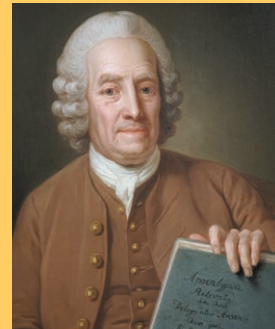


Swedenborg
Bibliothek Zürich



Swedenborgs Reise von 1743 bis 1745

Thomas Noack

PDF-Bibliothek

www.swedenborg.ch

SWEDENBORGS REISE VON 1743 BIS 1745

Thomas Noack

Ein Reisender im 18. Jahrhundert

Emanuel Swedenborg war ein Reisender. Elf Mal brach er auf, so dass er am Ende 23 Jahre im Ausland war und somit mehr als ein Viertel seines Lebens. Vom 21. Juli 1743 bis zum 19. August 1745 war er wieder einmal unterwegs. Seine Ziele waren Amsterdam, Den Haag und London. Von der Hinfahrt hat sich ein Bericht erhalten, der jedoch bei der Ankunft in Harlingen am Südersee, dem heutigen IJsselmeer, abbricht und somit ein fragmentarischer ist. Wir drucken diesen Bericht hier ab, kommentieren ihn und fügen zeitgenössisches Material hinzu, beispielsweise Berichte anderer Reisender derselben Zeit. So wollen wir uns eine lebendige Vorstellung von Swedenborg, einem Reisenden im 18. Jahrhundert, machen.

Die Reise von 1743 bis 1745 war eine ganz besondere. Swedenborg brach als Philosoph auf und kam als Theologe zurück, mehr noch, ihm wurden die Augen für die geistige Welt geöffnet, er kam als Seher zurück. Das einzigartige Dokument dieser Wandlung ist das Traumtagebuch, das erstmals 1859 von Gustaf Edward Klemming (1823–1893) unter dem Titel »Swedenborgs drömmar 1744« herausgegeben wurde und im wesentlichen die Träume vom 24. März bis zum 27. Oktober 1744 enthält. Auf die innere Reise gehe ich hier nicht ein. Uns soll aber bewusst sein, dass die nun zu schildernde äußere Reise der Aufbruch Swedenborgs in die andere Welt war. Am Ende war er nicht mehr nur ein Reisender im Diesseits, sondern auch im Jenseits, ein Reisender in beiden Welten.

Swedenborgs Reisebericht

In seinem Gepäck befand sich neben den Manuskripten auch ein Notizbuch im Oktavformat.¹ Es sollte das *Traumtagebuch* werden. Es beginnt jedoch als *Reisetagebuch*²:

»Am 21. Juli 1743 reiste ich von Stockholm ab und kam am 27. in Ystad an, nachdem ich die Städte Tälje (= Södertälje), Nyköping, Norrköping, Linköping, Grenna und Jönköping passiert hatte. In Ystad traf ich die Gräfin de la Gardie mit zwei Töchtern (fröknar) und zwei Grafen³, ferner den Grafen Fersen, Major Landtishusen und Magister Klingenberg. Am 31. kam General Stenflycht mit seinem Sohn an und Kapitän Schächta. Da wir Gegenwind hatten, konnten wir erst am 5. August absegeln. Ich war in Begleitung des Generals Stenflycht. Am 6. erreichten wir Stralsund und kamen am 7. früh in die Stadt. Am selben Tag reisten die Gräfin und der General ab.

¹ Dieses Notizbuch war in Pergament eingebunden und mit Taschen auf der Innenseite der Bindung versehen. Mehrere Seiten sind herausgerissen worden, aber 138 Blätter blieben erhalten und auf 108 von ihnen zeichnete Swedenborg im wesentlichen seine Träume der Jahre 1743 bis 1744 auf, weswegen man das Notizbuch heute *Traumtagebuch* nennt.

² Das Original ist in Schwedisch verfasst. Ich folge hier der deutschen Übersetzung von Felix Prochaska (1978, Seite 7–9), die ich allerdings mit der englischen von Berquist/Hallengren verglichen habe (Bergquist 2001).

³ Bei den zwei Fräuleins und den zwei Grafen handelt es sich um vier Kinder der Gräfin Hedwig Catharina de la Gardie (1695–1745).

In Stralsund sah ich noch einmal die Festung vom Badentor bis zum Franken-, Tribseer- und Kniepertor⁴; das Haus, in dem Karl XII gewohnt hat; ferner das Mejerfeldsche Palais, dann die Kirchen St. Nicolai, St. Jacobi, die bei der Belagerung zerstört worden war, und die Marienkirche. Ich machte einen Besuch beim Obersten und Kommandanten Schwerin (Swerjn), dem Superintendenten Löper und dem Postdirektor Crivits. In der Nicolaikirche wurde eine Uhr gezeigt, in die der Blitz in den Jahren 1670, 1683, 1688 eingeschlagen hatte, gerade auf den Zeiger bei der Ziffer Sechs. Danach besah ich die neuen Befestigungen (nya wercket) vor dem Kniepertor. Ich traf Carl Jesper Benzelius und besah die Wasserkunst, welche die Stadt mit Wasser versorgt; sie besteht aus zwei Schlangengängen⁵.

Am 9. August reiste ich von Stralsund ab und kam über Damgarten ins Mecklenburgische⁶, fuhr an Ribnitz vorbei nach Rostock, wo ich acht Kirchen besichtigte, fünf größere und drei kleinere, dann ein Frauenkloster für acht Nonnen, die aber das Kloster verlassen hatten. Von dort reiste ich nach Wismar, wo sechs Kirchen waren. Die besten sind die von Maria und Georg. Am 11. fuhr ich wieder ab, besah unterwegs Gadebusch, wo die Schlacht zwischen den Schweden und den Dänen geschlagen wurde, kam nach Ratzeburg, das von Sumpf umgeben ist, weswegen ich über eine lange Brücke musste.

Am 12. kam ich nach Hamburg und wohnte im Kaiserhof, wo auch die Gräfin de la Gardie war. Ich traf Baron Hamilton, Reuterholm, Trivalent, König und Assessor Awerman. Ich wurde dem Prinzen August, dem Bruder seiner Königlichen Hoheit vorgestellt, der schwedisch sprach, dann vom Oberstmarschall Lesch seiner Königlichen Hoheit Adolf Friedrich, übergab meine Empfehlungen, zeigte vor, was gedruckt werden soll und Rezensionen über meine früheren Schriften⁷.

Am 17. reiste ich von Hamburg über die Elbe nach Buxtehude. Diese Fahrt führt eine Meile weit durch die entzückendste Landschaft, die ich in Deutschland gesehen habe; es ging andauernd durch einen Garten von Äpfel-, Birnen-, Pflaumen-, Walnuss-, Kastanienbäumen, Linden und Ulmen.

Am 18. kam ich nach Bremen, das gute Wälle und Vorstädte hat; die beste ist Neustadt. Dort sind bei der Brücke elf Wassermühlen nebeneinander. Ich sah das Rathaus am Markt und den großen Roland, der das Wahrzeichen der Freien Stadt ist, dann die Nicolaikirche und den Dom; war auch im Hospital, wo man einige Statuen zeigt.

Am 20. reiste ich von Bremen nach Leer durch Oldenburg, das eine Grafschaft ist, die dem König von Dänemark gehört. Die Stadt ist von guten Wällen und viel Wasser umgeben. Ich kam auch durch Neuschanz. Bei Leer ist eine Schanze bzw. Festung (skantz), die Leerort genannt wird und schon zu Holland gehört. Von dort ging ich nach Gröningen, das eine große Stadt unter dem Prinzen von Oranien ist. In Leewarden sah ich sein Palais und das seiner Mutter, das Prinzessinnenpalais, ferner das Rathaus und anderes. Man reist hierher mit der Ziehschute (treckscheut). Von Gröningen aus hat man zwei Wege, entweder nach Harlingen oder nach Lemmer. Nach dort fährt man mit

⁴ Swedenborg schreibt statt Badentor Banertor und statt Tribseertor Stripseer(tor).

⁵ »Slanggångar« sind Archimedische Schrauben, die mit den zugehörigen Rohrleitungen der Trinkwasserversorgung Stralsunds dienen.

⁶ Die Grenze zwischen Schwedisch-Pommern und Mecklenburg war von 1648 bis 1815 die Recknitz zwischen Damgarten und Ribnitz. Der Übergang über die Recknitz nach Ribnitz in Mecklenburg wurde auch Mecklenburger Pass genannt.

⁷ Swedenborgs Biographen nehmen an, dass er das Inhaltsverzeichnis für *Regnum Animale* und Rezensionen von *Oeconomia Regni Animalis* vorlegte (Sigstedt 1952, Seite 174).

der Ziehschute, nach Lemmer mit dem Wagen. Wir wählten den Weg nach Harlingen durch Leewarden. Von Harlingen, das eine große Stadt ist, ... «

Mit den Worten »Ifrån Harlingen som är en stor stad« bricht der Reisebericht ab. Es lässt sich nicht entscheiden, ob er fertiggestellt wurde oder nicht, denn mit dem Wort »stad« endet die Seite 6. Mehrere leere Seiten folgen, doch wahrscheinlich wurden einige – vermutlich vier – entfernt. Auf den stehengebliebenen, schmalen Streifen von zwei der herausgeschnittenen Blätter sieht man große Zahlen, geschrieben von einer ungeläufigen (Kinder?)Hand.⁸

Die weiteren Stationen der Reise lassen sich dennoch im wesentlichen rekonstruieren: Von Harlingen fuhr Swedenborg mit einem Schiff über den Südersee nach Amsterdam. Dort blieb er bis November oder Dezember 1743, – zwischenzeitliche Abstecher nach Leyden⁹ nicht ausgeschlossen. Danach reiste er nach Den Haag weiter. Dort ließ er die ersten beiden Bände von *Regnum Animale* drucken. Am 13. Mai 1744 brach er nach England auf. Am 4. Mai alten Stils (= 15. Mai neuen Stils) erreichte er Harwich und am 5. Mai alten Stils (= 16. Mai neuen Stils) London. Dort erschienen 1745 der dritte Band von *Regnum Animale* und die Bände 1 und 2 von *De Cultu et Amore Dei*. Um den 19. Juli 1745 herum trat er die Rückreise nach Stockholm an, wo er schließlich am 19. August 1745 ankam.

Via Skjuts von Stockholm nach Ystad

Für die erste Etappe von Stockholm nach Ystad an der schwedischen Südküste, in der historischen Provinz Schonen, die heute Skåne län heißt, benötigte Swedenborg sechs Tage (vom 21. bis 27.7.1743). Als Zwischenstationen nennt er: Tälje, Nyköping, Norrköping, Linköping, Grenna und Jönköping. Diese Reiseroute – über »Södertelje, Nyköping, Norrköping, Linköping, und Jönköping« – fand ich auch in einem Reiseführer von 1844, der zudem als Entfernung 63 7/8 schwedische Meilen angibt, das sind 683 Kilometer.¹⁰

Vermutlich reiste Swedenborg von Stockholm bis Ystad mit der alten Einrichtung namens Skjuts (sprich: Schjuhts). Eine Diligence oder gewöhnliche Post stand für diese Strecke anscheinend nicht zur Verfügung. Denn einem Reisehandbuch von 1843 ist zu entnehmen: »Eine Diligence geht nur a) zwischen Gothenburg und Stockholm ... b) zwischen Gothenburg und Helsingborg ... Zwischen Ystad und Helsingborg und Ystad und Stockholm geht nur ein Packwagen, mit dem kein Reisender befördert werden kann.«¹¹ Daher nehme ich an, dass sich Swedenborg der Skjuts bediente, um nach Ystad zu gelangen. Zu dieser Einrichtung ist einem Handbuch von 1844 das Folgende zu entnehmen:

»Wer sich weder der Dampfschiffe noch der Diligencen bedienen will ... der bediene sich der alten, höchst bequemen Einrichtung, welche mit den deutschen Extraposten Aehnlichkeit hat, und Skjuts heisst. Es sind nämlich durch ganz Schweden an allen

⁸ Diese Information geht offenbar auf den Erstherausgeber Gustaf Edward Klemming zurück (Siehe »(Kl.)« in: Barr 1924, Seite 13).

⁹ Sigstedt 1952, Seite 174; Bergquist 2005, Seite 162.

¹⁰ Stockholm mit seinen Umgebungen, 1844, Seite 142.

¹¹ Reichard's Passagier auf der Reise, 1843, Seite 701–702.

Wegen Stationen, Gästgifvaregårdar (eigentlich wörtl. Gastgeberhöfe), angelegt, die selten über 2 Meilen von einander entfernt sind. Der Inhaber derselben, Gästgifvare (wörtl. Gastgeber oder Gastwirth), ist verpflichtet, jedem Reisenden, der mit einem gehörigen Passe versehen ist, Pferde und Wagen zur Fortsetzung seiner Reise zu schaffen.«¹²

In Linköping besuchte er vermutlich Erik Benzelius (1675–1743), der mit Swedenborgs Schwester Anna verheiratet war.¹³ Seit seinen Universitätstagen in Uppsala war Swedenborg mit ihm freundschaftlich verbunden. 1702 wurde er Universitätsbibliothekar in Uppsala, 1723 Professor der Theologie, 1726 Bischof in Göteborg, 1731 Bischof in Linköping und 1742 Erzbischof von Schweden. Es war Swedenborgs letzter Besuch bei seinem väterlichen Freund, denn wenige Wochen später, am 23. September 1743, starb Erik Benzelius. Im Juni 1744 erschien er Swedenborg in einem Traum: »Ich sah Erik Benzelius mit einer Perücke und zwei Locken nach hinten (gekämmt). Er ging müde (dahin) und (schien) alt, ich folgte ihm und sah, daß er in eine Kirche ging und sich zu hinterst niedersetzte.«¹⁴

Swedenborgs Reisegesellschaft in Ystad

In Ystad versammelte sich eine kleine Reisegesellschaft. Über deren Mitglieder, die dem kollektiven Gedächtnis teils bekannter, teils unbekannter sind, war das Folgende zu ermitteln:

Johann Segersten (1681–1758) wurde 1716 von Karl XII. in den Adelsstand erhoben und führte seitdem den Namen Stenflycht. Seine erste militärische Ausbildung erhielt er in der kaiserlichen Armee in Ungarn, in die er 1691 eingetreten war, danach zeichnete er sich in der schwedischen Armee aus, wo er 1713 in den Grad eines Oberstleutnant aufstieg. Als Karl XII. gegen Ende des Jahres 1714 an die Ostsee zurückkehrte, war Stenflycht Chef des zum größten Teil aus Deutschen bestehenden Dnjesterschen Dragonerregiments und kämpfte bei Stralsund und in Norwegen. 1719 wurde er in das Ritterhaus eingeführt. Er war Oberst bei der Königlichen Schwedischen Garde und seit 1727 Generalmajor. Wegen eines beabsichtigten Duells wurde er 1731 durch ein Urteil des Oberhofgerichts aus dem Reich verbannt. Die erste dokumentierte Begegnung zwischen Swedenborg und »General Stenflycht« fand 1736 in Paris statt.¹⁵ Im Vorfeld dieser Begegnung, d.h. im Jahr 1734, hatte Stenflycht den polnischen Herrscher Stanislaus Leszczyński (1677–1766) nach Frankreich begleitet, woraufhin Stenflycht am französischen Hof zum Generallieutenant bei der Königlichen Französischen Armee erklärt wurde. 1735 war Stenflycht in Diensten des Stanislaus gegen den Sächsischen Generalleutenant Birkholz (1678–1747) erfolgreich. Im Oktober 1735 befand Stenflycht sich wegen Stanislaus in geheimen Verrichtungen in Stockholm. Auch Swedenborg befasste sich 1734 mit Stanislaus in einem Memorandum an den Geheimen Ausschuss im Ritterhaus über die Torheit eines Krieges gegen Russland. Für die Gespräche Swedenborgs mit Stenflycht in Paris gab es somit Schnittmengen. Die zweite dokumentierte Begegnung Swedenborgs mit Stenflycht ist diejenige in Ystad und während der Überfahrt

¹² Stockholm mit seinen Umgebungen, 1844, Seite 139.

¹³ Bergquist 2001, Seite 79.

¹⁴ Traumtagebuch, Eintrag vom 26.–27.6.1744.

¹⁵ Siehe Journal of Travel 1736–1739, Eintrag vom 15.–16. September 1736.

nach Stralsund im Jahre 1743. 1738 wurde Stenflycht zum (Militär)Kommandanten der Stadt Hamburg ernannt. 1742 trat er wieder in schwedische Dienste und reiste im August dahin ab. Im Januar 1743 bekam er seine Dimission aus der Kommandantenstelle.

Die Gräfin Hedwig Katharina de la Gardie (1695–1745) war die Witwe des Grafen Magnus Julius de la Gardie (1668–1741)¹⁶, der kurz zuvor verstorben war. Als Swedenborg die Gräfin 1743 in Ystad traf, siedelte sie gerade nach dem Tod ihres Gemahls mit ihren Kindern nach Paris über. Dort trat sie zum katholischen Glauben über, starb aber bald darauf, im Januar 1745. Die Gräfin hatte vier Söhne, wovon zwei (oder drei?)¹⁷ und die beiden Schwestern ihre Mutter nach Paris begleiteten. Die eine der Schwestern, Brita Sophia (1713–1797), war als Amateurschauspielerin in den 1720er und 1730er Jahren eine zentrale Figur des kulturellen Lebens in Stockholm, – vielleicht hat Swedenborg sie auf der Bühne erlebt. In Frankreich wechselte auch sie zum katholischen Glauben über und trat nach dem Tod ihrer Mutter in ein Kloster ein. Die andere Schwester, Hedwig Catharina, heiratete 1752 Graf Friedrich Axel von Fersen, der bei der Überfahrt ebenfalls dabei war und die Familie nach Paris begleitete.

Graf Friedrich Axel von Fersen (1719–1794) war ein schwedischer General und Staatsmann deutsch-baltischer Abstammung. 1740 trat er in die Königlich-Schwedische Leibgarde ein. Von 1743 bis 1748 stand er als Offizier des Regiments Royal Suedois in französischen Diensten, wo er bis zum Brigadier aufstieg. Als Swedenborg ihn 1743 in Ystad begegnete, war er auf seinem Weg nach Frankreich, um in dem Regiment zu dienen. Nach seiner Rückkehr nach Schweden 1750 übernahm er eine führende Rolle in der Politik, indem er auf dem Ständereichstag (Ständsriksdag) von 1755 bis 1756 zum Landmarschall (lantmarskalk) gewählt wurde, ein Amt, das er noch zwei weitere Mal innehatte, 1760–1762 und 1769–1770. Bis zum Staatsstreich des neuen Königs Gustav III. im Oktober 1772 war er Führer der aristokratischen Partei der Hüte. Fersen war auch einer der reichsten Männer Schwedens. Er besaß vier große Schlösser (Löfstad, Steninge, Ljung und Mälsåker), ausgedehnte Güter und Wälder, Bergwerke und Eisenhütten in Schweden und Finnland, sowie erhebliche Anteile an der Schwedischen Ostindien-Kompanie. In Stockholm gehörten ihm mehrere repräsentative Stadthäuser, darunter ein Palais gegenüber dem königlichen Schloss.

Major Jakob Albrecht von Lantingshausen (1699–1769) trat 1723 in die französische Armee ein. Bei seiner Begegnung mit Swedenborg in Ystad 1743 war er Major des Elsass-Regiments. 1744 wurde er Generalmajor, verließ aber im folgenden Jahr die französischen Dienste und kehrte nach Schweden zurück. 1760 wurde er zum Baron ernannt und verstarb, nachdem er verschiedene wichtige Ämter bekleidet hatte, im Jahre 1769. Seit 1748 war er mit Anna Sofia von Fersen (1717–1751) verheiratet, der Schwester von Friedrich Axel von Fersen.

¹⁶ Da Magnus Julius de la Gardie das Haupt der Familie De la Gardie war, muss Swedenborg, der seinerseits das Haupt der Familie Swedenborg war, ihn im Ritterhaus während der Sitzungsperioden getroffen haben. Im Geistigen Tagebuch 6027 berichtet Swedenborg von der Ehe in der geistigen Welt zwischen Magnus Julius de la Gardie und der Kaiserin Elisabeth I von Russland (1709–1761).

¹⁷ Die *Genealogisch-Historische[n] Nachrichten* berichten, dass sich die Gräfin nach dem Tode ihres Gemahls »mit ihren 3 Söhnen und 2 Töchtern« nach Frankreich begab (Genealogisch-Historische Nachrichten, 1746, Seite 595).

Magister Karl Klingenberg (1708–1757) war Sekretär an der Universität Uppsala, außerdem Ratgeber der schwedischen Dichterin Hedwig Charlotte von Nordenflycht (1718–1763) und einer ihrer engsten Freunde.

Börje Philipp von Schächta (1699–1770) war seit 1717 Musketier in der schwedischen Leibgarde, seit 1743 Stabskapitän. 1750 nahm er seinen Abschied.

Mit dem Postschiff von Ystad nach Stralsund

Die südschwedische Handelsstadt Ystad war das Tor nach Stralsund. Der auf Rügen geborene Schriftsteller Ernst Moritz Arndt (1769–1860) erlebte Ystad 1804 anlässlich seiner Reise durch Schweden so:

»Dies Städtchen kam mir jetzt nicht so verwünscht vor, als im vorigen Herbste, da ich an einem trüben und regnigten Novembertage landete. Es ist freilich hart am kahlen Strande erbaut, hat aber manche recht hübsche, grösstentheils aus Fachwerk gemauerte und mit Ziegeln gedeckte Häuser, einen guten Markt und breite und grade Gassen. Wie doch des Menschen Augen durch sein Gemüth gleich so ganz anders werden! Aber zwei Dinge fehlen, die nicht fehlen sollten, nemlich gute Wirthshäuser für die Fremden, die hier oft 8 bis 14 Tage liegen müssen, und ein bequemer Hafen. Das, was man jetzt Hafen nennt, ist gar keiner und besteht nur aus einer langen Brücke, die ins Meer hineingeführt ist, und wo die Postjachten und andere Schiffe beim Sturm sehr unsicher anlegen. Doch hat man schon einen kleinen Anfang zu einem Molo gemacht, und wann der fertig wird, so wird es sicherer und besser seyn. Die Wirtshäuser – ja die sind wirklich erbärmlich für Essen und Trinken und überdies theuer. Man denke sich die Pein und Langeweile, wenn man wegen widriger Winde 8 bis 14 Tage in Ystad liegen muss, wo keine Gesellschaft, keine hübsche Gegend, nichts als kahles Ufer und ödes Meer ist. Glücklich hatte ich nur anderthalb Tage zu warten.«¹⁸

Swedenborg hatte im Unterschied zu Arndt neun Tage in Ystad zu warten, befand sich aber in anregender Gesellschaft.

Die Schiffsverbindung nach Stralsund verdankte ihre Existenz der Rivalität zwischen Schweden und Dänemark. Vor der Einrichtung dieses Seeweges stellte der durch Dänemark laufende Postkurs Stockholm-Hamburg die einzige eigene Postverbindung Schwedens mit Mittel-, Süd- und Westeuropa dar. Dänemark aber war der Rivale Schwedens in der Vormachtstellung an der Ostsee, woraus sich beständig die Möglichkeit von Konflikten zwischen beiden Staaten ergab. Durch den Ausbruch eines Krieges wurde die Postverbindung Schwedens mit dem Festland abgeschnitten und die schwedischen Staatsmänner der Möglichkeit zur Orientierung über die Ereignisse in Europa beraubt. Das hatte man besonders im Krieg mit Dänemark 1643–1645 erfahren, dem sog. Torstenssonkrieg, der ein Teil des Dreißigjährigen Krieges war, so dass man damals zur Beseitigung der Schwierigkeiten eine Postlinie um die nördliche Ostsee und durch Finnland anlegte und vorübergehend Postsachen auch über die See an die deutsche Küste beförderte. Ähnliche Zustände ergaben sich während des ersten Krieges zwischen Karl X. Gustav und Dänemark, der 1658 mit dem Frieden von Röskilde endete. Doch gerade dieser Friede, der Dänemark seine ganzen südschwedischen Besitzungen raubte,

¹⁸ Arndt 1806, Seite 274f.

barg die Gefahr zu immer neuen Auseinandersetzungen in sich, denn es war nicht anzunehmen, dass Dänemark diesen Verlust verschmerzen werde.

Schon seit Anfang der 1660er Jahre versuchte man daher, sich von Dänemark durch eine regelmäßig verkehrende Seepost unabhängig zu machen. 1664 erfolgte die Eröffnung der Linie von Ystad nach Stralsund, zunächst jedoch ausschließlich zur Beförderung von Fracht- und Geldsendungen. Der Transport wurde von Schiffen der schwedischen Kriegsflotte übernommen, zuerst von der »Lille Jägaren«. Ab 1673 übernahmen die ersten beiden eigens für solche Postfahrten beschafften Galeassen »Masen« und »Posthornet« die Beförderung. Ein erneuter Krieg zwischen Dänemark und Schweden, der Schonische Krieg 1675–1679, führte zu erheblichen Beeinträchtigungen, kleinere Fahrzeuge mussten eingesetzt werden, sogar offene Fischerboote. Nach dem Friedensschluss 1679 und der Durchsetzung des Absolutismus durch Karl XI. sorgte dieser 1683 endgültig für die Einführung eines regelmäßigen Postverkehrs auf der Strecke zwischen Schweden und Rügen. Der erste Fahrgast wurde am 27. August 1683 befördert.¹⁹

Einen Einblick in den Alltag dieser Überfahrten gibt uns noch einmal Ernst Moritz Arndt:

Von Ystad »ist die gewöhnliche Fahrt auf Teutschland oder vielmehr auf Stralsund und ordentliche Postjachten und Paketböte sind dazu bestimmt, die Verbindung zwischen Schweden und der teutschen Provinz zu unterhalten. In den Monaten, wo das Meer offen ist, gehen die Postjachten zweimal bis viermal von beiden Seiten hin und her; widrige Winde indessen und Mangel an Reisenden können hier doch Queerstriche machen. Die Postjachten sind bequem eingerichtet mit einer netten Kajüte und manchen Schlafstellen. Man bezahlt für die Überfahrt ungefähr 5 Reichsthaler²⁰ und die ganze Reise mit den Trinkgeldern und der Ausrüstung für einige Tage kann 2 bis 3 Louisd'or kosten. Für Bediente, Koffer, Wagen etc. wird besonders bezahlt. Die Ausgaben für Visirung des Passes und an die Zollbedienten und Lootsen sind unbedeutend. Ein Reisender, der von Teutschland kömmt, hat sich in Stralsund wohl zu erkundigen, was in Schweden Kontrebande²¹ ist, um sich keinen Unannehmlichkeiten auszusetzen.

Die Seereise von 18 Seemeilen macht man oft in 12 bis 15 Stunden, muss aber zuweilen auch wohl Tage zubringen und ungeduldig in das öde Weite schauen. Nicht viel besser ging es uns, was um so langweiliger war, weil der Himmel uns das schöne Geschlecht, welches in den schlimmsten Zustand Freude zu bringen pflegt, ganz hatte ausgehen lassen. Wir mussten zwei Tage schwimmen, denn das Wetter war zu schön und fast kein Lüftchen wach, dazu trieben Seeströme uns die erste Nacht wieder nahe an die schwedischen Küsten. Endlich den zweiten Tag Vormittags um 9 Uhr kam ein günstiger Wind auf, um 3 Uhr sah ich schon die lieblichen Küsten meiner mütterlichen Insel in blauer Dämmerung sich erheben, Zeus Glück bringender Vogel, ein Geyer, setzte sich, müde vom Flug, mit hängenden Flügeln auf den Mast. Wir alle frohlockten über das frohe Zeichen, siehe! da lud ein Barbar von Matrosen seine Büchse und schoss ihn herab. Er schwamm mit den Wogen dahin, aber der Gott des Himmels rächte sich. Der Wind ward stiller, wir hatten Mühe über die Untiefen des Gellen zu

¹⁹ Literatur zu dieser Schiffsverbindung: Andrasch 1957, Seite 38–40; Engelhardt 1926, Seite 57–68; Schmidt 2000, Seite 9–18.

²⁰ Auch hier ist eine Teuerung zu beobachten: Der erste Fahrgast, der am 27. August 1683 befördert wurde, zahlte nur einen Reichsthaler. Doch schon 1684 betrug das Personengeld zwei Reichsthaler. Und 1804 zahlte Ernst Moritz Arndt bereits fünf Reichsthaler. (Siehe H. Andrasch, a.a.O., 1957, Seite 39)

²¹ Kontrebande bezeichnet den Schleichhandel bzw. Schmuggel auf dem Seeweg.

kommen, weil es dort schon dunkel ward, und die vollste Nacht war da, ehe wir Stralsunds Hafen erreichten. Alle Thore waren geschlossen, jeder suchte erst einen erfrischenden Bissen, dann seine beklommene Schlafstelle, und erst den folgenden Tag sollten wir den lieben Boden betreten.«²²

Aus Swedenborgs Reiseaufzeichnungen geht hervor, dass er am 5. August 1743 von Ystad absegelte. Als er am 6. August Stralsund erreichte, waren ihre Tore bereits geschlossen, denn er konnte die Stadt erst am Morgen des 7. August betreten. Seine Überfahrt war somit eine durchaus noch durchschnittlich schnelle, denn im allgemeinen dauerte sie einen vollen Tag. Bei günstigem Wind konnte man aber auch mit einer kürzeren Dauer von neun bis zwölf Stunden rechnen. Die größte Geschwindigkeit erreichte am 28. Februar 1699 die Postyacht »Resande Man« mit einer Dauer von nur acht Stunden für die Überfahrt. Andererseits brauchte man bei Gegenwind oft zwei bis drei Tage, zuweilen sogar fünf bis sechs.²³

Möglicherweise kam Swedenborg zunächst beim Wittower Posthaus im Norden der Insel Rügen an. Es wurde 1684 im südlichen Teil des Bug, der westlichsten Landzunge der Halbinsel Wittow, errichtet.²⁴ Gegen diesen Zwischenaufenthalt ist allerdings einzuwenden, dass Swedenborg im Hafen von Stralsund offenbar nach Schließung der Stadttore ankam, was er doch leicht hätte vermeiden können, wenn er im Wittower Posthaus übernachtet hätte. Daher könnte Swedenborgs Postyacht auch direkt bis Stralsund gesegelt sein.

In der Festung Stralsund

Als Swedenborg am Morgen des 7. August 1743 Stralsund betrat, war er noch immer in Schweden. Im Westfälischen Frieden 1648 wurde das Herzogtum Pommern geteilt. Während Hinterpommern an das Kurfürstentum Brandenburg fiel, erhielt Schweden ganz Vorpommern und Rügen, das Mündungsgebiet der Oder und einen Streifen östlich derselben. Das war Schwedisch-Pommern. Seit 1720, seit dem Frieden von Stockholm zwischen Schweden und Brandenburg, bestand diese schwedische Provinz allerdings nur noch aus Rügen und dem vorpommerschen Gebiet nördlich der Peene. Und Stralsund, eine der Hauptfestungen des Landes, war von 1720 bis zum Wiener Kongress 1815 die Hauptstadt dieser Provinz.

Mit Stralsund verband Swedenborg aufregende Erinnerungen aus seiner Jugend. Karl XII. erreichte diese Festung nach einem vierzehntägigen Gewalttritt durch Europa in der Nacht vom 10. auf den 11. November 1714 und brachte dorthin den Krieg. Am 12. Juli 1715 begann die Belagerung Stralsunds. Swedenborg, der von seiner Bildungsreise heimkehren wollte, konnte gerade noch rechtzeitig nach Südschweden entkommen. In seinen Reiseerinnerungen schrieb er später: »Ungefähr um die Zeit, als die Belagerung anfang, gelang es mir unter der göttlichen Vorsehung, einen Platz zur Rückfahrt nach Hause in einem Yachtschiff zu erhalten«.

Knapp 30 Jahre später ist Swedenborg nun wieder in Stralsund und es scheint so, dass er bei dieser Gelegenheit auch seinen Erinnerungen an Karl XII. und den Großen Nordi-

²² Arndt 1806, Seite 275–277.

²³ Siehe Andrasch 1957, Seite 39.

²⁴ Siehe Schmidt 2000, Seite 9–18.

schen Krieg (1700–1721)²⁵ nachgeht. Ganz offensichtlich ist das der Fall bei seinem Besuch des Hauses, »in dem Karl XII. gewohnt hat«. Vermutlich handelt es sich dabei um das Bohnstädtische Haus in der Badenstraße 32, das der König 1714 bewohnt hatte und das 1774 von dem Kaufmann Carl Friedrich Bohnstedt erworben wurde.

Auch seine Inspektion der Befestigungsanlagen ist vermutlich in diesen Zusammenhang einzuordnen. Swedenborg berichtet, er habe die Festung »vom Badentor bis zum Franken-, Tribseer- und Kniepertor« gesehen. Stralsund hatte zehn Tore, die in Wasser- und Landtore unterschieden wurden. Die Wassertore waren von Nordwesten nach Südosten das Fährtor, das Semlower Tor, das Badentor, das Heilgeisttor, das Langentor und das Frankentor. Die Landtore waren von Nord nach Süd das Kniepertor, das Hospitaler Tor, das Kütertor und das Tribseer Tor. Swedenborg hat also zunächst die Wasser- und dann die Landtore (diese von Süd nach Nord) in Augenschein genommen.

Politisches Interesse scheint bei der Besichtigung des Meyerfeldtschen Palais bestimmend gewesen zu sein. Stralsund war 1720 nach einer fünfjährigen Zugehörigkeit zu Dänemark wieder zu Schweden gekommen. Da den Schweden allerdings nur noch Vorpommern und Rügen gehörte, mussten sie ihren bis dahin in Stettin gelegenen Regierungssitz neu festlegen. Die Wahl fiel auf Stralsund. Im Zuge dieser Veränderungen ließ sich Johann August Meyerfeldt (1664–1749), der von 1713 bis 1748 Generalgouverneur²⁶ von Schwedisch-Pommern war, von dem berühmten schwedischen Architekten Cornelius Loos (1686–1738) in den Jahren 1726 bis 1730 ein Wohn- und Regierungsgebäude in der Badenstraße 17 bauen, das sog. Meyerfeldtsche oder auch Schwedenpalais. Auch seine Nachfolger nutzten das Gebäude später noch als Amtssitz.

In Stralsund, Rostock und Wismar besichtigte Swedenborg alle Kirchen und sah somit einige der bedeutendsten Werke der Norddeutschen Backsteingotik, die heute zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören. In Stralsund besichtigte er die Nikolai-, die Jakobi- und die Marienkirche. Die St.-Nikolai-Kirche am Alten Markt wird erstmals 1276 erwähnt. Reisehandbücher und Lexika aus dem 18. Jahrhundert weisen auf den Taufstein von 1732, den Hochaltar und die Gräber hin. Sehenswert sind aber auch die erstmals 1307 erwähnte Plastik der Anna selbdritt und die 1394 vollendete astronomische Uhr. Die St.-Jakobi-Kirche wird erstmals 1303 erwähnt. Bei der Belagerung 1628 durch Wallenstein wurde sie von 30 Kanonenkugeln getroffen. Schwere Schäden richteten auch die Belagerungen von 1678 und 1715 an. In den Jahren 1733 bis 1738 wurde eine Orgel eingebaut. Die St.-Marien-Kirche wird erstmals 1298 erwähnt. Swedenborg sah sie bereits mit der barocken Kirchturmhaube von 1708, die sie auch heute noch hat. Der Reisende des

²⁵ Erinnerungen an den Großen Nordischen Krieg kamen ihm wenige Tage später bei der Besichtigung von Gadebusch.

²⁶ Ein Generalgouverneur, der stets ein Adliger und Mitglied des Reichsrates war, regierte als oberster ziviler und militärischer Beamter der schwedischen Krone. Anfangs residierten die schwedischen Generalgouverneure in Stettin. Als Schweden nach Beendigung des Nordischen Krieges jedoch Stettin und andere Teile Vorpommerns abtreten musste, wurde der Regierungssitz nach Stralsund verlegt. Schon 1715, als sich Swedenborg am Ende seiner Bildungsreise in Stralsund befand, war Johann August Meyerfeldt Generalgouverneur; 1743 war er es immer noch. Nach Meyerfeldt waren Axel Löwen von 1748 bis 1766 und Hans Henrik von Lieven von 1766 bis 1772 Generalgouverneure.

18. Jahrhunderts wurde auf die 1659 eingebaute Orgel von Friedrich Stellwagen und die Gemälde hingewiesen.²⁷

Der Ingenieur Swedenborg wird sichtbar, wo er seine Aufmerksamkeit der Wasserkunst²⁸ zuwendet. Sie bestand seit 1690 und befand sich vor dem Kütertor. Näheres zur Konstruktion entnehme ich einem Reisebericht von 1755: Die Wasserversorgung Stralsunds durch das Bauwerk »geschieht vermittelst eines Rades, welches von vier Pferden umgetrieben wird; das Wasser wird zuerst durch vier Pumpen einen Stock hoch in dem Gebäude hinauf gezogen; ferner von da mit vier andern in den zweyten; hier wird es in einem viereckigen Gefäße gesammelt und fällt wieder durch sechs Röhren auf eine mit dem Wasser in den Festungsgraben ebene Fläche hinunter; so dann weiter in die unterirdische Röhren, durch welche dasselbe zu den Brunnen in der ganzen Stadt geleitet wird.«²⁹

In Stralsund suchte Swedenborg die folgenden Personen auf: Klaus Philipp Freiherr von Schwerin (1689–1748), der seit 1737 Oberst des Garderegiments von Stralsund und seit 1743 dessen Kommandant war.³⁰ Johann Wilhelm Löper (1680–1752), der 1738 zum Superintendenten der Stralsunder Kirchen berufen wurde.³¹ Und den Postdirektor Crivits; Stralsund war die Zentrale des schwedischen Postwesens in Vorpommern.³² Außerdem stattete Swedenborg Karl Jesper Benzelius (1714–1793) einen Besuch ab, den zweiten Sohn von Erik Benzelius und Anna Swedenborg. 1743 und 1744 unternahm er seine zweite Auslandsreise, wohnte vor allem in Helmstedt, wo er seine historisch-theologische Dissertation³³ unter Johann Lorenz von Mosheim machte.

Mit der schwedischen fahrenden Post von Stralsund nach Hamburg

Die in Swedenborgs Aufzeichnungen genannten Stationen seiner Reise von Stralsund nach Hamburg stimmen mit denjenigen der schwedischen fahrenden Post in den Hand-

²⁷ »Die Hauptkirche zu St. Nicolai enthält einen schönen Taufstein und Altar, auch viele Grabmäler und Alterthümer; die zu St. Marien ist wegen ihrer Bauart, guten Gemälde, und vortrefflichen Orgel, sehenswerth.« (Hübners Staats-Zeitungs-Conversations-Lexicon 1782, Spalte 2471). Vgl. auch Handbuch für Reisende aus allen Ständen, 1784, Seite 549.

²⁸ Eine Wasserkunst im hier gemeinten Sinne ist ein System zur Wasserversorgung für Städte.

²⁹ Apelblad's Reise durch Pommern und Brandenburg im Jahr 1755, Seite 11f. Siehe auch: Carl Ferdinand Fabricius, *Die Stadt Stralsund: Verfassung und Verwaltung*, Stralsund 1831, Seite 95.

³⁰ Das Haus der Königlichen Kommandantur ist in Stralsund am Alten Markt noch heute zu sehen. Zwischen 1628 und 1815 residierten hier die 36 schwedischen Kommandanten der Festung Stralsund. Ab 1745 wurde es zum dreigeschossigen Traufenhaus mit abgewalmtm Steildach umgebaut. Das Giebeldreieck erhielt das schwedische Wappen. Auch später wurde das Gebäude vom Militär genutzt, zuletzt bis 1990 als »Haus der Nationalen Volksarmee«. Seit 1999 befindet es sich in Privathand.

³¹ In der Stralsunder Nikolaikirche hängt ein »Catalogus Praeconum Verbi divini, qui fuerunt Stralsundii ad D. Nicol. inde a Reformatione Religionis facta inibi Anno 1523«. Diesem »Katalog der Prediger des göttlichen Wortes« sind biografische Informationen über »Johann Wilhelm Loeper« zu entnehmen: »Stargard nat. 1680 Past. castr. 1701. Praep. Public 1709 Theol=et Ebr: L. Prof in Gymnas. Sedimensi et ibid. Archid. Mar. 1725. Sup. et Past. Nicol. Sundens. 1738. Doct. Theol. 1739 Fub. cel. 1751. ob. 1752«.

³² 1736 wurde ein zweigeschossiges Trautenhaus als Königlich-Schwedisches Postkontor in der Mühlenstraße erbaut. Der Postverkehr erfolgte im Erdgeschoss und durch einen kleinen Schalter in der Hofdurchfahrt. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde es erweitert und aufgestockt. In diesem Zustand ist es heute in der Mühlenstraße 42 zu sehen. Dem Postkontor stand der Königlich-Schwedische Postkommissar vor.

³³ C. J. Benzelius, *Dissertatio historico-theologica de Johanne Dvraeo, pacificatore celeberrimi maxime de actis eius Svecanis quam consensu venerandae Facultatis theologiae in ilvstri Academia Ivlia praesidente magnifico prorectore Jo. Laurentio Moshemio ... pro svmmis in Theologia Honoribvs consequendis in Ivleo Maiori ... publicae censurae subjiciet Carolus Jesper Benzelius, Helmstadii, Typis P. Dieterici Schnorrii, 1744.*

büchern der Zeit überein. Der Postcommissarius Franz Maximilian Diez beispielsweise gibt in seinem 1795 erschienenen Postbuch die folgende Route an: Stralsund, Berenhagen, Damgarten, Ribnitz, Rostock, Altcarin, Wismar, Gadebusch, Ratzeburg, Trittau, Hamburg.³⁴ Swedenborg bediente sich also für die Strecke Stralsund-Hamburg der schwedischen fahrenden Post. Zu ihrer Einrichtung im 17. Jahrhundert kann das Folgende gesagt werden: Schon 1675, beim ersten ernsthaften Versuch, die Seepost zwischen Ystad und Stralsund einzurichten, trat die Absicht hervor, diese Postlinie bis Hamburg zu führen, denn die Linie über die Ostsee sollte ja ein Ersatz für die stets gefährdete Verbindung durch Dänemark sein. Die Absicht war zehn Jahre später Realität. Am 4. März 1684 unterschrieben der Landrentmeister Martin Klimkow und der Wismarer Postinspektor Johann Cannolt einen Revers, in dem sie sich verpflichteten, »so bald wie möglich diese fahrende Post ein- oder zweimal in der Woche einzurichten«, jedoch nur von Hamburg bis Rostock. Daraufhin richtete Karl XI. am 7. März 1684 ein Schreiben an alle in Frage kommenden Fürsten und Städte, um der neuen Post den freien Durchgang zu verschaffen. Mitte Januar 1685 setzten Klimkow und Cannolt die fahrende Post in Gang. Zwischen Stralsund und Rostock, dem anderen Teilstück der Strecke, bestand seit alter Zeit eine reitende Post, die der Stralsunder Postmeister auf seine Kosten unterhielt. Die anfänglichen starken Bedenken desselben gegen die Umgestaltung der reitenden zu einer fahrenden Post wurden überwunden, und so konnte Anfang 1685 die neue Post in Gang gesetzt werden.³⁵

Die Reise von Stralsund nach Hamburg dauerte vom 9. bis 12. August 1743. Unterwegs legte Swedenborg (fahrplanbedingt?) Zwischenaufenthalte in Rostock, Wismar und Gadebusch ein. In Rostock und Wismar besichtigte er die Kirchen. In Rostock acht, fünf größere und drei kleinere. Dazu das Folgende aus Zedlers Universallexikon³⁶:

»In der alten Stadt sind die Kirchen St. Peter, St. Nicolas und St. Catharine, samt dem ruinirten Juristen-Collegio. Von ihr wird die mittlere durch einen Arm der Warne unterschieden, darinnen unserer Frauen und St. Johannis-Kirche nebst dem Rath-Hause befindlich. In der neuen Stadt ist St. Jacobs Stiff, wie auch die Kirche zum heil. Geiste, St. Michael, zum heil. Creutz, wobey ein Nonnenkloster, und die übrigen Collegia von der Universität.«³⁷

Wismar gehörte von 1648 bis 1803³⁸ zum Königreich Schweden. Es war sogar ein zentraler Ort der Schwedenzeit in Norddeutschland, denn hier war das höchste Gericht für die schwedischen Gebiete südlich der Ostsee ansässig. Swedenborg zählt sechs Kirchen in Wismar, gemeint sind die St. Marien-Kirche, die St. Nicolai-Kirche, die St. Georgen-Kirche, die Heilig-Geist-Kirche, die Grau-Mönch-Kirche und die Schwarze-Kloster-Kirche. Die Marien- und die Georgenkirche seien die besten. Die ehemalige Rats- und Hauptpfarrkirche St. Marien wurde 1250 erstmals erwähnt. Von ihrem 80 Meter hohen

³⁴ Diez 1795, Seite 228f. Ebenso Allgemeines Post- und Reise-Handbuch, 1805, Seite 54.

³⁵ Siehe Engelhardt 1926, Seite 68-85; Matthias 1832, Seite 212-214.

³⁶ Das von Johann Heinrich Zedler verlegte Universal-Lexicon ist mit Abstand das umfangreichste enzyklopädische Werk, das im Europa des 18. Jahrhunderts hervorgebracht wurde.

³⁷ Zedler, Band 32, Spalte 1057.

³⁸ 1803 verpfändete das Königreich Schweden Wismar mit dem Malmöer Pfandvertrag für 99 Jahre an das Herzogtum Mecklenburg-Schwerin. Damit endete die schwedische Herrschaft über die Stadt de facto. Endgültig fiel sie jedoch erst 1903 an Deutschland zurück, als Schweden vertraglich auf die Einlösung des Pfandes verzichtete.

Turm konnte man weit in die Ostsee sehen. 1945 wurde sie durch Luftangriffe schwer beschädigt, was dem DDR-Regime 1960 den Anlass zur Sprengung des Kirchenschiffes bot. Nur der Turm blieb stehen. In unmittelbarer Nachbarschaft steht die St. Georgenkirche, die im Zweiten Weltkrieg ebenfalls schwer beschädigt wurde, seit 1990 aber wieder aufgebaut werden konnte.

Die Besichtigung von Gadebusch ist Ausdruck der Erinnerungen Swedenborgs an den Großen Nordischen Krieg (1700–1721) und insbesondere an Graf Magnus Stenbock (1665–1717). In der Schlacht bei Gadebusch am 20. Dezember 1712 siegten die von Feldmarschall Stenbock geführten schwedischen Truppen gegen die verbündeten dänischen und sächsischen Truppen. Das war der letzte bedeutungsvolle Sieg Schwedens in diesem Krieg. Bereits nach der Schlacht von Helsingborg 1710, ebenfalls unter der Führung von Stenbock, hatte Swedenborg einen »Festlichen Applaus«³⁹ verfasst.

Am 12. August 1743 kam Swedenborg in Hamburg an und wohnte im Kaiserhof. Das Gasthaus und spätere Hotel zum Kaiserhof wurde 1619 erbaut und stand Am Ness 10. 1873 wurde es abgerissen. Sein Renaissance-Giebel ist aber noch zu sehen, – im Museum für Kunst und Gewerbe.⁴⁰

In Hamburg besichtigte Swedenborg nicht – wie in Rostock und Wismar – Kirchen, sondern besuchte Persönlichkeiten, allen voran den schwedischen Thronfolger Adolf Friedrich. Dazu die folgenden biografischen Informationen: Adolf Friedrich (1710–1771), Herzog von Holstein-Gottorf, war am 23. Juni 1743 – einen Monat vor Swedenborgs Abreise von Stockholm – zum schwedischen Thronfolger gewählt worden. 1751 wurde er nach dem Tode von Friedrich I. (1676–1751) König von Schweden. Swedenborg wurde auch seinem Bruder Friedrich August von Schleswig-Holstein-Gottorf (1711–1785) vorgestellt. Carl Friedrich Hamilton (1705–1753) war Hofmarschall. Und in dieser Funktion begleitete er Adolf Friedrich.⁴¹ Esbjörn Christian Reuterholm (1710–1773) war 1743 Hofjunker, dann ab 1744 Kammerherr und schließlich Hofmarschall. Von 1765 bis 1772 war er (mit einer Unterbrechung) Reichsrat.⁴² Martin Triewald (1691–1747) war »ein in Mechanick und Physick berühmter Schwed«⁴³. Er taucht in der Literatur oft als »Captain of Mechanics, and Military Architect to his Swedish Majesty« auf. Johann Friedrich König (1690–1759) war der schwedische Postkommissar in Hamburg. 1738 wurde er schwedischer Bevollmächtigter und 1747 Konsul in Hamburg.⁴⁴

³⁹ *Festivus Applausus in Victoriā quam Celsissimus Comes Magnus Stenbock de Danis ad Helsingburgum 1710. Mart. reportavit* (Festlicher Applaus über den Sieg, den der so hervorragende Graf Magnus Stenbock über die Dänen in Helsingborg im März 1710 errungen hat).

⁴⁰ Heinz Duthel, *Die grosse Geschichte der Freimaurerei: Freimaurerei Rituale und Grade*, 2012, Seite 527. Ein Reiseführer von 1713 vermerkt: »Der grosse Kayser-Hof bey Rath-Hause. Allwo nicht nur hohe Standes-Personen sehr vergnügte Einkehr nehmen / sondern auch Mittags sowohl als Abends einige Tafeln mit vornehmen oft Fürstlichen Personen angetroffen werden.« (*Die vornehmsten Europäischen Reisen*, 1713, Seite 168).

⁴¹ Documents III, Seite 1065.

⁴² Biographische Informationen in Documents III, S. 1066 (als Geburtsjahr wird irrtümlich 1716 angegeben); Fortgesetzte Neue Genealogisch-Historische Nachrichten, 1774, Seite 150.

⁴³ Zedler, Band 45, Spalte 733-734. Biografische Informationen auch in Documents III, Seite 1066. Dort wird zudem die Möglichkeit in Betracht gezogen, dass der Triewald, den Swedenborg 1743 in Hamburg traf, ein Sohn von Samuel Triewald (1688–1742) gewesen sein könnte. Doch der hat unverheiratet gelebt (Kästner 1751, Seite 62).

⁴⁴ Documents II, Seite 82.

Durch das Herzogtum Bremen in die Reichsstadt Bremen

Am 17. August 1743 reiste Swedenborg aus Hamburg ab, um sein nächstes Etappenziel zu erreichen, die Reichsstadt Bremen. Die Strecke führte durch das Herzogtum Bremen. Im Westfälischen Frieden 1648 wurde das Erzstift Bremen säkularisiert. Das dadurch entstandene Herzogtum Bremen kam zusammen mit dem ebenfalls säkularisierten Herzogtum Verden als Territorium Bremen-Verden mit Verwaltungssitz in Stade an Schweden. 1712 ging es durch Eroberung an Dänemark, das es jedoch bereits 1715 an Hannover verkaufte, dem es Schweden 1719/1720 abtrat. Das war die politische Situation, in der Swedenborg 1743 durch das Gebiet reiste. Als erstes (und leider auch einziges) Zwischenziel nennt er Buxtehude. Zur vollständigen Rekonstruktion seines Weges müssen wir Reiseführer des 18. Jahrhunderts zur Hand nehmen, die uns die folgenden Routen anbieten: Hamburg, Blanckenese, Krantz (erste Station im Herzogtum Bremen), Buxtehude, Kloster Seven; und von dort entweder über Ottersberg nach Bremen oder über Fischerhude und Oberrn Neuland nach Bremen.⁴⁵

Die Fahrt bis Buxtehude führte Swedenborg durch »die entzückendste Landschaft«, die er in Deutschland gesehen habe. »Es ging andauernd durch einen Garten von Äpfel-, Birnen-, Pflaumen-, Walnuss-, Kastanienbäumen, Linden und Ulmen.« Das ist seine Beschreibung des Alten Landes, heute mit einer Fläche von 14000 Hektar das größte zusammenhängende Obstanbaugebiet Europas. Doch bereits im 18. Jahrhundert wurde dort viel Obst angebaut, wie auch Philipp Andreas Nemnich (1764–1822), ein anderer Reisender jener Zeit, zu berichten wusste:

»Vom disseitigen (Hamburger)^{TN} Ufer sezen die feinen und uneigennütigen Blankeneser den Reisenden über die Elbe in den Estefluss, und eine kleine Streke hinauf steigt man, der Este zur Rechten, beym Kranz aus, und kommt ins sogenannte Alte Land. Das Alte Land liegt im Herzogthum Bremen, und ist eine eingedeichte Marschgegend von ungefehr drey Quadratmeilen. Den Namen führt es im Gegensatz vom Neuen Land (z. B. im Kedingischen), welches, als ein späterer Zuwuchs, erst in den folgenden Zeiten eingedeicht worden ist. Der Boden ist fett und thonartig, und trägt verschiedene Getreidearten und Feldfrüchte; insonderheit aber wird viel schönes Obst gezogen.«⁴⁶

Swedenborg war ein Gartenliebhaber. In seiner Welt, in der das sichtbare Natürliche ein Abbild des (vorerst noch) unsichtbar Geistigen ist, stehen die irdischen Gärten für das Paradies. Auf seinen Reisen hatte er immer ein offenes Auge für die Gartenkultur. In Paris schaute er sich die Französischen Stadt-Gärten an, den Jardin du Luxembourg und den Jardin du Roi (den heutigen Jardin des Plantes). Im Rom bewunderte er den Gärten der Villa Borghese, der Villa Ludivisi und der Villa Pamphili. Mit spürbarer Begeisterung beschrieb er den Park von Schloss Sturefors in Schweden.⁴⁷ Diese Aufgeschlos-

⁴⁵ Siehe: The Grand Tour, Vol. II, 1749, Seite 112 und: Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1713, Seite 112. Zur zweifachen Streckenführung nach Kloster Seven siehe: »man kann aber auch ... bey guten Wege von Kloster Seven aus gleich über das Moor, ohne Ottersberg zu berühren, nach Bremen gelangen.« (Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1792, Seite 130).

⁴⁶ Nemnich 1800, Seite 1.

⁴⁷ »Wir machten einen vergnüglichen Ausflug nach Schloss Sturefors, ungefähr eine schwedische Meile von Linköping entfernt. Einst von Graf Piper erbaut, gehört es nun seiner Witwe ... Das Empfehlenswerteste an diesem Schloss ist seine (landschaftliche) Lage, die wunderschön ist, und geeignet, das Gemüt zu erheitern und zu er-

senheit für die Schönheit und Bedeutung der kultivierten Erde wird auch der Grund dafür gewesen sein, dass er sein eigenes Anwesen in Stockholm an der Hornsgatan als einen Garten gestaltete. Von seinem Freund Carl Robsahm hat sich ein Bericht über Swedenborgs Liegenschaft erhalten, in dem es heißt:

»Der grössere Teil des Gutes im Westen bildet einen beträchtlichen Garten mit einer Auswahl junger Fruchtbäume, Blumen und Gemüse und auch Lindenbäume, die in einer ununterbrochenen Anordnung im Hausgarten und im Vergnügungsgarten standen.«⁴⁸

Vom Alten Land vor Buxtehude ging es weiter zum Kloster Seven, einem sog. Flecken im Herzogtum Bremen, der seinen Namen von einem ehemaligen Benediktinerinnenkloster hatte⁴⁹ und etwa auf halbem Wege zwischen Elbe und Weser lag.

Am 18. August 1743 kam Swedenborg in der Reichsstadt Bremen an. In seinen Reise-notizen erwähnt er die guten Wälle, die Vorstädte, die elf Wassermühlen bei der Brücke, das Rathaus, den großen Roland, die Nikolaikirche und den Dom sowie das Hospital. Einem Reiseführer von 1713 entnehmen wir ergänzend die folgenden Informationen:

»Bremen, ist eine grosse und feste An-See-Stadt, an der Weser, welche mitten durch fliesset, und die Alte von der Vor-Stadt scheidet. Worüber eine Brücke, so 168 Schritte lang. Die grosse Wasser-Kunst, wobey 11 Wasser-Mühlen, sind sehens werth. Der auf dem Marckt stehende Roland ist zwar in grossem Ruff, kommt aber dem Wedeler bey weiten nicht bey. Die Dohm-Kirche ist Schwedisch, und halten die Lutheraner ihren Gottesdienst darinnen; die übrigen Kirchen sind dem Reformirten Gottesdienst gewidmet. Das Rath- und Zeug-Haus, die Börse, so schön bedeckt, wie auch der Schütting oder Schipper-Gesellschaft, wo man innerhalb beym Auftritt auf die Treppen von einem geharnischten Ceremonien-Meister complimentirt wird, lassen sich noch wohl sehen. Die Liebhaber der Antiquitäten und Curiositäten, finden ihr Contentement beym Herrn Johann Heinrich Eggeling. Es ist auch daselbst ein berühmtes Gymnasium. Logiret im Schwan, in Pepers Haus aufm Dohms Kampff.«⁵⁰

Auf sandigen Wegen durch die Grafschaft Oldenburg

Am 20. August 1743 verließ Swedenborg Bremen, um durch die Grafschaft Oldenburg bis an die Grenze zu den Vereinigten Niederlanden zu gelangen. Die Grafschaft Oldenburg existierte von 1108 bis 1774. Sie stand von 1667 bis 1773 – somit auch während der Reise Swedenborgs – unter der Herrschaft der Könige von Dänemark, die aus Oldenburg stammten. Christian, der ältere Sohn von Graf Dietrich von Oldenburg (1390–1440), wurde 1448 als Christian I. zum König von Dänemark und 1460 zum Landesherrn der Herzogtümer Schleswig und Holstein gewählt. 1667 erbt diese Linie auch Oldenburg, das seitdem in Personalunion mit der Krone Dänemarks verbunden war. Von 1730 bis zu seinem Tode 1746 war Christian VI. König von Dänemark und daher auch Graf von Oldenburg.

freuen, denn sie leitet das Auge durch die Weite der Seen, Flüsse, Wiesen und Felder bis in die Wälder.« (Doc. 205, 15. Mai 1733).

⁴⁸ Russel Lyman, *Swedenborgs Liegenschaft*, in: OT 4 (2009), Seite 199. Jonathan S. Rose verglich sogar Swedenborgs gesamte Theologie mit seinem Garten in Stockholm (in: ders., *Swedenborg's Garden of Theology*, West Chester, 2010).

⁴⁹ Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1783, Seite 145.

⁵⁰ Die vornehmsten Europäischen Reisen 1713, Seite 116f.

Die Reise von Bremen über Leer nach Neuschanz erfolgte in einer offenen Kutsche, »kaum besser als ein gewöhnlicher Wagen«⁵¹. Eine Vorstellung von dieser Wegstrecke gibt uns Thomas Nugent (ca. 1700–1772), der heute vor allem wegen seiner Reiseführer zur »Grand Tour«, der damals besonders bei jungen Adelligen beliebten Bildungsreise durch Europa, bekannt ist. Wir, die wir Swedenborgs Reise nachvollziehen wollen, müssen beim Lesen der folgenden Übersetzung aus dem Englischen beachten, dass Swedenborgs Weg hier in der aus unserer Sicht verkehrten Richtung beschrieben wird, nämlich von Neuschanz nach Hamburg.

»Diejenigen, die nach Hamburg reisen wollen, müssen (sofern sie keine eigene Kutsche besitzen) mit dem Postwagen nach Leer fahren, das eine gute, große Marktstadt in Ostfriesland ist und an der Ems liegt. Die Frachtgebühr nach Leer beträgt einen Gulden und zehn Stüwer. In Leer gibt es ein gutes Gasthaus, genannt *Der Prinz*, von dort geht der Postwagen nach Bremen ab. Hier nimmt man seinen Platz nach Bremen ein, für den man fünf Gulden und drei Stüwer zahlt. Da der Landstrich von hier bis (zur Grafschaft oder Stadt?) Oldenburg sehr schlecht und (die Strecke dementsprechend) wenig genutzt wird, ist es kein Fehler, etwas Proviant mit in den Wagen zu nehmen. Der Wagen fährt von Leer gegen zwei Uhr nachmittags los und erreicht Grotsander gegen sechs Uhr. Dieser Ort ist nur ein Flecken, wo es einen Gasthof gibt, bei dem der Postillion die Pferde wechselt. Hier verlässt man Ostfriesland und kommt in die Grafschaft Oldenburg. Der Wagen von hier bis (zur Stadt) Oldenburg kommt nur langsam voran, denn die Straßen sind sehr sandig. Gegen elf Uhr nachts erreicht man eine miserable Gaststätte, Blexhausen genannt, wo die Passagiere drei oder vier Stunden ruhen dürfen. Gegen acht Uhr am nächsten Morgen erreicht der Wagen Oldenburg, die Hauptstadt der Grafschaft gleichen Namens und dem König von Dänemark untertan. Hier werden die Pferde gewechselt, und nach einer einstündigen Pause geht es weiter nach Bremen. Gegen zwölf Uhr erreicht man Falkenburg (Valtenburg), einen großen Gasthof in einem Wald für sich allein, wo man speist. Anschließend kommt man in drei Stunden bis nach Delmenhorst, einer Stadt, die ebenfalls dem König von Dänemark untertan ist; und gegen sechs oder sieben Uhr nachts erreicht man Bremen. Das ist eine große, ansehnliche, herrschaftliche Stadt, die Hauptstadt des Herzogtums gleichen Namens, einer der besten Seehäfen in Niedersachsen, an der Weser gelegen, siebenzig Meilen südwestlich von Hamburg. Hier ruht man die ganze Nacht. Und am nächsten Morgen um zwölf Uhr geht es mit dem Postwagen weiter bis Hamburg, der den ganzen Tag und die Nacht unterwegs ist. Am folgenden Tag gegen ein Uhr erreicht man dann Hamburg. Die Kosten von Bremen nach Hamburg betragen zwei Reichstaler, das sind ungefähr sechs Schilling und sechs Pence, und der Wagen fährt regelmäßig am Mittwoch und am Donnerstag gegen elf Uhr morgens los.«⁵²

Swedenborgs Route von Bremen bis nach Leer führte ihn also über Delmenhorst, Falkenburg, Oldenburg, Blexhausen und Grotsander.

Über Leer und Leerort, die Swedenborg in seinen Reiseaufzeichnungen erwähnt, teilen uns zwei Quellen aus dem 18. Jahrhundert das Folgende mit:

»Leer oder Lier, Lera, ein schöner grosser Marckt-Flecken, nebst einem daneben liegenden festen Schlosse und Schantze, welche nach dem im Jahre 1611. errichteten

⁵¹ »This post-waggon (von Neuschanz nach Leer und Bremen) is not covered as in Holland, but is an open machine, very little better than a common cart.« (Nugent 1749, Seite 158).

⁵² Nugent 1749, Seite 158–159.

Osterhäusischen Vergleiche die General-Staaten von Holland zu besetzen haben, liegt in Ost-Frießland, an dem Flusse Ems, wo derselbe den Fluß Leda in sich nimmt, nicht weit von dem Dollert. ... Die Schantze heisset eigentlich Oert Ohrten oder Ort, und wird von einigen Haus-Ort, auch Leer-Ort oder Lier-Ort von dem dabey liegenden Flecken genannt, Lateinisch heisset sie Ortia oder Arx Lierortia.«⁵³

»Ort, oder Leer-Ort, heißt das eine Viertelstunde von Leer liegende alte Schloß, am Einfluß der Leda in die Ems, welches die Hamburger noch erbauet haben, aber anjetzt fortificiret, und mit einer Besatzung versehen ist. Dieselbe war bis Ao. 1744 Holländisch: nun ist sie Preußisch.«⁵⁴

Die Festung Leerort gehörte 1743 also gerade noch zu Holland. Seit 1611 waren dort Truppen der Vereinigten Niederlande einquartiert. Nachdem Ostfriesland 1744 von den Preußen übernommen wurde, räumten die Niederländer die Anlage. Zwischen 1754 und 1760 wurde sie von den Preußen geschleift, und heute sind nur noch kümmerliche Überreste im Deichvorland am Zusammenfluss von Ems und Leda zu sehen. Swedenborg befand sich nun also auf holländischem Boden. Nach Leerort erwähnt er Neuschanz, wobei als Zwischenstation Weener angenommen werden muss.⁵⁵

Durch die Vereinigten Niederlande mit der Treckschute

Die Republik der Sieben Vereinigten Provinzen, auch bekannt als Vereinigte Niederlande oder als Generalstaaten, war ein frühneuzeitliches Staatswesen auf dem Gebiet der nördlichen Niederlande und ein Vorläufer des heutigen Staates Niederlande. Sie ging 1581 aus der Rebellion der habsburgischen Niederlande gegen Philipp II. von Spanien hervor und erkämpfte sich im Achtzigjährigen Krieg (1568–1648) ihre vollständige Unabhängigkeit von den spanischen Habsburgern. Sie bestand bis 1795.

Swedenborg nennt als Zwischenstationen seiner Reise von Neuschanz nach Harlingen Gröningen (die Hauptstadt der Provinz Gröningen) und Leewarden (die Hauptstadt der Provinz Friesland). Daher muss er die folgende Route gewählt haben: Neuschanz, Winschoten, Gröningen, Strobusch, Dockum, Leuwarden, Franecker und Harlingen.⁵⁶ Von der Grenzfestung Neuschanz benötigte man zwei Stunden bis Winschoten. Von dort fuhr man »in einem Schuyt über Sydbroeck, welcher Weg wieder zwo Stunden beträgt, bis Gröningen drei Stunden.«⁵⁷ Von Gröningen fuhr man »nach dem Städtchen Strobusch (drei Stunden); von da bis Dokum, eine größere Stadt (drei Stunden), und endlich bis Leuwarden, abermals drei Stunden.«⁵⁸ Von Leuwarden konnte man in dreieinhalb Stunden bis Franecker und von da aus nach Harlingen gebracht werden.⁵⁹ Swedenborg reiste, wie in Holland üblich, in einer Treckschute. Dazu das Folgende aus zwei Berichten der 1780er Jahre:

⁵³ Zedler, Band 16, Seite 0683, Spalte 1343-1344.

⁵⁴ Hübners Allgemeine Geographie, 1773, Seite 805.

⁵⁵ »Eine halbe Stunde von dem ... Flecken Leer, bei Leerort, ist die Ueberfahrt bei Ems. Auf der andern Seite dieses Flußes komt man über Wener (eine Meile von Leer) bis Neuschanz, noch eine Meile weiter.« (Etwas über Holland, 1781, Spalte 245).

⁵⁶ Siehe: Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1713, Seite 115.

⁵⁷ Etwas über Holland, 1781, Spalte 251.

⁵⁸ Etwas über Holland, 1781, Spalte 255.

⁵⁹ Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1713, Seite 122.

»Die Treckschuyten sind längliche Fahrzeuge, mit einem 7 Fuß hohen Häuschen, die ohngefähr 30 Fuß lang, und 6 breit sind. Das Häuschen reicht nicht bis an beyde Enden, und ist so wenig gewölbt, daß man oben darauf gehen kann. Es theilt sich in zwey Haupträume, wovon der vordere länger, und der hintere, das Roef genannt, der kleinere ist. Im vordern sind drey Reihen Bänke, und die Fensterlöcher mit ledernen Vorhängen zugedeckt. Hier halten sich die gemeinen Reisenden auf, weil der Platz wohlfeiler ist, auch wird das Gepäc dahin gebracht. Der kleinere Theil, oder das Roef, hat doppelte Thüren von hinten, und ist ein artiges Zimmer, darinn acht Personen auf den gepolsterten Bänken sitzen können. Es ist grün angestrichen, in beyden Seitenwänden ein Glasfenster, und gegen der Thüre über ein Hängetisch, nebst einem Spiegel und ein paar Spucknäpffen, und Wandleuchtern angebracht. Das Steuerruder steht vor der Thüre des Roefs, und am andern Ende eine Art Mast, über dessen Spitze ein langes Seil läuft, das bey dem Roef befestigt wird, und hin an das Ufer nach dem Pferde reicht, darauf ein Kerl, meist ein junger Bursche, het dagertje genannt, sitzt. Von aussen ist das Schuyt grün und roth gemahlt, und der Deckel mit einem Guß überzogen, in dem kleingestoßene Seemuschelschaalen eingestreut sind. Das Pferd läuft stündlich zwey Lieues oder eine deutsche Meile, gleichwohl merkt man bey aller Geschwindigkeit, wegen des sanften Gangs, kaum, daß man fortkommt. Wenn sich zwey begegnen, so wissen sie so gut auszuweichen, daß sie hart aneinander hinstreichen, ohne anzustossen. Ein solches Schuyt ist immer voll Menschen, weil die Reise im großen Raum wohlfeil, und alles Taxmäßig bestimmt ist. Ein Platz im Roef ist theurer. Wer das Roef allein haben will, muß es etliche Stunden, oder den Tag zuvor, bestellen, aber auch diese Bequemlichkeit desto theurer bezahlen. Jeder Platz im Roef kostet z. E. von Delft nach dem Haag, welches drey deutsche Meilen sind, die man in drey Stunden zurücklegt, zwölf Stuiver, wofür man zugleich einen Centner am Gepäcke frey hat.«⁶⁰

»Vor dem Regen und Wind ist man (in den Schuyten)^{TN} sicher; denn es ist inwendig alles bedeckt, und auf allen Seiten zu. Das ganze ist von Holz; keine Fenster daran; sondern nur auf beiden Seiten Thüren zum Eingang und in der Mitte auf jeder Seite eine Luke, um die Waaren hinein zu bringen; jedoch wird nicht viel schwere Bagage angenommen. Die Fracht eines Mantelsacks kostet gewöhnlich auf jede Station 2, auch 3 bis 4 Stüber; weiter hin in Holland gar nichts; aber ein Kuffer kostet immer viel mehr. Jedoch darf der Schiffer niemals mehr fordern, als die Verordnung mit sich bringt. In dem Schuyt steht in der Mitte ein langer schmaler Tisch, darauf man die Bagage zu legen pflegt; man sitzt auf Bänken, die an der Wand befestigt sind, und findet allerwegen Armenbüchsen, einen hangenden Leuchter, darin des Abends ein Kaars (Kerze) oder Talklicht angesteckt wird. Bisweilen ist es auch nur eine Maschine⁶¹ von Töpfererde, darin vier oder fünf Löcher sind, um ein Licht hinein zu stecken. Ferner so fehlt auch niemals, nach der holländischen pralerischen Reinlichkeit, ein Maschine von Blech, Porcellain oder Silber, so einem Blumentopfe gleicht, Quispedor genannt wird, und zum Ausspeien dienet; man findet dergleichen allerwärts, nicht allein im Schiffe oder in den Wirthshäusern, sondern in allen Gesellschaften, beim Thee- und Eßtische, NB. auf dem Tische stehend. Oben auf den Schuyten ist ein unbequemes Verdeck; es können aber ein Paar Personen beim Steuerruder stehen. An dem Mastbaum, den die Schiffer wegen der so häufig zu passirenden Brücken oft niederlassen müssen, ist in der Mitte eine Leine angemacht, die hinten bei dem Steuerruder befestigt ist, und die vorne von einem Pferde gezogen wird, daher der

⁶⁰ Handbuch für Reisende aus allen Ständen, 1784, Seite 93–94.

⁶¹ Maschine bedeutet hier soviel wie Vorrichtung.

Name Treck- oder Ziehschuyt. Auf diesem Pferde sitzt hier herum ein kleiner Junge; weiter hin ein großer Kerl, so beide Jagerge oder Jongie genannt werden, und 1, 2 bis 4 Deuten Trinkgeld bekommen. Diese Leute sehen gemeiniglich sehr zerlumpt aus; reiten in Schuhen, ohne Sattel und Steigbügel, und haben in Westfriesland ein altes Kühhorn, in welches sie jämmerlich blasen, wenn's fortgehet, oder wenn sie durch ein Dorf kommen, damit die Leute es hören und Briefe bestellen können. Will man an einem Orte früher anlangen, so darf man nur dem Schiffer sagen, daß man an der Jagerge einige Stüber Trinkgeld geben will, so geht es gleich geschwinder. Noch ist von den Schuyten anzumerken, daß, ob zwar jedermann Toback darin raucht, man es gleich unterlassen muß, so bald eine Dame oder andere oder andere reputirliche Person sagen, daß sie es nicht vertragen können; da befiehlt der Schiffer, der da Ordnung halten muß, sogleich, daß man die Pfeife weglege; wenn aber eine Mannsperson wiederum sagt, daß sie den Feuerstübgengeruch nicht vertragen könne, so müssen die Frauenspersonen gleichfalls solche wegthun. Wenn das Schuyt sich nicht aufhält, so kan man Kaffee- und Theegeräthe aus dem Wirthshause mitnehmen, und es unterwegs ausleeren.«⁶²

Amsterdam, Den Haag und Delft

Mit der Ankunft in Harlingen endet der Reisebericht Swedenborgs. Dennoch können wir die weiteren Stationen rekonstruieren. Von Harlingen segelte er über den Südersee nach Amsterdam. Dafür veranschlagte man damals ungefähr 20 Stunden. Bei gutem Wind konnte die Fahrt aber auch in einigen wenigen Stunden vollbracht werden.⁶³ Swedenborg bediente sich dabei eines Beurtschiffes. Dazu das Folgende:

Ein Beurtschiff »ist zweimastig ... Es sind viererlei Plätze darin. 1) Die Cajüte ganz, kostet 6 Gulden, sind aber mehr als 3 Personen, so bezahlen die übrigen jeder 24 Stüber. Jungen und Knechte des Schifs erhalten Trinkgeld besonders, und gemeiniglich in allem, 4 Stüber von jeder Person ... Die Cajüte ist so hoch eingerichtet, daß eine mittelmäßig große Person darin stehen kan; übrigens ist auf den an den Wänden befestigten Bänken Platz für 8 Personen. Sie hat zwei englische Fenster; in der Mitte einen Tisch und Spiegel; einen Schrank für Gläser und Tassen; unten einige Laden, und in den Wänden theils Schränke, theils Betten, so man Coje nennet, darin 2 bis 3 Personen Platz haben, und sich wechselweise hineinlegen. 2) Der Roef, so Ruf ausgesprochen wird, ist ein bedeckter Platz auf dem Verdeck, worin 12 Personen sitzen können; er ist mit Tisch und Betten versehen; kostet à Person 1 Gulden, und ist meistentheils der Aufenthalt der Weiber. 3) Der Keller, vorne im Schif, ist einige Stufen hinunter; auch mit Betten versehen, und kostet eben so viel, ist aber sehr unbequem und niedrig. 4) Der Raum, ist unten im Schif, und groß und räumlich, aber es sitzt da alles durch einander, und geht oft recht wild zu. Es ist zugleich der Ort, wo die Waaren im Schif aufbehalten werden, der Platz kostet 18 Stüber. Sonst ist auch noch das Verdeck, welcher Aufenthalt aber, des Regens, Windes und Wetter halben, nicht lange angenehm ist.«⁶⁴

Ende August 1743 kam Swedenborg in Amsterdam an und hielt sich dort bis November⁶⁵ oder Dezember⁶⁶ desselben Jahres auf. Eine quellenkundige Begründung dieser

⁶² Etwas über Holland, 1781, Spalten 249–251.

⁶³ Etwas über Holland, 1781, Spalte 257.

⁶⁴ Etwas über Holland, 1781, Spalten 257–259.

⁶⁵ Acton 1927, Seite 35.

⁶⁶ Sigstedt 1952, Seite 174.

Annahme hat Rudolf Leonhard Tafel (1831–1893) gegeben.⁶⁷ In Amsterdam wird Swedenborg sein *Regnum Animale* für den Druck vollendet haben, weswegen er möglicherweise auch die Universität Leiden aufgesucht haben könnte.⁶⁸

Ab November oder Dezember 1743 war Swedenborg in Den Haag. Der erste sichere Beleg für seinen dortigen Aufenthalt stammt jedoch erst vom 20. Januar 1744. Gemäß Dokument 134 der Sammlung von Rudolf Leonhard Tafel empfing Swedenborg an diesem Tag 500 Florins durch einen Wechsel (bill of exchange) über Balair in Den Haag.⁶⁹ Der nächste Beleg für Swedenborgs Aufenthalt in Den Haag ist die Erwähnung eines Besuchs bei Joachim Friedrich Preis (1667–1759) im Traumtagebuch. Unter dem 15./16. April 1744 heißt es:

»Da ich es als meine erste Schuldigkeit ansah, mich mit meinem Herrn zu versöhnen, weil ich in geistigen Dingen ein stinkendes Aas bin, deshalb ging ich zum Gesandten Preis, und er begab sich zu Pastor Pombo, damit ich erneut das Abendmahl des Herrn empfangen möge, was mir auch bewilligt wurde.«⁷⁰

Von Den Haag aus unternahm Swedenborg offenbar kleinere Reisen. Wir wissen: Erstens: Die Christusvision in der Nacht vom 6. auf den 7. April 1744 ereignete sich in Delft. Zweitens: Am 23. April 1744 reiste Swedenborg nach Leiden, am 24. April nach Amsterdam und am 25. April wieder zurück nach Den Haag (siehe Traumtagebuch). Möglicherweise steht diese kurze Reise im Zusammenhang mit der unmittelbar bevorstehenden Weiterreise nach London. Acton jedenfalls meint: »Am selben Tag (23. April 1744)^{TN} reiste Swedenborg nach Leiden und dann nach Amsterdam, um mit seinem Bankier englische Kredite zu vereinbaren.«⁷¹

⁶⁷ Alle Zitate der folgenden Begründung von R. L. Tafel stammen aus »Note 163« in: Documents III, Seite 1089. Document 134 belegt zwei Vorgänge im Jahr 1743. Erstens: »September 2 old style, 13 new style. He (= Swedenborg)^{TN} drew 500 florins from Messrs. Muillman and Sons [in Amsterdam]«. Zweitens: »November 12. He drew ›finally‹ (onsider) 500 florins from Messrs. Muillman and Sons«. Aus Document 208 (Traumtagebuch) geht hervor: »[December] 11. He (= Swedenborg)^{TN} speaks of having arrived at the Hague«. R. L. Tafel begründet die Lokalisierung der Vorgänge von Document 134 in Amsterdam mit den folgenden Worten: »As Swedenborg's banker at the Hague was Balair (see Document 134) it seems most probable that Messrs. Muillman and Co. mentioned in Document 134 were his bankers at Amsterdam; and from the fact that in drawing money from that firm on November 12 Swedenborg used the term ›finally‹ (onsider), it would seem as if this was the last sum of money which he drew in Amsterdam, before leaving for the Hague. From this again it would follow that the date 11 in Document 208, where Swedenborg speaks of his ›arriving at the Hague‹ means ›[December] 11‹, because this necessarily must have been subsequently to November 12, when he drew the ›last‹ sum of money from Messrs. Muillman & Sons.« R. L. Tafels Schluss wird durch eine Notiz in »The Gentleman's Magazin« bestätigt: Am 16. Juli 1790 starb »At Amsterdam, in his 82d year, Nicholas Muilman, esq. many years one of the partners in the house of Messrs. Muilman and sons, at Amsterdam.« (The Gentleman's Magazin: For July 1790, Seite 673).

⁶⁸ Vgl. Sigstedt 1952, Seite 174. In seinem Brief an das Bergwerkskollegium vom 17. Juni 1743 begründete Swedenborg seine Bitte um Beurlaubung mit der Einholung von »einigen notwendigen Informationen von ausländischen Bibliotheken« (Documents I, Seite 458). Diese Informationen konnte er nun in der Universität Leiden bekommen.

⁶⁹ Documents III, Seite 382. Siehe auch: »Note 163« in Documents III, Seite 1089.

⁷⁰ Johann Gottlieb Pambo (1696–1757) war im Jahr 1744 Pastor der deutschen lutherischen Gemeinde in Den Haag. In dem alten Kirchenverzeichnis sind die Namen derer verzeichnet, die das Abendmahl nahmen. Im Juli 1914 entdeckte Gerrit Barger aus Den Haag folgende Eintragung unter dem April 1744: »d. H. Emanuel Swedenborg, Assessor im Bergwerk collegie in Schweden.« (Siehe *New Church Life*, 1914, Seite 766 oder Traumtagebuch, Seite 81).

⁷¹ »On the same day (23. April 1744)^{TN}, he travelled to Leyden en route to Amsterdam to arrange with his banker about English credits.« (Acton 1927, Seite 70).

In Den Haag bei Adrian Blyvenburg veröffentlichte Swedenborg die ersten beiden Bände von *Regnum Animale* (Das Reich der Seele, anatomisch, physisch und philosophisch beleuchtet), »dessen erster Teil von den Eingeweiden des Bauches oder den Organen der unteren Region handelt« und »dessen zweiter Teil von den Eingeweiden des Brustkorbs oder den Organen der oberen Region handelt«.

Harwich, London und die Rückreise

Dem Eintrag im Traumtagebuch gemäß brach Swedenborg am 1. Mai 1744 von Den Haag mit einer Maaslandschute nach London auf. Das Datum ist allerdings fehlerhaft. Dazu Lars Bergquist:

»Am 1. Mai, so Swedenborgs Eintrag im Traumtagebuch, verließ er Den Haag mit einer Ziehschute. Das Datum ist falsch, wahrscheinlich ein Schreibfehler für 13. Mai. Schon vor vielen Jahren hatten die Holländer den Gregorianischen Kalender eingeführt, durch den sie den Engländern, die ebenso wie die Schweden immer noch den Julianischen Kalender hatten, zehn Tage⁷² kalendarisch voraus waren. Dem Eintrag 192 (der Ausgabe des Traumtagebuchs von Bergquist)^{TN} zufolge erreichte Swedenborg Harwich am 4.-5. Mai, wobei er hier – wie die Engländer in dieser Stadt – den Julianischen Kalender benutzte. Folglich muss er Holland um den 13. Mai herum verlassen haben.«⁷³

Wahrscheinlich setzte Swedenborg von Briel aus nach England über. Sein Zielhafen, den er am 4. Mai 1744 alten Stils erreichte⁷⁴, war jedenfalls Harwich, und dieses Städtchen an der äußersten nordöstlichen Spitze von Essex wurde, folgt man einem Reiseführer von 1713, von Briel aus angefahren.

»Wer auf Londen gedencket kan sich über Holland zweyerley Gelegenheit bedienen entweder von Amsterdam über Harlem und Leyden nach Rotterdam, allwo man öfters und wöchentlich Gelegenheit nach London antrifft und für ein billiges mit den Schippnern accordiren kan; Oder wann sich dieses verweilet und etwas ungewiß scheint so kan man mit dem Paquet-Both von Briel nach Harwich übergehen.«⁷⁵

Am 5. Mai 1744 alten Stils ist Swedenborg in London. Über die Route von Harwich nach London informiert nochmals der Reiseführer von 1713: Harwich, Maningtre (= Manningtree), Colchester, Keldon (= Kelvedon), Witham, Chelmerford (= Chelmsford), Burneold, Rumford (= Romford) und schließlich London.⁷⁶

Zu Swedenborgs 14-monatigen Aufenthalt in London stehen uns Informationen über seine Unterkünfte zur Verfügung. In Traumtagebuch schreibt er: »Ich mußte versehentlich einem gottesfürchtigen Schuhmacher etwas (zu Leibe) getan haben, der mit mir auf der Reise war und bei dem ich dann wohnte.«⁷⁷ Aus einem Bericht von Aaron Mathesius

⁷² Hier scheint sich Bergquist zu irren. Zwischen dem 11.3.1700 und dem 11.3.1800 betrug der Unterschied zwischen dem Julianischen und dem Gregorianischen Kalender elf Tage.

⁷³ Bergquist 2001, Seite 225f.

⁷⁴ Traumtagebuch, Eintrag 30. April – 1. Mai (1744).

⁷⁵ Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1713, Seite 198.

⁷⁶ Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1713, Seite 205.

⁷⁷ Traumtagebuch, Eintrag vom 5.–6.5.1744.

(1736–1808)⁷⁸ ergibt sich eine Möglichkeit, die Identität dieses »gottesfürchtigen Schuhmacher[s]« zu bestimmen:

»Irgendwann im Jahr 1743⁷⁹ machte ein Herrnhuter namens Seniff, als er von Holland – dort hatte er seine Kinder besucht – nach London zurückkehrte, in einem Paketboot⁸⁰ die Bekanntschaft mit Baron Emanuel von Swedenborg. Dieser äußerte den Wunsch, einer Familie in London empfohlen zu werden, wo er zurückgezogen wohnen könne. Herr Seniff brachte ihn daraufhin zu Herrn Brockmer, welcher Gentleman leicht dazu bewegt werden konnte, den Baron unter sein Dach zu nehmen.«⁸¹

Nach Mathesius kam Swedenborg sofort bei Brockmer unter. Dem steht jedoch Swedenborgs eigene Aussage entgegen, wonach er zunächst bei dem gottesfürchtigen Schuhmacher wohnte, den er auf dem Paketboot kennengelernt hatte. Dessen Identität kennen wir nun. Er hieß Johann Seniff (1688–1752) und war seit 1744 Kurator der Deutschen Gemeinde der Mährischen Brüder in London.⁸²

Am 9. Juli 1744 suchte sich Swedenborg »eine andere Unterkunft«⁸³ und fand sie bei John Paul Brockmer in Salisbury Court, Fleet Street, einem Golduhren-Ziseleur. Grundlage für die Identifizierung dieser neuen Unterkunft ist wiederum der Bericht von Aaron Mathesius (Doc. 270B).

Swedenborg kam ca. einen Monat nach der Christusvision in Delft nach London. Gegen Ende seines Aufenthaltes in der englischen Hauptstadt wird sich im April 1745 die Berufungsvision ereignen. In der Zeit bis dahin veröffentlichte er den dritten und zugleich letzten Band von *Regnum Animale*, der »von der Haut, dem Tast- und dem Geschmacksinn handelt«. Es war sein letztes anatomisches Werk. Am 7. Oktober 1744⁸⁴ begann Swedenborg mit der Niederschrift von *De Cultu et Amore Dei* (Über die Verehrung Gottes und die Liebe zu ihm), einer poetischen Novelle. Sie handelt von der Schöpfung und dem Leben Adams und Evas als des ersten ehelich verbundenen Paares. Sie war das erste religiöse Werk und zugleich das letzte, das Swedenborg vor seiner Berufung veröffentlichte. Ein besonderes Werk in jeder Hinsicht! Die beiden Bände erschienen 1745, spätestens im März, was wir aufgrund eines Briefes Swedenborgs an Joachim Friedrich Preis in Den Haag sagen können, der das Datum vom 11. März 1745 trägt. Er lautet:

»Hochwohlgeborener Herr Gesandter,
da ich bei meinem letzten Besuch in Den Haag die Ehre hatte, dem hochwohlgeborenen Herrn Gesandten die ersten beiden Bände meines *Regnum Animale* zu überreichen, gebietet es die Pflicht, dass ich nun davon auch den dritten Band sende. Und gleichzeitig damit den ersten Band eines kleinen Stückes *De Cultu et Amore Dei*, auf das der Herr Gesandte freundlich einen Blick werfen möge, besonders auf den Schlussteil, der von der Liebe des Erstgeborenen handelt. Und im Falle, dass der Herr Gesandte Gefallen daran findet, möge er die vier Exemplare, die ich hiermit sende, an

⁷⁸ Aaron Mathesius war als Nachfolger von Arvid Ferelius von 1773 bis 1784 Pfarrer der Schwedisch-Lutherischen Kirche in London. Bereits seit 1768 stand er Pfarrer Ferelius zur Seite.

⁷⁹ Hier liegt ein Irrtum vor. Swedenborg kam erst im Mai 1744 in London an.

⁸⁰ Dass hier von einem Paketboot die Rede ist, bestätigt noch einmal, dass Swedenborg die Linie Briel-Harwich wählte, denn auf dieser Linie waren Paketboote im Einsatz.

⁸¹ Documents II, Seite 587.

⁸² Zu den biographischen Angaben siehe: Traumtagebuch, Seite 84.

⁸³ Traumtagebuch, Eintrag vom 9.–10.7.1744.

⁸⁴ Datierung nach Acton 1927, Seite 107.

diejenigen verteilen, die der Herr Gesandte am geeignetsten findet, besonders wenn es einige Minister sein können, die Gelehrte (scavans) sind.

Meine untertänigste Hochachtung an des Herrn Gesandten Frau und seine lieben Freunde, verbleibend mit tiefer Hochachtung, usw.

London, 11. März 1745.

Em. Swedenborg«

Kurze Zeit nach diesem Brief ereignete sich im April 1745 die Londoner Berufungsvision.⁸⁵ Sie veränderte Swedenborgs Publikationsplan gründlich. In den drei Monaten, die er danach noch in London war, begann er mit der Ausarbeitung eines Bibel-Indexes.⁸⁶ Um den 19. Juli 1745 herum muss er dann die Heimreise nach Schweden angetreten haben, denn sie soll einen Monat gedauert haben, und am 19. August war er wieder in Stockholm⁸⁷, und am 22. August nahm er wieder seine Pflichten im Königlichen Bergwerkskollegium wahr⁸⁸.

Literaturverzeichnis

Alfred ACTON. *An Introduction to the Word Explained. A Study of the Means by which Swedenborg the Scientist and Philosopher became the Theologian and Revelator*. Bryn Athyn: Academy of the New Church, 1927. (Acton 1927).

The Letters and Memorials of Emanuel Swedenborg. Translated and Edited by Alfred ACTON. Band I 1709-1748, Band II 1748-1772. Bryn Athyn: Swedenborg Scientific Association, 1948, 1955. (Acton 1948, 1955).

ALLGEMEINES Post- und Reise-Handbuch durch Deutschland, Frankreich, Holland, Helvezien, Italien und andere angrenzende Länder. Nebst einem alphabetischen Ostverzeichniss, vermittelt dessen alle Post-routen und Gasthöfe der vorzüglichsten Orte sogleich zu finden sind ... Nürnberg im Verlag der Steinschen Buchhandlung, 1805. (Allgemeines Post- und Reise-Handbuch, 1805).

H. ANDRASCH. *Mit der Postjacht Stralsund-Wittow-Ystad. Aus Stralsunds alter Postgeschichte in Kriegs- und Friedenszeiten*. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, 1957, 1. Heft. Herausgegeben von der Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte e. V., Frankfurt am Main. Seite 38-40. (Andrasch 1957).

Ernst Moritz ARNDT'S Reise durch Schweden im Jahr 1804. Vierter Theil. Berlin bei G. A. Lange, 1806. (Arndt 1806).

Swedenborgs Drömmar. Emanuel Swedenborgs dagbok 1743-1744 utgiven och kommenterad med förklarande noter samt med bibliografiska och biografiska essayer av Knut BARR. Stockholm: P. A. Norstedt & Söners Förlag, 1924. (Barr 1924).

Lars BERGQUIST. *Swedenborg's Dream Diary*. Translated by Anders Hallengren. West Chester: Swedenborg Foundation, 2001. (Bergquist 2001).

Lars BERGQUIST. *Swedenborg's Secret. The Meaning and Significance of the Word of God, the Life of the Angels, and Service to God. A Biography*. London: Swedenborg Society, 2005. (Bergquist 2005).

Herrn Jonas Apelblad's Reise durch Pommern und Brandenburg im Jahr 1755, in: Johann BERNOULLI'S Sammlung kurzer Reisebeschreibungen und anderer zur Erweiterung der Länder- und Menschenkenntniß dienender Nachrichten. Jahrgang 1781. Dritter Band. Berlin bey dem Herausgeber. Altenburg bey G. E. Richter. (Apelblad's Reise durch Pommern und Brandenburg im Jahr 1755)

⁸⁵ Zur Rekonstruktion stehen uns fünf Texte zur Verfügung: 1.) Die Memoiren über das Leben Swedenborg's von Carl Robsahm. 2.) Die Nummer 397 im Geistigen Tagebuch. 3.) Die Nummer 1003 in The Word Explained. 4.) Die Nummer 3557 in The Word Explained. 5.) Der Brief von Gabriel Beyer an Carl Fredric Nordenskiöld vom 25. März 1776.

⁸⁶ Acton 1927, Seite 120.

⁸⁷ WE 1003.

⁸⁸ Bergquist 2001, Seite 69. Siehe Doc. 165.

Franz Maximilian DIEZ. *Allgemeines Postbuch und Postkarte von Teutschland und einigen angränzenden Ländern*. Frankfurt a. M. Im Selbstverlage des Verfassers, 1795. (Diez 1795).

Karl ENGELHARDT. *Die Durchführung des landesherrlichen Postregals in Schwedisch-Pommern. 1653–1709*. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Philosophischen Fakultät der Universität Greifswald. Greifswald: Buch- und Kunstdruckerei Emil Hartmann, 1926. Seite 57–68. (Engelhardt 1926).

Die vornehmsten EUROPÄISCHEN Reisen / Wie solche durch Deutschland, Franckreich, Italien, Holl- und Engeland, Dännemarck und Schweden, Vermittelst der darzu verfertigten Reise-Carten nach den bequemsten Post-Wegen anzustellen / und was aus solchen curieuses zu bemercken. Wobey die Neben-Wege / Unkosten / Müntzen und Logis zugleich mit angewiesen werden. Welchen auch beygefüget / LVI. Accurate Post- und Bothen-Carten, von den vornehmsten Städten in Europa. Die V. Ausfertigung. Hamburg. Bey BenjaminSchillers Wittwe im Thum. Lauenburg / gedruckt bey Christian Albrecht Pfeiffern. Anno 1713. (Die vornehmsten Europäischen Reisen 1713).

Die vornehmsten EUROPÄISCHEN Reisen, wie solche durch Deutschland, die Schweiz, die Niederlande, England, Portugall, Spanien, Frankreich, Italien, Dännemark, Schweden, Ungarn, Polen, Preussen und Rußland, auf eine nützliche und bequeme Weise anzustellen sind, mit Anweisung der gewöhnlichsten Post- und Reise-Routen, der merkwürdigsten Oerter, deren Sehenswürdigkeiten, besten Logis, gangbarsten Münzsorten, Reisekosten u. ausgefertigt von Gottlob Friedrich Krebel. Neue verbesserte Auflage. Zweyter Theil. Hamburg in der Heroldschen Buchhandlung 1783. (Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1783).

Die vornehmsten EUROPÄISCHEN Reisen ... ausgefertigt von Gottlob Friedrich Krebel. Neue verbesserte Auflage. Zweyter Theil. Hamburg in der Heroldschen Buchhandlung 1792. (Die vornehmsten Europäischen Reisen, 1792).

GENEALOGISCH-Historische Nachrichten von den Begebenheiten, welche sich an den Europäischen Höfen zutragen, worinn zugleich Vieler Standes-Personen und anderer Berühmter Leute Lebens-Beschreibungen vorkommen, als eine Fortsetzung des Genealog. Historischen Archivarii. Der LXXXIX Theil. Leipzig, 1746. Verlegts Johann Samuel Heinsius. (Genealogisch-Historische Nachrichten, 1746).

Fortgesetzte Neue GENEALOGISCH-Historische Nachrichten von den Vornehmsten Begebenheiten, welche sich an den Europäischen Höfen zutragen, worinn zugleich vieler Stands-Personen Lebens-Beschreibungen vorkommen. Der 145. Theil. Leipzig, verlegts Johann Samuel Heinsius. 1774. (Fortgesetzte Neue Genealogisch-Historische Nachrichten, 1774).

The GRAND Tour. Containing an Exact Description of most of the Cities, Towns, and Remarkable Places of Europe. Together with a Distinct Account of the Post-Roads and Stages, with their respective Distances, through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Russia, Poland, Italy, France, Spain, and Portugal. Likewise Directions relating to the Manner and Expence of Travelling from one Place and Country to another. As also Occasional Remarks on the Present State of Trade, as well as of the Liberal Arts and Sciences, in each respective Country. By Mr. (Thomas) Nugent. In Four Volumes. London: Printed for S. Birt, in Ave-Mary-Lane; D. Browne, without Temple-Bar; A. Millar, in the Strand; and G. Hawkins in Fleetstreet. MDCCXLIX. (Nugent 1749).

The GRAND Tour. Containing an Exact Description of most of the Cities, Towns, and Remarkable Places of Europe ... Vol. II. London MDCCXLIX. (The Grand Tour, Vol. II, 1749)

HANDBUCH für Reisende aus allen Ständen. Nebst zwey Postkarten, zur großen Reise durch Europa, von Frankreich nach England; und einer Karte von der Schweiz und den Gletschern von Faucigny. Leipzig, im Verlag der Weygandschen Buchhandlung, 1784. (Handbuch für Reisende aus allen Ständen, 1784).

Gert HATZ. *Der schwedische Thronfolger Adolf Friedrich 1743 in Hamburg*. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 93, 2007, Seite 147–178. (Hatz 2007).

Etwas über HOLLAND, in: Hannoverisches Magazin. 16tes Stück. Freitag, den 23ten Februar 1781, Spalte 245–256. Und Hannoverisches Magazin. 17tes Stück. Montag, den 26ten Februar 1781, Spalte 257–272. (Etwas über Holland, 1781)

Johann HÜBNERS reales Staats- Zeitungs- und Conversations- Lexicon, darinn so wohl die Religionen, die Reiche und Staaten ... Als auch andere in Zeitungen und täglichem Umgang vorkommende, inglichen

juristische und Kunstwörter beschrieben werden. Nebst acht Kupfertafeln. Leipzig, in Gleditschens Buchhandlung, 1782. (Hübners Staats-Zeitungs-Conversations-Lexicon 1782).

Johann HÜBNERS Allgemeine Geographie aller vier Welt-Theile, bey dieser neuen Auflage durch und durch verbessert, vielfältig vermehret, und bis auf gegenwärtige Zeiten fortgesetzt. Dritter Theil, von dem Deutschen Reiche, und was dem anhängig ist. Dresden, 1773. (Hübners Allgemeine Geographie, 1773)

Swedenborg's *JOURNAL of Travel from 1736 to 1739*, in: Documents, Band 2, Seite 75–130 (= Doc. 206). (Journal of Travel 1736–1739).

Der Königl. Schwedischen Akademie der Wissenschaften Abhandlungen, aus der Naturlehre, Haushaltungskunst und Mechanik, auf das Jahr 1744. Aus dem Schwedischen übersetzt, von Abraham Gotthelf KÄSTNER. Sechster Band. Hamburg, bey Georg Christian Grund, und in Leipzig, bey Adam Heinrich Holle, 1751. (Kästner 1751).

Wilhelm Heinrich MATTHIAS. *Über Posten und Post-Regale mit Hinsicht auf Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde*. Erster Band. Berlin, Posen und Bromberg, In Commission bei Ernst Siegfried Mittler, 1832. (Matthias 1832).

P(hilipp) A(ndreas) NEMNICH. *Beschreibung einer im Sommer 1799 von Hamburg nach und durch England geschehenen Reise*. Tübingen, in der J. G. Cotta'schen Buchhandlung, 1800. (Nemnich 1800).

REICHARD'S Passagier auf der Reise in Deutschland und der Schweiz, nach Amsterdam, Brüssel, Kopenhagen, London, Mailand, Paris, St. Petersburg, Pesth, Stockholm, Venedig und Warschau. Mit besonderer Berücksichtigung der vorzüglichsten Badeörter und Gebirgsreisen, der Donau- und Rheinfahrt. Ein Reisehandbuch für Jedermann. Zwölfte Auflage. Berlin: Verlag von Friedrich August Herbig, 1843. (Reichard's Passagier auf der Reise, 1843).

Emanuelis Swedenborgii Itineraria. Editio tertia emendata. RESEBESKRIFNINGAR af Emanuel Swedenborg under Åren 1710–1739. Utgifna af Kungl. Vetenskapsakademien den 19 November 1910. (Resebeskrifningar).

Marten SCHMIDT. *Rügens geheime Landzunge: Die Verschlussache Bug*. Berlin: Christoph Links Verlag, 2000. Seite 9–18. (Schmidt 2000).

Cyriel Odhner SIGSTEDT. *The Swedenborg Epic: The Life and Works of Emanuel Swedenborg*. New York: Bookman Associates, 1952. (Sigstedt 1952).

STOCKHOLM mit seinen Umgebungen. Eine historisch-topographische Darstellung, so wie Beschreibung von Schweden, der Städte und anderer Sehenswürdigkeiten des Landes, Angabe der Reisetouren sämtlicher Dampfschiffe und Wegweiser durch das ganze Reich. Ein Handbuch für Reisende. Stockholm: Bei A. Bonnier, (1844). (Stockholm mit seinen Umgebungen, 1844).

Emanuel SWEDENBORG. *The Word of the Old Testament Explained*. Translated by Alfred Acton. Volume II, Bryn Athyn, 1929. (WE)

Emanuel SWEDENBORG. *Traumtagebuch 1743–1744*. Aus dem Schwedischen übersetzt von Felix Prochaska. Zürich: Swedenborg Verlag, 1978. (Traumtagebuch).

Rudolph Leonhard TAFEL. *Documents Concerning the Life and Character of Emanuel Swedenborg*. 3 Bände. London: Swedenborg Society, 1875, 1890, 1890. (Documents und Seitenzahl oder Doc. und Nummer).

Johann Heinrich ZEDLER. *Grosses vollständiges Universal-Lexicon aller Wissenschaften und Künste*. 64 Bände und 4 Ergänzungsbände. Halle und Leipzig, 1732–1754. Siehe: www.zedler-lexikon.de. (Zedler).

abgeschlossen am 16. Juni 2012
ergänzt am 9. Oktober 2012

PDF-Bibliothek

www.swedenborg.ch