken, bis der Postillon losfuhr. Dann spornte ich mein Pferd zu einem wilden Galopp und hoffte, es würde stürzen und mich unter sich begraben; aber der Tod kommt nie, wenn ein Unglücklicher ihn herbeisehnt. Ich legte die achtzehn Meilen in sechs Stunden zurück (...).



Die Prokuratoren **Tommaso Querini und Francesco II. Lorenzo Morosini** waren die Botschafter, die am 18. April 1763, nur wenige Wochen vor den hier berichteten Ereignissen, in ihrer "New State Coach" vom Somerset House zu St. James's fuhren, wo sie im Namen der Republik Venedig König Georg III. (etwas verspätet) zu seiner Thronbesteigung gratulierten. - "The Venetian Ambassadors New State Coach in the Public Entry in London April 18th 1763". Victoria and Albert Museum, London. Foto: PG.

C 9 Die Chaise de Poste "Lyon"

Nannte Casanova: *Solitaire*.



Diese **Chaise de Poste** sieht genau so aus wie der von Casanova beschriebene "Solitaire". -
Foto: Rudolf H. Wackernagel, München.

Hersteller u. Typ: Wie "Paris 1".

Modell: Solitaire (bedeutet Einsitzer, aber alle Chaises de Poste waren einsitzig).

Besonderes Merkmal: Keine Trittbretter.

Ausstattung: Dalesme - Federn (André Dalesme, Erfinder von Stahlfedern in Frankreich);
Laternen mit Kerzen auf Federn; 3 Fensterscheiben (wie üblich); innen mit rotem Samt
ausgeschlagen.

Vorbesitzer: N.N., in Lyon.

Zustand: Fast neu.

Kaufpreis: 40 Louis d'or (9.600 d.).

Strecke: 1.215 km. Lyon - Nevers - Paris - Abbéville - Calais - Brüssel - Lüttich - Roermond -
Wesel.

War 9 Monate im Hotel "Au Bras d'Or"* in Calais untergestellt.

Zeit: Juni 1763 bis Mai 1764.

Nachbesitzer: John Beckwith, in Wesel.

Verkaufspreis: Tausch gegen Coupé "Wesel".

Tauschgrund: Die Postpferde in Deutschland waren es nicht gewohnt, in der Gabeldeichsel
zu gehen.

[* Der "Goldene Arm" wird von Nugent erwähnt (Bd. IV, S. 20).]

Kauf eines "Solitaire" in Lyon:

(9/V/167f.) Da ich Ablenkung nötig hatte, beauftragte ich Clairmont, für mich beim Wirt einen
Platz an der allgemeinen Tafel [des Hotel du Parc] zu bestellen und sich auch zu erkundigen,
wo **ein anständiger Wagen zu verkaufen** sei, denn ich wollte sobald als möglich abreisen.
(...).

Ich hatte einen sogenannten **Solitaire mit drei Wagenfenstern** gekauft; er war **zweirädrig
mit Gabeldeichsel und Amadis-Federn***, innen mit rotem Samt ausgeschlagen und fast
neu. Er kostete mich vierzig Louis.

[* Casanova erinnerte sich nicht richtig; die Federn waren bekannt als **à la Dalesme**.]

Zwei große Koffer hatte ich mit der Post nach **Paris** vorausgeschickt und nur ein kleines Gepäckstück mit dem Nötigsten dabehalten; ich wollte am nächsten Tag **in Schlafrock und Nachtmütze** abfahren und meinen Solitaire keinesfalls vor der achtundfünfzigsten Post [das heißt: in Fontainebleau] **auf der schönsten Straße ganz Europas** verlassen. Daß ich allein fuhr, erschien mir wie eine Huldigung an meine liebe Marcolina, die ich nicht vergessen konnte. Bei Tisch sagte mir ein Offizier, ich hätte **diesen Wagen** nur deshalb erwischt, weil er mit den ausgehängten Kundmachungen eine Viertelstunde verloren habe; er hätte schon vor mir achtunddreißig Louis geboten und auch auf vierzig erhöhen wollen, aber mein Diener hätte sie bereits bezahlt. Als er mich nach dem Zeitpunkt meiner Abreise fragte, erwiderte ich, am nächsten Tag wolle ich um sechs Uhr früh aufbrechen und rechne damit, in achtundvierzig Stunden in Paris zu sein.

Aber es kam alles ganz anders. Abfahrt in Lyon:

(174f.) Ich stieg in meinen Einsitzer, Adele setzte sich zwischen meine Beine, [ihr Vater] Moreau kletterte hinten auf, Clairmont bestieg sein Pferd und so fuhren wir ab. Es war neun Uhr.

Adele saß anfänglich sehr steif; ich forderte sie auf, sich bequemer zu setzen, und sie tat es. Sie irritierte mich nur, weil ich sah, wie unbehaglich ihr Platz war; sie konnte sich mit dem Rücken nur an mich anlehnen, und ich fand, ich dürfe sie zu dieser Ungezwungenheit nicht ermutigen, die allzu leicht Folgen haben konnte. Ich unterhielt mich mit ihr ohne jeden Hintergedanken bis **l'Arbresle***, wo wir während des Pferdewechsels natürlicher Bedürfnisse halber ausstiegen.

[* Heutiger Name (zweite Post nach Lyon); früher: **La Bresle**; Casanova schrieb versehentlich "La Bresse".]

Dann kletterte Adele nach mir in den Wagen, und ich reichte ihr die Hand, um ihr über die große Stufe heraufzuhelfen, denn diese Wagen haben **keine Trittbretter**. So war Adele gezwungen, genau vor meinen Augen die Röcke zu raffén und das Bein sehr hoch zu heben; dabei erblickte ich schwarze Kniehosen an Stelle ihrer weißen Schenkel. Dieser Anblick mißfiel mir; ich sagte zu ihrem Vater, der ihr von rückwärts half:

"Monsieur Moreau, Adele trägt ja schwarze Hosen."

Sie errötete, und ihr Vater erwiderte lachend, glücklicherweise habe sie nur ihre Hosen sehen lassen.

Diese Antwort gefiel mir; aber die Sache an sich ärgerte mich, denn den Einfall, Hosen anzuziehen, kann man in Frankreich bei einem Mädchen nur als sehr ungebührlich bezeichnen, falls es nicht **ein Pferd** besteigen muß; und selbst dann verzichtet ein bürgerliches Mädchen auf Hosen und begnügt sich damit, ihre Röcke richtig zu ordnen. Ich glaubte, in Adeles Hosen eine beleidigende Absicht, eine schützende Vorkehrung zu entdecken. Ihre Sorge war zwar verständlich, aber sie hätte sie sich keinesfalls machen dürfen. Dieser Gedanke verdarb mir die Laune, und ich sprach bis **Saint-Symphorien** [sechste Post] nichts (...).

Auf dem Weg nach London, in Calais:

(9/VII/204) Gleich nach meiner Ankunft rief ich den Wirt und ließ mir die Übernahme meiner **Chaise de Poste** bestätigen, die ich mit einer schriftlichen Anweisung bei ihm ließ; auch sicherte ich mir sogleich ein Schiff, um es zu einer mir zusagenden Stunde zur Verfügung zu haben.

Neun Monate später:

(10/II/42) In **Calais** ging ich an Land und legte mich sogleich im Gasthof 'Au Bras d'Or', wo meine **Chaise de Poste** stand, ins Bett.

Deutsche Postpferde waren nicht an Gabeldeichseln gewohnt:

(47) (...) und so reiste ich in meiner **Chaise** weiter, die mich immer mehr zur Verzweiflung brachte, weil die **Postpferde** nicht gewohnt waren, in einer **Gabeldeichsel** zu gehen; in **Wesel** entschloß ich mich, sie zu verkaufen. Kaum war ich im Gasthof angekommen, legte ich mich ins Bett und sagte Daturi, er solle sich erkundigen, wer sie mir gegen einen **vierrädrigen Wagen** [mit einzelner Deichsel] eintausche.

C 10 Das Coupé "Wesel"

Nannte Casanova: *voiture à quatre roues.*



Ein **Englisches Coupé**, vermutlich um 1770 in Paris gezeichnet. Fahrgestell mit einem Langbaum und zwei Schwanenhälsen. - Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne. Foto: PG.

Möglicher Hersteller: William Holliday, Coachmaker, Long Acre, London.

Typ: Wahrscheinlich ein Post Chariot.

Reisegeschwindigkeit: Wesel - Berlin: 4,5 km/h.

Vorbesitzer: General John Beckwith, London (wo Casanova ihn kennengelernt hatte), dann in Wesel stationiert.

Kaufpreis: Tausch gegen die Chaise de Poste "Lyon".

Strecke: 610 km. Wesel - Minden - Hannover - Braunschweig - Wolfenbüttel - Braunschweig - Magdeburg - Potsdam - Berlin.

Zeit: Mai bis September 1764.

Nachbesitzer: Giovanna Denis, geb. Corrini, in Berlin.

Verkaufspreis: unbekannt.

Kauf eines Coupés in Wesel:

(10/II/47) (...) in Wesel entschloß ich mich, sie [die Chaise de Poste "Lyon"] zu verkaufen.

Kaum war ich im Gasthof angekommen, legte ich mich ins Bett und sagte Daturi, er solle sich erkundigen, wer sie mir gegen einen vierrädrigen Wagen eintausche.

Am nächsten Morgen erschien zu meiner Überraschung General Beckwith in meinem Zimmer. Nach den üblichen Fragen und Besserungswünschen sagte der General, er werde selbst meine Chaise kaufen und mir einen anderen **bequemen Wagen** geben, mit dem ich durch ganz Deutschland reisen könne; wir wurden sogleich einig.

C 11 Der Schlafwagen "Riga"

Von Casanova genannt: Schlafwagen.



Russischer **Reise- und Schlafwagen**. Casanovas "Schlafwagen" aber, ein Wohnmobil, war wohl ganz geschlossen; in historischen Filmen habe ich solche "Hauswagen" gesehen, aber noch keine Abbildung gefunden. - Ausschnitt einer Radierung von J. Ph. Lebas: "Vue de St.Petersburg", 1778. Foto: Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek.

Hersteller: N.N., Rußland.

Typ: Russischer Hauswagen; "Wohnmobil".

Baujahr: unbekannt; nach Einschätzung des Hafenzollamts in Riga "alt" (daher kein Zoll zu zahlen).

Vorspann: 6 Pferde.

Platz bzw. Betten für: 2 Personen.

Zubehör: Schlittenkufen.

Reisegeschwindigkeiten: 1. Als Schlitten mit Postpferden: 10 km/h (240 km/Tag).

2. Als Kutsche: Mit den 6 Pferden des Iswoschtschiks: 115 km/Tag;

mit Postpferden auf verregneten Straßen: 75 km/Tag.

Vorbesitzer: Vincenzo Campioni, in Riga.

Kaufpreis: nicht bekannt, vielleicht Geschenk.

Strecke: 3.250 km. Riga - Narwa - St. Petersburg - Nowgorod - Moskau - St. Petersburg - Riga - Königsberg.

"Camping": in Krasnoje Selo, drei Tage.

Zeit: Dezember 1764 bis September 1765.

Nachbesitzer: N.N., in Königsberg.

Verkaufspreis: unbekannt.

"Kurze Reise" von **Riga nach St. Petersburg** (590 km):

(10/V/108f.) Campioni überließ mir seinen **Schlafwagen**; so war ich genötigt, **sechsspännig** nach **Petersburg** zu fahren. (...).

Ich fuhr Tag und Nacht, ohne meinen Schlafwagen je zu verlassen, und gelangte in sechzig Stunden nach Petersburg. Die Reise ging so schnell, weil ich in Riga im voraus alle Posten bezahlt hatte, was mir einen Postgeleitbrief des Gouverneurs von Livland, eines gewissen Marschall Braun, verschaffte. Die Entfernung [590 km] entspricht etwa der von Lyon nach Paris [450 km], denn die französische Meile [4,5 km] ist ungefähr so viel wie viereinviertel Werst [stimmt: 1 Werst: 1,07 km; trotzdem hat er sich verrechnet...]. Auf dem Sitz neben dem Kutscher saß ein französischer Diener, der sich angeboten hatte, mich bis Petersburg unentgeltlich zu bedienen, wenn ich ihm erlaube, daß er vorn auf meinem Wagen mitfahre.

(...).

Der junge Lambert lag neben mir in meinem Schlafwagen und tat nichts als essen, trinken und schlafen, ohne je ein Wort zu sprechen; denn bestenfalls konnte er etwas über mathematische Probleme hervorstottern, für die ich mich nicht zu jeder Tageszeit interessierte. (...).

Während der **kurzen Reise** [sic!] von Riga nach Petersburg hielt ich nur ein einziges Mal eine halbe Stunde in **Narwa** an, wo ich einen Paß vorzeigen sollte, den ich nicht hatte. Ich sagte zu dem Beamten, da ich Venezianer sei und nur zu meinem Vergnügen reiste, hätte ich einen Paß nicht für notwendig gehalten, weil meine Republik mit keiner anderen Macht im Krieg stehe, und es in Venedig keinen russischen Gesandten gebe.

Reise von St. Petersburg nach Moskau (750 km):

(10/VI/135ff.) Als alles für meine Reise nach **Moskau** bereit war, setzte ich mich mit [meiner Freundin] Zaira in meinen **Schlafwagen**; einen russisch und deutsch sprechenden Diener ließ ich hinten aufsitzen. Für achtzig Rubel [4.320 d.] verpflichtete sich ein Iswoschtschik [Lohnkutscher], mich mit sechs Pferden in sechs Tagen und sieben Nächten nach Moskau zu bringen. Das war billig, und da ich nicht mit der Post fuhr, konnte ich keine größere Geschwindigkeit erwarten, denn die Reise betrug zweiundsiebzig russische Posten, was ungefähr fünfhundert italienischen Meilen [750 km] entspricht. Mir erschien das unmöglich, aber das war seine Sache. (...).

Wir gelangten in achtundvierzig Stunden nach **Nowgorod**, wo uns der Iswoschtschik eine fünfstündige Ruhepause gestattete.

*[Wie der Iswoschtschik erfolgreich eine **Kolik** bekämpft:]*

Dort erlebte ich etwas Überraschendes. Der Mann zeigte sich, als wir ihn zu einem Glas einluden, sehr bedrückt. Er sagte zu Zaira, **eines seiner Pferde wolle nicht fressen**, und er sei verzweifelt, denn wenn es nicht fresse, könne es sicher auch nicht laufen. Wir gingen mit ihm hinaus und in den Stall hinüber; dort stand das Pferd matt, unbeweglich und ohne Appetit. Sein Herr begann, ihm in sanftestem Ton eine Ansprache zu halten, und blickte es dabei mit einer Zärtlichkeit und Hochachtung an, die das Tier rühren und zum Fressen bewegen mußten. Nach dieser Ansprache küßte er das Pferd, ergriff es beim Kopf und steckte diesen in die Krippe, doch vergeblich. Nun begann der Mann zu weinen, aber so, daß ich für mein Leben gern gelacht hätte; denn offenbar hoffte er, das Pferd durch seine Tränen zu erweichen. Nachdem er ausgiebig geweint hatte, küßte er das Tier wiederum und steckte von neuem dessen Kopf in die Futterkrippe, doch abermals vergeblich. Nun geriet der Russe außer sich vor Wut über eine solche Verstocktheit seines Pferdes und schwor, sich zu rächen. Er zog es aus dem Stall, band das arme Tier an einen Pfahl, nahm einen großen Stock und verprügelte es eine Viertelstunde lang mit aller Kraft. Als er nicht mehr konnte, führte er es in den Stall zurück, steckte den Kopf des Pferdes in die Krippe; da fraß es auf einmal mit unersättlichem Hunger, und der Iswoschtschik lachte, tanzte und gebärdete sich ganz ausgelassen. Ich war höchst erstaunt. Das konnte wohl nur in Rußland geschehen, wo der Stock alles vermag, sogar Wunder zu wirken. Doch glaube ich immer noch, daß das bei einem Esel nicht möglich gewesen wäre, der Stockschlägen viel beharrlicher widersteht als ein Pferd. (...).

Wir kamen pünktlich in Moskau an, wie es unser Mann versprochen hatte. Wir hätten, stets mit den gleichen Pferden, unmöglich schneller dort sein können; doch mit der Post reist man rascher.

*Zurück in St. Petersburg. Manöver in **Krasnoje Selo**:*

(149) Wir kamen um acht Uhr morgens hin, und an diesem ersten Tag fanden Aufmärsche [zur Infanterieparade] statt, die bis Mittag dauerten; dann fuhren wir vor einem Wirtshaus vor und ließen uns das Essen in den Wagen bringen, denn das Haus war so voll, daß wir keinen Platz gefunden hätten. Nach dem Essen ging mein Kutscher überall herum, um eine

Unterkunft zu suchen, fand jedoch keine. Ich ließ mich nicht beirren und entschloß mich, da ich nicht nach Petersburg zurückkehren wollte, **in meinem Wagen zu wohnen**. Das tat ich die ganzen drei Tage, und alle, die für sehr schlechte Unterkünfte sehr viel bezahlt hatten, fanden das ausgezeichnet. Melissino sagte mir, die Zarin habe meinen Ausweg sehr vernünftig gefunden. Auf diese Weise hatte ich ein **fahrbares Haus** ["maison ambulante"] und stellte mich überall dort auf, wo ich sicher und bequem die Aufmärsche an diesem Tag sehen konnte. Außerdem war mein Wagen eigens dafür gebaut, um sich mit einer Geliebten wohl zu fühlen, denn er enthielt ein Bett. Ich war der einzige, der bei dieser Parade einen solchen Wagen hatte; man machte mir Besuche, und Zaira als die Dame des Hauses glänzte in russischer Sprache, die ich zu meinem Leidwesen nicht verstand.

*Rückreise nach **Königsberg**, und von dort nach **Warschau**:*

(10/VII/171f.) Nach dieser traurigen Trennung [von Zaira] wurde die Valville meine einzige Freundin, und nach drei oder vier Wochen waren wir zur Abreise bereit. (...).

Da ich in meinen **Schlafwagen** eine gute Matratze und Decken gelegt hatte, schlief ich darin mit der Valville, die diese Art des Reisens ebenso angenehm wie unterhaltsam fand, denn eigentlich lagen wir im Bett.

Am nächsten Tag hielten wir in **Caporja**, um Mittag zu essen, da wir im Wagen genügend Vorräte und gute Weine mitgenommen hatten. (...).

In **Königsberg** verkaufte ich meinen Schlafwagen, und da ich allein geblieben war, mietete ich einen Platz in einem viersitzigen Wagen, der nach **Warschau** fuhr. Meine drei Gefährten waren Polen, die nur deutsch sprachen; so langweilte ich mich sehr die ganzen sechs Tage, die ich für diese unangenehme Reise benötigte. Ich stieg bei Villiers ab, wo ich sicher war, meinen alten Freund Campioni zu treffen.

C 12 Das Coupé "Warschau"

Nannte Casanova: *voiture à quatre roues et à deux personnes.*



Französisches **Berlinen-Coupé** im englischen Stil für das Fahren in der Stadt, mit Polignac-Federn (vgl. nächstes Bild), um 1775. - Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne. Foto: PG.

Hersteller: N.N.

Typ: (Englisches ?) Coupé.

Vorbesitzer: Graf August Nalecz von Mosna-Moczynski, Warschau.

Kaufpreis: ein Geschenk.

Strecke: 2.835 km. Warschau - Breslau - Dresden - Leipzig - Dresden - Prag - Wien - München - Ludwigsburg - Schwetzingen - (Schiff: Mainz - Köln) - Köln - Aachen - Spa - Luxemburg - Metz - Paris.

Zeit: Juli 1766 bis September 1767.

Nachbesitzer: N.N., in Paris.

Verkaufspreis: Tausch gegen die Chaise de Poste "Paris 3".

*Abreise von **Warschau**:*

(10/VIII/221ff.) Der großmütige Moczynski umarmte mich und bat, ich möge von ihm einen **Wagen** als kleines Geschenk annehmen, da ich keinen besäße; auch bat er mich, ihm zu schreiben. (...).

Am nächsten Morgen bezahlte ich meine Schulden, die sich auf zweihundert Dukaten [24.000 d.] beliefen, und machte mich bereit, am darauffolgenden Tag mit Graf Clary nach **Breslau** zu fahren, er in seinem Wagen und ich in dem meinen, den mir Graf Moczynski sogleich geschickt hatte. (...).

Wir fuhren Tag und Nacht und gelangten nach Breslau, ohne daß uns das geringste zustieß.

*Abreise von **Breslau**:*

(226) Früh am nächsten Morgen war alles bereit, die Pferde waren angespannt, ich fuhr ab, aber hundert Schritt vom Gasthof entfernt hielt mein Postillon an. Das **rechte Fenster war heruntergelassen**; ein Bündel wurde hereingegeben, ich blickte auf und sah die junge Schöne, an die ich wirklich nicht mehr gedacht hatte. Mein Diener öffnete ihr den Schlag, sie setzte sich neben mich, und ich fand die Sache wunderbar eingefädelt. Ich zollte ihr Beifall und schwor, ich hätte nicht von ihr so viel Verstand erwartet; dann fuhren wir weiter.



Diese Zeichnung zeigt ein **Coupé**, das technisch und stilistisch dem auf der vorherigen Seite abgebildeten genau entspricht. "Profil géométral d'une Diligence à la polignac dessiné par Taazin fils en 1774" (in Paris?). - Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne. Foto: PG.

C 13 Die Chaise de Poste "Paris 3"

Nannte Casanova: *chaise de poste*.



Englische zweirädrige **Post-Chaisen** unterschieden sich von französischen in Kastenform und Federung. - Aus: Ivan Sparkes, *Stagecoaches and Carriages*, Letchworth 1975. Foto: Rudolf H. Wackernagel.

Hersteller: N.N.

Typ: Französische Chaise de Poste.

Vorbesitzer: N.N., in Paris.

Kaufpreis: Tausch gegen das Coupé "Warschau".

Strecke: 755 km. Paris - Etampes - Orléans - Amboise - Tours - Poitiers - Angoulême - Bordeaux - Castets - St. Jean-de-Luz.

Zeit: November 1767.

Nachbesitzer: N.N., in St. Jean-de-Luz.

Abreise von **Paris** mit Ziel **Madrid**.

(10/XII/321f.) Das war am sechsten November. Ich fuhr erst am zwanzigsten ab. Meinen vierrädrigen Wagen [Coupé "Warschau"] hatte ich gegen einen **zweirädrigen für eine Person** eingetauscht. (...).

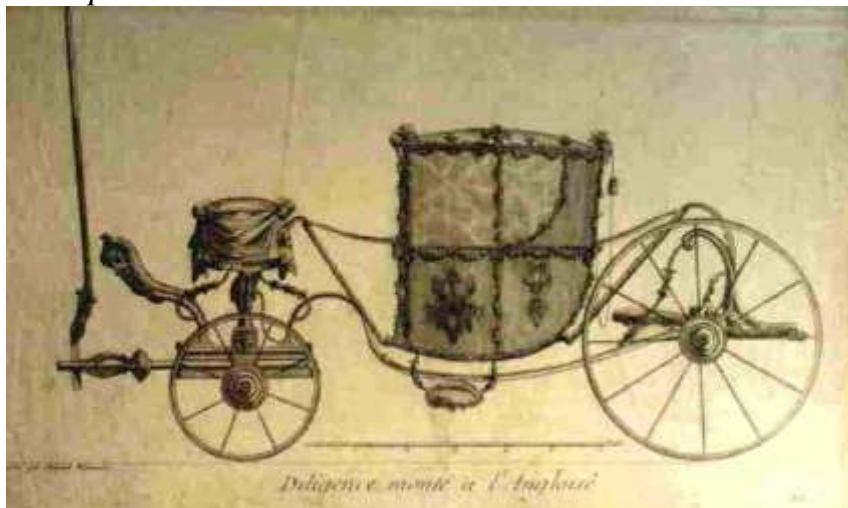
Mein Paß, den ich vom Herzog von Choiseul [1767 General - Superintendent der Post] zur Anforderung von Postpferden erhielt, ist vom neunzehnten und ich besitze ihn noch. Ich fuhr am zwanzigsten ab, ganz allein, ohne Diener, betrübt über den Tod Charlottes, doch ruhig, mit hundert Louis in meiner Börse und einem Kreditbrief über achttausend Francs [zusammen 104.000 d.] auf Bordeaux. (...).

Ich begann zu schlafen und wurde ungeduldig, daß man mich jeden Augenblick weckte, um von mir die Bezahlung der Postpferde zu fordern.

(326) Dann reiste ich weiter und fuhr durch die Landes nach **St. Jean-de-Luz** [Casanova schrieb versehentlich "St-Jean d'Angeli"], wo ich **meine Chaise de Poste verkaufte**. Nach **Pamplona** gelangte ich, über die Pyrenäen auf einem Maultier reitend, in Gesellschaft eines zweiten, das meine Koffer trug. Dieses Gebirge erschien mir viel mächtiger als die Alpen.

C 14 Das Coupé "Salerno"

Nannte Casanova: *coupé*.



"**Diligence montée à l'Angloise**". Zeichnung von Chopard, Ménuisier, Paris, um 1770. - Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne. Foto: PG.

Hersteller: N.N.

Typ: (Englisches ?) Coupé.

Vorbesitzer: N.N.

Preis: unbekannt.

Strecke: 860 km. Salerno - Neapel - Monte Cassino - Rom - Florenz - Lucca - Florenz - Bologna.

Zeit: September 1770 bis Oktober 1772.

1. Nachbesitzer: Vizelegat Ignazio Lodovico, Prinz Buoncompagni-Ludovisi in Bologna.

Verkaufspreis: 300 röm. Scudi (18.000 d.).

2. Nachbesitzer: Margherita Giacinta Irene Gibetti, genannt "La Viscioletta", in Bologna.

Geschenk des Vizelegaten.

In Bologna:

(12/VI/146f.) Zwei oder drei Tage später ließ ich Postpferde vor meinen Wagen spannen und fuhr zum Landhaus dieses Herrn. (...).

(...) ging hinaus und die Treppe hinunter und kam gerade noch zurecht, bevor der Postillon völlig ausgespannt hatte. Ich versprach ihm ein doppeltes Trinkgeld und sagte ihm mit heiterer Miene, er solle mich in irgendein Dorf fahren, wo ich, während seine Pferde ihren Hafer fraßen, auch eine Kleinigkeit essen könnte. Mit diesen Worten setzte ich mich in meinen Wagen, ein **sehr hübsches und recht bequemes Coupé**.

Weiterhin in Bologna. Verkauf seines letzten Coupés.

(12/VI/164ff.) In diesen Tagen **stellte ich mein Coupé zum Verkauf**. Ich brauchte Geld und wollte lieber meinen Wagen verkaufen als irgendein anderes Stück, das mir wertvoller war. Ich setzte den Preis auf dreihundertfünfzig römische Scudi fest. Der Wagen war schön und bequem und den Betrag wert. Der Besitzer des Schuppens, in dem er stand, kam mit der Nachricht zu mir, der Vizelegat [Prinz Buoncompagni-Ludovisi] biete mir dreihundert Scudi; es war mir eine richtige Freude, das Angebot des Prälaten abzulehnen, der den Gegenstand meines vergeblichen Verlangens [die Tänzerin La Viscioletta] im Besitz hatte. Ich antwortete, ich wolle nicht handeln und hätte den Preis bereits festgesetzt.

Als ich mittags in den Schuppen ging, um mich vom guten Zustand des Wagens zu überzeugen, traf ich dort den Monsignore, der mich beim Kardinal kennengelernt hatte und wissen mußte, daß ich seine Schöne besuchte. Er sagte mir in unverschämtem Ton, mein

Wagen sei nicht mehr als dreihundert Scudi wert, das wisse er besser als ich; ich müsse die Gelegenheit ergreifen, ihn loszuwerden, da er für mich zu schön sei.



Ignatius Boncompagni Ludovisi

Diese eigenartige Ausdrucksweise erlegte mir Stillschweigen auf, da ich befürchtete, daß eine allzu energische Erwiderung ihn reizen könnte. Ich ließ ihn mit den Worten stehen, ich würde nicht einen Soldo nachlassen.

Am nächsten Tag schrieb mir die Viscioletta, ich würde ihr einen wirklichen Gefallen erweisen, wenn ich dem Vizelegaten meinen Wagen zu dem angebotenen Preis verkaufen würde, da sie sicher sei, daß er ihn ihr schenken werde. Ich antwortete ihr, ich käme nachmittags zu ihr, um mit ihr zu sprechen; es werde von ihr abhängen, mich zur Erfüllung ihres Wunsches zu überreden. Ich ging hin, und nach einem kurzen, doch energischen Gespräch zeigte sie sich willig. Ich stellte ihr ein Schreiben aus, mit dem ich ihr meinen Wagen für die Summe von dreihundert römischen Scudi abtrat. Tags darauf hatte sie den Wagen und ich das Geld, dazu noch das Vergnügen, dem Prälaten berechtigten Grund zur Annahme gegeben zu haben, daß ich mich für seinen dummen Stolz zu rächen gewußt hatte.

II. Seine Wagen in Paris.



Straßenverkehr in Paris um 1750 war genauso lebhaft wie in **London**. Tödliche Unfälle geschahen fast jeden Tag. Enormer Lärm und riesige Mengen von Pferdemit belasteten die Umwelt. Und mitten drin - ein "schnell fahrender" Casanova... - Aus: A. S. Turberville, Johnson's England. Oxford 1933. Foto: PG.

Durch die Beteiligung am Lotto der École Militaire wurde Casanova ein reicher Mann und es schien, als wollte er sich gegen Ende des Jahres 1758 in Paris dauerhaft niederlassen. Er zog auf das Land, wo er natürlich einen schnellen Wagen brauchte, um rasch in die Stadt zu kommen. Er berichtet:

(GmL/Bd.5/Kapitel.VIII/S.208ff.) Ich war entschlossen, mir ein Landhaus zu mieten, und nachdem ich mir mehrere angesehen hatte, entschied ich mich für ein Haus in "Petite Pologne". Es war gut möbliert und lag hundert Schritt außerhalb der "Barrière de la Madeleine" [städt. Zollschranke]. Das Haus stand auf einer kleinen Anhöhe bei der [Schenke zur] "Königlichen Jagd" hinter dem Garten des Herzogs von Gramont. Der Eigentümer hatte dem Haus den Namen "Varsovie-en-bel-air" gegeben. Es hatte zwei Gärten, von denen einer

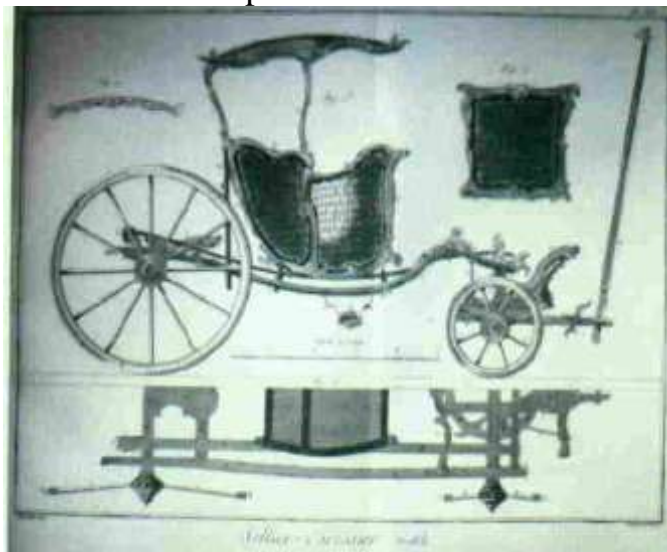
in der Höhe des ersten Stockes lag, drei Herrschaftswohnungen, einen **Stall für zwanzig Pferde**, Bäder, einen guten Keller und eine große Küche mit den nötigen Gerätschaften. (...). [Der Eigentümer] vermietete mir sein Haus für hundert Louis im Jahr [umgerechnet pro Monat: 2.000 d.] und verschaffte mir eine hervorragende Köchin, die sich "die Perle" nannte. (...). Er versprach mir auch billigeres Futter für meine Pferde, überhaupt alles, was bei der Einfuhr nach Paris zollpflichtig war; denn hier draußen war ich ja schon auf dem Lande. In weniger als acht Tagen verschaffte ich mir einen **guten Kutscher, zwei Wagen, fünf Pferde, einen Stallburschen** und zwei gute Lakaien mit kleiner Livree.

Bald darauf, nach dem Besuch eines Opernballs:

(211f.) (...) dann fuhr ich zurück nach Petite Pologne. Ich brauchte nur eine Viertelstunde dazu. Ich wohnte auf dem Lande, aber in einer Viertelstunde erreichte ich jeden gewünschten Ort in der Stadt. Mein Kutscher fuhr wie der Wind, meine Pferde waren von jener Art, die man als *enragés* bezeichnet, eigens dazu aufgezogen, nicht geschont zu werden. Solche Pferde, ein Überschuß aus den Ställen des Königs, waren ein Luxus. Wenn mir eines davon einging, kaufte ich mir für zweihundert Francs [2.000 d.] ein neues. **Schnellfahren** ist eines der größten Vergnügen, die es in Paris gibt.

Diesen Luxus freilich konnte Casanova sozusagen aus der Portokasse seines bald gegründeten Betriebes für die Bemalung von Seidenstoffen à la chinoise (20 hübsche Mitarbeiterinnen) bezahlen. Als er einer jungen Geschäftsfrau seine Aufwartungen machte, raste er auf's Neue durch Paris:

(284) Verliebt in sie (...) fuhr ich drei- oder viermal jeden Tag an ihrem Geschäft vorüber; ich ließ den Kutscher reden, der mir wiederholt sagte, die langen Umwege würden die Pferde zu Tode schinden. Ich verzehrte mich nach ihren Kußhänden und der Aufmerksamkeit, mit der sie meinen Wagen schon von weitem erspähte.

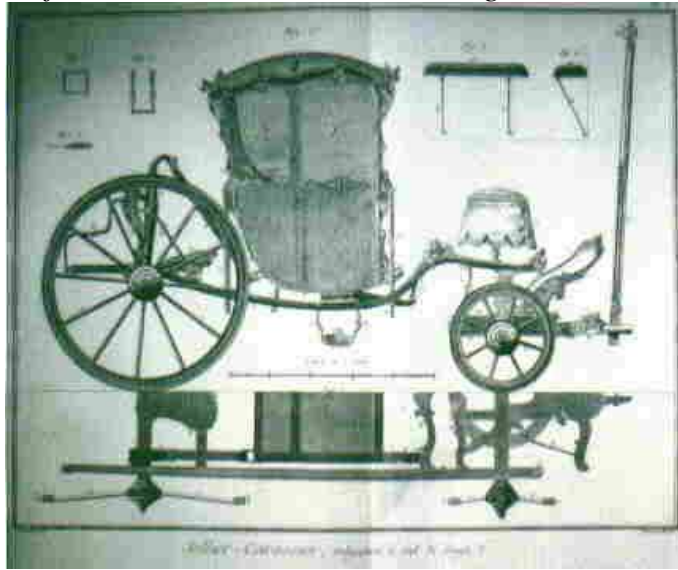


"**Diable**". - Encyclopédie, Paris 1769. Foto: PG.

*Einer der beiden Stadtwagen von Casanova könnte speziell zum Schnellfahren geeignet gewesen sein, etwa wie der sowohl in der Encyclopédie als auch bei Roubo abgebildete "Diable". Casanova erwähnt ihn bereits anlässlich seines ersten Parisaufenthalts 1750/52: (3/X/183) [Der Fürst von Monaco und ich] stiegen in einen neumodischen Wagen, den man **Diable** nannte, und um elf Uhr vormittags waren wir bei der Herzogin.*

*Laut Roubo diente der leichte, nur vier Meter lange **Diable** zum Einfahren junger Pferde für Selbstfahrer, weshalb er keinen Kutscherbock hatte. Den Wagen könnte man auch Berlinen-Kalesche nennen, nach dem Fahrgestell und der Form des Wagenkastens.*

*Der andere Wagen könnte ein typisch französisches Berlinen-Coupé, die "Diligence", gewesen sein. Es war ebenfalls ein eher leichtes Fahrzeug, und **mit** Kutscherbock.*



"Diligence à Cul de Singe". Bemerkenswertes Detail: Der von Casanova so häufig erwähnte und in seinen Englischen Coupés ebenfalls vorhandene Klappsitz. - Encyclopédie, Paris 1769.

Foto: PG.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil VIII:**

REISEWAGEN - (Teile III, [VII](#) - VIII) - **Casanovas Wagen (3) - 15.** Die Chaise "[Innsbruck](#)" / "[Korrespondenz beim Gebrauchtwagenverkauf](#)" / Casanova in der [Post von Emskirchen](#) meiner Vorfahren Eckart - **16.** Der Reisewagen "[Paris 4](#)" - **17.** Die Kalesche "[Dux](#)" - (Fortsetzung: [Poststraßen](#), Teil [IX](#))

III. Seine Reisewagen ab 1773.

Wir befinden uns nun im letzten Drittel von Casanovas Leben, einer Zeitspanne, die er **in seinen Memoiren nicht beschrieben** hat. Er läßt uns aber nicht mit leeren Händen dastehen, sondern beschert uns mit seinem schriftlichen Nachlaß eine Fülle an Material. Wegen der veränderten Quellenlage berichte ich ab jetzt von Casanovas letzten Wagen und den mit ihnen unternommenen Reisen nicht mehr im Stile eines Handbuches, sondern lege alles offen, was ich darüber herausgefunden habe.

C 15 Die Chaise "Innsbruck"

Nannte Casanova: *sedia da posta*.



Obwohl die hier gezeigte Chaise schon um 1750 gemalt wurde, konnte Casanovas Reisewagen "Innsbruck" durchaus so ausgesehen haben. - "Die Hauptwache in Frankfurt am Main", von Christian Georg Schütz (Ausschnitt; Gesamtansicht s.u.). - Foto vom Original im Historischen Museum von Frankfurt: PG.

.....
Typ: eine vierrädrige Reise-Chaise oder -Kalesche.

Modell: Zweisitzer mit Klappverdeck.

Reisegeschwindigkeit: Augsburg - Frankfurt: 8,6 km/h (ohne Aufenthalte).

Vorbesitzer: unbekannt, in Innsbruck.

Kaufpreis: unbekannt; vielleicht 10 Louis d'or, wie Casanova beim Verkauf in Mainz zunächst verlangt hatte.

Strecke: 560 km. Innsbruck - Garmisch Partenkirchen - Augsburg - Stuttgart - Heidelberg -

Frankfurt - Mainz.

Zeit: Juni bis Dezember 1783.

Nachbesitzer: unbekannt; vielleicht der Wirt vom Hotel "Römischer Kaiser" in Frankfurt.

Verkaufspreis: vermutlich 5 Louis d'or [1.200 d.].

Auf Grund zahlreicher erhaltener Briefe kann die Geschichte vom Wagen "Innsbruck" recht genau rekonstruiert werden. Casanova mußte im Jahre 1782 seine Heimatstadt erneut, diesmal aber für immer, verlassen. Er reiste zunächst nach Triest und Wien. Im folgenden Jahr kam er noch einmal nach Venedig, um sich von seiner Freundin Francesca Buschini und ihrer Familie zu verabschieden. Dann begab er sich auf eine Reise, die seine letzte ganz große werden sollte, und die ihn zunächst - mit besagtem Wagen - ins Rheinland, sodann nach den Niederlanden und nach Paris führte. Von dort gelangte er mit seinem Bruder Francesco in einem weiteren eigenen Wagen (Nr. 16 "Paris 4") über Frankfurt und Nürnberg nach Wien.

Unterwegs schrieb Casanova zahlreiche Briefe an **Francesca Buschini**, deren Antwortschreiben Casanova aufbewahrte, und die so manchen Hinweis über den Reiseverlauf geben. Von ihm selbst sind zwei Briefe aus Antwerpen und Frankfurt an den **Abbé della Lena** erhalten geblieben, in dem er sich ebenfalls über seine Reisen äußert. Diese Briefe sind schon lange durch Veröffentlichungen bekannt.

Der Nachlaß enthält aber noch weitere Briefe und Dokumente aus jener Zeitspanne, die noch nicht veröffentlicht wurden, offenbar weil sie nur von dem Wagen und den Versuchen, ihn zu verkaufen, handelten, woran niemand so recht interessiert war. Mir waren sie aber hochwillkommen, und daher überschreibe ich die Geschichte des Wagens "Innsbruck" mit:

Korrespondenz beim Gebrauchtwagenverkauf.

Casanovas Abreise aus Venedig bzw. Mestre und seine Reise bis Augsburg schildert Francesca Buschini so:

[Die Briefe der Francesca Buschini zitiert nach: Rava/Gugitz, Frauenbriefe an Casanova, München 1912, sowie nach den Originalen in eigener Übersetzung. Die Marr-Nummern der "Leefflang-Archives de Dux" werden stets angegeben.]

[Marr 8 - 194]

*A Monsieur Casanova de Seingalt
en poste restante. **Augsbourg.***

Venezia venerdi 27 giugno 1783.

Amico amatissimo

Mio caro amico non manco di darvi pronta risposta dela cara vostra crita li 21 in Trento da la quale intesi molte cose (...).

Intesi dala cara vostra che siete partito da Mestre Martedì [17 giugno] matina alla punta del giorno e che siete rivato a Basano a mezzo giorno intesi che siete andato a pranzo dai fratelli dela Catroli e che vi siete fermato a dormire la notte in nela soa casa (...).

Intesi que Mercordì matina siete partito da Basano per la posta e la sera siete giunto a Borgo di Valsugana (...).

Ho molto piasere che godiate perfeta salute desidero di rivedervi felise e contento vi abrasio di core e sono vostra vera amica

Francesca Buschini

An Herrn Casanova von Seingalt

Postlagernd in **Augsburg**

Venedig, Freitag am 27. Juni 1783

Geliebtester Freund!

Mein teurer Freund, ich verfehle nicht, Ihnen sofort Antwort auf Ihr liebes

Schreiben vom 21. aus **Trient** zu geben, aus welchem ich viele Sachen vernommen habe. (...). Ich hörte aus Ihrem lieben Brief, daß Sie am Dienstag [17. Juni] bei Tagesanbruch von **Mestre** abgereist, zu Mittag in **Bassano** angekommen sind, daß Sie Ihr Mittagmahl bei den Brüdern der Catroli einnahmen und sich dort aufgehalten haben, um die Nacht in ihrem Hause zu schlafen. (...).

Ich hörte, daß Sie Mittwoch vormittag **mit der Post [-kutsche]** von Bassano abgereist und am Abend in **Borgo di Valsugana** eingetroffen sind. (...).

Ich wünsche, Sie glücklich und zufrieden wiederzusehen, umarme Sie herzlichst und bin Ihre

Francesca Buschini.

* * * * *

[Marr 8 - 166]

*A Monsieur Monsieur Casanova de Seingalt
en poste restante a Spa.*

Venezia, venerdì 11 luglio 1783

Rispondo ala cara vostra che mi avete crito in Augusta il 29 de Giugno da la quale intesi che vie siete fermato in ImSpruck per andare al teatro ove dite che avete avuto l'onore di parlar con la duchessa di Parma e poi che siete partito subito e che avete viaggiato quaranta otto ore senza mai fermarvi. gran uomo che siete voi per viagiar! (...).

Resto con abbrasiandovi di core vostra umilissima serva e amica

Francesca Buschini.

An Herrn Casanova von Seingalt

in **Spa**, postlagernd

Venedig, Freitag am 11. Juli 1783

Ich erwiedere Ihren lieben Brief, den Sie mir aus **Augsburg** am 29. Juni geschrieben haben, aus dem ich entnahm, daß Sie sich in **Innsbruck** aufgehalten haben, um in das Theater zu gehen, wo Sie die Ehre gehabt haben, mit der Herzogin von Parma zu sprechen und dann sofort abgereist sind. Und Sie sind **achtundvierzig Stunden gereist, ohne sich je aufzuhalten**. Was für ein großer Reisender sind Sie! (...).

Indem ich Sie herzlich umarme, bleibe ich Ihre ergebenste Dienerin und Freundin

Francesca Buschini.

Die Formulierung "ohne mich je aufzuhalten" gebrauchte Casanova in den Memoiren nur, wenn er im eigenen Wagen reiste. Auch konnte die Strecke Innsbruck - Augsburg (über Füssen: 200 km) mit dem regulären Postwagen in nur zwei Tagen nicht zurückgelegt werden. So reiste er sehr wahrscheinlich mit seiner "neuen" Postchaise auf der Extra-Post-Strecke über Partenkirchen (175 km) nach Augsburg, wo er vielleicht schon am 26. Juni ankam.

Nach der Ankunft in **Augsburg**, dieser von ihm seit langem sehr geschätzten Stadt, bezog er Logis in Sigismund Mayr's "Goldener Traube". Unmittelbar vor der Abreise ließ er einen Sattler kommen, der seinen Wagen durchsehen und auch reinigen sollte. Die Rechnung hatte Casanova aufgehoben:



Putz- und Reparaturrechnung für Casanovas Wagen: "Sattlerzettel Fl 1 56 Kr. Nota. F(ür) einen Wagen zu Putzen und auszubessern. Fl 1 56. Augsburg d 2 ten July 1783 Erasimus Schlegel Sattlermeister." - Casanova-Archiv Marco Leeflang, Utrecht. Vgl. Les Archives de Dux, Marr 4 - 64. Foto: M. Leeflang.

Ein Gulden und 56 Kreuzer sind in englische Währung umgerechnet 58 Pence; es kann also an dem Wagen nicht viel kaputt gewesen sein.

Hören wir nun, wie Francesca den weiteren Reiseverlauf wiedergibt:

[Marr 8 - 169]

*A Monsieur Monsieur Casanova de Seingalt
en poste restante a **Spa***

Venezia mercordì 16 Luglio 1783.

Amico Stimatissimo

Ricevei la cara vostra [di Francoforte] il giorno 14 che vol dir gieri l'altro, dala quale intesi con grandissimo piacere l'otimo vostro stato di salute; intesi con stupore il gran viaggio que avete fato dicotto poste senza mai fermarvi che per cambiar cavalli e due volte per mangiare e che siete rivato a Francfort fresco come una rosa in quarantadue ore e che ne avete dormito ameno dicotto asai meglio che se fosi stato a letto. Io sono molto sorpresa di aver inteso i gran viaggi che avete fato e che siete per fare. (...).

(...) resto con abbraciandovi di tuto core vostra e cinesea amica

Francesca Buschini.

An Herrn Casanova de Seingalt

in **Spa**, postlagernd

Venedig, Mittwoch am 16. Juli 1783

Hochgeschätzter Freund!

Ich empfang Ihren lieben Brief [aus **Frankfurt**] am 14., das heißt vorgestern, aus dem ich mit größtem Vergnügen vernahm, daß es mit Ihrer Gesundheit ausgezeichnet geht. Ich hörte mit Staunen von der großen Reise, die Sie gemacht haben, **18 Posten ohne sich je aufzuhalten**, nur um die Pferde zu wechseln und zweimal um zu essen, und daß Sie in **Frankfurt** frisch wie eine Rose in 42 Stunden angekommen sind und daß Sie davon **wenigstens 18 geschlafen haben, besser als wenn Sie im Bett gewesen wären**. Ich bin sehr erstaunt über die großen Reisen, die Sie gemacht haben und im Begriff sind zu machen. (...).

Ihre wahre und aufrichtige Freundin

Francesca Buschini.

Am 4. Juli konnte Casanova bereits in **Frankfurt** angekommen sein (Empfehlungsschreiben von Heyder & Comp. vom 5. Juli [Marr 12-19]), nachdem er laut Francesca 18 Posten, d.h. die kürzeste Verbindung über Stuttgart, Bruchsal und Heidelberg (360 km), genommen hatte, und dann mit 8,6 km/h sogar recht schnell.

Spätestens am 11. Juli reiste Casanova nach **Mainz** weiter, wo er einen Freund, Graf Giacomo Durazzo aus Genua traf. Dieses Zusammentreffen veranlasste ihn, **seine Kutsche der Firma Antonio Rossi & Compagnie zwecks Verkauf zu übergeben**.

Mit dem Grafen Durazzo fuhr er dann gleich auf dem Rhein in zwei Tagen nach **Köln** weiter. Von dort reiste Casanova allein nach **Aachen**, wo er am 14. Juli angekommen sein mußte.

Casanova selbst beschreibt die Reise von Trient über Aachen nach Spa in einem Brief*, in dem er auch seinen Reisewagen erwähnt, wie folgt:

[* Helmut Watzlawick, Casanova and della Lena, Casanova Gleanings 1979.]

A Monsieur

Monsieur l'Abbé de la Lena

au colege Theresien

Vienne

Sigr Abbate Mio Venermo Prone

Anversa 6 7bre 1783

*(...) indi mi fermai a Trento, poscia a Inspruck dove ebbi un lungo colloquio con la serenissima infanta duchessa di Parma, poi in Augusta otto giorni dove trovai tutti i miei amici morti, poi a Francfort e a Magonza, dove trovai il conte Durazzo, per unirmi al quale, lasciai là la mi **sedia da posta**, assai lieto di poter accompagnarlo fino a Colonia, e così risparmiare sei zecchini. Egli andò in Olanda, ed io in Acquisgrana, dove perdetti otto giorni con quel magistrato sovrano, che non intese il bello di una utilissima proposizione, che gli feci, e che a me sarebbe riuscita di sommo vantaggio. Di la me ne andai a Spa: in quel recinto in cui per non so qual convenzione concorrono una volta all'anno nell'estate tutte le nazioni dell' Europa per far mille pazzie, feci anch'io le mie, e vi passai quasi un mese. (...).*

L'abbraccio teneramente, e la prego di conservarmi intatta la sua amicizia, mentre sono, e sarò sempre.

Suo Umo Obbo Servitore

Casanova

Abbé de la Lena

im Theresianum

Wien

Antwerpen, am 6. Sept. 1783.

*(...). Ich hielt mich hierauf in **Trient** auf, dann in **Innsbruck**, wo ich eine lange Unterhaltung mit Ihrer Hoheit, der Infantin von Parma hatte, sodann in **Augsburg** acht Tage, wo ich fand, daß alle meine Freunde gestorben waren, weiters in **Frankfurt** und **Mainz**, wo ich den Grafen Durazzo antraf. Um mich mit ihm zu vereinen, ließ ich meine **Postchaise (la mi sedia da posta)** dort, ganz glücklich, ihn nach **Köln** begleiten zu können und **sechs Zechinen zu ersparen**. Er ging nach Holland und ich nach **Aachen**, wo ich acht Tage mit der Verwaltung verlor, die nicht auf all das Schöne eines sehr nützlichen Vorschlages hören wollte, den ich ihr machte und der mir große Vorteile verschafft hätte. Ich ging von da nach **Spa**, wo, ich weiß nicht aus welchem Übereinkommen, sich einmal im Jahr jeden Sommer alle Nationen Europas ein Stelldichein geben, um dort tausend Torheiten zu treiben. Ich machte dort auch die meinen, und mein Aufenthalt dauerte ungefähr einen Monat. (...).*

Euer ergebenster und gehorsamster Diener

Casanova

Aus der Ersparnis von 6 Zechinen für die Fahrt von Mainz nach Köln mit Extra-Post habe ich die Anzahl der **Pferde** errechnet, die Casanova hier und wohl auch sonst benötigte, nämlich: **zwei**, so daß auf die Beschaffenheit seiner Kutsche und die Anzahl der Passagiere geschlossen werden kann:

Die Postchaise war recht leicht; Casanova reiste allein und ohne viel Gepäck (sonst hätte er drei oder gar vier Pferde nehmen müssen).

In **Aachen** schrieb Casanova an seinen Gebrauchtwagenhändler in Mainz, Antonio Rossi, einen Brief. Der Adressat antwortete* wie folgt:

[* Die Briefe von Rossi und Raghianti: Leeflang-Archives de Dux, Utrecht. Übersetzung von Enrico Straub und mir.]

[Marr 13 B 5]

A Monsieur

Monsieur Jacques Casanova

présentmt à Spa

Magenta il 29 Luglio 1783

Riveritiss Se Se P.ron Colmo

gli diremo in riscontro de la Gentilisma Sua del 16 Spirante che il n.ro amico de Colonia ci scrisse che al ricevendo gl n.o ordini, per pagarli li Conotte f 30 = VSa Era gia da Colà partito Veramente Il Barcarolo con cui sono da qui partitti ha fatto piu breve viaggie Che noi vi Eramo figurati e ci ha dispiacuto Molto tal Invonvenienza, pero pregasimo il Sig Prengrueber de Colonia in Caso Che V.Sa gli Chiedese la detta Somma da Spa di Somministarglala p nro Conto Co Che fara anchora Se gliela Chiedera quando che in questo Intervalle non fose gia Seguuto, siamo ben Sensibili alla bonta del Sig Marchese Durazzo che ci Voglia Conservare la Sua buona Memoria.

La Sedia qui lasciata da noi l'abbiamo offerta e datosi tutta la pena possibile per venderla ma fin qui non ci fu offerto que Cinque luiggi d'oro che fano Cinquanti Cinque fiorini d'Imperio e dietro tutt'aparenza non ne tiraremo al tutto più Che Sei Luiggi novi, poiche non è Secondo l'uso di qua, Se VSa Vuo Concederla per tal Prezzo non ha che dircelo, che la daremo.

Lo riveriamo distint^e e si diamo l'onore de Rassegnarci Con la più perfetta Stima

D Va Div. e Obi Servi

Ant. Rossi & Compag

Herrn

Jacques Casanova

zur Zeit in **Spa**

Mainz, den 29. Juli 1783

Verehrtester Herr und Gebieter,

in Bestätigung Ihrer freundlichen Nachricht vom 16. dieses Monats möchten wir Ihnen mitteilen, daß mein Freund in **Köln** uns geschrieben hat, daß beim Empfang unserer Zahlungsanweisung über die besagten 30 Gulden [900 d.] Eure Herrschaften bereits von dort aufgebrochen waren. Wirklich hat der Schiffer, mit dem Sie von hier aufgebrochen sind, eine kürzere Reise gehabt, als wir uns dies vorgestellt haben, und wir bedauern diesen misslichen Umstand sehr, doch haben wir Herrn Brengrueber aus Köln gebeten, falls Ihre Herrschaften die besagte Summe von Spa aus anfordern sollten, sie Ihnen zu unseren Lasten

zukommen zu lassen; auch würde er so handeln, falls dies in der Zwischenzeit noch nicht geschehen. Wir denken gern an die Güte des Herrn Marchese Durazzo, der uns seinerseits in guter Erinnerung bewahren möge.

Die hier bei uns gelassene **Chaise** (Sedia) haben wir zum Verkauf angeboten und uns alle erdenklichen Mühen gemacht, um sie zu verkaufen, doch bis heute sind uns dafür nur **fünf Louis d'or** [1.200 d.] angeboten worden, was fünfundfünfzig Reichsgulden entspricht*, und es hat allen Anschein, daß wir höchstens **sechs neue Louis** erzielen werden, da sie nicht den hier üblichen Vorstellungen entspricht; falls Ihre Herrschaften sie uns zu diesem Preis überlassen wollen, brauchen Sie uns dies nur mitzuteilen und wir werden sie weggeben.

Wir entbieten Ihnen unsere Hochachtung und schätzen uns glücklich, Sie ergebenst unserer Ergebenheit zu versichern

Ihrer Herrschaft untertänigste Diener

Anto. Rossi & Compagnie

[* Tatsächlich handelt es sich um holländische Gulden à 21,82 Pence.]

Der realistische Wert von Casanovas "hier nicht üblicher" Kutsche konnte also dem Gebot von fünf oder höchstens sechs Louis d'or entsprochen haben. Daß dem tatsächlich so war, wird sich später zeigen.

Casanova reiste von Aachen weiter ins nahe **Spa**, damals ein sehr bekannter Badeort, wo er am 22. oder 23. Juli ankam. Dieses Ereignis wurde in der "Liste neu angekommener Besucher", Nr. 25 vom 26. Juli 1783, bekannt gemacht:

"Monsieur CASANOVA, Gentilhomme Vénitien, à l'*Hotel du Louvre, rue d'entre les ponts.*"

Dort blieb er einen Monat und traf auch zwei Herren, über deren Ankunft in der Fremdenliste Nr. 11 vom 7. Juli zu lesen war:

"Monsieur l'Abbé de KUMPLER [Setzfehler; richtig: RUMPLER] ancier Aumonier ordinaire de S.M. Très-Chrétienne, Chanoine de St. Jean de Varsovie & de St. Pierre de Strasbourg.

Monsieur LOBSTEIN, Professeur en Médecine de l'Université de Strasbourg, *au Pélican, grand'place.*"

Die beiden waren im Begriff, nach Darmstadt und Heidelberg abzureisen, vermutlich auf ihrem Rückweg nach Straßburg. Casanova konnte sie für eine Besichtigung seines Wagens in **Mainz** interessieren. Hier das Ergebnis:

[Marr 4 - 149]

Monsieur

Monsieur Casanova

de Venise présent[ement] au Louvre

rue d'entre les [ponts] à Spa

Heidelberg ce 6. aoust 783

*J'ay l'honneur de Vous prévenir, Monsieur, que nous nous sommes détournés de 3. lieues pour aller à Mayence dans l'intention de prendre votre **chaise**, mais elle n'a pas convenu à mon Docteur, et le maitre de poste vouloit nous y mettre 3. chevaux; cequi nous a déterminés à prendre un Equipage plus leger pour nous rendre à Darmstatt. Le S. Rossi m'a dit qu'il tacherait d'en avoir dix Louis, et qu'au pis alloit il ne seroit pas embarrassé pour en avoir neuf, si vous y consentés.*

Agrééz je vous prie la protestation de la parfaite considération avec laquelle

*j'ay l'h[onneur] d'etre, Monsieur
Votre très humble et très obéis[san]t Serviteur
Rumpler Chanoine*

Monsieur Casanova aus Venedig
zur Zeit im Louvre
Rue d'Entre les Ponts
zu **Spa**

Heidelberg, am 6. August 1783.

Ich habe die Ehre, Monsieur, Sie davon zu unterrichten, daß wir, um nach Mainz zu kommen, einen Umweg von drei Meilen genommen haben, in der Absicht, Ihre **Chaise** zu übernehmen, doch sie paßte meinem Doktor nicht, und der Postmeister wollte uns drei Pferde anspannen; dies hat uns bewogen, eine leichtere Equipage zu nehmen, um nach Darmstadt zu kommen. **Herr Rossi** sagte mir, er wolle versuchen, **zehn Louis** [2.400 d.] dafür zu bekommen, und schlimmstenfalls würde er sich auch mit neun zufrieden geben, falls Ihr einverstanden seid.

Ich bitte Sie, die Versicherung meiner vorzüglichsten Hochachtung anzunehmen, mit der ich als Ihr untertänigster und gehorsamster Diener zeichne
Rumpler, Kanonikus.

Aus diesem Brief vernehmen wir den Preis, den Casanova verlangte, nämlich zehn Louis d'or, und daß er demnach auf Rossis Vorschlag, sie für sechs Louis anzubieten, noch nicht eingegangen war.

Wenige Tage nach Erhalt des Briefes von Rumpler, am 12. August, erschien das folgende Inserat im Fremdenblatt Nr. 33 von **Spa**:

"Zu verkaufen: Ein vierrädriger, zweisitziger Reisewagen. Wenden Sie sich an das Hotel du Louvre, rue d'entre les ponts."

Daß in Spa ein Wagen angeboten wurde, der in Mainz zum Verkauf stand, müßte als etwas unwahrscheinlich angesehen werden, wenn wir nicht den Brief des Domherrn Rumpler hätten. So gehe ich davon aus, daß es der im genannten Hotel wohnende Casanova gewesen war, der die Anzeige aufgegeben hatte. Rumplers Absage gab ihm außerdem noch einen aktuellen Grund dafür.

Eine gute Woche nach Erscheinen der Anzeige reiste Casanova über Amsterdam und Brüssel nach **Paris**, wo er am 19. September eintraf. Dort hielt er sich zwei Monate auf.

Spätestens am 22. November verließ er Paris zusammen mit seinem Bruder Francesco in einer eigenen Reisekutsche (Wagen Nr. 16 "Paris 4"; siehe unten). Vermutlich am 26. November kamen die Brüder in **Frankfurt** an.

* * * * *

Für einige Tage besitzt nun Giacomo zwei Reisewagen. Die sich überschneidenden Ereignisse trenne ich nun weitgehend und erzähle zunächst die Geschichte der **Chaise aus Innsbruck** zu Ende, die ja immer noch **in Mainz zum Verkauf steht**.

*Frankfurt am Main,
Hotel "Zum Römischen Kaiser" in der Zeil:*



"Die Hauptwache in Frankfurt am Main", mit Blick in die Zeil, in der ganz hinten links das Hotel "Zum Römischen Kaiser" stand. Im Vordergrund: Ein Wagen in der Art von Casanovas Chaise? - Gemälde von Christian Georg Schütz d.Ä, um 1750. Foto (schlecht) vom Original im Historischen Museum von Frankfurt a. M.: PG.

.....

26. November:

Ankunft von Giacomo und Francesco Casanova.

Giacomo läßt einen Wundarzt kommen, der ihm die Schulter wieder einrenkt; "der betrunkene Postillon" hatte nämlich seinen Wagen umgeworfen (Brief von Francesca Buschini, Marr 8 - 185).

Giacomo schreibt an Herrn **Raghianti in Mainz**, einem Geschäftspartner von Rossi, um sich nach seiner Sedia zu erkundigen.

28. November:

Giacomo schreibt einen langen Brief an den Abbé della Lena in Wien (Wiedergabe unten). Er erhält einen Brief von **Raghianti**:

[Marr 13 B 3]

Messieurs

Messieurs Casanova

Logé à L'empeureur de Romain.

*à **Francfort***

[Mainz, 27? November 1783]

Signorij

*In risposta alla sua grata del 26. Corente, ho l'onore di dirly che Io ho condotto alcune Personne a vedere La Sua **carossa**, ma infino adesso nesuno L'a voluta comprare, tutti dicendomi che gli è troppo pesa per conducerla con due cavally, è che non è Moderna, Io faro il mio possibile ma dubito di non potere riucire a venderla con avantagio, perchè effettivamente gli è un pogo pesa, è in tempo d'Inverno poge gente viagano; e per consequensia L'occasionsy sono più rare; ma Siano assicurati che io faro come se fusse mia; faro tutti le diligenze possibile;*

mi a fatto pure piacere d'intendre che Loro Signorij Si portano bene, e che sono assai contenti della osteria dove allogano; e li prego di credere che Io Sono e resto con la più perfetta considerazione

D.L.S. Il Suo Servo affemo

Laurent Raghianti

An die Herren

Messieurs Casanova

Gäste im Römischen Kaiser

zu **Frankfurt**

[27.11.1783]

Meine Herren,

in Beantwortung Ihres geschätzten Schreibens vom 26. dieses Monats habe ich die Ehre, Ihnen mitzuteilen, daß ich einige Personen gewonnen habe, sich Ihre **Karosse** (carossa) anzusehen, doch bis heute hat niemand sie kaufen wollen; alle sagten mir, sie sei zu schwer, um mit zwei Pferden gefahren zu werden, auch, daß sie nicht modern sei. Ich werde mein möglichstes tun, doch zweifle ich, daß es mir gelingen wird, sie mit Gewinn zu verkaufen, da sie in der Tat etwas gewichtig ist, auch reisen zur Winterszeit nur wenige, weshalb die Gelegenheiten eher selten sind; doch seien Sie versichert, daß ich mich einsetzen werde, als ob es sich um meine handelte; ich werde alle erdenklichen Schritte unternehmen.

Im übrigen hat es mich gefreut zu erfahren, daß Ihre Herrschaften sich wohl fühlen und mit dem Gasthof zufrieden sind, in dem Sie untergekommen sind.

Bitte glauben Sie weiterhin an meine Hochachtung

Ihrer Herrschaft untertänigster Diener

Laurent Raghianti

Er beantwortet dieses Schreiben, und schickt auch einen Brief an **Rossi**. Es scheint, daß Casanova nun den Verkaufspreis auf sechs Louis d'or herabsetzt, und daß er einen Interessenten vorschlägt, der über einen Herrn Mathey zu erreichen sei.

29. November:

Giacomo schreibt an Francesca einen Brief, in dem er u.a. von dem Unfall mit der Kutsche und seiner Verletzung berichtet.

30. November:

Giacomo erhält einen weiteren Brief von **Raghianti**:

[Marr 13 B 4]

A Monsieur

Monsieur Jacques Casanova

Logé à L'Empereur

*à **Francfort***

Magonza Li 29. 9bre 1783

Signorij e Padronij Stimatissimij

*In conformità della Sua Stimata Lettera d'Ieri, ho l'onore di dirle che questa mattina sono stato del Sigre Mathey e abbiamo fatto venire l'istesso Ebreo, che voleva comprare La Sua **Carosa** ne gli abbiamo offerta per f 66. ma non La voluta, Siche dunque noij abiamo fatto Cercare un veturino, il quale ve la Conducera à Costi, vogliamo vedere Se il dito veturino trova qualcheduno che vogli andare à f[ranco]forti e che pagi qualche cosa per fare che non Li divengi troppo Caro il porto; e credo che quando anchora V.S. non possino venderla Subito troverano Sempre più d'occasione di venderla à Costi, che quivi perche ci sono sempre Molti Forestiery.*

Andando a Wienna gli agurio un buon viago, e ringrasio per adesso il Suo Sig[^]re Fratello de L'offerta che mi fa per Parigi e quandi ci andaro Profittero del grasio offro che mi fa, Se infratanto posso Servirly à qualche Cosa, dispuongino di quello che a L'Onore di dirsi quivi con la più perfetta Stima./.

D.V.S.

Devmo ed obidmo Servitore

Laurent Raghianti

Herrn

Monsieur Jacques Casanova

Gast im Kaiser

zu **Frankfurt**

Mainz, den 29. November 1783

Verehrteste Herren und Gebieter!

Auf Ihren werten Brief von gestern bezugnehmend, habe ich Ihnen mitzuteilen die Ehre, daß ich heute vormittag bei Herrn Mathey gewesen bin; wir haben eben jenen Juden kommen lassen, der Ihre **Karosse** kaufen wollte; wir haben sie ihm für 66 [holländische] Gulden [6 Louis d'or oder 1.440 d.] angeboten, doch wollte er sie nicht haben; so haben wir nach einem Fuhrmann (veturino) suchen lassen, der sie Ihnen dorthin bringe, doch wollen wir erst noch sehen, ob der besagte Fuhrmann jemanden finde, der nach Frankfurt reisen möchte und dafür etwas zahlt, auf daß Ihnen die Überführung nicht zu teuer zu stehen komme; auch glaube ich - falls Ihre Herrschaften sie nicht sogleich veräußern können - daß Sie dort, wo immer viel Fremde sind, sicher mehr Gelegenheiten zum Verkauf finden als hier.

Für die Fahrt nach Wien wünsche ich Ihnen eine gute Reise, auch danke ich Ihrem Herrn Bruder schon jetzt für das Anerbieten, das er mir für Paris macht; wenn ich dorthin fahren werde, werde ich auf das freundliche Angebot zurückgreifen. Falls ich Ihnen in der Zwischenzeit irgendwie zu Diensten sein kann, verfügen Sie über den Unterzeichneten, der Sie der vorzüglichsten Hochachtung versichert.

Ihrer Herrschaft untertänigster und ergebenster Diener

Laurent Raghianti

1. oder 2. Dezember:

Die **Chaise** trifft bei Giacomo im Hotel ein, zusammen mit einem Brief von **Rossi**:

[Marr 13 B 6]

A Monsieur

Monsieur Jacques Casanova

logé à L'Empereur

*à **Francfort***

Magonza il 1mo Decembre 1783

Sig e Pne Stimatissimi

*In risposta alla gratissima Sua del 28 Spirato, tanto noi che il Sig Lorenzo Raghianti si siamo dati tutta la pena possibile per vendere la Sua **Sedia** ma non fu possibile de trovare un amatore, la onde oggi glie l'abbiamo mandata Con un Chochiere [omission] Vettura fl 3 x 12 a miglior pato non abbiamo potuto trovar di mandargliela.*

Non dubitiamo Che L'avera ricevuta a dovere, a f[ranco]forte trovera più tosto amatore estero, che Colà si presentino alle Volte forestieri Che sono di viaggie et cercheno Simile Sedie, in altro le desidriamo un felice Viaggio, pregandola di presentare le n.re Complimenti a Suo Sig fratello e si Rassegniamo Con la più distinta Stima

di V Sa Devotissimi & obl Servi

Antonio Rossi & Compag

Herrn
Monsieur Jacques Casanova
Gast im Kaiser
zu **Frankfurt**

Mainz, den 1. Dezember 1783

Hochverehrter Herr und Gebieter,
in Beantwortung Ihrer geschätzten Nachricht vom 28. des vergangenen Monats teilen wir Ihnen mit, daß sowohl wir selbst als auch Herr Lorenzo Raghianti keine Mühen gescheut haben, um Ihre **Chaise** (sedia) zu verkaufen, doch war es nicht möglich, einen Liebhaber dafür zu finden, deshalb haben wir sie Ihnen heute mit einem Kutscher (chochiere) zukommen lassen. Eine günstigere Möglichkeit, Ihnen den Wagen (vettura) zu schicken, als für 3 [deutsche] Gulden und 12 Kreuzer [96 d.], konnten wir nicht finden.

Wir zweifeln nicht, daß Sie ihn pflichtgemäß erhalten haben. In Frankfurt wird sich leichter ein Interessent finden, jetzt, wo sich dort öfters Fremde aufhalten, die auf Reisen sind und solche Chaisen suchen. Darüberhinaus wünschen wir Ihnen eine glückliche Reise und bitten Sie, auch Ihrem Herrn Bruder unsere Ehrerbietung zu übermitteln.

Ihrer Herrschaft ergebenster und untertänigster Diener
Antonio Rossi & Compagnie.

Ob Casanova wohl die Chaise noch vor seiner Abreise verkaufen konnte? Oder hat er sie einfach im Hotel stehen lassen? Oder hat der Wirt sie in Zahlung genommen? Sei dem, wie ihm sei - mit der Überführung von Casanovas Reisewagen Nr. 15 nach Frankfurt ist ihre Geschichte für uns zu Ende gegangen.

C 16 Die Reisekutsche "Paris 4"

Nannte Casanova: *carrozza chiusa*.



So wie dieser viersitzige Reisewagen im englischen Stil könnte das Fahrzeug der Brüder Casanova ausgesehen haben - nur die C-Federn waren 1783 noch nicht üblich, sondern S-förmige. - Foto: Marstall Fürst Bentheim-Tecklenburg.

.....
Typ: vierrädrige und viersitzige geschlossene Reisekutsche.

Reisegeschwindigkeit: Paris - Frankfurt: 5 Tage oder 5,5 km/h.

Eigentümer: Giacomo und Francesco Casanova.

Vorbesitzer: unbekannt, in Paris.

Kaufpreis: unbekannt.

Strecke: 1.360 km. Paris - Metz - Mannheim - Frankfurt - Würzburg - *Emskirchen* - Nürnberg - Passau - Wien.

Zeit: November bis Dezember 1783.

Nachbesitzer: vermutlich Francesco, der in Wien blieb.

.....
Francesco Casanova, ein 1783 schon recht berühmter Maler, war im Begriff, nach Wien umzuziehen. Es traf sich offenbar gut, daß sein Bruder Giacomo gerade ebenfalls **Paris** mit dem gleichen Ziel verlassen wollte. Sie kauften sich für diesen Zweck eine viersitzige geschlossene Reisekutsche. Eigentlich ein etwas großes Fahrzeug für nur zwei Personen, aber ich stelle mir vor, daß Francesco auch einiges Gepäck mitzunehmen hatte, was dann die Wahl dieser Kutsche verständlicher werden läßt.

So fuhren sie also gemeinsam los, wie schon einmal, vor 31 Jahren. Dieses Mal reisten sie aber nicht wie damals in der Postkutsche, und über Mainz, wo Giacomo persönlich mit den Gebrauchtwagenhändlern hätte verhandeln können, nach **Frankfurt**, sondern wahrscheinlich über Mannheim und Darmstadt. Als sie am Mittwoch, den 26. November dort angekommen waren, hatten sie eine Non-Stop-Fahrt von fünf Tagen über 660 Kilometer bei einer Geschwindigkeit von 5,5 km/h hinter sich gebracht.

Die Hinweise auf den Wagen und weitere Reiseumstände entstammen einem Brief Giacomos, den er in Frankfurt an den Abbé della Lena in Wien geschrieben hat. Trotz seiner Länge möchte ich diesen einmaligen **Reisebrief** ungekürzt wiedergeben.

[Aus: Bruno Brunelli, Giacomo Casanova e l'Abate Della Lena, Venezia 1931. Übersetzung von Gillian Rees und mir. - Besonderer Dank an Helmut Watzlawick für den Hinweis.]

All' Ill.mo Sig.^r Sig.^r P.ron Col.mo

*Il Sig.^r Abatte (sic) D. Eusebio della Lena
nel collegio (sic) Teresiano*

Vienna

*Sig.^r Abbate pregiat.mo mio P.rone, ed Amico Vener.mo
Francoforte, 28 Novembre 1783*

*Quindici giorni fa l'amico suo in **Parigi** mi mandò a casa una sua gent.ma: io corsi tosto da lui, poichè avevo gran desiderio di conoscerlo per ciò che il Bartoli me ne aveva detto, ma non potei star seco que pochi minuti, poich'era appunto il giorno della rientrata dell'**Accademia delle Scienze**, alla cui assemblea mi aveva impegnato di essere il celebre americano **Franklin**: dovetti poi andare a Fontaneblò, e di ritorno avanti di lasciar Parigi finiva mille cosuccie, che mi consumavano il tempo, talmente que non potei ritornare a godere delle solide dottrine tanto nelle matematiche quanto nella morale cristiana del preg.mo suo signor Cagnoli, il quale non interrompe il suo studio degli astri che per comporre i dispacci di due ambasciatori.*

La lettera, signore, con la quale ella mi onorò, mi fece molto piacere, tra quali grande fu quello che mi recò il sapere, che S. E. Ambasciatore abbia consolidata a codesti bagni di Baden la preziosa sua salute. Io verrò a goderne qualche cortese influenza, se S. E. lo permetterà nel giorno 8, o 9 del prossimo, ed ora per lei corr. mese di Dicembre. Ella perdoni, se affidato al suo bel core ardisco adesso supplicarla di un imbarazzo (sic), che non è picciolo, ma ch'è infinitamente minore delle sue forze.

*Io arriverò fra dieci, o dodici giorni a **Vienna** con un assai caro compagno per passarvi l'inverno, e la primavera, onde bramo, non tanto a cagione dell'economia quanto per ischivar l'imbroglione, di sapere dove alloggiare, quando usciremo dalla **nostra carrozza**. Vorrei ch'ella o in città, o in qualche sobborgo mi trovasse un decente **alloggio** composto di due buone stanze contigue, atte, se si potesse, ad essere riscaldate da un solo forno, poichè costì le legna sono care. Vorrei che queste stanze fossero in bel lume, fornite ambe di buon letto, di cantarano, di due tavolini, di quattro o sei sedie, e di più vorrei che in casa, o in luogo vicino si potesse porre la nostra carrozza chiusa, acciò non rimanesse esposta alle ingiurie della stagione, ed a quelle de' ladri. Per l'affitto ella resti d'accordo, e pagheremo subito un mese anticipato: io la faccio con questa mia arbitro fino alla somma di 6 zecchini [660 d.] al mese, e sia sicura che saremo contenti dell' accordo che farà, e che gliene avremo obbligazione. Oltre di questo sarebbe bene la bella cosa, s' ella ci trovasse un servitore che oltre il tedesco parlasse l'italiano, ovvero il francese! Se poi questo servitore sapesse un poco pettinare sarebbe ancora meglio, e se gli potrebbe accordare un più pingue salario. Credo poi che a Vienna sarà facile che da luogo vicino, o in casa ci facciamo potare il nostro pranzo quando vorremo mangiare in casa. Ora ella discerne benissimo che il tempo stringe, e che conviene ch' ella abbia la bontà di operar subito, e dopo che ha fissato l' appartamento porrà il colmo alla grazia scrivendomi una letteruccia nella quale troverò scritto l' indirizzo, ed ordinerò al **postiglione** di condurci là. Questa letteruccia istruttiva ella la mandi diretta a me a Burckendorff [today: **Purkersdorf**], ch'è l'ultima stazione per quelli che arrivano a Vienna per **la strada di Ratisbona e Lintz**. Avrei piacere che l' alloggio non fosse lontanissimo da Vienna. Le dirò anche di più per avviso del mio compagno, che so ch' ella avrà piacere di conoscere. Se ella trovasse un alloggio, che valesse il prezzo, la faccio padrone di accordarlo anche a 7 zecchini [770 d.] al mese, ed anche qualche cosa di più, se così paresse a lei,*

poichè almeno una di queste stanze debb' essere bella, e spaziosa.

Quando ci vedremo io non le parlerò della donna inglese, ma le narrerò il perchè rifiutai di andar a Madagascar, ed ella mi loderà. Aspiro alla mia quiete, signor abbate veneratissimo, e non mi curo più ne pure della fortuna poichè non ho più alcuna di quelle ambizioni, che fanno che l' uomo le corra dietro.

La prego di portare la mia umilissima riverenza a S. E. Ambasciatore, ed all' Ecc.mo Sig. Giacomo figlio, che spero di vedere alla Cavallerizza trottare e galoppare, divenuto abilissimo al maneggio, e di più sono sicuro che il troverò avanzato ne' suoi studj.

*Confabuleremo costì di varie cose dopo che in **Vienna** avrò passato qualche giorno in casa **per ristorarmi dalla fatica del viaggio**, poichè ho fatto **in cinque giorni da Parigi a qui** 400 [Italian] miglia [600 km; in reality: 660 km], e adesso **in altri cinque o sei** farò 480 [720 km], che separano codesta città da questo **Frankfort, in cui fa un freddo orribile**. Il Bartoli è molto amico suo, e m' impose riverirlo. Non mi fermai a Parigi che due soli mesi, e partii malgrado l' opinione di possenti signori, che volevano fermarmi, ma ebbi le mie gran ragioni. Potrò ritornarvi nell' estate. Finiscio di attediarla assicurandola che non vedo l' ora di abbracciarla, e di darle più con fatti che con parole veraci segni dell' alta stima con cui mi pregio di essere*

Sig.^r Abbate pregiat.mo mio P.rone, ed Amico Vener.mo

Suo Um.mo ed Ob. Servitore

Giacomo Casanova

All' Ill.mo Sig.^r Sig.^r P.ron Col.mo

Il Sig.^r Abatte D. Eusebio della Lena

nel collegio Teresiano

Vienna

Frankfurt, 28. November 1783

Signor Abbate, mein sehr lieber Herr und hochgeschätzter Freund, vor zwei Wochen schickte ihr Freund in **Paris** mir einen seiner lieben Freunde ins Haus; ich lief unverzüglich zu ihm, denn ich hatte den großen Wunsch, ihn kennenzulernen, auch wegen dem, was Bartoli mir über ihn erzählt hat. Ich konnte aber nur einige Minuten bleiben, denn gerade an jenem Tag trat die **Akademie der Wissenschaften** zusammen, und der berühmte Amerikaner **Franklin** hatte mich aufgefordert, ihn dorthin zu begleiten.

Dann mußte ich nach **Fontainebleau** gehen und nach meiner Rückkehr tausend Kleinigkeiten für die Abreise aus Paris erledigen, was meine ganze Zeit in Anspruch nahm. So konnte ich nicht weiter die gesunden Grundsätze sowohl in der Mathematik als auch in der christlichen Moral Ihres lieben Herrn Cagnoli genießen, der sein Sternenstudium höchstens wegen der Abreise zweier Botschafter unterbricht.

Der Brief, Signore, mit dem Sie mich beehrten, machte mir großes Vergnügen, insbesondere, daß Seine Exzellenz, der Botschafter, seine kostbare Gesundheit in jenen Bädern von Baden [bei Wien] gefestigt hatte. Ich selbst werde am 8. oder 9. des kommenden Monats in deren Genuß kommen, wenn Eure Exzellenz es mir gestatten, so wie ich es wage, verzeihen Sie, auf Ihre Güte bauend Sie zu ersuchen, mir für den dann laufenden Monat Dezember eine Gunst zu gewähren, die nicht klein ist, jedoch vollkommen in Ihrer Macht steht.

Ich werde in zehn oder zwölf Tagen mit einem sehr lieben Begleiter [sein

Bruder Francesco] in **Wien** ankommen, um dort den Winter und den Frühling zu verbringen, und es wäre wünschenswert zu wissen, wo wir nach Verlassen **unserer Kutsche** (nostra carrozza) wohnen können, weniger um zu sparen, als vielmehr nicht übers Ohr gehauen zu werden. Vielleicht können Sie uns in der Stadt oder einem Vorort eine anständige **Wohnung** besorgen, mit zwei angrenzenden Zimmern, die nach Möglichkeit von einem einzelnen Ofen beheizt werden können, denn Holz ist dort teuer. Ich hätte diese Räume gerne hell und beide mit einem guten Bett, einer Kommode, zwei kleinen Tischen und vier oder sechs Stühlen möbliert.

Außerdem würde ich gerne unsere **geschlossene Kutsche** (la nostra carrozza chiusa) im Haus selbst oder in der Nähe unterbringen können, damit sie weder den Verheerungen des Wetters noch dem Zugriff der Diebe ausgesetzt ist.

Was die Miete betrifft, so werden wir Ihre Vereinbarung sofort für einen Monat im Voraus bezahlen; mit bis zu 6 Zechinen [660 d.] pro Monat bin ich einverstanden, überhaupt aber werden wir Ihnen in jedem Fall für Ihre Bemühungen sehr verpflichtet sein.

Darüberhinaus wäre es wunderbar, wenn Sie für uns einen Diener finden könnten, der außer Deutsch auch Italienisch oder Französisch spricht! Wenn er auch noch Frisieren kann, und sehr wenig kostet, dann wäre das sogar noch besser.

Ich denke, daß wir in Wien ohne weiteres unsere Mahlzeiten von irgendwo in der Nähe geliefert bekommen können, wenn wir zu Hause essen möchten.

Sie werden schon gemerkt haben, daß die Zeit drängt und Sie freundlicherweise gleich tätig werden müssen; sobald Sie die Wohnung reserviert haben werden, haben Sie die Güte, mir kurz die Adresse mitzuteilen, so daß ich dem **Postillon** befehlen kann, uns dorthin zu fahren. Diese Nachricht wollen Sie mir bitte direkt nach **Purkersdorf** schicken, der **letzten [Post-] Station vor Wien** für die Reisenden, die auf der **Straße von Regensburg und Linz** kommen.

Es würde mich freuen, wenn die Wohnung nicht übermäßig weit von Wien entfernt ist. Ich soll Ihnen gerade von meinem Begleiter, den kennenzulernen Sie sich bestimmt freuen werden, ausrichten, daß Sie auch für 7 (770 d.) Zechinen oder ein wenig mehr pro Monat abschließen dürfen, vorausgesetzt Sie meinen, daß wenigstens ein Zimmer schön und geräumig und von daher die Wohnung den Preis wert ist.

Wenn wir uns wiedersehen, werde ich nicht mit Ihnen über die englische Dame [aus Spa] sprechen, aber erzählen, warum ich mich weigerte, nach Madagaskar zu reisen, und Sie werden mir zustimmen. Ich möchte Frieden finden, geschätztester Herr Abbate, mich auch nicht mehr um das Glück scheren, denn ich habe den Ehrgeiz aufgegeben, ihm hinterherzujagen.

Ich bitte Sie, Seiner Exzellenz dem Botschafter meine demütigste Ehrerbietung zu überbringen, und seinem Sohn, Signor Giacomo, den ich hoffe als Reitkünstler in der Manege traben und galoppieren zu sehen, äußerst befähigt wie er ist, und sicher wird er noch weitere Fortschritte machen.

Wir werden in Wien über allerhand zu plaudern haben, nachdem ich mich einige Tage von den Mühen der Reise zu Hause erholt haben werde, denn ich habe von Paris bis hierher 400 [italienische] Meilen [600 km; tatsächlich: 660 km] in fünf Tagen zurückgelegt, und jetzt stehen mir **in weiteren fünf oder**

sechs Tagen noch 480 Meilen [720 km] bevor, die Wien von Frankfurt trennen, wo es schrecklich kalt ist.

Bartoli ist Ihnen ein sehr guter Freund und trägt mir auf, Sie zu grüßen. Ich blieb nur zwei Monate in Paris und ging ungeachtet der Ersuchen mächtiger Herren, die mich aufhalten wollten, aber ich hatte meine guten Gründe. Ich werde im Sommer wiederkommen können.

Ich werde Sie nun nicht weiter ermüden, versichere Sie aber, mich nach der Stunde unserer Umarmung zu sehnen, und Ihnen mehr mit Taten als mit Worten wahre Zeichen meiner Hochachtung geben zu können; ich verbleibe als Ihr,
Signor Abbate, mein sehr lieber Herr und hochgeschätzter Freund,
Ihr untätigster und ergebener Diener

Giacomo Casanova

Wenn die Brüder Casanova zwischen dem 8. und 10. Dezember in Wien ankommen wollten ("fra dieci, o dodici giorni"), und man eine Reisezeit von im Winter ("un freddo orribile") mindestens sechs Tagen auf der 700 Kilometer langen Poststraße zu Grunde legt, müssten sie spätestens am 5. in Frankfurt abgereist sein (Daten, die für die Geschichte meiner Familie nicht unbedeutend sind, wie man gleich sehen wird).



Das Gasthaus zur Post und "Zum Goldenen Hirschen" in Emskirchen von *Johannes Eckart*, und seiner Frau *Maria Christina*, die nach seinem Tod 1790 Posthalterin wurde. Heute immer noch Hotel, nun aber "Alte Post" genannt. Das Gebäude gilt als der am besten erhaltene Postgasthof des 18. Jhdts. in Deutschland. Ich selbst war erstmals 1977 anlässlich eines Familientreffens dort; sehr hübsch spielte man damals eine Durchreise der Kaiserin Maria Theresia samt Kutsche nach. - Fotos: PG, nach Bildern in: Werner Eckart, Chronik der Familie Eckart, München 1967.

Wir entnehmen dem Brief an della Lena des Weiteren, daß die Brüder die Poststraße über **Regensburg** und **Linz** nach Wien nehmen wollten; das bedeutet, sie fuhren auf dem direkten Weg, der auch über Würzburg und **Emskirchen** führte, zwei Posten vor **Nürnberg**.

In Emskirchen steht heute noch praktisch unverändert der Gasthof "Zum Goldenen Hirschen", ein stattliches Gebäude, das damals einem meiner Ahnherren, nämlich **Johannes Eckart** gehörte, der im gleichen Jahr wie Giacomo Casanova geboren wurde, und dessen Tochter *Johanna* zu einer Urgroßmutter meiner Großmutter *Anna Günther* wurde.

Im Jahre 1758 erwarb er von der *Kaiserlichen Thurn und Taxis Reichspost* die Pacht zum Betreiben der Poststation. Johannes Eckart blieb Posthalter von Emskirchen bis zu seinem Tod 1790.



Johanna Eckart



Anna Günther



Der Autor (altes

Pastel)

Nach meinen geschätzten Abfahrtszeiten in Frankfurt müßten die Casanovas die **Post von Emskirchen** nach einer Fahrt über 185 Kilometern am 4., 5. oder Samstag den 6. Dezember 1783 erreicht haben.

Sie fuhren mit ihrer Kutsche durch das große Tor (siehe Foto hier) in eine große Halle hinein, an deren rechter Seite sich die Pferdeställe befanden. Sie stiegen aus, und betraten vermutlich den Gastraum auf der linken Seite, um sich zumindest kurz aufzuwärmen, während Pferde und Postillone gewechselt wurden. Auch mußten sie das Finanzielle erledigen, was ja durchaus mit dem Posthalter selbst geschehen sein konnte. Zudem waren die Brüder Casanova ja nicht irgendjemand, sondern feine Herren, sodaß er es sich sicher nicht hat nehmen lassen, sie persönlich zu begrüßen und zu bedienen (falls er nicht gerade abwesend war...). Und, wer weiß, warum soll nicht auch seine Frau *Maria Christina* mit ihrer fünf Jahre alten Tochter *Johanna* im Gastraum gewesen oder dahin gekommen sein, um sich die Herren anzuschauen? Ich werde es nie erfahren, wie mir auch sicher niemand die Vermutung, daß es so gewesen sein könnte, verübeln wird.



Das Thurn und Taxis Wappen über dem Tor der Post in Emskirchen. - Foto: PG.

Glücklich in **Wien** um den 10. Dezember herum angekommen, schrieb Giacomo bald wieder einen Brief an seine Freundin in Venedig. Mit Auszügen aus ihrem Antwortschreiben möchte ich die kurze, aber doch recht gehaltvolle Geschichte seines vorletzten eigenen Wagens, dessen weiteres Schicksal unbekannt ist, abschließen.

[Marr 8 - 188]

A Monsieur

Monsieur Jaques Casanova

en poste restante

a Vienne

Amico stimatissimo Venezia mercordi ultimo giorno del anno 1783

Ricevei la cara vostra che mi avete crito il 15 Xbre a Vienna e ritrovai dentro incrusa la canbiale di otto zecchini e due lire che mi avete mandato con tanto bon core. Amico mio caro, io vene sono tanto riconocente e tanto grata di tanto bene che mi fatte a iutandomi in tel gran bisogno che siamo. (...).

*(...) i sopraprio de denaro che ne è restato mi ho fatto far delle sarpe e mi ho conprato due pera di calce e il resto per viver qualche giorni. (...).
intesi dala cara vostra che andate a **Dresda** e poi a **Berlino** e che sarete di ritorno a **Vienna** il 10 jennaro. (...).
resto sorpresa, mio caro amico, di **vostri gran viagi** che fatte con sto **gran fredo**, ma per altro voi siete un gran uomo poiche siete pieno di anima, di spirito e di coraggio, poiche viagate co sto gran fredo e non vi par niente. (...).
resto con abbraciandovi di vero core e con bramastra senpre di rivedervi e di abbracciarvi vostra vera e cinsera amica*

Francesca Buschini

Venedig, Mittwoch, am letzten Tag des Jahres 1783

Geliebter Freund,

Ich erhielt Ihren lieben Brief, den Sie mir am 15. Dezember in **Wien** geschrieben haben, und fand darin die Zahlungsanweisung über acht Zechinen und zwei Lire [893 d.] eingeschlossen, die ihr gutes Herz mir geschickt hat. Mein lieber Freund, ich bin Ihnen so erkenntlich und dankbar für all das Gute, was Sie mir erweisen, indem Sie mir in der äußersten Bedürftigkeit, in der wir leben, helfen. (...).

(...) und für den Rest des Geldes habe ich mir Schuhe machen lassen und mir zwei Paar Strümpfe gekauft; mit dem übrigen werden wir einige Tage leben. (...).

Ich vernahm Ihrem lieben Brief, daß Sie nach **Dresden** gehen und dann nach **Berlin**, und am 10. Januar wieder in **Wien** sein werden. (...).

Mein lieber Freund, ich bin überrascht über **Ihre großen Reisen, die Sie bei dieser großen Kälte machen**, aber Sie sind ein großer Mann, weil Sie voll Seele, Geist und Mut sind, weil Sie bei dieser großen Kälte reisen, und es scheint Ihnen nichts zu sein. (...).

Ihre wahre und aufrichtige Freundin

Francesca Buschini.

C 17 Der Wagen "Dux"

Von Casanova genannt: *voiture*; *chaise*; *carro da posta*.



Diese hochrangige Kalesche (darin: meine Mutter) wurde frühestens 1785 gebaut, so daß Graf Waldstein einen Wagen dieser Art gekauft und Casanova für seine letzten Reisen zur Verfügung gestellt haben könnte. Sein eigener Wagen der ersten Jahre in Dux war vermutlich bescheidenerer Art. - Foto: PG.

.....
Typ: ein vierrädriger Wagen, mit Halbverdeck und Kutscherbock, also mit *Chaise* (wie von Casanova) oder *Kalesche* zu bezeichnen.

Vor- und Nachbesitzer: unbekannt.

Strecke: ich rechne 2.950 km entsprechend den Reisen Nr. 12 - 20, als er von Dux aus nach Carlsbad, Prage, Dresden, Leipzig und Sagan fuhr.

Zeit: Juli 1786 - September 1791.

Wert 1789: weniger als 50 Dukaten (6.000 Pence).

.....
Casanova, ab 1785 Bibliothekar des Grafen Waldstein in Dux, hatte wahrscheinlich schon im Jahre 1786, sicher aber 1789 einen eigenen Reisewagen. Für die anschließende Zeit habe ich keine Belege hinsichtlich eines Fahrzeuges gefunden. Wahrscheinlich ist, daß er ihn nach Oktober 1791 weggegeben hat, denn von da an hat er vier Jahre lang keine Reisen unternommen. Anzunehmen ist auch, daß er für seine letzten drei Reisen (1795, 1796, 1797) vom Grafen einen Wagen geliehen bekommen hat; dafür spricht auch Casanovas Bemerkung in dem unten erwähnten Brief von 1797.

Was die unter Umständen mögliche Benutzung der öffentlichen Postkutsche betrifft, so hat Casanova sicher nicht mehr damit reisen müssen; einem Siebzigjährigen seines Standes war das nicht zumutbar.

* * *

Hinsichtlich des Wagens "Dux" ist die Quellenlage so:

1.) Da ist zunächst der Brief des Grafen Waldstein an Casanova vom 21. Juni **1786** aus Paris ^[Marr 14 M1]. Darin schreibt er u.a.:

"Vous feriez bien d'aller à Carlsbad avant mon arrivez qui sera dans le courant du mois d'aout; pour y aller *le directeur vous donnera des chevaux*, et pour revenir vous trouverez facilement une occasion puisque c'est sur la route de Töplitz et de Dresde".

Da es nicht heißt, daß der Verwalter "Ihnen einen Wagen geben wird", sondern "Ihnen Pferde geben wird" (um zur nächsten Poststation in Brix zu kommen), gehe ich davon aus, daß Casanova einen eigenen Wagen hatte, zumal der Graf noch auf die Extra-Post-Straße von Eger über Carlsbad nach Töplitz aufmerksam macht, auf der er dann wieder mit Postpferden

heimreisen konnte.



2.) Sodann haben wir Casanovas Abschrift seines Briefes an den Fürsten Belozelski vom 30. Oktober **1788** aus Dux ^{[Marrco 40-14; u. [Laf]Bd.3,S.1185f.]}. Hier schildert er, wie er mit "einem Wagen" (une voiture) von Dresden abreiste und von der Wache gezwungen wurde, "meine Chaise" (ma chaise) und sich selbst untersuchen zu lassen, denn man suchte Coreggios "Magdalena", die gerade gestohlen worden war.

3.) Bald darauf, am 2. Februar **1789**, schrieb Casanova in Dux an seinen Neffen Carlo in Dresden ^[Marrco 40-139; u. Intermédiaire 1991 S.31] einen Brief, in dem er berichtet, wie er, sein Diener und der Postillon auf der Rückreise von Prag bei Laun mit dem Wagen samt Pferden bei Glatteis in den Fluß rutschten. Zwar nennt er den Wagen "il carro da posta", da aber von weiteren Passagieren nicht die Rede ist, wird es sich wohl nicht um einen öffentlichen Postwagen gehandelt haben, sondern um seinen eigenen Reisewagen, den er hier in Anlehnung an die private französische "chaise de poste" benennt.

4.) Am 27. Juni des gleichen Jahres schrieb Casanova in Dux einen Artikel, den er *Essai d'Égoïsme* nannte ^{[Marr 18-36; u. [Laf]Bd.3,S.1227ff.]}. Darin erwähnt er seinen Wagen ("ma voiture") gelegentlich eines Streits mit einem Mitbewohner im Schloß, Graf Serbelloni. Dieser wollte in Casanovas Wohnung ziehen; der wiederum hätte nur dann zugestimmt, wenn der Graf ihm seinen Wagen für 50 Dukaten (6.000 d.) abgekauft hätte. Serbelloni meinte aber, die Kutsche sei zu alt und einen solchen Betrag nicht wert.

5.) Ebenfalls aus dem Jahre 1789 stammen Blätter der Verwaltung von Schloß Dux, die mit "Duxer Schloßßer Conto" und "Satler Conto" überschrieben sind ^[Staatl. Archiv, Prag; Kopien: M. Leeflang]. Schlosser- und Sattlerarbeiten wurden hier einschließlich der Kosten genau beschrieben; allerdings kann ich die Schrift nicht vollständig entziffern. Immerhin ist deutlich "Casanova Wagen" und "Casanova seinem Wagen" zu lesen, und es ist klar, daß es sich um umfangreiche Reparaturen gehandelt hat.

Sattler Conto: *Item (..) das Cassanove Waagen (..) aufgetrennt (..) **Vorfall** [zusätzlicher Wetterschutz am Klappverdeck] angenäht (..) Knöpfen und (..) angestochen (..) wieder zugenäht und eingefast den **gutscher Sitz**in und auswendig mit ganz neuen (..) ausgepolstert und eingefast den Fuß Sack ausgebessert (..) strippen und schnallen angemacht. 6 [Gulden] 15 [Kreuzer; = 187,5 d.].*

Schlosser Conto, Casanova betreffend ca. 45 Wörter, lesbar nur: (..) v. Casanova seinem Wagen (..) zum **Gutscher Sitz** (- - -) **Vorfall** (- - -) Schrauben und Mutter (-). 1 [Gulden] 9 [Kreuzer; = 34,5 d.].

Ende November **1797** plante Casanova für den kommenden Frühling eine Reise nach Venedig, das inzwischen österreichisch geworden war, um "meinem glücklichen Land ein letztes Lebewohl zu sagen"*. In einem Brief* an Graf Waldstein bat er um die Erlaubnis, Dux zu verlassen, und ihm einen "**geschlossenen Wagen**" zur Verfügung zu stellen. Waldstein antwortete*, daß er das Vorhaben "von ganzem Herzen" unterstütze. Als es aber Frühling wurde, waren Casanovas Reisezeiten für immer vorbei.

[* M. Leeflang, Les Archives de Dux, Marr 14 M 36, Fußnote.]



Der gräfliche Bibliothekar Giacomo Casanova
im Alter von 71 Jahren in Dux.

Kopie von Schuddebeurs eines Gemäldes seines Bruders Francesco
im Besitz von Marco Leeflang, jetzt im Casanova-Museum in Dux. Foto: PG.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil IX:**

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - [Statistiken](#) - [Legende](#) - **Casanovas Reisewege** (auf Englisch): [1. The Searoutes](#) - (Teil [X](#))

POSTSTRASSEN.

*Ich wollte am nächsten Tag in Schlafrock und Nachtmütze abfahren und meine Chaise de Poste keinesfalls vor der 58. Post auf der schönsten Straße ganz Europas verlassen.
Giacomo Casanova, Geschichte meines Lebens.*



Die Route Nationale 1 und frühere Poststraße von Paris nach Calais, zwischen Flers-s-Noye und Hébecourt. Darüber: [Casanovas Reisewege \(Karte\)](#); zu Lande stets über Poststraßen. - Fotos: PG.

Statistik.

Die Entfernungen, die Casanova bis 1774 (Berichtszeitraum der Memoiren) zurücklegte, belaufen sich auf insgesamt 51.540 Kilometer. Als Benutzer der Fahrpost reiste er über 36.835 km, das sind 71,5% vom Ganzen. An **europäischen Poststraßen** kam so ein Netz zusammen, das **26.245 km** lang war; es wurde von 15 Staaten mittels insgesamt 1.443

Poststationen betrieben.

Ab September 1774 legte er - jetzt nur noch mit der Post - insgesamt 13.600 Kilometer zurück. Die Anzahl zusätzlicher **Poststationen** beträgt **93**, die zusätzliche Länge an **Poststrassen 2.075 Kilometer**.

Zeitlebens reiste er also über **65.140 km**.

Gesamtlänge der *Poststrassen*: **28.320 km**.

Poststationen: **1.536**.

Methodik.

Casanovas Reisewege habe ich wie folgt geordnet:

Zuerst zeige ich diejenigen zu See (1.). Dann folgen die Poststraßen, zunächst mit der bedeutendsten und berühmtesten der *Grand Tour*, nämlich die von London nach Neapel über den Mont Cenis-Paß (2.), auf der wir viele der von Casanova besonders häufig benutzten Streckenabschnitte finden.

Die folgenden 15 Verbindungen zwischen großen Städten (3. - 17.) werden in einer gewissen chronologischen Reihenfolge vorgestellt. Darunter sind 6 Strecken, über die Casanova mehr als zwei Mal fuhr: 3. Wien - Venedig, 6. Bologna - Augsburg, 8. Wien - Paris, 9. Paris - Amsterdam, 12. Genf - Florenz und 17. Wien - Berlin.



Post-Karte von Hohmann, Nürnberg, 1786. Doppelte Linien: alle Dienste: öffentliche Postkutsche, private "Extra-Post" (Miete von Reit- oder Wagenpferden), Briefpost. Einfache Linien: nur Extra-Post und Briefpost. - Foto: PG.



Der römische Casanovist Furio Luccichenti schenkte mir diesen originalen Post-Auftrag von [Modena nach Rubiera](#). - Photo: PG.

Während es noch viele **Gasthäuser zur Post** aus dem 19. Jahrhundert gibt, finden wir kaum noch Posthäuser aus dem Jahrhundert zuvor. Nach ihnen zu suchen kann aber sehr lohnend sein, wofür dieses hier im Süden der Toskana ein Beispiel ist:



Vielleicht das schönste noch erhaltene ehemalige Posthaus überhaupt: die **Villa Medicea della Posta** in Radicofani, erbaut von Großherzog Ferdinand I: von Florenz (Regierungszeit: 1587 - 1609). **Casanova** war sieben Mal hier und übernachtete ein Mal im Juni 1770, als er in ein gefährliches Abenteuer verwickelt war. Das gut erhaltene, leere und ungenutzte Gebäude ist in Privatbesitz (Informationsstand: 1996). - Foto: PG. --- Rechts: Blick vom Posthaus auf Stadt und Festung Radicofani. W. Leitch, um 1810. Foto aus: Brill, *Il Viaggio in Italia*, Mailand 1987.

Legende.

Ort Poststation; Ort mit Poststation.
 ORT Von Casanova erwähnt.

Ort Posthaus noch vorhanden;
(j) jünger (19. Jahrhundert).
(Ort) Keine Poststation.
Ort / Ort Jetziger / vorheriger Name.
Ort // Ort Entweder // oder.
*Schreibweise aller Orte in der Landessprache,
außer in den Überschriften der Kapitel.*
T&T Station der Thurn und Taxis Reichspost;
Jahreszahl früheste erhaltene Erwähnung im T&T - Post Archiv .

Reisemethoden:

A Esel.
B Schlitten (Alpen).
C Casanovas Reisewagen (C1 - C17).
F Zu Fuß.
H Pferd.
K Privatwagen.
L Mietwagen.
M Maultier.
P Postwagen, Postkutsche.
R Boot, Schiff, auf Fluß, See, Lagune, Golf.
S Schiff, zur See.
T Per Anhalter.
V Fuhrmann, Vetturino.
Z Tragstuhl (Alpen).
Kein Symbol: Reisemethode nicht genau bekannt.

6305 Mai 1763.

(4405) Reisen vor September 1774, die in den Memoiren nicht erwähnt sind:
die erste Reise nach Constantinopel 1741, und Venedig - Rom - Venedig 1744/45.

^ Casanova reiste hier in der entgegengesetzten Richtung.

+ Jemand reiste mit Casanova in der Kutsche.

(Beispiel: C8 6305^+ Marcolina : Casanova reiste mit seinem Wagen Nr. 8 im Mai 1763 in entgegengesetzter Richtung des folgenden Streckenabschnitts in Begleitung Marcolinas.)

Zahl ... Kilometer: 1. *Im Titel*: kürzeste Entfernung zwischen den zwei Städten.

Zahl 2. *In der Liste (erste Spalte)*: Entfernung vom zuletzt erwähnten Kilometer.
Ab- oder aufgerundet auf 5 Kilometer.

N National- bzw. Bundesstraße.

L Landstraße.

", &c weiter die gleiche Straße..

? In der (zweiten) Spalte "N/L": Poststation nicht gefunden.

? In der (dritten) Spalte "Poststationen": jetziger Name des Ortes
nicht gefunden.

Casanovas Reisewege...

... in der englischen Fassung (</catour9.htm> - </catour15.htm>):

Casanova's Travel Routes.

1. POSTBOAT, FELUCCA AND GALLEY:

The Sea Routes.

3,490 km.



ADRIATIC, IONIAN, AND AEGEAN SEAS.

From Venezia to Istanbul/Constantinople

2300 km Warship (galley).

(S 4104) (S 4203^)^ S 4505 S 4511^

VENEZIA - MALAMOCCO

VRSAR / ORSERA

KORCULA / CURZOLA (*passed*)

1000 KERKIRA / KORFU

(S 4105) (S 4106^)^ S 4507 S 4510^

KERKIRA

500 KITHIRA / CERIGO

DARDANELLEN (*passed*)

800 ISTANBUL / CONSTANTINOPL

Excursion: escape to Casopo.

S 4110 S 4110^

KERKIRA

VIDO (*direction to...*)

50? KASSIOPI / CASOPO

Excursion: picking up a troop of actors.

S 4510 Feluke

KERKIRA

150 OTRANTO

S 4510^ pursued by pirates

OTRANTO

250? KERKIRA

From Venezia to Ancona

300 km Peota; Tartana.

R 4310

 VENEZIA Piazzetta

 25 Laguna CHIOGGIA

S 4310

 CHIOGGIA

 VRSAR / ORSERA

 VERUDA (port of PULA)

 275 ANCONA

From Ancona to Trieste

240 km Warship (galley)

S 7211

 ANCONA

 240 TRIESTE

LIGURIAN SEA.



From Antibes to Genova

190 km Felucca

S 6010+ Rosalie

 ANTIBES

 20 VILLEFRANCHE

S 6010+ Rosalie

 VILLEFRANCHE

 170 GENOVA

Genova - Antibes:

Felucca. English Coupé "Genève 2" on board.

S 6304+ Marcolina + la Crosin

 GENOVA

 120 SAN REMO

 30 MENTONE

 50 ANTIBES

From Genova to Lerici

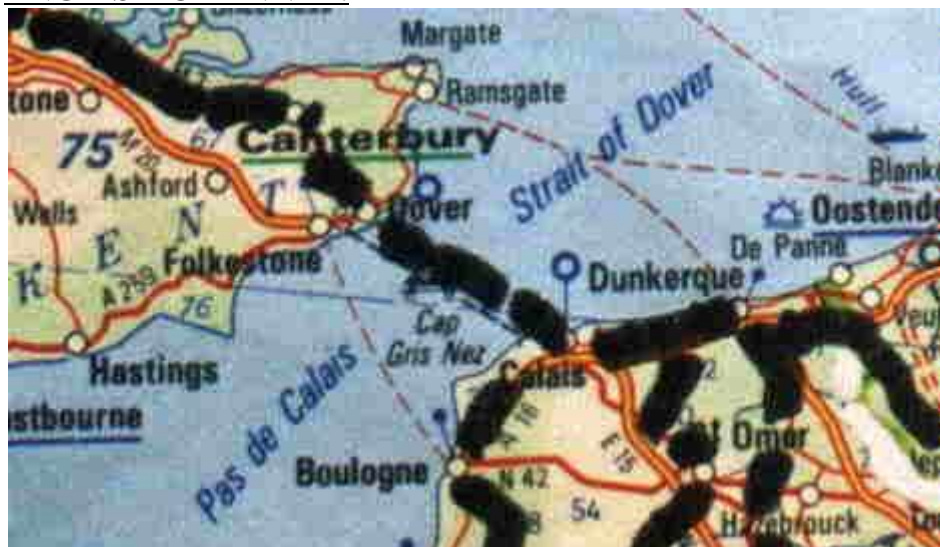
100 km Felucca

S 6011

GENOVA

100 LERICI

ENGLISH CHANNEL.



From Calais to Dover

50 km Packetboat

S 6306+ Aranda S 6308^+ Pauline S 6308 S 6403^+ Daturi

CALAIS

50 DOVER



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil X:

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - Casanovas Reisewege (auf Englisch): - 2. [London - Neapel](#) .
(Teil [XI](#))

2. LONDON - NAPLES

Via Calais, Paris, Lyon, Mont Cenis Pass, Torino, Bologna, Firenze / Ancona and Roma.
2,170 km.

And: NAPLES - MARTIRANO / CALABRIA

Via Salerno, Eboli and Cosenza.

350 km.

The Main Route of the Grand Tour.



London - Dover - Calais - Boulogne-s-mer - Amiens - Paris.

Excursions:

London - St. Albans

L 6308 L 6308^ H 6401 H 6401^

LONDON

5 A1200 Holloway

5 A1 Highgate

5 Whetston
5 BARNET
L 6308 L 6308^
BARNET
5 Mimms
5 Colney
5 ST. ALBANS
London - Richmond
H 6401 H 6401^
LONDON
A4 Bromton
BARNES
15 RICHMOND

From London to Calais

170 km Hired carriage; stage wagon; English Coupé (of Pauline); by packet-boat.

Hired carriage (Post-Chaise) Dover - London: 18 hours.

L 6306^+ Aranda K 6308+ Pauline P 6308^ P 6403+ Daturi

LONDON
A2 Deptford
? (Welling)
? (Crayford)
A2 Dartford
? Northfleet
? Chaulk Street
A2 ROCHESTER
? Raynham
A2 Newington Street
" SITTINGBOURNE
A2 Faversham
B2061 Boughton Street // Bocton Street
? (Justice)
A2 CANTERBURY
" Bishopsbourne
B2061 Lydden
? (Rivertown)
B2061 Buckland
120 " DOVER
S 6306^+ Aranda S 6308+ Pauline S 6308^ S 6403+ Daturi

English Channel DOVER

50 CALAIS [Kingdom of France]

From Amiens to Calais

160 km Solitaire / Chaise de Poste.

C3 5708 C9 6306+ Aranda

AMIENS
N 235 Picquigny
N 1 Flixecourt
" Ailly

45 " ABBÉVILLE
C9 6306+ Aranda
ABBÉVILLE
N 1 Nouvion



" Bernay "Relais de Poste" on town sign (photo: PG)
" Nampont



Almost in an original state is the "Hotel de France" and "Relais de Roy" in Montreuil. Of special interest might be the typical inner courtyard. There is a huge fresco, which recalls the stay of Lawrence Sterne during his "sentimental journey" in 1765. - Photo: PG.

45 " **Montreuil** post: Hotel de France (photo)

'N 1 Cormont

N 1 Samer

" Boulogne-s-mer

" Marquise

" Hauteville / Hautbuisson?

70 " CALAIS

*This was the usual road from Calais in the direction of Paris. **Casanova**, when driving from Paris to Dunkirk, used two parallel routes from Abbéville onwards and on the way back to Amiens. But, firstly, a section which completes the route from Calais to Dunkirk:*

C9 6403+ Daturi

CALAIS

25 N 1 GRAVELINES

Paris - Dunkirk in 3 days.

Abbéville - Dunkerque (via St.Omer and Gravelines):

185 km Chaise de Poste; Solitaire.

C3 5708

ABBÉVILLE

D 928 le Boisle

" Hesdin

55 " Fruges

" Avroult

" ST.OMER

N 43 la Recousse

65 D 218 GRAVELINES

C3 5708 C9 6403+ Daturi

GRAVELINES

20 N 1 DUNKERQUE

Dunkerque - Amiens (via Aire):

140 km Chaise de Poste; Solitaire.

C3 5709 C9 6403

DUNKERQUE

10 D 916 Bergues

C3 5709

Bergues

D 916 Cassel

D 238 AIRE

N 43 (?) Lillers (?)

60 D 91 Pernes

D 916 St.Pol

" Frévent

" Doullens

N 25 Talmas

70 " AMIENS

Back to the direct road from Paris to Calais:

From Paris to Amiens

125 km Chaise de Poste; Solitaire.

C3 5708 C3 5709^ C9 6306+ Aranda/Giuseppe Pompeati

PARIS

N 1 St.Denis

N 16 Ecoen

" Luzarches

" Chantilly

50 D 916A Laigneville

N 16 Clermont

D 916 St.Just-en-Chaussée

D 916 Wavigny

" Breteuil

N 1 Flers-s-Noye

" Hébecourt

75 " AMIENS



Paris - Fontainebleau - Nevers or Auxerre - Lyon.

From Paris to Fontainebleau

[cf the website: <http://perso.wanadoo.fr/nationale7/sommaire.html>]

60 km Stage coach "Diligence de Lyon"; English Coupé; Solitaire.

P 5006^+ A.Balletti C6 6106^ C9 6306^+ Adèle 8310 8310^

PARIS

N 7 Villejuif

" Paraye-Vieille-Poste

? Fromenteau

N 7 Essonnes

" Ponthierry

" Chailly-en-Bière

60 " FONTAINEBLEAU

From Fontainebleau to Lyon (via Nevers) "La Route Bourbonnaise"

385 km English Coupé; Solitaire.

C6: *Lyon - Paris in 2,5 days*

C6 6106^ C9 6306^+ Adèle

FONTAINEBLEAU

N 7 Bourron

&c Nemours

Glandelles

la Croisière

Fontenay

Puy-la-Laude

Montargis

la Commodity

Nogent

les Bézards

la Bussière

Bel Air
90 BRIARE
Ousson
Bonny
Neuvy
la Celle
COSNE
Maltaverne
Pouilly
Mesves
la Charité
Pougues
80 NEVERS
Magny
Villars
ST.PIERRE-LE-MOUTIER
Chantenay
Villeneuve
la Vieille Poste
50 MOULINS
Bessay
N 7 la Vieille Poste
VARENNES
St.Géraud
Lapalisse
Droiturier
D 570 St.Martin d'Estreaux
N 7 Pacaudière
&c St.Germain l'Espinasse
90 ROANNE
l'Hopital-s-Rhins
ST.SYMPHORIEN
la Fontaine
Tarare
D 67 Les Arnas / la Croisette
N 7 L'ARBRESLE / LA BRESLE *
" La Tour-de-Salvagny
75 " LYON
[* Wrong writing by Casanova: "La Bresse".]

From Lyon to Fontainebleau (via Chalons-s-Saone) "La Route Bourgognaise"

400 km Stage coach "Diligence de Lyon" *In 5 days to Paris*

P 5006+ A.Balletti

LYON
? le Puits d'Or / D 42 Limonest
? les Echelles / N 6 Anse
30 N 6 Villefranche
&c St. Georges
La Maison Blanche

Macon
St. Albain
Tournus
80 Sennecey
Chalons-s-Saone
Chagny
40 la Rochepot
Ivry
Arney
le Maupas
50 Saulieu
la Roche
Rouvray
Cussy-les-Forges
D 944 Lucy-le-Bois
D 332 la Poste-aux-Alouettes
N 6 Vermenton
via Irancy St. Bris-le-Vineux
90 D 956 Auxerre
N 6 Bassou
&c Joigny
Villevallier
Villeneuve-s-Yonne
Sens
Pont-s-Yonne
Villeneuve-la-Guyard
Fossard
Moret
110 FONTAINEBLEAU



Lyon - Chambéry - Mont Cenis Pass - Torino - Tortona - Piacenza - Bologna

From Lyon to Chambéry

110 km Stage wagon; English Coupé; on horseback.

P 5006^+ Balletti C6 6106^ C8 6209 C8 6305+ Marcolina H 6305^

LYON

N 6 Bron
&c St. Laurent
Verpillière
BOURGOIN-Jallieu
Vachère
TOUR-DU-PIN
Gaz

70 PONT-DE-BEAUVOISIN [*bridge over the river Guiers: boundary crossing France / Kingdom of Sardinia*]

P 5006^+ Balletti C6 6106^ C8 6209

PONT-DE-BEAUVOISIN

N 6 Echelles
" St. Thibaud

40 " **CHAMBÉRY**

From Chambéry to Torino over the Mont Cenis

210 km English Coupé; stage wagon; sledge; carried chair; mules.

C1 4912^+ Henriette P 5005^+ Balletti C6 6105^ C8 6209 C8 6211^ C8 6301

CHAMBÉRY

N6 Montmélian
D 204 *Maltaverne* (y)

" Aiguebelle

N 6 Epierre

&c la Chambre

ST.-JEAN-DE-MAURIENNE

St.-Michel-de-Maurienne

St. André

Villarodin-Bourget

Bramans

125 Lanslebourg



B 4912^ M 5005^ M 6105^ M 6209 B 6211^ M 6301

Except 1750, with the dismantled English Coupés.

Road constructed 1803-1810.

Lanslebourg (*photo: Chambéry, Musée Savoisien.*)

mule- & sledge track (La Ramasse), **in front of the:**

5 - Col du MONT CENIS; 2083 mh (*photo: the author and his 2CV in 1996*)

High valley with the Lac du Mont Cenis, today a much enlarged reservoir.

mule-track La (Poste de) Tavernette; *Hospice disappeared in the reservoir.*

10 " (Grand - Croix) *Frontier Savoy / Piedmont. Chapel (1626) well restored; guest and farm houses falling down.*

Z 4912^ Z 5005^ Z 6105^ Z 6209 Z 6211^ Z 6301

No possibility for using sledges. Carriages transported by pack-horses or mules.

(Grand - Croix)
mule-track (Ferrera Cenisio)
10 " **NOVALESA** (y) (photo: PG)



C1 4912^+ Henriette P 5005^+ Balletti C6 6105^ C8 6209 C8 6211^ C8 6301

NOVALESA

10 L Susa
N 25 S. Giorio
" S. Antonio
" S. Ambrogio
" RIVOLI
50 " TORINO

From Torino to Bologna

330 km English Coupé; stage wagon.

C1 4912^+ Henriette C2 5001 P 5005^+ Balletti C6 6103^ P 7003

TORINO

N 20 Trofarello
N 29 Poirino
N 29r Dusino/S.Michele
? La Gambetta
N 10 Asti
&c Castello di Annone
Felizzano
ALESSANDRIA
Lungafame
110 **TORTONA**

C1 4912^+ Henriette C2 5001 P 5005^+ Balletti C6 6103^ C8 6303^ P 7003

TORTONA

15 N 10 Voghera

C1 4912^+ Henriette C2 5001 P 5005^+ Balletti C6 6103^ P 7003

Voghera

N 10 Broni
" Castel S. Giovanni [Duchy of Parma]

55 " PIACENZA

C1 4911^, C1 4911, C1 4912^+ Henriette C2 5001 P 5005^+ Balletti
C6 6103^ P 7003

PIACENZA

N 9 *Via Aemilia* Fiorenzuola
" Fidenza / Borgo S. Donnino
" Castelguelfo
60 " PARMA

Excursion:

C1 4908, C1 4908^+ Henriette

PARMA

15 N 343 COLORNO

C1 4907^+ Henriette C2 5002 P 5005^+ Balletti(from Reggio) C6 6103^ P 7003

PARMA

N 9 *Via Aemilia* Sant' Ilario d' Enza [Duchy of Modena]

" REGGIO

" Rubiera

50 " MODENA

C1 4907^+ Henriette C2 5002 P 5005^+ Balletti C6 6103^ P 7003 P 7209^ P 7209

N 9 *Via Aemilia* MODENA

" Ponte Samoggia [Ecclesiastical State]

40 " BOLOGNA



Bologna - Firenze or Ancona - Roma

From Bologna to Roma (via Firenze)

380 km English Coupé; stage wagon; Vetturino; hired carriage (carozzino).

(4405) (4501^) C6 6102^/L 6102^+ Corticelli P 7003 C14 7112^

BOLOGNA

N 65 Pianoro

30 &c Loiano

(Monghidoro) = (SCARICALASINO)

La Posta Filigare [Duchy of Tuscany]

(Passo della Raticosa, 968 mh)

(Pietramala)

20 Covigliaio (1742) // N 503 Fiorenzuola (1705)

(Passo della Futa, 903 mh) // (Rifredo)

Montecarelli (1742) // N 503 Giogo [pass] (1705)

25 Cafaggiolo (1742) // N 503 S. Piero (1705)

Fontebuona (1742) // ? UCCELLATOIO* (1705)

25 FIRENZE

[* This older stage (listed e.g. in a post-map of 1705) was situated near the new one Fontebuona (for the first time mentioned in the Thurn and Taxis - guide of 1742). Presumably Casanova mentioned it, because he used an out-of-date guide while writing in Dux.]

(4405) (4501^)^ C6 6012 C6 6102^ C14 7107^

FIRENZE



N 2 *Via Cassia S. Casciano* ("*Antica Posta*". Photo: PG)

" Tavarnelle

50 " Poggibonsi

(4405) (4501^)^ C6 6012 C6 6102^ P 7005 C14 7107^

N 2 *Via Cassia* Poggibonsi

" Castellina Scalo

25 " SIENA (*Via Cassia and Porta di Roma*. Photo: PG)



(4405) (4501^)^ C6 6012 C6 6102^ V 7006+ Betty C14 7107^

N 2 SIENA *Via Cassia*

" Monteroni d`Arbia

25 " BUONCONVENTO

" Torrenieri

" (S. QUIRICO)



" **LA SCALA** (photo: PG)

? Riccorsi

40 N2 + L **RADICOFANI**



Radicofani: Villa Medicea della Posta. Photo taken in June 1994 by PG.

(4405) (4501^)^ C6 6012 C6 6102^ V 7006, V 7006^, L 7006+ Betty C14 7107^

RADICOFANI

L + N 2 CENTENO [Ecclesiastical State]

25 *Via Cassia* ACQUAPENDENTE

" S. Lorenzo Nuovo

" Bolsena

" MONTEFIASCONE

45 " VITERBO

? Posta Montagna di Viterbo (*north of Lago di Vico*)

L Ronciglione

35 L + N 2 MONTEROSI

(4405) (4501^)^ C6 6012 C6 6102^+ Poinsinet (up to Firenze) L 7006+ Betty C14 7107^

MONTEROSI

N 2 *Via Cassia* Baccano

" POSTA DELLA STORTA

35 " ROMA

From Bologna to Roma (via Ancona)

500 km

Ancona - Bologna:

210 km Hired carriage; on horseback; mule; stage wagon; English Coupé;
Vetturino.

L 4403+ Bellino V 7210^

ANCONA [Ecclesiastical State]

? Case Bruciate

25 N 16 SENIGALLIA

" Marotta

" Fano

35 " PESARO

H 4403 *the first time on horseback.* V 7210^

N 16 (SANTA MARIA; fortress in PESARO)

" Cattolica

35 " RIMINI

M 4403 V 7210^

RIMINI

15 N 9 *Via Aemilia* SAVIGNANO

P 4403 V 7210^

SAVIGNANO

15 N 9 *Via Aemilia* **CESENA**

Posting inn: Piazza del Popolo / Via Zeffirino (photo: PG)



P 4403 P 4906^ C1 4907+ Henriette V 7210^ K 7906^, K 7907+ Del Bene

CESENA

N 9 *Via Aemilia* FORLI

" Faenza

" Imola

" S. Nicolo

85 " BOLOGNA

Ancona - Roma:

290 km On foot and hitch-hiking; stage wagon.

F 4311 P 4402^

ANCONA

L Camerano

40 L LORETO

T 4311 P 4402^

N 77 (Sambucheto)

" MACERATA

30 " TOLENTINO

F 4311 P 4402^

N 77 VALCIMARRA

" (MUCCIA)

40 " SERRAVALLE

T 4312 P 4402^

N 77 (COLFIORITO)

" Casenove

" FOLIGNO

40 N 3 (PISSIGNANO)

F 4312 P 4402^

N 3 *Via Flaminia* SPOLETO

" (VALICO DI SOMMA)

" Strettura

" TERNI

" NARNI

70 " OTRICOLI

T 4312 P 4402^

N 3 *Via Flaminia* Borghetto

" Civita Castellana

" Rignano Flaminio

40 " CASTELNUOVO DI PORTO

F 4312 P 4402^

N 3 *Via Flaminia* Prima Porta

30 " ROMA Porta del Popolo

Excursion:

L 4401 L 4401^ C14 7104 C14 7104^

ROMA

20 N 215 (FRASCATI)

Excursion:

L 4401 L 4401^

ROMA

30 N 5 (TIVOLI)



Roma - Terracina or Monte Cassino - Napoli - Cosenza - Martirano

From Roma to Napoli (via Terracina)

240 km Vetturino; English Coupé; private carriage.

V 4405 V 4406^+ Lucrezia C6 6012, C6 6101^+ Abate Alfani K 7006

ROMA

N 7 *Via Appia* TORRE DI MEZZAVIA d' Albano

N 7 + N 217 MARINO

L + N 7 La Faiola (*between Genzano and Velletri*)

N 7 VELLETRI

" Cisterna



The Via Appia, 5 km south-east of Cisterna. Here the post road turns to the mountains in the east to avoid the malaria-infected Pontinian Marshes. - Photo: PG.

N 7 + L SERMONETA

? Casenove

N 156 + L PRIVERNO / PIPERNO

? Li Marutti

110 L TERRACINA

N 7 Fondi [Kingdom of Naples]

Via Appia Itri

" Formia / Mola di Gaeta



*J. Smith: "Il traghetto del Garigliano". The building contained the post station. About 1780.
From: Brillì, Il Viaggio in Italia. - The same place in 1994. Photo: PG.*

" ferry GARIGLIANO (photos)

" S. AGATA (near Sessa Aurunca)

1761^: overturned coupé; attempted robbery.

" FRANCOLISE

100 N 7 CAPUA

V 4405 V 4406^+ Lucrezia C6 6012, C6 6101^+ Abate Alfani K 7006 C14 7009^

N 7 CAPUA

N 7 bis AVERSA

30 " NAPOLI

From Napoli to Roma (via Cassino)

230 km Coupé, drawn by mules of a vetturino.

C14 7009

Napoli - Capua: [see above](#).

CAPUA

25 N 7 + N 6 Via Casilina Vairano Scalo

From here to Rome there were no post stations. However, the following places were mentioned by Nugent, Grand Tour IV, p. 315: "Journey from Naples to Rome, by Vettura."

? (S.Germano)

35 N 6 Via Casilina (MONTE CASSINO)

(Ceprano)

" (Frosinone)

" (Ferentino)

" (Valmontone)

? (Cava Nova)

130 N 6 ROMA

Excursions:

K 6101 K 6101^

NAPOLI

30 N 87 (CASERTA)

R 7007 R 7007^

NAPOLI

25 (SORRENTO)

L 7007 L 7007^

NAPOLI

45 N 18, N 145 (SORRENTO)

From Napoli to Martirano

350 km On foot; vetturino; stage wagon; hired carriage; English Coupé.

F 4405 V 4406^ P 7009 C14 7009^

NAPOLI

10 N 18 (PORTICI) *excursion: up to the Monte Vesuvio.*

V 4405 V 4406^ P 7009 C14 7009^

N 18 TORRE DEL GRECO

" Pagini // Nocera

50 " SALERNO

P 4405 V 4406^

SALERNO

N 19: ? Taverna Pinta

N 19 Eboli

" Scorzo

60 " Auletta

" Atena Scalo, Atena Lucana (?) / Alla Scala

" Casalbuono (?) / Casal novo

60 " Lagonegro

" Lauria

" Castelluccio

L Rotonda

70 L + N 19 Castrovillari

N 19 Spezzano (?) / Esaro

" Regina (*3 km west of the N 19*) / La Regina

70 " COSENZA

L 4405 L 4406^

COSENZA

N 19 + L Belsito

30 N 19 + L MARTIRANO [episcopal see]*

[* Near Martirano, King Henry, son of the Staufer-Emperor Frederic II., perished in 1242. Cf. Waldburg-Wolfegg, p.97: "Nowadays, Martirano still is a picture of misery. In 1905, the little town was destroyed by an earth-quake so completely, that the inhabitants gave up and settled in a different locality. Nevertheless particular houses are still inhabited, though the citadel, the churches, and the streets are totally destroyed."]



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil XI:**

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - **Casanovas Reisewege** (auf Englisch): - 3. [Vienna-Venice](#) - 4. [Venice-Geneva](#) - 5. [Frankfurt-Dresden](#) - 6. [Bologna-Augsburg](#) . (Teil [XII](#))

3. VIENNA - VENICE

Via Graz, Laibach, Trieste, Palmanova / Udine and Treviso.
680 km.



From Wien to Trieste

500 km "Eilwagen" (flying stage coach), in 4 days

P 5305 8301^ 8306

WIEN

N 17 Traiskirchen

" Wiener Neustadt

" Neunkirchen

" Schottwien

" - Semmering - Pass - (900 mh)

(road built in 1728)

100 N 306 Mürzzuschlag

N 6 Krieglach
 N 116 Mürzhofen
 40 " Bruck a.d. Mur
 N 35 Röthelstein
 " Peggau
 60 N 67 Graz
 " Kalsdorf
 " Lebring
 (N 67) Ehrenhausen
 70 L + N 10 Maribor/Marburg
 N 10 Sl.Bistrica/Feistriz
 L Konjice/Gonobitz
 L Celje/Cilli
 N 6(?) Vransko(?)/Frantz
 ? ? /St.Oswald
 ? ? /Potpetsch
 130 N 6 Ljubljana/Laibach
 " Vrhnika/Ober-Laibach
 ? ? /Loitsch (Lasse)
 N 6 Postojna/Adelsberg
 ? ? /Prawald
 N 6 Sezana/Sesana
 100 N 58 TRIESTE

The Flying Coach from Trieste to Venice: Casanova's Postal Memorandum.



The post road, modified by Casanova in 1773, via Udine. - Post-map by Walch, Augsburg, 1803 (cutting). Collection Hans Kohl, Heiligkreuzsteinach. Photo: PG.

When living in Trieste from the end of 1772 until September 1774, Casanova was involved in a diplomatic initiative of the Venetian Government concerning the postal route between the two cities. He relates [HL,vol.XII/9,p.197f.] that the Venetian Consul in Trieste, Marco de' Monti "told me that he had been vainly trying for years to persuade the Government of Trieste to allow the diligence [flying coach] which made the journey between Mestre and that city once a week to lengthen it by only one stage to pass through Udine, the capital of Venetian Friuli."

The Consul asked Casanova to think of arguments which could convince the Government; a

successful conclusion could accelerate his return to Venice. Casanova had the good fortune to be supported by the Governor of Trieste, Count Auersperg, against the stubborn councillors.

"Seeing that I was on sure ground, I wrote a memorandum to which no one could reply except by tergiversating. The Council decreed that in future the diligence should pass through Udine both going and returning."

The post-map on this page shows the new route. Casanova received an payment of one hundred silver ducats [4,000 d.] and was able to return to his native city the following year.

From Trieste to Venezia

180 / 200 km (old and new post road).

Trieste - Monfalcone/Jamiano (25 km):

P 5305 K 7212+ Zaguri + Pittoni L 7212^+ Pittoni L 7309 L 7401^ 7409

7611^ 7611 8209^ 8301 8301^ 8306

TRIESTE [Austria]

N 14 (PROSECCO)

" Santa Croce

25 " Monfalcone, near Jamiano

1. Excursion: Jamiano - Spessa:

45 km

K 7212+ Zaguri + Pittoni L 7309 L 7401^ 7409

Jamiano

20 N 55 GORIZIA

K 7309, K 7311^+ Count Torriano

GORIZIA

25 N 56 + N 356 (SPESSA)

2. Excursion: Gorizia - Visco - Monfalcone:

40 km

K 7212+ Zaguri (to Visco) + Pittoni 7409 (to Gradisca)

GORIZIA

N 351 Gradisca

20 N 252 (Visco, in front of Palmanova)

back to Gradisca

20 N 305 Monfalcone

Monfalcone/Jamiano - Pordenone:

1. Old route until 1773/74 (70 km):

P 5305

Monfalcone

15 N 14 (Cervignano) [Republic of Venice]

10 N 352 Palmanova

20 N 252 Codroipo

25 N 13 Pordenone

2. New route (organized by Casanova) from 1774 onwards (90 km):

7409 (from Gradisca) 7611^ 7611 8209^ 8301 8301^ 8306

Jamiano (near Monfalcone)

15 L Gradisca

10 N 252 + L Nogaredo [Republic of Venice]

20 L + N 352 UDINE

20 N 13 Codroipo

25 " Pordenone

(Excursion to Pasiano: see below.)

Pordenone - Venezia (85 km):

P 4204^ P 4205 P 4309^ P 4309 P 5305 7409 7611^ 7611 8209^ 8301 8301^ 8306

Pordenone

N 13 Sacile

" Conegliano

55 " TREVISO

P 4204^ P 4205 P 4309^ P 4309 P 5305 V 5611^+ Father Balbi 7409 7611^ 7611 8209^ 8301 8301^ 8306 P 8306^

TREVISO

20 N 13 MESTRE

R 4204^ R 4205 R 4309^ R 4309 R 4901^ R 4901 R 5305 R 5611^+ Father Balbi R 7409 R 7611^ R 7611 R 8209^ R 8301 R 8301^ R 8306 R 8306^

MESTRE

10 lagoon VENEZIA

Excursion: Pordenone - Pasiano (" [*A Favourable Thunderstorm*](#) "):

L 4204 L 4205^ L 4309 L 4309^

Pordenone

L (Prata di Pordenone)

L (Visinale) [VILLA GOZZI]

L (CECCHINI)

15 L (PASIANO) [VILLA Saccomani / MONTEREALE]



The former Villa Montereale where Casanova lodged. Today called Villa Saccomani, which is to become the townhall. - Photo: cover of a prospectus by the community of Pasiano di Pordenone, in which Casanova's sojourn is mentioned.

4. VENICE - GENEVA

Via Verona / Mantova, Milano, Torino, and the Grand Saint Bernard Pass.
700 km.

*1749: Casanova's First Travelling Carriage,
and with his Greatest Love, Henriette, to Geneva.*



From Venezia to Milano via Verona

270 km.

Venezia - Padova:

40 km. By boat ("[Burchiello](#)"), horse, post wagon, English Coupé.

R 3404 the very first journey R 3503^ R 3504 R 3705^ R 3706 R 3910^

R 4404^ (R 4405) (R 4501^)^ R 4902 R 5002^ R 7906, R 7907^+ Del Bene
R 8007 R 8007^

VENEZIA Piazzetta

5 Laguna *FUSINA*

R 3404 R 3503^ R 3504 R 3705^ R 3706 R 3910^

FUSINA



lock DOLO [the lock painting by A. Canal.]

35 F. Brenta PADOVA

Post road Padova - Fusina:

P 4404 (4405^)^ (4501) P 4902^ C2 5002 H 5403 fall

K 7906^, K 7907+ Del Bene 8007^ 8007

PADOVA

N 11 (FIESSO)

&c DOLO

(MIRA)

(ORIAGO)

35 *FUSINA*

Padova - Milano:

230 km Post wagon; hired carriage.

P 4902 L 5403+ Pier A. Capretta+ Signora C. L 5403^

PADOVA

N 11 Arlésega

30 " VICENZA

P 4902

N 11 VICENZA

&c Montebello

Caldiero

50 VERONA

Castelnuovo

Desenzano

Ponte S.Marco

Brescia

Ospitaletto

Chiari

Antegnate

Caravaggio [Duchy of Milano (Austria)]

Cassano d'Adda



Cassina de Pecchi (posthouse: *Cascina Colombirolo*)* / Colombarolo

[discovered and photos by Laura Franchini]

150 MILANO

* **Laura Franchini (2001):** On the Main Road PADANA SUPERIORE N.11, 11 Km before Gorgonzola (dir. MI to Cassano D'Adda), the CASCINA COLOMBIROLO (this is its new denomination) is still existing.

I made some interviews around and I could find the following:

* The "Cascina" (=farm-house) is located at the end of a village Cassina De Pecchi. (Thanks to a friend on mine, I also could find an old Army map, where the place is clearly indicated).

* It takes its name from the word COLOMBO=pigeon. In ancient times it was a Post Stage, but also a carrier pigeon stage....(there are still a lot of pigeons living here).

* In the cascina there is now a restaurant called "Al Bruzio", a blacksmith, a glass worker, a building soc.

* The present owner of this place is a Lady, Mrs. Rabuzzini.

Excursion: from Milano to Lugano and the Isole Borromee:

120 km Post wagon; boat; horse.

P 6907 P 6912^

MILANO

N 35 Barlassina

" Como

60 N 2 *Capolago* [Switzerland]

R 6907 R 6912^

Lago di Lugano Capolago (posthouse? at the pier)

15 LUGANO

H 6909 H 6909^ [fall]

LUGANO

N 23 (Tresa)

25 (Luino) [Duchy of Milano]

R 6909 R 6909^

Lago Maggiore (Luino)

20 (ISOLE BORROMEE)

From Milano to Venezia via Cremona and Mantova

365 km

Milano - Pontelagoscuro:

235 km Post wagon; boat; English Coupé.

P 4903 C1 4911^, C1 4911+ Henriette

MILANO



N 9 *Melegnano* * (discovered and photos by: Laura Franchini)

30 " LODI

N 9 Zorlesco

20 " (Casalpusterlengo)

* **Laura Franchini (2001):** In his memoirs C. describes the excursion from S. Angelo Lodigiano to Milano and return with Clementina. (I'll not repeat the exact text in the Memoirs, as you can easily consult it).

Anyway C. tells us that, going from S.A. to Milan, at about midway, they stopped in village to let the horses rest for a while. Actually he does not speak about a Post stage, but it is easy to believe that their coachman decided to stop in a place with some services available even for the passengers.

The way connecting, at that time, (and even today) Piazza Cordusio (downtown Milan) and Sant'Angelo Lodigiano runs through:

(1st mile) Duomo, Piazza Missori,

C.so di Porta Romana (city walls door),

(2nd mile) C.so Lodi,

(3rd mile) Rogoredo.....from here the route is called now via Emilia,

(4th mile) San Martino,

(5th mile) San Donato.....where I live,

(9th mile) Cascina Rampina ... "Mutatio ad Nonum"!

In ancient times this way was called "Mediolanum Laus Pompeia", then "via Romea" or "Strada Romana". It was already existing at the time of Romans in 222 a.C.

The 9th mile is the one we are interested in! I.e. the place where I think C. could have stopped.....9th mile is at about midway between San Angelo and Milan.

Further, the site is exactly a fork.....among Milano/Lodi or Sant Angelo.

The Cascina Rampina (=small climb) has always been a Post Stabe (since the time of the Romans (from this the latin name Mutatio ad Nonum) with an Osteria (=tavern). still now there is a nice restaurant called "RAMPINA ANTICA OSTERIA". It must not have been changed much from 1763!!

At that time, in the "Cascina" lived 9 families, and about 40 people. The host was Mr. Giovanni Cocco. In the site there was also a Prestino (=bakery), and the Stallazzo (=stable) ...a painted sign on the main wall is still indicating this facility.

Excursion:

C8 6303, C8 6303^+ Clementina

MILANO

15 N 9 *Melegnano* (see pictures and notice by Laura Franchini above)

15 L (S.ANGELO)



10 L LODI (photos: Laura Franchini)

Link:

C1 4911, C1 4911^+ Henriette

PIACENZA

15 N 9 (Casalbusterlengo)

P 4903

(Casalbusterlengo)

N 234 Pizzighettone

" CREMONA

? Alla Pieve / N 10 Cicognolo

? S.Pietro Medegallo / N 10 Piadena

N 10 Bózzolo

" Castellucchio

95 " MANTOVA

R 4905

MANTOVA

90 Mincio + Po (PONTE LAGO SCURO)

Venezia - Pontelagoscuro by boat:

130 km Boat ("peota").

R 5006

Laguna VENEZIA

130 *F. Po* (PONTELAGOSCURO)

From Torino to Milano via Novara

145 km Post wagon

C2 5001^ C8 6302 P 6907 P 6912^

TORINO

N 11 Settimo

25 " Chivasso

P 6907 P6912^

Chivasso

N 11 Cigliano

&c S.Germano

50 Vercelli

Orfengo

Novara

40 *F.Ticino* Boffalora [Duchy of Milano]

N 11 Sedriano

30 " MILANO

From Torino to Milano via Pavia

145 km English Coupé

C2 5001^ C8 6302 P 6907 P 6912^

TORINO

N 11 Settimo

25 " Chivasso

C8 6302

Chivasso

45 N 31 bis CASALE Monferrato

30 N 596 dir. Mortara

35 N 596 PAVIA [Duchy of Milano]

C8 6302 C8 6303^+ la Crosin

PAVIA

N 35 (CERTOSA DI PAVIA)

" Binasco

35 " MILANO

From Genève to Torino over the Grand St. Bernard

310 km English Coupé "Genève 1"; mules; post wagon.

C2 5001

GENEVE

N 5 Douvaine [Kingdom of Sardinia]

" Thonon

" Evian

" St.Gingolph

N 21 Vionnaz [Switzerland]

" St.Maurice

" Martigny

125 " Orsières

M 5001 In 3 days - *The dismantled Coupé on 4 mules, Casanova, his case and his servant on 3 others. The old (Roman) path is sometimes easy to recognise.*

The road was built in 1905.

Orsières

Bourg-St.Bernard

- COLLE DEL GRAN SAN BERNARDO - (2473 mh)

Monastery with hospice, built in 1680/1822.

Founded in 962 by Bernhard von Menthon.

40 N 21 St.Rhémy [Kingdom of Sardinia]

C2 5001

St.Rhémy

N 27 Aosta

N 26 Chatillon

" Donnas

" Ivrea

L Foglizzo

120 L Chivasso

C2 5001 C8 6302^ P 6907^ P 6912

Chivasso

N 11 Settimo

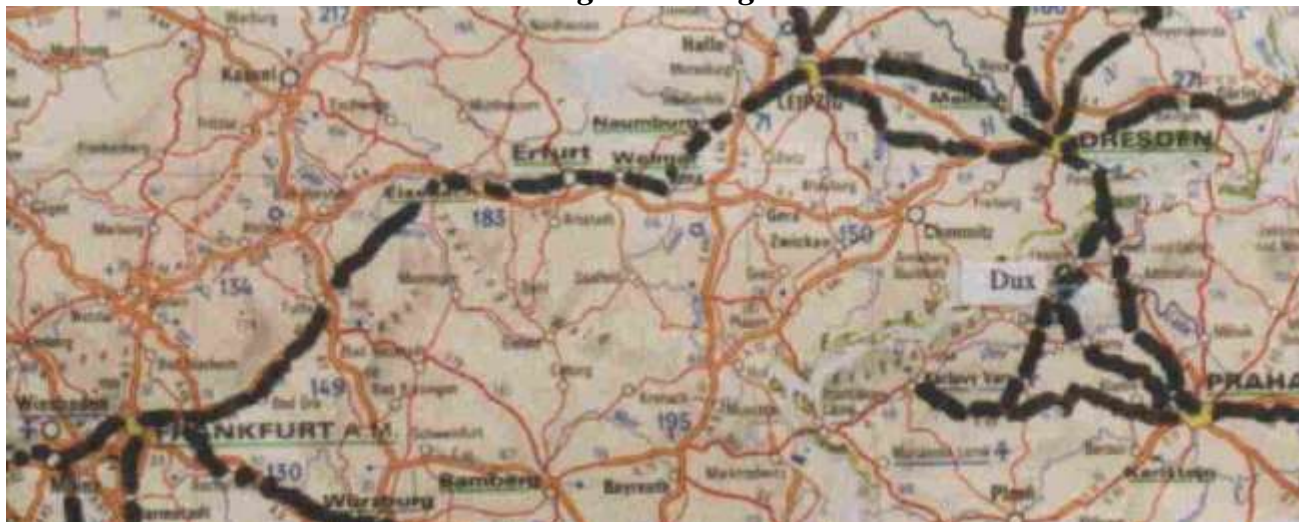
25 " TORINO

5. FRANKFURT - DRESDEN

Via Fulda, Eisenach, Weimar and Leipzig.

440 km.

1752/53: With Post Wagons through German Countries.



From Frankfurt to Leipzig

340 km

P 5211+ Francesco Casanova C16 8312+ Francesco Casanova

FRANKFURT (T&T 1600)

20 N 40 Hanau (T&T 1651)

P 5211+ Francesco Casanova

" Hanau (T&T 1651)

N 43 Gelnhausen (T&T 1660)

" Salmünster (T&T 1729)

" Schlüchtern (T&T 1703)

" Neuhof (T&T 1628)

80 " Fulda (T&T 1677)

N 27 Hünfeld (T&T 1628)

N 84 Vacha (T&T 1628)

" Eisenach (T&T 1693)

N 7 Gotha (T&T 1693)

" Erfurt (T&T 1636)

140 " Weimar (T&T 1704)

P 5211+ Francesco C. K 9509^, 9509+ Mélampige II

N 7 Weimar (T&T 1704)

20 " Jena (T&T 1693)

N 88 Naumburg [Electorate of Saxony]

N 87 Weissenfels

80 " LEIPZIG

From Leipzig to Dresden

100 km

P 5211+ Francesco C. C12 6610^ C12 6610 P 8401 C17 8809^ C17 8810

LEIPZIG

N 6 Wurzen

" Calbitz

" Seerhausen
" Meissen
100 " DRESDEN

6. BOLOGNA - AUGSBURG

Via Ferrara / Legnago, Padova, Venezia, Treviso, Feltre / Bassano, Borgo, Trento, Brenner Pass, Innsbruck, Mittenwald and Partenkirchen / Munich.
510 km.

*1756: Casanova's Famous Escape Out of the Venetian State Prison.
Tuesday, 17th June 1783, at dawn: Casanova left Venice forever and set off
for his last grand tour - of eight months - to Germany,
the Netherlands, France, Prussia and Austria.*



Bologna - Ferrara or Revere - Venezia - Feltre or Bassano - Trento - Innsbruck

From Bologna to Venezia

160 km Vetturino; Post wagon; English Coupé; boat; horse; gondola.

1. Bologna - Monsélice (via Revere, 160 km):

Casanova left the direct post road to avoid the quarantine at the Venetian frontier.

V 4404

BOLOGNA [Ecclesiastical State]

S.Giorgio *

(Cento) *

(Bondeno) *

65 N 496 (Pilastrì) * [Duchy of Mantova (Austria)]

" (Poggio Rusco) *

25 N 12 REVERE

Ferry on river Po

OSTIGLIA

Sanguinetto * [Republic of Venice] [* = supposition.]

30 N 10 LEGNAGO

P 4404

LEGNAGO

N 10 Bevilacqua

" Montagnana

" Este

40 " Monsélice

2. Monsélice - Bologna directly (via Ferrara):

100 km

(4405) (4501^)^ C2 5002^ K 7906, K 7907^+ Del Bene

Monsélice

N 16 ROVIGO

45 " (PONTE LAGO SCURO)

(4405) (4501^)^ P 4905 C2 5002^ P 5006 K 7906, K 7907^+ Del Bene

(PONTE LAGO SCURO) [Ecclesiastical State]

N 16 FERRARA

N 64 + L Poggio

L S.Giorgio

55 L BOLOGNA

Venezia - Pontelagoscuro by boat:

130 km Peota

R 5006

lagoon VENEZIA

130 river Po (PONTELAGOSCURO)

Monsélice - Fusina:

P 4404 (4405^)^ (4501) C2 5002 K 7906^, K 7907+ Del Bene

8007^ (to Abano) 8007 (from Abano)

Monselice

20 N 16 PADOVA

P 4404 (4405^)^ (4501) P 4902^ C2 5002 H 5403 [fall]

K 7906^, K 7907+ Del Bene 8007^ 8007

PADOVA

N 11 (FIESSO)

" DOLO

" (MIRA)

" (ORIAGO)

35 " **FUSINA**



The former post station of Fusina. Here the Brenta-channel (left) flows into the lagoon of Venice. Photo: PG.

Fusina - Padova (with the postboat "Burchiello"):

R 3404 R 3503^ R 3504 R 3705^ R 3706 R 3910^

FUSINA

(lock) DOLO

35 F. Brenta PADOVA

Venezia - Fusina:

R 3404 R 3503^ R 3504 R 3705^ R 3706 R 3910^ R 4404^ (R 4405) (R 4501^)
R 4902 R 5002^ R 7906, R 7907^+ Del Bene R 8007 R 8007^

VENEZIA Piazzetta

5 Laguna *FUSINA*

Excursion:

L 4901 L 4901^

MESTRE

15 N 13 + L (ZERO BRANCO)

From Venezia to Borgo Valsugana

In 1756: escape out of the palazzo ducale with Father Balbi.

120 km Gondola; post wagon; on foot; on donkey; vetturino.

Venezia - Treviso:

30 km

R 4204 R 4205^ R 4309 R 4309^ R 4901 R 4901^ **R 5611**

R 7409^ R 7611 R 7611^ R 8209 R 8301^ R 8301 R 8306^ R 8306

VENEZIA Piazzetta

10 Laguna MESTRE

P 4204 P 4205^ P 4309 P 4309^ **V 5611** 7409^ 7611 7611^ 8209

8301^ 8301 8306^ P 8306

MESTRE

20 N 13 TREVISO

Treviso - Borgo Valsugana via Feltre:

100 km *Treviso - Feltre: a road-distance of 55 km, though Casanova walked about 30 hours, according to his own words.*

F 5611+ Balbi to the Montello; then alone to Borgo Valsugana.

1. November 1756

TREVISO

7 hours (IL MONTELLO) *forest on the right bank of the Piave.*

1 hour? *over Piave (VAL DI DOBIADENE) about 15 km along the valley of the Piave. Passing the night in the house of the bailiff of the sbirrs (policemen) who was absent in search of Casanova and Balbi.*

2. November

along the left bank of the Piave:

5 hours *Little church; joined in the mass.*

7 hours *Spending the night in the house near the Piave of Consul Rombenchi.*

3. November

over Piave (near Caorera?) with ferry; direction Feltre:

5 hours N 348 *Lunch in a monastery of the Capuchins.*

2 hours " *In the house of the bill-broker; got 6 sequins.*

2 hours " *Spending the night in a farmhouse.*

4. November: to Borgo Valsugana

near: (FELTRE) *bought boots and overcoat.*

A 5611 hired donkey. 20 km.

near: (FELTRE)

4 50 bis (Artén)

8 " (Arsié)
5 " (Fastro)



The frontier-fortress La Scala, today also known as Forte della Tagliata, near Primolano. - Map of about 1750 (cutting). Collection Count Giorgio Ricci Luppis, Pasiano di Pordenone. Photos: PG.

1 " (LA SCALA) [*frontier-fortress* (photos)]
Succesfull end of the escape!

2 " **Primolano** [**Bishopric Trento / Austria**]
V 5611 with a wagon and two horses. P 8306

Primolano

25 N 47 BORGIO VALSUGANA

Treviso - Borgo Valsugana via Bassano:

90 km

P 8306

N 13 TREVISO

20 N 53 Castelfranco Veneto

15 N 47 BASSANO del Grappa

30 " **Primolano** [**Bishopric Trento / Austria**]

V 5611 P 8306

Primolano

25 N 47 BORGIO VALSUGANA

From Borgo Valsugana to Mittenwald

250 km Vetturino; hired carriage; stage coach; his chaise "Innsbruck".

V 5611+ Balbi P 8306

BORGIO VALSUGANA

N 47 PERGINE

35 " TRENTO

N 12 S.Michele all'Adige

" Egna Neumarkt [**Tyrol / Austria**]

" Bronzolo Branzoll

60 " BOLZANO BOZEN

L 5611+ Balbi P 8306

BOLZANO

N 12 Deutschen (before Campodazzo)



" **Colma Kollmann** (photo: PG)

" Bressanone Brixen

" Mezzaselva Mittewald

" Vipiteno Sterzing

" Brenner - Pass (1374 mh) on the Posthouse: commemorative tablet for Goethe's journey to Italy in 1786. - Road built in 1772.

N 182 **Steinach** (y)

" Schönberg

120 " INNSBRUCK



Innsbruck - Mittenwald - Landsberg or München (Bruck or Eurasburg) - Augsburg

L 5611+ Balbi C15 8306

INNSBRUCK

N 171 (Zirl)

N 177 Seefeld

35 Mittenwald (T&T 1729)

From Mittenwald to Augsburg via Landsberg

140 km

C15 8306

Mittenwald (T&T 1729)

L + N 2 Garmisch-Partenkirchen (T&T 1767)

40 N 2 Murnau (T&T 1777)

" Weilheim (TT&T 1773)

L Diessen (T&T 1782)

55 &c Landsberg (T&T 1773)

Hurlach (T&T 1746)

20 Schwabmünchen (T&T 1636)

C6 6112^ C15 8306

Schwabmünchen (T&T 1636)

25 L AUGSBURG (T&T 1625)

From Mittenwald to Augsburg via München

195 km

Mittenwald - München:

L 5611+ Balbi

N 177 + N 2 Mittenwald (T&T 1729) [Electorate of Bavaria]



N 11 *Wallgau* (T&T 1707 ?) (photo: PG)



&c *Walchensee - Urfeld* (y) (T&T 1736) (photo: PG)



Kochel (y) (photo: PG)



Benediktbeuren (T&T 1713) on the posthouse: fresco showing Goethe and his (hired) calash (photo: PG).

Königsdorf (y)

Wolfratshausen (T&T 1753)

130 MÜNCHEN (T&T 1695)

München - Augsburg:

1. Via Bruck: Post road until 1760 and again since 1806.

70 km Hired carriage. In 7 hours.

L 5612

MÜNCHEN (T&T 1695)

N 2 **Bruck** (T&T 1687/1760)

" Merching (T&T year unknown)

70 " AUGSBURG (T&T 1625)

2. Via Eurasburg: Post road between 1760 and 1806.

65 km English Coupé; Coupé.

C6 6107+ Mme Renaud C6 6109^ C12 6702^

AUGSBURG

L Eurasburg (T&T 1761)

L Schwabhausen (T&T 1732)

65 L MÜNCHEN



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil XII:

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - **Casanovas Reisewege** (auf Englisch): - 7. [Augsburg-Paris](#) - 8. [Vienna-Paris](#) . (Teil [XIII](#))

7. AUGSBURG - PARIS

Via Konstanz, Basel and Langres.

785 km.

1761: From the "Augsburgian Peacecongress" to Paris.



From Augsburg to Basel

315 km English Coupé "Pisa".

C6 6112 C15 8306^

AUGSBURG (T&T 1625)

25 L Schwabmünchen (T&T 1636)

C6 6112

Schwabmünchen (T&T 1636)

N 18 Mindelheim (T&T 1636)

" Memmingen (T&T 1671 [1490 !])

L Bad Wurzach (T&T 1689)

L Wolfegg (T&T 1744)

L Ravensburg (T&T 1685)

N 33 Stadel (T&T 1765)

" Markdorf (T&T 1777)

" Meersburg (T&T 1684)

145 Bodensee KONSTANZ (T&T)

N 33 Radolfzell (T&T)

" Singen (T&T 1689)

50 N 33 + N 15 SCHAFFHAUSEN (T&T 1743) [Switzerland]

C6 6112

SCHAFFHAUSEN

N 13 Neunkirch

N 34 Waldshut (T&T)

" Laufenburg (T&T)

" Rheinfelden (T&T)

95 " BASEL (T&T 1738; Kantonalpost)



From Basel to Paris

470 km English Coupé "Pisa".

C6 6112 K 6207+ Mme d'Urfé + Corticelli

BASEL

D 419 les 3 Maisons [Kingdom of France]

" Altkirch

" Chavannes

60 " Belfort

C6 6112

Belfort

N 19 Frahier-et-Chatebier

&c Ronchamp

Lure

Calmoutier

60 Vesoul

Port-s-Saone

Combeaufontaine

Cintrey

Fayl-Billot

70 Langres

Vesaignes-s-Marne

Chaumont

Juzennecourt

Colombey-les-deux-Eglises

Bar-s-Aube

Vendeuvre

Montiéramey

125 Troyes

Fontaine-les-Grès

les Granges

la Poste Pont-s-Seine

Nogent
Provins
Maison Rouge
Naugis
Mormant
Guignes
Brie-Comte-Robert
Gros Bois
Charenton
155 N 19 PARIS

8. VIENNA - PARIS

1. Via Linz, München, Stuttgart, Strasbourg, Nancy and Chalons-sur-Marne.

1,270 km.

2. **Paris - Vienna**, via Chalons-s-Marne, Metz, Frankfurt, Nuremberg and Linz.

1,365 km.

I have done the route from Vienna to Paris more than forty times ...

*Prince Charles Joseph de Ligne (1735-1814),
a good friend of Casanova.*



1. **Vienna - Paris** via Stuttgart, Strasbourg and Nancy:

From Wien to Linz

175 km Coupé "Warsaw"; *in 5 days (spending the nights in hotels)*. Travelling coach "Paris 4".

C12 6702 C16 8312^+ Francesco Casanova

WIEN



N 1 **PURKERSDORF** Photo: PG

&c Sieghartskirchen

Perschling (*before Kapellen*)

60 St.Pölten



Melk Photo: PG

Kemmelbach

65 Amstetten

Strengberg

Enns
50 LINZ

From Linz to München

235 km Coupé "Warsaw".

C12 6702

LINZ

N 1 Wels

45 " Lambach

L" Unter-Haag

N 309 Ried (T&T 1720) [Electorate of Bavaria]

N 141 Altheim (T&T 1738)



In 1716 the present "Hotel Post" in Braunau on Inn became a post-stage and a guesthouse.

70 N 148 **Braunau** (T&T 1726) *Hotel Post, Stadtplatz 10 (photo: PG)*

Inn-bridge, L Markt (T&T 1714)

N 12 Altötting (T&T 1767)

" Ampfing (T&T 1725)

" Haag (T&T 1721)



" Hohenlinden (T&T 1771) Gasthof zur Post (post-inn; photo: PG)

N12 + L Parsdorf (T&T 1771)

120 MÜNCHEN (T&T 1695)



From München to Augsburg via Bruck:

Post road until 1760 and again since 1806.

70 km Hired carriage. In 7 hours.

L 5612

MÜNCHEN (T&T 1695)

N 2 **Bruck** (T&T 1687/1760)

" Merching (T&T year unknown)

70 " AUGSBURG (T&T 1625)

Augsburg - München via Eurasburg:

Post road between 1760 and 1806.

65 km English Coupé; Coupé.

C6 6107+ Mme Renaud C6 6109^ C12 6702^

AUGSBURG

L Eurasburg (T&T 1761)

L Schwabhausen (T&T 1732)

65 L MÜNCHEN

From Augsburg to Stuttgart

170 km Hired carriage; English Coupé; Coupé; travelling chaise.

L 5612 C6 6107^+ Renaud C12 6706 C15 8307

AUGSBURG

N 10 Zusmarshausen (T&T 1684)

" Günzburg (T&T 1652)

75 " ULM (T&T 1650)

L Westerstetten (T&T 1624, 1750)

N 10 Amstetten Bahnhof / Neuhaus

" Geislingen (T&T 1645)

" Göppingen (T&T 1698)

" Plochingen (T&T 1711)

" Esslingen (T&T 1744)

L CANNSTATT (T&T 1618, 1763)

95 N 14 STUTTGART (T&T 1708)

From Stuttgart to Strasbourg

140 km Hired carriage; Chaise de Poste; English Coupé.

L 5612 C4 6003^ C6 6107^+ Renaud C15 8307

STUTTGART

N 10 Enzweihingen (T&T 1625)

30 " (Illingen)

L 5612 C6 6107^+ Renaud (from Rastatt on)

(Illingen)

N 10 Pforzheim (T&T 1693)

L (via Dietlingen and Reichenbach to:)

Ettlingen (T&T 1686, 1739)

60 N 3 RASTATT (T&T 1637, 1768)

N 36 *Stollhofen* (y) (T&T 1714)

" *Rheinbischofsheim* (y) (T&T 1727)

" Kehl (T&T 1698, 1752)

50 N 28 STRASBOURG [Kingdom of France]

From Strasbourg to Nancy

145 km Berlin of Mme Rivière; English Coupé.

K 5701+ Mme Rivière + her 3 children C6 6107^

STRASBOURG

D 41 Stutzheim / Stisseim

? ? / Wiltheim

D 41 Saverne

N 4 Phalsbourg

" la Poste de Hommarting

N 4 Sarrebourg

&c Héming

Blamont

Herbéviller

Bénaménil

115 D 400 LUNÉVILLE

K 5701+ Mme Rivière C6 6107^ K 6206^+ Mme d'Urfé

LUNÉVILLE

D 400 Dombasle

30 " NANCY



From Nancy to Chalons-sur-Marne

170 km Berlin; English Coupé.

K 5701+ Mme Rivière C6 6107^ C6 6204+ Corticelli

NANCY

D 400 Poste de Velaine

" Toul

" Lay-St. Rémy

N 4 Void

" St. Aubin

" Ligny

85 N 135 Bar-le-Duc

N 35 Saudrupt

" St. Dizier

N 4 Perthes
" Farémont, Thiéblemont -
" Vitry-le-Francois
D 260 St. Amand
D 60 la Chaussée-s-Marne
N 44 Pogny
" Chepy
85 " CHALONS-S-MARNE

From Chalons-sur-Marne to PARIS^: after this excursion:

Excursion: from Paris to Versailles:

20 km "Pot de Chambre" (Fiacre, Taxi).

L 5701 L 5701^ (and more)

PARIS

N 187 + D 181 Bellevue (*in Meudon*)

20 N 10 VERSAILLES

2. Paris - Vienna via Metz, Frankfurt and Nürnberg:

From Paris to Chalons-sur-Marne

215 km Stage wagon; berlin; English Coupé; coupé; travelling coach.

P 5210+ Francesco C. K 5701^+ Mme Rivière C6 6107 C6 6201

C12 6709^+ Charlotte C16 8311+ Francesco Casanova

PARIS

N 3 Bondy

&c Le Vert Galant

Claye-Souilly

45 Meaux

P 5210+ Francesco K 5701^+ Mme Rivière C6 6107 C6 6201

C6 6204^+ Corticelli C12 6709^+ Charlotte C16 8311+ Francesco

N 3 Meaux

&c St. Jean

la Ferté

Montreuil

? Viverel

N 3 Chateau-Thierry

&c Paroy

Dormans

120 Port-à-Binson

N 3 la Cave

" Epernay

D 3 Plivot

&c Jalons

Matougues

50 CHALONS-S-MARNE

From Chalons-sur-Marne to Metz

150 km Stage wagon; English Coupé; coupé; berlin; travelling coach.

P 5210+ Francesco Casanova C6 6201+Corticelli C12 6709^+ Charlotte

C16 8311+ Francesco

CHALONS-S-MARNE

N 3 l'Epine
&c Tilloy-Bellay



Orbéval (stage of Valmy; photo: PG)

N 3 Ste. Menehould

&c les Islettes

Clermont

Dombasle

85 Verdun

D 903 Manheulles

&c Harville

Mars-la-Tour

Gravelotte

65 METZ



From Metz to Frankfurt

300 km Stage wagon; travelling coach.

P 5210+ Francesco Casanova C16 8311+ Francesco Casanova

METZ

N 3 Pont-à-Chaussy

&c Fouligny

St.Avoid

Forbach

Saarbrücken (T&T 1742)
N 40 Rohrbach (T&T 1773)
110 N 423 Zweibrücken (T&T 1742)
" Homburg (T&T 1742)
N 40 Hauptstuhl (T&T 1750)
" Kaiserslautern (T&T 1731)
N 37 Diemerstein (T&T 1742)
&c Frankenstein (T&T 1741)
Bad Dürkheim (T&T 1742)
90 Oggersheim (T&T 1739)

Oggersheim - Frankfurt via Heppenheim and Darmstadt:

95 km

C16 8311+ Francesco Casanova

N 37 + Oggersheim (T&T 1739)
10 *Rhine-ferry* MANNHEIM (T&T 1688)
N 38 (Käfertal)
" (Viernheim)
L (Hüttenfeld)

25 " Heppenheim (T&T 1676)

C15 8307 C16 8311+ Francesco Casanova

N 3 Heppenheim (T&T 1676)
30 " Darmstadt (T&T 1637)
30 " FRANKFURT (T&T 1600)

Link: Heidelberg - Heppenheim:

C15 8307

Heidelberg (T&T 1650)



N 3 *Weinheim* (T&T 1710) *Photo: PG.*

25 " Heppenheim (T&T 1676)

Oggersheim - Frankfurt via Mainz:

100 km

P 5210+ Fr. Casanova C4 6003^ C12 6707

Oggersheim (T&T 1739)

15 N 9 Worms (T&T 1683)

P 5210+ Fr. C. C12 6707

Worms (T&T 1683)

N 9 Oppenheim (T&T 1703)

50 N 9+L MAINZ (T&T 1684)

P 5211+ Fr. C. C15 8307^

MAINZ (T&T 1684)

N 40 Hattersheim (T&T 1705)

35 " FRANKFURT (T&T 1600)



From Frankfurt to Linz

525 km Travelling coach "Paris 4".

P 5211+ Francesco Casanova C16 8312+ Francesco Casanova

FRANKFURT (T&T 1600)

20 N 40 Hanau (T&T 1651)

C16 8312+ Francesco C.

N 40 Hanau (T&T 1651)

N 8 Dettingen (T&T 1689)

25 &c Aschaffenburg (T&T 1636)

(Straß-) Bessenbach (T&T 1615)

Rohrbrunn (T&T 1688)

Esselbach (T&T 1688)

Roßbrunn (T&T 1765)

70 Würzburg (T&T 1628)

Kitzingen (T&T 1623)

Possenheim (T&T 1678)

Langenfeld (T&T 1623)



*At the beginning of December 1783, Giacomo and Francesco Casanova, travelling in their own coach, hired post-horses belonging to my ancestor **Johannes Eckart**, Thurn und Taxis postmaster of **Emskirchen**. Presumably they warmed themselves at the poststation and talked to him... The "Alte Post Golden Stag" in Emskirchen is regarded as Germany's best-preserved*

18th century posting inn (cf. historical pictures and more information about Johannes Eckart [here at part VIII](#)). - Photo: PG.

70 **Emskirchen** (T&T 1686) Today hotel "Alte Post / Golden Stag" (photo)

L (via Hagenbüchach and Veitsbronn to:)

L Burg - Farnbach (T&T 1623)

30 N 8 Nürnberg (T&T 1615)

&c Feucht (T&T 1725)

Postbauer (T&T 1751)

Neumarkt (T&T 1705)

Deining (T&T 1724)

Daßwang (T&T 1723)

Hohenschambach (T&T 1771)

100 **REGENSBURG** (T&T 1642) Stage from 1777 onwards in the "Zantheus", Gesandtenstr. 3.



Pfatter (T&T 1660) Photo: PG



Straubing (T&T 1650) Photo: PG

Plattling (T&T 1660)

Osterhofen (T&T 1778)

Vilshofen (T&T 1678)

120 N 8 Passau (T&T 1678)

N 129 Schärding (T&T 1724)

&c Sigharting [Austria]

Peuerbach

Eferding

90 N 129 LINZ

From Linz to Vienna^ (175 km): see the [beginning](#) of this route.



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil XIII:

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - Casanovas Reisewege (auf Englisch): - 9. [Paris-Amsterdam](#) - 10. [Amsterdam-Geneva](#) - 11. [Brussels-Geneva](#) . (Teil [XIV](#))

9. PARIS - AMSTERDAM

Via Cambrai / Soissons, Mons, Bruxelles, Antwerpen and Rotterdam.
520 km.

*1758: Casanova on behalf of the French Government to the
European Money-Metropolis.*



From Paris to Mons (via Cambrai)

230 km Chaise de Poste

C3 5810 C3 5901^+ Aranda/Giuseppe Pompeati C4 5909 8309^

PARIS

N 2 le Bourget

N 17 Louvres

&c la Chapelle-en-Serval

Senlis

Pont-Ste.-Maxence
Bois-de-Lihus
Gourney-s-Aronde
Cuvilly
Conchy-les-Pots, la Poste
Roye
Fonches
Marchélepot
130 Péronne
D 917 Fins
" Bonavis
35 N 44 Cambrai
N 30 Bouchain
" Valenciennes
" Quiévrain (T&T 1734) [Austrian Netherlands]
N 51 Quaregnon (T&T 1660)
65 " Mons / Bergen (T&T 1744)

From Pontcarré / Paris to Mons (via Soissons)

250 km English Coupé; berlin of Mme d'Urfé.

C6 6204^+ Corticelli K 6205+ Mme d'Urfé

(PONTCARRÉ)

D 35 Lagny
N 34 St. Germain
30 L Meaux
K 6205+ Mme d'Urfé

Meaux
20 N 330 le Plessis-Belleville
N 2 Nanteuil
&c Lévignen/Gondreville
Villers-Cotterets
40 Vertes-Feuilles
Soissons
Vauxrains/Chavignan
Laon
Marle
80 Vervins
la Capelle
35 Avesnes
D 951 Bachant
25 D 959 Maubeuge
20 N 2 Mons / Bergen (T&T 1744)



From Mons to Antwerpen

105 km Chaise de Poste; berlin.

C3 5810 C3 5901^+ Aranda C4 5909 K 6205+ d'Urfé 8309^

Mons (T&T 1744)

N 6 Casteau (T&T 1742)

" Braine (T&T 1678)

" Tubize (T&T 1648)

40 " Halle (T&T 1750)

C3 5810 C3 5901^+ Aranda C4 5909 K 6205+ d'Urfé C9 6403 8309^

Halle (T&T 1750)

15 N 6 BRUXELLES (T&T 1622, *driving post 1701*)

1. Bruxelles - Antwerpen directly (50 km):

C3 5810 C3 5901^+ Aranda K 8308+ Engl. Lady 8309^

BRUXELLES (T&T 1622/1701)

N 1 Mechelen (T&T 1648)

50 " ANTWERPEN (T&T 1620)

2. Bruxelles - Antwerpen via Gent (110 km):

C4 5909

BRUXELLES (T&T 1622/1701)

N 9 Asse / Asche

" Aalst / Alost

" Kwatrecht

55 " Gent (Gand) *

[* letter by Manon Balletti 1st Oct. 1759, Marr 8-128: "votre lettre de Gand"]

N 70 Lokeren

" St.-Niklaas

55 " ANTWERPEN (T&T 1620)

From Antwerpen to Rotterdam

110 km "Yacht", Chaise de Poste

Antwerpen - Rotterdam by ship:

R 5810

ANTWERPEN

110 *Schelde* ROTTERDAM [United Netherlands]

Rotterdam - Antwerpen:

C3 5901+ Aranda/G. Pompeati C4 5909^ K 8308^+ Engl. Lady 8309

ROTTERDAM

Dordrecht

30 *Maas-ferry* MOERDIJK (T&T 1750)

L (Willemstad) // Breda

40 A 29 + N 259 Bergen op Zoom (T&T 1750) // N 263 Wuustwezel

" Putte (T&T 1750) // N1 [Austrian Netherlands]

40 N 11 ANTWERPEN (T&T 1620)

From Rotterdam to Amsterdam

75 km Chaise de Poste

C3 5810 C3 5901^ C4 5909 K 8308+ Engl. Lady 8309^

ROTTERDAM

L Delft

" DEN HAAG / 'S-GRAVENHAGE

" Leiden

N 208 Haarlem

75 AMSTERDAM

Excursion: Sailing-sledge on the frozen river; back with a horse-sledge:

5812, 5812^+ M. Pels 8309+ Engl. Lady 8309^

AMSTERDAM

10 ZAANDAM

10. AMSTERDAM - GENEVA

Via Köln, Koblenz, Bad Kreuznach / Mainz, Mannheim, Stuttgart,
Zürich, Solothurn / Bern and Lausanne.
1,200 km.

1760: Along the Rhine and Escape from Stuttgart.



From Amsterdam to Köln

250 km Chaise de poste

C4 6002

AMSTERDAM

L Naarden (*via Hilversum to:*)

L UTRECHT

N 225 (ZEIST)

" Amerongen

" Wageningen

L NIJMEGEN

N 53+9 KLEVE

N 57 Kalkar

170 " Xanten (T&T 1685)

C4 6002

[Here, not far from WESEL, crossing with C9 6403.]

N 57 Rheinberg (T&T 1666)

" Moers (T&T 1670)

" Urdingen (T&T 1773)

N 222 Neuss (T&T 1660)

N 9 Dormagen (T&T 1752)

(Robbery by 5 deserters)

80 " KÖLN (T&T 1604)



From Köln to Mannheim via Mainz

255 km Boat; coupé; chaise de poste; post wagon.

Mainz - Köln by boat:

180 km

R 6707 Coupé "Warsaw" on board R 8307+ Count Durazzo

MAINZ

180 *Rhine* KÖLN

Mannheim - Mainz:

75 km

C4 6003^ C12 6707 C16 8311^+ Francesco Casanova

MANNHEIM (T&T 1688)

10 N 37, *Rhine-ferry* Oggersheim (T&T 1739)

P 5210+ Fr. C. C4 6003^ C12 6707

Oggersheim (T&T 1739)

15 N 9 Worms (T&T 1683)

P 5210+ Fr. C. C12 6707

Worms (T&T 1683)

N 9 Oppenheim (T&T 1703)

50 N 9+L MAINZ (T&T 1684)

From Köln to Mannheim via Bad Kreuznach

240 km Chaise de poste; post wagon; coupé.

C4 6003

KÖLN + (BRÜHL)

N 9 BONN (T&T 1679)

" Remagen (T&T 1763)

" Andernach (T&T 1723)

" KOBLENZ (T&T 1685)

N 327 Ehr (T&T 1764)

L Simmern (T&T 1744)

L Dörrebach (T&T 1751-1777, then Stromberg)

L Bad Kreuznach (T&T 1624)

L (Wöllstein) (T&T 1606-1735)
L Alzey (T&T 1703)
215 N 271 + N 47 Worms (T&T 1683)
P 5210^ C4 6003 C12 6707^
Worms
15 N 9 Oggersheim (T&T 1739)
C4 6003 C12 6707^ C16 8311+ Francesco Casanova
N 37 Oggersheim (T&T 1739)
10 *Rhine-ferry* MANNHEIM (T&T 1688)

Excursion:

C12 6707 C12 6707^
MANNHEIM
15 N 36 SCHWETZINGEN (T&T 1723)



From Mannheim to Wiesloch

35 km Chaise de poste; coupé; travelling chaise.

C4 6003 C12 6707^

MANNHEIM

N 37 + L Neckarhausen (T&T 1682)

20 L + N 37 **Heidelberg** (T&T 1650) *Post: Hauptstraße 131*

C4 6003 C12 6707^ C15 8307^

Heidelberg (T&T 1650)

15 N 3 Wiesloch (T&T 1742)

From Wiesloch to Stuttgart (via Bruchsal)

80 km Chaise de Poste; hired carriage; coupé; travelling chaise.

C4 6003 C15 8307^

Wiesloch

L Bruchsal (T&T 1636)

N 35 Bretten (T&T 1744)

" Knittlingen (T&T 1629)

55 " (Illingen)

L 5612^ C4 6003 C6 6107 C15 8307^

(Illingen)

N 10 Enzweihingen (T&T 1625)

25 " STUTTGART (T&T 1708)

From Stuttgart to Wiesloch (via Heilbronn or Kleingartach)

90 km Hired carriage; coupé.

L 6003 L 6003^ C12 6707

STUTTGART

15 N 27 LUDWIGSBURG

C12 6707

LUDWIGSBURG

N 27 Besigheim (T&T 1745)

" Kirchheim (T&T 1747)

30 " Heilbronn (T&T 1647), *or directly*

L *via*: Leingarten / Kleingartach (T&T 1734) *to*:

L + N 39 Fürfeld (T&T 1737)

N 39 (Steinsfurt: *Museum "Friedrich II."*)

30 " Sinsheim (T&T 1701)

15 N 45 + L Wiesloch (T&T 1742)

From Stuttgart to Schaffhausen

170 km Escape-carriage (to Donaueschingen): hired chaise of the T&T - post station in Cannstatt.

L 6004

STUTTGART



The former posthouse of Waldenbuch. - Photo: Community of Waldenbuch.

N 27 **WALDENBUCH** (y) (T&T 1722)

40 " TÜBINGEN (T&T 1716)

" Hechingen (T&T 1732)

45 " Balingen (T&T 1705)

" (Schömberg*; *Vorder-Österreich*)

L (Frittlingen*)

25 L Aldingen (T&T 1705) (Württemberg)

L (Tuningen*: *frontier of the Principality Fürstenberg*)

25 L **DONAUESCHINGEN** (T&T 1775) *Poststr.2*

/ (FÜRSTENBERG**, *wrote Casanova*)

[* *In 1781, places passed by Friedrich Nicolai in his own carriage to Donaueschingen, residence of the Princes of Fürstenberg.*

** *The village Fürstenberg: south-east of Donaueschingen; no stage.]*

P 6004

DONAUESCHINGEN (T&T 1775)
N 27 Blumberg (T&T 1773)
35 L SCHAFFHAUSEN [Switzerland] (also T&T 1743)

In all Directions through Western Switzerland.



[All post and extra-post stations according to the post-map by Hohmann, Nürnberg, 1786.]

From Schaffhausen to Lausanne (in different directions)

540 km Carrier; on foot; private carriage; Open carriage.

V 6004

SCHAFFHAUSEN

N 27 Eglisau

45 N 4 ZÜRICH

F 6004

ZÜRICH

40 KLOSTER EINSIEDELN

K 6004 C5 6005^+ Polish lady from Baden?

KLOSTER EINSIEDELN

N 8 + N 3 Wädenswil

N 3 Horgen

40 " ZÜRICH

C5 6005 C5 6005^+ Polish lady from Baden?

ZÜRICH

20 N 3 BADEN *carriage-repair*

C5 6005

KLOSTER EINSIEDELN

N 8 Sattel

50 N 2 LUZERN (*via Zofingen, or via:*)

35 N 10 Willisau

35 N 23 Burgdorf (*to:*)

25 L + N 1 BERN

C5 6005

BERN
30 N 12 FRIBOURG
15 L MURTEN
C5 6005+ Mme Dubois (from Solothurn)

MURTEN
N 1 + N 22 Aarberg
50 N 22 SOLOTHURN
35 N 12 BERN

C5 6006+ Mme Dubois
BERN
30 N 1 MURTEN
C5 6006+ Mme Dubois

MURTEN
N 1 (AVENCHES)
" Payerne
" Moudon
70 " LAUSANNE

Excursion: To Albrecht von Haller

35 km Open carriage
C5 6006 C5 6006^

LAUSANNE
N 9 Vevey
35 " (ROCHE)

From Lausanne to Genève

60 km Open carriage; coach "Aachen"; English Coupé.
C5 6006 C8 6208^ C8 6208

LAUSANNE
N 1 Morges
" Rolle
35 " Nyon
C5 6006 C7 6207+ Corticelli C8 6208^ C8 6208
Nyon
25 N 1 GENEVE

11. BRUSSELS - GENEVA

Via Liège (with Spa, Aachen, Köln), Luxembourg, Metz, Lunéville, Colmar, Soultzbach-les-Bains, Basel, Besancon and the Givrine Pass.
915 km.

With Marquise d'Urfé across the Ardennes.



From Bruxelles to Liège

100 km Berlin; Solitaire.

K 6205+ Mme d'Urfé C9 6403 K 8308^+ Engl. Lady

BRUXELLES (T&T 1622)

N 2 Kortenberg (T&T)

" Leuven (T&T 1680)

N 3 Tienen (T&T 1672)

" St.Truiden (T&T 1673)

" Orege (T&T 1773)

100 " LIEGE (T&T 1633)

Excursion: Köln - Liège via Aachen and Spa.

From Köln to Aachen:

70 km Coupé "Warsaw"

C12 6707 8307

KÖLN (T&T 1604)

N 55 Bergheim (T&T 1680)

" Jülich (T&T 1692)

70 N 1 + N 264 AACHEN (T&T)

From Aachen to Liège:

45 km or 80 km Coupé "Warsaw"; berlin.

1. Aachen - Liège directly:

45 km

K 6205^+ Mme d'Urfé K 6206+ Mimi C12 6707 8307

AACHEN (T&T 1619)

25 N 3 Battice (T&T 1698)

K 6205^+ Mme d'Urfé K 6206+ Mimi

Battice (T&T 1698)

20 N 3 LIEGE (T&T)

2. Aachen - Liège via Spa:

80 km

Aachen - Battice (25 km): see above.

C12 6707 8307

Battice (T&T 1698)

L Verviers (T&T 1703)

25 N 657 + N 62 SPA (T&T 1648)

C12 6708+ Charlotte K 8308+ English Lady

SPA (T&T 1648)

30 N 62 LIEGE (T&T)



From Liège to Metz

240 km Berlin; coupé.

K 6206+ Mimi C12 6709+ Charlotte

LIEGE

N 63 Nandrin (T&T 1773)

N 641 Bonsin (T&T 1773)

60 N 63 Marche-en-Famenne (T&T 1732)

Ardennes 1:

Marche - Luxembourg via Bouillon:

180 km Berlin.

K 6206+ Mimi

Marche-en-Famenne

N 86 + N 899 Tellin (T&T 1773)

N 899 Paliseul [Kingdom of France]

60 N 89 BOUILLON

" Sedan

D 964 Mouzon

" Stenay

D 947 Montmédy

D 118 Vezin

D 29 + N 18 Longwy

N 5 (Schouweiler: former T+T relais, 1701)

120 " LUXEMBOURG

Ardennes 2:

Marche - Luxembourg directly:

120 km Coupé "Warsaw"

C12 6709+ Charlotte

Marche-en-Famenne (T&T 1732)

20 L Grinchamps (T&T 1677)

15 L Flamizoulle (T&T 1647)

L (Grandrue, *former relais*)

25 L Malmaison (T&T 1742), = Fauvilliers (T&T)

L (Martelange)

20 N 4 Attert - Post (T&T 1760)

20 " Steinfort (T&T 1687)

20 " LUXEMBOURG

K 6206+ Mimi C12 6709+ Charlotte

LUXEMBOURG

N 3 Frisange

N 53 Roussy

" Thionville

D 953 Hagondange

60 " METZ



From Metz to Lunéville

85 km Coupé; Berlin.

C6 6203+ Corticelli K 6206+ Mme d'Urfé

METZ

N 57 Corny-s-Moselle

" Pont-à-Mousson

" Belleville

55 " NANCY

K 5701^+ Mme Rivière C6 6107 K 6206+ Mme d'Urfé

NANCY

D 400 Dombasle

30 LUNÉVILLE

From Lunéville to Basel:

185 km Berlin.

K 6206+ Mimi

LUNÉVILLE

N 59 Azerailles

" Raon-l'Etape

50 " St.Dié

" Gemaingoutte

" Ste.Marie

" Lièpvre

45 " Sélestat

N 83 Ostheim

20 " COLMAR

Excursion:

K 6206+ Mme d'Urfé C7 6206^ C7 6206 K 6207^+ Mme d'Urfé

COLMAR

15 D 417 (SOULTZBACH-LES-BAINS)



Soultzbach-les-Bains was not destroyed in the wars, so we can still go through the village almost like Casanova and his companions did. - Engraving by Mathaeus Merian, in 1654. Archive of the community Soultzbach-les-Bains. Photo: PG.

Up until today, the inhabitants of Sulzbach (former name) have never forgotten Casanova's sojourn of four weeks. There is a tablet with his name, and on the occasion of a parade in 1990, the historical card game was re-enacted on a wagon.

K 6207+ Mme d'Urfé, and from Aachen the Corticelli in carriage C7.

COLMAR

N 415 Neuf-Brisach
D 468 Fessenheim
&c Ottmarsheim
Kembs
St.Louis-la-Chaussée
70 BASEL



From Basel to Genève

305 km Berlin; coach "Aachen"; English Coupé.

C6 6112 K 6207+ Mme d'Urfé

BASEL

D 419 les 3 Maisons

" Altkirch

" Chavannes

60 " Belfort

K 6207+ Mme d'Urfé

Belfort

N 83 Tavey

&c l'Isle-s-le-Doubs

Branne / Clerval

Baume-les-Dames

Roulans

90 BESANCON

From Besançon, Mme d'Urfé continued alone to Lyon.

C7 6207+ daughter and mother Corticelli

BESANCON

N 83 Busy

" Quingey

40 D 467 Salins-les-Bains

" Champagnole

30 N 5 Chatelneuf (?)

&c St.Laurent

25 Morez

les Rousses

(Col de la Givrine *1.228 mh*)

St.Cergue [Switzerland]

35 Nyon

C5 6006 C7 6207+ Corticelli C8 6208^ C8 6208

Nyon

25 N 1 GENEVE



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil XIV:

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - Casanovas Reisewege (auf Englisch): - 12. [Geneva-Florence](#) - 13. [London-Moscow](#) - (Teil [XV](#))

12. GENEVA - FLORENCE

Via Chambéry / Lyon, Valence, Aix-en-Provence, Marseille, Antibes, Genova and Pisa (with Firenze - Lucca).

1,070 km.

With: Antibes - Turin and Genoa - Milan.

Along the Cote d'Azur to Italy.



GENÈVE - VALENCE (240 km):

1. From Genève to Valence via Chambéry and Grenoble

240 km Open carriage; by boat; English Coupé.

C1 4912^+ Henriette C5 6007 C5 6009^ C5 6009 C8 6211^ C8 6301

GENÈVE

D 18 le Chable

N 201 Cruseilles

" ANNECY

" St. Félix

" AIX-LES-BAINS / AIX-EN-SAVOIE

90 D 991 CHAMBÉRY

C5 6007 C5 6009^ C5 6009

CHAMBÉRY

D 20 + D 12 Chapareillan

D 590A Le Touvet

N 90 Crolles

50 " GRENOBLE (LA TRONCHE)

Valence - Grenoble:

C5 6009 C5 6009^ C8 6305+ Marcolina

VALENCE

10 N 7 Pont-de-l'Isère / (Pont-de-) Sillart

C5 6009 C5 6009^

Pont-de-l'Isère

D 153 Romans

N 92 les Fauries

" St. Marcellin

" Vinay

" Tullins

" Voreppe

90 N 75 GRENOBLE

Grenoble - Valence by boat:

105 km

R 6007 Open carriage "Zürich" on board

GRENOBLE

105 *Isère & Rhone* VALENCE

2. From Genève to Valence via Lyon

260 km English Coupé

C8 6208 [C1 5001, Henriette alone (however, with Casanova's cello)...]

GENÈVE

? Saconney / = D 984 B Laconnex* ?

D 984 B Pougny* // Collonges [Kingdom of France]

45 N 206 + N 84 CHATILLON

N 84 St. Germain-de-Joux

" Nantua

" St. Martin-du-Frène

" Cerdon

D 36 St. Jean-le-Vieux

65 " St. Denis-en-Bugey

N 84 Meximieux

" la Valbonne

" Montluel

" Mirebel

50 " LYON

[* The post stations between Genève and Chatillon: according to Nugent, 1756, IV,149. In 1786 the post-map by Hohmann shows the stations St.Genis und St.Jean on the D 984.]

Valence - Lyon:

C5 6009 C5 6009^ C8 6305+ Marcolina

VALENCE

10 N 7 Pont-de-l'Isère

C8 6305+ Marcolina

Pont-de-l'Isère

N 7 Tain

&c St. Vallier

35 St. Rambert

Le Péage-de-Roussillon

Auberives

30 Vienne

St. Symphorien-d'Ozon

St. Fons

25 LYON



VALENCE - MARSEILLE (225 km):

From Valence to Avignon

120 km By boat; Open carriage; English Coupé; post wagon; hired carriage.

By boat:

115 km

R 6007 Open carriage "Zürich" on board

VALENCE

115 Rhone AVIGNON

Avignon - Valence:

C5 6009 C5 6009^ C8 6305+ Marcolina

AVIGNON

D 177 Pujaut

D 177 + D 26 St. Laurent

D 121 Bagnols

N 86 Pont-St.Esprit

D 63 Lapalud

N 7 Pierrelatte

" Donzère
D 144A + N 7 Montélimar
? Laine
N 7 Loriol
" Paillasse
120 D 7 VALENCE

Excursion: to Petrarca's house.

C5 6008 C5 6008^

AVIGNON

25 N 100 (L'ISLE-S-LA-SORGUE)

5 D 25 (FONTAINE-DE-VAUCLUSE)



From Avignon to Aix-en-Provence

75 km

C5 6009 C8 6305^+ Marcolina

AVIGNON

N 7 ST.ANDIOL

30 " Orgon

C5 6009 C8 6305^+ Marcolina P 6902

Orgon

N 7 Pont Royal

" St.Cannat

45 " AIX-EN-PROVENCE

From Aix-en-Provence to Marseille

30 km

C5 6009 C8 6305^+ Marcolina L 6906

AIX-EN-PROVENCE

6 N 8 (Luynes)

C5 6009

(Luynes)

4 N 8 (LA CROIX D'OR) (*near Bouc-Bel-Air*)

C5 6009 C8 6305^+ Marcolina L 6906

(LA CROIX D'OR)



5 N 8 **le Pin** (near les Peyrets. Photo: H Watzlawick)
 " (ST. LOUIS)
 15 " MARSEILLE

Excursion between the Croix d'Or and Luynes: *In 1763, a league to the north of La Croix d'Or, and in front of Henriette's chateau Valabre, Casanova simulated a carriage break-down to make contact with her (cf [article](#)). Six years later, he again tried to meet her there.*

C8 6305+ Marcolina L 6906^

N 8 (LA CROIX D'OR)
 1.0 km D 60 (Bouc-Bel-Air) / (Albertas)
 3.5 km D 59 b + L (Chateau Valabre) *on the D 7*
 1.5 km D 7 (Luynes)



MARSEILLE - ANTIBES (165 km):

From Marseille to Aubagne

15 km

C5 6010+ Rosalie C8 6304^+ Marcolina + la Crosin P 6906

MARSEILLE

15 N 8 AUBAGNE

From Aubagne to Antibes

150 km Open carriage; English Coupé; post wagon.

1. Via Toulon to Le Luc:

95 km

C5 6010+ Rosalie Marseille - Toulon in 5 hours

AUBAGNE

N 8 Cuges

" Le Beausset

45 " TOULON

N 97 Cuers

" Pignans

50 " LE LUC

2. Le Luc - Aubagne directly:

70 km

C8 6304+ Marcolina + la Crosin P 6906^

LE LUC

D 33 Cabasse

25 D 79 + N 7 BRIGNOLES

N 7 Tourves

N 560 Roquevaire

45 N 96 AUBAGNE

Le Luc - Antibes:

80 km

C5 6010+ Rosalie C8 6304^+ Marcolina + la Crosin P 6906

LE LUC

N 7 Vidauban

" le Muy

40 " FRÉJUS

N 7 + D 237 les Adrets-de-l'Estérel

N 7 la Napoule

40 N 98 ANTIBES



From ANTIBES to TURIN over the Col de Tende

240 km Post wagon; vetturino.

P 6906

ANTIBES

N 98 Bouches-du-Loup

20 " NICE [Kingdom of Sardinia]

Between Nice and Genova, along the coast, posting was not possible, but it was via Torino and Tortona:

V 6906

NICE

20 D 2204 l'Escarène

20 " Sospel

25 " Breil-s-Roya

20 N 204 Tende

10 " - COL DE TENDE - (1871 mh; road built in 1782)

N 20 Limone

" Borgo S.Dalmazzo

35 " Cúneo

" Centallo

35 " Savigliano

" Racconigi

25 " Carmagnola

" Carignano

" la Lóggio

30 " TORINO



ANTIBES - FIRENZE (440 km):

From Antibes to Genova

190 km Felucca

S 6010+ Rosalie

ANTIBES

20 VILLEFRANCHE

Excursion: to Nice because of a storm:

5 km Hired carriage

L 6010, L 6010^+ Rosalie

VILLEFRANCHE

5 NICE

S 6010+ Rosalie

VILLEFRANCHE

170 GENOVA

Genova - Antibes:

200 km. Felucca. English Coupé "Genève 2" on board.

S 6304+ Marcolina + la Crosin

GENOVA

120 SAN REMO

30 MENTONE

50 ANTIBES



From GENOVA to MILAN

150 km English Coupé; post wagon.

Pavia - Milano:

C8 6302 C8 6303^+ la Crosin

PAVIA

N 35 (CERTOSA DI PAVIA)

" Binasco

35 " MILANO

Pavia - Genova:

C8 6303+ la Crosin

PAVIA

N 35 + L Pancarana [Kingdom of Sardinia]

30 L Voghera

C1 4912+ Henriette C2 5001^ P 5005 C6 6103 C8 6303+ la Crosin P 7003^

Voghera

15 N 10 TORTONA

C8 6303+ la Crosin

TORTONA

N 211 + L Béttole di Castellar (di Tortona)

L NOVI

N 35bis Serravalle [Republic of Genova]

L (Gavi) Voltággio

- Passo della Bocchetta (772 mh) -

L Campomarone

70 N 35 GENOVA



From Genova to Lerici

100 km Felucca

S 6011

GENOVA

100 (LERICI) [Republic of Genova]

From Lerici to Firenze

150 km Hired carriage; English Coupé.

L 6011

(LERICI)

10 N 331 Sarzana

N 1 Avenza

&c Massa [Duchy of Modena]

Pietrasanta

Viaréggio [Duchy of Lucca]

Migliarino (?) / Torretta

60 PISA [Duchy of Toscana]

Excursion:

L 6011 L 6011^ P 7004 P 7004^

PISA

20 N 1 LIVORNO

Excursion:

L 7004 L 7004^

PISA

5 N 12 (S. GIULIANO TERME)

C6 6011 P 7004^ P 7004

PISA

N 67 Fornacette

" Castello del Bosco

40 " S. Miniato (Basso)

C6 6011 P 7004^

S. Miniato

N 67 Lastra

40 " FIRENZE

Link: direction of Siena:

P 7004

S. Miniato

N 429 Castelfiorentino

40 " Poggibonsi

Excursion: From Firenze to Lucca.

75 km Hired carriage; Coupé "Salerno".

L 6011 L 6011^ C14 7108, C14 7108^+ Francesco Morosini

FIRENZE

N 66 Poggio a Caiano

35 " PISTOIA

C14 7108, C14 7108^+ Fr. Morosini

PISTOIA

N 435 Borgo a Buggiano

40 " LUCCA

13. LONDON - MOSCOW

Via Calais, Bruxelles, Wesel, Minden, Hannover, Braunschweig, Berlin, Danzig, Königsberg, Riga and St. Peterburg.
3,805 km.

Casanova and Boswell - at the same Time to Berlin.



From London to Calais

170 km Hired carriage; stage wagon; English Coupé (of Pauline); by packet-boat.
Hired carriage (Post-Chaise) Dover - London: 18 hours.

L 6306^+ Aranda K 6308+ Pauline P 6308^ P 6403+ Daturi

LONDON

A2 Deptford

? (Welling)

? (Crayford)

A2 Dartford

? Northfleet

? Chaulk Street

A2 ROCHESTER

? Raynham

A2 Newington Street

" SITTINGBOURNE

A2 Faversham

B2061 Boughton Street // Bocton Street

? (Justice)

A2 CANTERBURY

" Bishopsbourne

B2061 Lydden

? (Rivertown)

B2061 Buckland

120 " DOVER

S 6306^+ Aranda S 6308+ Pauline S 6308^ S 6403+ Daturi

DOVER

50 Channel CALAIS [Kingdom of France]

From Calais to Bruxelles

230 km

C9 6403+ Daturi

CALAIS

25 N 1 GRAVELINES
C3 5708 C9 6403+ Daturi

GRAVELINES

20 N 1 DUNKERQUE
C3 5709 C9 6403+ Daturi

DUNKERQUE

10 D 916 Bergues
C9 6403+ Daturi

Bergues

D 916A Roesbrugge (T&T 1750)

N 308 (Poperinge) (T&T until 1744)

35 N 38 IPER (T&T 1748)

N 8 Menen (T&T 1715)

" Kortrijk

60 N 50 TOURNAI (T&T 1741)

N 7 Leuze (T&T 1796)

" Ath (T&T 1701)

" Enghien (T&T 1741)

65 " Halle (T&T 1750)

C3 5810 C3 5901^+ Aranda C4 5909 K 6205+ Mme d'Urfé C9 6403+ Daturi

Halle

15 N 6 BRUXELLES (T&T 1622)

From Bruxelles to Liège

100 km

K 6205+ Mme d'Urfé (to Besancon) C9 6403+ Daturi K 8308^+ Engl. Lady

BRUXELLES (T&T 1622)

N 2 Kortenberg (T&T)

" Leuven (T&T 1680)

N 3 Tienen (T&T 1672)

" St.Truiden (T&T 1673)

" Oreye (T&T 1773)

100 " LIEGE (T&T 1633)

From Liège to Wesel

155 km

C9 6403+ Daturi

LIEGE (T&T 1633)

N 671 Maastricht (T&T 1672)

L Rekem (T&T 1680)

N 78 Maaseik (T&T 1719)

N 273 Horn (T&T 1729)

80 N 68 ROERMOND (T&T 1640)

N 271 Tegelen (T&T 1701)

45 N 58 Geldern (T&T 1759)

30 " *Rhine* WESEL [Kingdom Prussia] *on the grand post route Kleve - Berlin - Memel, which Casanova took to the end, and Boswell to Berlin, as follows:*



From Wesel to Braunschweig

360 km Coupé "Wesel"

Boswell and Casanova in comparison:

JAMES BOSWELL: **GIACOMO CASANOVA:**

K 6406 + 3 persons C 10 6405 + Redegonda*

"coach and four" Coupé and four

[* Redegonda's mother departs with the stage wagon shortly after and overtakes her daughter in Hannover.]

[PN : passing the night in an inn. Capital letters: places mentioned by Boswell or Casanova. = same place.]

- WESEL WESEL
- N 58 Alt-Schermbeck / Bürbaum=
- 40 " HALTERN (*1st PN*)=
- N 58 + L Olfen=
- L + N 236 Lünen= (*night: driven through*)
- L Hamm=
- 70 L (VELLINGHAUSEN) (*2nd PN*)=
- L Hultrop=
- 25 L Lippstadt LIPPSTADT (*in the morning meal*)
- 15 L RIETBERG (*3rd PN*)=
- L Neuenkirchen=
- L Bielefeld=
- 40 N 61 HERFORD (*4th PN*)=
- " Eidinghausen=
- 30 " MINDEN (*lunch*) MINDEN (*1st PN*)
- N 65 + 83 Luhden=
- N 83 Oldendorf=
- 40 L UNSEN (*5th PN*)=
- N 217 Springe=
- 40 " HANNOVER (*lunch*) HANNOVER (*2nd PN*)
- N 65 Sehnde=
- " Peine ...
- 60 N 65 + N 1 BRAUNSCHWEIG (*6th PN*) BRAUNSCHWEIG (*3rd PN*)

Excursion:

10 km Coupé

C10 6406 C10 6406^

 BRAUNSCHWEIG

10 N 4 WOLFENBÜTTEL



*In Wolfenbüttel a tablet recalls Casanova's sojourn. The text is:
"This guesthouse is called since 1709 "CROWN OF SPAIN" on the occasion of the wedding
of the Princess Elisabeth Christine, mother of the Empress Maria Theresia, with King
Charles of Spain, later Emperor Charles VI. In 1764 lodged here for studies in the library
GIACOMO CASANOVA." - Photo: PG.*

From Braunschweig to Berlin

230 km Coupé

C10 6407

BRAUNSCHWEIG

N 1 Königslutter

40 " Helmstedt

" Erxleben (?) / Ackersleben

45 " MAGDEBURG

B 246 + L Hohenzitz

L Ziesar

75 L Brandenburg

N 1 Groß-Kreutz / Hohenkreuz

40 " POTSDAM

C10 6407 P 6408^ P 6408

POTSDAM

N 1 Zehlendorf

30 " BERLIN



From Berlin to Königsberg

700 km Post wagon

P 6409+ Lambert (as Casanova's servant)

BERLIN

N 2 Bernau

&c Eberswalde

Angermünde

90 Schwedt

Chojna / Königsberg in der Neumark

L Banie / Bahn

&c Pyrzyce / Pyritz

Stargard

Maszewo / Massow

Nowogard / Naugardt

N 6 Ploty / Platho

" Pniewo / Pinnow

" Slowenkowo / Neugasthof

" Karlino / Cörlin

" Koszalin / Cöslin

" Slawno / Schlawe

" Slupsk / Stolpe (*via Neu-Damerow to*)

N 6 + L 211 Lupawa / Lupow (*in Damerkow left to*)

L 211+212 Oskowo / Wutzkow (*postroad destroyed because of airfield until Niepoczolowice / Wahlendorf; via Linia and Lebno to*)

Donimierz / Dennemörse (*via Schönwalde and Kölln to the stage in*)

Gdansk-Chelm / Stolzenberg (*directly in front of the old city of*)

410 L + N 218 GDANSK / DANZIG

N 1 Tczew / Dirschau

N 22 Malbork / Marienburg

N 50 Elblag / Elbing

L Frombork / Frauenburg

L Braniewo / Braunsberg

L Mamonovo / Heiligenbeil
L (? before Primorsko:) / Hoppenbrück
L Usakovo / Brandenburg
200 N 194 KÖNIGSBERG



From Königsberg to Mitau

470 km Hired carriage; "Schlafwagen" (sleeping car) "Riga"

L 6409+ Lambert C11 6509^+ Valville

KÖNIGSBERG

L Zarcje / Kaymen

A 190 Polessk / Labiau

L Saranskoje / Laukischken

L Zalesie / Alexen

? ? / Schillupischken

110 A 216 Tilsit

southern river Memel ? / Alt-Schanzenkrug

Jasnoje / Kuckerneese

-ferry- (Rusne)

Silute / Werden

" Kukoriai / Kukoreiten

" Priekule / Prökuls

100 " KLAIPEDA / MEMEL

A 223 Palanga / Polangen [Kingdom of Poland]

" Rucava / Rutzau

L Barta / Ober-Bartau

L Tadaiki / Tadaiken

? ? / Groß Drogen

A 218 Skrunda / Schründen

" Saldus / Frauenberg

" ? / Bachhof

L Dobele / Doblen
260 L JELGAVA / MITAU [Courland]

Excursion: Round trip of two weeks through Semgallen, eastern province of Courland, in a coach and six of the Duke, by changing horses every 2-3 hours. Visiting mines and other enterprises. (On the map above: to eliminate the sign from Mitau directed to the west).

K 6410

JELGAVA / MITAU
c.400 JELGAVA / MITAU

From Mitau to Riga

50 km Private carriage; Schlafwagen "Riga".

K 6410+ Lambert C11 6509^+ Valville

JELGAVA / MITAU
A 216 Olaine / Olai
50 " RIGA [Empire of Russia]

From Riga to St. Peterburg

590 km Schlafwagen "Riga".

C11 6412+ Lambert C11 6509^+ Mme. Valville

RIGA [Empire of Russia]
L ? / Neuermühlen
L ? / Hilchensfahr
L ? / Engelhardshof
70 L STRAUPE / KLEIN-ROOP
L Lenci / Lenzenhof
L Valmiera / Wolmar
A 201 Strenci / Stackeln
? ? / Gulber
A 201 Valga / Walk
" Sangaste ? / Teilitz
" Puka ? / Kuckatz
" (s.s.e. of Elva:) ? / Uddern
170 " Tartu / Dorpat
" ? / Iggafer
L Torma
A 201 Tammisspää / Nennal
" (before Kauksi:) ? / Ranna-Pungern
" ? / Klein Pungern
" ? / Purro
? ? / Fockenhof
? ? / Waiwara
170 M 11 NARVA / NARWA
30 " Kingisepp / Jamburg
20 L Zapolje / Opolje

C11 6412

Zapolje
M 1 Cirkovicy
" Kaskovo
" Kipen

" KRASNOJE SELO / Krama Jels
130 " ST. PETERBURG

St.Peterburg - Zapolje: Return via Kaporja; no post road*:

C11 6509+ Mme Valville. Casanova had already visited Peterhof and Oranienbaum before.

ST. PETERBURG
(PETRODVOREC / PETERHOF)
(LOMONOSOW / ORANIENBAUM)
(KOPRJE / KAPORJA)

130 Zapolje

[* Casanova tells us that he travelled there and back via Kaporja; on the other hand he reports having paid in Riga all stages until St.Peterburg (GmL,vol.X,p.108). So presumably he used the paid route to St. Peterburg and visited the famous fortress Kaporja on his way back.]

Excursions:

C11 6506 C11 6506^

ST. PETERBURG
25 (ZARSKOJE SELO)

R 6506 R 6506^

ST. PETERBURG
30 bay of Kronstadt (KRONSTADT)



From St. Peterburg to Moskva*

750 km Schlafwagen, drawn by 6 horses of a carrier. *Cheaper than the post, but slower: 6 days and 7 nights.*

C11 6505, C11 6505^+ Zaira

ST. PETERBURG
M 10 Sofia
&c Tosna
Ljubani
Tschudowo
Spaskaja Polest
Podberesje
NOWGOROD
Bronnizy
Saizowo

Krestzy
Jashelbizy
Waldai
Jedrowo
Chotilow
Wyschni Wolotschok
Wydropusk
Torshok
Mednoje
Twer
Gorodnja
Sawidowo
Klin
Peschki
Tschornaja Grjas
M 10 MOSKVA

[The 25 post stations according to Radistschew in 1790, and to a post guide of 1822.
Casanova speaks of "72 russian posts" on this route. That means: travellers had to pay almost three
"posts" per post-stage, because the distance between two post stations was very long: 30 kilometres.]*



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil XV:**

POSTSTRASSEN (Teile IX - XV) - **Casanovas Reisewege** (auf Englisch): - 14. [Königsberg-Dresden](#) - 15. [Paris-Madrid](#) - 16. [Madrid - Aix-en-Provence](#) - 17. [Vienna-Berlin](#). (Teil [XVI](#): Währungen).

14. KÖNIGSBERG - DRESDEN

Via Warsaw and Breslau.

940 km.

With: WARSAW - LEMBERG - KRYSTINOPOL.

460 km.

In the Presented Coupé from Warsaw.



From Königsberg to Warszawa

340 km Post wagon

P 6510

KÖNIGSBERG [Prussia]

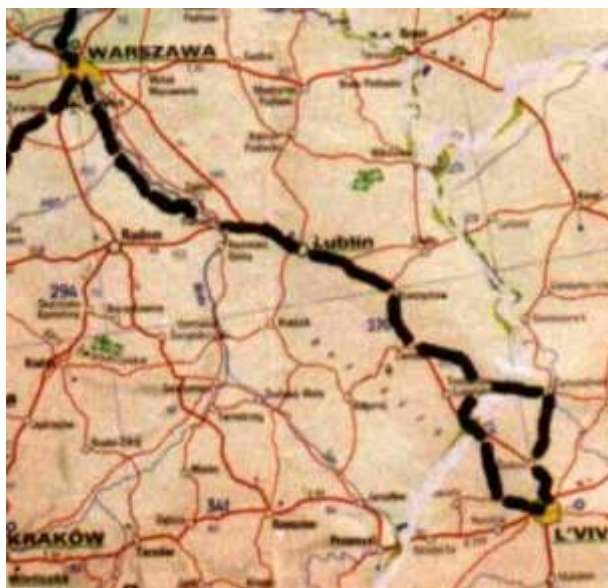
N 195 Gvardejskoje / Mülhausen

" Bagrationowsk / Preußisch Eylau

N 599 Batoszyce / Bartenstein

L Sepopol / Schippenbeil

100 L Ketrzyn / Rastenburg
 L Mragowo / Sensburg
 L Piecki / Peitschendorf
 70 L Szczytno / Ortelsburg
 N 599 Wielbark / Willenberg
 " Chorzele [Kingdom Poland]
 " Przasnysz
 90 " Makow
 L Pultusk
 N 61 Serock
 80 " WARSZAWA / WARSCHAU



From Warszawa to Lemberg and Krystinopol

460 km Hired carriage

L 6603+ Campioni L 6604^+ Campioni (to Pulawy)

WARSZAWA

N 731 Konstancin Jezierno

" Gora Kalwaria

? Gruszczyn

L Ryczywol

L Kozienice

? Granica

130 L PULAWY

N 44 Markuszow

N 17 Lublin

" Piaski

" Krasnystaw

130 " ZAMOSC

? ? / Krmitze

N 17 Czerkasy ? / Laszowka

" Rava-Russkaja

? ? / Sczenercue

L Ivano-Francovo

130 N 267 L'VOV / LEMBERG

70 CERVONOGRAD / KRYSZTINOPOL



From Warszawa to Breslau and Dresden

600 km Coupé "Warsaw" (*gift of Count Moscynski*)

C12 6606+ Campioni (to Wartenberg) + Maton (from Breslau)

WARSZAWA / WARSCHAU

N 8 ? / Jank
 &c Nadarzyn
 ? / Bulowka
 Mszczonow
 ? / Chrzonowice
 Rawa
 Lubochnia
 Wolborz

140 Piotrkow

Mzurki
 ? ? / Rosniatowitz

? ? / Lenki

L Widawa

? ? / Wielkic

? ? / Naromicz

120 N 8 Wieruszow

? ? / Ziempen

SYCOW / WARTENBERG [Prussia]

N 8 Olesnica / Oelfse

90 " WROCLAW / BRESLAU

N 94 Sroda / Neumarkt

" Legnica / Liegnitz

L Chojnow / Haimau

N 4 Boleslawiec / Alt Bunzlau

" ? (*before Jeleniow:*) / Waldau [Saxony]

150 " Görlitz

? Rothen Kretschmar

Bautzen

N 6 Harte

100 " DRESDEN

15. PARIS - MADRID

Via Orléans, Bordeaux and Pamplona to Madrid and Toledo.

1,260 km.

Two able Carriers in Spain.



From Paris to St.Jean-de-Luz

755 km Chaise de poste

C13 6711

PARIS

N 20 (BOURG-LA-REINE)

&c Croix de Berny

Longjumeau

Linas

Arpajon

? Bonne

N 20 Etréchy

50 &c Etampes

Mondésir

Monnerville

Angerville

Boisseaux la Poste

Toury

Chateau Gaillard
Artenay
Chevilly
Cercottes
65 ORLÉANS
N 152 Fourneaux
&c Meung
Beaugency
Mer

Ménars
55 Blois
Chouzy
Veuves
le Ht.Chantier

35 AMBOISE

and (CHANTELOUP) palace of the Duke of Choiseul, in 1767,

General-Intendant of the Post.

les Bordes
la Frillière
25 Tours
N 10 Montbazon
&c Sorigny
Ste.Catherine
Ste.Maure
? Beauvais
N 10 les Ormes
&c Ingrandes
Chatellerault
les Barres de Naintré
la Tricherie
Jaunay-Clan
Grand-Pont

100 POITIERS

Crotelle
Ruffigny
20 VIVONNE
les Minières
Couhé
Chaunay
les Maisons Blanches
Ruffec

55 les Nègres

N 10 Mansle

&c Tourriers

Churet

35 ANGOULEME



la Couronne
Roulet
Pétignac
35 Barbezieux
Reignac
la Grolle
20 Chevanceaux
Montlieu
Chierzac
Pirrebrune
Cavignac
le-Bois-de Lion
Cubzac-les-Ponts
Carbon-Blanc
60 BORDEAUX
Gradignan
Bellevue
le Puch
30 le Barp
l'Hospitalet
Belin
le Muret
Liposthey
Labouheyre
Cap-de-Pin (?) / Belloc
Laharie
80 Lesperon
Castets
Magescq
N 10+L Monts
N 10 St.Vincent
? les Cantons / la Cabanne

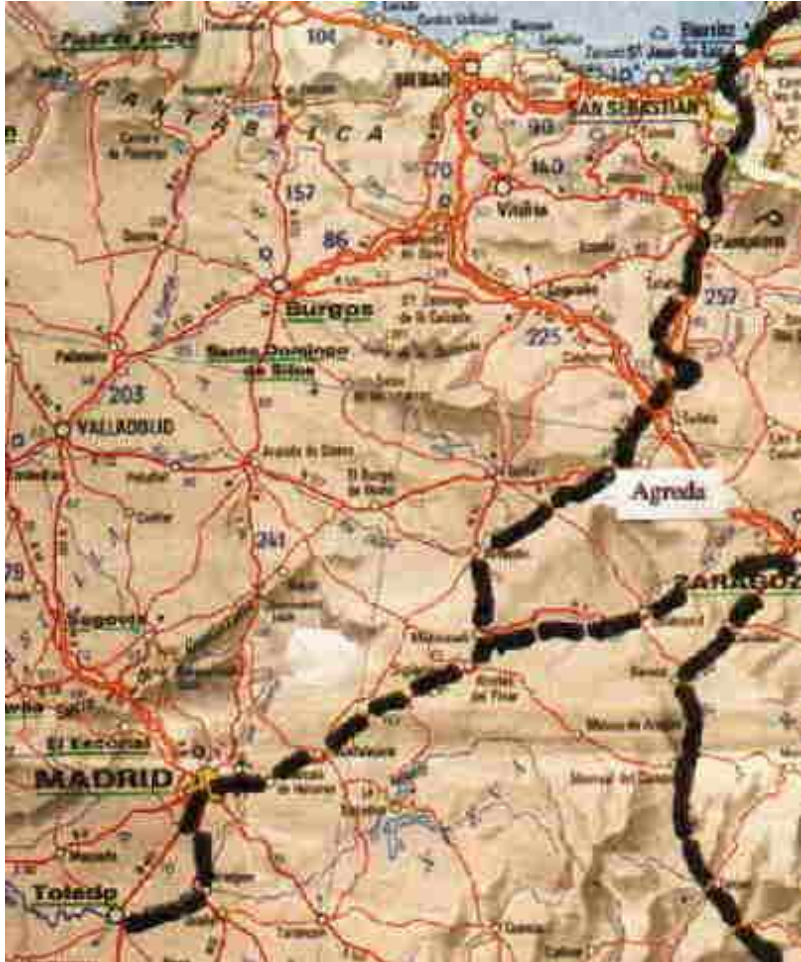
N 10 Ondres

" Bayonne

" Bidart

90 " ST.JEAN-DE-LUZ [*ST.JEAN D'ANGELY, Casanova wrote by mistake**]

[* *The presumption in the notes to the memoirs that Casanova travelled via St.Jean-Pied-de-Port is improbable: this village is situated 62 kilometres off the post road!*]



Casanova took of two post roads to Madrid the shortest via Pamplona; the other went via Burgos.

From St.Jean-de-Luz to Pamplona

105 km By 3 mules.

M 6711

ST.JEAN-DE-LUZ

D 918 (St.Pée)

25 D 3+4 + D305 Ainhoa

15 N 121 Maya [kingdom Spain]

20 N121 + NA254 Berroeta

N 121 (Puerto de Velate, 847 *mh*)

20 N 121 + L Lanz

10 N 121 Ostiz

15 " PAMPLONA

From Pamplona to Madrid

400 km With the carrier Andrea Capello, and his six mules drawing the wagon, continuing along the post road.

V 6712

PAMPLONA

? Otriz

N 121 Tafalla

C 115 Marcilla

NA 660 Valtierra

N 113 Cintruénigo

130 " AGREDA

C 101 stage of Hinojosa (*village off the road*)

" stage of Zamajón (*village off the road*)

80 " Almazán

N 111 Adradas

40 " Lodares

V 6712 P 6809^

Lodares

SO 133 Bujarrabal

N 11 Torremocha

" Almadrones

" Gajanejos

" Torija

100 " GUADALAJARA

? la Venta de Meco

25 N 11 ALCALA DE HENARES

" Torrejón de Ardoz

25 " MADRID

From Madrid to Aranjuez and Toledo

100 km Hired and private carriage

L 6804 L 6805^

MADRID

N 401 Getafe

L+A 4 Valdemoro

50 A 4 ARANJUEZ

K 6805 K 6805^

ARANJUEZ

50 TOLEDO

16. MADRID - AIX-EN-PROVENCE.

Via Zaragoza, Valencia, Barcelona and Montpellier.

1,345 km.



From Madrid to Zaragoza

300 km Post wagon (?)

Madrid - Lodares: see [above](#).

P 6809

Lodares

N 11 Arcos de Jalón

&c Monreal de Ariza

Cetina

Bubierca

75 Calatayud

El Frasno

La Almunia

? Venta la ramera

N 11 La Muela

75 " ZARAGOZA

From Zaragoza to Valencia

325 km Carrier; carriage drawn by mules. Casanova and another passenger.

V 6809

ZARAGOZA

N 330 Maria de Huerva

" Longares

" Mainar

N 234 Baguena

120 &c Caminreal

Villafranca

Villarquemado

60 Teruel

N 234 La Puebla de Valverde

&c Sarrión

Barracas

Segorbe

120 SAGUNTO / MURVIEDRO

V 6809 P 6810^

SAGUNTO

25 N 340 VALENCIA

From Valencia to Barcelona

360 km Post wagon

V 6809^ P 6810

VALENCIA

25 N 340 SAGUNTO

P 6810

SAGUNTO

N 340 Castelló de la Plana

" Torreblanca

" Vinarós

N 238 Ulldecona

160 T 331 Tortosa

N 340 El Perelló

? Colk de Balaguer

N 340 Cambrils

90 " TARRAGONA

" Torredembarra

" El Vendrell

" Vilafranca

OC 243a Sant Sadurni

C 243b Martorell

N 11 Sant Feliu

110 " BARCELONA



Barcelona with the citadel. Map of 1807 (cutting). In the tower (Z; today in that place is a small artificial lake) Casanova was arrested. In the building of the Governor (T; at present a school) he was examined and condemned. U: church. The big building X: former casern, today seat of the parliament of Catalonia. The arrow points out Casanova's hotel. - Archive of the city of Barcelona. Photo: PG.



Presumably the building of Casanova's hotel in Barcelona, the Fonda Santa Maria, near the Seamen's Cathedral of Santa Maria, in the Calle de los Ases. - Photo: PG.



From Barcelona to Montpellier

360 km With a carrier originating from Piedmont.

Casanova is pursued by three assassins up to the frontier.

V 6901

BARCELONA

Montcada

Granollers / La Rocca

C 251 Sant Celoni

60 " Hostalric

? Las Mallorquinas

N 11 Girona

50 " Bascara

[Because of the pursuers Casanova departed from the post road:

Figueres

La Jonquera

le Boulou [France] to:]

90 PERPIGNAN [Kingdom of France]

N 9 Salses

&c Fitou, les Cabanes de

Lapalme, les Cabanes de

Sigean

60 NARBONNE

N 9 Nissan

25 " BÉZIERS

N 113 la Begude-de-Jordy

25 " PÉZENAS

D 161 Abbaye de Valmagne

" Mèze // Loupian

N 113 Gigean

" Fabregues

50 " MONTPELLIER

From Montpellier to Aix-en-Provence

150 km Post wagon

P 6902

MONTPELLIER

? Colombières

N 113 Lunel

" Uchaud

50 " NIMES

D 999 Curebousot

ship-bridge over the Rhone

25 " Tarascon

D 99 St. Rémy

30 " Orgon

C5 6009 C8 6305^+ Marcolina P 6902

Orgon

N 7 Pont Royal

" St. Cannat

45 " AIX-EN-PROVENCE

Excursion: to the Marquis d'Argens's palace.

L 6902 L 6902^ (and more)

AIX-EN-PROVENCE

10 D 17 (EGUILLES)

17. VIENNA - BERLIN

Via Stannern / Brünn, Prag, Aussig / Töplitz (with **Dux**), Dresden and Luckau.
645 km.

With: Berlin - Dresden via Dessau / Wittenberg and Leipzig, Prag - Carlsbad,
and Dresden - Sagan.

*Dux - a little town in northern Bohemia,
between two great capitals, Dresden and Prag,
both only one or two days away.*



Excursions:

K 5304, K 5304^+ Baron Weiß + 2 ladies

WIEN

5 (SCHÖNBRUNN)

K 5304, K 5304^+ Baron Weiß + 2 ladies

WIEN

N 9 Fischamend Markt

" Bad Deutschaltenburg

60 " BRATISLAVA/PRESBURG

From Wien to Prag

310 km Post wagon; coupé.

Wien - Stannern directly:

150 km

P 5304^ C12 6612^+ Castel-Bajac P 8312 K 9606^ K 9606

WIEN

N 3 Langenzersdorf / Enzersdorf

" Stockerau

L Mallebern

" Hollabrunn

70 N 2 Jetzelsdorf

N 2 + N 38 Znojmo / Znaim [Bohemia]

N 38 Vranovska Ves ? / Freynersdorf

50 " Budejovice / Budwiz



The former post road, and present main road, N 38 from Prag to Vienna between Zeletava and Budejovice. - Photo: PG.

" Zeletava / Schelletau

30 " Stonarov / Stannern

Wien - Stannern via Brünn:

215 km

P 8401/02^ P 8507

WIEN

N 7 Wolkersdorf

&c Gaweinstal / Gaunersdorf ["robbers' village"]

Poysdorf

75 Mikulov / Nikolsburg [Bohemia]

N 52 Pohorelice / Pohrlitz

55 " BRNO / BRÜNN

N 23 Rosice / Rossitz

" Namiest

" Trebic / Trebitsch

85 L Stonarov / Stannern



Stannern - Prag:

160 km

P 5304^ C12 6612^+ Castel-Bajac P 8312 P 8401^ P 8507 K 9606^ K 9606

Stonarov / Stannern

N 38 Jihlava / Iglau

40 &c Havlickuv Brod / Deutsch Brod

Kamen ? / Steinsdorf
Golcuv / Jenikau
CASLAV / CZASLAU

60 Kolin

N 12 Planany / Planian

&c Cesky Brod / Böhm Brod

Bechovice / Biechowitz

60 PRAHA / PRAG (to Vienna: T&T - stage coach since 1750.)

Excursion: Prag - Carlsbad - Töplitz / Dux:

250 km Hired and own carriages (extra-post roads).

L 8508

PRAG

N 6 Jenec / Jentsch

&c Kammene-Zehrovice / Zichrowitz

Kolesovice / Kolleschowitz

90 Libkovice / Liebkwitz

L 8508 L 8509^ C17 8607 C17 8607^

Libkowitz / Liebkwitz

N 6 Bochov / Buchau

35 " KARLOVY VARY / CARLSBAD

L 8509 C17 8607^ C17 8607

Libkowitz / Liebkwitz

L Podborany / Podersam

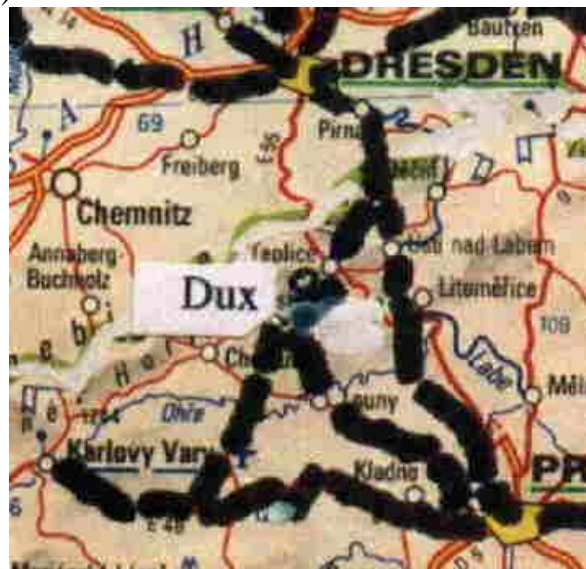
L + N 27 Zatec / Saatz

55 N 27 Most / Brix

" (Bilin)

25 " TEPLICE / TÖPLITZ

10 L (DUCHCOV / DUX)



From Prag to Dresden

140 km (old road) / 175 km (new road). "Landkutscher" (country-carrier);
post wagon; coupé; hired carriage; own carriage.

P 5304^ C12 6612^+ Castel-Bajac P 8312 P 8401^ C17 8610^ C17 8610
C17 8707^ C17 87?? C17 8809^ C17 8809 C17 8901^ C17 8901
C17 9109^ C17 9109 K 9606^ K 9606 K 9703^ K 9704

PRAHA / PRAG

15 N 7 Stredokluky / Sterzdokluk

Two post roads from Sterzdokluk to Peterswald:

Old post road (until about 1787):

Sterzdokluk - AUSSIG - Peterswald

85 km

P 5304^ C12 6612^+ Castel-Bajac P 8312 P 8401^ C17 8610^ C17 8610
C17 8707^ C17 87??

Stredokluky / Sterzdokluk

L Velvary / Welwarn

&c Budyne

50 Lovosice / Lobositz

(Excursion: see below.)

P 5304^ C12 6612^+ Castel-Bajac P 8312 P 8401^

Lovosice / Lobositz

N 247 Usti / Aussig

35 L PETROVICE / PETERSWALD

Excursion: Extra-post-road from Töplitz to Lobositz (direction of Prag) and from Töplitz to Peterswald (direction of Dresden) until about 1787:

C17 8610^ C17 8610 C17 8707^ C17 87??

Lovosice / Lobositz

25 N 8 TEPLICE / TÖPLITZ with (DUX) + 10 km

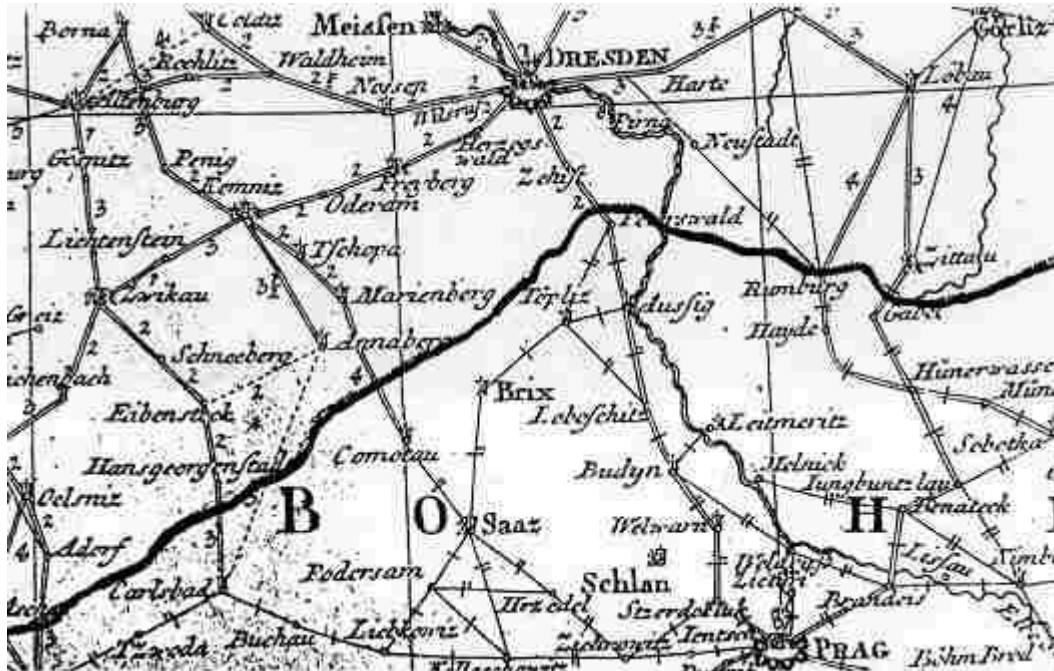
C17 8612 C17 8612^ C17 8809 C17 8810^ C17 9005 C17 9008^

C17 9105 C17 9105^ K 9509, 9512^+ Mélampige II K 9609 K 9609^

K 9704 K 9704^ (from 1788 onwards, part of the new post road)

TEPLICE / TÖPLITZ with (DUX) + 10 km

25 L PETROVICE / PETERSWALD



The stage coach road (double line) between Dresden and Prag ("old post road"), and the "extra-ordinary post" roads (single lines) from Prag to Carlsbad, Saatz and Töplitz. - Post map by Hohmann, Nuremberg 1786. Photo: PG.

New post road (from 1788 onwards):

Sterzdokluk - TÖPLITZ - Peterswald

120 km

C17 8809^ C17 8809 C17 8901^ C17 8901 C17 9109^ C17 9109

K 9606^ K 9606 K 9703^ K 9704

Stredokluky / Sterzdokluk

15 N 7 Slany / Schlan

25 L LOUNY / LAUN

25 " Most / Brix (or Laun - Bilin directly)

15 N 27 Bilin

15 L TEPLICE / TÖPLITZ with (DUX) + 10 km

C17 8612 C17 8612^ C17 8809 C17 8810^ C17 9005 C17 9008^

C17 9105 C17 9105^ K 9509, 9512^+ Mélémpige II K 9609 K 9609^

K 9704 K 9704^ (until about 1787 only extra-post-service)

TEPLICE / TÖPLITZ with (DUX) + 10 km

25 L PETROVICE / PETERSWALD

Peterswald - Dresden:

P 5304^ C12 6612^+ Castel-Bajac 8312 8401^ C17 8612 C17 8612^

C17 8809 C17 8810^ C17 9005 C17 9008^ C17 9105 C17 9105^

K 9509, 9512^+ Mélémpige II K 9609 K 9609^ K 9704 K 9704^

PETROVICE / PETERSWALD [frontier to Saxony]



L Pirna - Zehista Old inn with hotel "Zur Post" (Photo: PG)

40 L+N 172 DRESDEN



From Dresden to Berlin

195 km stage coach, carriage of count Waldstein

P 8312 K 9512⁺ M é l a m p i g e II

DRESDEN

35 L Grossenhain

N 101 Elsterwerda [Prussia]

L (Hohenleipisch)

L (Doberlug-Kirchhain)

50 L Sonnewalde

20 N 96 Luckau

" Baruth

" (Wünsdorf)

L (Zossen)

55 N 246 Mittenwalde

35 L + N 96 BERLIN

From Berlin to Leipzig

160 km stage coach, carriage of count Waldstein

Berlin - Treuenbrietzen:

65 km

P 8401 K 9510⁺ M é l a m p i g e II

BERLIN

L Teltow

L Saarmund

45 L + N 2 Beelitz

20 N 2 Treuenbrietzen

Treuenbrietzen - Leipzig via Dessau:

115 km

P 8401

Treuenbrietzen

N 2 + L Bossdorf / Pastorf

L Coswig

N 187 (Rosslau)

55 N 184 DESSAU

" Bitterfeld [Saxony]

60 " LEIPZIG

Treuenbrietzen - Leipzig via Wittenberg:

95 km

K 9510⁺ M é l a m p i g e II

Treuenbrietzen

N 2 Kropstadt

30 &c Wittenberg

30 Bad D ü b e n

35 LEIPZIG

From Leipzig to Dresden

100 km stage coach, coupé, own carriage (Dux), carriage of count Waldstein

Leipzig - Dresden via Meissen:

100km

P 5211+ Francesco C. C12 6610⁺ C12 6610 P 8401 C17 8809⁺ C17 8810

LEIPZIG

N 6 Wurzen

" Calbitz

" Seerhausen

" Meissen

100 " DRESDEN

Dresden - Leipzig via Colditz:

110 km

K 9509+ Mélampige II

DRESDEN

N 173 + L Wilsdruff

L Nossen

50 L Waldheim

L + N 176 Colditz

N 107 Grimma

60 L LEIPZIG

Excursion: From Dresden to Sagan (meeting the Duke of Courland).

160 km

C17 9006 C17 9006^

DRESDEN

25 N 97 Königsbruck

35 " Hoyerswerda

20 N 97 + N 156 Spremberg

25 N 156 (Bad) Muskau

15 L Triebel

" Zary / Sorau

40 " Zagan / Sagan [*Casanova wrote the name of the region: LAUSITZ*]



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) **Teil XVI:**

WÄHRUNGEN - [Mr Nugents Wechselkurse](#) : [England](#) - [Netherlands](#) - [Germany](#) - [Italy](#) - [France](#) - [Casanovas Wechselkurse](#) - [Zusammenfassung](#) - [Literatur](#) - "[Casanovas Geldverhältnisse](#)" .
(Teil [XVII](#): Anhang).

WÄHRUNGEN.

* * *

Mr. Nugent's Wechselkurse.

Wer eine Reise durch mehrere Länder unternehmen möchte, wird sich über die entsprechenden Landeswährungen informieren wollen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bedienten sich viele auch zu diesem Zweck eines ausgezeichneten englischen Reiseführers, der viele Wechselkurse enthält. Es handelt sich um:



"**The Grand Tour**", **Bände I - IV**, von **Thomas Nugent** (geb. 1700? in Irland, gest. 1772 in London). Das Werk durchlief drei Auflagen, 1749, 1756, und 1778. Ich habe die Kurse der beiden letzten Ausgaben benutzt, die identisch waren, so daß wir uns mit der Fassung von 1756 mitten in Casanovas Reisezeit, wie er sie in der "Geschichte meines Lebens" beschrieb, befinden.

Als **Basis- und Vergleichswährung** kommen etwa folgende kleineren Einheiten in Frage: Penny, Stüber, Kreuzer, Kopeke, Baiocco (den nahm ich in der DM-Zeit), Soldo und

Sol/Sou.



Ich nehme jetzt, in der EURO-Zeit, den **englischen Penny**.

Um zu einer Ahnung von damaliger Kaufkraft zu kommen, und zwar in den Bereichen Lebensmittel, Gastronomie, Wohnen und Wagen, ist es erlaubt, sich unter dem **Penny** den Euro (von 2002, und in den teuren europäischen Ländern bzw. Gegenden) vorzustellen (vgl. hier die [Big Mac-Methode](#)). Es handelt sich bei diesem Angebot also nicht um eine versteckte Umrechnung in den Euro, die selbstverständlich auch garnicht möglich ist, sondern nur um eine Gedächtnis- und Vergleichshilfe.

* * *

Bei einigen Münzen hat Nugent keinen Wechselkurs angegeben; dort half ich mir dann mit den Mitteilungen von **Nelkenbrecher** (vgl. Lit.u.), Casanova, Sharp und J.C. Goethe.

Die Hinweise auf Löhne, Gehälter, Einkommen und Kosten wurden von mir gesammelt und als Vergleichshilfe in Nugents Text-Fragmente eingefügt.

Bevor ich nun Mr. Nugent's Listen der verschiedenen Münzsorten in den Niederlanden, Deutschland, Italien und Frankreich wiedergebe, muß ich die englische Währung vorstellen:

ENGLAND.

Pence (d.)

1 Guinea (gold; 21 shillings)	252.00*
1 Pound Sterling (bank note; 20 shillings)	240.00
1 Crown (5 shillings)	60.00
1 Shilling (12 pence)	12.00
1 Penny	1.00

[* Casanova weist völlig richtig auf die Gleichstellung von Goldmünze und Banknote im Zahlungsverkehr hin (GmL, Bd. 9, Kap. VII, S. 226). Es erscheint daher zweckmäßig, auch die Guinea mit 240 d. einzustufen, wie bei Umrechnungen hier stets geschehen.]

0-----0-----0

Löhne, Gehälter, Einkommen:

(auf Englisch:)

Pence (d.)

[Briggs, p. 114 ff.] Monthly incomes (1759-1760):

Superior Clergy, Persons professing the Law, Military Officers, Inn-keepers and Ale-sellers: 8.34 Pounds Sterling	2,002.00
Labourers, country: 1.04 Pounds Sterling	250.00
Labourers, London: 1.87 Pounds Sterling	449.00
Common Soldier: 1.17 Pounds Sterling	281.00
(P. 143) Monthly servant's wages (1763):	
Coachman (highest wage): 1.75 Pounds Sterling	420.00
Butler: 1.67 Pounds Sterling	401.00
House Maid (lowest wage): 0.25 Pounds Sterling	60.00
(P. 285 f.) Monthly "abundantly sufficient wage of Servants that are not Domestic, particularly Clerks in Public Offices (1767)":	
4.17 Pounds Sterling	1,001.00

Costs:

Ryder	14 / 0	1 / 5 / 6	306.00
Half ryder	7 / 0	12 / 9	153.00
Double ducat	10 / 10	19 / 1	229.00
Ducat	5 / 5	9 / 6.5	114.50

Silver coin.

Three gilder piece	5 / 5.5	65.50	
Rix dollar [German?]. 2 / 10	4 / 6.5	54.50	
Dollar [Daalder]	1 / 10	2 / 8.5	32.50
28 - stiver piece	2 / 6	30.00	
6 - stiver pieces	6.5	6.50	
5 1/2 - stiver pieces	6	6.00	
2 - stiver pieces		2.18	
1 stiver pieces		1.09	

Base metal coin.

1 schilling (which passes for six stivers) 6.50

(...) the bank of *Holland* or *Amsterdam*, which is supposed to contain more treasure than all the banks of *Europe*. It was established in 1609, and is reckoned to have three thousand tuns of gold, each tun 100,000 guilders [6,546,000,000 d.].

0-----0-----0

Costs:

(**Nugent**, I, 205) A seat in the post wagon Rotterdam -

Antwerpen with 15 pound luggage free: 9 gild. 9 st. 206.00

ditto 1 km 1.90

each pound luggage more: 1 st. 1.10

[**Mead**, p. 199] (before 1750:) Best hotel room in Den Haag:

per day 5 - 6 English shillings: 60.00 - 72.00

Dinner in private lodge: 1 English shilling 12.00

(1773) very good dinner (7 courses): 15 pence 15.00

[**Mead**, p. 74] (1792:) 1 post horse per English mile

incl. postillon: 5 pence 5.00

ditto 1 km 3.13

0-----0-----0

Volume The Second. **GERMANY.**

(p. 60 ff.) The *German* coin in general is neither true sterling, nor due weight, being clipt, it is thought, more than any other coin in *Europe*. The pieces that ought to be round, are of all shapes.

Augsburg - Southern parts of Germany - Most of the hereditary provinces of the House of Austria - Vienna:

Accounts in florins, creitzers, and fennins.

1 florin [**Gulden**] (60 creitzer) worth **about 2s. 6d. sterling** 30.000

1 creitzer [**Kreutzer**] (8 fennins) 0.500

1 fennin [**Pfennig**] 0.062

The monies current are,

I. French lewidores, Spanish pistoles: 7.5 florins 225.00

II. Venetian sequins: 4.25 fl. 127.50

III. Imperial ducats and others: 4 fl. 120.00

IV. Bavarian ducats: 3.5 fl. 105.00

V. Venetian crowns: 2 fl. 18 cr. 69.00

VI. S[?] rixdollars: 2 fl.	60.00
VII. Imaginary rixdollars [Reichstaler] of exchange *: 1.5 fl. ...	45.00
VIII. Imaginary florins: 60 creitzers	30.00
IX. Seventeen creitzer pieces	8.50

[* In case of doubt, I propose this rate of a German rixdollar / Reichstaler.]

Berlin - Prussia - Leipsic - Saxony - Hanover:

(...) the moneys are expressed by crowns or rixdollars [Reichsthaler], grosses [Groschen], and fennins [Pfennige]. They have two sorts of rixdollars, the old and new;

the old rixdollar (24 grosses): worth about 3s. 6d. 43.20

1 grosse (12 fennins) 1.80

1 fennin 0.15

the **new rixdollar** * (**30 grosses**), which is the dollar most generally current in Germany, worth about **4s. 6d. sterling** **54.00**

1 grosse [Groschen] (12 fennins) **1.80**

1 fennin [Pfennig] **0.15**

and is twenty-five per cent better than the old rixdollar.

[* Perhaps the Konventionstaler from 1753 onwards. It is often unclear what "dollar" is meant.]

The current monies are,

I. The old and the new rixdollars 43.20 / 54.00

II. Two third pieces of the old ones 28.00

III. One twelfth pieces 3.50

IV. One twenty-fourth pieces 1.75

V. One half gross piece 0.88

Bremen: Rixdollars, mark pieces, shillings, groots, swars.

Breslaw, Silesia: Rixdollars, Imperial or Bohemian grosses, creitzers, dryers, penningen.

At **Cologne**, the most remarkable money is the rixdollar, which they divide into seventy-eight albus's, each albus contains two creitzers, and each creitzer four hillers; or otherwise they divide their albus into twelve deniers.

Copenhagen; Hamburg: Rixdollars, crowns, marks, shillings, etc.

Dantzic; Konigsburg: Rixdollars, grosses, penningen or deniers; florins or gouldens, brummers; ducats, etc.

Frankfort - Nuremberg:

At *Frankfort* they keep their accounts either in florins, creitzers, and fennins, or in rixdollars, creitzers and fennins. (...).

Frankfort, being seated almost in the heart of *Germany*, and surrounded by a great many petty states, is pestered more than any other city of the empire with a variety of species, most of those different sorts of money being current in that city. However, their moneys are of three different sorts, viz. The good fine money in specie; the current money of *Frankfort*; and the common money of the empire.

The real moneys of *Frankfurt*, are,

I. The German ducat of gold: 180 creitzers common 90.00

II. The Philip of Spain: 100 cr. com. 50.00

III. The rixdollar: 90 cr. com. 45.00

IV. The **florin [Gulden]** : 60 cr. com., worth **2s. 6d.** **30.00**

V. The batz: 4 cr. com. 2.00

VI. The creitzer: 4 deniers, or 8 fennins 0.50

1 denier: 2 fennins 0.13

1 fennin 0.06

in Italy:	EURO 2.50
in Spain:	EURO 2.60
in France (Sept. 2002):	EURO 2.95]
Dinner in the most expensive restaurant, of Mme Ruffin	
[where Casanova often ate in 1764]: 12 Groschen	21.60
ditto in the cheapest, at Reibekeil's: 4 Gr.	7.20
<u>Hotel-prices:</u>	
"Best hotel of first class 'Stadt Paris':	
most expensive suite: 2 Reichsthaler	108.00
cheapest room: 10 Groschen	18.00
All hotels of second class:	
most expensive lodging: 12 Groschen	21.60
cheapest lodging: 6 Groschen	10.80
Here fixed highest prices for:	
1 pound fresh good table-butter: 6 Gr.	10.80
1 glass liqueur: 2 Gr.	3.60
1 glass brandy: 1 Gr.	1.80
<u>"Rate of the hired [hackney-] coaches or Fiacres":</u>	
"For a ride within the towns of Berlin, Cölln and Werder": 4 Gr.	7.20
From here in the nearest suburbs: 5 Gr.	9.00
Waiting period: 1. hour: 8 Gr.	14.40
[as comparison: waiting period in 2002 in Heidelberg per hour: EURO 18.00]	
2. and further hour: 4 Gr.	7.20
<u>Advertisement-price in the "Intelligenzzettel":</u>	
4 printed lines (each up to 14 words): 2 Gr.	3.60
Price of the "Intelligenzzettel": 1 Gr.	1.80
ditto of the "Voßische Zeitung" [newspaper]: 6 Pfennig	0.90
[Nicolai, p.553 ff., Potsdam . Rate of 16.5.1766]:	
<u>Inn - prices:</u>	
Most expensive room: 10 Groschen	18.00
Room and bed of the servant: 2 Gr.	3.60
Most expensive dinner with 4 dishes: 12 Gr.	21.60
Extra price for eating in own room: 2 Gr.	3.60
Soup with vegetables and meat; supper (bread with	
butter, cold roast meat etc.): 3 Gr.	5.40
1 portion of Caffée with milk: 4 Gr.	7.20
1 portion of tea: 2 Gr.	3.60
1 Bouteille ordinary white French wine: 8 Gr.	14.40
ditto Rhine-wine: 20 Gr.	36.00
1 Bouteille Champaign: 1 Rthlr. 10 Gr.	72.00
6 pound hay, "at present price": 1 Gr. 6 Pf.	2.70
A night's lodging in the general room on straw	
with eider-downs: 2 Gr.	3.60
ditto, without eider-downs: 1 Gr.	1.80
0-----0-----0	

(p. 30 ff.) Every little state and principality in Italy coins its own money, which a traveller ought to have some knowledge of before he goes to that country, otherwise he is exposed to a great deal of trouble and perplexity (...).

Ancona - Ecclesiastic State - Rome:

The current species are,

I. The Spanish Pistole: 31 Julios or Paolos	186.00
II. The Italian Pistole: 30 Julios	180.00
III. The new Sequin: 19 Julios	114.00
IV. The old Sequin: 18 Julios	108.00
V. The Hongre: 17 Julios	102.00
VI. The Roman or Pope's Crown [Scudo]: 10 Julios	60.00
VII. The Testoon: 3 Julios	18.00
VIII. The Julio [= Paolo] (10 Bayocks): <i>about 6d. sterl.</i>	6.00
IX. The Bayock [Baiocco] (5 Quadrins)	0.60
X. The Quadrin (3 Deniers)	0.12
1 denier	0.04

Bergamo:

1 Lire (20 soldi): <i>7d. 2/3 sterling</i>	7.67
1 Soldo (12 Deniers)	0.38
1 Denier	0.03

The current monies are,

I. the Spanish Pistole: 32 Lires current money	245.00
or 28 Lires of exchange	215.00
II. The Italian Pistole: 31 Lires 1/2 current money	242.00
or 27 Lires 1/2 of exchange	211.20
III. The Sequin: 16 Lires	123.00
IV. The Hongre: 15 Lires 1/2	119.00
V. The Crown of Genoa: 11 Lires 6 Soldi	86.80
VI. Ducatoon: 9 Lires 12 Soldi	73.70
VII. The Venetian Ducat: 8 Lires 10 Soldi	65.30
VIII. The Philip of Milan: 8 Lires 6 Soldi	63.70
IX. The Ducat or Crown of exchange: 7 Lires	53.80

The other small monies are the same as at *Venice*, which see in the article *Venice* [sic!].

Bologna:

1 Lire (20 Soldi)	12.00
1 Soldo or Bolognie (6 Quadrins):	0.60
The Bayock: valued at the same as the Soldo, and is the same thing	0.60
1 Quadrin	0.10

The current species are,

I. The Spanish Pistole: 15 Lires 1/2	186.00
II. The Italian Pistole: 15 Lires	180.00
III. The Sequin of Venice: 9 Lires	108.00
IV. The Hongre of gold: 8 Lires 10 Soldi	102.00
V. The Ducatoon of Milan: 5 Lires 2 Soldi	61.20
VI. The silver Crown of Genoa: 6 Lires 4 Soldi	74.40
VII. The Roman or Pope's Crown [Scudo]: 5 Lires	60.00
VIII. The Spanish Peso or Crown [Piaster]: 4 Lires 5 Soldi	51.00

- IX. The Testoon: 1 Lire 10 Soldi 18.00
 X. The Julio: 20 Quadrins or 3 Soldi 1/3 2.00

Florence - Tuscany - Leghorn - Lucca:

(...) they keep their monies (...) by Crowns or Ducats, Lires, Soldos, and Deniers, reckoning 12 Deniers a Soldo, and 20 Soldi a Lire, and 7 Lires to a Ducat or Crown.

The current monies are,

- I. The Florence Pistole: 20 Lires or 30 Julios 180.00
 II. The Ducat, Crown, or Pezzo: 7 Lires 63.00
 III. The Spanish Pezzo: 5 Lires 15 Soldi 52.00
 IV. The Crown of gold or exchange: 7 Lire 10 Soldi 67.50
 V. *The Testoon: 2 lires or 3 Julios* 18.00
 VI. The Julio of 8 grains at 40 Quadrins 5.40
 VII. The Lira at 20 Soldi or 1 Julio 1/2 9.00
 VIII. The Quilo at 13 Soldi, 14 Deniers, which is in the same proportion [sic] the part of a Lire, as a mark of 13 shillings and 4 pence is of a pound sterling.
 IX. The Grace [grain] worth 1 Soldo 1/2 or 5 Quadrins 0.675
 N.B. Twelve Graces make 20 Soldi. An imaginary Soldo is 4 Quadrins. A black Quadrin is 1 Double. The Graces and black Quadrins are of a base coarse metal, and are mostly given to shopkeepers in payment for goods bought of them.
 1 Soldo 0.450
 1 Quadrin 0.135

Genoa:

(Lires, Soldi, Deniers.) The current monies are,

- I. The Venetian Pistole: 18 Lires 16 Soldi 187.00
 II. The Crown Mark of gold, or 1/2 Venetian Pistole: 9 Lires 8 Soldi 94.00
 III. The Croisade: 7 Lires 12 Soldi 76.00
 IV. The Pezzo, or piece of 8/5 [?]: 5 Lires 50.00
 V. *The Roman Testoon: 1 Lire 16 Soldi* 18.00
 VI. The Lira or Lire: 20 Soldi 10.00
 VII. The Soldo: 12 Deniers 0.50

Messina, Palermo:

Ounces, Tarins, Grains, Pichioli; Carlins, etc.

Milan:

(Lires, Soldi, Deniers.) The current monies are,

- I. The Spanish Pistole: 19 to 21 Lires 140.00 / 154.00
 II. The Italian Pistole: 22 1/2 to 23 Lires 167.00
 III. The Ducatoon of Milan and Savoy: 8 Lires,
 or 6 Lires 15 Soldi 59.00 / 49.60
 IV. The Philip Spanish, or Ducat: 6 Lires 44.00
 V. The Crown, or Scudi-Moneta: 5 Lires 17 Soldi 43.00
 VI. *The Lira, or Lire: 20 Soldi* * 7.34
 VII. The Soldo: 12 Denarii, or Deniers 0.37

[* Conversion according to **Casanova**, GmL, vol. VIII, p. 174: 15 Lire = 1 (Venetian) Sequin.]

Naples:

(...) accounts in Ducats, Tarins, and Grains, reckoning 5 Tarins to a Ducat, and 20 Grains to a Tarin; but their common reckoning is by Carlins, as in Holland by Guilders, or in Great Britain by Pounds sterling. The current monies are,

- I. The Spanish Pistole: worth 33 Carlins 148.50

II. The Italian Pistole: 30 Carlins	135.00
III. The Sequin: 18 Carlins	81.00
IV. The Gold Ducat: 12 Carlins	54.00
V. The Gold Crown: 13 Carlins	58.50
VI. The current Ducat: 10 Carlins	45.00
VII. The current Crown: 11 Carlins	49.50
VIII. The Spanish Pezzo: 9 Carlins	40.50
IX. The Tarin: 2 Carlins	9.00
X. <i>The Carlin: 10 Grains</i> [worth 4 1/2 d.]*	4.50
XI. The Grain: 3 Quadrins	0.45
1 Quadrin	0.15

[* Conversion based on information by:

1.) **Samuel Sharp** (1765; p. 22): "The carline (**four pence halfpenny**) is worth ten grains. The grain (not quite a halfpenny) consists of twelve calli (cavalli [0.0375 d.]), and the least piece of coin is three of these calli [0.1125 d.], with which the poor can purchase a small bit of cheese, chesnuts, apples, and other fruits, on which they seem to subsist, almost as much as on bread".

2.) **Johann Caspar Goethe** (1740; p. 154): "Here I have to explain the real value of the money: 26 1/2 Carlini make one [venetian] Sequin, and one Testone 4 Carlini (...). The whole cheating [14 Carlini] costed us about two German Florins". The three specifications are leading to these conversions: 1 Carline = **4.16 d., 4.5 d., and 4.28 d.**]

Turin - Savoy - Piedmont:

(...) they keep their accounts in Lires, Soldi, and Quadrins. (...) In buying and selling they agree by imaginary Florins of 12 Soldi, **worth 6 Sous of France [3 d.]**. - However, Nelkenbrecher (1769) gives a rate of **7.2 pence**:

Their current monies are,

I. The Madonine or Pistole of Savoy: 13 Lires	65.00....156.0
II. The Ducatoon: 7 Florins or 84 Soldi	21.00.....50.4
III. The crown of Savoy: 3 Lires	15.00.....36.0
IV. The Lira: worth 20 Soldi	5.00.....12.0
V. The imaginary Florins: worth 12 Soldi	3.00.....7.2
VI. The Soldo: worth 4 Quadrins, Deniers, or Liards	0.25.....0.6
1 Quadrin, Denier, or Liard	0.06.....0,15

Venice:

At Venice, and in most parts of that republic's dominions, they keep their accounts in Lires, Soldi, and Pichioli, reckoning 12 Pichioli to 1 Soldo, and 20 Soldi to 1 Lira. But the bank reckons by Ducats and Grosses, reckoning 24 Grosses to the Ducat.

The current monies are,

I. The Pistole of Venice, Florence, Spain, and Louis d'ors: worth 29 Lires	187.000
II. Another sort of Pistole, valued sometimes at more than 30 Lires	193.000
III. The Pistole of Italy, Genoa, Turin, Milan, Parma, Mantua, Modena, and Geneva: 28 Lires	180.000
IV. The Sequin [zecchino] : 17 Lires	~ 110.000
V. The Ducat of gold or Hungarian Ducat: 16 Lires	103.000
VI. The Ducatoon: 8 Lires 1/2	55.000
VII. The silver Crown: 9 Lires 12 Soldi	62.000
VIII. <i>The silver Ducat: 6 Lires 4 Soldi</i> [worth 3s. 4d.*]	40.000
IX. The Crusade of Genoa, called Genoins: worth 11 Lires 10 Soldi, and sometimes 11 Lires 15 Soldi	74.500

X. The Philip of Milan: 8 Lires 10 Soldi	55.000
XI. The Testoon: 2 Lires 14 Soldi	17.400
XII. The Julio or 1/3 Testoon: 18 Soldi	5.800
XIII. The Lira : 20 Soldi	6.440
XIV. The Soldo: 12 Pichioli	0.322
XV. The Gross: 32 Pichioli	0.859
1 Pichioli	0.027

[* Conversion again according to Sharp (1765; p. 117 f.). **Casanova** (1772; GmL, vol. XII, p. 213 f.) mentions the same rate: 1 silver Ducat = 4 French Francs = 40 d.]

They have two sorts of money at Venice, one called current money, and the other bank money; the latter is better than the former according to a decree of the senate, by 20 per cent. which is the established Agio. The imaginary ducat of bank is worth 6 Lires 4 Soldi bank money, or 7 Lires 8 Soldi 4/5 current money. And the gross is worth 5 Soldi 1/6 bank money. The monies of Pichioli is what is commonly bargained for in buying of goods and merchandize, reckoning the money by Lires, Soldi etc. which they commonly reduce into Ducats current of 6 Lires 4 Soldi, by multiplying by 20 to bring them into Soldi, and, by dividing the product by 124 Soldi, brings them into Ducats current.

0-----0-----0

Wages, Salaries, Incomes:

[**Casanova**:]

(Venice, 1741) Monthly wage for soldiers of the Army: 300 Soldi 97.00

(Rome, 1744) "Cheap" visit to a prostitute: 1/4 Sequin 27.00

Casanova's (initial-) salary as secretary at the Embassy

(food and lodging free): 20 Scudi 1,200.00

(Venice, 1746) Wage per day for violinist in theatre orchestra

("good earnings"): 1 Scudo 60.00

Yearly income of the Chief of the Army Staff:

3,000 Scudi; per month: 250 Scudi 15,000.00

Casanova's monthly income from his Venetian friend Matteo G. Bragadin:

1) Venice, 1746: (food, lodging, servant, gondola free) 10 Sequins 1,100.00

2) Paris, 1750: 100 small Écus 3,000.00

(Rome, 1760) Incomes per year of the Abate Momolo (family 8 persons;

"perceptible poverty"): 200 Scudi; per month: 1,000.00

(Bologna, 1772) "Monthly, modest expenditure, sufficient for

2 private rooms, food, 1 servant": 10 Sequins 1,100.00

[**Smollett**, Rome 1764:]

Daily wage for coachman: 2 Paoli; per month: 360.00

Daily wage for hired servant: 3 Paoli; per month: 540.00

Costs:

(**Nugent**, III, 41 f.) Hire of a coach and a pair of horses

per month in Rome: 10 or 12 Pistoles; 11 Pistoles 1,980.00

ditto 1 day 66.00

[**Nemeitz**, (1726), p. 438 ff.]: 2 horses per stage

(Ecclesiastical State, Parma, Milan): 8.18 Paoli 49.10

1 horse per 1 km: 1.92

[**Mead**, p.180. About 1740.]: 2 horses per Venetian stage:

8 French Livres 80.0

1 horse per 1 km: 3.36

[**Smollett** (1764, in Rome): 1 pound veal: 2 Paoli 12.00

Exchange rate: 32 Paoli (192 d.) = 16 Engl. Shilling (192 d.).

(Tuscany:) Cambiatura: 2 horses, per stage: 10 Paoli; \therefore 12 km =

per 1 km 5.00

1 posthorse per stage: 3 Paoli; 1 km 1.50

(Piedmont:) Cambiatura: 5.5 Livres; 1 km 4.60

[**Casanova**:]

(Corfu, 1741) 1 rifle: 10 Sequins 1,100.00

(Cesena, 1749) 1 theatre ticket: 1/2 Sequin 55.00

(Treviso, 1756) 1 breakfast: 30 Soldi 9.66

0-----0-----0

Volume The Fourth.FRANCE.

(p. 16 f.) The current coins of France are as follows:

4 liards *worth 1/2 Penny English* 0.50

1. One - Liard - piece: 0.125

2. Two - Liards - piece: *1 farthing English* 0.250

3. One - Sol or Sou - piece (4 liards): 0.500

(Two pieces of the same value; the one is of copper,
and the other of mixt metal.)

4. One - Sol 1/2 - pieces (various sorts): *3 farth.* 0.750

5. Two - Sols - piece (mixt metal) 1.000

6. Six - Sols - piece (lowest silver coin): *3d.* 3.000

7. Twelve - Sols - piece: *6d.* 6.000

8. Twenty-four - Sols - piece: *worth about 1 sh.* 12.000

9. Three - Livres - piece [**petit écu**]: *Half crown English* 30.000

N.B. A livre is an imaginary coin, containing

20 sols, or *ten-pence English*. **1 Livre [/ Franc]** **10.000**

10. Six - Livres - piece (largest French silver coin [**grand écu**]):

like our *crown*, and of the same value 60.000

11. Half - Louis d'Or - gold piece (12 Livres):

equal to *about half a guinea** 120.000

12. One - **Louis d'Or** - gold piece (24 Livres):

equal to *about a guinea English money* **240.000**

[* Here valued like the Pound Sterling.]

You are to observe, that no coin of a former reign will pass in this king's time; for they call in all their coins upon the demise of their kings. Their accounts are kept in livres, sols, and deniers; twelve deniers make a sol.

0-----0-----0

Wages, Salaries, Incomes:

[**Casanova**:]

(Paris, 1750) Wage per day for a servant: 30 Sous. Month: 450.00

Casanova's monthly income from his Venetian friend Matteo G. Bragadin:

100 Petits Écus 3,000.00

[**Smollett**, 1763:] Income per year of the Prince of Monaco:

1 million Livres, "something more than 40,000 Pd.St." 10,000,000.00

Costs:

(**Nugent**, IV,113 f.) 1 seat in the coche Paris - Versailles: 25 Sols 12.50

\therefore 20 km = per 1 km 0.60

(IV,166) 1 seat in the stage-coach Lyons - Paris ["Diligence de Lyon"]: 75 Livres 750.00
./ 460 km = per 1 km 1.63

[Liste Générale des Postes de France, 1781]:

1 horse per stage: 25 Sols; ./ 9 km = per 1 km 1.39

[Smollett, (1763), vol.I, p.287]: Purchase of a travelling
carriage in Calais or Paris: 30 or 40 Guineas; 35 g. = 8,400.00

[Martyn, (before 1770), p.63 f.]:

Hire of a town carriage per month in Paris: 12 Guineas 2,880.00
per day 96.00

Wage for the taylor (suit): 18 shillings 216.00

ditto, very good suit: 30 shillings 360.00

Silk-suit with 2 breeches (final price): 9 Guineas 2,160.00

Black velvet-suit with 2 breeches (final price): 16 Guineas 3,840.00

[Casanova, (1763), GmL,IX,167]: Dinner in the "Hotel du Parc",

Lyon: "only" 30 Sous 15.00

(GmL,IX,170) Basic fee for hired carriage Lyon - Paris: 144 Francs 1,440.00

./ 450 km = per 1 km 3.20

(GmL,V,281; Paris, 1759) 1 long trousers [new fashion]: 4 Louis d'Or 960.00

(GmL,IX,152) Lace-cuff with shirt: 50 Louis d'or 12,000.00

(GmL,V,282) Fiacre (Taxi) in Paris: 24 Sous 12.00

0-----0-----0

Casanovas Wechselkurse in der "Geschichte meines Lebens"

(Ed. Laffont, Band/Kapitel/Seite)

(3/III/499) "6 livres de Parme = 30 sous de France"; 1 Lira von Parma = 2,50 English Pence
(d.).

(5/VII/132) "1000 livres sterling = 11000 guilder"; 1 holl. Gulden/Florin = 21,82 d. (Nugent:
21,82 d.)

(6/I/229) "100 ducates = 500 guilder"; 1 holl. Dukaten = 109,10 d. (Nugent: 114,50 d.)

(6/X/427) "1 pistole de Piémont = 1,6 louis d'or"; = 384 d.

(7/XII/668) "1 pistole de Piémont = 2,5 sequins"; falls venezian. Zecchinen: = 275 d.

(8/VI/822) "1 pistole de Piémont = plus que 2,5 sequins"

(7/II/486) "1 doblon da ocho [Spanien] = plus que 3 louis"; = mehr als 720 d. (Nelkenbrecher:
880,00 d.)

(8/VII/831) Mailand: "1 quadruple [= doblon da ocho] = 7 [venezian.] sequins"; = 770 d.

(7/IX/616) "1 sequin de Rome = 2 scudo de Rome"; 1 röm. Zecchine = 120 d. (Nugent: 108
d.)

(8/VI/824) "1 livre de Milan = 1/15 [venezian.?] sequin "; 1 mailänd. Lira = 7,33 d. (Nugent:
7,34 d.)

(9/V/95) "1 ducat de Venise = 1 grand écu (de France)"; = 60 d. (Nugent: 1 "ducaton" = 55
d.)

(9/VII/125) Goldwert engl. Guinea = 1 Louis d'or + 17 Sous; = 248,5 d.

(9/IX/199) Portugal: "1 [engl.] livre sterling = 10000 reis"; 1 Reis = 0,024 d. (Nelkenbrecher:
0,0625 d.)

(10/IV/372) Mitau: "1 Albertstaler = 1/2 holl. ducate"; = 57 d.

(10/V/388) "1 rouble = plus que 1/3 sequin"; 1 russ. Rubel = mehr als 37 d. (Nugent: 54 d.)

(10/XII/584; 11/V/695) Spanien: "1 peso duro [à 10 reales] = 100 sous de France"; = 50 d.

(11/I/589) "1 peso duro = 1/2 sequin"; = 55 d. (Nelkenbrecher: 55 d.)

(12/IX/1020) Venedig: "1 ducat d'argent = 4 # (francs?) monnaie de France"; 1 Silberducaten

= 40 d. Nugent: 40 d.)

0-----0-----0

Zusammenfassung

Pence (d.)

England:

1 Guinea (21 Shillings).....	252,00
1 Pound Sterling (20 Shillings)	240,00
1 Crown (5 Shillings).....	60,00
1 Shilling (12 Pence)	12,00
1 Penny	1,00

Frankreich:

1 Louis d'or (24 Livres oder Francs)	240,00
1 Grand Écu (6 Livres).....	60,00
1 Petit Écu (3 Livres).....	30,00
1 Livre / Franc (20 Sols / Sous)	10,00
1 Sol / Sou (4 Liards)	0,50
1 Liard (3 Deniers).....	0,125
1 Denier.....	0,042

Vereinigte Niederlande:

1 Ruyder (280 Stüber).....	305,00
1 Dukaten (105 Stüber).....	114,50
1 Gulden/Florin (20 Stüber)	21,82
1 Stüber	1,09

Deutschland:

Süden (Augsburg, Wien, Schweiz):

1 Reichsdukaten (4 Gulden).....	120,00
1 Gulden (60 Kreuzer)	30,00
1 Batzen (4 Kreuzer).....	2,00
1 Kreuzer (4 Pfennige)	0,50
1 Pfennig (2 Heller).....	0,125
1 Heller.....	0,062

Norden (Berlin):

1 Friedrichs d'or (5-Taler-Stück), etwa	220,00
1 Alter Reichstaler (24 Groschen) "Courant", etwa	42,00
1 Imaginärer Wechsel-Reichstaler (24 Groschen) "Banco", etwa	45,00
1 "neuer" Reichstaler à 30 Groschen	54,00
1 Groschen (12 Pfennige),	1,80
1 Pfennig	0,15

Russland, Baltikum:

1 Albertstaler	57,00
1 Rubel (10 Grieven)	54,00
1 Grieven (10 Kopeken)	5,4
1 Kopeke	0,54

Venedig:

1 Zechine (17 Lire), etwa	110,00
1 Silbertaler (9 Lire 12 Soldi).....	62,00
1 Silberdukat: Bank: 48 d. ....Kurant:	40,00
1 Lira (20 Soldi)	6,44
1 Soldo (12 Pichioli)	0,322
1 Pichiolo	0,027

Parma (Casanova):

1 Lira (20 Soldi; 5 frz. Sous)	2,50
1 Soldo	0,125

Turin, Savoyen, Piemont (nach Nelkenbrecher):

1 Pistole von Piemont (Casanova: 1,6 Louis d'Or).....	384,00
1 Pistole von Savoyen (13 Lire).....	156,00
1 Dukaten (7 Gulden)	50,40
1 Krone von Savoyen (3 Lire)	36,00
1 Lire von Piemont (20 Soldi)	12,00
1 Bank-Gulden (12 Soldi)	7,20
1 Soldo	0,60

Rom:

1 Zechine (18 Julii oder Paoli)	108,00
1 Scudo (10 Julii)	60,00
1 Testone (3 Julii)	18,00
1 Julio / Paolo (10 Baiocchi)	6,00
1 Baiocco / Soldo (15 Dinare).....	0,60
1 Dinar	0,04

Neapel:

1 Silber-Unze (Casanova: 30 Karlinen)	135,00
1 Zechine (18 Karlinen)	81,00
1 Golddukaten (10 Karlinen)	45,00
1 Karline (10 Gran)	4,50
1 Gran	0,45

Spanien:

1 Doblón de 8 Escudos (160 Reales)	880,00
1 Doblón de 2 Escudos / Pistole	220,00
1 Escudo de oro (20 Reales)	110,00
1 Peso duro (10 reales)	55,00
1 Philippe d'argent	55,00
1 Peso de 8 (Reales) / Piaster	44,00
1 Peseta (2 Reales)	11,00
1 Real (34 Maravedis)	5,50
1 Maravedi	0,16

Portugal:

1 Portugaleser (Casanova: 10 "Dukaten"; Livorno:)	630,00
---	--------

1 Lisbonine (3 Escudos)	300,00
1 Escudo (1600 Reis)	100,00
1 Reis (Real)	0,0625

* * *

GROBES SCHEMA DER MÜNZSORTEN UND IHRER WERTIGKEITEN:

200 - 1000 d.: PISTOLEN: Dublonen, Ryder, Guinea, Pound Sterling, Louis d'or, Friedrichs d'or

100 - 200 d.: DUKATEN: Escudo, Zecchine, Unze

~ 60 d.: KRONEN: Crown, Grand Écu, Rubel, Peso duro

~ 50 d.: SCHILDER: Taler, Écu, Scudo, Piaster

~ 30 d.: GULDEN, FIORIN

bis 12 d.: PFUNDE: Livre, Lira (Ausnahme: Engl. Pfund)

Literatur

Briggs, Asa: How They Lived. Vol. 3: An anthology of original documents written between 1700 and 1815. Oxford 1969.

Casanova, Giacomo: [GmL] Geschichte meines Lebens. Hg. u. eingeleitet von Erich Loos. Erstmals nach der Urfassung ins Deutsche übersetzt von Heinz von Sauter. 4 vols. Frankfurt: Zweitausendeins, 1964.

Engel, Franz: Tabellen alter Münzen, Maße und Gewichte. Rintelen 1965.

Gerhard, Hans-Jürgen (Hg.): Löhne im vor- und frühindustriellen Deutschland. Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd.7. Göttingen 1984.

Goethe, Johann Caspar: Reise durch Italien im Jahre 1740. München 1986.

Guddat, Martin: Kürassiere, Dragoner, Husaren. Die Kavallerie Friedrichs des Großen. Herford; Bonn: Mittler, 1989.

Kahnt, Helmut / Knorr, Bernd: Alte Maße, Münzen und Gewichte. Lexikon. Mannheim 1987.

Martyn, T.: The Gentleman's Guide in His Tour through Italy. London 1770.

Mead, William Edward: The Grand Tour in the Eighteenth Century. Boston 1914 & New York 1972.

Nelkenbrecher, Johann Christian: Taschenbuch eines Banquiers und Kaufmanns. Berlin 1769. Reprint Verlag Dr. Müller, Düsseldorf 2004.

Nemeitz, Joachim Christoph: Nachlese besonderer Nachrichten von Italien. Leipzig 1726.

Nicolai, Friedrich: (Ankünfte u. Abfahrten der Posten; Post-Taxen etc.: Kapitel 11 in:) Beschreibung der Königlichen Residenzstädte Berlin und Potsdam. Berlin 1769.

Nugent, Thomas: The Grand Tour; Or, A Journey through the Netherlands, Germany, Italy and France. 4 vols, London 1749, 1756 & 1778.

Sharp, Samuel: Letters from Italy, (...), In the Years 1765, and 1766, To which is annexed, An Admonition to Gentlemen who pass the Alps, in their Tour through Italy. London 1767.

Smollett, Tobias: Reise durch Frankreich und Italien. [1763]. Leipzig 1767.

"Casanovas Geldverhältnisse."

"Eine Aufstellung seiner Einnahmen und Ausgaben,
soweit diese in den Erinnerungen aufgeführt sind."

So lauten die Titel eines unbekanntes Forschers für sein 45-seitiges Tabellenwerk, das in Band XIII der Ausgabe von Heinrich Conrad, "Giacomo Casanova. Erinnerungen", München und Leipzig 1909, erschienen ist.

Ich habe diese kommentarlose Zusammenstellung **Casanovas monetärer Angaben** in Sach- und Zeitgruppen geordnet, **und sämtliche Währungen in den englischen Penny (d.) umgerechnet**, wodurch eine sonst nur schwer zu beurteilende Datenmenge zu Aussagekraft gelangt .

Wir geben also, statistisch aufbereitet, nur das wieder, was Casanova mitgeteilt hat - aber eben auch das, **was er für mitteilenswert hielt!** Wie seine finanzielle Lage in Wirklichkeit gewesen sein könnte, das muß jeder für sich überlegen.

Gesamtbilanz

für die in Frage kommende Zeitspanne, nämlich die 34 Jahre zwischen 1741 (erste monetäre Angabe) und 1774 (letztes Jahr im Berichtszeitraum der Memoiren):

Pence (d.)

Einnahmen	6.578.700
Ausgaben	3.120.000
Umsatz im Glücksspiel	6.966.000
Gewinn	3.936.000
Verlust	3.030.000

Es fällt natürlich sofort die unausgeglichene Einnahmen / Ausgaben - Bilanz auf. Allerdings war es nicht so, daß Casanova als Millionär zurück nach Venedig kam! Wir wissen nämlich - nicht nur von ihm - , daß er stets, hatte er große Summen eingenommen, diese alsbald wieder mit vollen Händen ausgab, so daß er, als die fetten Jahre vorüber waren, recht bescheiden leben mußte. Tatsächlich ist die Differenz leicht durch die beträchtlichen Kosten für Reisen, Hotels, Kleidung, seinen aufwendigen städtischen Lebensstil etc. zu erklären, die er nur selten extra erwähnt.

Über den beim Glücksspiel (Pharao [ein Vorläufer des Roulette], Biribi, Quinze etc.) getätigten Umsatz können wir nur staunen, und auch diesen als eines von mehreren Indizien dafür ansehen, daß sich Casanova, wenn auch nicht immer, aber doch häufig in höchsten Kreisen des heute so genannten Jet-Sets bewegte. Wie wir von ihm selbst vernehmen, hatte er ebenso viel gewonnen wie verloren, und seine mitgeteilten Zahlen weisen auch in diese Richtung. So hatte er sechs Mal die Bank gesprengt, woraufhin er mit bis zu 300.000 d. nach Hause gehen konnte.

Wenn er selbst die Bank hielt, oder an ihr beteiligt war, konnte er auf Grund "corriger la fortune" genannter Maßnahmen meistens erhebliche Gewinne einstreichen. Die erwähnten Gewinnsummen schwanken zwischen 600 und 540.000 d.; die Verluste zwischen 2.400 und ebenfalls 540.000 d. Statistisch gesehen war es so, daß er täglich rund 300 d. gewann und die gleiche Summe verlor. Das bedeutet aber auch, daß er statistisch seine Einsätze behalten, oder, mit anderen Worten, das Glücksspiel sein Vermögen nicht geschmälert hatte.

Befassen wir uns nun mit Casanovas **EINNAHMEN** von fast 6,6 Millionen Pence. Hier wäre zunächst mitzuteilen, daß sich aus ihnen ein

durchschnittliches **Monatseinkommen** in Höhe von **16.124 d.**
ergibt. Zum Vergleich die monatlichen Einkommen von:

15.000 d. (250 Scudi): Inspekteur der venezianischen Landtruppen;

13.500 d. (300 Reichstaler): Oberst in der Kavallerie Friedrichs d. Gr.;

1.200 d. (20 Scudi): Sekretär der spanischen Botschaft in Rom 1744 (Casanova, Essen und Wohnung frei);

1.000 d. (16.7 Scudi): Abate Momolo, Casanovas Freund in Rom (achtköpfige Familie, "fühlbare Armut");

540 d. (90 Paoli): Mietdiener in Rom 1764;

450 d. (1.87 Pounds Sterling): Arbeiter in London 1760;

96,6 d. (300 Soldi): Marinesoldat, Venedig 1741.

Im Einzelnen möchte ich nun an Casanovas spektakulär hohe Einkommen von insgesamt **5,5 Millionen Pence** erinnern, an die er oft unter Umständen gelangte, die man nicht so schnell vergessen kann.

Im Verlaufe der verhältnismäßig langen Zeit von 34 Jahren variierten die monatlichen Einkünfte allerdings erheblich. Casanovas Leben bis zum Jahre 1774 läßt sich - von der Kindheitszeit abgesehen - **in drei Abschnitte** einteilen, die eben gerade von seinen Einkommensverhältnissen her klar umrissen werden:

I. 1741 - 1745 Lern- und Wanderjahre (5 Jahre, Alter: 16 - 20 Jahre):

Gesamteinkommen: 150.700

Monatl. Durchschnitt: **2.512**

II. 1746 - 1767 Zeit der Bragadin - Rente (22 Jahre, Alter: 21 - 42):

Gesamteinkommen: 4.911.860

Monatl. Durchschnitt: **18.605**

III. 1768 - 1774 Warten auf die Rückkehr nach Venedig (7 Jahre, Alter: 43 - 49):

Gesamteinkommen: 407.200

Monatl. Durchschnitt: **4.848**

Durchschnitt insgesamt: **13.406 d.**

Woher bezog nun aber Casanova seine Einkünfte? Die Antwort auf diese Frage erweist sich als recht verblüffend:

1.) Einkommen durch **eigene Arbeit**: **612.160**

2.) Einnahmen durch **Geschenke**: **4.857.600**

Summe: 5.469.760

... und zeigt uns einen wahren Lebenskünstler! In die Lage, selbst Geld verdienen zu müssen, kam Casanova nicht oft (genauer: für nur 11,2 % seiner Einnahmen), und wenn, hielt sich der dabei geleistete Einsatz in Grenzen.

1.) Einkommen aus eigener Arbeit (612.160 d.):

I. Lebensabschnitt

1741 Venedig: Kollekte für erste Predigt: 50 Zechinen 5.500

1744 Rom: Gehalt als Gesandtschaftssekretär: 20 Scudi/Monat, 3 Monate 3.600

1745 Venedig: Vom Militär zum Abschied: 100 Zechinen 11.000

Summe 20.100

II. Lebensabschnitt

1746 Venedig: Lohn als Geiger: 1 Scudo/Tag; für 60 Tage 3.600

1757 Paris: Von Bernis für Staatsdienste: 100 Louis d'or	24.000
1758 Paris: Als Lottoeinnehmer: 8.000 FF	80.000
Verkauf von 5 Lottobüros: 10.000 FF	100.000
Von Bernis für Staatsdienste: 600 Louis d'or.....	144.000
1758 Den Haag: Von Boas für Börsengeschäfte: 3.000 Gulden	65.460
Von Mme d'Urfé Courtage: 12.000 FF	120.000
1764 Mitau: Vom Herzog Biron für Minen-Gutachten: 400 Albertstaler.....	22.800
	Summe 559.860

III. Lebensabschnitt

1771 Bologna: Honorar für Buch (Lana Caprina): 100 Zech.	11.000
1773 Triest: Für die Post-Denkschrift: 2 x 400 FF	8.000
1774: Monatsbezug vom Staat Venedig: 10 Zech.; 1 Jahr	13.200
	Summe 32.200

2.) Einkommen durch Geschenke (4.857.600 d.):

Als Casanovas Wohltäter treten neun Persönlichkeiten hervor, die ihm folgende größeren Beträge aushändigten:

I. Lebensabschnitt

1744 Rom: Der Kardinal und spanische Botschafter Acquaviva schenkt ihm zum Abschied: 700 Römische Zechinen	75.600
1745 Korfu: Er verkauft Waren, die er vom Kaufmann Jussuf in Konstantinopel bekommen hatte, für: 500 Zechinen	55.000
	Summe: 130.600

II. Lebensabschnitt

1746 - 1767: Vom venezian. Patrizier **Matteo G. Bragadin** bezieht Casanova **eine Rente**, und zwar von zunächst pro Monat 10 Zechinen bis vermutlich 1756, sodann von 100 kl. Écus bis mindestens 1759; schließlich lege ich den letzten 7 Jahren wieder die ursprünglichen 10 Zechinen zu Grunde.

Die vorsichtige Schätzung ergibt:	330.000
1750 Genf: Die unter dem Namen Henriette bekannte französische Gräfin schenkt ihm zum Abschied 1.500 Louis d'or	360.000
1759 Amsterdam: Dem Großkaufmann Thomas Hope verhilft Casanova unfreiwillig zu einer gelungenen Spekulation, die jenem 1 Mio. Gulden Gewinn einbringt, und diesem einen 10%igen Anteil davon:	2.182.000
Tochter Esther legt zum Abschied noch 2.000 Pfund Sterling darauf:	480.000
1762 München & Lyon: Seine kabbalistische Elevee, die Marquise Jeanne d'Urfé, unterstützt ihn - aber nicht nur! - mit 2 x 50.000 FF	1.000.000
	Summe: 4.352.000

III. Lebensabschnitt

1770 Neapel: Der Advokat Aniello Orcivolo gibt den Gegenwert eines Schmuckstücks zurück, das Casanova einst seiner Frau Agata geschenkt hat: 15.000 FF	150.000
1770 Neapel: Leonidas Mann, der Marquese della C., erstattet ihm die ihr geschenkten 5.000 Gold-Dukaten	225.000
	Summe: 375.000

Von den **AUSGABEN** habe ich nur folgende Posten zusammengestellt:

1.) Lebensunterhalt:

Giacomo Casanova in Bologna 1772 ("monatlicher bescheidener Aufwand, ausreichend für 2 Privatzimmer, Essen und einen Diener"): 10 Zecchinen oder **1.100 d.** (zum Vergleich: James Boswell in London 1763, pro Jahr "nur" 167 Pfund Sterling, im Monat: **3.340 d.**).

2.) Kauf von Reisewagen (alle gebraucht):

Englisches Coupé ("voiture anglaise"), Cesena 1749: 200 Röm. Zecchinen oder **21.600 d.**

Englisches Coupé, Genf 1762: 100 Louis d'or oder **24.000 d.**, plus die in Aachen gekaufte Kutsche; ein halbes Jahr später

kaufte es Morosini für 1.000 Kl. Écus oder **30.000 d.**

Chaise de Poste ("Solitaire", Einsitzer), Lyon 1763: 40 Louis d'or oder **9.600 d.**

Coupé, 1770 in Salerno gekauft, verkauft in Bologna 1772 für: 300 Röm. Scudi oder **18.000 d.**

3.) Einige verschiedene Kosten:

Gewehr, Korfu 1741: 10 Zecchinen oder **1.100 d.**

Theater-Billet, Cesena 1749: 1/2 Zecchine oder **55 d.**

Frühstück, Treviso 1756: 30 Soldi oder **9,66 d.**

Essen im Hotel du Parc, Lyon 1763: "nur" 30 Sous oder **15. d.**

Essen in Berlins teuerstem Restaurant, von Mme Ruffin, 1764: 12 Groschen oder **21.6 d.**

Lange Hosen (neueste Mode), Paris 1759: 4 Louis d'or oder **960 d.**

Spitzenmanschetten mit Hemd, Lyon 1763: 50 Louis d'or oder **12.000 d.**

Fiaker (Taxi), Paris-Stadt, 1759: 24 Sous oder **12 d.**

4.) Für Damen:

Griechin	3.000	Zenobia	6.600
Teresa	10.800	Irene	18.600
Christina	6.000	Annina	3.000
O'Morphi	3.000	Marcolina	120.000
Mme Dubois	24.000	Adele	3.600
MM II.	12.000	Charpillon	507.000
Mlle Roman	36.000	Hannoveranerinnen ...	21.000
Hausmeister-Töchter	7.200	Stenaus Geliebte	12.000
Rosalie	21.600	Zaira	9.600
Anna u. Veronika	27.000	Bauernmädchen	9.000
Corticelli	30.600	Maton	2.400
Mariuccia	28.800	Castelbajac	9.600
Leonilda [zurück]	225.000	Callimene	24.000
Straßburgerin	24.000	Emilia	1.200
Raton	6.000		

Summe: 1.212.600

Die **monatlichen Durchschnittsausgaben** in Form von Bargeld für Frauen beliefen sich demgemäß auf fast

3.000 d. ! Tatsächlich gab Casanova für sie viel mehr aus; man denke nur an die 20 Näherinnen seiner Manufaktur in Paris, die er nach und nach nicht nur mit Geld, sondern auch mit Wohnungen, Möbel, Schmuck etc. versah...



DIE CASANOVA TOUR von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil XVII:

ANHANG

[Bibliographie](#) - [Index der Personen](#). - (Teil XVIII: Index der Poststationen)

Bibliographie

1. [Casanova](#): . [Memoiren](#) . [andere Werke](#) . [Briefe](#) . [Nachlass](#) . [Zeitzeugen](#) . [Biographien](#) . [Einzeluntersuchungen](#)
2. [Post](#) . 3. [Wagen](#) . 4. [Reisen](#) . 5. [Währungen](#)

Neuerscheinungen: [Slavuljica](#) - [H.Scheible](#) - [F. Serra](#) - [A. R. Mengers](#) - [M. Kunze \(Hrsg.\)](#) - [H. Scheible](#) - [G. Rees](#) - [L. André](#) - [M. F. Luna](#) .

Ausführlichere "bibliographical notes" finden Sie hier: [Casanova Research Page](#).

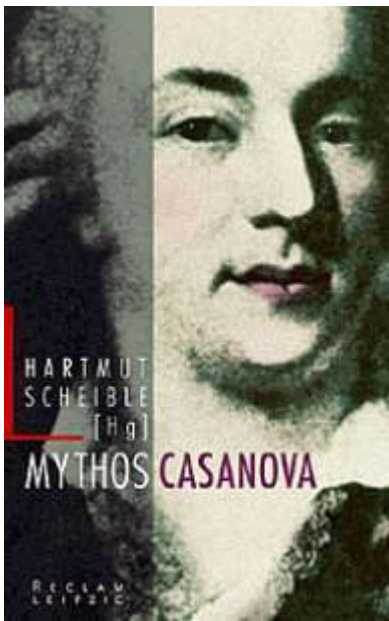
Jahreszeitschrift der Casanovaforschung:

L'Intermédiaire des Casanovistes. Hrsg. Helmut Watzlawick & Furio Luccichenti. Genf, seit 1984.

To subscribe to the Intermédiare des Casanovists, contact:

Helmut Watzlawick, 22, Ch. de l'esplanade, CH - 1214 VERNIER (Switzerland)

e-mail: <wtzwick@vtx.ch>



1. Casanova

neu! Slavuljica, Marita: **Giacomo Casanova** Die Geschichte seines Lebens. Frankfurt a.M.: Peter Lang, 2006.

neu! Hartmut Scheible [Hg]

Mythos Casanova



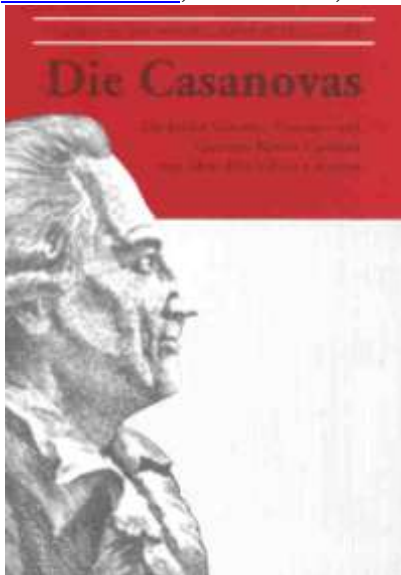
(neu!) Francesca Serra
Casanova autobiografo
Venedig: Marsilio Editori, 2001
156 Seiten
ISBN 88-317-7759-9

Hrsg. Steffi Roettgen
München: Hirmer Verlag,
ISBN 3-7774-9080-6



(neu!) Ausstellungskatalog:
Mengs Die Erfindung des Klassizismus
373 Seiten
2001

(neu!) **Kunze, Max (Hrsg.): Die Casanovas.** Beiträge zu Giacomo, Francesco und Giovanni Battista Casanova sowie Silvio della Valle di Casanova. Stendal: Schriften der [Winckelmann-Gesellschaft](#), Bd. XVII, 2000.



Autoren: **Achim Aurnhammer:** *Lieben wie man liest. Dichtung und Wahrheit in Casanovas "Histoire de ma vie".* **Hartmut Scheible:** *Casanova und die Aufklärung.* **Enrico Straub:** *Giacomo Casanova als Wissenschaftler. Zu seinem "Essai de critique sur les moeurs, sur les sciences, et sur les arts" (1794).* **Heinz Berthold:** *Giacomo Casanovas Roman "Eduard und Elisabeth".* **Wolfgang von Wangenheim:** *Geschichte meines Lebens - Geschichte meiner Seele. Rousseau und Casanova als Autobiographen.* **Johannes Irmscher:** *Casanova als Student.* **Andrea Kiehn:** *Giacomo Casanova in Dresden. (...).* **Josef Polisensky:** *Casanova und Winckelmann: Ein Kalenderblatt.* **Peter Betthausen:** *Giovanni Battista Casanova - akademischer Künstler und klassizistischer Theoretiker.* **Brigitte Schmitz:** *Das Grabmal Giovanni B. Casanovas auf dem katholischen Friedhof in Dresden.* **Brigitte Kuhn-Forte:** *Der Maler Francesco Casanova.* **Ettore Brissa:** *"Aus versunkener Zeit": Poesie, Musik und Landschaft bei Silvio Della Valle di Casanova.*

Memoiren:

Casanova, Giacomo: *Histoire de ma vie.* Paris: Laffont, 1993 [zweite Ausgabe des Originaltextes].

Casanova, Giacomo: Histoire de ma vie. Édition intégrale. 6 volumes. Wiesbaden: Brockhaus, Paris: Plon, 1960-1962 [erste Ausgabe des Originaltextes].

Casanova, Giacomo: Geschichte meines Lebens. Hg. u. eingeleitet von Erich Loos. Erstmals nach der Urfassung ins Deutsche übersetzt von Heinz von Sauter. 12 Bände. Berlin: Propyläen Verlag, 1964-1967.

Casanova, Giacomo: A History of My Life. Translated by Willard R Trask, published by Longmans, 1967 - 1970. Neuauflage 1999.

Casanova, Giacomo: De memoires van Casanova. Amsterdam: Athenaeum, 1998. 12 vols. Dutch translation of B.-Pl. edition by Theo Kars.

Casanova, Giacomo: Storia della mia vita. Traduzione di Duccio Bartalani Bigi e Maurizio Grasso. Roma 1999. 2 vols.

Andere Werke Casanovas:

Casanova, Giacomo: Das Duell oder Versuch über das Leben des Venezianers G.C. Nouvelle. Hg. & Nachwort: Hartmut Scheible. München 1988. - Erstdruck in: Opusculi Miscellanei (Hg.: Giacomo Casanova), Il duello ovvero Saggio della vita di G.C. veneziano. Venezia 1780.

Casanova, Giacomo: Meine Flucht aus den Bleikammern von Venedig. München: dtv, 1998.

Casanova, Giacomo: Icosaméron ou Histoire d'Édouard et d'Élisabeth (...). Prag 1788. - Deutsche Übersetzung von Heinz von Sauter. 3 Bde. Berlin 1968/69.

Casanova, Giacomo: Casanova et Bernardin de Saint-Pierre. Examen des *Études de la nature* et de *Paul et Virginie*. Présenté par Marco Leeflang et Tom Vitelli. Utrecht 1985.

Briefe von und an Casanova:

Leeflang, Marco (Hg.): Briefe und Dokumente aus den Archiven von Dux. Hier im [Casanova Magazin](#).

Stratico, Simone: Lettere a Casanova (1769 - 1789). Trascritte e commentate da Furio Luccichenti. Roma: F. Luccichenti, 1992.

Straub, Enrico (Hg.): Gesammelte Briefe. 2 Bde. [Bd.1: Aus der intimen Korrespondenz. Bd.2: Aus der gelehrten Korrespondenz]. Berlin 1969/70.

Rava, Aldo / Gugitz, Gustav (Hg.): Frauenbriefe an Casanova. München & Leipzig 1912 (Casanova : Erinnerungen. Bd. 14).

Rava, Aldo / Gugitz, Gustav (Hg.): Giacomo Casanovas Briefwechsel. München & Leipzig 1913 (Casanova: Erinnerungen. Bd. 15).

Casanovas Nachlass:

Leeflang, Marco (Hg.): Casanova. Les Archives de Dux. [Erste vollständige Ausgabe des Nachlasses mittels EDV.] Utrecht: Marco Leeflang, seit 1992.

Zeitzeugen:

Clary - Aldringen, Carl Joseph: "Lolo." Le Journal du Prince Charles Joseph Clary - Aldringen. Tome 1, 1795-1798. Hg. Marco Leeflang. Utrecht: beim Autor, 1995.

Da Ponte, Lorenzo: Mein abenteuerliches Leben. Die Erinnerungen des Mozart-Librettisten. Zürich: Diogenes, 1991.

Lamberg, Max: Lettres de Max Lamberg à Giacomo Casanova. Casanova Special # 7. Hg. Marco Leeflang u. Marie-Francoise Luna. Utrecht: M. Leeflang, 1994.

Biographien:

Childs, James Rives: Giacomo Casanova de Seingalt. Rowohlt's Bildmonographien. Reinbek 1980.

Childs, James Rives: Casanova, die große Biographie. München 1977.

Boehm, Gero von: Casanova - Magier der Leidenschaften. In: Sphinx, Geheimnisse der Geschichte, Von Richard Löwenherz bis Casanova. Bd. 4. Hg. Hans-Christian Huf. Bergisch-Gladbach: Lübbe, 1999 (Buch zur TV-Serie arte und ZDF 1999).

Flem, Lydia: Casanova oder die Einübung ins Glück. Aus dem Französischen von Angelika Hildebrandt. Hamburg 1998.

Kesten, Hermann: Casanova. Frankfurt: Ullstein, 1981.

Klessmann, Eckart: Ein Fest der Sinne. Casanova und sein Zeitalter. Düsseldorf 1998.

Schäfer, Thomas: Casanova. Magier, Gelehrter, Abenteurer. Leipzig 1998.

Schreiber, Hermann: Casanova. Eine Biographie. Düsseldorf 1998.

Einzeluntersuchungen:

André, Louis Jean: (*neu!*) MEMOIRES DE L'ACADEMIE DES SCIENCES (...) Nouvelle série, Tome 6, Aspects du XVIIIe siècle Aixois (...). Aix-en-Provence 1999. ISBN 2-906280-07-0. **Inhalt:** I. Un épisode provençal de la guerre de succession d'Autriche (...). II. Une Aixoise du XVIIIe siècle: Adélaïde de Gueidan. III. Monsieur Farussi à Aix-en-Provence. IV. Sous le masque d'Anne d'Arçi, Adélaïde de Gueidan (...).

André, Louis Jean: Sous le Masque d'Anne d'Arçi: Adélaïde de Gueidan. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 13. Genf 1996.

Bleackley, Horace William: Casanova in England. London 1923.

Brunelli, Bruno: Giacomo Casanova e l'abate della Lena. Venezia 1931.

Brunelli, Bruno: Vita di Giacomo Casanova dopo le sue memorie (1774 - 1798). Edizione postuma curata da Furio Luccichenti. Roma 1997.

Compigny Des Bordes, A.: Casanova et la Marquise d'Urfé. Paris 1922.

Damerini, Gino: Casanova a Venezia, dopo il primo esilio. Turin 1957.

Evers, Barbara: Casanova in Cologne. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 7. Roma 1990.

Haldenwang, Georges: Casanova à Genève. Paris 1937.

Ilges, Franz Walther: Casanova in Köln. Köln 1926.

Krätz, Otto: Casanova - Liebhaber der Wissenschaften. München: Callwey, 1995.

Luccichenti, Furio: La prassi memorialistica di Casanova. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 12. Genève 1995.

Luccichenti, Furio: Miselli, Giuseppe: Autobiografia (1637 - 1674). La Vita di un Corriere. Trascritta ed annotata da Furio Luccichenti. Roma: F. Luccichenti, 1993.

Luna, Marie-Francoise: (neu!) Casanova mémorialiste. Paris: Honoré Champion Éditeur, 1998.

Luna, Marie-Francoise: Casanova à travers l'Europe. In: Dix-Huitième Siècle, Nr. 25. Reims, 1993.

Luna, Marie-Francoise: Casanova Voyageur. In: Euphorion, vol. 79, Grenoble 1985.

Luna, Marie-Francoise: Casanova, lecteur des guides touristiques. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 1. Genève 1984.

Merli, Andrea: Divagazioni, Avventure e Viaggi Di Casanova in Toscana. Firenze, 1982.

Rees, Gillian: (neu!) Sir John Fielding. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 17. Genf 2000.

Rees, Gillian: The Italian Comedy in London, 1726-1727, with Zanetta Casanova. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 13. Genf 1996.

Rees, Gillian: Casanova's London Sojourn. Visiting the British Museum. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 9. Genf 1992.

Scheible, Hartmut: (neu!) Casanova und die Aufklärung. In: Kunze, Max (Hg.): Die Casanovas. Beiträge zu Giacomo, Francesco und Giovanni Battista Casanova sowie Silvio della Valle di Casanova. Schriften der Winckelmann-Gesellschaft, Bd. XVII, Stendal 2000.

Scheible, Hartmut: Casanova und Henriette. Das Wort, die Sinne und das Gedächtnis. In: Frankfurt a. M.: Italienisch, Heft 39, Mai 1998.

Scheible, Hartmut: Carlo Goldoni. Hamburg: Rowohlt's Monographien, 1993.

Scheible, Hartmut (Hg., Übersetzg. & Nachwort): Das Duell oder Versuch über das Leben des Venezianers G.C. Novelle. München 1988.

Steidle, Thomas: Le souvenir de Casanova ravivé. Reconstitutions et restaurations à Venise et à Genève. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 8. Roma 1991.

Steidle, Thomas: L'Europe de Casanova. [Karte]. Genf: Th. Steidle, 1980.

Watzlawick, Helmut: Fata viam invenient, or Henriette forever. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 6. Roma 1989.

Watzlawick, Helmut: Casanova, Madagascar and Spa. In: L'Intermédiaire des Casanovistes, Nr. 4. Roma 1987.

Watzlawick, Helmut: Casanova and della Lena. Casanova Gleanings 1979.

2. Post

20. Jahrhundert

Charbon, Paul: Au Temps des Malles-Poste et des Diligences. Histoire des transports publics et de poste du XVII^e au XIX^e siècle. Strasbourg: Gyss, 1979.

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

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

Beyrer, Klaus: Das Reisesystem der Postkutsche. Verkehr im 18. und 19. Jahrhundert. In: Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Bd. I. Berlin 1985.

Dallmeier, Martin (Hg. & Autor): 500 Jahre Post - Thurn und Taxis. Ausstellungskatalog. Regensburg 1990.

Dallmeier, Martin: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens: 1501-1806. Thurn und Taxis Studien. Bd.9. Kallmünz 1977.

Glaser, Hermann u. Werner, Thomas: Die Post in ihrer Zeit. Eine Kultur-geschichte menschlicher Kommunikation. Heidelberg 1990.

Harper, C.G.: Stage Coach and Mail in Days of Yore. London 1903.

Kalmus, Ludwig: Weltgeschichte der Post. Wien 1937.

Münzberg, W.: Stationskatalog der Thurn und Taxis Post. Thurn und Taxis Studien. Bd.5. Kallmünz 1967.

North, Gottfried: Die Post. Ihre Geschichte in Wort und Bild. Heidelberg 1988.

19. Jahrhundert

Stephan, Heinrich von: Geschichte der Preußischen Post. Berlin 1859 & 1928.

18. Jahrhundert

Nicolai, Friedrich: (Ankünfte u. Abfahrten der Posten; Post-Taxen etc.: Kapitel 11 in:) Beschreibung der Königlichen Residenzstädte Berlin und Potsdam. Berlin 1769.

17. Jahrhundert

Miselli, Giuseppe: Autobiografia (1637 - 1674). La Vita di un Corriere. Trascritta ed annotata da Furio Luccichenti. Roma: F. Luccichenti, 1993.

Miselli, Giuseppe: Gründlicher Unterricht Vor Reisende in Europa. Leipzig 1687. Italian editions: Il Burattino Veridico, ovvero, Istruzione Generale Per chi viaggia (...) e con la Tavola delle Poste (...). Roma 1682 & 1684, Venezia 1697.

16. Jahrhundert

Montaigne, Michel de: Journal de Voyage. [1580/81; Frankreich, Schweiz, Deutschland, Italien.] Édition présentée, établie et annotée par Francois Rigolot. Paris: Presses Universitaires de France, 1992.

Post-Straßenkarten, Postführer:

Deutsches Postmuseum, Frankfurt a.M.

Thurn und Taxis Archiv und Hofbibliothek, Regensburg.

Museum Achse, Rad und Wagen, Wiehl.

Universitätsbibliothek Heidelberg.

3. Wagen

20. Jahrhundert

Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge. [Zeitschrift]. Hg. Museum "Achse, Rad und Wagen" der Firma Bergische Achsenfabrik Fr. Kotz & Söhne, Wiehl. Gummersbach, seit 1991.

Arnold, J.: All Drawn by Horses. London 1979.

Brown, Henry Anthony Lewis: John Brown of Providence and his Chariot. Providence / Rhode Island 1989.

Carriage Journal, The. The John Brown Chariot Number. Vol. 4, No.2, 1967.

Downing, Paul H.: A History of Carriages. Article "Chariots" in: The Carriage Journal, Vol. 4, No.4, 1967.

Downing, Paul H.: Napoleon's Military Carriage 1811. In: The Carriage Journal, 1967.

Furger, Andres: Kutschen und Schlitten in der Schweiz. Zürich 1993.

Glaser, Hermann: Das Automobil. Eine Kulturgeschichte in Bildern. München: Beck, 1986.

Goodwin, Mary R. M.: Wheeled Carriages in Eighteenth-Century Virginia. Williamsburg: Colonial Williamsburg Research Report, 1959.

Harper, C.G.: Stage Coach (...): op. cit. 2. Post.

Jobé, Joseph: Au Temps des Cochers. Histoire illustrée du voyage en voiture attelée du XV^e au XX^e siècle. Lausanne 1976.

Köppen, Thomas: Karren, Kutschen, Konstrukteure. Zur Geschichte des preußischen Postwagenbaus. In: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600-1900. Karlsruhe 1992.

Krebs, Rudolf: Fünf Jahrtausende Radfahrzeuge. Über 100 Jahre Automobil. Berlin u. Heidelberg 1994.

Kreisel, H.: Prunkwagen und Schlitten. Leipzig 1927.

Kugler, Georg J.: Die Wagenburg in Schönbrunn. Graz 1977, und Mailand / Wien: Kunsthistorisches Museum, 1996.

Kugler, Georg J.: Die Kutsche vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Auftreten des Automobils. In: Treue, Wilhelm (Hg.): Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. Göttingen 1986.

McCausland, H.: English Carriage. London 1948.

Piendl, Max: Der fürstliche Marstall in Regensburg. Thurn und Taxis Studien, Band 4. Kallmünz 1966.

Reid, J.: Evolution of Horse Drawn Vehicles. London 1933.

Smith, D.J.: Discovering Horse Drawn Carriages. London 1974.

Straus, Ralph: Carriages and Coaches. London 1912.

Sumner, P.L.: Carriages to the end of the 19th Century. London 1970.

Tarr, Laszlo: The History of the Carriage. London 1969. - Dt. Ausgabe: Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens. Budapest, Berlin 1970.

Terrier, Max: Le Landau de Napoléon et son Histoire. In: La Revue du Louvre, et des Musées de France. 25. Jahrgang, Nr. 2, Paris 1975.

Treue, Wilhelm (Hg. und Co-Autor): Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. Göttingen 1986.

Wackernagel, Rudolf H.: Introduction. In: Felton, William: A Treatise on Carriages. Reprint: Mendham, New Jersey: The Astragal Press, 1996. Originally published in London 1794-1796.

Wackernagel, Rudolf H.: Zur Geschichte der Kutsche bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. In: Treue, Wilhelm (Hg.): Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. Göttingen 1986.

Wackernagel, Rudolf H.: Festwagen. In: Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte. München 1983.

Wackernagel, Rudolf H.: [Nachwort, Literatur, Erläuterungen zu den Tafeln, Fachausdrücke zum Wagenbau, in:] Joseph Dinkel, Wagenmoden im Biedermeier [1837], Dortmund 1981.

Wackernagel, Rudolf H.: Die Berline. In: Der goldene Wagen des Fürsten Joseph Wenzel von Liechtenstein. Ausst.kat. Wien 1977.

Wackernagel, Rudolf H.: Der Französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte des repräsentativen Zeremonienwagens. Berlin 1966.

Wackernagel, Rudolf H.: Carlton House Mews: The State Coach of the Prince of Wales and of the later Kings of Hanover. A Study in the late-eighteenth-century 'Mystery' of Coach Building. In: Furniture History, vol. XXXI, for the year 1995.

Walrond, Sallie: Looking at Carriages. London 1980.

19. Jahrhundert

Adams, William Bridges: English Pleasure Carriages. London 1837.

(*Anonym*): Bonaparte's Wagen. In: Zeitung für die elegante Welt. Nr.95, 14.5.1816.

Ginzrot, Johann Christoph: Die Wagen und Fahrwerke der verschiedensten Völker des Mittelalters und der Kutschenbau neuester Zeiten. 3. u. 4. Bd. des Gesamtwerkes. München 1830. Ndr. Hildesheim 1979.

Malel, N, Captain: Annals of the Road. London 1876.

Sidney, S.: The Book of the Horse. [Chapter II.: Carriages]. London, Paris & New York: Cassell Petter & Galpin, o.J. (1876?).

Stratton, Ezra M.: The World on Wheels. New York, 1878.

Thrupp, George A.: The History of Coaches. London 1877.

18. Jahrhundert

Ackermann, R.: Fashionable Carriages Vol. III. London 1795. [The Metropolitan Museum, New York.]

Crace, C.: (Illustrationen von Wagentypen). 1750. [The Metropolitan Museum, New York.]

Diderot / d'Alembert: Sellier - Carrossier. In: Encyclopédie, Bd. 9. Paris 1769.

Felton, William: A Treatise on Carriages. Vol. I.: London 1794, vol. II.: London 1796. Reprint: Mendham, New Jersey: The Astragal Press, 1996.

Garsault, Francois Alexandre Pierre de: Traité des Voitures. Paris 1756.

Nicolai, Friedrich: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781. 12 Bde. [Bd.1: Anfertigung seines Reisewagens]. Berlin/Stettin 1783-1796.

Roubo, André-Jacques: L'Art du Menuisier-Carrossier. Paris 1771. Ndr. Paris 1982.

Rowe, Jacob: All Sorts of Wheel-Carriage, Improved. London 1734. [Yale University Library.]

Taylor, Isaac: Currus Civilis. London 1774.

Webley, A.: The Nobleman and Gentleman's Director and Assistant, in the true Choice of their Wheel-Carriages. London 1763.

4. Reisen

20. Jahrhundert

Bayne-Powell, Rosamond: Travellers in Eighteenth-Century England. London 1951.

Bellet, Jean: Le Col du Mont-Cenis. Porte Millenaire des Alpes. Saint-Jean-de-Maurienne / Lyon 1976.

Briganti, Giuliano: Glanzvolles Europa. Berühmte Veduten und Reiseberichte des 18. Jahrhunderts. München 1969.

Briggs, Asa: How They Lived. Vol. 3: An anthology of original documents written between 1700 and 1815. Oxford 1969.

Brilli, Attilio: Il Viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale dal XVI al XIX secolo. Milano 1987. Dt. Ausgabe: Reisen in Italien. Köln: DuMont, 1989.

Brilli, Attilio: Arte del viaggio. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo. Milano 1992.

Burgess, Anthony: The Age of the Grand Tour. London 1967.

De Seta, Cesare: L'Italia del Grand Tour. Napoli 1992.

Gage, John: "Sind Briten hier?" Britische Künstler in Europa im 19. Jahrhundert. In: Zwei Jahrhunderte Englische Malerei. Ausstellungskatalog. München: Haus der Kunst München e.V., 1979.

Goez, Werner: Von Pavia nach Rom. Ein Reisebegleiter entlang der mittelalterlichen Kaiserstraße [Frankenstraße] Italiens: Pavia, Piacenza, Parma, Lucca, San Gimignano, Siena, Viterbo, Rom. Köln: DuMont, 1972 u. 5. Auflage 1985.

Harper, C.G.: Stage Coach (...): op. cit. 3. Carriages.

Hibbert, Christopher: The Grand Tour. London 1974.

Lay, Maxwell G.: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Frankfurt 1994.

Lindgren, Uta: Alpenübergänge von Bayern nach Italien. München 1986.

Mead, William Edward: The Grand Tour in the Eighteenth Century. Boston 1914 u. New York 1972.

Maczak, Antoni: *Travel in Early Modern Europe [16. u. 17. Jhdt.]. Cambridge 1995 (1. Veröffentlichung: Warschau 1980).*

Mittler, Max: Pässe Brücken Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz. Zürich u. München: Artemis, 1988.

Ohler, Norbert: Reisen im Mittelalter. München u. Zürich: Artemis, 1986, und München: dtv, 1993.

Popp, Helmut (Hg.): In der Kutsche durch Europa. Von der Lust und Last des Reisens im 18. und 19. Jahrhundert. [Anthologie.] Nördlingen: Greno, 1989.

Ritter Santini, Lea (Hg. u. Autorin): Eine Reise der Aufklärung. Lessing in Italien 1775. Ausstellungskataloge der Herzog August Bibliothek; Nr. 70. 2 Bde. Berlin: Akademie Verlag, 1993.

Schudt, L.: Italienreisen im 17. und 18. Jahrhundert. Wien - München 1959.

Seitz, Gabriele: Wo Europa den Himmel berührt. Die Entdeckung der Alpen. München u. Zürich: Artemis, 1987.

Waldburg-Wolfegg, Hubert Graf: Vom Südreich der Hohenstaufen. München 1954.

White, Christopher: Die "Grand Tour". In: Zwei Jahrhunderte Englische Malerei. Ausstellungskatalog. München: Haus der Kunst München e.V., 1979.

19. Jahrhundert

Berlepsch, H.A.: Die Alpen in Natur- und Lebensbildern. Jena 1871.

Seume, Johann Gottfried: Spaziergang nach Syrakus. [1802]. München 1962.

18. Jahrhundert

Boswell, James: Boswells Große Reise. Deutschland und die Schweiz. [1764]. Zürich/Stuttgart/Konstanz 1955.

Brosses, Charles de: Vertrauliche Briefe aus Italien. [1739]. München 1918 u. 1922.

Gibbon, Edward: Gibbon's Journey from Geneva to Rome. His Journal from 20 April to 2 October 1764. London 1961.

Goethe, Johann Caspar: Reise durch Italien im Jahre 1740. München 1986.

Goethe, Johann Wolfgang: Italienische Reise. Auch ich in Arkadien! [1786]. Goethes Werke, Bd. XI (Hamburger Ausgabe). Sonderausgabe: Hgg. u. komm. von Herbert von Einem. München 1978.

Goldoni, Carlo: Geschichte meines Lebens und meines Theaters. [Erstausgabe Paris 1787]. München 1988.

Gray, Thomas: Correspondence of Thomas Gray. [Reise: 1739]. Oxford 1935.

Günther, Horst-Eilhard (Hg.): Die Liebe zum Vaterlande. Die Studientage-bücher des Carl Wilhelm Günther von 1784-1788. Heidelberg: H.-E. Günther, 1988.

Haller, Albrecht von: Albrecht Hallers Tagebücher seiner Reisen nach Deutschland, Holland und England (1723-1727). Bern 1971.

Keyßler, Johann Georg: Reisen durch Deutschland, Böhmen, Ungarn, die Schweiz, Italien und Lothringen. [1729]. Hannover 1776.

La Roche, Sophie von: Tagebuch einer Reise durch Holland und England. [1785]. Offenbach a.M. 1791 (2.Auflage).

Martyn, T.: The Gentleman's Guide in His Tour through Italy. London 1770.

Montagu, Lady Mary Wortley: The complete letters of Lady Mary Wortley Montagu. 3 Bde. Oxford 1965.

Montagu, Lady Mary Wortley: Reisebriefe. [1716]. München 1927.

Nemeitz, Joachim Christoph: Nachlese besonderer Nachrichten von Italien. Leipzig 1726.

Nicolai, Friedrich: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781. 12 Bde. Berlin/Stettin 1783-1796.

Nugent, Thomas: The Grand Tour; Or, A Journey through the Netherlands, Germany, Italy and France. 4 Bde. London 1749, 1756 und 1778.

Pöllnitz, Baron Carl Ludwig von: Nachrichten des Baron Carl Ludwig von Pöllnitz, enthaltend was derselbe auf seinen Reisen besonders angemercket, (etc.). Dritter und Vierter Theil. Aus dem Französischen ins Deutsche übersetzt. Frankfurt a.M. 1735.

Raditschew, Alexander: Reise von Petersburg nach Moskau. [1790]. Leipzig: Reclam, 1981.

Schulz, Joachim Christoph Friedrich: Reise von Riga nach Warschau. Eine Schilderung aus den Jahren 1791-1793. Frankfurt a.M. 1982.

Sharp, Samuel: Letters from Italy, (...), In the Years 1765, and 1766, To which is annexed, An Admonition to Gentlemen who pass the Alps, in their Tour through Italy. London 1767.

Smollett, Tobias: Reise durch Frankreich und Italien. [1763]. Leipzig 1767.

Stratico, Simone: Diario di viaggio. [1770]. In: Lettere a Casanova (1769 - 1789). Trascritte e commentate da Furio Luccichenti. Roma: F. Luccichenti, 1992.

Volkman, D.J.J.: Historisch-kritische Nachrichten von Italien. 3 Bde. Leipzig 1770/71.

Walpole, Horace: The Letters of Horace Walpole. [Reise: 1739]. Oxford 1904.

17. Jahrhundert

Miselli, Giuseppe: Autobiografia (1637 - 1674). La Vita di un Corriere. Trascritta ed annotata da Furio Luccichenti. Roma: F. Luccichenti, 1993.

Miselli, Giuseppe: Gründlicher Unterricht Vor Reisende in Europa. Leipzig 1687. Italian editions: Il Burattino Veridico, ovvero, Istruzione Generale Per chi viaggia (...) e con la Tavola delle Poste (...). Roma 1682 & 1684, Venezia 1697.

16. Jahrhundert

Montaigne, Michel de: Journal de Voyage. [1580/81; France, Switzerland, Germany, Italy.] Édition présentée, établie et annotée par Francois Rigolot. Paris: Presses Universitaires de France, 1992.

5. Währungen

20. Jahrhundert

Briggs, Asa: How They Lived. Vol. 3: An anthology of original documents written between 1700 and 1815. Oxford 1969.

Engel, Franz: Tabellen alter Münzen, Maße und Gewichte. Rintelen 1965.

Gerhard, Hans-Jürgen (Hg.): Löhne im vor- und frühindustriellen Deutschland. Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd.7. Göttingen 1984.

Guddat, Martin: Kürassiere, Dragoner, Husaren. Die Kavallerie Friedrichs des Großen. Herford; Bonn: Mittler, 1989.

Kahnt, Helmut / Knorr, Bernd: Alte Maße, Münzen und Gewichte. Lexikon. Mannheim 1987.

18. Jahrhundert

Casanova, Giacomo: Geschichte meines Lebens. Hg. u. eingeleitet von Erich Loos. Erstmals nach der Urfassung ins Deutsche übersetzt von Heinz von Sauter. 12 Bände. Berlin: Propyläen Verlag, 1964-1967.

Goethe, Johann Caspar: Reise durch Italien im Jahre 1740. München 1986.

Martyn, T.: The Gentleman's Guide in His Tour through Italy. London 1770.

Mead, William Edward: The Grand Tour in the Eighteenth Century. Boston 1914 & New York 1972.

Nelkenbrecher, Johann Christian: Taschenbuch eines Banquiers und Kaufmanns. Berlin 1769. Reprint Verlag Dr. Müller, Düsseldorf 2004.

Nemeitz, Joachim Christoph: Nachlese besonderer Nachrichten von Italien. Leipzig 1726.

Nicolai, Friedrich: (Ankünfte u. Abfahrten der Posten; Post-Steuern etc.: Kapitel 11 in:) Beschreibung der Königlichen Residenzstädte Berlin und Potsdam. Berlin 1769.

Nugent, Thomas: The Grand Tour; Or, A Journey through the Netherlands, Germany, Italy and France. 4 vols, London 1749, 1756 & 1778.

Sharp, Samuel: Letters from Italy, (...), In the Years 1765, and 1766, To which is annexed, An Admonition to Gentlemen who pass the Alps, in their Tour through Italy. London 1767.

Smollett, Tobias: Reise durch Frankreich und Italien. [1763]. Leipzig 1767.

Index der Personen.

Seiten i-xi, 1-6: [part I](#) / 7-20: [part II](#) / 21-28: [part III](#) / 29-42: [part IV](#) / 43-62: [part V](#) / 63-75: [part VI](#) / 76-92: [part VII](#) / 93-110: [part VIII](#) / 111-118: [part IX](#) / 119-133: [part X](#) / 134-149: [part XI](#) / 150-159: [part XII](#) / 160-172: [part XIII](#) / 173-189: [part XIV](#) / 190-210: [part XV](#) / 211-234: [part XVI](#) .

Aché, Mimi d' pages 2, 75

Acquaviva d'Aragona, T F page 227 (etcetera)

Adèle 3, 228

Agis, Chevalier d' 78

Alfani, Francesco Maria 73

André, Louis Jean 78a, 78b

Anna 228

Annina 228

Aranda, cf Pompeati, Giuseppe

Auersperg, Heinrich, Count 135

Augspurger, Marie Anne 228

Bagnasco, Orazio 32

Baffo, Giorgio 2

Bailey's, dictionary 34

Baker, John 39

Balbi, Marin, Father 2

Balletti, Antonio Stefano 2, 40

Bartoli, N 102f

Baskerville, Thomas 29, 33, 60

Beckwith, John 56, 80, 82

Bellino/Teresa, cf Calori, Angela

Bellotto, Bernardo 30, 36, 57

Bentheim-Tecklenburg, Princes of 101

Bergalli, Luisa viii

Bergonzi, Nina 3

Betty 3

Beverly, Robert 55

Bollen, N, printer 100

Bonaparte, cf Napoleon I

Boswell, James 181ff, 213, 226

Bragadin, Mateo G 227

Brahe, Magnus Fredric, Count 61

Braun, N Marshal 83

Brengreuer, N 98

Brown, John 43, 57f

Brunswick, Julius Max Leopold, Prince of 30

Bullock, N 50

Buoncompagni-Ludovisi, I L, Prince 88f

Buschini, Francesca 1, 93ff, 101f, 104f, 109

Callimene 228

Calori, Angela 2

Campioni, Vincenzo 83, 85

Canal, Antonio 17, 32
Capello, Andrea 196
Casanova, Francesco i, 2, 4a, 101ff, 108f, 110, 159
Casanova, Gaetano 77
Casanova, Giovanni 73
Casanova, Zanetta 2
Castelbajac, La, cf Latour, N
Castelli, Lucrezia 2
Catharine II 3
Catroli, N 94
Cazobon, Gérard iii
Charles of Spain, King 184
Charlotte iii
Charlotte, cf Lamotte, Charlotte de
Charpentier, Le 21
Charpillon, cf Augspurger, Marie Anne
Chauvet, Jules Adolphe ix
Choiseul, Etienne Francois, Duc de 87, 192
Chopard, N 57, 88
Christina 228
Clairmont, N 77f, 80
Clary, Joseph, Count 86
Clary-Aldringen, Charles Joseph, Prince 13
Clemens August, Prince Bishop of Cologne 34
Compigny Des Bordes, A 78
Conrad, Heinrich 225
Corticelli, Maria Anna 2, 74ff, 228
Costa, Gaetano 74
Crosin, La 3, 77
Custis, Martha 43
Cyran, Eberhard 13
Dagly, N 100
Da Ponte, Lorenzo 4b, 13
Da Ponte, Nancy 13
Dalesme, André 42, 80f
Dandini, Count 54, 64f
Daturi, N 81
Delbrouck, N 100
Demandolx, Pierre Louis de 78a
Desvarreux, R 49
Downing, Paul H 50ff, 57f, 59
Dubois, N, madame 2, 228
Durazzo, Giacomo Count 97f
Eckart, Johanna 109
Eckart, Johannes iii, 108f, 159
Eckart, Maria Christina 108f
Eckart, Werner 108
Egg, Augustus 1

Eggersglüß, Bernd iii, 41, 61
Elisabeth Christine, Duchess of Brunswick 184
Elliott, Obadiah 42
Emilia 228
Ester, cf d'O
Felissent, N Count 59
Fell, railway company 15
Felton, William 55, 58f
Ferdinand I of Florence 114
Franz I 44
Frederic William II 13
Frederic II, Emperor 133
Frederic II, King of Prussia 3
Galiani, Bernardo Marquese 74
George III 79
Getting, N 49
Gibetti, Margherita 88f
Goethe, Johann Caspar 11, 220
Goethe, Johann Wolfgang von 30
Goodwin, Mary R M 12, 23f, 34, 52, 55, 64
Goodwin, Robert iii
Gozzi, Gasparo viii
Gray, Thomas 48
Gregory, Edward 39
Grey, Richard 76
Grimaldi, Charles M de 91
Grimani, Alvise 2
Gueidan, Adélaïde de 78a, 78b
Gueidan, Polyxène Julie de 78a
Gueidan, Gaspard de 78b
Günther, Anna 109
Günther, Carl Wilhelm iii
Hall, James 39
Hamaide, N, saddler 100
Hannibal 15
Hanster, N, lawyer 100
Harrach, Counts of 36, 101
Hase's, cook-shop 10
Hatchett, N, coachmaker 12
Helvetius 69
Henriette [cf. Gueidan, Adélaïde de] 2, 54, 64ff, 67, 77ff, 138, 227
Henry, King, son of Frederic II 133
Heyder & Company 96
Hogarth, William 41
Hohmann, maps 112, 167, 204
Holliday, William 82
Holly, Robert 64
Hoof, Horst iii

Horn, Jean 50
Huygens, Christian 34
Irene 228
Jefferson, Thomas 43
Jones, Hugh 24
Juan d'Austria, Don 18
Jussuf 227
Katzensteiner, Wolfgang iii
Keats, J 15
Keller, Eugen von 50
Kohl, Hans 135
König, Baron von 31
Kugler, Georg J iii, 36, 44, 101
Lamotte, Charlotte de 3, 87
La Roche, Sophie von 12, 213
Lambert, N 84
Largillière, Nicolas 78a
Latour, N 3, 228
Lebas, J Ph 83
Leduc 69, 73f
Leeflang, Marco iii, 13, 94ff, 98, 110
Leitch, W 114
Lena, Eusebio della 93, 97, 102f, 108
Leonilda 227f
Leopold II 4b
Lessing, Gotthold Ephraim 30
Lichtenau, Wilhelmine von 13
Ligne, Charles Joseph Prince of 4b, 152
Lister, Samuel 44, 54
Lobstein, N Dr 99
Longuemare, N 78
Luccichenti, Furio iii
Lucia 2
Lucrezia, cf Castelli, Lucrezia
Luna, Marie-Francoise iii
Malel, Captain 50f
Marcolina 3, 21, 76-79, 81, 228
Maria Amalia of Austria 94, 96
Maria Theresia, Empress 184
Marie Louise Bonaparte, Empress 49
Mariuccia 228
Martyn, T 11, 223
Mathey, N 106
Maton 3, 228
Mayr, Sigismund 96
Mead, William Edward 10, 214, 221
Mecklenburg-Strelitz, Prince of 44, 56
Melissino, N 84

Merian, Matthaeus 19, 29, 33, 171
Mimi, cf Aché, Mimi d'
Miselli, Giuseppe 38f
MM II 228
Monaco, Prince of, cf Grimaldi, Charles M de
Monti, Marco de' 135
Moreau, Adèle 81
Morosini, Francesco II Lorenzo 76, 79
Mosna-Mosczyński, August Nalecz Count 56, 85f
Mozart, Wolfgang Amadeus 4b, 13
Muers, T 60
Nairne, Marie de 78
Napoleon I 31, 44f, 49ff
Nemeitz, Joachim Christoph 10, 12, 25, 34, 221
Nicolai, Friedrich 10, 12, 37, 217
Nicoll, Richard C V iii
Nina, cf Bergonzi
Nugent, Thomas v, 5, 9, 11, 80, 129, 211, 214, 216, 222
d'O, N 227
d'O, Esther 2, 227
O'Morphy 228
Orcivolo, Agata 227
Orcivolo, Aniello 227
Ott, Mathias 70f
Page, N 55, 72
Parma, Duchess of, cf Maria Amalia of Austria
Passano, Giacomo 70f, 77
Pauline 3
Poilly, N 57
Polignac, N Duc de 42, 85
Pöllnitz, Carl Ludwig von 47
Pompeati, Giuseppe 3, 213
Quarrier & Hunter 57
Querini, Tommaso 78f
Raditschew, Alexander 188
Raffles, Stamford 60
Raghianti, Laurent 106ff
Ramsay, Michel de 78
Raton 228
Redegonda 3, 183
Rees, Gillian iii, vi, 39, 94, 96, 98, 100, 103
Reeves, Christopher 67
Ricci Luppis, Giorgio iii, 146
Ricci Luppis, Stefania iii
Richardson, Samuel 52
Ried, Meinhard Fr 69
Riedenauer, postmaster 37
Rivière, N, madame 2

Rolls Royce 62
Roman, Mlle 228
Rosalie 2, 3, 228
Rossi, Antonio 94f, 96f, 99, 107
Roubo, André Jacques 40, 56
Rousseau, Francois 34
Rowlandson, Thomas 45, 61
Rumpler, Francois-Louis 99
Sallmann, Robert 49
Sandby, Paul 43, 53, 55, 67
Schlegel, Erasmus 95
Schouten, Hubertus Petrus 36
Schütz, Christian Georg 93, 105
Sesbelloni, Count 110
Sharp, Samuel 12, 48, 220
Smith, J 26, 132
Smollett, Tobias 11f, 221f
Stanislaus, King 3
Starke, Mariana 43, 48
Steidle, Thomas i
Stenau, N 228
Sterne, Lawrence 121
Stratico, Simone 12
Swebach-Desfontaines, N 43
Taazin, N 86
Taylor, Isaac 57
Teresa 228
Terrier, Max 49f
Thiel, Helmut 37
Thomas, Ernst iii
Thurn und Taxis Reichspost 7, 97, 108f, 115, 204
Tiepolo, Giovanni Battista 32
Trask, Willard R 110a
Treue, Wilhelm 34
Tronchin, Jean Armand 67
Troost, Cornelis 35
Trull, John 52
Tussaud, Madame 50
Urfé, Jeanne Marquise d' 2, 72, 75f, 169, 227
Valville, N, La 3, 84
Veneranda, N 79
Veronese, Paolo 32
Veronica 228
Villiers, N 85
Vivas, Pere 18
Wackernagel, Rudolf H iii, 27, 53, 80, 87
Walch, maps 135
Waldburg-Wolfegg, Hubert Count 133

Waldstein, Joseph Charles Prince of 4a, 4b, 13, 44, 110
Walpole, Horace 48, 87
Washington, George 43
Watzlawick, Helmut iii, 74, 78a, 96, 102, 176
Webley, A 24, 42, 46, 56f, 59, 64, 66
Westwood, Rosalind i, iii, 72
William Augustus, Duke of Cumberland 43, 54
Wortley Montagu, Mary 47
Wythe, N 59
Zaire 3, 84, 228
Zenobia 228
Zocchi, Giuseppe 25



Casanova Magazin

DIE CASANOVA TOUR
von Pablo Günther



([Inhalt](#)) Teil XVIII:

ANHANG ([Teil XVII](#)) - **Register der**
Poststationen

des Kapitels **Poststraßen** (Teile [IX](#) - [XV](#)), incl. der anderen Orte (1.898 Ortsnamen).
Großbuchstaben: von Casanova erwähnt (360 Ortsnamen).

* * *

Seiten: 111-118: [part IX](#) / 119-133: [part X](#) / 134-149: [part XI](#) / 150-159: [part XII](#) / 160-172:
[part XIII](#) / 173-189: [part XIV](#) / 190-210: [part XV](#) /

AACHEN (T&T 1619) 169
Aarberg 168
Abbaye de Valmagne 200
ABBÉVILLE 121, 122
Ackersleben
Ackersleben 184
ACQUAPENDENTE 128
Adelsberg 134
Adradas 196
Adrets-de-l'Esterel, Les 177
AGREDA 196
Aiguebelle 125
Ailly 121
Ainhoa 195
AIRE 122
AIX-EN-PROVENCE 175, 200
AIX-EN-SAVOIE 173
AIX-LES-BAINS 173
Albertas 176
ALCALA DE HENARES 196
Aldingen (T&T 1705) 166
ALESSANDRIA 127
Alexen 186
Alla Pieve 140
Alla Scala 133
Almadrones 196
Almazán 196

Almunia, La 197
Alt Bunzlau 191
Alt-Schanzenkrug 186
Altheim (T&T 1738) 153
Altkirch 151
Altkirch 172
Altötting (T&T 1767) 153
Alzey (T&T 1703) 164
AMBOISE 193
Amerongen 163
AMIENS 121, 122, 123
Ampfing (T&T 1725) 153
AMSTERDAM 162, 163
Amstetten 152
Amstetten Bahnhof 154
ANCONA 117, 129, 130
Andernach (T&T 1723) 164
Angermünde 185
Angerville 193
ANGOULEME 194
ANNECY 173
Anse 124
Antegnate 139
ANTIBES 117, 177, 178
ANTWERPEN (T&T 1620) 162
Aosta 141
ARANJUEZ 196
ARBRESLE, L' 124
Arcos de Jalón 197
ARENDSEE
Arlésega 139
Arney 124
Arpajon 193
Arsié 147
Artenay 193
Artén 147
Aschaffenburg (T&T 1636) 158
Asti 127
Atena Lucana 133
Atena Scalo 133
Ath (T&T 1701) 182
Attert - Post (T&T 1760) 170
AUBAGNE 176, 177
Auberives 174
AUGSBURG (T&T 1625) 148, 149,
150, 153, 154
Auletta 133
Aussig 204

Auxerre 124
AVENCHES 168
Avenza 179
AVERSA 131
Avesnes 161
AVIGNON 175
Avroult 122
Azerailles 171

Baccano 128
Bachant 161
Bachhof 186
Bad Deutschaltenburg 201
Bad Dürkheim (T&T 1742) 157
Bad Kreuznach (T&T 1624) 164
Bad Wurzach (T&T 1689) 150
BADEN 167
Bagnols 175
Bagrationowsk 190
Baguena 197
Bahn 185
Balingen (T&T 1705) 166
Banie 185
Bar-le-Duc 155
Bar-s-Aube 151
Barbezieux 194
BARCELONA 198, 199
Barlassina 139
BARNES 120
BARNET 120
Barnewitz 206
Barp, Le 194
Barracas 198
Barres de Naintré, Les 193
Barta 186
Bartenstein 190
Baruth 206
Bascara 199
BASEL (T&T 1738) 150, 151, 172
BASSANO del Grappa 147
Bassou 124
Batoszyce 190
Battice (T&T 1698) 169, 170
Baume-les-Dames 172
Bautzen 191
Bayonne 1945
Beaugency 193
Beausset, Le 177

Beauvais 193
Bechovice 203
Beelitz 206
Begude-de-Jordy, La 200
Bel Air 123
Belfort 151, 172
Belin 194
Belleville 157
Belleville 171
Bellevue 156
Bellevue 194
Belloc 194
Belsito 133
Benediktbeuren (T&T 1713) 149
Bergen (T&T 1744) 161
Bergen op Zoom (T&T 1750) 162
Bergheim (T&T 1680) 169
Bergues 122
Bergues 182
BERLIN 184, 185, 206
BERN 168
Bernau 185
Bernay 121
Berroeta 195
BESANCON 172
Besigheim (T&T 1745) 165
Bessay 123
Bessenbach (T&T 1615) 158
Bevilacqua 144
Bénaménil 155
Béttole di Castellar 179
Bézards, Les 123
BÉZIERS 200
Bidart 194
Biechowitz 203
Bielefeld 183
Bilin 203, 205
Binasco 141, 178
Bishopsbourne 120, 181
Bitterfeld 206
Blamont 155
Blois 193
Blumberg (T&T 1773) 166
Bocchetta, Passo della 179
Bochov 203
Bocton Street 120
Bocton Street 120, 181
Boffalora 140

Bois-de-Lihus 161
Bois-de-Lion, Le 194
Boisle, Le 122
Boisseaux la Poste 193
BOIZENBURG
Boleslawiec 191
BOLOGNA 127, 128, 130, 144
Bolsena 128
BOLZANO 148
Bonavis 161
Bondeno 144
Bondy 155
BONN (T&T 1679) 164
Bonne 193
Bonny 123
Bonsin (T&T 1773) 170
BORDEAUX 194
Bordes, Les 193
Borghetto 130
Borgo a Buggiano 180
Borgo S. Donnino 127
Borgo S.Dalmazzo 178
BORG VALSUGANA 147, 148
Bossdorf 206
Bouc-Bel-Air 176
Bouchain 161
Bouches-du-Loup 177
Boughton Street 120, 181
BOUILLON 170
Boulogne-s-Mer 121
Boulou, Le 199
BOURG-LA-REINE 193
Bourg-St.Bernard 141
Bourget, Le 161
BOURGOIN-Jallieu 125
Bourron 123
BOZEN 148
Bózzolo 140
Böhm Brod 203
Braine (T&T 1678) 162
Bramans 125
Brandenburg 184
Brandenburg 185
Braniewo 185
Branne 172
Branzoll 148
BRATISLAVA 201
Braunau (T&T 1726) 153

Braunsberg 185
BRAUNSCHWEIG 183, 184, 209
Breda 162
Breil-s-Roya 177
Brenner - Pass 148
Brescia 139
BRESLAU 191
BRESLE, LA 124
Bressanone 148
BRESSE, LA 124
Breteuil 123
Bretten (T&T 1744) 165
BRIARE 123
Brie-Comte-Robert 151
BRIGNOLES 177
Brix 203
Brix 205
Brixen 148
BRNO 202
Bromton 120
Bron 125
Broni 127
Bronnizy 189
Bronzolo 148
Bruchsal (T&T 1636) 165
Bruck a.d. Mur 134
Bruck, Fürstenfeld- (T&T 1687/1760) 149, 153
BRUXELLES (T&T 1622) 162, 169, 182
BRÜHL 164
BRÜNN 202
Bubierca 197
Buchau 203
Buckland 120
Buckland 120, 181
Buckowin 185
Budejovice 202
Budwiz 202
Budyne 204
Bujarrabal 196
Bulowka 191
BUONCONVENTO 128
Burg - Farnbach (T&T 1623) 159
Burgdorf 168
BURGSTALL
Bussière, La 123
Busy 172
Bürbaum 183

Cabanne, La 194
Cabasse, La 177
Cafaggiolo 128
CALAIS 118, 120, 121, 122, 181, 182
Calatayud 197
CALBE 208
Calbitz 142
Calbitz 207
Caldiero 139
Calmoutier 151
Cambrai 161
Cambrils 198
Camerano 130
Caminreal 197
Campodazzo 148
Campomarone 179
CANNSTATT (T&T 1618, 1763) 154
CANTERBURY 120, 181
Cantons, Les 194
Cap-de-Pin 194
Capelle, La 161
Capolago 139
CAPUA 131, 132
Caravaggio 139
Carbon-Blanc 194
Carignano 178
CARLSBAD 203
Carmagnola 178
Casal novo 133
Casalbuono 133
CASALE Monferrato 141
Casalpuusterlengo 140
Case Bruciate 129
Casenove 130
Casenove 131
CASERTA 132
CASLAV 203
CASOPO 116
Cassano d'Adda 139
Cassel 122
Casteau (T&T 1742) 162
Castel S. Giovanni 127
Castelfiorentino 180
Castelfranco Veneto 147
Castelguelfo 127
Castellina Scalo 128
Castello del Bosco 180
Castello di Annone 127

Castelló de la Plana 198
Castellucchio 140
Castelluccio 133
Castelnuovo 139
CASTELNUOVO DI PORTO 130
Castets 194
Castrovillari 133
Cattolica 129
Cava Nova 132
Cave, La 156
Cavignac 194
CECCHINI 137
Celje 134
CELLE
Celle, La 123
Centallo 178
CENTENO 128
Cento 144
Ceprano 132
Cercottes 193
Cerdon 174
CERIGO 116
CERTOSA DI PAVIA 141, 178
Cervignano 136
CERVONOGRAD 191
CESENA 129, 130
Cesky Brod 203
Cetina 197
Chable, Le 173
Chagny 124
Chailly-en-Bière 123
CHALONS-S-MARNE 155, 156
Chalons-s-Saone 124
CHAMBÉRY 125, 173
Chambre, La 125
Champagnole 172
CHANTELOUP 193
Chantenay 123
Chantilly 122
Chapareillan 173
Chapelle-en-Serval, La 161
Charenton 151
Charité, La 123
Chateau Gaillard 193
Chateau-Thierry 155
Chatellerault 193
Chatelneuf 172
Chatillon 141

CHATILLON 174
Chaulk Street 120, 181
Chaument 151
Chaunay 193
Chaussée-s-Marne, La 155
Chavannes 151
Chavannes 172
Chavignan 161
Chepy 155
Chevanceaux 194
Chevilly 193
Chiari 139
Chierzac 194
CHIOGGIA 117
Chivasso 140, 141
Chojna 185
Chojnow 191
Chorzele 190
Chotilow 189
Chouzy 193
Chrzonowice 191
Churet 194
Cicognolo 140
Cigliano 140
Cilli 134
Cintrey 151
Cintruénigo 196
Cirkovicy 188
Cisterna 131
Civita Castellana 130
Claye-Souilly 155
Clermont 122
Clermont 156
Clerval 172
Codroipo 136
Colditz 207
COLFIORITO 130
Colk de Balaguer 198
Collonges 174
Colma 148
COLMAR 171, 172
Colney 120
Colombarolo 139
Colombey-les-deux-Eglises 151
Colombières 200
COLORNO 127
Combeaufontaine 151
Commodité, La 123

Como 139
Conchy-les-Pots, la Poste 161
Conegliano 136
CONSTANTINOPLE 116
Cormont 121
Corny-s-Moselle 157
Corny-s-Moselle 171
COSENZA 133
COSNE 123
Coswig 206
Couhé 193
Couronne, La 194
Covigliaio 128
Cörlin 185
Cöslin 185
Crayford 120
Crayford 120, 181
CREMONA 140
Croisette, La 124
Croisière, La 123
CROIX D'OR, LA 176
Croix de Berny 193
Crolles 173
Croutelle 193
Cruseilles 173
Cubzac-les-Ponts 194
Cuers 177
Cuges 177
Curebousot 200
CURZOLA 116
Cussy-les-Forges 124
Cuvilly 161
Cúneo 178
CZASLAU 203
Czerkasy 191

Damerkow 185
DANZIG 185
DARDANELLES 116
Darmstadt (T&T 1637) 157
Dartford 120
Dartford 120, 181
Daßwang (T&T 1723) 159
Deining (T&T 1724) 159
Delft 162
DEN HAAG 162
Dennemörse 185
Deptford 120, 181

Desenzano 139
DESSAU 206
Dettingen (T&T 1689) 158
Deutsch Brod 203
Deutschen 148
Diemerstein (T&T 1742) 157
Diessen (T&T 1782) 148
Dietlingen 154
Dirschau 185
Dobele 186
Doberlug-Kirchhain 206
Doblen 186
DOLO 138, 144, 145
Dombasle 155
Dombasle 156
Dombasle 171
DONAUESCHINGEN (T&T 1775) 166
Donnas 141
Donzère 175
Dordrecht 162
Dormagen (T&T 1752) 164
Dormans 155
Dorpat 187
Doullens 122
Douvaine 141
DOVER 118, 120, 181
Dörrebach (T&T 1751-1777) 164
DRESDEN 142, 191, 205, 206, 207
Droiturier 124
DUCHCOV 203, 204
DUNKERQUE 122, 182
Dusino 127
DUX 203, 204, 205

Eberswalde 185
Eboli 133
Echelles 125
Echelles, Les 124
Ecouen 122
Eferding 159
Eglisau 167
Egna 148
EGUILLES 200
Ehr (T&T 1764) 164
Ehrenhausen 134
Eidinghausen 183
Eisenach (T&T 1693) 142
Elbing 185

Elblag 185
Elsterwerda 206
Elva 187
Emskirchen (T&T 1686) 158
Engelhardshof 187
ENGENSEN
Enghien (T&T 1741) 182
ENGLISH CHANNEL 118
Enns 152
Enzersdorf 202
Enzweihingen (T&T 1625) 154, 165
Epernay 156
Epièrre 125
Epine, L' 156
Erfurt (T&T 1636) 142
Erxleben 184, 209
Esaro 133
Escarène, L' 177
ESCHEBURG, 209
Esselbach (T&T 1688) 158
Esslingen (T&T 1744) 154
Essonnes 123
Este 144
Etampes 193
Etréchy 193
Ettlingen (T&T 1686, 1739) 154
Eurasburg (T&T 1761) 149, 154
Evian 141

Fabregues 200
Faenza 130
Fano 129
Farémont, Thiéblemont- 155
Fastro 147
Fauries, Les 174
Fauvilliers (T&T) 170
Faversham 120, 181
Fayl-Billot 151
Feistriz 134
Felizzano 127
FELTRE 147
Ferentino 132
FERRARA 144
Ferrera Cenisio 125
Ferté, La 155
Fessenheim 172
Feucht (T&T 1725) 159
Fidenza 127

FIESSO 138, 144
Figueres 199
Fins 161
Fiorenzuola 127
FIRENZE 128, 180
Firenzuola 128
Fischamend Markt 201
Fitou, les Cabanes de 199
Flamizoulle (T&T 1647) 170
Flassans 177
Flers-s-Noye 123
Flixecourt 121
Fockenhof 187
Foglizzo 141
FOLIGNO 130
Fonches 161
Fondi 131
Fontaine, La 124
FONTAINE-DE-VAUCLUSE 175
Fontaine-les-Grès 151
FONTAINEBLEAU 123, 124
Fontebuona 128
Fontenay 123
Forbach 157
FORLI 130
Formia 131
Fornacette 180
Fossard 124
Foulligny 157
Fourneaux 193
Frahier-et-Chatebier 151
FRANCOLISE 131
Frankenstein (T&T 1741) 157
FRANKFURT (T&T 1600) 142, 157, 158
Frantz 134
FRASCATI 130
Frasno, El 197
Frauenburg 185, 186
Freynersdorf 202
FRÉJUS 177
Frévent 122
FRIBOURG 168
Frillière, La 193
Frisange 171
Frittlingen 166
Frombork 185
Fromenteau 123
Frosinone 132

Fruges 122
Fulda (T&T 1677) 142
FUSINA 138, 144, 145
Fürfeld (T&T 1737) 165
FÜRSTENBERG 166

Gajanejos 196
Gambetta, La 127
GARIGLIANO 131
Garmisch-Partenkirchen (T&T 1767)

148
Gaumersdorf 202
Gavi 179
Gaweinstal 202
Gaz 125
GDANSK 185
Geislingen (T&T 1645) 154
Geldern (T&T 1759) 182
Gelnhausen (T&T 1660) 142
Gemaingoutte 171
GENEVE 141, 168, 172, 173, 174
GENOVA 117, 118, 178, 179
Genzano 131
Getafe 196
Gigean 200
Giogo 128
Girona 199
Givrine, Col de la 172
Glandelles 123
Golcuv 203
Gondreville 161
Gonobitz 134
Gora Kalwaria 191
Gorgonzola 139
GORIZIA 135, 136
Gorodnja 189
Gotha (T&T 1693) 142
Gourney-s-Aronde 161
Göppingen (T&T 1698) 154
Görlitz 191
GÖRTZ 135
Gradignan 194
Gradisca 136
GRAN SAN BERNARDO 141
Grand - Croix 125
Grand-Pont 193
Grandrue 170

Granges, Les 151
Granica 191
Granollers 199
GRAVELINES 122, 182
Gravelotte 156
Graz 134
GRENOBLE 173, 174
Grimma 207
Grinchamps (T&T 1677) 170
Grolle, La 194
Gros Bois 151
Grossenhain 206
Groß Drogen 186
Groß-Kreutz 184
Gruszczyn 191
GUADALAJARA 196
Guignes 151
Gulber 187
Günzburg (T&T 1652) 154
Gvardejskoje 190

Haag (T&T 1721) 153
Haarlem 162
Hagenbüchach 159
Hagondange 171
Haimau 191
Halle (T&T 1750) 162, 182
Haltern 183
HAMBURG
Hamm 183
Hanau (T&T 1651) 142, 158
HANNOVER 183, 209
HARBURG 209
Harte 191
Harville 156
Hattersheim (T&T 1705) 158
Hauptstuhl (T&T 1750) 157
Haut Chantier, Le 193
Hautbuisson 121
Hauteville 121
Havlickuv Brod 203
Hechingen (T&T 1732) 166
Heidelberg (T&T 1650) 157, 165
Heilbronn (T&T 1647) 165
Heiligenbeil 185
Helmstedt
Helmstedt 184
Heppenheim (T&T 1676) 157

Herbéviller 155
Herford 183
Hesdin 122
Hébécourt 123
Héming 155
Highgate 120
Hilchensfahr 187
Hilversum 163
Hinojosa 196
Hohenkreuz 184
Hohenleipisch 206
Hohenlinden (T&T 1771) 153
Hohenschambach (T&T 1771) 159
Hohenziatz 184
Hollabrunn 202
Holloway 120
Homburg (T&T 1742) 157
Hopital-s-Rhins, L' 124
Hoppenbrück 185
Horgen 167
Horn (T&T 1729) 182
Hospitalet, L' 194
Hostalric 199
Hultrop 183
Hurlach (T&T 1746) 148
Hünfeld (T&T 1628) 142
Hüttenfeld 157

Iggafer 187
Iglau 203
Illingen 154, 165
Imola 130
Ingrandes 193
INNSBRUCK 148
IPER (T&T 1748) 182
Irancy 124
ISLE-S-LA-SORGUE, L' 175
Isle-s-le-Doubs, L' 172
Islettes, Les 156
ISOLE BORROMEE 139
ISTANBUL 116
Itri 131
Ivano-Francovo 191
Ivrea 141
Ivry 124

Jalons 156
Jamburg 187

Jamiano 135
Jamiano 136
Jank 191
Jashelbazy 189
Jasnoje 186
Jaunay-Clan 193
Jedrowo 189
Jeleniow 191
JELGAVA 186, 187
Jena (T&T 1693) 142
Jenec 203
Jenikau 203
Jentsch 203
Jetzelsdorf 202
Jihlava 203
Joigny 124
Jonquera, La 199
Justice 120
Justice 120, 181
Juzennecourt 151
Jülich (T&T 1692) 169

Kaiserslautern (T&T 1731) 157
KALININGRAD 185, 186, 190
Kalkar 163
Kalsdorf 134
Kamen 203
Kammene-Zehrovice 203
Kapellen 152
KAPORJA 188
Karlin 185
KARLOVY VARY 203
Kaskovo 188
KASSIOPI 116
Kaukski 187
Kaymen 186
Käfertal 157
Kehl (T&T 1698, 1752) 154
Kembs 172
Kemmelbach 152
Kepno 191
KERKIRA 116
Ketrzyn 190
Kingisepp 187
Kipen 188
Kirchheim (T&T 1747) 165
KITHIRA 116
Kitzingen (T&T 1623) 158

KLAIPEDA 186
Klein Pungern 187
KLEIN-ROOP 187
Kleingartach (T&T 1734) 165
KLEVE 163
Klin 189
KLOSTER EINSIEDELN 167, 168
Knittlingen (T&T 1629) 165
KOBLENZ (T&T 1685) 164
Kochel 149
Kolesovice 203
Kolin 203
Kolleschowitz 203
Kollmann 148
Konjice 134
Konstancin Jezierno 191
KONSTANZ (T&T) 150
KOPRJE 188
KORCULA 116
KORFU 116
Kortenberg (T&T) 169
Kortenberg (T&T) 182
Kortrijk 182
Koszalin 185
Kozienice 191
Köln 185
KÖLN (T&T 1604) 164, 169
KÖNIGSBERG 185, 186, 190
Königsberg in der Neumark 185
Königsdorf 149
Königslutter
Königslutter 184
KÖTHEN 208
Krama Jels 188
KRASNOJE SELO 188
Krasnystaw 191
Krestzy 189
Krieglach 134
Krmitze 191
KRONSTADT 188
KRYSTINOPOL 191
Kuckatz 187
Kuckerneese 186
Kukoreiten 186
Kukoriai 186

L'VOV 191
La Faiola 131

La Maison Blanche 124
LA SCALA (fortress) 147
LA SCALA (Toscana) 128
LA TRONCHE 173
 Labiau 186
 Labouheyre 194
 Laconnex 174
 Lagny 161
 Lagonegro 133
 Laharie 194
 Laibach 134
 Laigneville 122
 Laine 175
 Lambach 153
Landsberg (T&T 1773) 148
 LANDSBERG 208
Langenfeld (T&T 1623) 158
 Langres 151
 Lanslebourg 125
 Lanz 195
 Laon 161
 Lapalisse 124
Lapalme, les Cabanes de 199
 Lapalud 175
 Lasse 134
 Lastra 180
 Laszowka 191
Laufenburg (T&T) 150
 Laukischken 186
 LAUN 205
 Lauria 133
LAUSANNE 168
Lay-St. Rémy 155
 Lebno 185
 Lebring 134
 LEGNAGO 144
 Legnica 191
 Leiden 162
 Leingarten 165
LEIPZIG 142, 206, 207, 208
 LEMBERG 191
 Lenci 187
 Lenki 191
 LENZEN
 Lenzenhof 187
 LERICI 118, 179
 Lesperon 194
Leuven (T&T 1680) 169, 182

Leuze (T&T 1796) 182
Lévignen 161
Li Marutti 131
Libkovice 203
Liebkowitz 203
LIEGE (T&T 1633) 169, 170, 182
Liegnitz 191
Lièpvre 171
Ligny 155
Lillers 122
Limone 178
Limonest 124
Linas 193
LINZ 152, 153, 159
Liposthey 194
LIPPSTADT 183
LIVORNO 179
Ljubani 189
Ljubljana 134
Lobositz 204
Lodares 196, 197
LODI 139, 140
Loiano 128
Loitsch 134
LOMONOSOW 188
LONDON 120, 181
Longares 197
Longjumeau 193
Longwy 170
LORETO 130
Loriol 175
LOUNY 205
Loupian 200
Louvres 161
Lovosice 204
Lóggio, La 178
Lublin 191
Lubochnia 191
LUC, LE 177
LUCCA 180
Luckau 206
Lucy-le-Bois 124
LUDWIGSBURG 165
LUGANO 139
Luhden 183
Luino 139
Lunel 200
LUNÉVILLE 155, 171

Lungafame 127
Lupawa 185
Lupow 185
Lure 151
LUXEMBOURG 170, 171
Luynes 175, 176
Luzarches 122
LUZERN 168
LÜBTHEEN
Lünen 183
Lydden 120, 181
LYON 124, 125, 174

Maaseik (T&T 1719) 182
Maastricht (T&T 1672) 182
MACERATA 130
Macon 124
MADRID 196
MAGDEBURG 184, 208, 209
Magescq 194
Magny 123
Mainar 197
MAINZ (T&T 1684) 158, 164
Maison Rouge 151
Maisons Blanches, Les 193
Makow 190
MALAMOCCO 116
Malbork 185
Mallebern 202
Mallorquinas, Las 199
Malmaison (T&T 1742) 170
Maltaverne 123
Maltaverne 125
Mamonovo 185
Manheulles 156
MANNHEIM (T&T 1688) 157, 164, 165
Mansle 194
MANTOVA 140
Marburg 134
Marche-en-Famenne (T&T 1732) 170
Marchélepot 161
Marcilla 196
Maria de Huerva 197
Maribor 134
Marienburg 185
MARINO 131
Markdorf (T&T 1777) 150
Marktl (T&T 1714) 153

Markuszow 191
Marle 161
Marotta 129
Marquise 121
Mars-la-Tour 156
MARSEILLE 176
Martelange 170
Martigny 141
MARTIRANO 133
Martorell 198
Massa 179
Massow 185
Maszewo 185
Matougues 156
Maubeuge 161
Maupas, Le 124
Maya 195
Meaux 155
Meaux 161
Mechelen (T&T 1648) 162
Mednoje 189
Meersburg (T&T 1684) 150
Meissen 142
Meissen 207
Melegnano 139, 140
Melk 152
MEMEL 186
Memmingen (T&T 1671) 150
Menen (T&T 1715) 182
MENTON 117, 178
Mer 193
Merching (T&T) 149, 153
MESTRE 136, 145, 146
Mesves 123
METZ 156, 157, 171
Meudon 156
Meung 193
Meximieux 174
Mezzaselva 148
Ménars 193
Mèze 200
Migliarino 179
Mikulov 202
MILANO 139, 140, 141, 178
Mimms 120
Mindelheim (T&T 1636) 150
MINDEN 183
Minières, Les 193

MIRA 138, 144
Mirebel 174
MITAU 186, 187
Mittenwald (T&T 1729) 148, 149
Mittenwalde 206
Mittewald 148
MODENA 127
MOERDIJK (T&T 1750) 162
Moers (T&T 1670) 164
Mola di Gaeta 131
Mondésir 193
Monfalcone 135
Monfalcone 136
Monghidoro 128
Monnerville 193
Monreal de Ariza 197
Mons (T&T 1744) 161, 162
Monsélice 144
MONT CENIS 125
Montagnana 144
Montargis 123
Montbazon 193
Montcada 199
MONTE CASSINO 132
Montebello 139
Montecarelli 128
MONTEFIASCONE 128
MONTELLO, IL 146
Monteroni d`Arbia 128
MONTEROSI 128
Montélimar 175
Montiéramey 151
Montlieu 194
Montluel 174
Montmédy 170
Montmélian 125
MONTPELLIER 200
Montreuil 121
Montreuil 155
Monts 194
Moret 124
Morez 172
Morges 168
Mormant 151
Mortara 141
MOSKVA 189
Most 203
Most 205

Moudon 168
MOULINS 123
Mouzon 170
Mragowo 190
Mszczonow 191
MUCCIA 130
Muela, La 197
Muret, Le 194
Murnau (T&T 1777) 148
MURTEN 168
MURVIEDRO 198
Muy, Le 177
Mülhausen 190
MÜNCHEN (T&T 1695) 149, 153, 154
Mürzhofen 134
Mürzzuschlag 134
Mzurki 191

Naarden 163
Nadarzyn 191
Namiest 202
Nampont 121
NANCY 155, 157, 171
Nandrin (T&T 1773) 170
Nanteuil 161
Nantua 174
NAPOLI 131, 132, 133
Napoule, La 177
NARBONNE 199
NARNI 130
Naromicz 191
NARVA 187
Naugardt 185
Naugis 151
Naumburg 142
Neckarhausen (T&T 1682) 165
Nemours 123
Nennal 187
Neu-Damerow 185
Neuenkirchen 183
Neuermühlen 187
Neuf-Brisach 172
Neugasthof 185
Neuhaus 154
Neuhof (T&T 1628) 142
Neumarkt (T&T 1705) 159
Neumarkt 148
Neumarkt 191

Neunkirch 150
Neunkirchen 134
Neuss (T&T 1660) 164
Neuvy 123
NEVERS 123
Newington Street 120, 181
Nègres, Les 193
NICE 177, 178
NIJMEGEN 163
Nikolsburg 202
NIMES 200
Nissan 200
Nocera 133
Nogaredo 136
Nogent 123
Nogent 151
Northfleet 120, 181
Nossen 207
Nouvion 121
NOVALESA 125, 126
Novara 140
NOVI 179
NOWGOROD 189
Nowogard 185
Nürnberg (T&T 1615) 159
Nyon 168, 172

Ober-Bartau 186
Ober-Laibach 134
Oelfse 191
Oggersheim (T&T 1739) 157, 158, 164, 165
Olai 187
Olaïne 187
Oldendorf 183
Olesnica 191
Olfen 183
Ondres 194
Opolje 187
Oppenheim (T&T 1703) 158
Oppenheim (T&T 1703) 164
ORANIENBAUM 188
Orbéval 156
Oreye (T&T 1773) 169
Oreye (T&T 1773) 182
Orfengo 140
Orgon 175
Orgon 200
ORIAGO 138, 144

ORLÉANS 193
Ormes, Les 193
ORSERA 116, 117
Orsières 141
Ortelsburg 190
Oskowo 185
Ospitaletto 139
OSTERBURG
Osterhofen (T&T 1778) 159
Ostheim 171
OSTIGLIA 144
Ostiz 195
OTRANTO 117
OTRICOLI 130
Otriz 196
Ottmarsheim 172
Ousson 123

Pacaudière 124
PADOVA 138, 139, 144, 145
Pagini 133
Paillasse 175
Palanga 186
Paliseul 170
Palmanova 136
PAMPLONA 195, 196
Pancarana 179
Paraye-Vieille-Poste 123
PARIS 122, 123, 151, 155, 156, 161, 193
PARMA 127
Paroy 155
Parsdorf (T&T 1771) 153
PASIANO di Pordenone 137
Passau (T&T 1678) 159
Passo della Futa 128
Passo della Raticosa 128
Pastorf 206
PAVIA 141, 178, 179
Payerne 168
Peggau 134
Peine
Peine 183
Peitschendorf 190
Perelló, El 198
PERGINE 148
Pernes 122
PERPIGNAN 199
Perschling 152

Perthes 155
PESARO 129
Peschki 189
PETERHOF 188
PETERSWALD 204, 205
PETRODVOREC 188
PETROVICE 204, 205
Peuerbach 159
Peyrets, Les 176
Péage-de-Roussillon, Le 174
Péronne 161
Pétignac 194
PÉZENAS 200
Pfatter (T&T 1660) 159
Pforzheim (T&T 1693) 154
Phalsbourg 154
PIACENZA 127, 140
Pianoro 128
Piaski 191
Piádena 140
Picquigny 121
Piecki 190
Pierrelatte 175
Pietramala 128
Pietrasanta 179
Pignans 177
Pilastrì 144
Pin, Le 176
Pinnow 185
Piotrkow 191
PIPERNO 131
Pirna-Zehista 205
Pirrebrune 194
PISA 179, 180
PISSIGNANO 130
PISTOIA 180
Pizzighettone 140
Planany 203
Planian 203
Platho 185
Plattling (T&T 1660) 159
Plessis-Belleville, Le 161
Plivot 156
Plochingen (T&T 1711) 154
Ploty 185
Podberesje 189
Podborany 203
Podersam 203

Poggibonsi 128, 180
Poggio 144
Poggio a Caiano 180
Poggio Rusco 144
Pogny 155
Pohorelice 202
Pohrlitz 202
Poirino 127
POITIERS 193
Polangen 186
Polessk 186
Pont Royal 175
Pont Royal 200
Pont-à-Chaussy 157
Pont-à-Mousson 157
Pont-à-Mousson 171
PONT-DE-BEAUVOISIN 125
Pont-de-l'Isère 174
Pont-s-Yonne 124
Pont-St.Esprit 175
Pont-Ste.-Maxence 161
PONTCARRÉ 161
PONTE LAGO SCURO 140, 144
Ponte S.Marco 139
Ponte Samoggia 127
Ponthierry 123
Poperinge (T&T) 182
Pordenone 136, 137
Port-à-Binson 155
Port-s-Saone 151
PORTICI 133
Possenheim (T&T 1678) 158
POSTA DELLA STORTA 128
Posta Filigare, La 128
Posta Montagna di Viterbo 128
Postbauer (T&T 1751) 159
Poste de Hommarting, La 154
Poste de Velaine 155
Poste Pont-s-Seine, La 151
Poste-aux-Alouettes, La 124
Postojna 134
Potpetsch 134
POTSDAM 184
Pougny 174
Pougues 123
Pouilly 123
Poysdorf 202
PRAG 203

PRAHA 203
Prata di Pordenone 137
Prawald 134
PRESBURG 201
Preußisch Eylau 190
Priekule 186
Prima Porta 130
Primolano 147, 148
Primorsko 185
PRIVERNO 131
PROSECCO 135
Provins 151
Prökuls 186
Przasnysz 190
Puch, Le 194
Puebla de Valverde, La 198
Puits d'Or, Les 124
Pujaut 175
Puka 187
PULA 117
PULAWY 191
Pultusk 190
PURKERSDORF 152
Purro 187
Putte (T&T 1750) 162
Puy-la-Laude 123
Pyritz 185
Pyrzyce 185

Quaregnon (T&T 1660) 161
Quiévrain (T&T 1734) 161
Quingey 172

Racconigi 178
RADICOFANI 128
Radolfzell (T&T) 150
Ramasse, La 125
Ranna-Pungern 187
Raon-l'Etape 171
RASTATT (T&T 1637, 1768) 154
Rastenburg 190
Rathenow 206
Rava-Russkaja 191
Ravensburg (T&T 1685) 150
Rawa 191
Raynham 120
Raynham 120, 181
Recousse, La 122

REGENSBURG (T&T 1642) 159
REGGIO 127
Regina 133
Reichenbach 154
Reignac 194
Rekem (T&T 1680) 182
Remagen (T&T 1763) 164
REVERE 144
Rheinberg (T&T 1666) 164
Rheinbischofsheim (T&T 1727) 154
Rheinfelden (T&T) 150
Riccorsi 128
RICHMOND 120
Ried (T&T 1720) 153
Rietberg 183
Rifredo 128
RIGA 187
Rignano Flaminio 130
RIMINI 129
Rivertown 120, 181
RIVOLI 126
ROANNE 124
Rocca, La 199
ROCHE 168
Roche, La 124
Rocheport, La 124
ROCHESTER 120, 181
ROERMOND (T&T 1640) 182
Roesbrugge (T&T 1750) 182
Rohrbach (T&T 1773) 157
Rohrbrunn (T&T 1688) 158
Rolle 168
ROMA 128, 130, 131, 132
Romans 174
Ronchamp 151
Ronciglione 128
Roquevaire 177
Rosice 202
Rosniatowitz 191
Rossitz 202
Rosslau 206
Roßbrunn (T&T 1765) 158
Rothen Kretschmar 191
Rotonda 133
ROTTERDAM 162
Roulans 172
Roulet 194
Rousses, Les 172

Roussy 171
Rouvray 124
ROVIGO 144
Roye 161
Röthelstein 134
Rubiera 127
Rucava 186
Ruffec 193
Ruffigny 193
Rusne 186
Rutzau 186
Ryczywol 191

'S-GRAVENHAGE 162
S. AGATA 131
S. Ambrogio 126
S. ANGELO 140
S. Antonio 126
S. Casciano 128
S. Germano 132
S. Germano 140
S. Giorgio 144
S. Giorio 126
S. GIULIANO TERME 179
S. Lorenzo Nuovo 128
S. Michele 127
S. Michele all'Adige 148
S. Miniato (Basso) 180
S. Nicolo 130
S. Piero 128
S. Pietro Medegallo 140
S. QUIRICO 128
Saarbrücken (T&T 1742) 157
Saarmund 206
Saatz 203
Sacile 136
Saconney 174
SAGUNTO 198
SAHRENDORF
Saizowo 189
Saldus 186
SALERNO 133
Salins-les-Bains 172
Salmünster (T&T 1729) 142
Salses 199
Sambucheto 130
Samer 121
SAN REMO 117, 118

Sangaste 187
Sanguinetto 144
Sant Celoni 199
Sant Feliu 198
Sant Sadurni 198
Sant' Ilario d' Enza 127
Santa Croce 135
SANTA MARIA 129
Saranskoje 186
Sarrebours 155
Sarrión 198
Sarzana 179
Sattel 168
Saudrupt 155
Saulieu 124
Saverne 154
Savigliano 178
SAVIGNANO 129
Sawidowo 189
SCARICALASINO 128
SCHAFFHAUSEN (T&T 1743) 150, 166, 167
Schärding (T&T 1724) 159
Schelletau 202
Schermbek 183
Schillupischken 186
Schippenbeil 190
Schlan 205
Schlawe 185
Schlüchtern (T&T 1703) 142
Schottwien 134
Schouweiler (T+T 1701) 170
Schömberg 166
Schönberg 148
Schönwalde 185
Schrunden 186
Schwabhausen (T&T 1732) 149, 154
Schwabmünchen (T&T 1636) 148, 150
Schwedt 185
SCHWETZINGEN (T&T 1723) 165
Scorzo 133
Sczenercuc 191
Sedan 170
Sedriano 140
Seefeld 148
Seerhausen 142, 207
Segorbe 198
Sehnde
Sehnde 183

Semmering - Pass 134
SENIGALLIA 129
 Senlis 161
 Sennecey 124
 Sens 124
 Sensburg 190
 Sepopol 190
SERMONETA 131
 Serock 190
SERRAVALLE 130
 Serravalle 179
 Sesana 134
 Sessa Aurunca 131
 Settimo 140
 Settimo 141
 Sezana 134
 Sélestat 171
Sieghartskirchen 152
 SIENA 128
 Sigean 199
 Sigharting 159
Sillart, (Pont-de-) 174
 Silute 186
Simmern (T&T 1744) 164
Singen (T&T 1689) 150
Sinsheim (T&T 1701) 165
SITTINGBOURNE 120, 181
 Skrunda 186
 Sl. Bistrica 134
 Slany 205
 Slawno 185
 Slupsk 185
 Sofia 189
 Soissons 161
SOLOTHURN 168
 Sonnewalde 206
 Sorigny 193
SORRENTO 132
 Sospel 177
SOULTZBACH-LES-BAINS 172
 SPA (T&T 1648) 170
 Spandau 206
 Spaskaja Polest 189
 SPESSA 135
 Spezzano 133
SPOLETO 130
 Springe 183
 Sroda 191

St. Albain 124
ST. ALBANS 120
St. Amand 155
ST. ANDIOL 175
St. André 125
St. Aubin 155
St. Avold 157
St. Bris-le-Vineux 124
St. Cannat 175
St. Cannat 200
St. Cergue 172
St. Denis 122
St. Denis-en-Bugey 174
St. Dié 171
St. Dizier 155
St. Félix 173
St. Fons 174
St. Georges 124
St. Germain 161
St. Germain l'Espinasse 124
St. Germain-de-Joux 174
St. Géraud 124
St. Gingolph 141
St. Jean 155
ST. JEAN D'ANGELY 195
ST. JEAN-DE-LUZ 194, 195
ST. JEAN-DE-MAURIENNE 125
St. Jean-le-Vieux 174
St. Just-en-Chaussée 122
St. Laurent 125
St. Laurent 172
St. Laurent 175
ST. LOUIS 176
St. Louis-la-Chaussée 172
St. Marcellin 174
St. Martin d'Estreaux 124
St. Martin-du-Frène 174
St. Maurice 141
St. Michel-de-Maurienne 125
ST. OMER 122
St. Oswald 134
ST. PETERBURG 188, 189
St. Pée 195
ST. PIERRE-LE-MOUTIER 123
St. Pol 122
St. Pölten 152
St. Rambert 174
St. Rémy 200

St. Rhémy 141
ST. SYMPHORIEN 124
St. Symphorien-d'Ozon 174
St. Thibaud 125
St. Truiden (T&T 1673) 169, 182
St. Vallier 174
St. Vincent 194
Stackeln 187
Stadel (T&T 1765) 150
Stannern 202
Stannern 203
Stargard 185
Ste. Catherine 193
Ste. Marie 171
Ste. Maure 193
Ste. Menehould 156
Steinach 148
Steinfort (T&T 1687) 170
Steinsdorf 203
Steinsfurt 165
Stenay 170
STENDAL 206, 209
Sterzdokluk 203, 204, 205
Sterzing 148
Stisseim 154
Stockerau 202
Stollhofen (T&T 1714) 154
Stolpe 185
Stolzenberg 185
Stonarov 202
Stonarov 203
STRASBOURG 154
Straß-Bessenbach (T&T 1615) 158
Straubing (T&T 1650) 159
STRAUPE 187
Stredokluky 203, 204, 205
Strenci 187
Strengberg 152
Strettura 130
Stromberg (T&T 1777) 164
STUTTGART (T&T 1708) 154, 165, 166
Stutzheim 154
SULZBACH 172
Susa 126
SYCOW 191
Szczytno 190

Tadaiken 186
Tadaiki 186
Tafalla 196
Tain 174
Talmas 122
Tammispää 187
Tangermünde 206
Tarare 124
Tarascon 200
TARRAGONA 198
Tartu 187
Tavarnelle 128
Taverna Pinta 133
Tavernette, La 125
Tavey 172
Tczew 185
Tegelen (T&T 1701) 182
Teilitz 187
Tellin (T&T 1773) 170
Teltow 206
Tende 177
TENDE, COL DE 177
TEPLICE 203, 204, 205
TERNI 130
TERRACINA 131
Teruel 197
Thionville 171
Thonon 141
Tienen (T&T 1672) 169, 182
Tilloy-Bellay 156
Tilsit 186
TIVOLI 130
TOLEDO 196
TOLENTINO 130
Torija 196
TORINO 126, 127, 140, 141, 178
Torma 187
TORRE DEL GRECO 133
TORRE DI MEZZAVIA 131
Torreblanca 198
Torredembarra 198
Torrejón de Ardoz 196
Torremocha 196
Torrenieri 128
Torretta 179
Torshok 189
TORTONA 127, 179
Tortosa 198

Tosna 189
Toul 155
TOULON 177
Tour-de-Salvagny, La 124
TOUR-DU-PIN 125
TOURNAI (T&T 1741) 182
Tournus 124
Tourriers 194
Tours 193
Tourves 177
Toury 193
Touvet, Le 173
TÖPLITZ 203, 204, 205
Traiskirchen 134
Trebic 202
Trebitsch 202
TRENTO 148
Tresa 139
Treuenbrietzen 206
TREVISO 136, 146, 147
Tricherie, La 193
TRIESTE 117, 134, 135
Trofarello 127
Trois Maisons, Les 151, 172
Troyes 151
Tschornaja Grjas 189
Tschudowo 189
Tubize (T&T 1648) 162
Tullins 174
Tuningen 166
TÜBINGEN (T&T 1716) 166
Twer 189

UCCELLATOIO 128
Uchaud 200
Uddern 187
UDINE 136
Uerdingen (T&T 1773) 164
Ulildecona 198
ULM (T&T 1650) 154
Unsen 183
Unter-Haag 153
Usakovo 185
Usti 204
UTRECHT 163

Vacha (T&T 1628) 142
Vachère 125

Vairano Scalo 132
VAL DI DOBIADENE 146
Valabre, Chateau de 176
Valbonne, La 174
VALCIMARRA 130
Valdemoro 196
VALENCE 174, 175
VALENCIA 198
Valenciennes 161
Valga 187
VALICO DI SOMMA 130
Valmiera 187
Valmontone 132
Valmy 156
Valtierra 196
VARENNES 124
Vauxrains 161
Veitsbronn 159
Vellate, Puerto de 195
VELLETRI 131
Vellinghausen 183
Velvary 204
Vendeuvre 151
Vendrell, El 198
VENEZIA 116, 117, 136, 138, 140, 144, 145, 146
Venta de Meco, La 196
Venta la ramera 197
Vercelli 140
Verdun 156
Vermenton 124
VERONA 139
Verpillière 125
VERSAILLES 156
Vert Galant, Le 155
Vertes-Feuilles 161
VERUDA 117
Verviers (T&T 1703) 170
Vervins 161
Vesaignes-s-Marne 151
Vesoul 151
Veuves 193
Vevey 168
Vezin 170
Viaréggio 179
VICENZA 139
Vidauban 177
VIDO 116
Vieille Poste, La 123

Vieille Poste, La 124
Vienne 174
Viernheim 157
Vilafranca 198
Villafranca 197
Villarodin-Bourget 125
Villarquemado 1+97
Villars 123
VILLEFRANCHE 117, 178
Villefranche 124
Villejuif 123
Villeneuve 123
Villeneuve-la-Guyard 124
Villeneuve-s-Yonne 124
Villers-Cotterets 161
Villevallier 124
Vilshofen (T&T 1678) 159
Vinarós 198
Vinay 174
Vionnaz 141
Vipiteno 148
Visco 136
Visinale 137
VITERBO 128
Vitry-le-Francois 155
Viverel 155
VIVONNE 193
Voghera 127, 179
Void 155
Voltággio 179
Voreppe 174
Vranovska Ves 202
Vransko 134
Vrhnika 134
VRSAR 116, 117

Wageningen 163
Waiwara 187
Walchensee - Urfeld (T&T 1736) 149
Waldai 189
Waldau 191
WALDENBUCH (T&T 1722) 166
Waldheim 207
Waldshut (T&T) 150
Walk 187
Wallgau (T&T 1707) 149
WARSCHAU 190, 191
WARSZAWA 190, 191

WARTENBERG 191
Wavigny 123
Wädenswil 167
Weilheim (TT&T 1773) 148
Weimar (T&T 1704) 142
Weinheim (T&T 1710) 157
Weissenfels 142
Welling 120, 181
Wels 153
Welwarn 204
Werden 186
WESEL 182, 183
Westerstetten (T&T 1624) 154
Whetston 120
Widawa 191
Wielbark 190
Wielkic 191
WIEN 134, 152, 201, 202
Wiener Neustadt 134
Wieruszow 191
Wiesloch (T&T 1742) 165
WIETZENDORF 209
Willemstad 162
Willenberg 190
Willisau 168
Wilsdruff 207
Wiltheim 154
Wolborz 191
Wolfegg (T&T 1744) 150
WOLFENBÜTTEL 184
Wolfratshausen (T&T 1753) 149
Wolkersdorf 202
Wolmar 187
Worms (T&T 1683) 158
Worms (T&T 1683) 164
Wöllstein (T&T 1606-1735) 164
WROCLAW 191
Wurzen 142, 207
Wutzkow 185
Wuustwezel 162
Wünsdorf 206
Würzburg (T&T 1628) 158
Wydropusk 189
Wyschni Wolotschok 189

Xanten (T&T 1685) 163

ZAANDAM 162
Zalesie 186
Zamajón 196
ZAMOSC 191
Zapolje 187, 188
ZARAGOZA 197
Zarecje 186
ZARSKOJE SELO 188
Zatec 203
Zehista 205
Zehlendorf 184
ZEIST 163
Zeletava 202
ZERO BRANCO 145
Zichrowitz 203
Ziempen 191
Ziesar 184
Zirl 148
Znaim 202
Znojmo 202
Zofingen 168
Zorlesco 140
Zossen 206
ZÖRBIG 208
Zusmarshausen (T&T 1684) 154
ZÜRICH 167
Zweibrücken (T&T 1742) 157

Ende des e-books "Die Casanova Tour".

Copyright by Pablo Günther, Hergensweiler 2002.
