



# Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 161 - Dezember 2005  
herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

---

Horst Diederichs

## Aufbau und Zerfall der braunschweig-lüneburgischen Gesamtpost (1635–1738)

---

Die Firma

**Dieter Brocks**

Assekuranz-Makler oHG

versichert weiterhin

Ihre Sammlungen auf **Ausstellungen** und in Ihrem **Heim**

Fordern Sie Anträge mit Erläuterungen an

Otto-Ernst-Straße 55 22605 Hamburg Telefon 040 / 82 62 69 Telefax 040 / 82 32 12  
eMail: [info@dieter-brocks.de](mailto:info@dieter-brocks.de)

---

Horst Diederichs

## Aufbau und Zerfall der braunschweig-lüneburgischen Gesamtpost (1635–1738)

---



Vorlage: Postmuseumskarte Nr. 083-19

Der „Westfälische Friedensreiter“ vom 25. Oktober 1648  
nach einem anonymen Flugblatt.  
Die Abbildung zeigt einen galoppierenden Reiter mit Posthorn,  
Brustschild mit Reichsadler und Felleisen. Im Hintergrund  
ist die Nennung der Zielorte der Friedensbotschaft angegeben:  
Wien, Paris und Stockholm.

Herausgegeben mit finanzieller Unterstützung durch die Stiftung zur Förderung der  
Philatelie und Postgeschichte, Bonn – Herzlichen Dank.

---

Nachdruck und fotomechanische Vervielfältigung nur mit vorheriger Genehmigung  
durch den Deutschen Altbriefsammler-Verein sowie den Verfasser

Schriftleitung des Deutschen Altbriefsammler-Vereins e.V.:  
Friedrich Nölke, Werner-von-Siemens-Straße 4, 30974 Wennigsen

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung .....	2
Quellenbasis und Forschungslage .....	4
<b>1 Zur Entwicklung der Hof- und Kanzleiboten von Braunschweig-Lüneburg .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Die politischen und postalischen Verhältnisse während des Dreißigjährigen Krieges im niedersächsischen Raum (1618–1648) .....</b>	<b>8</b>
2.1 Die kaiserlich-taxissche Reichspost in Braunschweig-Lüneburg (1616–1635) .....	8
2.2 Die politischen und postalischen Verhältnisse im Bistum Hildesheim .....	9
2.3 Der Prager Sonderfrieden und das Ende der schwedischen Posthoheit (1635) .....	14
2.4 Aufbau privilegierter, unter landesherrlichem Schutz stehender Privatposten in Braunschweig-Lüneburg während des schwedisch-französischen Krieges (1635–1648) ..	15
2.5 Die Errichtung der ersten ordinären – fahrplanmäßigen – Fahrposten: 1637 .....	16
2.6 Die fürstlich braunschweig-lüneburgische Post in Hildesheim (1641–1648) .....	20
2.6.1 Der Frieden von Goslar mit Braunschweig-Lüneburg: 19. April 1642 .....	21
2.6.2 Postverbindungen zum Friedenskongreß in Münster und Osnabrück (1643–1648) .....	25
2.6.3 Anlegung von Postkursen zu den Friedensverhandlungen durch Reichsstände .....	27
<b>3 Der Westfälische Frieden und die Errichtung von Landesposten (1648–1658) .....</b>	<b>32</b>
3.1 Einrichtung einer kurbrandenburgischen Landespost: 1649 .....	33
3.2 Die kurfürstlich-kölnische Post in Hildesheim unter Maximilian Heinrich (1650/52) .....	36
3.3 Ausbau der privilegierten Fahrposten in Braunschweig-Lüneburg (1650–1658) .....	36
<b>4 Die norddeutsche Postkoalition gegen das Reichspostmonopol (1658–1667) .....</b>	<b>44</b>
4.1 Ausweitung der Landesposten unter der Rheinischen Allianz (1658–1667) .....	45
4.2 Die neue kaiserlich-taxissche Post in Hildesheim (1659–1665) .....	48
<b>5 Übernahme des Postwesens durch Braunschweig-Lüneburg in landesherrliche Selbstverwaltung (1661–1678) .....</b>	<b>53</b>
5.1 Das Fahrpostwesen wird zur Ländersache: 1662 .....	56
5.2 Die Landespost von Braunschweig-Lüneburg (1663–1682) .....	58
5.3 Die Postkonferenz in Hildesheim 1667 und ihre Folgen .....	60
<b>6 Errichtung eines General-Erb-Postmeisteramts für Braunschweig-Lüneburg: 1678 ..</b>	<b>66</b>
6.1 Das Intermezzo der Belehnung von Francesco Stechinelli (1678–1682) .....	67
6.2 Die Landespost unter Franz Ernst Freiherr von Platen (1682–1709) .....	70
6.3 Erneuter Postkrieg zwischen Reichs- und Landespost (1682–1692) .....	73
6.4 Generalpostverwaltung im Bistum Osnabrück (1691–1709) .....	78
6.5 Generalpostverwaltung im Herzogtum Bremen-Verden (1683–1715) .....	80
6.6 Zwietracht in der Postpolitik zwischen Kurhannover und Braunschweig-Wolfenbüttel ...	85
<b>6 Auseinanderentwicklung im Postwesen: Braunschweig-Wolfenbüttel probt den Aufstand gegen Kurhannover (1705–1736) .....</b>	<b>88</b>
7.1 Die Landespost unter Graf Ernst August und Georg Ludwig von Platen (1714–1735) ...	89
7.2 Die Fürstl. Braunschweigische Küchenpost im Besitz der Familie Henneberg .....	93
7.3 Die Küchenpost avanciert zur Landespost von Braunschweig-Wolfenbüttel: 1732 .....	96
<b>8 Das Ende der Gesamtpost von Braunschweig-Lüneburg .....</b>	<b>97</b>
8.1 Errichtung einer Landespost durch Kurhannover: 1736 .....	98
8.2 Errichtung einer Landespost durch Braunschweig-Wolfenbüttel: 1738 .....	100
8.3 Graf Georg Ludwig von Platen und sein Postlehen im Bistum Osnabrück .....	102
<b>9 Streitschriften zwischen 1758 und 1760 .....</b>	<b>103</b>
Nachwort .....	104
Anmerkungen und Quellenhinweise .....	106
Reprint: »Historische Nachricht ...« sowie die Anlagen 1 bis 31 .....	117

## Einleitung

Die ehemaligen hannoverschen und braunschweigischen Staatsposten sind in den Jahren 1736 und 1738 infolge Verstaatlichung der bis zu diesem Zeitpunkt vom Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg gemeinsam betriebenen Landespost hervorgegangen. Diese »Gesamtpost« hat ihren Anfang nach dem Sonderfrieden von Prag (Mai 1635) genommen, als sich die Schweden aus weiten Teilen Deutschlands zurückziehen mußten und die 1616 eingerichtete kaiserlich-taxissche Reichspost im norddeutschen Raum infolge der Kriegseinwirkungen untergegangen war. In diesem postalischen Vakuum wurde ab 1636/37 im Einvernehmen mit Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg (Linie Calenberg-Göttingen) und der Landgräfin Amelia Elisabeth von Hessen-Kassel eine Privatpost durch den Fuhrunternehmer Rütger Hinüber – ausgehend von der Stadt Hildesheim – aufgebaut, die ab 1641 durch die Regenten auch privilegiert und geschützt wurde. Mit der ersten Postordnung von 1659 – veröffentlicht 1661 – wurde von den regierenden Landesfürsten das Landespostwesen von Braunschweig-Lüneburg nach einheitlichen Grundsätzen geordnet und durch Verstaatlichung von 1661 die »Landespost des Gesamthauses Braunschweig-Lüneburg« gegründet. 1678 wurde es unter eine gemeinschaftliche Lehenspostverwaltung gestellt, unter der die Gesamtpost von Braunschweig-Lüneburg bis zu ihrer Auflösung 1736 geblieben ist.

Der nachfolgende Beitrag geht zunächst ganz bewußt und sehr detailliert auf die Entwicklung der politisch-postalischen Verhältnisse im norddeutschen Raum zwischen 1635 (Prager Sonderfrieden) und 1648/49 (Westfälischer Frieden) ein und ist damit sicherlich *etwas* umfangreicher, als es für das eigentliche Thema notwendig gewesen wäre. Mir erschien dies notwendig, um mit einigen Ungereimtheiten, Ungenauigkeiten, Unterstellungen und Vermutungen<sup>1</sup> etwas aufzuräumen und weil es bisher noch keine zusammenfassende Darstellung zur Entwicklung der Post im norddeutschen Raum zwischen 1635 und 1648/49 gibt. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, daß Schweden auch noch nach 1635 Postkurse in dem von ihm noch besetzten Gebiet unterhalten hat.

In der zweiten Schlacht bei Breitenfeld (2. November 1642) hatte der schwedische General Linnardt Torstensson einen bedeutenden Sieg erfochten. Die Schweden ergriffen das zweite Mal von Kur-sachsen – diesmal als Feinde – Besitz. Nach Punkt 4 der Kapitulationsurkunde vom 26. November 1642 von Dresden war vereinbart, daß<sup>2</sup>:

*»alle Ihrer Churfürstl. Durchl. zu Sachsen bestellten Rätthe, Beamte, Schösser, Verwalter [...] bey ihrer Verrichtung [...] wie auch das Posthaus, samt zugehörigen Bedienten, in ihrer esse verbleiben, und alle ab-, hin- und hergehende Churfürstl. Sächsische Canzley- und Amts-Posten, so wol alle andere gewöhnliche ordinari Posten und Bothen, dem gemeinen Wesen zu besten, und zu Beförderung der Commerciën [...] verstattet werden«.*

Bis Anfang Juli 1643 hatten sich die Schweden an die Vereinbarung gehalten. Nachdem jedoch der sächsische Postmeister Mühlbach den Postdienst verlassen hatte, wurde die Leitung des Postamtes als Dotation für geleistete Dienste dem schwedischen Kommissar Jacob Barth aus Erfurt übertragen. Dieser seinerseits beauftragte Daniel (Johann) Dickpaul aus Halle mit der Verwaltung des Postamts und der Rechnungslegung. Er leitete als schwedischer Beamter das Leipziger Postamt vom 8. Juli 1643 an<sup>3</sup>; am 10. Juli erhielt er seine Bestallung von Torstensson. Er starb jedoch bereits Ende September 1643<sup>4</sup>. In den Jahren 1643 und 1645 kamen neue Postordnungen heraus<sup>5</sup>. Vom 8. Juli 1643 bis zum 30. Juni 1650 hatten die Schweden den Postdienst zwischen Leipzig und Hamburg organisiert. Erst nachdem die endgültige Ausführung der Friedensbestimmungen im sog. »Friedens-exekutionshauptabschied« von Nürnberg im Juni 1650 zustande gekommen waren, hatten die Schweden Deutschland endgültig verlassen.

Diese Entwicklung wird jedoch nur an einer Stelle tangiert, wo in Hamburg während der gesamten Kriegszeit gleichzeitig schwedische und kaiserlich-taxissche Posten nebeneinander bestanden. –

Der Enkel Heinrich des Löwen – Otto das Kind – hatte alle welfischen Lande in seinem Besitz vereinigt und sie 1235 von Kaiser Friedrich II. als ein zum Herzogtum Braunschweig-Lüneburg erhobenes Reichslehen erhalten. Seitdem führten alle Welfen – gleichgültig ob sie einer regierenden

Linie angehörten oder nicht – den Titel »Herzog(in) zu Braunschweig-Lüneburg«. Die Söhne Ottos nahmen eine erste Erbteilung vor: 1267 wurde das Herzogtum an die Linien Braunschweig-Lüneburg und Braunschweig-Wolfenbüttel aufgeteilt. Später folgten fast in jeder Generation neue Erbteilungen. Die letzte große Erbteilung im Hause Braunschweig-Lüneburg, die den welfischen Landen die endgültige Gestalt gab, fand nach dem Tode von Herzog Friedrich Ulrich statt, mit dem das sog. *Mittlere Haus Braunschweig-Wolfenbüttel* ausgestorben war. Das Haus Braunschweig-Wolfenbüttel wurde 1634 fortgesetzt von den Nachkommen Herzog Ernsts des Bekenners von Lüneburg (1522–1546) und gliederte sich in eine ältere (Dannenbergische) und eine jüngere (Cellesche) Linie. Das Haus Dannenberg erhielt 1634/35 das Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel. Durch den Rezeß vom 27. Januar 1636 erhielt Herzog Georg das Fürstentum Calenberg-Göttingen als selbständiges Land. Damit bestanden ab diesem Zeitpunkt drei Höfe für:

- das Fürstentum Wolfenbüttel mit Wolfenbüttel, ab 1753 Braunschweig, als Residenzstadt,
- das Fürstentum Lüneburg mit der Residenz Celle sowie
- das Fürstentum Calenberg-Göttingen mit der Residenz Hildesheim bzw. ab 1636 Hannover.

Mit dem Tode von Herzog Ludwig Rudolf war die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel 1735 ausgestorben. Die Regierung fiel an die Linie Braunschweig-Bevern unter Herzog Ferdinand Albrecht II., die in Wolfenbüttel bis 1884 herrschte. Weitere Einzelheiten sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Die jüngere (Cellesche) Linie regierte in Hannover; 1634 erhielt sie das Fürstentum Calenberg-Göttingen. Am 19. Dezember 1692 erlangte es die neunte Kurwürde. Durch den Tod Herzog Georg Wilhelms von Lüneburg († 1705) gelangten mit dessen Fürstentum Lüneburg alle welfischen Lande – mit Ausnahme des Herzogtums Braunschweig-Wolfenbüttel – in deren Besitz. Kurfürst Georg Ludwig bestieg 1714 den englischen Thron als König Georg I. Durch Kauf erwarb er 1715 von Schweden das Herzogtum Bremen-Verden. Die Personalunion Großbritannien-Hannover endete 1837 mit dem Tode von König Wilhelm IV. Infolge der Einverleibung Hannovers in Preußen nach dem Deutschen Krieg von 1866 verloren die Welfen die hannoversche Königskrone. –

Die Stadt Braunschweig, seit 1247 Mitglied der Hanse, hatte fast die Rechte einer Reichsstadt erlangt. Trotz vieler Erbteilungen, war Braunschweig stets im gemeinsamen Besitz aller Linien des Welfenhauses geblieben; allerdings lag es mit den Landesherren oft in Fehde. Mit dem Verfall der Hanse und in den Wirren des Dreißigjährigen Krieges war Braunschweigs Macht verfallen. 1671 wurde sie von dem welfischen Gesamthaus unterworfen und der Linie Braunschweig-Wolfenbüttel überlassen. Das Botenwesen der Stadt Braunschweig wich nach und nach der Landespost. –

Infolge der Restitution des Stiftes Hildesheim an Kurköln nach dem Sonderfrieden von Goslar (April 1642) tangiert der Beitrag auch die wittelsbachische Postgeschichte, da Kurköln zwischen 1583 und 1761 eine *wittelsbachische Sekundogenitur* darstellte. Was Kurfürst Maximilian II. Emanuel nach 1691/92, als er als Statthalter in die Spanischen Niederlande ging, nur sehr unvollkommen gegen den Widerstand von Kaiser und den Fürsten von Thurn und Taxis gelang – nämlich für Kurbayern eine eigene Landespost zu etablieren – wurde in Kurköln (besonders nach 1688 durch dessen Bruder Kurfürst Joseph Clemens) durch den gezielten Aufbau eines landesherrlichen **Fahrpostwesens**, für das Taxis vor 1698 keine kaiserlichen Privilegien besaß, realisiert. Die Personalunion der Kölner Kurfürsten als Bischöfe von Münster und zeitweise Paderborn war auch für die Selbständigkeit dieser Landesposten von Bedeutung. In dem nachfolgenden Beitrag kann jedoch nur auf die ersten Anfänge der »*Kurkölnische Landespost*« (Fahrpost) im **Stift Hildesheim** zwischen 1642 und 1670 eingegangen werden, da das Stift für Braunschweig-Lüneburg nach der Restitution politisch schnell an Bedeutung verlor. Zu diesen Themen sind zwei separate Beiträge in Vorbereitung:

- »*Die landesherrlichen Fahrposten von Kurköln (1652–1794)*« sowie
- »*Die wittelsbachische Landespost unter Kurfürst Maximilian II. Emanuel und seinem Erbland-Postmeister Franz Ferdinand Graf von und zu Haimhausen*«.

Zu den Landesposten von Münster und Paderborn existieren bereits mehrere Beiträge; z.B. von:

- Haass, Heinrich: »Das hessische Postwesen bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts«. In: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Kassel 1910.
- Fleitmann, Wilhelm: »300 Jahre Postdirektion in Münster«. In: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen, Seite 7–22, Münster 1969, sowie von
- Stolte, Bernhard: »Beiträge zur Geschichte des Postwesens im ehemaligen Hochstift Paderborn«. Paderborn 1891.

Auf weitere Quellen wird im Beitrag durch Anmerkungen verwiesen. Bei der Fülle der vorliegenden, meist älteren Beiträge – aber auch aus Kostengründen – hat ein eigenes Archivstudium für den nachfolgenden Beitrag nicht stattgefunden. Ein kurzer Aufenthalt in Hannover wurde lediglich für die gezielte Auswahl von **gedruckten** Verordnungen, Postgebühren und Fahrplänen genutzt. Trotzdem konnten auch diesmal wieder einige Archive zur Mitarbeit gewonnen werden. Bisher nicht veröffentlichtes Material – insbesondere die Postordnungen von 1659 (veröffentlicht 1661) sowie von 1667 mit den zugehörigen Taxordnungen – konnten aufgefunden werden und kommen zur Veröffentlichung. Dafür möchte ich mich bei den Mitarbeitern der Niedersächsischen Landesarchive – dem Hauptstaatsarchiv Hannover sowie dem Staatsarchiv Osnabrück – ganz herzlich bedanken.

Herrn Dr. Thomas Jahn – *Referat für Seltene und Kostbare Drucke* – an der Bayerischen Staatsbibliothek München danke ich für das mir bewiesene Entgegenkommen bei dem Genehmigungsverfahren zur Herstellung des Reprints aus dem Jahre 1760:

»Historische Nachricht, den Anfang und Zustand des Postwesens im Stift Hildesheim, Braunschweigschen, Brandenburgschen, Hessen-Casselschen, Bremschen und anderen benachbarten Landen, von 1636 bis 1670 betreffend, mit Chur- und Fürstl. Gnadenbriefen belegt«  
von Georg H. Hinüber, herausgegeben in Frankfurt und Leipzig im Jahre 1760.

Bei diesem Nachdruck handelt es sich um eine bibliophile Rarität. Diese Sammlung umfaßt das Urkundenmaterial – »*Gnadenbriefe*« – für Rütger Hinüber zwischen 1642 und 1668 und ersetzt damit mühsame, kosten- und zeitaufwendige Recherchen in den Archiven. Die Veröffentlichung durch den Advokaten Georg H. Hinüber zu Hildesheim erfolgte erst »nachdem [die] Königl. und Chur-Fürstl. Regierung, nach vorgängiger Censur, und eingeholten Gutachten des Hrn. Geheimden Justiz-Raths Struben« nichts zu beanstanden hatte. Damit besteht Gewißheit für die Authentizität seines Inhalts. Hinweise auf diese Quelle sind im Text entsprechend gekennzeichnet:

Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage X.

## Quellenbasis und Forschungslage

Zur Postgeschichte von Braunschweig-Lüneburg gibt es – neben der bereits angesprochenen »Historischen Nachricht ...« noch eine ganze Reihe von Veröffentlichungen, die allerdings nicht gerade frei von Widersprüchen und Ungereimtheiten sind. Dabei liegt es in der Natur der Sache, daß sich diese hauptsächlich auf die Anfänge des Landespostwesens von Braunschweig-Lüneburg beziehen. Bei der Arbeit stand das Zusammenfügen der Einzelinformationen zu einem möglichst harmonischen Ganzen im Vordergrund. An einen Wiederaufbau der kaiserlich-taxisschen Reichspost im norddeutschen bzw. nordwestdeutschen Raum konnte überhaupt erst nach dem Zustandekommen des Sonderfriedens von Goslar (April 1642) herangegangen werden. Ohne eine Betrachtung zu der Restitution des Stifts Hildesheim wird (a) nur schwer verständlich, warum die Anfänge der Landespost von Braunschweig-Lüneburg außerhalb der Landesgrenzen zu suchen sind und (b) warum und woher der Impuls kam, daß in Kurköln ab 1672 mit der Vergabe von Lizenzen für Fahrposten begonnen wurde.

Außerdem erschien es mir wichtig, die Strömungen und unterschiedlichen Interessen der Höfe von Hannover und Braunschweig herauszustellen, die ab 1735 zur Auflösung der »Gesamtpost von Braunschweig-Lüneburg« geführt haben. Bei der Bearbeitung fiel auf, daß das Herzogtum Bremen-Verden wie auch das Hochstift Osnabrück in der Literatur geradezu stiefmütterlich behandelt wurden.

Der Beitrag ist auf der Basis der nachfolgenden Quellen erstellt worden. In chronologischer Folge sind hier zu nennen:

- Mirow, ?: »Zur Geschichte des Postwesens in den braunschweig-lüneburgischen Landen«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Seite 313–319, Berlin 1879.
- Schucht, Richard: »Das Postwesen in Braunschweig«. In: Braunschweigisches Magazin, Heft 18–22 von 1897, Heft 12 von 1998, Heft 8 und 9 von 1999 und Heft 3 von 1902. Alle Quellenangaben beziehen sich auf diese Arbeit. Als Kurzfassung ist erschienen: »Zur Geschichte des Postwesens in Braunschweig«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 4. Berlin 1901.
- Gaus, H.: »Vorgeschichte der hannoverschen und braunschweigischen Staatsposten«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 21 (Seite 631–649). Berlin 1911. Ferner: »Geschichte der braunschweigischen Staatspost bis 1806«, In: Jahrbuch des Geschichtsvereins für das Herzogtum Braunschweig, Wolfenbüttel 1914. Seite 84–129.
- Bernhards, Heinrich: »Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg, vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle«. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen, Heft 1 von 1912.
- Schrader, Wilhelm: »Die Braunschweiger Postanstalten und ihre Verwalter bis Ende 1867«, Leipzig 1930.
- Hinüber, Werner von: »Die Anfänge des Postwesens in Niedersachsen«. In: Deutsche Postgeschichte, Heft 2 / 1938, Seite 256–266.
- Besold, Horst: »Kleine Chronik des Postwesens in Braunschweig«. In: Braunschweiger postgeschichtliche Blätter, Heft 1 von 1957.
- Bade, Henri: »333 Jahre Braunschweigische Post«. Braunschweig 1960.

Einige dieser Quellen sind heute kaum noch beschaffbar und daher weitgehend unbekannt. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Oberpostdirektion Hannover erschien im Jahre 1967 das Buch »Die Post im Hannoverschen« von Heinz Drangmeister. Da dieses Buch nur in einer geringen Auflage erschienen ist und auch im Buchhandel nicht zu erwerben war, wurde dessen Beitrag in die ab 1977 erschienene Reihe »Postgeschichtsblätter von Hannover / Braunschweig« übernommen. In dieser Quelle sind in der Folgezeit auch eine ganze Reihe von Beiträgen erschienen, aus denen nachfolgend geschöpft wird. Der entsprechende Beitrag ist jeweils zitiert. Die Hefte 14–16 enthalten eine weitgehend vollständige Zusammenstellung postgeschichtlicher Archivalien in den verschiedenen Archiven in Niedersachsen, erarbeitet von dem Archivamtmann Günter Köster. Einzelheiten müssen den o. a. Heften entnommen werden.

Auf das sog. »Nebenpostieren« durch die Städteboten, Klöster und Kaufleute wird bewußt nicht eingegangen. Lediglich soweit diese durch die braunschweig-lüneburgische Postordnungen noch toleriert wurden, finden sie kurz Erwähnung. Dies gilt für die Ordinari Boten von Nürnberg über Braunschweig nach Hamburg, die Boten der Handels- und Kaufleute von Braunschweig nach Halberstadt und Quedlinburg sowie die Boten zwischen Braunschweig und Hildesheim nach Köln<sup>6</sup>.

Wichtig erscheint mir auch, die Informationen, die Ludwig Kalmus<sup>7</sup> in seinem Buch »Weltgeschichte der Post«, Wien 1937, zusammengetragen hat, einfließen zu lassen. Drei zusammenhängende Kapitel (Seite 235–280) befassen sich intensiv mit der Entwicklung der norddeutschen Postkoalition:

- Kaiserliches Postregal und 'ständische Liberalität' vom Regensburger Kurfürstentag (1636) bis zum Lüneburger Kreistag (1662);
- Die Reichspost vom Lüneburger Kreistag (1662) bis zum Postvertrag von Rotenburg (1668), und
- Die deutsche Postfrage vom Rotenburger Postvertrag (1668) bis zu den Augsburger Wahlverhandlungen (1690).

Er ist nach meinem Wissensstand der einzige Autor, der in diesem Zusammenhang aus den Urkunden und Dokumenten im Reichshofratsarchiv zu Wien geschöpft hat. Mit sicherem Gespür trennte er die einzelnen Epochen und erkannte die Bedeutung des Vertrages von Rotenburg aus dem Jahre 1668.

## 1 Zur Entwicklung der Hof- und Kanzleiboten von Braunschweig-Lüneburg<sup>8</sup>

Jahrhunderte bevor die »ordinari (fahrplanmäßigen) Posten« aufkamen, befanden sich in den deutschen Ländern Botenanstalten. Sie waren teils von der Landeshoheit als Hof- oder Kanzleiboten, teils von kaufmännischen, wissenschaftlichen oder politischen Korporationen, teils aber auch von Privatunternehmern oder Klöstern eingerichtet. Keine Landesgrenze hinderte ihre Ausdehnung, kein Gesetz begrenzte ihre Wirksamkeit. Noch gab es kein kaiserliches Postreservat und auch kein landesherrliches Postregal. Alle Boteneinrichtungen trugen Elemente der späteren Post in sich: Gründung und Leitung durch einen Reichsstand oder eine Landeshoheit, weitgehend regelmäßiger Gang; bestimmte Kurse mit Zwischenstationen, zuweilen sogar mit Wechsel der Transportmittel und Boten, Beförderung von Briefen, Sachen und Personen, zu Fuß, zu Pferd oder mit Wagen durch besoldete, in Eid und Pflicht genommene Boten. Viele Reichs-, Hanse- und Universitätsstädte unterhielten eigene Kaufmannsboten und Botenkurse.

Besonders die angesehenen Fürstenhäuser (z. B. Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Kursachsen, Württemberg, Deutscher Orden) unterhielten »seit unvordenklichen Zeiten« eigene Hof-, Kanzlei- und/oder Küchenposten, die den Belangen des Regenten und seiner Regierung dienten und auch keinem Reichsstand untersagt war. Nach dem damaligen Reichsrecht konnte das ausschließliche Durchqueren einer Botenpost durch fremdes Territorium (ohne Briefsammeln, ohne Pferde- oder Botenwechsel, ohne Einrichtung von Relaisstationen usw.) von den Landesherrn nicht untersagt werden. Erst nach der Einrichtung regelmäßiger Posten wurden durch einzelne Regenten immer wieder Behinderungsversuche unternommen, um die Effektivität ihrer Landespost zu erhöhen.

Durch Erbteilung existierten um 1500 mehrere Linien und Nebenlinien vom welfischen Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg (siehe Einleitung und Anlage 1). Mindestens die bedeutenden Höfe in Wolfenbüttel und Celle hatten schon frühzeitig über Hof- und Kanzleiboten verfügt und Botenmeister eingesetzt.

Am **Hof zu Wolfenbüttel** war Herzog Heinrich II. der Jüngere (\* 1489) der Begründer eines geordneten landesherrlichen Botenwesens. Er regierte von 1514 bis 1542 – als Gegner des Protestantismus vertrieben durch den *Schmalkaldischen Bund* – und nach seiner Rückkehr von 1547 bis 1568. Ihm war es gelungen die Primogeniturrechte für sein Gebiet durchzusetzen und in der *Hildesheimer Stiftsfehde* 1523 einen großen Teil der Stiftslande zu erwerben. Der Herzog hatte im Jahre 1535 eine Kanzleiordnung erlassen, in der auch das Botenwesen seines Hofes geregelt war. Ein Botenmeister war zur Abfertigung der reitenden und der Fußboten bestellt<sup>9</sup>. Nach einem Schriftstück verkehrte um die Mitte des 16. Jahrhunderts eine von einzelnen, bestimmten Boten besorgte »ordinari Post« jeweils zweimal wöchentlich nach Ringelheim, Schöningen und Steinbrück<sup>10</sup>.

Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg (\* 1528, regierte 1568–1589 in Wolfenbüttel, ab 1584 auch in Calenberg und Göttingen) hatte die Reformation eingeführt. Nach der von ihm erlassenen »Großen Kanzleiordnung« von 1575<sup>11</sup>, sollten die Boten sofort nach Abfertigung der Briefe abreisen, ohne erst Privatbriefe einzusammeln. Gegen ein Trinkgeld konnten aber Privatbriefe durch die fürstlichen Hofboten mit befördert werden; sie mußten aber erst durch die Hände des Botenmeisters gehen und auf der fürstlichen Buchhalterei abgegeben werden, ebenso wie die Antwortschreiben. Allerdings durften ohne Vorwissen des Fürsten in Privatsachen keine Hofboten abgefertigt werden.

Die Hofboten unterstanden dem Botenmeister, der sie abfertigte und dem sie auch die Antwort zurückbrachten. Nach der Botenordnung von 1584 standen im Dienste des Fürsten drei verschiedene Boten:

1. Die geschworenen Boten und Beiboten, die täglich der fürstlichen Kammer und Kanzlei zur Verfügung standen. Sie waren mit Spieß, Taschen und sonst zum Laufen gerüstet und mußten in ihrer Hofkleidung den Dienst versehen. Der Botenlohn richtete sich nach der zurückgelegten Entfernung.
2. Wurden dagegen fürstliche Diener – »Postreiter, Einspännige, reisige Knechte und Jungen aus dem Marstall« – verwendet, dann erhielten diese nur die Zehrungskosten zurückerstattet. Daneben übernahmen auch noch
3. Lehensnehmer – sog. »Herrendienstleute« – in vier Dörfern (den sog. »Postdörfern«) in der näheren Umgebung von Wolfenbüttel das Austragen von Briefen.

Eilige Briefe sollten von den Sekretären mit »Cito« oder »Citissime« ausgezeichnet werden. Für des Lesens unkundige Boten war das Latein in eine anschauliche Bilderschrift umzusetzen: sahen sie Galgen, Räder oder Ruten – die sog. Strafzeichen – auf den Briefen, dann war ein Mißverständnis nur schwer vorstellbar. Die geschworenen und Beiboten erhielten nach ihrer Rückkehr und nach Berichterstattung ihren Lohn vom Botenmeister ausbezahlt. Für säumige Zustellung konnte ein Teil als Strafe zurückbehalten werden. Der Lohn wurde berechnet nach der Meilenzahl und war durch Taxordnungen festgesetzt. Weitere Einzelheiten enthält die Anlage 2.

Herzog Julius beauftragte am 8. Januar 1586 »den Ehrbaren Unsern zu jetziger Visitation in unser Fürstenthumb Braunschweig-Calenbergischen theils abgeordneten Rätthen und lieben getrauen« eine Postordnung zu verfassen, die nicht nur für den Hof und die Behörden, sondern auch für das Publikum Gültigkeit haben sollte. Es heißt dort: »ihr wollt [...] eine solche Postordnung durch beide unsere Fürstentümer Wolfenbüttelschen und Calenbergischen Teils beraten und verfassen, daraus ein jeder unser Amtmann, auch Untertanen wissen mögen, auf was Zeit und Tag in der Wochen, auch welche Stunde tags oder nachts, item wohin und an welchen Ort sie ihre Briefe zu bringen und darauf Bescheid und Erklärung zu erwarten haben mögen«. Den Postboten wurde Verschwiegenheit und Treue besonders zur Pflicht gemacht. Wegen der Bestrafung untreuer Diener und Hofboten erging am 1. August 1594 eine landesfürstliche Konstitution<sup>12</sup>.

Nach einer Taxordnung vom 28. September 1644, die von Herzog August dem Jüngeren von Braunschweig-Wolfenbüttel (\* 1579, regierte 1635–1666) erlassen wurde, sollte ein Bote für 1 Meile Weges innerhalb der Landesgrenzen nicht mehr als 3 mgr., außerhalb des Landes aber 4 mgr. zu nehmen befugt sein. Für die Wartezeit – das Stillliegen – hatte er zu verlangen innerhalb des Landes 6 mgr., außerhalb 9 mgr.; erhielt der Bote aber freie Beköstigung, so sollte er nur 4 mgr. Wartegeld erhalten.

Ab 26. August 1648 – in Münster und Osnabrück gingen die Friedensverhandlungen ihrem Ende entgegen – waren alle Briefe mit Tag und Stunde des Abgangs und der Ankunft zu versehen. Gemäß der Verordnung von Herzog August d. J. vom 3. Januar 1655 war bei Unterschlagungen die Bestrafung der Hofboten nach der Höhe der veruntreuten Gelder gestaffelt. Betrug die veruntreute Summe:

- weniger als 50 Gulden, so sollte der Bote des Landes verwiesen werden,
- bis 100 Gulden sollte er »mit Staupen schlagen und ewiger Verweisung« bestraft werden und bei
- über 100 Gulden sollte er »mit dem Strange vom Leben zum Tode gerichtet werden«.

Über eine beschleunigte Beförderung der Briefe an Herzog August aus den entfernter liegenden Bezirken des Landes bis zur Weser spricht sich eine Verordnung vom 8. März 1665 aus, in der erstmals auch ein **Stundenzettel** erwähnt wird.

Obwohl seit 20 Jahren private – jedoch unter landesherrlichem Schutz stehende – Posten durch Rütger Hinüber in Braunschweig-Lüneburg eingeführt waren, beweist diese Verordnung die Notwendigkeit für das Weiterbestehen einer Hofpost. Sie war noch für die Beförderung besonders vertraulicher und/oder eiliger Nachrichten von Hof zu Hof oder an Regierungsstellen erforderlich, die noch nicht an das ordinari – fahrplanmäßige – Postnetz angeschlossen waren.

Nach der Einrichtung der **Residenz in Celle** im Jahre 1378 wurden auch hier herzogliche Boten beschäftigt. Sie erhielten für Reisen, die sie u. a. nach Rendsburg, Köln und Schwerin führten, außer ihrem Lohn als Bedienstete des Schlosses jeweils 8 bis 12 Schilling Zehrgeld. Der Celler Hof beschäftigte in der Zeit um 1600 regelmäßig einen reitenden und vier der Kanzlei unterstellte geschworene Fußboten. Sie wurden den nur gelegentlich ausgesandten Briefbestellern bei der Zuteilung von Botengängen vorgezogen und erhielten außer einem festen »Grundgehalt« besondere Reisekostenvergütungen. Kanzlei- und Regierungsordnungen<sup>13</sup> regelten den Geschäftsbetrieb. Danach mußten alle anwesenden Boten »des Morgens zu sieben Uhren auf die Cantzeley kohmen und sich angeben und Bescheids gewarten, ob man sie zu gebrauchen habe«. Einzelne von ihnen lagen sogar auch nachts in Bereitschaft. Ein Botenmeister erteilte die Aufträge und hatte dafür zu sorgen, daß nicht mehrere Boten reisten, »wenn es von einem auf einer Reise erledigt werden konnte«. Die

Namen der »Briefbesteller« standen auf einem Brett und »bei eines jeden Namen, der einheimisch [anwesend]« war, wurde »ein Pföcklein zur rechten Hand« gesteckt<sup>14</sup>.

Nach der Einrichtung von regelmäßigen Posten im Gebiet von Braunschweig-Lüneburg ab 1640/41, der Vermehrung der Postkurse, der schnelleren Briefbeförderung durch Reitposten mit Boten- und Pferdewechsel sowie den Vereinbarungen mit landesfremden Postverwaltungen und Postmeistern, war die Unterhaltung eigener Hof- bzw. Kanzleiboten immer entbehrlicher geworden. Mit der Übernahme der von Rütger Hinüber etablierten Privatpost in Staatsverwaltung im Jahre 1661 dürfte die Hof- bzw. Kanzlei-post von Braunschweig-Lüneburg bereits nahezu überflüssig geworden sein.

Inwieweit die Boten- oder Kanzleiordnungen der verschiedenen deutschen Höfe sich gegenseitig beeinflusst haben oder als Vorbild von anderen Höfen übernommen wurde, ist hier unwichtig.

## 2 Die politischen und postalischen Verhältnisse während des Dreißigjährigen Krieges im niedersächsischen Raum (1616–1648)

Am Vorabend dieses Krieges standen sich am Kaiserhof in Prag, wo der Herzog Heinrich Julius von Braunschweig-Lüneburg bis zu seinem Tode 1613 als kaiserlicher Rat um Versöhnung bemüht war, die Bündnisse der protestantischen Union und der katholischen Liga gegenüber. Das Konfliktpotential war auch für Niedersachsen von Bedeutung, da die Frage der Bistumsbesetzungen durch die nachgeborenen Söhne der regierenden Häuser – Sekundogenituren – zunehmend der machtpolitischen Arrondierung einzelner Häuser diene. So stellte das Haus Braunschweig-Wolfenbüttel etwa bei Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges für das Bistum Osnabrück mit Philipp Sigismund (1591–1623), für das Bistum Halberstadt mit Herzog Heinrich Julius (1566–1613), für das Bistum Minden mit Herzog Christian (1599–1633) die Bischöfe und Administratoren. Kern der Auseinandersetzungen war die Verfügungsgewalt über die reichsrechtlich noch im Bestand gesicherten, aber zwischen den weltlichen Machtzentren nach politischen Konstellationen stark umstrittenen geistlichen Wahlstaaten, die immer mehr zu Objekten dynastischer Familienpolitik geworden waren. Bischof im Bistum Hildesheim – *Kleines Stift* – war Herzog Ernst von Bayern (1583–1612).

### 2.1 Die kaiserlich-taxissche Reichspost in Braunschweig-Lüneburg zwischen 1616 und dem Sonderfrieden von Prag von 1635

Im Schreiben vom 22. Januar 1616 hatte Kaiser Matthias den Herzog Christian von Braunschweig-Lüneburg (\* 1566, regierte 1611–1633) in Celle ersucht, den kaiserlich-taxisschen – »*extraordinari*« (außerplanmäßigen) – Posten den Durchgang durch sein Fürstentum über Minden und Nienburg (Hauptweserpaß und von strategischer Bedeutung) zu gestatten<sup>15</sup>. Herzog Christian erklärte am 2. August 1616 den »*extraordinari*« Posten den Durchzug durch seine »*Erb- und Wahl-Landen*« zu gestatten. »*Es war aber von keinen ordinären Posten, welche beständig dauern sollten, die Rede, sondern der Herzog antwortete dem Kaiser, daß die extraordinaire Post in seinen Landen angeordnet werden solle*«<sup>16</sup>. Noch unter dem 2. August 1616 benachrichtigte er seine Dienststellen in Nienburg, Minden und Petershagen (Anlage 3). Damit bestand für die *extraordinari* reitende Reichspost eine Durchzugsgenehmigung für das Fürstentum Lüneburg und die Grafschaft Hoya; – aber natürlich noch nicht für das Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel. In Nienburg dürfte zunächst Otto Hurer und nach ihm Maximilian Teuto als Postmeister tätig gewesen sein<sup>17</sup>.

Herzog August der Jüngere (\* 1579, regierte 1635–1666) wollte für seine Residenz in Wolfenbüttel wenigstens den Anschluß an die Reichspost für seine postalischen Belange nutzen. In einer Verfügung von Michaelis (29. September) 1616 versprach der Herzog dem Frankfurter Postmeister von den Birghden für die Beförderung seiner Korrespondenz auf den Reichspostkursen jährlich 30 Reichstaler zu zahlen<sup>18</sup>.

Auf jeden Fall hat am 21. September 1616 auf dem Kurs von Frankfurt über Köln, Unna, Lipperode, Hovedissen, Vlotho, Hausberge, Minden, Nienburg, Verden, Rotenburg nach Hamburg eine kaiserlich-taxissche *Ordinari-Reitpost* den Betrieb aufgenommen<sup>18a</sup>. Etwa zwischen Nienburg und

Verden bzw. Rotenburg und Harburg durchquerte der Kurs das Gebiet von Braunschweig-Lüneburg (Abb. 1 und 17). Zwischen Rotenburg oder Verden und Bremen dürfte ein Anschlußkurs bestanden haben, denn ab 1617 amtierte der Bremer Bürger Ludolf Weyhemann dort als Reichspostmeister. Nachdem der Bremer Stadtpostmeister Hinrich Meyerhoff gestorben war, hatte sich Weyhemann im Februar 1620 auch um dessen Stelle beworben. Der Bremer Rat war jedoch nicht auf dessen Wunsch eingegangen, weil dies zur Vereinigung des kaiserlichen Reichspostamtes mit dem Bremer Stadtpostamt geführt hätte. Die Stadt bangte um die Freiheit ihres Postwesens. Amtsnachfolger beim Reichspostamt wurde 1627 der Bremer Postmeister Friedrich Gerlichs (RPM 1627–1652)<sup>19</sup>.

Mit Erlaß vom 17. Mai 1622 war durch Herzog Christian eine regelmäßige Botenverbindung zwischen dessen Residenz Celle und Petershagen (an der Weser zwischen Minden und Nienburg) eingerichtet worden. Von beiden Orten aus lief ein Bote zweimal wöchentlich nach Stöcken, wo sie bei dem Gografen auf einander warteten, ihre Briefe austauschten, und zu ihrem Ausgangspunkt zurückkehrten. Auf einem Stundenzettel verzeichnete der Gograf die Ankunft und den Abgang der Boten<sup>20</sup>. In Minden befand sich die Regierungskanzlei von Herzog Christian des damals unter braunschweig-lüneburgischer Administration stehenden Fürstbistums Minden. Daher war der dortige Brieffaustausch mit der taxisschen Reitpost Frankfurt-Köln-Minden-Hamburg auch für die Welfenherzöge von großem Interesse.

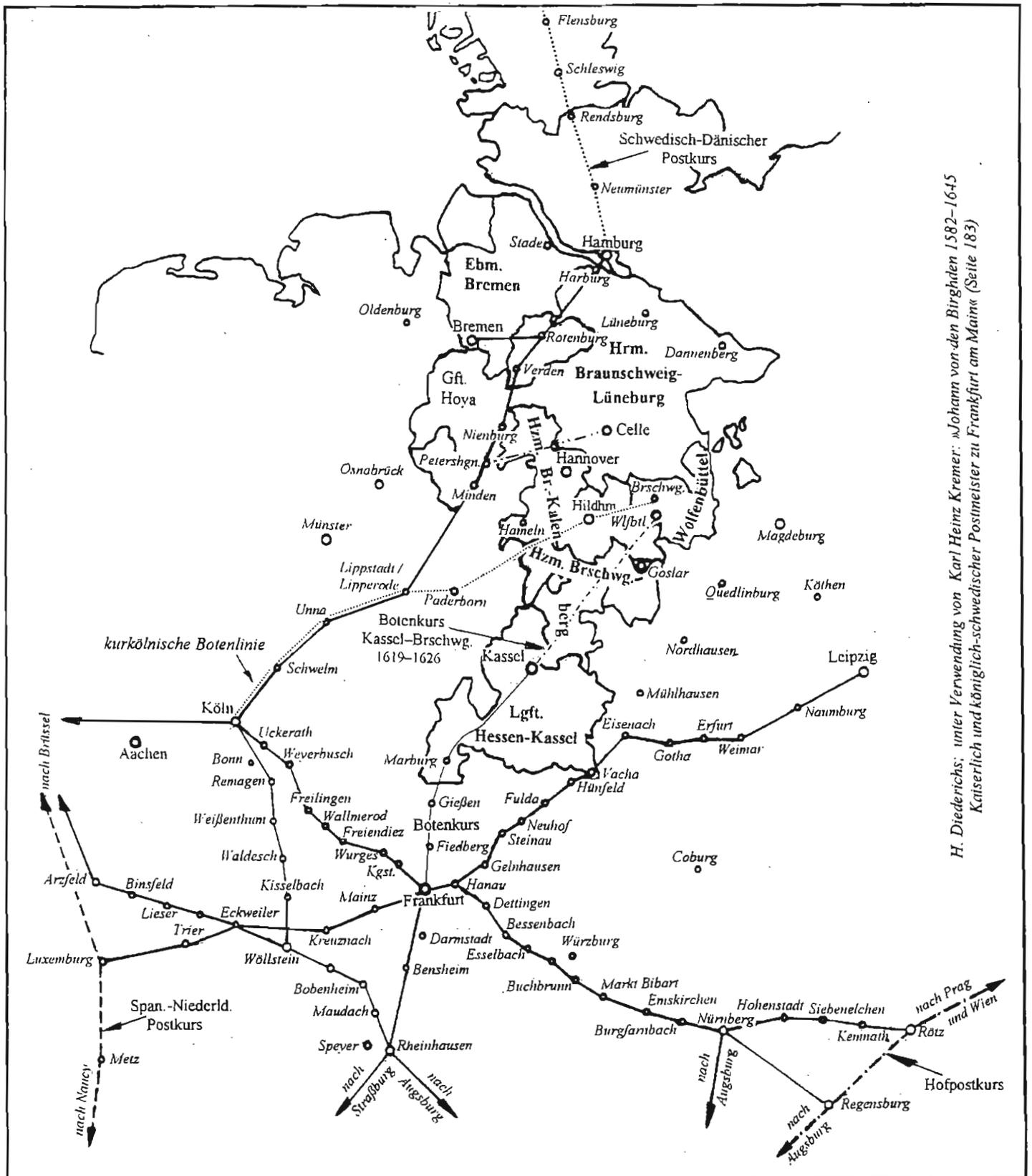
Um 1620/23 existierte noch eine taxissche ordinari Reitpost von Frankfurt über Friedberg, Butzbach, und Gießen nach Kassel, die aber spätestens 1626 nicht mehr existierte<sup>21</sup>.

Die weitere Einrichtung von Reichspostkursen im Niedersächsischen Kreis wurde in den kaiserlichen Schreiben vom 23. November 1627 und 2. Mai 1628 angekündigt. Am 23. November 1627 ersuchte Kaiser Ferdinand II. u. a. den Herzog August den Jüngeren<sup>22</sup>: »*Uns zu sonders angenehmen gnädigstem Gefallen, diß gemeinnutzige Werck zu befördern Ihro angelegen seyn lassen und [dem] Grafen von Taxis [...], nicht allein an denjenigen Orten, welche Er hiezu tauglich befinden und Dero Liebden nachmahffig machen würde, daß er die Posten legen möge, unwaigerlich verwilligen, sondern Ihme hiezu auch allen möglichen Vorschub thun und behülfflich erscheinen, damit er gantz unverhindert das Postwesen in seinen Schwang und Esse, auch in bestädiges Aufnehmen, Männiglichen zum Besten, bringen möge*«. Dieser Bitte stellten der Herzog und die Stadt Braunschweig kein Hindernis entgegen. Da dieses Vorhaben jedoch nicht mehr zur Ausführung kam, blieben die fürstlichen Hofposten und städtischen Botenposten unverändert erhalten<sup>23</sup>. Die alten Amtsposten (Hofposten) sind aber, wie Herzog Friedrich Ulrich in einem Erlaß vom 16. Juni 1629 sich ausdrückte, »*bey gegenwertigen zerrütteten Zeiten fast gantz abgengig geworden*«. Die Abbildung 1 vermittelt einen Überblick über die kaiserlich-taxisschen Postkurse sowie die (regelmäßigen) Anschlußkurse von Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel, wie sie um 1627 bestanden.

## 2.2 Die politischen und postalischen Verhältnisse im Bistum Hildesheim

Das Ende der *Hildesheimer Stiftsfehde* war 1523 im *Quedlinburger Vertrag* besiegelt worden. Danach war dem Hildesheimer Bischof nur das *Kleine Stift* (bestehend aus der nach Unabhängigkeit strebenden Stadt Hildesheim und den drei Ämtern Steuerwald, Marienburg und Peine) verblieben; der Rest – das *Große Stift* – war den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg zugesprochen worden.

Zwischen dem Bischofssitz zu Hildesheim und Braunschweig war bereits 1601 eine regelmäßige Botenpost in Gang gekommen. Sie war auf Veranlassung des Kölner Kurfürsten Ernst (1583–1612) – der auch den bischöflichen Stuhl in Hildesheim innehatte – zustande gekommen. Der Kurs war noch 1601 bis nach Braunschweig verlängert worden. Die bischöflichen Räte zu Hildesheim richteten eine eigene »*Ordinary Post*« nach Köln ein. Der Botenkurs lief von Köln über Lippstadt und Paderborn nach Hildesheim. Diese Botenanlage, die zwar in erster Linie den Zwecken des Erzbischofs diente, durfte aber auch von Privaten mitbenutzt werden. Nach der Botenordnung sollte ein Bote zu Hildesheim oder zu Braunschweig bestellt werden. Drei Boten besorgten den Gang; jeder machte den ganzen Weg hin und zurück. Jede Reise dauerte 14 Tagen. Dann hatte er eine Woche Ruhe<sup>24; 25</sup>. Diese Botenpost bestand mit kleinen Unterbrechungen und Änderungen bis 1661<sup>26</sup>.



H. Diederichs; unter Verwendung von Karl Heinz Kremer: »Johann von den Birghden 1582-1645 Kaiserlich und königlich-schwedischer Postmeister zu Frankfurt am Main« (Seite 183)

Abb. 1: Postkurse der kaiserlich-taxisschen Reichspost und der (regelmäßigen) Anschlusskurse durch die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel, um 1627. Durch eine Verabredung des Landgrafen von Hessen-Kassel mit dem Herzog von Braunschweig waren 1619 die fußgehenden Boten durch reitende Boten ersetzt worden. Der Landgraf von Hessen-Kassel hatte durch ein Schreiben von Laubach vom 21. Mai 1619 seine Räte angewiesen, für die Bereitstellung von »Postkleppern« in Kassel, Felsberg, Ziegenhain, Kirchhain und Nauheim zu sorgen<sup>27</sup>. Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel standen im Dreißigjährigen Krieg meistens gemeinsam auf der Seite der evangelischen Verbündeten. Um Nachrichten über das Kriegsgeschehen und seine Verbündeten schneller und zuverlässiger austauschen zu können, hatte die dänische Regierung bereits unter dem 24. Dezember 1624 eine fahrende Brief- und Paketpost von Kopenhagen nach Hamburg eingerichtet<sup>28</sup>. Die Postkurse gingen vielfach an den großen Städten vorbei, weil die Stadttore nachts geschlossen waren und die kaiserlichen Postreiter als Rivalen der städtischen Boten nicht gerne gesehen waren.

Für die Nachfolge des Kölner Kurfürsten Ernst in Kurköln sowie in dessen Bistümern Köln, Lüttich, Hildesheim (Kleines Stift), Münster war im Rahmen der wittelsbachischen, dynastischen Hauspolitik Ferdinand, Herzog von Bayern, schon früh zum geistlichen Stand bestimmt worden. Bereits 1595 war er Koadjutor in Köln, 1601 in Lüttich, 1611 in Hildesheim und Münster sowie seit 1618 von Paderborn. Nach dem Tode seines Oheims im Jahre 1612 hatte er dessen Stelle eingenommen.

Die Zusammenballung der Macht sollte den von protestantischen Nachbarn vielfach bedrohten Bistümern Schutz und Sicherheit geben. Der Rückhalt an Kurbayern verstärkte diese Position in den wittelsbachischen Sekundogenituren. Politisch schloß sich Ferdinand eng an Kurbayern an (Gründung der Liga, Übertragung der pfälzischen Kurwürde an Bayern, Politik und Kriegführung). Im Bistum Hildesheim prallten die unterschiedlichen, religiös motivierten Interessen von Kaiser, Kurbayern und Kurköln einerseits sowie Braunschweig-Lüneburg andererseits unmittelbar aufeinander.

Nach dem Erlaß des Restitutionsedikts (6. März 1629) Kaiser Ferdinands II. waren alle seit dem Passauer Vertrag (1552) von den Protestanten eingezogenen Stifter und Kirchengüter den Katholiken zurückzugeben. Obwohl der *Quedlinburger Vertrag* bereits 1523 zustande gekommen war, sah der Bischof von Hildesheim und Kölner Kurfürst Ferdinand jetzt eine Chance das *Große Stift Hildesheim* zurückzuerhalten, und erhob Klage vor dem Reichskammergericht gegen diesen Vertrag. Am 7./17. Dezember 1629 erging dessen Urteil, das den lutherischen Herzögen die Restitution des 1523 dem Bischof aberkannten *Großen Stifts Hildesheim* auferlegte. Gegen dieses Urteil hatten die Herzöge Revision eingelegt. Doch mit Hilfe der Tillyschen Armee wurde das Urteil vollstreckt; die bischöfliche (katholische) Regierung nahm 1630 das gesamte Stift Hildesheim in ihren Besitz. Dies wurde braunschweigischerseits wiederum als rechtswidrige, dem ordentlichen Exekutionsverfahren zuwiderlaufende Invasion betrachtet. Der Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg (\* 1582) war (daraufhin ?) 1630 aus kaiserlichen in schwedische Kriegsdienste übergetreten.

Die Schweden hatten 1631 die Reichsstadt Frankfurt am Main zur Zentrale der schwedischen Post in Deutschland gemacht. Die als schwedische Feldpost eingerichteten Postkurse dienten aber auch den deutschen Fürsten, ihren Ländern, Städten und Einwohnern sowie deren Handel. Die Herzöge – Christian in Celle und Friedrich Ulrich in Wolfenbüttel – waren Anfang 1632 einen Bündnisvertrag mit Schweden eingegangen, der jedoch von König Gustav Adolf nicht ratifiziert wurde. Die Herzöge befanden sich folglich mit den Schweden im Bunde; waren jedoch niemals in einen rechtskräftigen Allianzvertrag mit ihnen getreten. Die verbündeten deutschen Fürsten, deren Territorium von der schwedischen Post durchquert wurde, hatten dieser Einrichtung zugestimmt und auch deren Ausführung übernommen. Die welfischen Herzöge – Herzog August in Celle und seine vetterlichen Nachbarn Herzog Friedrich Ulrich bzw. August der Jüngere in Wolfenbüttel – hatten die Kosten der Postritte auf dem Gebiet ihrer Herzogtümer übernommen. Am Endpunkt in Hamburg amtierte als Hamburger Stadt-Postmeister Baltasar (Baltzer) Lange. Diesem zahlte Herzog August der Jüngere nach einem Erlaß von Michaelis (29. September) 1633 eine Vergütung von jährlich 40 Reichsthalern für die weitere Beförderung seiner Hof- und Regierungspost<sup>29</sup>. Einen Schutzbrief von 1633, einen Stundenpaß vom 7. Januar 1634 mit der Unterschrift von Johann von der Birghden sowie zwei Verzeichnisse der ankommenden und abgehenden Posten aus Frankfurt von 1634 zeigt die Anlage 4.

In dem Postkursbericht von Januar 1634, als der schwedische Postmeister von der Birghden die Reitpostlinie Frankfurt am Main–Hamburg gerade in Gang gesetzt hatte (Abbildung 2), heißt es<sup>30</sup>:

*»Die angeordnete Hauptpost von Frankfurth am Main Uff Hamburg, welche die Woche 2 mahl gehen, und ihro ordinarj Tagh und Nacht halten soll, ist von Serenissimi [der Allernädigsten] Meinem gnedigen Fürsten und Herrn, Hertzogen Friedrichen Ulrichen zu Braunschweig und Lüneburgh, S.F.G. [Seiner Fürstlichen Gnaden] Lande und Fürstümber [...] schon unlenqst und unter dato 10. January jüngsthin [1634], nachgesetzten örtter anbefohlen:*

*Franckfurth, Herr Obrist Postmeister Johan Von den Birghden führet dieselbe, und gehet Uff: Eisenach, Mühlhausen, Bleicheroda, Mackenroda, Ampt Clettenbergh [Mackenrode], Schwarzfeld, Grubenhagisch, Gittelde, Ampt Stauffenbergh, Bockenem, Lager vor*

*Hildenþheimb itzo, sonsten Steinbrüh, und Uff ordonantz Peina [Peine], Braunschweig, dan ins Lüneburgische Giffhorn oder Rotgeßbüttel [Rötgesbüttel], Oising [Groß Oesingen], Suderburgh, Ebstorff, Lüneburgh, Winsen/Luhe unnd Hamburg».*

Die Abbildung 3 zeigt die schwedische Postordnung von 1634; ihre 14 Punkte regeln die Postritte von einer Station zur anderen. Vom Zentrum Frankfurt am Main aus liefen um die Jahresmitte von 1634 Posten nach Hamburg, Speyer und Straßburg, durch den Odenwald, Württemberg und über Schaffhausen und Zürich bis Bergamo und Venedig sowie durch das lothringische Metz. Ende 1634 hatte die »schwedische Post« in Deutschland eine größere Bedeutung als die kaiserliche Reichspost. Nicht mehr durch die Pfalz, die kurfürstlichen Rheinlande und Württemberg führten die Reichspostkurse, sondern diese konnten sich nur noch auf den provisorischen Kurs Niederlande–Elsaß–Vorderösterreich–Tirol sowie auf den Postkurs Köln–Brüssel stützen.

Während die schwedischen Truppen in Deutschland diese Postlinie für ihre eigenen Interessen verlangten, waren die deutschen Fürsten, durch deren Territorium die neue Linie führte, die Ausführenden der schwedischen Forderung. Die neue Postlinie diente daher nicht nur schwedischen Belangen, sondern kam auch den beteiligten Fürsten, ihren Ländern, Städten und Einwohnern zugute. Ursprünglich als schwedische Feldpost eingerichtet, bewährte sie sich nicht nur bei der Übermittlung von Nachrichten zwischen dem schwedischen Heere und den verbündeten deutschen Fürsten sowie den Schweden in Deutschland und ihrer Heimat, sondern auch als Post unseres Landes. Die eingesetzten Postreiter waren ohnehin Einheimische der an der Route gelegenen deutschen Staaten<sup>31</sup>.

Der Reichskanzler Oxenstierna hatte am 9. Mai 1634 an Bürgermeister und Rat in den Städten Hamburg, Lübeck und Mühlhausen geschrieben und die neue – im Januar 1634 eingerichtete – Postverbindung empfohlen. Im Mai 1634 fand auch in Frankfurt am Main ein Konvent mit dem Heilbronner Bund statt. In diesem Zusammenhang schrieb Oxenstierna an den Kurfürsten von Sachsen, er möge seinen Gesandten beim Konvent instruieren, mit von den Birghden ein Übereinkommen über die Einrichtung von Reitposten in den beiden sächsischen Kreisen sowie in Norddeutschland zu schließen, um die Postbeförderung nach Schweden noch weiter zu beschleunigen und auf eine noch breitere Basis zu stellen.

Im Juli 1634 gelang es Herzog Georg das Stift Hildesheim zurückzuerobern; am 12. Juli kapitulierte die kaiserliche Besatzung. Bis dahin lief der o.a. Kurs über das »Lager vor Hildesheim« bzw. die Burg Steinbrück. Neben dem Großen Stift Hildesheim (auf das Braunschweig-Lüneburg die alten Rechte geltend machte), wurde nun auch die Stadt Hildesheim und das Kleine Stift als ein nach dem Kriege Braunschweig-Lüneburg zustehender Besitz einbehalten. Am 22. August ließ es Herzog Georg in Besitz nehmen. Im Oktober 1634 hatte Herzog Georg als Befehlshaber der nieder-

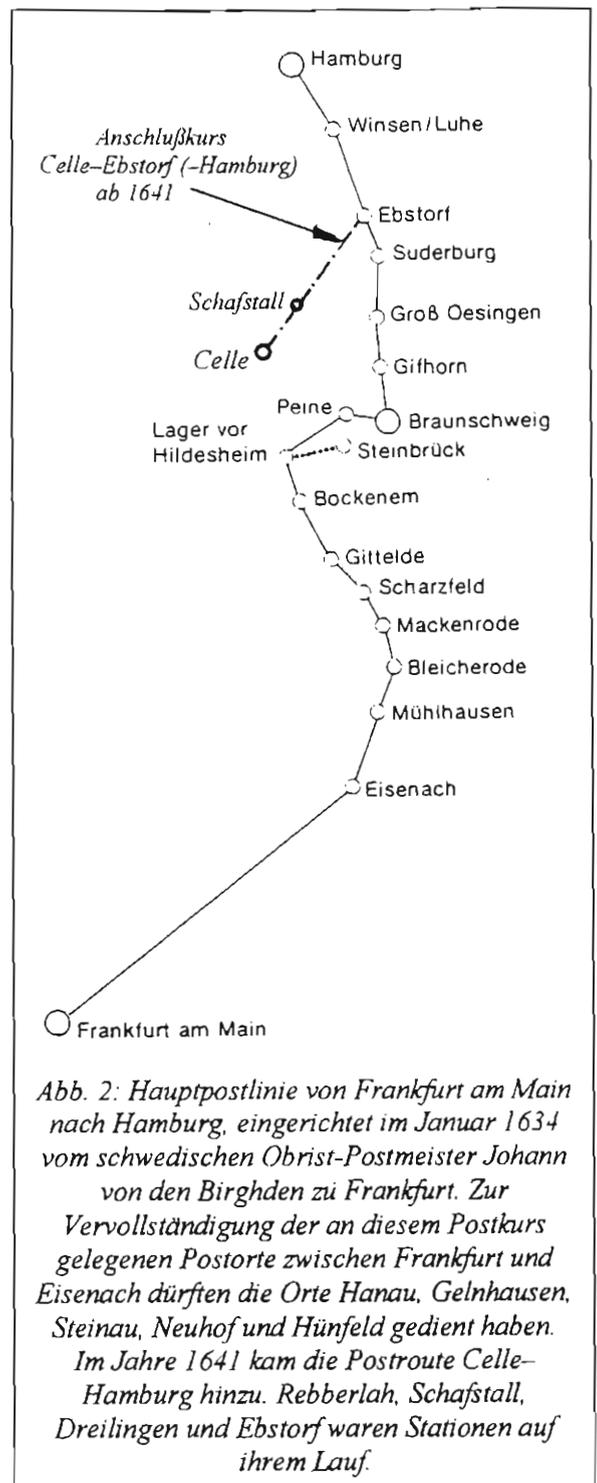


Abb. 2: Hauptpostlinie von Frankfurt am Main nach Hamburg, eingerichtet im Januar 1634 vom schwedischen Obrist-Postmeister Johann von den Birghden zu Frankfurt. Zur Vervollständigung der an diesem Postkurs gelegenen Postorte zwischen Frankfurt und Eisenach dürften die Orte Hanau, Gelnhausen, Steinau, Neuhoft und Hünfeld gedient haben. Im Jahre 1641 kam die Postroute Celle–Hamburg hinzu. Rebberlah, Schafstall, Dreilingen und Ebtorff waren Stationen auf ihrem Lauf.

sächsischen Kreistruppen eine Reitpost (Feldpost) von seinem Heerlager bei Weimar über Erfurt, Haßleben, Clingen, Sondershausen, Ebeleben, Lohra und Clettenberg nach Braunschweig angelegt. Um deren Rentabilität zu fördern, durfte sie auch private Briefe mitnehmen: »hierunter wird das gemeine Wesen gefördert«, heißt es im Erlaß zu ihrer Einführung am 5. Oktober 1634<sup>32</sup>. Erst am 18. November 1634 hielt Herzog Georg endlich seinen Einzug in Hildesheim, das gleichzeitig zum Sitz der herzoglichen Residenz und auch zum Sitz der Calenbergischen Regierung bestimmt wurde<sup>33</sup>.

**D**er Durchleuchtigsten/ Großmächtigsten Fürstin und Fräuleins/ Fräulein Christina/ der Schweden/ Gothen vnd Wenden Königin/ Groß-Fürstin in Finnland/ Herzogin zu Esthen vnd Carelen/ Fräuleins ober Ingermanland/ v. vnd dero Reichs Schweden Raths/ Cancellers/ Gevollmächtigten Legaten in Teutschen Landen/ vnd bey den Armeen/ auch des Evangelischen Bunds dafelbsten Directors/ des Hoch- Wolgebornen Herrn/ Herrn Axel Oxenstierns/ Freyherrn zu Nymitzho/ Herrn zu Fiholmen vnd Lyboen/ v. Ritters/ v. Confirmirte Ordnung/ wie sich die Posthalter/ in Stätten vnd auff dem Lande/ mit Führung der Ordinarij Posten/ Staffetten/ vnd Currier zu verhalten haben: Zu männiglichem Wissensschafft publicirt/ Im Jahr 1634.

1. **E**rlaubt/ soll ein jeder Posthalter/ so zu den unterlegten Posten bestellt wird/ schuldig seyn/ Anfangs zum wenigsten zwey guter Pferde/ vnd darbey einen Jungen oder Postillon zu halten.

2. Mehr Knecht vnd Pferde zu halten/ vnd sich der selben gebührender vnd hierunder specificirter massen zu gebrauchen/ ist einem jednen erlaube.

3. Vnd wirdt aber einem jeden solcher Posthalter des Jahres auff die zwey Ordinarij Pferde/ vnd den Postillon/ durch den Obrißten Postmeister oder dessen Verordnung ein gewisß Geldt bezahlet/ je nach dem in sich vergleiche.

4. Mit solchen zweyen Post Pferden vnd den Postillon ist er Posthalter schuldig/ der gestalt auffzuwarten/ daß wann das Post Packquet vnd die darinn verwahrete Briefe ankommen/ er solche alobaldt nach Post Gebrauch/ bey Tag vnd Nacht fortzuführen gesahlet sey.

5. Item/ wann ein ehende Staffetta durch Verordnung der Obren fortzuschicken/ er gleicher gestalt die Schuldigkeit vnderweges/ vnd nach Auswurfß des Staffetten Zettels leyßen indge.

6. Das Post Packquet vnd alle Briefe/ sampt andern Sachen/ so theilwail auff den Posten fortgeschickt wert en/ es sey Geldt oder Velts werth/ soll er wol verwahren/ weder selbstem/ noch durch andere/ nichts darvon vnder schlagen/ noch veruntreuen lassen/ Auff den Fall auch dergleichen geschh/ wirdt er n. bey gebührender Straff/ allen Schaden zu ersetzen schuldig seyn.

7. Was sonst den Posthalter für Pferd oder die Ordinarij der zwey Posthalter/ durch dieselbe kan vnd wirdt er die Currier befürdern: Also:

8. Daß ihme von jedem Pferde bey den vnderlegten Posten Ein Reichs Thaler (auff eine Staffetta der Obren ein halben Reichs Thaler) bezahlet/ folgender nach Postrecht geritten/ vnd von den Postillon kein vberflüssiges Erindgeldt gefordert: in altem vbrigen auch den Reisenden möglichste Beförderung vnd Satisfaction gegeben werde.

9. Die Currier vnd Reisende/ werden hingegen auch erinnert/ gebührende Bescheidenheit zu brauchen/ durch empfindliche Wort vnd Werck/ zur billichen Ungedult nicht Ursach zu geben/ Insonderheit auch die Pferde durch allzustardes ehlen nicht muhrwillig zu Boden zu reiten/ oder sonst wider Post Gebrauch/ mit all zu schwerer Pagagi zu überladen/ wie dann einem Currier/ ob er schon mit drey/ vier/ oder mehr Pferden reiten würde/ von zwanzig bis in vierzig Pfundt schwerer Pagag/ vnd kein mehreres fortzuführen/ der Posthalter schuldig seyn solle.

10. Wann ein Posthalter von einem Currier vnd Reisenden/ wider Gebühr beschwert würde/ soll er bey der Obrigkeit des Orts Hülffe suchen/ solche ihme auch nach billichen dingen gegeben werden.

11. Item/ die Posthalter sollen in ihren Wohnungen durch Calva Guardien gesichert/ auch aller Personal vnd Real Beschwerden/ so sonst andere Bürger vnd Vnderthanen zu übertragen haben/ bestreget seyn.

12. Es sollen die Posthalter/ rei/ in den confirmirten Salvaguardien auch Anregung gethan/ nicht schuldig seyn/ Currieren/ Officieren/ oder Soldaten/ Post Pferde vmbsonst herzu leyhen/ oder dieselbe zu führen/ darbey sie von der Obrigkeit gehandhabt werden sollen.

13. Vnd dann sollen sie fleißige Acht nehmen/ daß keine Feinds Posten oder Currier/ bey ihren Posthäusern/ weder heimlich noch öffentlich passiren/ sondern daß sie mögen entdeckt vnd angehalten werden.

14. Sollen schweren zu Gott/ der Königl. Majestät vnd Cron Schweden/ vnd dero Vundsvetwandten Evangelische Chur- Fürsten vnd Ständen/ auch ihren Vorgesetzten/ von denen sie bestellet vnd besoldet werden/ getreu vnd holdt zu seyn/ ihren Schaden zu tragen vnd zu ment en/ hingegen dero Nutzen möglichst zu befördern/ vnd obstehende Ordnung/ so viel ihre Personen/ Ampt vnd Verrichtungen berührt/ treulich zu halten/ ohn alle Befährde.

Abb. 3: Schwedische Postordnung von Frühjahr 1634, die der Postreiter aus Frankfurt am Main mitbrachte und die der Gifhorner Schloßhauptmann an Herzog August in Celle weitersandte.

Am 5./6. September 1634 hatten kaiserliche Truppen die schwedischen und sächsischen Armeen bei Nördlingen besiegt. Dies hat sehr wahrscheinlich den völligen Zusammenbruch der Kaiserlichen Reichspost verhindert.

### 2.3 Der Prager Sonderfrieden und das Ende der schwedischen Posthoheit in Frankfurt

Am 24. April 1635 hatte Kaiser Ferdinand alle Offiziere vom Feldmarschall bis hinab zum Fähnrich aufgefordert, die schwedischen Posten des Postmeisters Birghden abzufangen und die mitgeführten Briefe zu beschlagnahmen<sup>34</sup>.

Der sächsische Kurfürst – auf die Wiederherstellung des Friedens hoffend – war auf die Seite Habsburgs zurückgewechselt. Das Restitutionsedikt wurde aufgehoben und den protestantischen Fürsten der Besitz garantiert, den sie am 12. November 1627 hatten. Die Vertreibung der Schweden aus dem Reich wurde vereinbart. Bayern, Brandenburg, Sachsen-Coburg, Holstein, Mecklenburg, Pommern, Württemberg, Anhalt, Hessen-Darmstadt und Baden sowie die Städte Lübeck, Frankfurt am Main, Ulm, Worms, Speyer und Heilbronn schlossen sich dem Prager Frieden an. Jedoch waren die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg ihm nur sehr zögerlich beigetreten (Juli/August 1635); erst am 29. Juli 1635 hatte Herzog Georg seine Generalstelle im schwedischen Dienst niedergelegt. Damit war die Allianz der protestantischen Fürsten zerbrochen, der Heilbronner Bund zerfiel. Mit Ausnahme des Erzstiftes Bremen hatten sich alle Stände des Niedersächsischen Reichskreises angeschlossen. Nur Schweden, die Kurpfalz und Hessen-Kassel blieben als ernstzunehmende Gegner des Reiches übrig; – erst im April 1640 kam wieder Braunschweig-Lüneburg dazu.

Schweden mußte jetzt große Teile von Süd- und Mitteldeutschland räumen. Die freigewordenen Postanstalten kamen wieder unter die Leitung der durch das taxissche Reichspostgeneralat eingesetzten Postmeister, die jede Zusammenarbeit mit dem in schwedischen Diensten stehenden Postmeister Birghden ablehnten. Dadurch wurde dieser mehr und mehr isoliert. In einem Brief vom 19. April 1635 hatte sich der Mainzer Kurfürst und Erzkanzler Anselm Kasimir (1580–1647) als Protektor des Reichspostwesens bei Kaiser Ferdinand dafür eingesetzt, daß Birghden – dieser schwedische Spion – unverzüglich seines Amtes enthoben und unter Anklage gestellt werden solle. Bereits am 22. Mai 1635 wurde Birghden seines Dienstes enthoben; auch wenn er vorerst die Postgeschäfte provisorisch noch weiterführen durfte. Das Frankfurter Postamt stand nun unter der Aufsicht des Magistrats. Durch dessen Beschluß vom 16. Juni 1635 wurde das »*schwedische*« Postamt in Frankfurt endgültig aufgehoben. Am 9. August 1635 zogen sich die Schweden auf die noch besetzte linke Mainseite (Stadtteil Sachsenhausen) zurück<sup>35</sup>. Birghden blieb in Frankfurt zurück, weil er auf die im Friedensschluß verkündete Generalamnestie des Kaisers vertraute<sup>36, 37</sup>.

Bereits am 1. August 1635 befahl der Kaiser der Gräfin Taxis, die Posten wieder durch das Reich zu bestellen und von Nürnberg oder Regensburg aus an den kaiserlichen Hof und sein Feldlager zu dirigieren<sup>38</sup>. Das schwedische Postamt in Leipzig dürfte bereits Anfang Juli aufgehoben worden sein; denn am 13. Juli 1635 wies der kursächsische Postmeister Johann Sieber in einem »*Memorial*« auf die Notwendigkeit zur Anlegung einer reitenden Post von Leipzig nach Dresden hin und ließ für die Boten sowie die Ordinari-Post Leipzig–Frankfurt in der Geheimen Kanzlei Passierscheine für seine Postkurse anfertigen. Diese Tatsache belegt, daß Sieber zu diesem Zeitpunkt bereits wieder allein das Postwesen in Leipzig übernommen hatte<sup>39</sup>. Der bisherige schwedische Postmeister – Andreas Wechel – war von Leipzig zunächst nach Hamburg gegangen, wo er kurzzeitig die Postmeistergeschäfte unter dem schwedischen Residenten (Bevollmächtigten) Johann Adler-Salvius wahrnahm. Ende August 1635 wurde er vom schwedischen Reichskanzler Oxenstierna zum Aufbau des Postwesens in Schweden nach Stockholm gesandt.

Die Bestandsaufnahme der Kaiserlichen Reichspost nach 1635 war wenig erfreulich. Wenn auch die unter den Schweden entfremdeten Oberpostämter weitgehend wieder mit kaisertreuen Leuten besetzt werden konnten (Anlage 5); war jenes zu Leipzig aufgrund des Widerstandes des sächsischen Kurfürsten der Reichspost für immer verloren gegangen. Die dauerhafte Restitution der zerstörten Reichspostkurse sollte noch für Jahrzehnte alle taxisschen Ressourcen in Anspruch nehmen und verhinderte damit die Konzentration aller Kräfte auf neue Aufgaben und Herausforderungen.

Durch die Kriegseinwirkungen waren die örtlichen Botenanstalten wieder verstärkt aufgetreten. In berechtigter Sorge um das schwer geschädigte Reichspostwesen, hatte Kaiser Ferdinand II. am 14.

August 1635 gegen das Überhandnehmen des Botenwesens einen Majestätsbrief an alle Reichsstände erlassen, in dem er unter Berufung auf das kaiserliche Postregal erneut alle Nebenposten im Reich verbot und die Aufhebung der städtischen Botenanstalten anordnete. Die Regenten von Kurbrandenburg, Kursachsen, Braunschweig-Lüneburg sowie Hessen-Kassel hatten jedoch die befohlene Veröffentlichung des Edikts abgelehnt und die Aufnahme der Reichsposten in ihren Ländern verweigert<sup>40</sup>.

#### **2.4 Aufbau privilegierter, unter landesherrlichem Schutz stehender Privatposten in Braunschweig-Lüneburg während des schwedisch-französischen Kriegs (1635/48)**

In der Hildesheimer Frage stand die Forderung des Kaisers und des Kölner Kurfürsten nach Restitution des gesamten Stiftes gemäß dem Prager Frieden der braunschweigischen Rechtsauffassung gegenüber, derzufolge das Recht des fürstlichen Hauses auf das *Große Stift* nicht erloschen war und darüber hinaus auch das *Kleine Stift* nach Kriegerrecht im Besitz des Herzogs Georg verbleiben müsse. Unter der Führung von Herzog Georg versagten die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg dem Kaiser den militärischen Anschluß und versuchten, ihre Neutralitätspolitik als eigenständige politische und militärische Kraft zwischen dem Kaiser und den Schweden erneut zu betreiben.

Die Schweden betrachteten jetzt Braunschweig-Lüneburg als Feind; Baner rückte mit 20000 Mann an und besetzte viele Städte und Festungen. Die Weserbrücke zu Nienburg wurde aus strategischen Gründen abgebrochen (die letzten Schweden verließen Nienburg erst im Juli 1650. Das Posthaus befand sich »vor dem Norderthore«<sup>41</sup>).

Mit dem Tode des kinderlosen Herzogs Friedrich Ulrich am 11./21. August 1634 war das *Mittlere Haus Braunschweig-Lüneburg* erloschen. Nach dem Erbvergleich vom 14. Dezember 1635 erhielten:

- Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg das Fürstentum Calenberg-Göttingen und
- Herzog August der Jüngere von Dannenberg das Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel.

Herzog August d. Ä. herrsche unverändert über Braunschweig-Lüneburg. Im Rezeß vom 27. Januar 1636 erhielt Georg das Fürstentum Calenberg-Göttingen als selbständiges Land. August d. Ä. starb am 1. Oktober 1636. Ihm folgte sein Bruder Friedrich (regierte 1636–1648). Stadt und Stift Hildesheim, von dem Herzog Georg am 22. August 1634 hatte Besitz nehmen lassen, verblieb in dessen Hand; jedoch behielten sich die drei Brüder ihre Rechte auf die Hildesheimischen Stiftslande vor<sup>42</sup>.

Die welfischen Fürsten hatten die Wichtigkeit und den wirtschaftlichen Nutzen von regelmäßigen Postkursen erkannt. Die Schlüsselrolle auf dem Weg zu eigenen Landesposten hat ganz offensichtlich das schwedische Intermezzo gespielt: Es hatte demonstriert, wie rasch man bei entsprechendem politischen Rückhalt ein funktionierendes Postwesen abseits der Reichspost aufbauen konnte. Die deutschen Fürsten, deren Territorium von der schwedischen Post durchquert wurde, hatten dieser Einrichtung zugestimmt und auch deren Ausführung übernommen. Die welfischen Herzöge hatten die Kosten der Postritte auf dem Gebiet ihrer Herzogtümer übernommen. Ursprünglich als schwedische Feldpost eingerichtet, diente sie nach dem Abzug der Schweden auch den Fürsten, deren Ländern und Städten sowie den Einwohnern und ihrem Handel.

Infolge des Prager Friedens war nach dem Abzug der Schweden das norddeutsche Kommunikationssystem zusammengebrochen. Die dortigen Regenten – das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kursachsen und Kurbrandenburg – mußten sich in diesem postalischen Vakuum selber helfen. Schließlich gab es auch noch keinen endgültigen Frieden mit dem Kaiser. Und selbst wenn zu dieser Zeit im norddeutschen Raum die kaiserlich-taxissche Reichspost präsent gewesen wäre, – wie hätten die protestantischen Reichsstände ihr Vertrauen entgegen bringen können? Infolge des Restitutionsedikts von 1629 war die Reichspost nach der Absetzung der lutherischen Postmeister in Frankfurt (1627), Nürnberg (1635), Erfurt (1636) und Memmingen und Lindau<sup>43</sup> mit den diesen Städten aufgezwungenen ausländischen Postmeistern katholischer als je zuvor. Nachdem gegen Ende November 1640 auch noch der Hamburger Bürger und Reichspostmeister Hans Jacob Kleinhans gestorben war, wurde auch dessen Postamt von der Generaloberpostmeisterin Alexandrine Gräfin von Taxis durch Abondio Somigliano ersetzt. Die Gräfin teilte dem kaiserlichen Hofrat und Abgesandten

im Niedersächsischen Kreis, Konrad von Lützwow, am 10. Dezember 1640 aus Brüssel mit, daß sie die ledige Stelle »mit einem tauglichen catholischen und dem Hochlöbl. Haus Österreich unterthänigsten treu zugethanenen Subject besetzt habe«, wobei sie auch bemerkte, daß dieser »sonderlich in dem jüngsten Dänemärkischen Krieg seine Tüchtigkeit bewiesen habe«<sup>44</sup>.

Braunschweig-Lüneburg rüstete und verhandelte mit Schweden wegen der Räumung der von ihnen besetzten welfischen Festungen. Das Verhältnis zu Schweden gestaltete sich zusehends feindlicher. Daher setzten die welfischen Herzöge unter Führung Georgs von Calenberg mit dem Rezeß von Peine (14. Mai 1636) und dem Hausvertrag vom 10. Dezember 1636 auf den Ausbau eines stehenden Defensivheeres des Gesamthauses und auf eine bewaffnete Neutralität »zum Dienste des Kaisers, des Reiches, des Kreises und des braunschweigischen Hauses«. In dieser Situation konnten die Herzöge auch der schwedischen Feldpost, die immer noch in den von ihnen besetzten Gebieten existierte, nicht mehr vertrauen. Als Nachfolger von Andreas Wechel amtierte als schwedischer Postmeister in Hamburg seit August 1635 ein Gehilfe des Residenten Adler-Salvius: Balthasar Schörling hatte seine Bestallung Ende 1635 erhalten. Er starb aber bereits 1639.

Am 15. Februar 1637 war Kaiser Ferdinand II. in Wien gestorben. Obwohl ein Gutachten des kurfürstlichen Kollegiums bestätigt hatte, daß besonders in den Reichsstädten Nürnberg, Augsburg, Köln, Frankfurt am Main und Regensburg Ordinari-Boten angeordnet seien, gab der neue Kaiser Ferdinand III. unter dem 12. August 1637 sowie 20. Dezember 1638 der Gräfin Taxis Befehl und Gewalt, um das Botenwesen in den Reichsstädten abzuschaffen<sup>45</sup>, die diese Gelegenheit auch benutzte, um dagegen vorzugehen. Nürnberg, Augsburg und Frankfurt beschwerten sich beim Kaiser und verwiesen auf ihre durch Kaiser Matthias und Ferdinand II. erlassenen Patente<sup>46</sup>.

Die im Januar 1634 durch Schweden eingerichtete Postlinie Frankfurt–Hamburg (Abb. 2) war durch Kriegereignisse immer wieder beeinträchtigt worden. Sie war aber nach dem Abzug der Schweden durch Braunschweig-Lüneburg erhalten worden. Am 14. August 1638 schrieb Kaiser Ferdinand III. an Herzog Friedrich in Celle, »da die in Abgang gerathene [Reichs-]Post wieder zu Stand gebracht werden solle [...] damit die Posten hin und wider [zurück] im Reich wohl geordnet und von einem Ort zum andern richtig bestellt und erhalten werden mögen« und bat um Erneuerung der Durchzugsgenehmigung von 1616, die Braunschweig-Lüneburg aber nur für eine *extraordinari* Reitpost erteilt hatte. Der Herzog schreibt dem Kaiser am 24. August 1638, »daß durch hiesiges Fürstenthumb keine andere Posten alß welche wochentlich von Hamburg durch meine Aembter Winsen / Luhe, Bodenteich [für die Poststation Suderburg], Ebstorff, Giffhorn auff Braunschweig und von dannen weiter nach Nürnberg, dann von meiner Stadt Lüneburg durch die Mark, durch den Erzstift Magdeburg und Fürters auff Leipzig gehen, jedoch nur durch Botten bestellt und verrichtet werden [...] Wie es anjetzo um die reitende Post so für diesen [Kurs] zwischen Frankfurt a. M., Bremen und Hamburg gehalten, und im meiner Stadt Nienburg bestellt, davon habe Ich, weiler selber Ort [...] annoch in des Feindes Händen, keine Nachricht«. Diesen Botendienst »durch meine Aembter« verrichteten jedoch ausschließlich Hofboten und Herzog Friedrich versprach die Wiederherstellung des Reichspostkurses, sobald Nienburg mit des Kaisers Hilfe von den Schweden befreit und wieder in seinen Besitz gekommen sei<sup>47</sup>.

## 2.5 Die Errichtung der ersten ordinären – fahrplanmäßigen – Fahrposten: 1637

Alle Privilegien des Kaisers für seine taxissche Reichspost haben sich bis 1698 ausschließlich auf die Briefpost – die Reitpost – bezogen. Nur dafür besaß sie das Monopol! Fahrposten – Postfuhren oder »*Ordinari-Fuhren*« – zur Beförderung größerer und schwerer Sendungen sowie Reisender hat es vor 1637 noch nicht gegeben<sup>48</sup>. Erich Kuhlmann bestätigt dies, wenn er schreibt<sup>49</sup>: »Es ergibt sich aus den Dallmeierschen Regesten, daß das Reichspostregal von den Kaisern auch in der Zeit nach dem 30-jährigen Kriege immer nur auf die Briefpostbeförderung bezogen wurde; [...] denn es gibt in den Jahren zwischen dem Westfälischen Frieden anno 1648 und der Reichspostordnung – am 17. Oktober 1698 in Wien bestätigt und ratifiziert – kein kaiserliches Patent oder Mandat, welches die einzelnen Fahrposten der Reichspost als zum Reichspostregal gehörig ausweist«.

Die erstmals durch den Hildesheimer Fuhrunternehmer Rütger Hinüber ab 1637 auf den Strecken Hildesheim–Köln und Hildesheim–Hamburg eingeführte Fahrpost hatte die Beförderung von Frachtgut (größere und schwerere Sendungen oberhalb der Gewichtsgrenze und/oder mit Wertangabe, die von der kaiserlich-taxisschen Reichspost nicht befördert wurden), Akten, Pakete, Viktualien, Geldsendungen und Personen übernommen, für welche die Reichspost kein Monopol besaß. Die Fahrpost war somit auf einen ganz anderen Kundenkreis ausgerichtet. Erstmals fanden auch Frauen, Kinder, Kranke und Gebrechliche eine Beförderungsmöglichkeit. Die Fahrpost verband in der Regel auch andere Orte – meist im Nahbereich – miteinander als die Kaiserliche Briefpost (wohin deren »*Ordinari-Lauff*« nicht ging) oder sie fuhr an Tagen, an denen keine Reichspost ging. Ein von Kurbayern bereits 1579 formulierter und 1641 vom Kurfürstenrat übernommener Grundsatz lautete, daß Abhilfe geschaffen werden dürfe auf Strecken, wo keine kaiserliche Post existiere<sup>50</sup>. Sofern von den (privilegierten) Fahrposten auch keine Briefe angenommen wurden, stellten sie für die Kaiserliche Briefpost theoretisch auch keine Konkurrenz dar, sondern *ergänzte* deren Möglichkeiten mit anderen Mitteln. Die Zusatzbestimmung für die Fuhrunternehmer in ihren Lizenzverträgen mit den Landesregierungen »*ohne einigen Abbruch zu thun der Kayserl. Reichs-Post*« war daher keine leere Phrase. Außerdem sicherten sich die Fürsten mit dieser Klausel bei der Pacht- oder Lizenzvergabe zusätzlich ab und hatten damit ein hervorragendes Instrument in der Hand, falls der Fuhrunternehmer der Reichspost doch Konkurrenz machen sollte, indem er auf Strecken, die von der Reichspost bedient wurden, Briefe mitnahm.

Die periodisch verkehrenden Fahrposten entoben die Reisenden der lästigen Notwendigkeit, mit Fuhrunternehmern individuelle Beförderungsverträge auszuhandeln. An die Stelle der Willkür des lokalen Fuhrunternehmers war die Beförderungsgarantie einer öffentlichen Institution getreten, die der Kontrolle durch die Landespolizei oder der Regierung unterlag. Damit hatte im Reiseverkehr auch ein neues Element der Verlässlichkeit Einzug gehalten. Der Reisende mußte keine Rücksichtnahme mehr auf seine Nationalität, Konfession, Stand, Geschlecht, Sprache oder Alter befürchten. Außerdem waren auch Reisedauer, Kosten und Anschlußkurse kalkulierbar geworden.

Die Fahrpost repräsentierte somit eine neue Dienstleistung mit einem neuartigen Beförderungsmittel, – der Postkutsche. Als die Reichsstände bei der Einrichtung eigener Landesposten bevorzugt Fahrposten anlegten, hatten sie damit zweifellos auch erwartet, dem Reservatrecht des Kaisers für seine grenzüberschreitende Reit- bzw. Briefpost aus dem Wege zu gehen. Deutsche Fürsten mit Interesse an einer eigenen Landespost zwecks Aufbau eines territorialen Kommunikationssystems sowie Reichsstände mit eigenem Botenwesen haben daher die Ausweitung des Privilegs für die Anlegung neuer Brief- und/oder Fahrpostkurse sowie das Briefesammeln durch den Kaiser bzw. den Grafen Taxis innerhalb ihrer Landesgrenzen oftmals nicht anerkannt.

Das vorherrschende Argument war: Die Fahrpost sei keine (Brief-)Post und betreffe daher auch nicht das kaiserliche (Brief-)Postmonopol. Daher spielte es auch keine Rolle, wenn sich die Fahrposten nicht an die Landesgrenzen hielten. Voraussetzung war lediglich, daß eine Fahrgenehmigung durch die Regierung des Nachbarlandes vorlag. Doch nun zurück zum Ausgangspunkt von 1636/37.

Der Hildesheimer Bürger **Rütger Hinüber** ist die Schlüsselfigur und treibende Kraft für die Errichtung von Reit- und Fahrposten durch das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg. Geboren um das Jahr 1600, hatte er sich als Ratsweinschenk, Handelsmann und Fuhrunternehmer in der Stadt Hildesheim niedergelassen, hatte dort 1639 Barbara Arenholt (die Tochter eines Hildesheimer Ratsherrn) geheiratet, das Bürgerrecht erworben und war der *Großen Kramergilde* beigetreten. Hildesheim lag geradezu ideal im Zentrum des Länderkomplexes von Braunschweig-Lüneburg.

Wie eine Gewinn-Verlust-Spezifikation bis zum Jahre 1657 belegt, hatte Rütger Hinüber bereits 1635 – also zu der Zeit, als die Verhandlungen zum Sonderfrieden von Prag liefen – damit begonnen, zunächst durch **laufende Boten** Briefe von Hildesheim nach Detmold und Köln sowie »*durch das Hessische*« zu bestellen. Bereits 1636 begann er – auf eigenes Risiko – eine **reitende Post** einzurichten. Ab 1637 betrieb er dann nachweislich – oftmals mit Verlust – die folgenden Strecken:

- Hildesheim–Hameln–Blomberg–Paderborn–Erwitte–Arnsberg–Wipperfürth–Köln bzw.
- Hildesheim–Paderborn–Lippstadt–Werl–Elberfeld–Köln.

Offenbar wurden – je nach Bedarf – auf diesen Strecken Hildesheim–Köln auch schon Fahrposten eingesetzt<sup>51</sup>. Aber seine Postrouuten waren weitgehend auf die Korrespondenz der politischen Parteien angewiesen und entsprechend unsicher. Rütger Hinüber berichtet in einem eigenhändigen Schreiben vom 25. Januar 1661 an Kaiser Leopold über die Anfänge des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg: »... dann in Annis 1636 und 1637 auf gnädigstes begehren deß hochfürstl. Haußes Braunschweig Lüneburg, [habe] Ich [in] deroselben Fürstenthümben und Landen mit anwendung aller meiner haabseeligkeit, auch öftters in den allergrößt und gefährlichsten Kriegstrouben nicht mit geringer Leibs- und Lebensgefahr die Posten allererst da man in den vor vermeldten Fürstenthümben und landen von der Gräfl. Taxischen Post noch niemals gehört und gesehen, maßen auch dieselbe alhier [zu Hildesheim] vor diesem [Jahr 1636/37] nicht hergebracht, angebauwet, und in den Stand gesetzt«<sup>52</sup>.

Auch der Kreistag zu Lüneburg beschloß Anfang 1639, die Neutralität des Niedersächsischen Kreises zu bewahren. Am 2./12. August 1639 befahl ein kaiserliches Mandat nochmals den welfischen Fürsten, die Stadt und das Bistum Hildesheim unverzüglich dem Kurfürsten von Köln auszuhandigen. Bereits Ende Oktober 1639 wurde Kurfürst Ferdinand – vertreten durch Abgesandte – zu Wien mit dem Stift Hildesheim belehnt<sup>53</sup>.

Die Kriegslage hatte sich 1639 wieder zugunsten der Schweden verändert. In dem Bündnis vom 9. November 1639 verpflichteten sich Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel zu gegenseitiger Unterstützung<sup>54</sup>. Nachdem alle Bemühung von Herzog Georg zum Erhalt des Landes Hildesheim gescheitert und sein Verhältnis zum Kaiser immer gespannter geworden war, hatte dieser wieder den Wechsel auf die Seite Schwedens vollzogen. Ende April 1640 sandte er ihnen Truppen zur Vereinigung mit denen von Hessen-Kassel und Frankreich.

Trotzdem ist zu dieser Zeit im niedersächsischen Raum die Kaiserliche Reichspost wieder in Gang gekommen. Der leicht veränderte Reichspostkurs<sup>54a</sup> lief nun von Köln über Unna-Lippstadt-Detmold-Bückeburg-Nienburg und Verden offensichtlich zunächst nur nach Bremen, wie der Bekanntmachung vom 21. März 1640 über die einmal wöchentlich verkehrende »*Reitende Kayserl. Post*« von dem Bremer Reichspostmeister Friederich Gerlichs zu entnehmen ist (Abbildung 4)<sup>55</sup>. Entweder war Nienburg zu dieser Zeit nicht von den Schweden besetzt oder ein Schutzbrief gestattete den Durchgang. Dabei fällt auf, daß der Briefverkehr nach Hamburg und weiter nach Dänemark und Schweden offensichtlich nicht funktioniert hat<sup>55a</sup> oder in Bremen dazu keine Informationen vorlagen. Daß die Post möglicherweise auf einem anderen Kurs nach Hamburg lief, erscheint eher unwahrscheinlich. Viel wahrscheinlicher ist, daß dies die Kriegslage oder die Schweden zu diesem Zeitpunkt nicht zuließen<sup>55b</sup>. Da das Reichspostamt in Leipzig nach 1635 nicht wieder zurückgewonnen werden konnte, dürfte auch der Reichspostkurs von Frankfurt über Fulda und Erfurt nach Leipzig noch nicht wieder vollständig bestanden haben. Im Jahre 1640 sandte der Frankfurter Reichspostmeister Häßwinkel die Briefe nach Kassel mit der Reichspost nach Vacha (das damals noch zu Hessen-Kassel gehörte), von wo sie ein Bote nach Kassel brachte und bei dem Bürger Parwein ablieferte<sup>56</sup>. Leider geht aus der Quelle nicht hervor wie weit der Kurs lief, vermutlich aber bis Erfurt, denn dort war seit 1636 Georg Friedrich Breitenbach als Reichspostmeister eingesetzt. Aus der Bekanntmachung von Friedrich Gerlichs ist auch nicht ersichtlich, welche Verbindungen durch die Reichspost und welche durch Anschlußkurse von Rütger Hinüber oder andere Boten zustande kamen. Doch die Verbindung mit Paderborn und Hildesheim dürfte nur durch den Anschlußkurs Köln-Hildesheim in Lipperode von Rütger Hinüber möglich gewesen sein. Wenn aber in der Bekanntmachung vom 21. März 1640 so bedeutende Residenzstädte und Handelszentren wie Braunschweig, Hannover, Celle und Lüneburg noch fehlen, dann dürfte das ein Beleg dafür sein, daß zu diesem Zeitpunkt die Hinübersche Post noch nicht über Hildesheim hinausging.



## 2.6 Die fürstlich braunschweig-lüneburgische Post in Hildesheim (1641–1648)

Auch wenn die Postverbindungen von Rütger Hinüber zwischen 1635 und 1640 mit Vorwissen und Billigung des Herzogs Georg von Braunschweig-Lüneburg angelegt worden waren, so ist doch der eigentliche Beginn des durch landesherrliche Privilegien geschützten Postwesens erst mit der Jahreswende 1640/41 anzusetzen.

Die erste formelle landesherrliche Genehmigung in Braunschweig-Lüneburg »reitende Posten« anzulegen, wurde Rütger Hinüber am 17. November 1640 durch Herzog Georg erteilt. In der Urkunde ist die Rede von der Einrichtung einer »reitenden Post zwischen Bremen [über Rotenburg nach Hannover] und Kassel«. Sobald die Post einmal angelegt sei – so versprach Herzog Georg – wolle er Rütger Hinüber und seine »andere darzu comployirende Diener der wircklichen Einquartierung, auch [...] anderer Onera estimiren und befeyen [und] auch in übrigen Punkten gehörig Verordnung ergehen lassen« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 1). Noch am 17. November erging eine entsprechende Verordnung an den Bürgermeister und den Rat der Stadt Hildesheim sowie ein Schreiben an den Rat der Stadt Bremen, das der Herzog auch als »des löblichen Niedersächsischen Creyses Generall« unterzeichnete, und in dem er die Notwendigkeit dieser neuen Post begründete. Unter dem 25. November 1640 wandte sich Hinüber selbst an den Bremer Rat. Natürlich unterstützte auch die Landgräfin Amelia Elisabeth von Hessen-Kassel das Vorhaben, die zu dieser Zeit in Bremen im Exil lebte. Ein Empfehlungsschreiben durch Herzog Georg dürfte für Rütger Hinüber vermutlich eine mündliche Zusage für die Verlängerung des Postkurses Bremen–Hildesheim bis nach Kassel bewirkt haben. Jedenfalls hat die Landgräfin erst nachträglich unter dem 4. Juli 1642 diese Posteinrichtung bestätigen können (siehe Seite 22).

Nachdem Rütger Hinüber dem Bremer Rat einen Besuch abgestattet hatte, beeilte sich dieser, das Schreiben des Herzogs zu bestätigen und versprach, Hinüber unterstützen zu wollen. Den Bremer Postdeputierten – Johann Motte – bat Hinüber »einen guten getreuen Mann, welcher im lande wie in der stadt bekandt und zu einnahme und abgebung der brieffe employirt werden kann, vorzuschlagen und anzunehmen«. Als geeigneter Mann für die Betreuung der neuen Post wurde der (jeweilige) Vorsteher des bremischen Stadtpostamtes – Henrich Veldermann – bestimmt<sup>57</sup>. Tatsächlich ist am 1. Januar 1641 die

➤ Reitpost Bremen–Rotenburg–Nienburg–Hannover–Hildesheim–Kassel

in Gang gekommen. Der erste Hildesheimer Stadtarchivar Dr. Conrad Jordan hat am 1. Januar 1641 in seinem Tagebuch festgehalten<sup>58</sup>: »Diesen Morgen kam zum erstenmal an, die Reitende Post, welche Rötger Hinüber angeordnet, daß man hinführo in 24 Stunden von Bremen Zeitung [Nachricht] haben kann aus Holland, Engelland, Frankreich, Spanien und Frankfurt am Mayn«.

Auch die Tatsache, daß die Landgräfin und Regentin Amelia Elisabeth von Hessen-Kassel gegen Ende 1640 mit ihrem noch unmündigen Sohn Wilhelm VI. ihr Exil in Bremen verließ und nach Kassel zurückkehrte, macht deutlich, daß in Norddeutschland ruhigere Zeiten eingeleitet waren.

Rütger Hinüber war damit de facto der erste Postmeister von Braunschweig-Lüneburg. Der Kostenaufwand durch Rütger Hinüber soll allein für die Anlegung der Reitpost Bremen–Kassel 40 000 Taler aus eigenen Mitteln betragen haben<sup>59</sup>.

Gleich nach dem Zustandekommen der Reitpost Bremen–Kassel hat dann auch Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel (\* 1579; 1635–1666) am 7. Januar 1641 befohlen, daß »die Bottschaft und Posten durch unsere Lande schleunig zu befördern, und dahero nöthig befunden, zu solchem Ende reitende Posten anzuordnen«. Rütger Hinüber wurde beauftragt, sich um die Einrichtung einer Reitpost Braunschweig–Gandersheim, Erbauung eines Posthauses und Einsetzung eines Postmeisters zu kümmern (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 5). In Gandersheim schloß sich diese Route an die Hinübersche Hauptlinie Bremen–Hannover–Hildesheim–Kassel an.

Aber als Fuhrunternehmer sah Rütger Hinüber die Zukunft wohl mehr im Fahrpostgeschäft liegen. Sicher belegt ist, daß noch im Jahre 1641 eine Fahrpost von ihm auf der Strecke:

- Kassel–Hildesheim–Hannover–Celle–Rotenburg–Harburg (–Hamburg)
- im Einsatz war. Ein Anschlußkurs nahm seinen Lauf von Celle über Rebberlah, Schafstall, Dreilingen und Ebstorf (siehe Abb. 2)<sup>60</sup>. Ebenfalls 1641 wurde durch Rütger Hinüber noch eine Fahrpost
- Bremen–Celle–Braunschweig

eingerrichtet. Aber die Fahrposten erwiesen sich in den unsicheren Kriegszeiten als unrentabel und so überrascht es nicht, wenn diese längere Zeit im Jahr nicht betrieben wurden. So lief die Fahrpost Kassel–Hildesheim–Harburg nur ein halbes Jahr; dann lag sie ein Vierteljahr lang still und stellte in der Folgezeit kriegsbedingt ihre Fahrten ganz ein<sup>61</sup>. Mit Gewißheit läßt sich aber festhalten, daß zwischen 1637 und 1641 durch Rütger Hinüber Fahrposten im Einsatz waren.

Der Aufbau eines privilegierten Landespostwesens durch Braunschweig-Lüneburg war in vollem Gange, als am 2. / 12. April 1641 der unversöhnliche Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg starb. Mit ihm verlor das Welfenhaus seinen tüchtigsten Vertreter, der inmitten feindlicher Parteien das Land weitgehend frei von Einfällen gehalten und doch keines der von ihm beanspruchten Rechte preisgegeben hatte. Erst jetzt konnte eine Neuorientierung der welfischen Politik beginnen. Seine Erben wandten sich nun von den Schweden ab; die Landgräfin von Hessen-Kassel suchte die Fortsetzung des Bündnisses durch militärische Demonstrationen zu erzwingen.

Am 5. Mai 1641 war Herzog Georgs Erbfolger – Herzog Christian Ludwig von Calenberg (\* 1622; 1641–1665) – in Hildesheim eingezogen. Nachdem auch die Ausgleichsverhandlungen des Kaisers von 1640/41 mit den Welfen gescheitert waren, kam es zur Schlacht von Wolfenbüttel (29. Juni 1641), der die Besetzung großer Teile der welfischen Fürstentümer durch kaiserliche Truppen folgte.

Durch Vereidigung am 14. August 1641 in Hildesheim war Rütger Hinüber als »*Fürstl. Braunschweig-Lüneburgischen Postmeister*« bestätigt worden<sup>62</sup>. Mit Privileg vom 19. August 1641 wurde er von allen Abgaben und Einquartierungen befreit. Neue Postanlagen zu errichten, wurde allein Rütger Hinüber zuerkannt; »*an Haltung der Post [solle er nicht] behindert und beeinträchtigt [werden], sondern es soll dieselbe, ihme und den Seinigen, so lange verbleiben, als sie dieselbe gebühlich versehen werden*«. Reisende durften in seinen Posthäusern untergebracht werden. Den vollständigen Wortlaut der Urkunde ist dem Reprint: »*Historischen Nachrichten, ...*«, Anlage 2, zu entnehmen. Für die Herzöge war es kriegsnotwendig, auch weiterhin über ein funktionsfähiges Postwesen zu verfügen; besonders nach dem »*neutralen*« Hamburg; um von dort Kriegsgüter zu erhalten. Schließlich ging es für Braunschweig-Lüneburg aber auch darum, die Verbindung mit seinen Verbündeten (Schweden, Hessen-Kassel und Kurpfalz) nicht abreißen zu lassen<sup>63</sup>.

### 2.6.1 Der Frieden von Goslar mit Braunschweig-Lüneburg: 19. April 1642

Mit dem 21. März 1640 war der Reichspostkurs Köln–Unna–Lippstadt–Detmold–Bückeburg–Nienburg und Verden nach Bremen wieder in Gang gekommen (Abb. 4). Der Kurs lief auch im Februar 1641 noch, wie sich aus einer Beschwerde des Reichshofrats Court von Lüzaw an den Kaiser entnehmen läßt<sup>64</sup>. Anfang Juli 1641 hatte die schwedische Regierung einem Waffenstillstand mit Kurbrandenburg zugestimmt und am 7. Oktober 1641 waren in Goslar die kaiserlich-welfischen Ausgleichsverhandlungen eröffnet worden. Verhandelt wurde die Annahme des Prager Friedens von 1635 und des Regensburger Reichsabschieds von 1636 sowie – auf kurkölnisches Betreiben hin – die Abtretung des *Großen* und *Kleinen Stifts Hildesheim*. Ferner waren in Hamburg – von den Stürmen im Krieg fast vollständig verschont – kaiserliche, schwedische und französische Gesandte mit den Vorarbeiten für eine Friedenskonferenz beschäftigt (Präliminarvertrag vom 25. Dezember 1641).

Am 16. Januar 1642 kam es zum Abschluß eines Präliminarvertrages, der mit geringen Änderungen am 9. / 19. April 1642 im Braunschweiger Hauptreiß bestätigt wurde. Die Welfen nahmen den Prager Frieden und den Regensburger Reichsabschied an und trennten sich von den Schweden. Die Herzöge konnten die zur Verteidigung ihrer Festungen benötigten Truppen zur freien Disposition

behalten und brauchten nicht gegen die Schweden zu kämpfen, solange diese noch in ihrem Territorium standen. Die Festung und Residenzstadt Wolfenbüttel wurde zurückgewonnen. Das *Kleine Stift Hildesheim* (bestehend aus den drei Ämtern Steuerwald, Marienburg und Peine) sowie die Stadt Hildesheim waren sofort an Bischof Ferdinand abzutreten; wegen des *Großen Stiftes* verpflichteten sich die Herzöge mit Kurköln zu verhandeln. Mit diesen Verhandlungen wurde am 21. Februar 1642 in Goslar begonnen. Bereits am 21. (oder 26.) April 1642 wurde Rütger Hinüber vom Kurfürsten von Köln und Bischof zu Hildesheim zum Postverwalter im Erzstift Hildesheim ernannt; eine Bestätigung erfolgte jedoch erst unter dem 13. Juni 1652<sup>65</sup>.

Der Sonderfrieden von Goslar bildete die Basis dafür, daß Rütger Hinüber am 5. August 1642<sup>66</sup> zum »Gräfl. taxisschen Postmeister für den Niedersächsischen Kreis« ernannt werden konnte. Rütger Hinüber war damit in die Abhängigkeit der Gräfin Alexandrine von Taxis geraten und den ersten Ansätzen zu einem eigenen Landespostwesen von Braunschweig-Lüneburg, das auch gefährlich auf benachbarte Reichsstände hätte übergreifen können, war vorerst einmal die Spitze genommen. Gleichzeitig war für die Sicherheit der Briefbeförderung im niedersächsischen Raum, die besonders für die kaiserlichen Kommissäre äußerst wichtig war, viel gewonnen. Rütger Hinüber begann noch 1642 mit dem Bau seines neuen Posthofes in Hildesheim vor dem Almstor.

Mit der Ernennung zum »Gräfl. taxisschen Postmeister für den Niedersächsischen Kreis« ist eine neue, bisher einzigartige Qualität aufgetaucht, die eine Vorgesetztenposition kennzeichnet, von welcher aber in der Folgezeit kaum etwas transparent wird. Zum *Niedersächsischen Kreis* haben nach der Kreiseinteilung des deutschen Reiches nach 1521 neben Hildesheim u. a. auch Hamburg, Bremen, Lübeck und Magdeburg gehört; während Hessen-Kassel bereits im *Oberrheinischen Kreis* lag. Welche Kompetenzen damit genau verbunden waren und welche Postanstalten ihm unterstellt waren, bleibt zunächst unklar, solange nicht das zugehörige Dokument aufgefunden wird.

Zweifellos hat aber Rütger Hinüber von seinen Kompetenzen als Vorgesetzter Gebrauch gemacht. Aber erst aus der Streitschrift »Reichs-Gesätzmäßige Prüfung ...« von 1759 (siehe Kapitel 9) gehen Einzelheiten hervor. Da heißt es auf Seite 92, daß »Hinüber in der Qualität eines Kayserlichen Postmeisters die zu Hannover und Hameln aufgestellten [Postmeister] nur als Subalterne behandelt, und stäts zu Leistung des Gehorsams, und der Treue, die sie dem Kayserl. Post-Generalat schuldig wären, angemahnet hat«. Auf Seite 93 wird hervorgehoben, daß Hinüber Einfluß auf »die Handlungen deren zu Hannover und Hameln aufgestellten Post-Beamten« ausgeübt habe und auf Seite 95, daß er »in dieser Qualität [als Vorgesetzter] seine Befehle seinen subalternen zu Hannover und Hameln ertheilet« habe. Und schließlich auf Seite 96 wird angeführt, daß die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg nichts gegen Hinübers »gewöhnliche Unterzeichnung eines Kayserl. Postmeisters, noch gegen die von ihm über die Subalternen zu Hannover, Nordheim [Northeim] und Hameln ausgeübte **Oberaufsicht** etwas einzuwenden« gehabt hätten. Demnach war genau festgelegt, welche Postmeister ihm unterstanden. Ganz sicher haben noch weitere dazugehört; ob auch die Reichspostmeister in Hamburg (Abondio Somigliano, RPM 1640–1650) und Bremen (Friedrich Gerlichs, RPM 1627–1652 bzw. dessen Sohn Daniel Gerlichs, RPM 1652–1655) erscheint fraglich.

Die Landgräfin Amelia Elisabeth von Hessen-Kassel (\* 1602; 1636–1651) bescheinigte unter dem 4. Juli 1642 nachträglich: »daß Wir [...] mit guten Wissen und Willen [die] von [...] Rütger Hinüber angerichtete Post hiermit confirmiret und bestätigt haben, [...] daß wir ihm darbey gnädiglich schützen und handhaben, ihm auch in dieser Vestung [Kassel] einen Postbedienten zu halten hiermit erlaubet haben«. Gleichzeitig verbot sie die »Anrichtung anderer Nebenposten« in Hessen-Kassel (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 6).

Um die Verbindung von Hamburg und Bremen mit Frankfurt am Main zu verbessern – und den beträchtlichen Umweg über Köln zu vermeiden – wurde die »Ausdehnung der Reitpost Bremen–Kassel bis Frankfurt« durch die kaiserliche Reichspost beschlossen. Bereits Anfang 1642 verpflichtete der Frankfurter Reichspostmeister Johann Baptista van Hoeswinkel (RPM 1640–1658) einen Henry Mathey (RPV 1642–1658) als Postverwalter in Marburg und Bernhard Parwein (RPM 1642–

1667) als Vorsteher eines neuen Reichspostamts zu Kassel. Der Kurs lief von Frankfurt über Friedberg, Butzbach, Marburg und Wildungen nach Kassel. Ab August 1642 wurde der Direktkurs Frankfurt–Kassel–Hamburg im Gebiet von Braunschweig-Lüneburg eingerichtet. Vermutlich wurde dabei das von den Schweden besetzte Gebiet von Minden und Nienburg noch vermieden. Der Erfolg dieses Postkurses war zunächst auch recht zufriedenstellend. Ein Dekret von Kaiser Ferdinand III. beschreibt den Zeitgewinn durch diese Maßnahmen, die bewirkte, »daß die Briefe, so vorhin zwischen Hamburg und Frankfurt neun Tage unterwegs, auch wochentlich nur einmal gegangen, jetzt in der Woche zweimal, auch in fünf Tagen in Frankfurt, und also wieder zu erlangen sind«. Aber schon nach kurzer Zeit stellte sich heraus, daß wichtigere Schreiben auf dem neuen Postkurs nicht verschickt werden konnten, da sie durch Hessen-Kassel oder Schweden – mit denen es noch keinen Frieden gab –, interzipiert wurden. Dies war aber nicht hinnehmbar, weil die Verhandlungen zwischen der kaiserlichen und protestantischen Partei um den Frieden weitergehen mußten und eine sichere Postbeförderung für die kaiserlichen Kommissäre unbedingt erforderlich war.

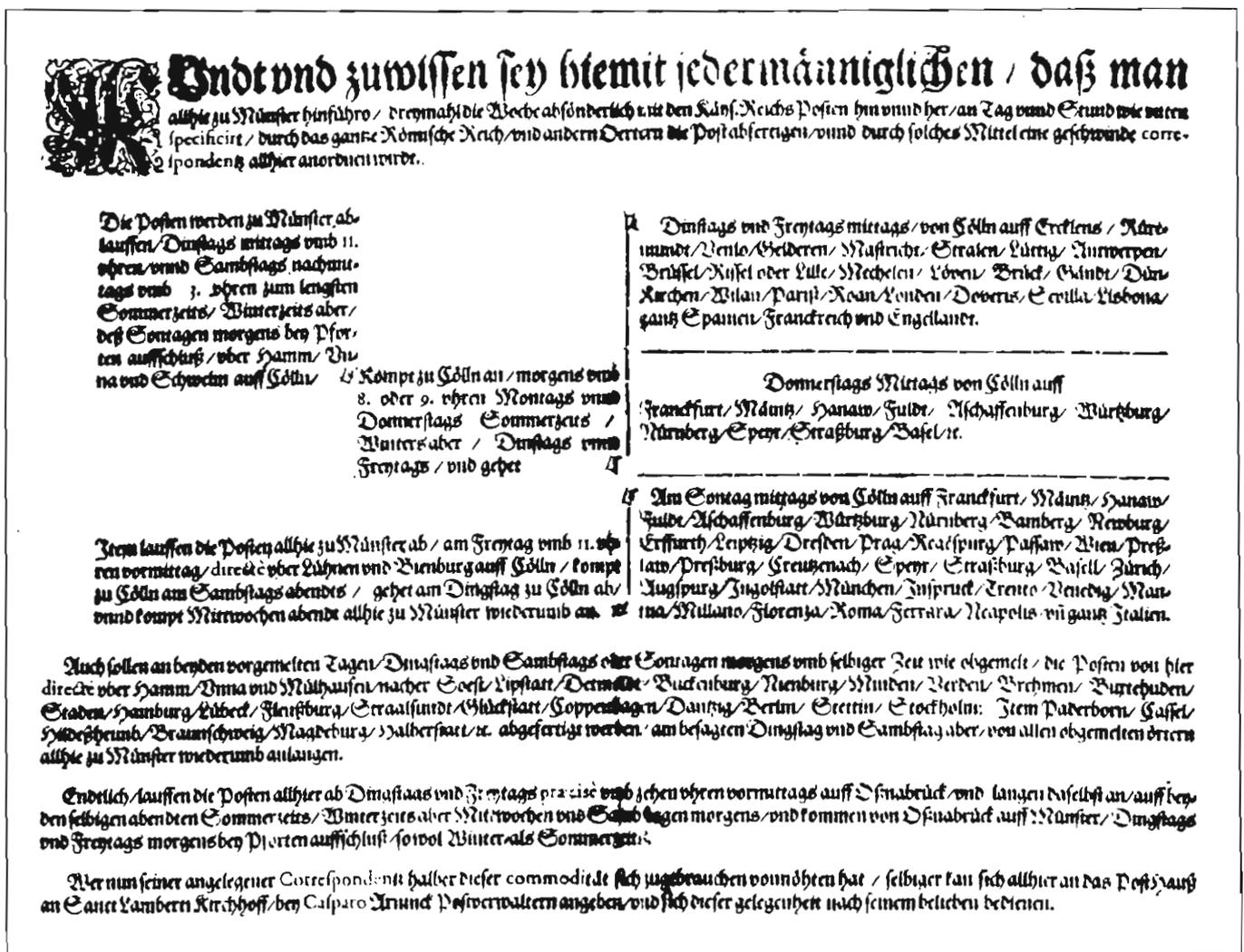
Wegen der bevorstehenden Restitution hatte Herzog Christian Ludwig von Calenberg zwischenzeitlich seine Residenz von Hildesheim nach Hannover verlegt. Unter dem 15. März 1643 erhielt Rütger Hinüber von Herzog Christian Ludwig aus der neuen »Residentz-Stadt Hannover« den Befehl, daß er: »für uns, unsere Erben und Nachkommen im Fürstenthum Calenberg [...] zu Besorgung des gemeinnützigen Postwesens [...] vor unserer Stadt Hannover an der Heerstraßen nacher unserer Voigtey Langenhagen [...] ein Posthaus anlegen und aufbauen möge« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 4). Und unter dem 7. Juli 1643 befahl der Herzog: »So viel nun die Bezahlung der Briefe concerniret [...], soll] dasjenige, was bey extraordinari Posten bestellt und fortgeschickt werden muß, es seyn Briefe, Personen, oder andere Sachen, aus S.F.G. Zahlkammer richtig bezahlt werden«. Dagegen waren alle Briefe, die mit der ordinari Post an seine Brüder ein- oder abgehen würden, ohne Entgelt zu bestellen. Daraus ergibt sich, daß offensichtlich alle anderen Sendungen des Hofes oder der Regierung portopflichtig waren. Hinüber wurde gestattet, in seinen Posthäusern zu Hannover als auch »bey Dero Amt Harste ein Trunck Bier« den Reisenden zu verkaufen (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 3).

Im Braunschweiger Hauptreiß vom 17./27. April 1643 hatten sich die Welfen zur Restitution auch des *Großen Stifts Hildesheim* an den Kölner Kurfürsten bereit erklärt<sup>67</sup>. Nachdem die calenbergischen Räte Hildesheim verlassen hatten, huldigten der Rat und die Bürgerschaft von Hildesheim am 19./29. September 1643 dem Kölner Kurfürsten und Bischof von Hildesheim. Die Rückgabe der Ämter des »Kleinen und Großen Stifts Hildesheim« an die kurfürstliche Regierung begann am 28. September / 8. Oktober 1643; die braunschweigischen Truppen zogen ab. Rütger Hinüber – der Landespostmeister von Braunschweig-Lüneburg – stand im Herbst 1643 in Hildesheim plötzlich isoliert da und war einem neuen Landesherrn verbunden, dem er hatte huldigen müssen. Rütger Hinüber mußte bei dem neuen Landesherrn um eine Konzession für sein Postmeisteramt nachsuchen. Sie wurde ihm am 16. Februar 1652 erteilt, nachdem Maximilian Heinrich von seinem Bistum Hildesheim am 30. September 1650 hatte feierlich Besitz nehmen lassen (siehe Kapitel 3.2).

In Kassel suchte der von Hinüber angestellte Postverwalter – Bernhard Parwein – sich dessen Aufsicht zu entziehen und legte (vermutlich im stillen Einverständnis mit der Regierung in Kassel) eine eigene, günstigere Verbindung von Kassel **über Hameln** nach Bremen an und machte damit Hinüber Konkurrenz. Auf Beschwerde von Hinüber und Intervention durch Herzog Christian Ludwig vom 8. Juli 1643 wurde dieser Kurs jedoch schnell wieder eingestellt (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 7). Im Kasseler Vertrag vom 28. Juli 1643 wurden die beiden Postmeister zu Hildesheim und Kassel zur Zusammenarbeit verpflichtet. Sie teilten sich die Verwaltung und den Unterhalt des Hauptkurses. Danach verwaltete Hinüber die Post zu Hildesheim und unterhielt die zwischen Kassel und Bremen nötigen Postreiter aus seinem Amt. Hinüber erhielt jährlich 25 Reichstaler aus dem Postamt zu Kassel; Parwein zahlte in vierteljährlichen Raten. Dies ist der früheste Vertrag zwischen zwei deutschen Postverwaltern. Weitere Einzelheiten sind der Anlage 6 zu entnehmen.

Das Zusammengehen zwischen dem Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel wird in der Literatur als die erste offene Rebellion gegen die kaiserliche Reichspost, als ein erster Zusammenstoß zwischen Reichs- und Landespost dargestellt<sup>68</sup>. Formaljuristisch mag das – bezogen auf die Briefpost – wohl auch zutreffen. Für die Fahrpost besaß die Reichspost aber gar kein Monopol. Und – formal – war die Durchzugsgenehmigung für die Reichspost durch das Fürstentum Lüneburg von Herzog Christian 1616 nur für eine *extraordinäre Reitpost* erteilt worden. Wie schwer man sich am Wiener Hof bei der Rechtfertigung mit der »Ausdeutung« des Begriffs einer »extraordinären Post« tat, belegt die Streitschrift »Reichs-Gesätzmäßige Prüfung ...« von 1759. Da heißt es auf Seite 104, daß man u.a. nur »aus Achtung für die Kayserl. Posten diese mit dem Wort *extraordinaire beehrt*« habe. Außerdem – und auch diese Tatsache wird regelmäßig übersehen – herrschte bis April 1642 immer noch Krieg zwischen dem Kaiser und Braunschweig-Lüneburg sowie Hessen-Kassel; und ein endgültiger Frieden lag noch in weiter Ferne. Die Reichspost betrieb Briefspionage für den Kaiser; die Schweden beherrschten immer noch das Postwesen in Kursachsen<sup>69</sup>. Weder Braunschweig-Lüneburg noch Hessen-Kassel konnten in dieser Situation der Reichspost ihre Regierungspost anvertrauen.

Eine neue Heimsuchung drohte dem Stift Hildesheim nun seitens der Schweden, welche es nach dem Übergang an den ihnen feindlich gesinnten Kurfürsten von Köln als Feindesland behandelten, die es plünderten und hohe Kontributionen forderten. Erst am 29. Dezember 1643 kam ein Assekuranzvertrag zustande, der dem Stift Neutralität gewähren sollte. Trotzdem rückten im August 1644 wieder schwedische Truppen in Hildesheim ein<sup>70</sup>. Der Postbetrieb im Stift war ganz sicher beeinträchtigt.



Vorlage: Wilhelm Fleitmann: »Postverbindungen für den Westfälischen Friedenskongress 1643-1648«. Abbildung nach Seite 26. In: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen. Münster 1969.

Abb. 5: Die erste »Postordnung« des Reichspostamts Münster, um September 1643. Das Original liegt im Landesarchiv Salzburg, Abteilung. Geheimes Archiv. IV. Fasz. 19/2. Korrespondenz der salzburgischen Gesandten in Münster Chr. J. Reiter und Volpert Motzl 1646-1648.

## 2.6.2 Postverbindungen zum Friedenskongreß in Münster und Osnabrück (1643–1648)

Bei Beginn der Friedensverhandlungen in Münster und Osnabrück Mitte Juli 1643 gab es in diesen beiden Städten keine regulären, kaiserlich-taxisschen Posteinrichtungen. Erst sehr spät, unter dem 17. Juni 1643, war die Anordnung Kaiser Ferdinands III. ergangen, für die Friedensverhandlungen in Münster und Osnabrück Posthäuser anzulegen und den Reichspostkurs Köln–Hamburg über beide Städte zu leiten. Dennoch blieb der bestehende Postkurs Köln–Schwelm–Unna–Lipperode–Detmold–Bückeberg–Nienburg–Hamburg unverändert. Der von der Gräfin Alexandrine von Taxis in Münster neu eingesetzte Postmeister Caspar Arninck konnte den Gesandten im September 1643 eine regelmäßige – zweimal pro Woche – verkehrende Briefpost ab Münster anbieten. Osnabrück wurde durch einen Reitkurs Osnabrück–Detmold und Münster durch einen Reitkurs Münster–Hamm–Unna an den Kurs Köln–Hamburg angeschlossen. Für den letzteren Kurs wurde in Herringen bei Hamm eine Pferdewechselstation eingerichtet<sup>71</sup>. Kaiser Ferdinand III. hat sich 1643 noch einmal die Durchzugsgenehmigung für die kaiserliche Reichspost bei den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg bestätigen lassen<sup>72</sup>.

Die undatierte, gedruckte »*Postordnung*« (Einblattdruck zur Ankunft und dem Abgang der Posten), mit der die Einrichtung eines Posthauses in Münster und die Postverbindungen nach und von Münster angekündigt wurde, dürfte von etwa September 1643 stammen (Abbildung 5). Aus ihr und aus anderen Nachrichten geht hervor, daß die Kurse der taxisschen Reichspost zum Friedenskongreß – statt bisher einmal pro Woche – verdoppelt bzw. verdreifacht wurden. Briefe aus Münster gingen im Sommer am Dienstag und Samstag – im Winter aber nur am Sonntag – ab. Sie liefen über Hamm, Unna und Schwelm und trafen zur Sommerzeit am Donnerstag bzw. Montag, »*winters*« aber erst am Freitag bzw. Dienstag morgens um 8 oder 9 Uhr in Köln ein.

Nach der (zwischen 1639 und 1655) von Gissbert Clemens gedruckten Bekanntmachung »*General Cöllnische Post-Ordinantz oder Eygentliche Specification aller abgehenden und ankommenden Posten und Botten*« (Abbildung 6) bestanden in Köln folgende Anschlüsse<sup>73</sup>:

- Dienstags und freitags in Richtung Roermond, Brüssel / Antwerpen, Spanien Frankreich und England und den nördlichen Niederlanden usw.;
- Donnerstag mittags in Richtung Frankfurt am Main, Mainz, Hanau, Fulda, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Speyer, Straßburg, Basel usw.;
- Sonntag mittags in Richtung Frankfurt am Main, Mainz, Hanau, Fulda, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Bamberg, Neuburg (an der Donau), Erfurt, Leipzig, Dresden, Prag, Regensburg, Passau, Wien, Breslau, Preßburg, [...] Ingolstadt, München, Innsbruck, Trient, Venedig, Mantua, Mailand, Florenz, Rom, Ferrara, Neapel und ganz Italien.

Die in der oberen Hälfte aufgeführten Posten sind kaiserlich-taxissche Reichsposten, die darunter aufgelisteten »*Reittenden Botten auffm Hewmarck*« waren stadtkölnische Boten, am Schluß folgen die Fußboten. Der Kursplan dürfte aus der Zeit um September 1643 stammen, nachdem die Friedensverhandlungen in Münster und Osnabrück begonnen hatten. Je zweimal wöchentlich – sonntags und donnerstags – ging die Post nach Frankfurt bzw. – dienstags und freitags – in Richtung Niederlande, Frankreich etc. Vor diesem Zeitpunkt verkehrten diese Kurse nur einmal wöchentlich. Bedenkt man die Notwendigkeit zur Umarbeitung der Briefpakete in Köln, so korrespondiert die »*General Cöllnische Post-Ordinantz ...*« ziemlich gut mit der von Abbildung 5. Daher dürften beide etwa aus dem gleichen Anlaß um September 1643 gedruckt worden sein.

Dem kaiserlich-taxisschen Postverwalter in Münster, Caspar Arninck, wurde am 17. April 1646 die Teilstrecke der Briefpost Münster–Wesel–Geldern, die »*Brabantischen Ordinari*«, unterstellt<sup>74</sup>. Die vom übrigen Reichspostgebiet isoliert gelegenen Postämter Hamburg und Bremen werden im nachfolgenden Kapitel berücksichtigt.



### 2.6.3 Anlegung von Postkursen zu den Friedensverhandlungen durch Reichsstände

Tiefes Mißtrauen erfüllte die norddeutschen, protestantischen Fürsten gegenüber dem von ihnen als »Ausländer« bezeichneten katholischen Grafen Taxis in Brüssel und Inhaber des Reichspostgeneralats. Somit ging auch während des Friedenskongresses der Kampf um das Postregal zwischen dem Kaiser und der taxisschen Reichspost einerseits und einigen Reichsständen andererseits weiter. Dadurch bedingt sind eigene Nachrichtenverbindungen durch Schweden, Holland, Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg und vermutlich auch durch Kursachsen für den Friedenskongreß nachweisbar<sup>75</sup>. Hessen-Kassel vertraute auf die Hinübersche Post. Auch Rütger Hinüber hat sich dem zweimal wöchentlichen Rhythmus der Reichsposten angepaßt. Aus der linken Spalte seiner Bekanntmachung von September/Oktober 1643 geht hervor, daß die Briefposten auf dem wichtigen Nord-Süd-Kurs montags und donnerstags Hildesheim verließen (Abbildung 7). Reisende Personen konnten »auch durch diese angestaltete Post fortkommen, und mit notturfftigen Pferden versehen werden«. Demnach dürften Fahrposten zu diesem Zeitpunkt nicht existiert haben.

<p style="text-align: center;"><b>Kurze vnd Außführliche DESIGNATIO Welcher gestalt vnd auff was Tage/Zeit vnd Stund die ORDINARI Post in dieser Stadt Hildesheim abgehet vnd wieder ankömpt/ 1 6 + 3.</b></p>		
<p>Abgehende Posten Nachts Montags Mittags vmb zwelff Uhr. Vnd Donnerstags Abends vmb 9. Uhr.</p>	<p><b>A</b>nderheimb/Zellerselt/Osterroda/Eimbeck/Northemmb/Wöttingen/Münden/Cassel/Marpurg/Wiessen/Bugbach/Friedberg/Franckfurt/Maing/Wormbs/Spener/Strasburg/Aschaffenburg/Bürgburg/Bamberg/Brylach/Nürnberg/Augsburg/Regenspurg/Passaw/Linz/Wien/vnd deroendes. Item/ Nachher Hannover/Zelle/Therden/Bremen/Oldenbenburg/Gröningen/Ambsterdamb/Strecht/Harlem/Leiden/Haag/Koterdamb/Londen/Pariss/vnd die örter nach Engellandt/Franckreich vnd Hollandt. Item/nacher Harburgk/Hamburg/Kostock/Staade/Lübeck/Dangig/Gluckstadt/Copenhagen/Stockholm/Stettin/Königsberg/Wisimar/Stralsunde vnd die Quartiere.</p>	<p>Informende Posten Montags morgens vmb Sieben Uhr Vnd Donnerstags Abends vmb 4. Uhr.</p>
<p>Abgehende Posten Nachts Donnerstags Morgens vmb 10. Uhr.</p>	<p><b>A</b>meln/Dettmilt/Lemgow/Hersfurt/Bückeburg/Münden/Nienburg/Paderborn/Wiltselt/Kittberg/Wiedenbrug/Münster/Osnabrück/Lipstadt/Sost/Hain/Anna/Dortmündt/Elberfeld/Schwellm/Kölln/Bohl/Rach/Düsseldorff/Weesel/Lüttich/Lübeck/Wüllich/Lebe/Antorff/Brüssel/vnd die örter.</p>	<p>Informende Posten Sonntag abends vmb Montag morgens.</p>
<p>Abgehende Posten Nachts Montags morgens.</p>	<p><b>B</b>raunschweig/Lüneburg/Wulffenbüttel/Coslar/Helmstädt/Halberstadt/Gröningen/Magdeburg/Aischerschleben/Leipnig/Erffurdt/Berlin/Dresden/Wittenberg/Torgaw/Naumburg/Nürnberg/Praag/Weymar/Breslaw/Gracaw/vnd deroendes.</p>	<p>Informende Posten Donnerstags Morgens.</p>
<p>Die Briefe von Bremen/Hamburg/Gröningen/Münden vnd Cassel können durch diese Post in den dritten/ Von Ambsterdamb aber in den fünfften Tag bestellt vnd beantwortet werden.</p>		
<p>Die Briefe von Eßn/Elberfeld/Anna/vnd Lipstadt können in 10. Tagen/ Von Dinnlunden Hamiten aber in den 4. Tag bestellt vnd beantwortet werden.</p>		
<p>Wann die Kriegsgefahr im Lande nicht so groß/ können eulende Personen auch durch diese angestaltete Post fortkommen/ vnd mit notturfftigen Pferden versehen werden/ sich auch dero bequell bey dem Posthalten selbst anmelden.</p>		

Abb. 7: Verzeichnis für die Ordinari Briefposten aus Hildesheim von September/Oktober 1643

Aus der 1622 eingerichteten Botenpost Petershagen–Celle (siehe Seite 9) dürfte – im Zusammenhang mit der Aufnahme der Friedensgespräche in Osnabrück – also etwa im September/Oktober 1643 die braunschweig-lüneburgische Botenpost Celle–Osnabrück hervorgegangen sein, die während des westfälischen Friedenskongresses die Korrespondenz mit den braunschweig-lüneburgischen Gesandten – und ab Mitte 1645 auch die des Kurfürsten von Brandenburg – beförderte<sup>76</sup>.

Erst am 10./20. September 1644 wurde der Bitte des Frankfurter Postmeisters Hoeswinkel um freie Passage durch Hessen-Kassel von der Landgräfin Amelia Elisabeth als der »Vormünderin und Regentin des Nider Fürstenthumbs Hessen« durch ein Patent entsprochen, welches auch durch Druck vervielfältigt wurde. »Alle und jede nach Frankfurt gehende und kommende Posten zu Pferd und zu Fuß« erhielten »einen schriftlichen Paß« (Abbildung 8)<sup>77</sup>. Gleichzeitig wurde der Vertrag zwischen Hinüber und Parwein vom 28. Juli 1643 einer Revision unterzogen. Danach diente der Postkurs von Bremen über Hildesheim nach Kassel und von da nach Frankfurt am Main zukünftig auch der kaiserlich-taxisschen Reichspost, welche in Frankfurt bereits seit 1604 festen Fuß gefaßt hatte. Das Reichspostgeneralat hatte Parwein damit in seine Abhängigkeit gebracht. Der Reichspostmeister Hoeswinkel trat mit Rütger Hinüber in Verhandlung, und es wurde – mit Genehmigung der General-Erbpostmeisterin Alexandrine von Taxis – die dem Postmeister Hinüber für die zwischen Kassel und Bremen angestellten »Postreiter und Bediente« zu bezahlende Vergütung auf vierteljährlich 25 Reichstaler herabgesetzt. Dieser Betrag sollte der Kasseler Postamtskasse entnommen werden und Bernhard Parwein versprach, unter dem 30. September 1644 dieser Verpflichtung nachzukommen.

Taxis benötigte den Transit zu den isoliert liegenden Postämtern in Hamburg und Bremen. Sicherheit ließ sich nach dem Friedensschluß von Goslar nur durch Verträge herstellen. Mit Vollmacht der Gräfin Alexandrine von Taxis kam am 11. Oktober 1644 ein Vertrag zwischen dem Vertreter von Rütger Hinüber – Conrad Wideman (Weidemann) – und Friedrich Gerlichs, dem kaiserlichen Postverwalter zu Bremen, zustande. Danach zahlte Gerlichs an Hinüber, »der durch sein Postamt die Post zwischen Cassel und Bremmen unterhält« sowie für die »habende Mühe in Bestellung der Briefe« eine in vierteljährlichen Raten fällige Summe von 75 Reichstalern. Dagegen übernahm es Gerlichs, »alle ihm aus dem Reich über Kassel, Hildesheim, und Hannover zukommenden Briefe mit allem Fleiß zu bestellen, auch die so in Bremen hinwiederumb abgegeben werden und ins Reich und uff Speyer, Frankfurt, Marburg, Kassel, Münden und die Quartier, auch auf Hildesheim und sonst ins Land Braunschweig-Lüneburg gehören, an Herrn Rütger Hinüber; die uff Hannover gehörige aber an den daselbst bestalten Posthalter in verschlossenen Paketen bey allen jeden Posten, sonder [ohne] einigen Unterschleif zurückzusenden, auch das davon einkommende porto [...] alle quartal ermelten Rütger Hinüber richtig zu berechnen und demselben solches jedesmahl uff sein ordre und begehren, an guter gangbahrer Reichs-Münze bahr auszuzahlen«<sup>78</sup>.

Damit war gegen Ende September bzw. Mitte Oktober 1644 der Postkurs von Frankfurt über Kassel, Hildesheim, Hannover nach Bremen vertraglich geregelt; die Sicherheit der Briefbeförderung war damit gewährleistet. Ein Stundenzettel zum Nachweis der richtigen und schnellen Beförderung der Felleisen durch die sich abwechselnden Postreiter verrät, daß am 10. Februar 1644 um 7 Uhr morgens vom Hamburger Reichspostmeister Abondio Somigliano<sup>79</sup> ein Briefpaket nach Köln abgegangen ist (Abbildung 9). Unregelmäßigkeiten und Verspätungen waren bei den Wechselstationen im Stundenpaß einzutragen; in diesem Fall waren es Eisgang auf der Elbe und verschlossene Tore der Festung Verden. Neun Postreiter waren beteiligt. Der Kurs führte von Hamburg über Buxtehude, Rotenburg, Nienburg, Bückeburg, Detmold, Lipperode, Unna und Schwelm nach Köln; benötigt wurden genau 144 Stunden = 6 Tage<sup>80</sup>.

Nach einer Behinderung des Postreiters zu Rotenburg appellierte Herzog Christian Ludwig unter dem 7. Juni 1644 an den Erzbischof von Bremen (der dem Prager Frieden nicht beigetreten war), »daß die Posten von Hildesheim auf Cassel, Frankfurt, Cölln, Brehmen, Hamburg und anderen Orten dem

»Wann Wir dann solch gemeinnützlich Werk vielmehr zu befördern als zu hindern geneigt, als [...] gelanget demnach hiermit an Jedermänniglich [...] Unser Standts Erheischung nach, gehöriges Bitten, Gesinnen und Begehren, Unsern hohen und niedern Kriegs Officieren aber so wol als gantzer Soldatesque zu Roß und zu Fuß, wie auch andern Unsern Bedienten und Angehörigen befehlen Wir ernstlich, alle und jede ankommende und abgehende Frankfurter Postillions zu Pferd und zu Fuß, sampt beyhabenden Brieffen und anderm Zubehör, nicht allein aller Orten frey, sicher und ungehindert passieren und repassieren zu lassen, sondern denselben auch zu desto besserer und sicherer Fortkommung allen guten Willen, Vor-schub und Beförderung zu erweisen«.

Abb. 8: Wortlaut aus dem Paß vom 10./20. September 1644

**S**

Egentwertige Käuf. vnd des  
Heil. Röm. Reichs Ordina-  
ri Post solle nacher Cölln ge-  
führt / vnd nirgend im gering-  
sten auffgehalten / gehindert/  
noch verabschumet werden / dan  
Höchstgedacht. Ihr. Käyserl. May. auch allen  
Churfürsten / Fürsten vnd Ständen des heilig.  
Röm. Reichs hoch daran gelegen / auch solle an  
jeder Posthalter die Stund desselben empfangs  
vnd Vorführung fleissig herunter verzeichnen.  
Geben bey des heiligen Röm. Reichs Käys-  
Mayst. wolgeordinirten eingesetzten vñ bestätig-  
ten Postmeister Abondio Sogmigliana; in Ham-  
burg / den 10. Tag Monats *Feb* 1644



Jahres vnder Ihren *h* Mittag der Post *h*

*Handwritten notes in cursive script, including the date '10. Feb. 1644' and various illegible phrases.*

**Entzugemachtes Velleiß darinnen  
nacherfolgende Plazen**

Aller Höchstgedacht. Ihrer Käys.  
May. vnterthänigster Diener /  
vnd Postmeister daselbsten, *Ab. d. Somigliano*

*Vertical list of names or locations, partially obscured by a large handwritten flourish.*

*Large handwritten signature and notes, including the date 'Dienstag 10. Feb. 1644' and the name 'Ab. d. Somigliano'.*

Abb. 9: Stundenzettel mit der Unterschrift des Hamburger Reichspostmeisters Abondio Somigliano vom 10. Februar 1644

*Publico und Commerciis zum Besten [...] wie dann auch dieselbe bishero von allen kriegenden Theilen mit Pässen versehen und ungehindert passiret [...] auch bis anhero seine [Hinübers] Posten hin- und wieder [zurück] im Reich unangefochten geblieben; so ersuchen Wir [...] die Verordnung zu machen [...], daß in Dero Landen nicht allein die Post ungehindert passiren möge, sondern auch Dero Soldatesca ernstlich anbefehlen, daß sie an den Hildesheimischen Postillionen ins Künftige sich weiter nicht vergreifen solle» (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 8).*

Gemäß Vertrag vom 4. Oktober 1644 versprach Rütger Hinüber die ihm von der Gräfin Taxis auftragene Postverwaltung zu Hildesheim treu zu verwalten und das Postgeld vierteljährlich abzurechnen. Der Vertrag vom 10. Oktober 1644 bestimmte, daß Hinüber die Post in Hildesheim verwaltet und die zwischen Kassel und Bremen nötigen Postreiter aus seinem Amt unterhält. Nach dem Vertrag vom 11. Oktober 1644 bestellte der Bremer Reichspostmeister Gerlichs Briefe aus dem Reich (die über Kassel, Hildesheim und Hannover nach Bremen kamen) und übergab jene, die zu Bremen für das Reich (Speyer, Frankfurt, Marburg, Kassel, Münden, Hildesheim und Braunschweig-Lüneburg) abgegeben wurden, in verschlossenen Paketen an Hinüber; jene aber nach Hannover dem dortigen Postverwalter<sup>81</sup>. Diverse Schutzbriefe (Anlage 7) sollten für die sichere Beförderung sorgen.

In einer Petition vom 8. Oktober 1644 bat Rütger Hinüber den Herzog, sich dafür einzusetzen, daß auf der Route Hildesheim–Hamburg nicht nur der Postillion, sondern auch die »bey sich habenden reisenden Persohnen so tags alß nachtß« Hamburg ungehindert passieren können<sup>82</sup>. Vermutlich ging es dabei um die Fahrpost; aber der Postillion könnte die Reisenden auch als Wegekundiger begleitet haben und um die ledigen Pferde zum Poststall zurückzubringen.

Vom 11. Juli 1645 stammt das Ersuchen von Kaiser Ferdinand III. an Herzog August von Wolfenbüttel und Herzog Friedrich von Lüneburg sowie an die Städte Braunschweig und Lüneburg, die Anlegung einer taxisschen Post von Nürnberg **und** Frankfurt (Main) durch den Niedersächsischen Kreis nach Hamburg und die Anstellung von Posthaltern in Braunschweig und Lüneburg zu gestatten, da die Briefe nach Norden auf einem großen Umweg über Köln befördert werden müßten<sup>83</sup>. Obwohl diese Begründung gar nicht mehr zutraf, kam es doch zur Einrichtung einer Reitpost, die von Frankfurt über Kassel, Braunschweig und Lüneburg nach Hamburg verkehrte. Erstmals hielt die Reichspost in Braunschweig-Wolfenbüttel ihren Einzug. In Braunschweig bestand ab Sommer 1645 ein Reichspostamt unter dem Reichspostmeister Johann Kluge<sup>84</sup>, in Lüneburg wurde 1646 Daniel Alewin<sup>85</sup>, in Nienburg war Marcus Teute (Marx Teuten<sup>86</sup>, Maximilian Teuto), in Celle Heinrich Philipp, in Winsen an der Luhe (Lohr) ein gewisser Weiss als Reichspostverwalter tätig und auch in Münden und Northeim sollen sich Poststellen der Reichspost befunden haben<sup>87</sup>.

»Der hannoversche nach Hamburg gehende Postbote« wurde 1646 auf dieser Route eingesetzt<sup>88</sup>.

Der Reichspostmeister in Braunschweig, Johann Kluge, setzte in Celle einen Verwalter – Reinhard Lose – ein und errichtete Mitte 1647 eine zweimal wöchentlich **fahrende Post** auf der Route von Frankfurt über Kassel, Braunschweig, Celle, Lüneburg nach Hamburg bzw. Bremen. Unter dem 9. Juni 1647 erhielt Johann Kluge von Herzog Friedrich einen Schutzbrief (Anlage 8)<sup>89</sup> und die »Paß-brieffreiheit« für das Fürstentum Celle<sup>90</sup>. Taxissche Postmeister wurden in den Städten, die von den Linien passiert wurden, nur auf kaiserliche Empfehlung hin »gutwillig gestattet«<sup>91</sup>. Ein gedrucktes Formular des Hamburger Reichspostmeisters Abondio Somigliana an das Reichspostamt Münster vom 7. August 1647 zeigt die Abbildung 10<sup>92</sup>.

Als mächtiger Reichsstand war der brandenburgische Kurfürst Friedrich Wilhelm gezwungen, zu den eröffneten Friedensverhandlungen zwischen seinem jeweiligen Hauptquartier sowie seiner Gesandtschaft beim Kongreß in Osnabrück und Münster ab April/Mai 1645 die noch fehlenden Botenverbindungen herzustellen. Die Leitung der Briefe über Hamburg und Amsterdam nach Kleve hätte zu viel Zeit erfordert. Der Kurfürst beauftragte daher seine abgeordneten Räte auf der Hinreise nach Osnabrück einen geeigneten Weg auszukundschaften. In Celle sollten sie versuchen, den Durchzug der brandenburgischen Boten durch das Land Braunschweig-Lüneburg zu erlangen. Um leichter zum Ziele zu kommen, sollte dem Postmeister und seinen Boten in Celle eine »gebührende Rekompens«



### 3 Der Westfälische Frieden und die Errichtung von Landesposten (1648–1658)

Für die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg hatte bereits der *Goslarer Frieden* das Ende ihrer recht glücklosen Bündnis- und Reichspolitik bedeutet. Bei den großen Auseinandersetzungen auf dem Westfälischen Friedenskongreß in Münster und Osnabrück mit dem Kaiser hatten sie keine große Rolle mehr gespielt. Die Bistümer Minden und Halberstadt waren im Westfälischen Frieden an Kurbrandenburg gefallen und in weltliche Fürstentümer umgewandelt worden.

Gemäß der Basis der in diesem Frieden neu zugestandenen Souveränitätsrechte lag – in der Interpretation der Reichsstände – das Postrecht zukünftig beim Landesherrn. Durch den Westfälischen Frieden wurde ganz allgemein bestimmt, daß »die während des Krieges eingeführten Neuerungen ganz abgethan« und der »status ante motus bellicos« (Stand vor Kriegsbeginn) wieder hergestellt werden sollte. Alle Gegner des kaiserlichen Postregals waren zunächst Protestanten aus den Territorien Kurpfalz, Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kursachsen und Schweden (für seinen Besitz Bremen-Verden und Pommern) sowie aus den Reichsstädten Nürnberg, Frankfurt und Straßburg. Dem kaiserlichen Postregal zu entkommen, um eine eigene Landespost zu etablieren, kam aus verschiedenen Gründen eine hohe Priorität zu:

1. Die Regenten wollten selbst die Einnahmen aus dem Postregal erzielen, anstatt sie noch länger dem zwischenzeitlich sehr reich gewordenen Grafen Taxis in seiner Residenz in Brüssel zu überlassen. Dabei ging es um sehr viel Geld, falls man die richtigen Postämter besaß.
2. Die Jurisdiktion über die kaiserlich-taxisschen Postverwalter zu erlangen.
3. Es galt, der ständigen Briefspionage der Reichspost zugunsten des Wiener Hofes zu entkommen.
4. Eigene Postlogen zu errichten, welche die Regierung unter Vermeidung jeglichen Argwohns in Kenntnis aller von innen und außen drohenden Gefahren setzen konnte, galt von jeher als ein landesfürstliches Hoheitsrecht. Briefspionage zu betreiben, verhiess, staatspolitisch erfolgreich zu sein.
5. Mit einem eigenen Landespostwesen wären die bisher erforderlichen eigenen Ordonnanzposten, Kuriere, Kanzlei-, Hof- und Regierungsboten für die geheimhaltungsbedürftige Regierungspost entbehrlich geworden, woraus schließlich auch wirtschaftliche Einsparungen resultierten.
6. Zu den Mitteln des Staatsabsolutismus gehörte letztendlich auch die Posthoheit.

Das alles aber bedeutete Machtzuwachs! Daher avancierte das Postregal – die **Posthoheit** – in der Folgezeit mehr und mehr zu einem überaus erstrebenswerten, unverzichtbaren und dominanten Souveränitätsattribut!

Im Westfälischen Frieden sollte Schweden u. a. die säkularisierten Stifter Bremen und Verden als weltliche Herzogtümer mit Sitz und Stimme auf dem Reichstag in Regensburg erhalten. Rütger Hinüber hat bereits unter dem 28. März 1648 die schwedische Konzession für das Postwesen in den Herzogtümern Bremen und Verden durch die königlich-schwedische Regierung zu Stade erhalten, die auch von der Königin Christine ratifiziert worden ist (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 9 und 10). Als Postverwalter für das Herzogtum Bremen-Verden hatte Rütger Hinüber seinen Bruder – Hans (Heinrich) Hinüber – mit Sitz in Langwedel (der letzten Station auf braunschweig-lüneburgischem Territorium) eingesetzt. Rütger Hinüber wurde erlaubt, »um besserer Accommodation willen der Reisenden und Postreitenden allda ein geringes Logiamente zu erbauen, ihm auch [...] einen [...] Platz, der Hopffenhof genannt, anzuweisen und einzuräumen«. Für die geplante Ausweitung seines Postwesens wurde ihm erlaubt, in Bremen und Verden »einige getreue Postverwaltere und Bediente« anzustellen. Er erhielt Schutzbriefe »für sich und die Seinigen« sowie »alle Privilegien und Freyheiten so ihnen vonnöten« zugesichert. Offensichtlich betrieben die Brüder das Postwesen in dem Herzogtum als »Compagnie«, d.h. als eine Art Handels- und Kapitalgesellschaft<sup>93</sup>.

Um gegen die Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung der (Hof-) Post vorzugehen, hatte Herzog August der Jüngere von Braunschweig-Wolfenbüttel unter dem 26. August 1648 eine Verfügung erlassen, wonach die Briefe sowohl bei der Aufgabe als auch beim Empfang am Hofe mit Tag und Stunde versehen werden sollten<sup>94</sup>.

**Verlegung der Posten von Rotenburg nach Celle 1648:** Rütger Hinüber hatte es 1645 abgelehnt, seine Posten statt über Rotenburg durch die Stadt Celle zu legen. Als sich Hinüber 1648 durch den Konkurrenzdruck der Reichspost dazu bereit fand, seine Posten ebenfalls über Celle laufen zu lassen, mußte er zwangsläufig mit dem dortigen Reichspostverwalter Reinhard Lose in Konflikt geraten. Nachdem Hinüber in Celle Hermann Henken als seinen Postverwalter eingesetzt hatte, legte dieser (wohl noch 1648) auf dem bereits bestehenden Reichspostkurs Braunschweig–Celle–Bremen noch eine eigene Fahrpost an. Daraufhin wurde ihm ebenfalls ein Paßbrief gewährt; mit dem taxisschen Postmeister sollte er sich gütlich vergleichen. Beide Postmeister arbeiteten jetzt gegeneinander<sup>95</sup>. Nachdem nun Hinübers Fahrposten ebenfalls über Celle liefen, wurde ihm empfohlen, seine Posttage wenigstens nicht mit denen von Kluge und Vrintz zusammenfallen zu lassen<sup>96</sup>.

Nach dem Tode des Herzogs Friedrich von Lüneburg am 10. Dezember 1648 hatte Herzog Christian Ludwig durch Tausch das Fürstentum Lüneburg und sein Bruder Georg Wilhelm das Fürstentum Calenberg-Göttingen übernommen.

Die taxissche Reichspost hat in Braunschweig im Jahre 1650 ein eigenes Posthaus – Nr. ass. 300 am Kohlmarkt (Poststraße Nr. 7) – erworben; wo sie bis zum Jahre 1748 blieb (siehe Kapitel 7.2).

### 3.1 Einrichtung einer kurbrandenburgischen Landespost: 1649

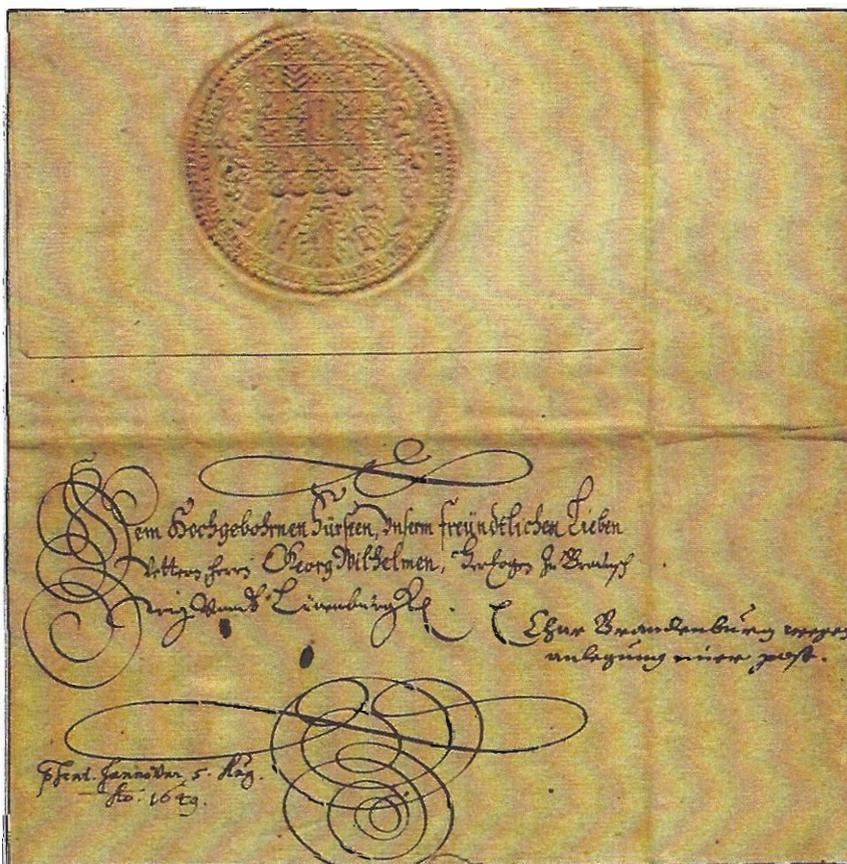
In seinem Herzogtum Preußen hatte Kurfürst Friedrich Wilhelm bereits 1646 eine Landespost etabliert. Am 30. Juli 1649 hatte der brandenburgische Kurfürst Friedrich Wilhelm von Kleve aus an den Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg (Abbildung 11) sowie an die Stadt Braunschweig geschrieben, daß er »gerne eine

*ordinari reitende Post durch alle Unßere Lande undt von einer Unßerer Residentz und Regierung zur anderen anlegen undt unterhalten laßen wolle, weil bißhero Unßere Paquete undt Brieffe [...] nur durch Botten zu Fuße hin und her getragen sein«.*

*Abb. 11: Brief des Kurfürsten Friedrich Wilhelm vom 30. Juli 1649 von Kleve nach Hannover mit dem Vermerk: »präsentiert Hannover 5. Aug. Anno 1649« und dem handschriftlichen Zusatz: »Chur Brandenburg wegen anlegung einer post«.*

Am 30. Juli 1649 wurde in Kleve das »Generalpostpatent« für die Anlegung einer Reitpost »durch alle kurfürstlichen Provinzen« für den Postmeister Martin Neumann ausgestellt. Bereits am gleichen Tag begann man auch

mit der amtlichen Verpflichtung der neuen Postmeister und Posthalter, wie die an diesem Tag ausgestellten Bestellungen für den bisherigen Botenmeister der Klever Regierung Georg Osten und den Postillion (Posthalter) Adam von Mammern in Kleve zeigen. Am 28. August 1649 wurde der Magistrat der Stadt Wesel informiert und gebeten, durch Weisung an die Pächter der Rheinfähre sicherzustellen, daß der Postillion auf Hin- und Rückreise »ungesäumt undt ohne Ufhaltung schleunigst frey undt ohne entgelt übergesetzet undt überführet« werden möge<sup>97</sup>.



Walter und Henry Kruschel, Berlin, 49. Auktion vom 4. September 2002, Los 352

**S**u wissen sey hiemit jedermänniglichem/ daß nunmehr eine wochentliche Ordinar Post auß Minden auff nachfolgende vnd daherumb liegende Dertter am Sonntag abends vmb 4. Uhr præcisè abgehen/vnd am Donnerstage frühe der Orten her / wieder eine ankommen / vnd in den dabey verzeichneten Tagen von hier auß jeglicher an seinen Ort vnfehlbar überbracht werden wird / Als :



Stadthagen	1
Hannover	1
Braunschweig	1
Wolfenbüttel	2
Halberstadt	2
Schöningen	2
Leipzig	4
Magdeburg	2
Brandenburg	3
Spandaw	3
Berlin	3
Franckfurt an der Oder	4
Cüstrin	4
Stettin	6
Stargardt	6
Königsberg in Preussen	7
Elbing	7
Danzig	8
Thorn	10
Mümmel	8
Grobin	9
Libaw	9
Goldingen	9
Windaw	9
Mitaw	10
Riga	10
Reval	12
Warschau	10
Wilda	12
Krackaw.	14

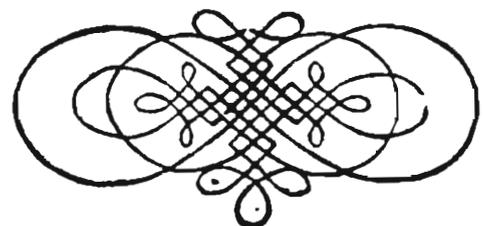
Von Minden bis zu Tagen

**S**ie beneben wird eine wochentliche Ordinar Post am Donnerstage frühe morgens auff nachfolgende vnd da herumb liegende Dertter abgehen ( die Brieffe müssen aber den Abend vorhero im Post Hause abgegeben werden ) vnd wird eine Post am Montag frühe der Orten heran kommen / die Brieffe werden in den dabey verzeichneten Tagen von hier überbracht /

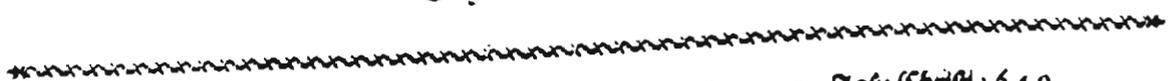
Als :

Herfort	1
Bielefeldt	1
Rehden	1
Olde	1
Hamm	1
Cölln am Rhein	3
Lünen	2
Dorsten	2
Halteren	2
Behsel	2
Bürich	2
Kanten	2
Calcar	2
Cleve	2
Emmerich	2
Nimwegen	2
Amsterdam/ &c.	4

Von Minden bis zu Tagen.



Diese obgedachte Brieffe werden in Minden eingenommen vnd bestellt bey Albrecht Schrödem Postmeistern.



Gedruckt nach der seligmachenden Geburt vnseres Hexxten Jesu Christi 1649.

Abb. 12: Das erste Mindener Postverzeichnis aus dem Jahre 1649. Der Kurs führte von Minden über Stadthagen, Hannover, Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg nach Berlin.

Vorlage aus: Postgeschichtsblätter Münster, Seite 237. Neue Folge, Heft Nr. 12/13, Februar 1976. Original im Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchiv Regensburg, Postakte Nr. 1128.

Die neue kurbrandenburgische Landespost ist auch tatsächlich gegen Ende September oder Anfang Oktober 1649 in Gang gekommen. Nach der Streckenführung für die »*wochentliche Ordinar-Post auß Minden*« von 1649 lief der Kurs von Cleve über Minden, Stadthagen, Hannover, Braunschweig, Wolfenbüttel, Halberstadt, Schöningen und Leipzig nach Berlin. In Braunschweig (Haus ass. Nr. 806 am Südklint [Südklint Nr. 5]) wurde als Postmeister Caspar Pröve (Pröcker) und in Hannover Evert Lüders (Everdt Lüder) verpflichtet<sup>98</sup>. Der Kurs nach Berlin und Königsberg verließ Minden sonntags abends und kam donnerstags früh wieder dort an. Der Kurs nach Amsterdam verließ Minden donnerstags früh und kam am Montag in der Frühe wieder an. Nach den Brieflaufzeiten konnte Berlin (statt bisher in 11 Tagen) jetzt in 3 Tagen erreicht werden. Die Zielorte machen ganz deutlich, daß es sich nicht um eine reine kurbrandenburgische Hofpost zur Beförderung amtlicher Briefe handelte, sondern um eine öffentliche Post, die offensichtlich auch der kaiserlich-taxisschen Reichspost Konkurrenz machen sollte, um Geld in die leeren Staatskassen zu bringen. Sorgfältig vermied das Postenverzeichnis von Minden (Abbildung 12), daß es sich um eine »*Brandenburgische Landespost*« handelte und der dortige Postmeister – Albrecht Schröder – bezeichnete sich auch nicht als kurbrandenburgischer Postmeister. Auch das von ihm verwendete Dienstsiegel trug keinen Hinweis darauf. Neben der Darstellung einer Krone und eines Szepters wies es lediglich die Inschrift »*Post Minden*« auf<sup>99</sup>. Schröders Postenverzeichnis von 1649 belegt, daß der Posttritt von Minden über Herford, Bielefeld, Rheda, Oelde, Hamm, Lünen und Dorsten nach Wesel und über den Rhein nach Kleve führte<sup>100</sup>. Für den Kölner Kurfürst Ferdinand (1612–1650) bestand in Hamm Anschluß nach Köln, sowohl über die taxissche Reitpost Unna–Köln als auch über die fürstbischöflichen **Kanzleiposten** Münster–Werne–Dortmund–Köln<sup>101</sup> bzw. Hildesheim–Köln zu seinen bischöflichen Residenzen.

Die Vereidigung der brandenburgischen Postmeister in Bielefeld und die offizielle Amtsübertragung dürfte am 16. Januar 1650 durch den Postdirektor Martin Neumann unter Assistenz des Kanzleiregistrators Michael Matthias erfolgt sein<sup>102</sup>. Das letzte Datum aus dem Raum Westfalen stammt vom 24. Februar 1650 für den Posthalter Albrecht Schröder in Minden<sup>103</sup>. Wahrscheinlich haben Neumann und – der hier erstmals in Postangelegenheiten tätige Kanzleiregistrator – Michael Matthias die Vereidigungen und die Aushändigung der Bestellungen vorgenommen, während sie im Gefolge des Kurfürsten in den Monaten Januar und Februar 1650 von Kleve nach Berlin zurückreisten. Nach Ausweis des Postverzeichnisses muß jedoch bereits gegen Ende 1650 die Reitpost Berlin–Kleve im westfälischen Raum über Minden – Herford – Bielefeld – Lippstadt – Soest – Hamm – Lünen–Dorsten–Wesel gelaufen sein.

Nur 5 Monate nach Auswechslung der Ratifikationsurkunden zum Westfälischen Frieden (18. Februar 1649) war auf der Strecke Kassel–Frankfurt am Main durch den Reichspostmeister Bernhard Parwein in Kassel im Juli 1649 eine erste kaiserlich-taxissche **Fahrpost** entstanden (Abbildung 13). Unter dem 2. Dezember 1649 bestätigte Kaiser Ferdinand III., daß er dem Grafen Taxis den Befehl erteilt habe, überall im Reich – besonders aber in den ober- und nieder-sächsischen, niederländischen und westfälischen Kreisen – Posten anzulegen und nach seinem Belieben mit Posthaltern zu besetzen<sup>104</sup>.

1 6 4 9.

Nämlich zur Nachricht.

 **B** Kassel ist durch den Postmeister Bernhard Parwein/den gemainen Commerzien vnd dem reisenden Mann zum besten angerichtet worden / daß alle vierzehne Tage auff gewisse hier zu bestimmte Tage / jedesmahl auff Mitwochen eine PostCalessch/von Kassel nach Franckfurt am Mayn abfahren / welche Freitag Abends/oder Sonnabend frü/daselbst anlangen / vnd/dMontag Morgens von dannen wieder abfahren solle / logirt zu Franckfurt in der Kaisergassen im Gasthoff zur Gersic / vnd gehet obgedachte PostCalessch ab:

Von Kassel nach Altem Calendar.	Von Franckfurt nach Altem Calendar.
<b>Mitwochs den</b>	<b>Monsag morgens den</b>
21. Julii.	16. Julii.
15. Julii.	30. Julii.
8. Augusti.	13. Augusti.
21. Augusti.	27. Augusti.
5. Septembris.	10. Septembris.
19. Septembris.	24. Septembris.
3. Octobris.	8. Octobris.
17. Octobris.	21. Octobris.
31. Octobris.	5. Novembris.
14. Novembris.	19. Novembris.
28. Novembris.	3. Decembris.
11. Decembris.	17. Decembris.
25. Decembris.	31. Decembris.

Wer nun solche Gelegenheit zu reisen vor die Gbür gebrauchen wil kan zu Kassel im Posthaus wie auch zu Franckfurt im Gasthoff zur Gersic auff vorhermelte Tage sich anmelden.

Abb. 13: Bekanntmachung zur ersten kaiserlichen Fahrpost in Kassel von 1649

Vom 8. Juli 1643 bis zum 30. Juni 1650 haben die Schweden den Postdienst zwischen Hamburg und Leipzig dominiert. Erst nachdem die endgültige Ausführung der Friedensbestimmungen im »*Friedens-exekutionshauptabschied*« von Nürnberg im Juni 1650 zustande gekommen waren, hatten die Schweden Deutschland endgültig verlassen.

### 3.2 Die kurfürstlich-kölnische Post in Hildesheim unter Maximilian Heinrich (1650–1652)

Der Kölner Kurfürst Ferdinand war zu einer Reise zu seinen Bistümern Münster, Paderborn und Hildesheim aufgebrochen. Doch er erkrankte und starb am 3./13. September 1650 in Arnsberg. In den beiden Bistümern Lüttich und Hildesheim und in der Würde eines Erzbischofs und Kurfürsten von Köln folgte ihm Maximilian Heinrich, Herzog von Bayern; während im Bistum Münster Christoph Bernhard von Galen zu Ferdinands Nachfolger gewählt wurde. Vom Bistum Hildesheim hatte Maximilian Heinrich am 30. September 1650 feierlich Besitz nehmen lassen; am 16. Februar 1652 zog er dort ein<sup>105</sup>. Kurz vor dessen Einzug – am 14. Februar 1652 – hatten das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg, die Königin Christina von Schweden (für ihr Herzogtum Bremen-Verden) und der Landgraf Wilhelm VI. von Hessen-Kassel den »*Hildesheimer Bund*« geschlossen, um »*Land und Leute für [vor, gegen] alle unrechte Gewalt zu schützen*«<sup>106</sup>.

Kurfürst Maximilian Heinrich »*beurkundet und bekennt für Uns und unsere Successoren, am Ertz- und Stifftern Cölln und Hildesheimb, [...] Rütger Hinüber*« zum »*Bischöfl. Hildesheimer Postmeister*« de dato Bonn, den 13. Juni 1652. Seine Bestallung war demnach auf ihn und seine Erben ausgefertigt worden. Infolge dieser Bestallung hatte der Kölner Kurfürst und Bischof von Hildesheim ein **eigenes Landespostwesen für sein Bistum Hildesheim etabliert**.

Zur Unterhaltung seiner Posten ließ ihm der Fürstbischof gleichzeitig 300 Reichstaler pro Jahr anweisen, die je zur Hälfte von der Arnsbergischen Oberkellerei und der Hildesheimer Zollkammer aufzubringen waren. Unter dem 14. Juni 1652 befahl er den Stände-Deputierten zu Hildesheim, die entsprechende Summe »*aus gemeinen Landschaft-Mitteln*« zur Verfügung zu stellen, um das Vorhaben und im Werden begriffene »*Postwesen alldort und fürter bis zum Rhein zu, in guten beständigen Gang zu bringen*« (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 11 und 12). Eine Beeinträchtigung durch Nebenboten sollte ausgeschlossen werden. Das im Posthaus den Reisenden ausgeschenkte Bier wurde ihm akzisierungsfrei zugestanden<sup>107</sup>; – schließlich war Rütger Hinüber seit 1643 auch Mitglied in der Brauergilde zu Hildesheim.

Unter dem 28. August 1652 befahl der Landdrost zu Westfalen den Landständen »*zu besserer Einrichtung solcher Post und vor die deßhalber gehabte Mühe auf ein Jahrlang zum Versuch ein Hundert Rthlr.*« bereitzustellen (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 14). Anlässlich seiner Anwesenheit in seinem Herzogtum Westfalen erfuhr Kurfürst Maximilian Heinrich, daß »*die Posten, voriger Verordnung zuwider, nicht durch unser Residentz zu Arnspurg gangen, sondern die Briefe jeweils 5 ganzer Stund weit nach und von Werlt gebracht werden müssen*«. Er befahl Rütger Hinüber am 22. August 1653, »*daß fürterhin die Post jederzeit unsere Residentz Arnspurg durchpassieren soll*« (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 13). Der Vorgang belegt, daß der Kurfürst ganz und gar im Interesse seines landesherrlichen Postregals handelte.

### 3.3 Ausbau der privilegierten Fahrposten in Braunschweig-Lüneburg (1650–1658)

Zwischen Hamburg und Hannover verkehrte seit dem Jahre 1650 eine Landkutsche, mit der ein Privatunternehmer Fische, Gewürze, Delikatessen usw. für die fürstliche Hofküche mitbrachte. Gleichzeitig wurden jedoch auf dieser »*Küchenpost*« auch Briefe, Pakete und Reisende befördert<sup>108</sup>. Die Einnahmen aus dem Postwesen schwankten noch und wurden oftmals durch die Ausgaben übertroffen. Hinüber hatte des öfteren um Zuschüsse für die Beförderung der herrschaftlichen Korrespondenz gebeten. Unter dem 8. März 1651 wurde ihm von Herzog Christian Ludwig für die bisher bestellten Briefe »*ein für allemal*« ein Zuschuß von 20 Reichstalern überwiesen<sup>109</sup>. Trotzdem scheint die Fahrpost bald darauf wieder eingestellt worden zu sein.

Als der kaiserliche Postmeister zu Nürnberg – Johann Abondio Somigliano (Sohn des Hamburger Postmeisters) – auch noch eine reitende Post durch den Ober- und Niedersächsischen Kreis nach Hamburg anlegen wollte, erklärten die Fürsten des Kreises am 6. Mai 1651, daß ein solches Werk nur nach Beschluß eines allgemeinen Reichstages und ohne Einwilligung der beteiligten Stände überhaupt nicht geschehen könne<sup>110</sup>. Daraufhin legten der Reichspostmeister zu Braunschweig – Johann Kluge (der bisher nur reitende Posten bedient hatte) – und der Reichspostmeister zu Hamburg – Johann Baptista Vrintz von Treuenfeld (RPM 1648–1660) – in aller Stille eine zweimal wöchentliche Fahrpost Braunschweig–Celle–Lüneburg–Hamburg an. Als Taxis 1652 von Braunschweig aus nach Hildesheim ohne herzogliche Erlaubnis diese Route in Betrieb nahm, erging an die Stadt Gandersheim der strenge Befehl, den kaiserlichen Postmeister nicht im Lande zu dulden<sup>111</sup>. Trotzdem konnte die Fahrpost weiterhin betrieben werden; wahrscheinlich wollten es sich die Herzöge mit dem Kaiser und dem Grafen Taxis noch nicht ganz verderben. Doch aufgeschoben war nicht aufgehoben.

Die Privilegien des Postmeisters Hinüber wurden durch Schreiben der Regierung zu Celle vom 4. August 1652 bestätigt. Daraufhin hat Braunschweig–Lüneburg 1652 begonnen, wieder Fahrposten einzurichten, um sein Landespostwesen auf eine neue Grundlage zu stellen. Jedenfalls über die Wiederaufnahme der unterbrochenen Fahrposten am 30. Juli 1652 sind wir gut unterrichtet. Sie erfolgte nach einem gedruckten Fahrplan. Unter dem 4. August 1652 wurde von dem Statthalter und Vizekanzler zu Celle – Thomas Grote – dem Postmeister Hinüber mitgeteilt, daß die »wöchentlich zwei bequemen Postcaleschen durch [...] hiesiges Fürstenthumb, von: Hildesheim über Hannover, Zell, Harburg und Hamburg, sodann zwischen Brehmen, allhier [Celle] und Braunschweig, wie dann von Brehmen, Hannover und Hildesheim angeordnet, [...], daß S. F. G. diese eure gemachte Verordnung [...] gnädig gefallen lassen. Um jedoch »S. F. G. Zoll-Intraden« nicht zu schmälern, waren alle Kaufmannswaren und Güter zu verzollen. Die Bürgermeister und Räte von Braunschweig und Celle wurden am 17. August 1652 gebeten, den Postmeistern in ihren Orten »Hülfe und Beforderung« zukommen zu lassen (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 17 und 18). In Hamburg besorgte der Reichspostmeister Vrintz auch die Posten von Rütger Hinüber wie dem Fahrplan von August 1652 unter der Überschrift:

#### ANNO MDCLII

##### Menniglichen zur Nachricht

zu entnehmen ist. Darin heißt es u. a. daß, »zu behuff desto geschwinder Vorkommung der Reisenden Persohnen Wöchentlich zweo bequeme Post-Caleschen zwischen

- Hamburg recta über Harburg uff Zell, Hannover und Hildesheim, [ferner]
- zwischen Bremen, Zell und Braunschweig,
- item von Bremen uff Hannover und Hildesheim

dergestalt angeordnet worden« seien, so daß diese innerhalb bestimmter Zeit zwischen den o. a. Städten befördert werden konnten. Fahrzeit und Kosten waren ausgewiesen. Wer sich in Hamburg dieser Post bedienen wolle, sollte sich beim kaiserlichen Postmeister Jean Baptista Vrintz im *Neuen Wandtramm (Wandrahm)* zu Hamburg, oder bei Hans Tancken im *Neuen Harburhger Keller*, in Bremen bei Lüder Hanning, in Celle bei Hermann Hencken, in Braunschweig bei Hans Behren, in Hannover bei Tile Benninghausen und in Hildesheim bei Rütger Hinüber anmelden. Nach dem Fahrplan dauerten die Reisen von Hannover nach Celle 8, nach Bremen 20 und nach Hamburg 36 Stunden. Die Fahrt von Hannover nach Bremen bzw. Hamburg kostete 2 Reichstaler. Für Gepäckstücke von einem Pfund auf der Strecke Hannover–Bremen wurden 3 Mariengroschen fällig. Weitere Einzelheiten enthält die Abbildung 14. Ein weiterer, ganz ähnlicher Fahrplan stammte aus dem Jahre 1653, der teilweise aber andere Namen aufweist. Danach amtierte in Bremen nun Heinrich Hinüber und in Hannover Hans Hinüber im Posthause vorm Steintor. Diese Veröffentlichung war in Hamburg auf einer Holztafel befestigt und an der Außenseite des kaiserlichen Reichspostamts aufgehängt worden. Der Hamburger Senat ließ sie jedoch entfernen<sup>112</sup>. Ab 1653 wurde die Fahrpost über Göttingen–Northeim geleitet (Abbildung 15). Hilmar Deichmann richtete 1653 eine Fahrpost von Braunschweig über Goslar nach Clausthal ein, die bei dem taxisschen Postkontor (ab 1670 unter dem Postmeister und Stadtvogt Wetterling [1670–1685]) vorfuhr<sup>113</sup>.

# A N N O M D C L I I

## Wemiglichen zur Nachricht



Ne zu behuff des geschwinderer Vorfformung der Reisenden Persohnen Wöchentlich zweckequeme Post-Calechen zwischen Hamburg / recta ober Haarbürg off Zell/ Hannover / vnd Hildesheimb / wie nicht desto weniger zwischen Bremen / Zell vnd Braunschweig / Item von Bremen off Hannover vnd Hildesheimb / durgestalt anzeordnet worden / das ein jeder in gewisser zeit vnd stunde vndt vmb billige gebühr an nachfolgende Orter / wie unten specifizirt / mit Oberkommen kan / Disk

Dienstag vnd Freytag zu 12. vhr.	von Hildesheim nach	Hannover in 1. stunden für 10. ggr. Zelle in 12. st. 1. Nthalt. 12. ggr. Bremen 28. st. 2. Nthalt. 12. ggr. Hamburg 40. st. 2. Nthalt. 6. ggr.	von Hamburg nach	Zelle in 2.4. stunden für 1. Nthalt. 12. ggr. Hannover 48. st. 2. Nthalt. 6. ggr. Hildesheimb 40. st. 2. Nthalt. 6. ggr.
	von Hannover nach	Hannover 20. st. 2. Nthalt. Hamburg 36. st. 2. Nthalt.	von Bremen nach	Zelle in 20. stunden für 1. Nthalt. 18. ggr. Hannover 20. st. 2. Nthalt. Braunschweig 30. st. 1. Nthalt. 6. ggr. Hildesheimb 28. st. 2. Nthalt. 12. ggr.
	von Zelle nach	Hannover 20. st. 2. Nthalt. Hamburg 36. st. 2. Nthalt.	von Braunschweig nach	Zelle in 12. stunden für 18. ggr. Bremen 30. st. 2. Nthalt. 6. ggr. Hamburg 48. st. 2. Nthalt. 6. ggr.
Dienstag vnd Freytag abent/	von Zelle nach	Hannover 20. st. 2. Nthalt. Hamburg 36. st. 2. Nthalt.	von Hildesheim nach	Zelle in 20. stunden für 1. Nthalt. 18. ggr. Hannover 20. st. 2. Nthalt. Braunschweig 30. st. 1. Nthalt. 6. ggr. Hildesheimb 28. st. 2. Nthalt. 12. ggr.
Wochen vnd	von Zelle nach	Hannover 20. st. 2. Nthalt. Hamburg 36. st. 2. Nthalt.	von Braunschweig nach	Zelle in 12. stunden für 18. ggr. Bremen 30. st. 2. Nthalt. 6. ggr. Hamburg 48. st. 2. Nthalt. 6. ggr.
Freitag vnd	von Zelle nach	Hannover 20. st. 2. Nthalt. Hamburg 36. st. 2. Nthalt.	von Braunschweig nach	Zelle in 12. stunden für 18. ggr. Bremen 30. st. 2. Nthalt. 6. ggr. Hamburg 48. st. 2. Nthalt. 6. ggr.
Freitag zu 4. vhr.	von Zelle nach	Hannover 20. st. 2. Nthalt. Hamburg 36. st. 2. Nthalt.	von Braunschweig nach	Zelle in 12. stunden für 18. ggr. Bremen 30. st. 2. Nthalt. 6. ggr. Hamburg 48. st. 2. Nthalt. 6. ggr.

Wann auch ein oder ander Packereyen mit vbergesahren werden sollen wird da von gegeben.

von Hamburg nach	Zelle	1 mgr.	2 mgr.	3 mgr.	4 mgr.	5 mgr.	6 mgr.	7 mgr.	8 mgr.	9 mgr.	10 mgr.	11 mgr.	12 mgr.	13 mgr.	14 mgr.	15 mgr.	16 mgr.	17 mgr.	18 mgr.	19 mgr.	20 mgr.	21 mgr.	22 mgr.	23 mgr.	24 mgr.	25 mgr.	26 mgr.	27 mgr.	28 mgr.	29 mgr.	30 mgr.	31 mgr.	32 mgr.	33 mgr.	34 mgr.	35 mgr.	36 mgr.	37 mgr.	38 mgr.	39 mgr.	40 mgr.	41 mgr.	42 mgr.	43 mgr.	44 mgr.	45 mgr.	46 mgr.	47 mgr.	48 mgr.	49 mgr.	50 mgr.	51 mgr.	52 mgr.	53 mgr.	54 mgr.	55 mgr.	56 mgr.	57 mgr.	58 mgr.	59 mgr.	60 mgr.	61 mgr.	62 mgr.	63 mgr.	64 mgr.	65 mgr.	66 mgr.	67 mgr.	68 mgr.	69 mgr.	70 mgr.	71 mgr.	72 mgr.	73 mgr.	74 mgr.	75 mgr.	76 mgr.	77 mgr.	78 mgr.	79 mgr.	80 mgr.	81 mgr.	82 mgr.	83 mgr.	84 mgr.	85 mgr.	86 mgr.	87 mgr.	88 mgr.	89 mgr.	90 mgr.	91 mgr.	92 mgr.	93 mgr.	94 mgr.	95 mgr.	96 mgr.	97 mgr.	98 mgr.	99 mgr.	100 mgr.
------------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	----------

Stech von 40. bis 100. pfundt wirdt gerech net 4. ggr mit.

Die Jenigen so sich nun dieser Gelegenheit bedienen wollen / haben sich anzumelde zu Hamburg bey der Königlich Postmeister Herrn Leon Baptista Vrintz im neuen Wandstramm / bey Hans Tander im Neuen Haarbürger Keller / der auch zu Haarbürg zufragen. Zu Bremen bey Luder Hanning. In Zelle bey Hermann Hendken. Zu Braunschweig bey Hans Besenert. Zu Hannover bey Tille Werninghausen / vnd zu Hildesheim bey Rütger Hinüber. Auch wirdt auff mittel gedacht wie das wöchentlich eine ordinarij Post-Caleche nach Cassel möge angestellet werden Durch welche Gelegenheit nicht allein die an ein oder ander orten fallende vnd auff Eimbeck / Osterode / Münden / Cassel / ins Land zu Göttingen / sonderm auch von Hildesheim nach Braunschweig Item von Hildesheim auff Hameln hingehörige Paggetter nebst den Reisenden mitübergfahren werden können.

Abb. 14: Fahrpostkurse von Rütger Hinüber anlässlich deren Wiederaufnahme am 30. Juli 1652. Unten wird im Anschluß daran eine ordinari Postkalesche »ins Göttinger Land« angekündigt (Abb. 15).

Vorlage: Niedersächsisches Staatsarchiv Hannover, Sign.: Celle Br. 102, Nr. 9, Pag. 30–32

Anno 1653.

Männiglichem zur Nachrichte.

Das zu Beförderung der Reisenden Leute/ zwischen

Cassel/Marpurg/Bießen/Friedberg vnd Franckfurt/ Wie auch zwischen Cassel/ Münden/ Göttingen/Northheim/Hildesheim/Hannover/Zelle/Bremen/Hamburg vnd Braunschweig/ eine Ordinari bequeme Fuhr Ordnung deroergestalt angestellet/ daß die so nach Hamburg/Bremen vnd anders wohin Reysen/dieselbige können von Franckfurt nach Hamburg vnd Bremen in 8. Tagen/wie auch von Hamburg vnd Bremen wieder in 8. Tagen vnderhinder in Franckfurt oberkommen/ Welcher gestalt nun die Wagen an dem Ort abgehen vnd ankommen sollen/ solches ist hierunter vnd darbey ordentlich zu sehen/was die Person jedes Orts geben muß/

Weil aber ein Reisender mehr Pagacie bey sich hat/ als der ander/ ist mit demselben der Billigkeit nach zu handeln.

Den Montag vnd Donnerstag morgen	Von Cassel nach	Wibungen Marpurg Biessen Duybach Friedberg Franckfurt	8. stunde 1. thal. 6. gg. 1 1/2 tag 3. thaler 2 tage 4 1/2 thaler 2 1/2 tage 4 1/2 thaler 2 1/2 tage 4. thaler 3 tage 6. thaler	Den Dienstag vnd Sonnabend morgen	Von Franckfurt nach	Friedberg Duybach Biessen Marpurg Wibungen Cassel	6. stunde 1. Thaler 8. stunde 1. thal. 12. gg. 1. Tag 1. thal. 18. gg. 1 1/2 Tag 2 1/2 thaler 2 1/2 Tag 4. thaler 3. Tage 5. thaler
Den Dienstag vnd Freytag vmb 12. vhr	Von Cassel nach	Münden Göttingen Northeim Hildesheim	4. stunde 18. gg. 10. stunde 1. thal. 12. gg. 1 1/2 tag 2. thal. 18. gg. 2 1/2 tag 3. thal. 18. gg.	Den Montag vnd Freytag vmb 12. vhr	Von Hildesheim nach	Northeim Göttingen Münden Cassel	1. Tage 1. thal. 12. gg. 1 1/2 tage 2. thal. 6. gg. 2. tage 3. thaler 2 1/2 tage 3. thal. 18. gg.
Den Dienstag vnd Freytag vmb 11. vhr	Von Hildesheim nach	Hannover Zelle Bremen Hamburg	5. stunde 10. gg. 12. stund 1. thaler 18. stund 1. thal. 7. gg. 40. stund 2. thal. 6. gg.	Den Mittwoch vnd Sonnabend vmb 10. vhr	Von Hamburg nach	Zelle Braunschweig Hannover Hildesheim	24. stund 1. thal. 12. gg. 48. stund 2. thal. 6. gg. 36. stund 2. thaler 40. stund 2. thal. 6. gg.
Dinstag vnd Freytag Abend	Von Hannover nach	Zelle Bremen Hamburg	8. stund 12. gg. 10. stund 2. thaler 36. stund 2. thaler	Den Donnerstag vnd Sontag frühe	Von Bremen nach	Zelle Hannover Braunschweig Hildesheim	20. stund 1. thal. 18. gg. 20. stund 2. thaler 10. stund 2. thal. 6. gg. 28. stund 2. thal. 12. gg.
Dinstag vnd Freytag Abend Wittwoch vnd Sonnabends frühe Montag vnd Freytag morgens Sontag vñ Donnerstags zu 4. vhr	Von Zelle nach	Bremen Hamburg Braunschweig Hannover Hildesheim	20. stund 1. thal. 18. gg. 25. stund 1. thal. 12. gg. 12. stund 18. gg. 8. stund 12. gg. 12. stund 1. thaler.	Den Dinstag vnd Freytag morgen	Von Braunschweig nach	Zelle Bremen Hamburg	12. stund 18. gg. 30. stund 2. thal. 6. gg. 48. stund 2. thal. 6. gg.

**W**Er nun solche gelegenheit zu Reysen/vor die Gebühr gebrauchen will/der kan sich zu Cassel im Käyserlichen Posthaus/ zu Marpurg im weißen Ross/ zu Biessen im wilden Mann/ zu Duybach im Hirsch/ zu Friedberg im weißen Schwan/ zu Franckfurt im Gasthoff zur Bersten/ zu Münden bey dem Posthalter/ zu Göttingen im wilden Mann/ zu Northeim auffm Kücking/ zu Hildesheim bey Küster Hindern/ zu Hamburg bey dem Käyserlichen Postmeister Herrn Joan Baptistä Urmez. in den neuen Wand/Kohm/ auch bey Hans Chamblen im neuen Haarbarger Keller/ dann auch zur Haarbarg/ zu Zelle bey Herman Hencken/ zu Hannover im Posthaus/ zu Braunschweig im braunen Hirsch vorm Peters Thor/ zu Bremen bey dem Langwedelschen Posthalter Henrich Hindern/ angeben.

Wenn aber zu Hildesheim 1. 4. oder mehr Personen vorhanden/ so muß die Person gehen nach Cassel 3. Thaler 12. gg. finden sich zu Cassel 3. oder 4. Personen/ so gibt jede nach Franckfurt 5 1/2 Thaler/ seynd deren aber 5. oder 6. so gibt jedes 2. Thaler. Finden sich auch zu Franckfurt 3. oder 4. Personen so nach Cassel wollen/ so gibt jede 4 1/2 Thaler/ so aber deren 5. oder 6. Personen seyn/ solten jeder geben bis nach Cassel 4. Thaler/ bezgleichen wann sich finden 3. oder 4. Personen so nach Hildesheim wollen/ sol jede geben 3 1/2 Thaler/ solten sich aber finden 5. oder 6. Personen/ so solt jede geben 3. Thaler.

Die weils dann auch jedermännlichen bekandt/ daß zu Winterzeiten/ die Wege tuff/ vnd der Reysen wenig/ deswegen dann nicht gar geschwind fort zu kommen. Damit aber/ da sich Reysende finden/ solten/ gleichwol dieselbe fort kommen vnd nicht verhindert werden möchten/ als solt dis obenerwähnte Fuhrwert gehen vom 1. tag Martij bis zum letzten Octobris/ gleich dem verzeichnäh die Woche zweymahl. Vom 1. tag Novembri bis zum letzten Februarj/ aber die Wochen nur einmahl/ als von Hamburg den Wittwochen/ auß Bremen den Donnerstags/ auß Hildesheim den Freytag/ auß Cassel den Montag/ vnd auß Franckfurt den Sonnabend.

Cassel/ Gedruckt bey Salomon Schadowitz.

Abb. 15: Der gedruckte Aushang aus Kassel stammt aus dem Jahre 1653. Danach wurde die Strecke Frankfurt-Hamburg bzw. Bremen in 8 Tagen zurückgelegt.

Der Westfälische Frieden hatte die nötigen Reformen der Reichsverfassung dem nächsten Reichstag zugewiesen; doch auch auf dem Reichstag von 1653/54 waren sie nicht zustande kommen.

Am 17. Oktober 1653 und 13. September 1654 widersetzte sich Braunschweig-Lüneburg den Ritten der Reichspost durch sein Territorium: Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel befahl dem Amtmann zu Gandersheim, dem kaiserlich-taxisschen Postreiter den Aufenthalt im Lande nicht zu gestatten<sup>114</sup>. Für den Nord-Süd-Transit der Reichspost nach Hamburg bedeutete das eine erstrangige Bedrohung, denn deren Postkurse Köln-Hamburg, Frankfurt-Hamburg und der neue Ritt von Nürnberg über Bamberg, Römheld und Schmalkalden nach Hamburg liefen alle durch das Gebiet von Braunschweig-Lüneburg. Doch die gänzliche Vertreibung der Reichspost konnte noch einmal abgewendet werden. Dann begann der Hildesheimer Postmeister Rütger Hinüber mit der Installierung eines **Fahrpostnetzes mit Mittelpunkt in Celle**. Mit Vertrag vom 31. Juli 1654 hat Rütger Hinüber dem Celler Bürger Hermann Henken die lokale Verwaltung seiner Post von Celle nach Harburg (Hamburg) überlassen. Er selbst begnügte sich mit der Oberleitung. Einen Estafettenpaß vom 26. Oktober 1655 aus Hildesheim zeigt die Unterschrift von Rütger Hinüber (Abbildung 16).

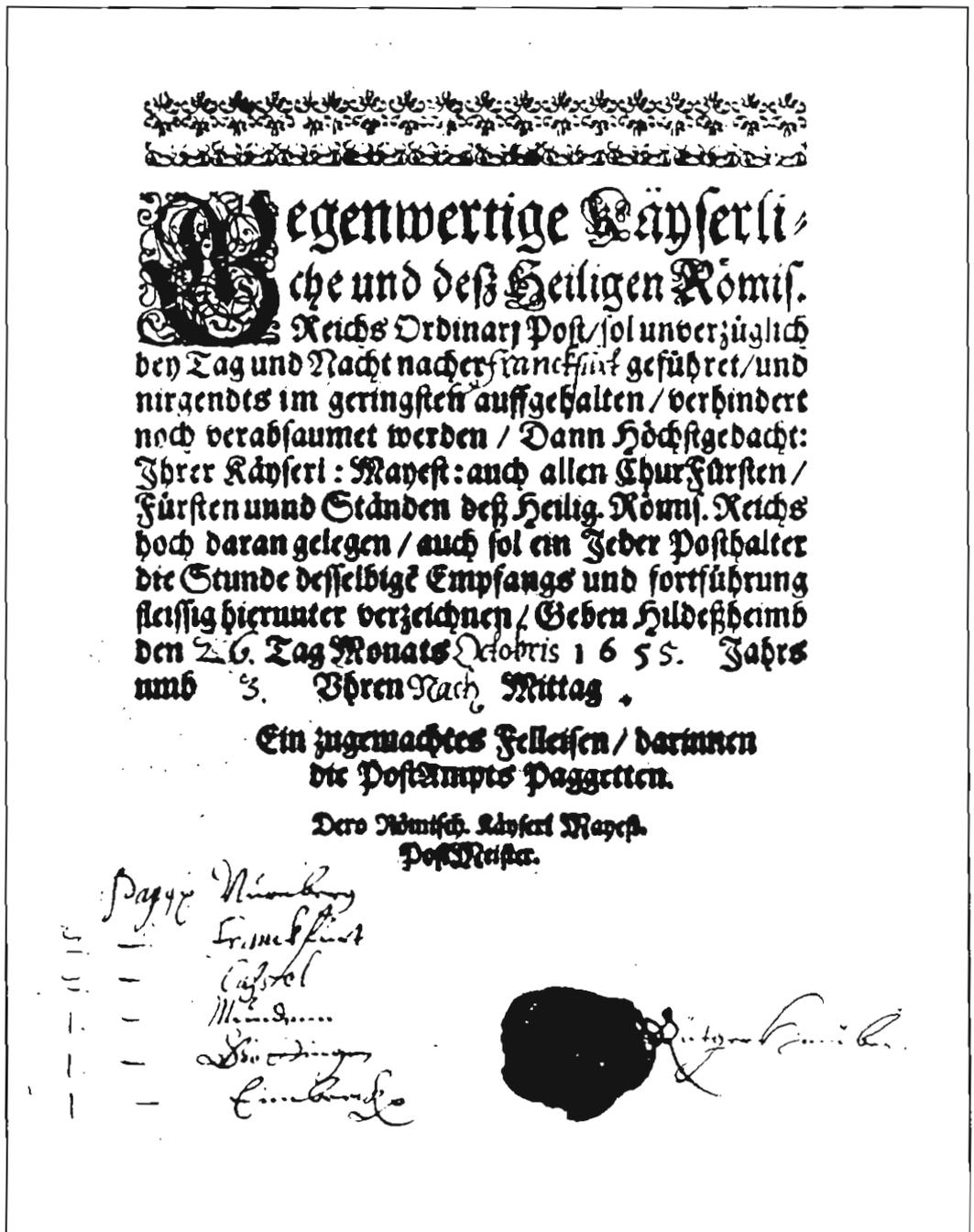


Abb. 16: Estafettenpaß mit der Unterschrift von Rütger Hinüber vom 26. Oktober 1655

Vorlage: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 / 1973, Seite 185

Das Mandat vom 6. August 1655 aus Halberstadt erging gegen zwei Kaufmannsboten aus der Stadt Braunschweig von denen einer beritten war. Deren regelmäßige Botengänge hatten sich bis nach Quedlinburg erstreckt. Halberstadt – bis 1648 Bischofssitz – war 1648 als Fürstentum an Kurbrandenburg gefallen. Weil das kurbrandenburgische Postregal sowie die Postgerechtsame von Rütger Hinüber beeinträchtigt wurden, befahl die Regierung zu Halberstadt am 8. Mai 1658 »*privat Post-Häuser bey Vermeidung willkührlicher ohnnachlässiger fiscalischer Strafe, fürbaß gänzlich ab[zuschaffen und ein[zustellen]*« (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 15 und 16). Aufgrund der zahlreichen Beschwerden der Kauf- und Handelsleute in Braunschweig berichtete die Halberstädter Regierung noch einmal an den Kurfürsten. Eine Entscheidung scheint daraufhin nicht mehr gefallen zu sein, denn der »*Ordinari Quedlinburgische Bote*« war auch 1671 noch in Tätigkeit<sup>115</sup>.

Die Klagen von Fuhrleuten gegen die Einrichtung der **Fahrpost** Braunschweig–Celle–Lüneburg–Hamburg durch den Braunschweiger Reichspostmeisters Johann Kluge hatten zunächst keinen Erfolg. Im November 1655 bat Postmeister Alewin die Stadt Lüneburg, den Postfahren Braunschweig–Celle–Hamburg an den Stadttoren »*Bardowicker Thor*«, »*Rote Thor*« und »*Sülzthor*« die unnützen Wartezeiten bei der Zollkontrolle zu ersparen. Die kaiserlichen Fahrposten kamen jeweils am Donnerstag und Sonntag durch Lüneburg<sup>116</sup>. Wohl daraufhin kam es noch 1655 zu einem heftigen Konflikt zwischen der Reichspostverwaltung zu Celle und dem »*Landespostamt*« sowie zu einer Beschwerde des Landesherrn gegen das kaiserliche Posthausschild am Posthaus der Reichspostverwaltung zu Lüneburg. Aber die Reichspost konnte sich behaupten. Im Jahre 1656 beantragte der Reichspostmeister Kluge aus Braunschweig sogar bei der Regierung in Celle, daß »*das Alte Zeller und Heler Tor, die Posttage entweder etwas länger offen gehalten, oder wiederumb eröffnet werde, damit die Post ein und auß komme*«.

Die Privilegien des Postmeisters Hinüber wurden erneut durch Schreiben der Regierung zu Hannover am 24. Januar 1656 bestätigt. Dabei machte die hannoversche Regierung in Abänderung der früheren Bestimmungen das Zugeständnis, daß Hinüber »*Sr. Fürstl. Gnaden wie auch Dero Herrn Brüder Ihre Briefe und andere aus oder zu Fürstl. Rathstuben, Cammer, Consistorio und Hoffstadt gehende, imgleichen denen Fürstl. Herrn Räten zugehörige Schreiben in und außerhalb Landes, so weit seine Expeditionen gehen*«, zwar ohne besondere Einzelgebühren befördern, aber als Entschädigung eine jährliche Vergütung von 60 Talern erhalten sollte; für Päckereien und die Gestellung von Extraposten und Estafetten wurde indes Zahlung für jeden einzelnen Fall zugesagt<sup>117</sup>.

Erster kaiserlich-taxisscher Postmeister in Bremen war Ludolf Weyhemann (RPM 1617–1627). Auf Friederich Gerlichs (RPM 1627–1652) war ihm dessen Sohn Daniel Gerlichs (RPM 1652–1655) gefolgt. Nachdem dieser kurz vor dem 6. Dezember 1655 gestorben war, bestimmte Taxis als dessen Nachfolger seinen Postverwalter zu Osnabrück – Gerhard Vrintz – der jetzt die taxisschen Postinteressen nachhaltig vertrat. Nach dem Tode des Vorstehers des bremischen Stadtpostamtes – Henrich Veldermann – im Jahre 1657 mußte die Amtsübernahme seines Nachfolgers Eilard von Line u. a. auch den Herzögen von Braunschweig–Lüneburg mitgeteilt werden, weil der Amtswechsel auch bei den dortigen Postmeistern bekannt gemacht werden mußte, »*damit die bisher nützlich unterhaltene Post auch künftig bleibe und dem Statt-Post-Verwalter Eilardo v. Line eingewantwortet werden möge*«. Die Postverbindungen, die Bremen mit Mittel- und Süddeutschland verbanden, waren zwischenzeitlich für Bremen unverzichtbar geworden. Gerhard Vrintz benutzte diese Gelegenheit, um sich bei seiner vorgesetzten Behörde über die Zusammenarbeit von Bremen mit Braunschweig–Lüneburg zu beschweren. Für den Bremer Rat hatte diese Anzeige einen Verweis durch den in Vertretung des Kaisers handelnden Reichs-Erzkanzler und Protektor postarum – Erzbischof Johann Philipp zu Mainz – vom 22. Dezember 1657 zur Folge. Der Erlaß schloß mit der Forderung, »*daß die neuerlich usurpirte Postverwaltung [gemeint ist die Betätigung der Stadtpost für Braunschweig–Lüneburg] alsobaldt wiederumb eingestellt, der neue angenommene Postmeister [v. Line] abgesetzt und Er Graf v. Taxis disfals bey seinem erlangten und wohlhergebrachten Reichs-Postamt und dessen Bestellung unbeeinträchtigt gelassen werde*«. Bremen hat diese Forderung nicht erfüllt<sup>118</sup>.

Wegen des Zwistes auf dem Postkurs Kassel–Bremen hatte auch der Reichspostmeister Parwein in Kassel 1656 den Hinüberschen Posthalter in Münden abgesetzt und durch einen eigenen Mann

ersetzt. Ohne Erlaubnis der Herzöge von Braunschweig-Lüneburg hatte er auch einen taxisschen Postritt von Kassel über Münden, Göttingen und Echte nach Braunschweig eingerichtet. Nach der »Gründlichen Vertheidigung der Churfürstl. Braunschweig-Lüneburgschen Post-Gerechtigkeit« (§ XII, Seite 18) »wuste man daselbst [Göttingen] von keinen Taxisschen Posten etwas, und in diesem Jahre [1656] ist der erste Taxische Post-Ritt von Cassel über Münden, Göttingen und Echte auf Braunschweig angeleget« worden. Hinüber wandte sich mit einer Beschwerde an sein Fürstenhaus<sup>119</sup>. Taxis konnte 1657 noch eine wöchentliche Fahrpost Frankfurt-Kassel einrichten<sup>120</sup>. Der Kampf um das Postregal – der zwischenzeitlich weniger eine Rechts- als eine Machtfrage geworden war – ging unvermindert weiter und trieb unaufhaltsam einem neuen Höhepunkt entgegen.

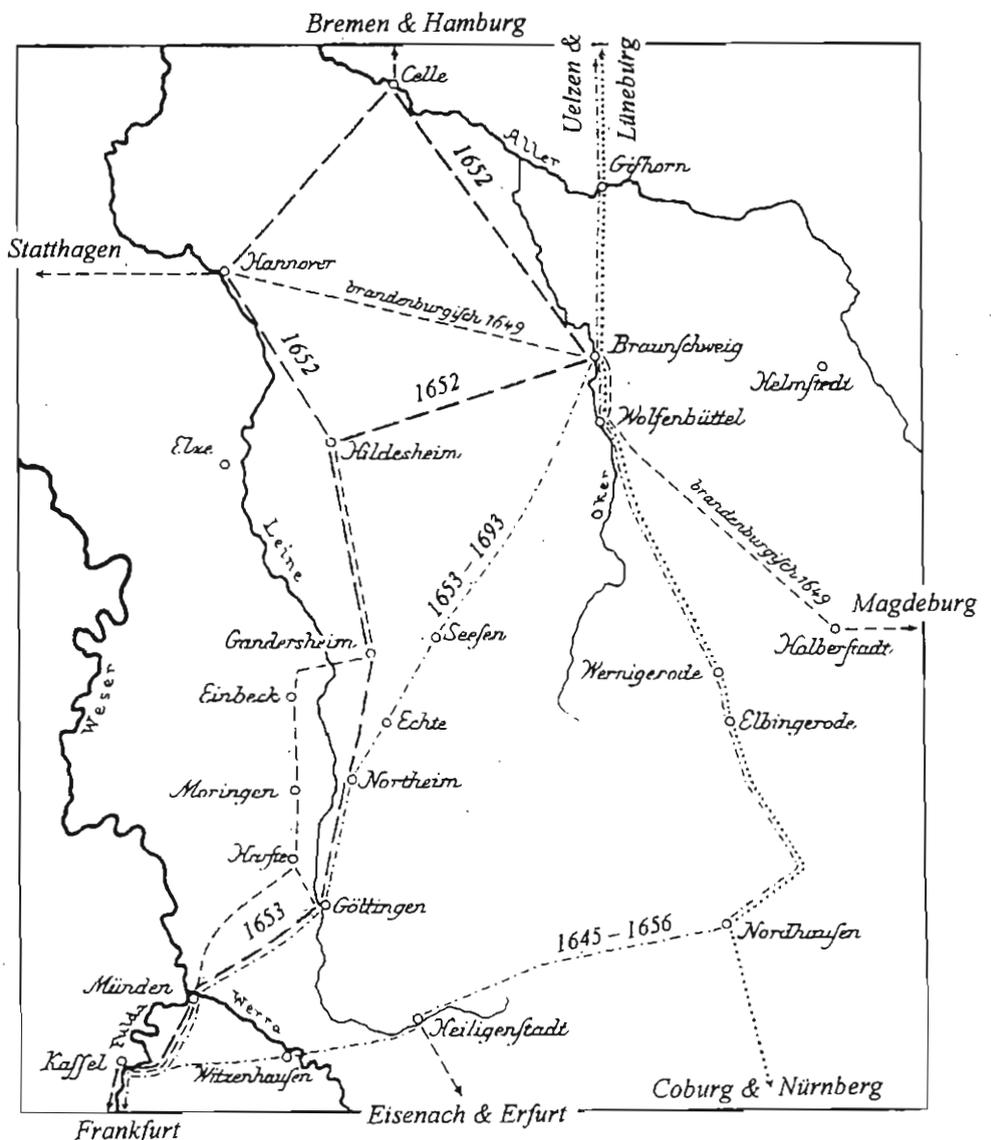
Entsprechend seiner Privilegien führte Rütger Hinüber – seit 1642 auch »Gräfl. taxisscher Postmeister für den Niedersächsischen Kreis« – die Posten in Calenberg und Celle in seinem eigenen Namen, nur im Stift Hildesheim und bei der Verbindung mit den Reichspostämtern im Norden und Süden führte er seinen Titel als Reichspostmeister. Herzog Christian Ludwig (der 1648 seinem Oheim Friedrich in Celle gefolgt war und das Fürstentum Calenberg seinem Bruder Georg Wilhelm überlassen hatte), förderte Hinübers Posten und drängte die Reichspost aus Celle zurück<sup>121</sup>. Wegen der anstehenden Bestätigung seiner Postprivilegien wurde Hinüber auf die Rückkehr des Fürsten vertröstet.

Die Abbildung 17 zeigt Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel nach dem Westfälischen Frieden und die Abbildung 18 den Verlauf der verschiedenen Posten zwischen Celle und Kassel um 1658.

Abb. 18: Einrichtung und Verlauf der Posten im südlichen Niedersachsen zwischen 1645 und 1658. Mindestens die kaiserlich-taxisschen Postmeister in Hannover, Northeim und Hameln unterstanden Rütger Hinüber als »Gräfl. taxisscher Postmeister für den Niedersächsischen Kreis« zwischen 1642 und 1658

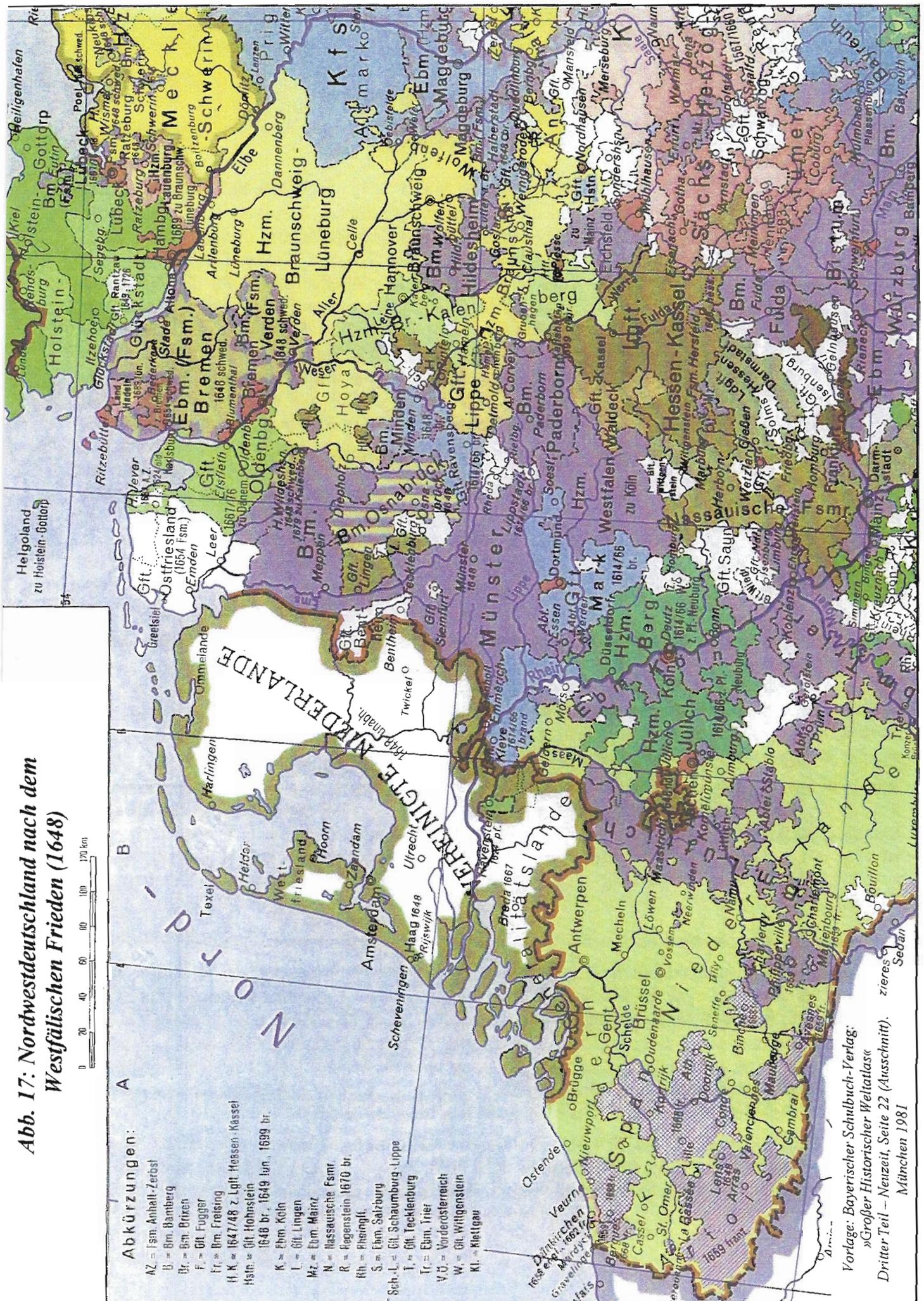
..... Nürnberger Botenpost (ab 1650 Fahrpost)  
 - - - - Fahrposten (R. Hinüber)  
 - - - - Reitposten  
 - - - - taxissche Reitposten

Maßstab 1 : 1 125 000  
 0 1 2 Meilen (1 M. = 7,5 km)



Diederichs, unter Verwendung von Alfred Batke: „Die ersten 100 Jahre Postgeschichte in Göttingen und im Göttinger Raum“, in: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 / 1961, Seite 37

Abb. 17: Nordwestdeutschland nach dem Westfälischen Frieden (1648)



Vorlage: Bayerischer Schulbuch-Verlag:  
 »Großer Historischer Weltatlas«  
 Dritter Teil – Neuzeit, Seite 22 (Ausschnitt). zieres  
 München 1981

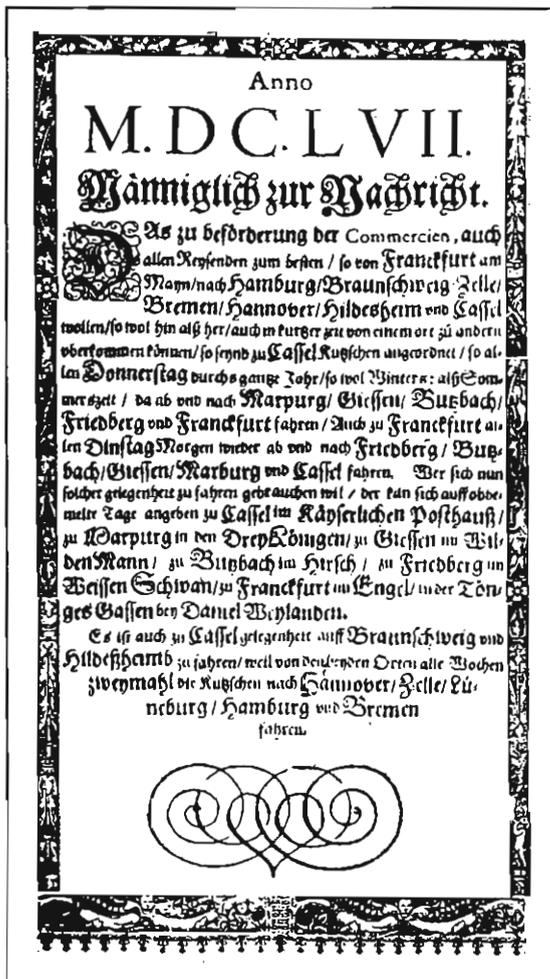


Abb. 19: Anordnung des Landgrafen von Hessen-Kassel von 1657, Postkutschen einzurichten

Unter dem 24. Januar 1656 verglichen sich Rütger Hinüber und die Fürstliche Kammer zu Hannover über ausstehende Postgebühren, wöchentlich beförderte Avisen sowie einen »Kornzins [...] von der Steuerwaldischen Länderey de anno 1642 und 1643«. Rütger Hinüber erhielt für die Zeitspanne von 1641 bis zum 31. Dezember 1655 »eins vor alles vier hundert Reichsthaler« bewilligt. Strafgelder, die Hinüber für den vorherigen Postmeister in Hannover zu übernehmen versprochen hatte, wurden fallen gelassen. Hinüber verpflichtete sich gegen jährlich 60 Reichstaler, die Post der Regenten von Braunschweig-Lüneburg untereinander, sowie »aus oder zu Fürstl. Rathstuben, Cammer, Consistorio und Hoffstadt gehende, ingleichen denen Fürstl. Herrn Räten zugehörige Schreiben in und außerhalb Landes, so weit seine Expeditiones gehen, ohne einigen Endgeld frey fort- und ein[zuschaffen«. Wegen der Steuerbefreiung für das im Posthaus ausgeschenkte Bier wolle sich die Kammer bei der »löbl. Landschaft« bemühen und »nach Möglichkeit co-operiren« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 19).

Im gleichen Jahr – 1656 – dekretierte der Landesherr, daß sich die Reichspost in den welfischen Landen jeder Briefsammlung sowie der Einrichtung von Fahrposten zu enthalten habe<sup>122</sup>. Gleichzeitig wurden mit anderen Ständen des Niedersächsischen Kreises Verhandlungen angebahnt, wie man sich den kaiserlich-taxisschen Ansprüchen gegenüber verhalten wolle. Unter dem 15. Juli 1657 lehnte es Herzog Christian Ludwig ab, einen Kaufmannsboten für die Stadt Hildesheim durch sein Herzogtum zuzulassen (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 20).

Seit 1648 war Hessen-Kassel eifrig bemüht, ein eigenes Landespostwesen zu etablieren. Durch die Anordnung des Landgrafen Wilhelm VI. von Hessen-Kassel ist 1657 die landesherrliche Fahrpost Frankfurt–Kassel zustande gekommen (Abbildung 19). Aus Mangel an eigenem Postpersonal mußte sie zunächst noch durch den Reichspostmeister Parwein versorgt werden. Von Kassel aus bestand eine Fahrgelegenheit nach Braunschweig, Hildesheim, Hannover, Celle, Lüneburg, Hamburg und Bremen.

#### 4 Die norddeutsche Postkoalition gegen das Reichspostmonopol (1658–1667)

Der weitere Ausbau von kaiserlich-taxisschen Fahrpostkursen in Norddeutschland scheiterte, nachdem auf der *Postkonferenz zu Hildesheim* im Januar 1658 die protestantischen Territorien auf Konfrontationskurs zum Kaiser gegangen waren. Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel und Schweden (dieses jedoch nur für seine Besitzungen Bremen-Verden) faßten den Beschluß, das Postwesen in eigene Landesverwaltung zu nehmen und sicherten sich gegenseitige Hilfe zu. Damit hatten die norddeutschen Territorien begonnen, sich ein protestantisches Gegenreich zum katholischen Postimperium des Kaisers in Süddeutschland zu schaffen.

Im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Postkongreß zu Hildesheim erhielt Rütger Hinüber am 8. Mai 1658 von Cölln an der Spree (Berlin) aus auch noch ein Privileg des Kurfürsten von Brandenburg und wurde »Kurfürstl. brandenburgischer Postmeister« zu Hildesheim, um die mit den »churfürstlichen Hof-Posten«<sup>123</sup> eintreffenden Felleisen – gegen eine ihm zugesicherte Besoldung – weiterzubefördern. Das »Post-Fell-Eyß [ist] allemal mit Unserm Post-Siegel [zu] versiegeln. Und was ihm an Briefen und Packeten und Geld-Posten auf der Post [an]vertraut werden möchte, in höchster

*Geheim [zu] halten*«. Hinüber wurde verpflichtet, nicht mehr zu verlangen, »als *Unsere Tax-Ordnung besaget*« (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 15).

Am 2. April 1657 war Kaiser Ferdinand III. gestorben. Die Wahlkapitulation von 1658 gab den Kurfürsten erstmals Gelegenheit, sich mit dem neuen Kaiser – Leopold I. – über das Postwesen im Reich auszusprechen, um ihre Landeshoheit und das ihnen zustehende Postregal – gegenüber den nunmehr (nach dem Heimfall des Lehens) weitgehend rechtlos auf sein erbliches Amt (Reichspostgeneralat) Anspruch erhebenden Grafen Lamoral Claudius von Thurn und Taxis – zu schützen. Mutig drang der Graf Taxis darauf, daß dem zukünftigen Kaiser das landesherrliche Postrecht in seinen Erbstaaten entzogen werden sollte, um das Hauptargument der Reichsstände mit eigenen Landesposten aus der Welt zu schaffen. Aber die Reichsstände, die bereits eigene Landesposten besaßen oder planten, dachten gar nicht daran, ihr bestes Gegenargument aus der Hand zu geben und argumentierten<sup>124</sup>: »daß man dem künftigen Kaiser nicht Ziel und Maß geben könne, wie und auf welche Weise er das Postwerk oder einiges anderes ihm zustehende Regal **gleich anderen Reichsständen zu exercieren gemeint sei**«. Graf Taxis erreichte nur, daß das österreichische Hofpostamt dem Reichspostmeister keinen Eintrag im Reiche tun, und daß das österreichische Landeshofpostamt in den Erblanden ganz unbeeinträchtigt bleiben solle. Schließlich wurde in der Wahlkapitulation vom 8. Juli 1658, Art. 35, nach dem Inhalt des Regensburger Reichsabschieds von 1641 (Art. 93) festgelegt<sup>125; 126</sup>:

*»Wir sollen und wollen aber zu gänzlicher aufhebung deren zwischen Unseren Postämtern [den Taxisschen und den Paarschen] haftenden differentien in erwegung des vom Churfürstlichen Collegio ao. 1641 auf dem Reichstage zu Regensburg wegen des Reichspostamts angegebenen Gutachtens und der in denselben Reichsabschiede beschehenen Verordnung, die **beständige Verfügung** thun, daß Unser General Obrist-Reichs-Postamt in seinem esse erhalten und zu dessen Schmälerung nichts vorgenommen, verwilligt oder nachgesehen werde*«.

Und ausdrücklich wurde noch hinzugefügt:

*»daß solches Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Postregal und dessen Ausübung unnachtheilig und unpräjudizirlich sei und daß der Umstand, daß der eine oder anderer Reichsstand aus **gutem freyen Willen** mit dem Grafen von Thurn und Taxis der Posten halber sich auf gewisse Maße vergleichen, den anderen, welche sich, wie zuvor, also auch noch ins künftige des Postregals für sich in ihren Landen gebrauchen wollen, keineswegs präjudicieren oder zu einigem Nachtheil gereichen solle*«.

Damit war ganz offen ausgesprochen, daß das Reichspostwesen kein ausschließliches Reservatrecht des Kaisers war, sondern Regal der Reichsstände. Andererseits blieb aber auch der kaiserliche Anspruch bestehen, sein General-Obrist-Reichspostamt in seinem »esse« (Bestand) zu erhalten. Da aber, wo bisher gar keine Reichsposten bestanden hatten, konnte auch durch die Neuanlage von Poststationen durch Landesposten keine Schmälerung eintreten.

#### **4.1 Ausweitung der Landesposten unter der Rheinischen Allianz (1658–1667)**

Kurz nach der Wahl von Kaiser Leopold I. am 18. Juli 1658 – dessen Gewalt durch die drückende Wahlkapitulation empfindlich eingeschränkt worden war – wurde bereits am 15. August 1658 in Frankfurt zwischen Kurmainz, Kurköln, Pfalz-Neuburg, Hessen-Kassel, Braunschweig-Lüneburg, Schweden (für sein Herzogtum Bremen-Verden) und Frankreich die »*Rheinische Allianz*« zwecks gegenseitiger Hilfeleistung und Aufrechterhaltung des Westfälischen Friedens geschlossen, der sich später noch Münster (1660), Kurtrier (1662) und Kurbrandenburg (1665) anschlossen. Der Bund war gegen Österreich gerichtet und offenbart die Machtlosigkeit des Kaisers. Das Direktorium hatte seinen Sitz in Frankfurt; die militärischen Angelegenheiten leitete ein Kriegskonvent mit Sitz in Hildesheim. Obwohl der Bund schnell an Bedeutung verlor (Auflösung 15. August 1667), war die Errichtung weiterer Landesposten die Folge.

Den Anfang hatte der Landgraf Wilhelm VI. von Hessen-Kassel gemacht, der bereits 1657 die Einrichtung eigener Postkutschenkurse anordnete und damit die Errichtung einer »*Hessen-Casselschen Post*« vorbereitet hatte (Abb. 19). Bereits 1658 war in Frankfurt am Main eine ständige und regelmäßige »*Hessen-Casselsche Post*« eingerichtet worden. Unter dem 30. August 1658 berichtete der

Graf Taxis dem Kaiser, daß Hessen-Kassel dem kaiserlichen Postwesen die größten Schwierigkeiten bereite. Die dortige Regierung forderte, daß der Territorialgewalt auch die Einsetzung der Postmeister, die Bestimmung der Portosätze und die volle Portofreiheit zuzustehen habe. Mit Ausnahme rein postalischer Angelegenheiten solle das Postwesen dem Landesfürsten unterstellt werden.

Selbst das Bistum Passau hatte Ende 1658 begonnen, eine eigene Landespost einzurichten und damit den österreichischen Erbland-Postmeister, Graf von Paar, belehnt. Kaiser Leopold hat es jedoch gegenüber Lamoral von Thurn und Taxis abgelehnt, gegen das Bistum Passau bzw. seinen General-Erblandpostmeister einzuschreiten<sup>127</sup>.

Heimlich und ohne landesherrliche Genehmigung hatte Taxis bereits 1656 durch das Fürstentum Calenberg einen **Posttritt** von Kassel über Münden, Göttingen und Echte nach Braunschweig angelegt. Erst als Rütger Hinüber dagegen Einspruch erhob, erfuhr die Regierung von dieser Neuerung. Herzog Georg Wilhelm schrieb am 7. Dezember 1658 an den Bürgermeister und den Rat der Stadt Münden: »Wir kommen in fast glaubwürdiger Erfahrung, daß von dem Gräfl. Taxisschen Postmeister sich jemand in unser Stadt Münden zum Postverwalter habe bestellen lassen«. Er will eine Untersuchung und fordert eine »in Schriften umständliche Relation [schriftliche, ausführliche Antwort]« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 21).

Am 21. Dezember 1658 wandte sich Graf Taxis gegen den Beschluß von Hildesheim und bat den Reichshofrat um Beistand. Da dieser der Bitte keine Folge leistete, weil Beschwerden über die Ausübung des Postregals nach den Bestimmungen des Westfälischen Friedens vor den Reichstag gehörten, wandte sich der Graf Taxis direkt an den Kaiser. Im Januar 1659 sandte Taxis dem Kaiser noch »einen Zettel von dem Post-Verwalter zu Braunschweig, vermög dessen zu Hildesheim ein Schluß zwischen Schweden, Brandenburg, den Hertzogen zu Braunschweig und Hessen gemacht werden sollte, in ihren Fürstenthum und Landen eine absonderliche Fürstliche Post zu bestellen«. Unter dem 5. März 1659 ersuchte Kaiser Leopold I. das »Durchlauchtigste Gesambt-Hauß Braunschweig-Lüneburg« die eigenen reitenden und fahrenden Posten abzuschaffen und den Reichsposten freien Lauf zu gestatten. Zur Unterstützung seines Anliegens erneuerte Kaiser Leopold unter dem 29. April 1659 die Verordnung zur Handhabung des ordentlichen Postwesens im Reich und Abschaffung des Nebenbotenwesens und der Metzgerposten<sup>128</sup>. Gleichfalls unter dem 29. April 1659 befahl der Kaiser dem Bremer Senat, »daß Ihr Euch dergleichen absonderliche Postfuhren [durch Braunschweig-Lüneburg] gänzlich enthaltet [...] und Euch zu einem widrigen nicht verlaitten lasset«. Doch diese Mahnung blieb dort ohne Erfolg.

**Postordnung von Braunschweig-Lüneburg vom 13. April 1659:** Unter diesem Datum erließen die Herzöge August, Christian Ludwig und Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg die erste gemeinsame Postordnung. Damit sollten »eingeschliche Unordnungen« beseitigt, das »Post-Werck« auf einen »beständigen richtigen Fuß« gesetzt und die Zuständigkeit der Postmeister Rütger Hinüber und Hilmar Deichmann abgegrenzt werden. Die drei Fürstentümer wurden in zwei Postbezirke eingeteilt und die Leitung, Verwaltung und der weitere Ausbau des Postwesens den bereits tätig gewesenen Postmeistern Rütger Hinüber in Hildesheim und Hilmar Deichmann in Braunschweig übertragen. Einschränkende Bestimmungen wurden für alle fremden Posten festgelegt (Art. 1–3). Die beiden Postmeister sollten nur den Herzögen verantwortlich sein; das gesamte Postpersonal sollte vereidigt werden (Art. 4 und 5). Die Briefe, Pakete und das Reisegepäck sollten gewogen werden (Art. 15). Damit die Post »desto beßer respectiret werden möge«, sollten die Postillione eine Livree tragen. An den Posthäusern war das fürstliche Wappen (Posthausschild) anzuschlagen. Siegel mit dem weißen Pferd wurden eingeführt und die »Postillons mit solchen Brustschildern und Wappen versehen« (Art. 17–20). Die in Art. 8 und 10 angesprochene Taxordnung sollte das Publikum gegen willkürliche Portoerhebungen schützen (diese wurde aber erst im Jahre 1663 eingeführt [siehe Seite 58]). Die Festlegung einer Pachtgebühr für die zu verleihenden Postgerechtsame »reservierten« sich die Herzöge (Art. 21). Die Postanstalt war somit noch privat; trug aber stark landesherrlichen Charakter. Änderungen waren nur mit ihrer Zustimmung möglich. Weitere Einzelheiten sind der Anlage 9 zu entnehmen.

Bereits am 3. September 1659 hatte Herzog August seinen Getreuen in Gandersheim aufgetragen, den »*neuerlicher Weise*« durch Taxis bestellten Postreiter auszukundschaften und ihm seine Tätigkeit zu untersagen (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 22). Und auf das Drängen des Reichspostmeisters zu Hamburg wegen Zulassung der Reichsposten bekräftigten alle regierenden Häuser – Calenberg, Celle und Wolfenbüttel – am 9. September 1659 noch einmal den gemeinsamen Beschluß, die kaiserlich-taxissche Reichspost zukünftig nur noch im Lande zu dulden, wenn sie sich aller fahrenden Posten und aller Briefannahme enthielten und für den Postdienst nur Landesuntertanen verwenden würden. Fahrende Posten sollten in Braunschweig-Lüneburg zukünftig nur noch von den als landesfürstliche Postmeister anerkannten Rütger Hinüber und Hilmer Deichmann angelegt werden dürfen.

Die strategisch langfristige Planung dokumentiert die erste braunschweig-lüneburgische Postordnung. Ihre Zielvorgaben waren am 13. April 1659 festgelegt worden. Auf ihrer Basis wurde am 19. Dezember 1659 eine Interims-Postordnung erlassen<sup>129</sup>, die wohl nur die unmittelbar Beteiligten erhielten, um die erforderlichen Reformen in aller Ruhe und Heimlichkeit durchzuführen und weitere Erfahrungen sammeln zu können, ohne daß bereits kaiserlich-taxissche Störmanöver die Arbeiten behinderten. Durch diesen besonderen Beschluß vom 19. Dezember 1659 brachte das Gesamtthaus seine Stellung der taxisschen Postverwaltung gegenüber zum Ausdruck. Die Herzöge behielten sich dabei vor, durch ihre beiden Postmeister weitere Posten anlegen zu lassen und die Postordnung »*zu errichten*« (offiziell in Kraft zu setzen). Da die neue Postordnung für Braunschweig-Lüneburg aber nur ein **landesherrliches Fahrpostmonopol** vorsah, wurde die kaiserlich-taxissche Briefpost durch das Herzogtum Calenberg zunächst geduldet: »*Auf bittliches Ansuchen declarirte man jedoch unterm 16. Dec. 1659 bis zu weiterer Verordnung die Taxische Posten im Fürstenthum Calenberg dulden zu wollen, wann sie sich 1) aller fahrenden Posten, und 2) aller Briefe-Annehmung im Lande enthalten, auch 3) der Graf von Taxis nur Landes-Unterthanen gebrauchen würde*«. Diese Konzession wurde in allen späteren Postordnungen von 1667, 1678 und 1682 wiederholt und damit den taxisschen Reitposten der Transit bis 1684 gestattet. Danach wurden keine Reichspostmeister mehr im Herzogtum Calenberg-Göttingen geduldet<sup>130</sup>.

Ebenso erfolglos verhallte der Befehl von Kaiser Leopold I. vom 20. Dezember 1659 an die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg, »*die von ihnen angestellte eigene reitende und fahrende Neben-Posten alsobald wiederum ab[zu]schaffen und auf[zu]heben, und es bey dem von dem Grafen von Taxis [...] angeordneten Postwesen in ihren Landen ungeändert verbleiben und demselben seinen ungehinderten Lauff zu [be]lassen*«<sup>131</sup>.

Im Schreiben vom 28. Mai 1660 beschwerte sich der Kaiser bei den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg erneut, daß dort »*mit neuen Attentatis fortgefahren, ein eigenes Post-Haus in Zell angeordnet, die Leut in ihrer Livrée reuten lassen, und dem Kayserlichen Post-Bedienten zu Zell die Correspondenz mit dem Kayserlichen Post-Verwaltern zu Hildesheim, Ernst Fuchsfeld, ernstlich verweisen und derowegen in eine Straff von 50 Reichs-Thalern condemnirt, und ihme, sich dessen zu enthalten, nicht allein verboten, sondern auch die Paqueter von Hildesheim und Hannover, so auf Hamburg und Bremen gehen sollen, zurück gehalten worden, auch selbige Dero Post-Bediente auf der Cantzley zu Zell haben eröffnen müssen. So würde auch von dem Post-Bedienten Herman Hencke zu Zelle die Kayserliche Post nicht allein gehindert, sondern so gar auch den Leuten die Paqueter und Briefe mit Gewalt abgenommen und auf die Cantzley zu Zell gebracht*« (Anlage 10)<sup>132</sup>.

Zielstrebig wurde durch Rütger Hinüber und Hilmar Deichmann zunächst das Postnetz mit den neuen **Zentren in Celle** bzw. **Braunschweig** ausgebaut. Dem Postmeister Rütger Hinüber, der immer noch in Hildesheim lebte, wurden die folgenden Postkurse unterstellt<sup>133</sup>:

- zwischen Kassel, Northeim, Hannover, Celle, Harburg und Hamburg,
- zwischen Celle und Bremen sowie Hannover und Bremen,
- zwischen Hannover und Braunschweig sowie
- zwischen Hannover, Osterode und Münden.

Dem Postmeister Hilmar Deichmann in Braunschweig wurden die folgenden Postkurse unterstellt:

- zwischen Braunschweig, Celle, Lüneburg und Hamburg,
- zwischen Celle, Nienburg und Verden,
- zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel, Goslar, Osterode und dem Harz,
- zwischen Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg sowie
- zwischen Braunschweig und Halberstadt.

Hilmar Deichmann war am 13. oder 14. August 1630 zu Nienburg (?) geboren worden und war der Ehemann der Kusine von Rütger Hinüber<sup>134</sup>. Am 12. November 1657 hatte er in zweiter Ehe in der Marktkirche zu Hannover F. Mechthild Dedeke, Witwe des Amtmanns Werner von Rittersbach zu Peine, geheiratet<sup>135</sup>.

#### 4.2 Die neue kaiserlich-taxissche Post in Hildesheim (1659–1665)

Nach dem Sonderfrieden von Goslar war Rütger Hinüber am 5. August 1642 zum »Gräfl. taxisschen Postmeister für den Niedersächsischen Kreis« ernannt worden. Dieser Postmeister in Hildesheim mit seinen vielen Privilegien, die er in Personalunion ausübte, war dem Fürsten Taxis schon viel zu mächtig und selbstherrlich geworden und daher seit langem ein Dorn im Auge. Aus der Streitschrift »Reichs-Gesätzmäßige Prüfung ...« von 1759 erfahren wir – einseitig aus kaiserlich-taxisscher Sicht – ein paar Einzelheiten über seine Absetzung als Reichspostmeister. Dort heißt es auf Seite 92:

*»Als aber 1658 Hinüber aus denen Schranken der Subordination und schuldigen Gehorsams [vermutlich gegenüber dem Reichspostgeneralat] getreten, und auch sonst eines höchststräflichen Wandels überzeugt worden, so wurde er zu Frankfurt in Angesicht des ganzen Reichs, welches eben dazumal wegen der Kayserl. Wahl versammelt ware, als unwürdig des Kayserl. Post-Amts entsetzt, und sothane Cassation wurde nachmalen auch ohngeachtet aller von dem Herzogl. Braunschweig-Lüneburgischen Gesandten sich gegebener Bemühungen, um den Hinüber bey seinem Amt zu erhalten, wirklich vollzogen.«*

Die Kaiserwahl Leopolds I. und die Absetzung von Rütger Hinüber hatte demnach im Juli 1658 stattgefunden. Aber erst 13 Monate später war ein qualifizierter Nachfolger gefunden. Wahrscheinlich ist auf der Ebene der Gesandten noch weiter verhandelt worden. Erst am 7. August 1659 wurde Ernst Fuchsfeld (Vuchsfeldt) mit der Verwaltung eines neuen kaiserlich-taxisschen Postamtes zu Hildesheim betraut. Dort standen sich nun zwei Reichspostmeister feindlich gegenüber. Zwischen den Postillionen beider Parteien kam es bald darauf zu Tätlichkeiten, zum Kampf um das Posthorn und das Felleisen.

Die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg ergriffen entschiedene Partei für Hinüber und ermunterten auch den Rat der Stadt Hildesheim in seinem Widerstand gegen den Postmeister Fuchsfeld. Auch Maximilian Heinrich war zunächst nicht bereit, diesem seine Bestätigung zu erteilen und wurde in dieser Haltung von den Herzögen zu Braunschweig-Lüneburg kräftig unterstützt. Doch Kaiser und Taxis haben den Kölner Kurfürsten unter Druck gesetzt und schließlich zwangen kaiserliche Edikte den Fürstbischof zum Nachgeben. Am 2. September 1659 schrieb Kurfürst Maximilian Heinrich an die Regierung des Stifts Hildesheim:

*»Wir geben euch ab dem Beyschluß zu ersehen, was gestalt Uns Ernst Fuchsfeld unterthänigst zu erkennen gegeben, daß vom Kayserl. General-Reichs-Postmeister Grafen von Taxis ihm das Postamt in Unser Stadt und Stiff Hildesheim und anderen angelegenen Landen zu verwalten aufgegeben [...]. Und als nun auch berühmter General-Reichs-Postmeister verschiedene Klagen bei Uns zu Franckfurth anwesend vorgebracht, daß solchen Postamts sich der Hinüber, ohn Ihrer Kayserl. Majestät oder sein Grafen Vorwissen, Befelch und Patent, eigenmächtig unternommen, des Namens eines Kayserl. Postmeisters sich gebraucht, und die Gefäll ohn einige Rechnung, weniger Abrichtung gebührender Schuldigkeit erhoben, mit ausdrücklichem Bedeuten, daß ihm Hinüber ein solches ferner nicht gestattet werden könt und solt, und daß Wir bey solcher Beschaffenheit nicht sehen, wie der Hinüber mit dem Gebrauch solchen Postamts ohn Kayserl. Concession (womit er versehen zu seyn wir gänzlich vermeynet [...]), und daher*

auch im Jahr 1652 ihm Unser Erklärung zustellen lassen) vorab, da ihme von übrigen Postämtern die Correspondenz verweigert wird, ferner, ohn große Confusion und unseren, auch anderer benachbarter Herrschaften Schaden wird fortkommen können: So haben wir Uns gegen ihme Fuchsfeld gnädigst erklärt, ihm nunmehr gleicher Gestalt, wegen solchen Postamts, als in Unser Municipal-Stadt und Landesfürstl. Obrigkeit angestellt« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 26).

Am 6. September 1659 bat die kurkölnisch-hildesheimische Regierung die Stadt Hildesheim, den neuen Postmeister Ernst Fuchsfeld zu unterstützen und Rütger Hinüber das Betreiben seines Postamts zu verbieten (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 27). Tags darauf erfolgte dann die Bestätigung für den Postmeister Fuchsfeld durch den Fürstbischof. Als der Hildesheimer Bischof die Anerkennung seines neuen Postmeisters seinen welfischen Nachbarn mitteilte, erklärten diese geschlossen, mit Fuchsfeld nicht korrespondieren zu können, da dieser »zugleich einen Taxisschen Postmeister agire und in dessen Eid und Pflichten stünde«<sup>136</sup>.

Bereits unter dem 11. September 1659 bekannte der Postmeister Ernst Fuchsfeld öffentlich, daß er sich nach der Bestellung durch den kaiserlichen General-Reichspostmeister Grafen von Taxis zum Verwalter des Postamtes in der kurfürstlich-kölnischen Stadt und dem Stift Hildesheim gegenüber dem Kurfürsten Maximilian Heinrich von Bayern auf dessen Erklärung, ihm ebenfalls dieses Postamt in seiner Munizipalstadt durch ein Patent aufzutragen, mittels Reverses wie folgt verpflichtet habe: »Alle Pakete und Schreiben der hiesigen Kanzlei (Kanzler, Vizekanzler und alle Räte) an den Kurfürsten von Köln werden unentgeltlich angenommen, bestellt und ausgeliefert. Am Posthaus soll neben dem kaiserlichen auch das kurfürstliche Schild mit Wappen zur Salvaguardia angeschlagen werden«<sup>137</sup>. Damit hatte sich der Fürstbischof mit seinem Anspruch auf eine eigene Landespost schon halbwegs durchgesetzt. Fuchsfeld bestellte in Hannover den Bürger Jobst Hilmer Lüders zum Reichspostmeister und übernahm in Celle (den bereits von Johann Kluge bestellten Reichspostmeister) Reinhard Lose.

Am 4. Oktober 1659 räumte Kurfürst Maximilian Heinrich gegenüber seiner stiftshildesheimischen Regierung ein, daß »Hinüber von unserm löbl. Vorfahren und uns so wohl durch schriftliche Manutentz-Dekrete als auch mittels jährliche Beyhülff [...] zu Beförderung des Postwesens [...] guter Vorschub [geleistet worden sei] als hätten Wir auch ihm die Continuation und darab gehenden Genöß noch ferner gönnen mögen«; aber durch die Klagen des General-Reichspostmeisters wie auch vor dem »Kayserlichen Wahltag zu Franckfurth« habe er nicht anders handeln können und verwies auf seinen diesbezüglich ergangenen Befehl (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 33).

Aufgrund eines Schreibens des Kölner Kurfürsten an Herzog August in Celle fragte die Celler Regierung am 23. Oktober 1659 bei der Regierung in Wolfenbüttel nach, ob man sich einig in der Beurteilung sei, daß: »wegen des Taxischen Postmeisters Ernst Fuchsfelden, dann auch [wegen] des Postmeisters Rütger Hinüber [...] zur Hintertreibung des dem gesamten Fürstl. Hause aus gemelden Taxischen Anmaßung sonst entstehenden Præjudicii [...], daß dieserwegen im Namen deß gesamten Fürstl. Hauses an Hochgedachte S. Churfürstl. Durchl. die Nothdurft gelanget werde, [...] und bat die Regierung in Wolfenbüttel] das Schreiben der führenden Intention gemäß ab[zu]fassen, und zur Mitvollziehung anhero einschicken [zu] wollen« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 23). Das Dokument belegt die enge Abstimmung unter den Regierungen und daß die »führende Intention« damals vom Hof in Wolfenbüttel ausging.

Am 9. Dezember 1659 intervenierten die Herzöge August, Christian Ludwig und Georg Wilhelm gemeinsam beim Kurfürsten von Köln, »daß von einem Taxischen zu Hildesheim sich niedergelassenen Postmeister, Erst Fuchsfeld genannt, ihm [Rütger Hinüber] allerhand [...] Hinderniß im Postwesen, und dadurch die sowohl von Ew. Ldn. als auch uns ihm gnädigst ertheilte Privilegia wollen löchrig gemacht werden« und appellieren an ihn, Rütger Hinüber in Amt und Würden zu belassen und erklären, daß sie es nicht gestatten können, daß Hinüber durch Fuchsfeld »in unsern Fürstenthümern und Landen behindert werde« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 24).

Unter dem 26. April 1660 schrieb die Regierung zu Celle: »Demnach Reinhardt Losen, Bürger und Handelsmann allhier [Celle] wider das ihm beschehene Verbot mit dem angemäßen Taxischen Postmeister zu Hildesheim, Ernst Fuchsfelden, und Jobst Hilmar Luders zu Hannover [...] correspondiert [...] so wird hiemit ernstlich anbefohlen, die ihm jünsthin am 14. Martii dictirte 50 Rthl. innerhalb 3 Tagen, bey Vermeidung unausbleiblicher Execution [...] einzuschicken«<sup>138</sup>. Und unter dem 28. April 1660 unterrichtete die Regierung in Celle die Regierung zu Hildesheim, daß Fuchsfeld und seine Postillione immer noch ihre Korrespondenz »durch des Fürstl. Hauses Braunschwg. Lüneb. Landen zu senden sich unterpfangen« und bat sie, entsprechende Maßnahmen gegen sie einzuleiten (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 28 bzw. 25).

Wie bereits am 4. Oktober 1659 so unterstützten auch der Bürgermeister und Rat der Stadt Hildesheim Rütger Hinüber am 12. März 1660 noch einmal gegen die stiftshildesheimische Regierung und betonten, daß er neben »unsäglicher Mühe und Arbeit [...] ein großes Geld auf die Einrichtung des Postwesens verwendet« habe (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 30 und 31). Trotz aller Querelen war Rütger Hinüber auch weiterhin in Hildesheim wohnen geblieben; schließlich hatte er dort 1642 ein eigenes Posthaus vor dem Almstor errichtet. Nach seinem Ausscheiden als kurkölnisch-hildesheimischer Postmeister, hat er in seiner Eigenschaft als bevollmächtigter braunschweig-lüneburgischer, kurbrandenburgischer und schwedischer Postmeister die Patente und Wappen dieser Fürsten öffentlich anschlagen lassen und deren Postinteressen offensichtlich weiterhin wahrgenommen.

Am 29. Juli 1660 versuchte auch der Graf von Taxis von Brüssel aus den Bürgermeister und Rat der Stadt Hildesheim unter Druck zu setzen, damit diese gegen Rütger Hinüber vorgehen würden. Überaus deutlich antworteten sie am 20. August 1660, daß es »in unsern Mächten und Kräften nicht stehe, gedachten Rütger Hinüber dahin zu forciren und anzunöthigen, daß er sich Dero von Ihr Churfürstl. Durchlaucht zu Brandenburg, vom gesambten Fürstl. Hause Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel aufgetragenen Postverwaltung abthue, [...] weil er in bekanntlich aydhaften Pflichten dieser hohen Chur- und Fürstl. Häuser allerseits gesessen. Dahero uns zumal ungelegen fallen wolle, mit denenselben uns dieserhalben zu committieren, und an ihn Rütgern Hinüber per pœnalia mandata, oder gar executiva remedie uns zu vergreifen, würde gewißlich uns und gemeiner Stadt zu höchsten Unstatten hinaus schlagen, welches Wir, maßen allschon das Exempel in der Nachbarschaft, uns die Augen eröffnet, vor der Bürgerschaft nicht zu verantworten hätten. So viel Wir auch vernehmen, hat er sich der Kayserl. allergnädigsten Verordnung vorlängst ultro submittiret«. Gleichzeitig bestanden sie auf ihrem hergebrachten Stadtbotenwesen, daß sie »allewege eigene Landboten, Landfuhren und Reisegutschen gehalten« hätten. Außerdem beschwerten sie sich über Fuchsfeld, daß dieser »in seiner ihm aufgetragenen Postverwaltung gar zu weit gehe, und auch dasjenige, was uns und gemeiner Stadt [...] vor undencklichen Jahren zugestanden, zu hemmen und zu hindern gemeynet« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 32).

Unter dem 6. Mai 1660 beschwerte sich der Kurfürst Maximilian Heinrich bei seiner stiftshildesheimischen Regierung, daß Rütger Hinüber unter dem Vorwand von Kurbrandenburg und Braunschweig-Lüneburg als Postmeister bevollmächtigt zu sein »sich annoch unterfange, auch Dero Patent und Wappen öffentlich anzuschlagen« und befahl, daß sich Hinüber »aller Thätlichkeit und Eintrags zu enthalten« habe (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 34). Hierdurch ermutigt, griff der taxische Postmeister nun auch die Hinüberschen Posten beim Durchzug durch das Bistum Hildesheim an und ließ auch durch seine eigenen Leute in Celle und Hannover die denselben übersandten Postsachen nach anderen Orten weiterbefördern. »Brandenburg beantwortete die Taxischen Zumuthungen in fürchterlichen Ausdrücken und großem Ernst« und verhängte in seinen Ländern schwere Geld- und Gefängnisstrafen gegen Fuchsfeld. Ebenso abgefaßt war das von den zu Lüneburg 1652 versammelten Kreisständen an den Kaiser gerichtete Schreiben<sup>139</sup>.



Hans Hinüber war wahrscheinlich bereits seit 1646 Posthalter in Hannover. Nach dem Tode von Tile Bennighausen (um 1654) hatte er als dessen Nachfolger die Postverwaltung in der jungen Residenzstadt Hannover übernommen. Jetzt war er dort unter dem Schutz des Herzogs von Calenberg besser aufgehoben als im feindlichen Hildesheim. Von Hannover aus wurden zukünftig die Geschicke der braunschweig-lüneburgischen Posten geleitet. Hans Hinüber begründete den hannoverschen Zweig der Familie Hinüber, die bis ins 19. Jahrhundert hinein alle Postamtsleiter in Hannover stellen sollte.

Die stiftshildesheimische Regierung hatte an den Kommandanten in Peine den Befehl erlassen, die Post von Fuchsfeld militärisch zu schützen und die von Hinüber anzuhalten und aufzuheben. Im August 1660 wurde eine Hinübersche Post unweit von Peine – auf der öffentlichen und freien Heerstraße – angehalten und gewaltsam fortgeführt. Doch das Haus Braunschweig-Lüneburg schützte jetzt auch den neuen Besitzer, Hans Hinüber. Am 25. August 1660 beschwerten sich die drei Herzöge August, Christian Ludwig und Georg Wilhelm bei der stiftshildesheimischen Regierung über diesen Vorfall und bezichtigten sie sogar des Landfriedensbruchs und verlangten *»daß der geraubte Wagen, die Pferde und Sachen nebst allen verursachten Schaden und Unkosten, restituiret werden müssen, dann auch die Delinquenten [...] zu wohl verdienter Haft und exemplarischer Straff [zu] ziehen«* (Reprint: *»Historische Nachricht ...«*, Anlage 29). Von Celle aus erging ein strenges Verbot an Lose, nicht mit Fuchsfeld und Lüders zu korrespondieren. Als sich dieser jedoch darüber hinwegsetzte, wurde er zu einer Geldstrafe von 50 Reichstalern verurteilt.

Unterdessen versuchte der Kaiser mit Hilfe des Kurfürsten von Mainz, dem Protektor der Reichspost, *»die Posten derer Reichs-Stände über einen Haufen zu werfen«*. In seinem Reskript vom 20. Januar 1661 bat er den Kurfürsten *»dises gemeinnutzige Werck noch ferner secundiren und die sich immiscirende Stände etwan durch absonderliche Schreiben sisoniren, damit sie, [...] von disen höchst schädlichen Verwirrungen abstehen, und nichts weiteres zu Schmälerung Unseres Kayserlichen Post-Regals und Reservati unternehmen, sondern die durchgehends im heiligen Römischen Reich Uns eintzig und allein zustehende Direction und Disposition ungeschmälert und unbeeinträchtigt lassen wollten. Dise Kayserliche Commißeion nemlich bestunde darinnen, daß der Graf von Gronsfeld die von denen Reichs-Ständen in ihren Landen angeordnete Posten niderwerffen sollte, womit er auch in dem Cöllnischen und Hildesheimischen einen Anfang gemacht, auch in dem Braunschweigischen einen Fürstlichen Postmeister ab- und einen andern an seine Stelle gesetzt hat«*<sup>141</sup>.

Am 16. Februar 1661 schrieb Kurfürst Maximilian Heinrich an seine stiftshildesheimische Regierung, daß sich die Stadt Hildesheim bei ihm beschwert habe, weil sich Fuchsfeld angemaßt habe, den Handel zu behindern. Er befahl seiner Regierung, auf Fuchsfeld einzuwirken, damit sich dieser zukünftig Zurückhaltung auferlege (Reprint: *»Historische Nachricht ...«*, Anlage 36). Und am 14. November 1661 befahl der Kurfürst Maximilian Heinrich noch einmal ausdrücklich seinen Untertanen, die kaiserlichen Patente von Kaiser Leopold vom 28. Mai 1658 und 19. April 1659 zum Schutz des *»mit großer Arbeit, Mühe und Kosten«* aufgerichteten kaiserlich-taxisschen Postwesens zu beachten und nichts zu unterlassen, *»was zur Handhab und Fortführung des Kayserl. und des Heiligen Reiches Postwesen dienlich und die Nothdurfft erfordern thut und an allem dem euch zumal nichts hindern oder irren lassen«* (Reprint: *»Historische Nachricht ...«*, Anlage 37).

Unter dem 20. Januar 1662 bekundete Kurfürst Maximilian Heinrich, sich wegen des Postwesens auf keine weitere Diskussion mit Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel einlassen zu wollen, und beauftragte seine stiftshildesheimische Regierung, bei Rütger Hinüber darauf einzuwirken, daß sich dieser mit Taxis vergleichen wolle, um den Streit um das Postwesen endlich zu beenden (Reprint: *»Historische Nachricht ...«*, Anlage 35). In den folgenden Verhandlungen zwischen dem kaiserlichen Gesandten – Grafen von Gronsfeld – und dem Fürstbischof von Hildesheim wurde Ernst Fuchsfeld allein als Postmeister zu Hildesheim anerkannt und erhielt am 3. November 1662 seine offizielle Bestallung<sup>142</sup>. Maximilian Heinrich erließ 1664 ein neues Mandat zugunsten von Fuchsfeld und gegen das Nebenpostwesen in der Stadt Hildesheim. Durch die *»Puncta betr. Fuhr- und Botenwerk«* vom 17. Dezember 1665 verbot Maximilian Heinrich alle Nebenfahren, die zur Schmälerung des ordinären Postwesens führten<sup>143</sup>.

## 5 Übernahme des Postwesens durch Braunschweig-Lüneburg in landesherrliche Selbstverwaltung (1661–1678)

Die 1659 erlassene (Interims-) Postordnung wurde ab 13. April 1661 publiziert<sup>144</sup>. Besonders das Vorgehen der Reichspost gegenüber Rütger Hinüber hat den Entschluß des Gesamthauses Braunschweig-Lüneburg zur Übernahme der Post in staatliche Regie beschleunigt. Die Herzöge waren nun nicht mehr bereit, über ihr Landespostwesen zu verhandeln. In einem Schreiben vom 12. September 1660 wendete sich das Gesamthaus an den Kaiser, um seine Postgerechtsame unter ausführlicher Begründung nachdrücklich zu verteidigen<sup>145</sup>.

Wohl mit Beginn des Jahres 1661 bestellte der Landgraf Wilhelm VI. von Hessen-Kassel als Postmeister Reinhard Bödicker (Bödiker) in Kassel zum hessischen Postverwalter und übertrug ihm die Abfertigung der braunschweigischen, niedersächsischen und nordischen Briefe und begründete damit ein eigenes Landespostwesen für Hessen-Kassel<sup>146</sup>. Gleichzeitig wurde im Januar 1661 dem Reichspostmeister Parwein in Kassel die jährliche Bestellung der Post für die Kasseler Regierung gekündigt. Man hatte gehofft, daß Parwein seine Post jetzt verlegen würde; doch dieser blieb in Kassel tätig<sup>147</sup>.

Rütger Hinüber hatte bereits im Jahre 1659 – im Einvernehmen mit den drei Fürsten von Braunschweig-Lüneburg – beschlossen, den Postbetrieb in Hamburg unabhängig vom kaiserlich-taxisschen Postwesen zu machen. Da er aber im Juli 1660 sein Amt hatte aufgeben müssen, verwirklichte diese Absicht nun Hans Hinüber, indem er im Jahre 1660 die braunschweig-lüneburger Postablage und Paketabfertigung in Hamburg nicht mehr dem Reichspostmeister überließ, sondern sie in eigene Verwaltung nahm und sie in der »Harburger Herberge« – auch »Harburger Haus« genannt – unterbrachte. Von hier aus fuhr auch der »Postewer«<sup>148</sup> nach Harburg. Dieses Haus lag günstig »unter der Deichstraße neben der Kaje«, also in unmittelbarer Nähe des Hafens; es gehörte dem Gastwirt Hans Hartig. Abgang und Ankunft der Posten zeigt die Anlage 11. Hier war ein Schild befestigt, auf dem ein vergoldeter Löwe gemalt war, der einen Brief vor sich hielt. Auf dem Schild standen in vergoldeter Schrift die Worte<sup>149</sup>:

*»Hier gehen die Botten nach Zell, Hannover, Hildeshaimb, Westphalen und Glückstadt«.*

Und im Vorderhaus stand bereits ein Briefkasten mit der Inschrift:

*»Hildeshaimb, Hameln, Hannover, Zell, Glückstadt«.*

Von diesem Hause waren schon seit langer Zeit die Stadt- und Privatboten nach den genannten Städten abgegangen. Auf dem Rückweg hatten sie die mitgebrachten Briefe von hier aus an die Empfänger ausgetragen. Die Boten zechten hier, tauschten die Sendungen untereinander aus und gaben sich geschäftliche Winke. Der hannoversche Postmeister Hans Hinüber tat klug daran, daß er die Postkaleschen hier abfertigen ließ, denn hier konnte er für seinen Postbetrieb den größtmöglichen Vorteil aus dem Stadtbotenverkehr erzielen. Die Postkaleschen verkehrten zweimal wöchentlich in jeder Richtung<sup>150</sup>.

Aufgrund einer Anzeige des Reichspostmeisters Johann Wetzel wurde der hessische Bote, der regelmäßig in Frankfurt – im Maulbeerhof in der Töngesgasse – einkehrte, dort am 8. Juni 1660 verhaftet. Man warf ihm vor, gegen das kaiserliche Verbot vom 29. April 1659 zu verstoßen, das sich gegen alle Nebenposten gewandt hatte. Der Bote nannte sich Friedrich Herdes und stammte aus Braunschweig. Er sagte aus, er stehe im Dienste des Postmeisters Bödicker in Kassel und dieser »dependire von einem Postmeister in Hildesheim, Namens Rütger Hinüber, so vor der Zeit daselbst in E. E. Raths Weinkeller Schenk gewesen«. Unter dem Versprechen, in Frankfurt zukünftig keine Privat- und Kaufmannsbriefe mehr zu sammeln, sondern nur noch die Briefe an und von dem hessischen und braunschweig-lüneburgischen Gesandten bei sich zu führen, wurde der Bote wieder entlassen.

Die Folge war, daß der Bote mit Legitimationsscheinen und Geleitsbriefen ausgestattet wurde (Abbildung 22). Einen gleichlautenden Paß stellte der Landgraf Wilhelm von Hessen-Kassel am 16. Oktober 1660 für seine reitenden Boten zwischen Marburg und Frankfurt aus<sup>151</sup>.

Erst nach der Einrichtung des neuen Postnetzes mit den Zentren in Celle und Braunschweig sowie einer Bewährungsprobe, dem sorgfältigen Ausloten und Abklingen der Protestwelle wurde die 1659 fixierte Postordnung ab 13. April 1661 publiziert. Braunschweig-Lüneburg proklamierte damit ein **landesherr-**

**liches Fahrpostmonopol.** Die Postordnung regelte nun **offiziell** die Verwendung eigener Postlivreen (die Uniformfarben waren rot und gelb), die Verwendung des fürstlichen Wappens an den Posthäusern sowie die Vereidigung auf den Landesherrn und demonstrierte damit ein eigenständiges (Fahr-) Postwesen des Welfenhauses. Eine strenge Selbstverwaltung – das Postwesen ganz auf Rechnung des Staates zu betreiben – fand aber immer noch nicht statt. Verwaltung und Unterhaltung der Posttrouten wurde den beiden fürstlichen Postmeistern Hans Hinüber und Hilmer Deichmann übertragen. Dem Postmeister Kluge wurde nun untersagt, seine »*fahrende Post*« weiterhin durch die Lande des Gesamthauses Braunschweig-Lüneburg zu führen<sup>152</sup> und auch der Postmeister Alewin in Lüneburg wurde aufgefordert, seine Regie

der Fahrpost abzugeben, damit »*Unsers Fürstl. Hauses angeordneten Postwesens seinen richtigen und unbehinderten Lauf*« nehmen könne<sup>153</sup>. Der taxisschen Posthalterwitwe Schalley in Göttingen wurde die Annahme und Beförderung von Briefen untersagt<sup>154</sup>. Dies war wohl der Zeitpunkt, als der taxissche Postkurs Köln–Detmold–Hamburg von Detmold aus (statt über Bückeberg–Nienburg) über Barntrop–Hameln–Hildesheim–Celle nach Hamburg geleitet wurde. Der Kurs verkehrte zweimal pro Woche<sup>154a</sup>.

Bereits Ende November 1661 hatte der Kaiser den Feldmarschall Jost Maximilian von Gronsfeld als Bevollmächtigten zur persönlichen Verhandlung in den Niedersächsischen Kreis geschickt, um das kaiserliche Postwesen in Ordnung zu bringen<sup>155</sup>. Eine Einigung war jedoch nur vorübergehend mit dem Bischof von Münster zustande gekommen. Gronsfeld scheiterte in Bremen (Dezember 1661), Lübeck (Januar 1662) und Hamburg (Februar 1662). Die Reichsstände wehrten sich. Als Kaiser Matthias 1615 mit Taxis den Erblehensvertrag abgeschlossen habe, hätte er – nach einstimmiger Meinung der Reichsstände des Niedersächsischen Kreises – einen Fehler begangen. Da der Lehensvertrag das gesamte Reichsgebiet umfaßt habe, hätten die Reichsstände vom Kurfürstenkollegium ab beteiligt werden müssen. Weil das aber nicht geschehen sei, seien die Reichsstände in ihren Rechten und Regalien unberührt geblieben. In diesem Sinne argumentierten sie in ihrem Schreiben vom 17. Januar 1662 an Kaiser Leopold: Wörtlich hieß es<sup>156</sup>: »*Über das geruhen Ew. Kaiserl. Majt. sich allergnädigst zu entsinnen, daß die Grafen von Taxis erst zu Zeiten Kaiser Matthias Glorwürdigstem Gedächtnis, im Jahre 1615 mit dem Postwesen sey belehnt worden, welches aber ohne Præjudiz [der] Churfürsten und Stände geschehen, als denen hiedurch an ihren, von Alters erlangten Gerechtigkeiten und Regalien nichts benommen werden können, welche sie soweit vor als nach behalten und conserviret haben*«. Sicherlich war Gronsfeld auch in Stade bei der schwedischen Regierung für Bremen-Verden, denn auch durch die Errichtung einer schwedischen Post auf deutschem Boden war das kaiserliche Postregal in Frage gestellt.

Nach dem Rückzug von Rütger Hinüber war dessen Neffe – Hans Hinüber – in sämtliche Rechte und Verpflichtungen eingetreten. Am 11. März 1662 erhielt er auf der Konferenz zu Braunschweig endlich die landesherrliche Bestätigung. Daraufhin wurde eine neue Postordnung erlassen, die im wesentlichen dieselben Punkte aufweist wie die aus dem Jahre 1659<sup>157</sup>.

Im März war Gronsfeld dann in Wolfenbüttel. Der Herzog erklärte, daß der Widerstand in erster Linie auf die anderen Linien zurückzuführen sei und daß er ohne deren Einverständnis nichts tun könne. Am 28. März 1662 entsandten daher die drei Herzöge Bevollmächtigte nach Braunschweig; die dort mit Gronsfeld verhandelten. Ihm wurde erklärt, daß die Postfrage nur auf einem künftigen Reichstag gelöst werden könne, da die niedersächsischen Reichsstände untereinander bereits die Abmachung getroffen hätten, keine selbständigen Entscheidungen zu treffen<sup>158</sup>. Gronsfeld setzte

»Von G. G. Wir Augustus, Christian Ludwig und Georg Wilhelm Gebrüder und Vertern, Hertzogen zu Braunschweig-Lüneburg Ersuchen hiermit einen Jeden nach Standesgebühr, man wolle Vorzeigern diesses unsern und unsern angehörigen, bey sich habenten Sachen, Paggetten und Brieffen nacher Franckfurt aller Endts frey, sicher und unaufgehalten passiren und repassiren lassen und Ihnen zu seiner Bestellung umb unsertwillen allen befordersamen guten Willen erweisen, Solches seynd wir uff begebende Fälle in Gebühr zu erkennen erbietig. Zu Uhrkunt haben wir dissen Pass mit eignen Händen unterschrieben und unsern fürstlichen Secreten bekräftigen lassen.

Geben 21. September 1660.

Augustus H. z. Bschg. — Christian Ludwig. —

(L. S.) (L. S.)

Georg Wilhelm.

(L. S.)«

Abb. 22: Legitimationsschein der Herzöge von Braunschweig-Lüneburg vom 21. September 1660.

zwar einen von der Celler Linie angestellten Postmeister ab und bestellte dafür einen anderen. Diese Anordnung wurde jedoch nach seiner Abreise wieder rückgängig gemacht<sup>159</sup>.

Abschließend hatte sich der kaiserliche Abgesandten Gronsfeld nach Hildesheim gewandt. Auf dessen Druck ermahnte unter dem 19. April 1662 der »Bürgermeistere und Sambt-Rath der Stadt Hildesheim« seine Bürger, weil diese »denen Kayserl. ausgelassenen Post-Patenten, Rescripten und Befehliche nicht genugsam parirt«. Und: »So gebieten Wir der sämtlichen Bürgerschaft [...] ernstlich und wollen, daß sie hinführo Dero Brief-Correspondenz und Personen, so sich etwan wegen Eylfertigkeit keiner Landkutschen, sondern der reitenden und fahrenden Post bedienen wollen, auf die Kayserl. Post zu richtiger Fortschick- und Abführung gegen billigmäßige [angemessenes] Taxam [...] überliefern und bestellen« (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 43)<sup>160</sup>.

Rütger Hinüber wurde unter Druck gesetzt, seine restlichen Postgeschäfte vollständig aufzugeben und »eine hoch præjudicirliche Revers-Notul zu unterschreiben«. Hilfesuchend wandte er sich an die Regierung von Braunschweig-Lüneburg. Im Namen des abwesenden Herzogs appellierte die Celler Regierung unter dem 28. April 1662 an ihre Kollegen in Hildesheim, mit Rütger Hinüber nachsichtig zu verfahren, damit diesem nicht dafür, daß er vorübergehend im Dienst von Braunschweig-Lüneburg gestanden habe, »mittels einer oder anderer von euch etwan verhängenden Execution in Schaden und Nachtheil geraten sollte«. Nachdem Herzog Georg Wilhelm zurückgekehrt war, nahm auch er sich nochmals der Bedrängnis von Rütger Hinüber an, weil dieser von Gronsfeld immer noch bedrängt wurde und appellierte: »Wir [...] gesinnen und begehren demnach an euch hiemit gnädigst, daß ihr euch gedachten Hinüber derogestalt recommen-diret seyn lassen wollet, damit er so wenig obbedeutete Reversalen zu unterschreiben genöthiget, als ihm sonsten der Uns und unserm Fürstl. Hause hiebevot abgeleisteten Dienste halber, einige Ungelegenheit weder von euch selbst, noch durch jemanden anders [...] zugefüget werden möge«. Auch Herzog August nahm sich der Sache an und erklärte unter dem 30. April 1662, »daß wir und unser Fürstl. Haus nicht zugeben werden, daß jemand seiner uns gebührlicher massen geleisteten Dienste gefehrt [gefährdet] werde, und wir daher nicht zugeben können, daß gedachter Rütger Hinüber diesfalls zugesetzt werde«. Im gleichen Sinn schrieb auch Herzog August am 30. April 1662 aus Wolfenbüttel (Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 38 bis 40).

Der Widerstand der protestantischen Territorien mündete sodann auf dem Niedersächsischen Kreistag in Lüneburg, der ab 25. Mai 1662 abgehalten wurde »damit die Fürsten und Stände dises Löblichen Crayses an ihrem habenden Post-Regal nicht weiter beeinträchtigt werden«. Schnell kam es zu einem formellen Beschluß, dem Grafen von Thurn und Taxis zu verwehren, die Stände in ihrem Postregal zu einem »ius territorii et superioritatis zu turbiren« (Territorial- und Souveränitätsrecht [Recht der Oberhoheit] zu beeinträchtigen). Die Abgesandten der Reichsstände von Braunschweig-Wolfenbüttel, Braunschweig-Celler, Braunschweig-Calenberg, Kurbrandenburg (für das Fürstentum Halberstadt), Schweden (für das Herzogtum Bremen-Verden), Bremen, Hamburg, Lübeck, das Stift Lübeck, Magdeburg und Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Güstrow, Holstein-Schleswig, Schwerin-Ratzeburg, Holstein-Gottorp und das Fürstentum Blankenburg faßten den Beschluß, gemeinsam gegen den Grafen Taxis und die Kaiserliche Reichspost vorzugehen und »durch treu-liches Zusammenhalten« einen Block des Widerstandes zum Schutz des landesfürstlichen Postregals zu bilden und durch ein gemeinsames Schreiben beim Kaiser vorstellig zu werden. Der Hildesheimer Gesandte erklärte, daß »Se. Chur-Fürstliche Durchl. zu Cölln, als Bischoff zu Hildesheim, hätten biß anhero des Taxis Postmeister mit gewissen Conditionen, als nemlich, gegen einen Revers und daß man nebst Ihrer Kayserlichen Majestät auch Ihrer Chur-Fürstlichen Durchl. Wappen anschlagen lassen müsse, bißhero zwar geduldet, würden sich aber dennoch demjenigen nicht entziehen, was vom Crayse gut befunden werden möchte«<sup>161</sup>.

Der Kreisabschied vom 17. Juni 1662 besagte<sup>162</sup>: Sollte ein Reichsstand gezwungen sein, das Landespostregal zu verteidigen, so sei ihm von den anderen Reichsständen Unterstützung zu gewähren. Dieses gemeinsame Schreiben an den Kaiser führte hauptsächlich aus: Die wohl-

erworbenen Regalien der Reichsstände hätten durch die Belehnung des Grafen von Taxis mit dem General-Erbpostmeisteramt im Jahre 1615 nicht geschmälert werden können, zumal da die Stände dabei nicht einmal gehört worden seien. Die Einrichtung von Landesposten gehöre zu den Regalien. Dieses sei von den Vorgängern des Kaisers dadurch zugegeben worden, daß sie den Grafen von Taxis in ihren österreichischen Erbländern als Reichspostmeister nicht zugelassen, sondern in diesen einen eigenen Postmeister, nämlich den Grafen von Paar, angestellt hätten. Auch habe das Kurfürstenkollegium in einem Gutachten von 1637 ausdrücklich erklärt, daß den Ständen kraft ihrer Regalien, womit sie vom Reiche belehnt seien, das Recht zustehe, Posten in ihren Ländern anzulegen. Das Vorgehen des Grafen von Taxis im Niedersächsischen Kreise sei daher rechtswidrig, zumal er von den Einkünften aus dem Postwesen zu der Unterhaltung der Reichsbedürfnisse nichts beisteuern würde. Außerdem sei es zu beklagen, daß der Graf von Taxis seine Beamten, die den Postdienst in den Staaten der Fürsten ausübten, der Landesgerichtsbarkeit entziehe und dadurch diesem Hoheitsrecht der Reichsstände großen Abbruch tue. Die Fürsten und Stände des Niedersächsischen Kreises richteten deshalb an den Kaiser das Ersuchen, dem Grafen von Taxis die Eingriffe in ihre Hoheitsrechte ernstlich zu verbieten.

Damit war es gelungen, die norddeutschen Reichsstände zu einem geschlossenen Block gegen das Reichspostregal zu vereinigen und die führende Stellung in der oppositionellen Postpolitik zu behaupten.

Trotz der Legitimationsscheine hatten die Verfolgungen der hessischen Boten in Frankfurt nicht aufgehört. Als daraufhin die verbündeten Fürsten von Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel den Reichsposten den Durchzug nach Norden sperrten, versuchte der Frankfurter Reichspostmeister Wetzels die Briefe nach Hamburg auf Umwegen zu befördern. Aber ebenfalls vergebens, denn diese mußten bei Nienburg und Celle das Gebiet von Braunschweig-Lüneburg passieren. Taxis führte am kaiserlichen Hof sowohl Klage gegen den kurbrandenburgischen Botenmeister – Dietrich Gerbrandt – als auch gegen die norddeutschen Fürsten, die aber durch Kurbrandenburg und Braunschweig-Lüneburg (17. Juni 1662) energisch zurückgewiesen wurden. Hans Hinüber errichtete 1662 sogar eine ordinari Fahrpost zwischen Frankfurt und Hamburg. Man stieg in Frankfurt ein im »*Goldenen Löwen*«, in Friedberg im »*Schwanen*«, in Butzbach im »*Hirschen*«, in Gießen im »*Wilden Mann*«, in Marburg bei Michael Weymar, in Kassel bei Reinhard Bödicker. Nach der gedruckten Postordnung ging die Post jeden Donnerstag mittags in Frankfurt ab. Pro Person wurden bezahlt von Frankfurt: bis Friedberg 1 Taler, bis Butzbach und Gießen je 1 1/2, bis Marburg 2, bis Wildungen 3 und bis Kassel 4 Taler. Gleichzeitig richtete Hans Hinüber auch eine Post nach Nürnberg ein und schloß mit den dortigen Boten einen Pakt<sup>163</sup>.

Aufgrund des Beschlusses vom Lüneburger Kreistag war der taxissche Postmeister in Hildesheim isoliert. Darum bat am 22. Dezember 1662 die stift-hildesheimische Regierung den Herzog Georg Wilhelm, die Fuchsfeld vom Kölner Kurfürsten erteilte Konzession doch den in den braunschweig-lüneburgischen Landen ansässigen Postmeistern mitteilen zu lassen, damit »*selbige mit gemeldetem Fuchsfeld [...] in hiesigem Stifft bestelltem Postmeistern fleißig correspondiren*« (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 42). Doch diese Bitte war natürlich vergeblich.

### 5.1 Das Fahrpostwesen wird zur Ländersache: 1662

Der nach dem Dreißigjährigen Krieg stetig angewachsene Reise- und Frachtverkehr sowie die ständig gestiegene Bedeutung der Märkte und Messen hatte dazu geführt, daß der Transport von Personen und Gütern gewaltig zugenommen hatte. Die Reichspostmeister hatten daran teilhaben wollen. Am 28. August 1660 hatte die kaiserlich-taxissche Reichspost eine Fahrpost zwischen Hamburg und Lübeck eingerichtet<sup>164</sup>. Mit ihrem Protest am Kaiserhof wegen Beeinträchtigung des althergebrachten Botenwesens konnten Hamburg und Lübeck einen beachtlichen Erfolg verzeichnen:

- Der Kaiser untersagte den Boten der beiden Städte am 12. November 1660 Mißbräuche und Neuerungen **bezüglich der Betriebsart** mit Pferde- und Botenwechsel sowie Führung des Posthorns;

- zum Ausgleich dafür verbot er jedoch auch dem Reichsgeneralpostmeister, »daß aus Unserm Kayserlichen. Post-Regal, zu der Post-Bedienten Privat-Nutzen, Euch aber und den Eurigen zu Schaden, ein **gemeines Fuhrwerk** gemacht werde [... und] sollten auch, Eurem Vorgeben nach, die Taxische Post-Bedienten, und absonderlich der Postmeister zu Hamburg, sich solcher Post-Calesch mißbrauchet haben, [so solle er] Rede und Antwort zu geben schuldig seyn«<sup>165</sup>.  
**Schließlich war Schnelligkeit das Markenzeichen der Reichspost bzw. seiner Briefpost!**

Im Schreiben vom 4. Februar 1661 an den Kaiser betonten Hamburg und Lübeck noch einmal, daß<sup>166</sup>:  
 »1. dergleichen Post-Caleschen bey denen [Kaiserlichen] Posten biß hiezu so eben [zu diesem Zeitpunkt] nicht Herkommens, noch gebräuchlich gewesen [... und] ist 2. in Euer Kayserlichen Majestät hochlöblichen Herren Vorfahren am Reiche, wie auch Dero selbst-eigenen neuerlichen ausgelassenen Post-Patenten und Schreiben, der Post-Calesche mit dem allergeringsten Wort nicht gedacht. [...] Also werden Euer Kayserliche Majestät hoffentlich selbst ohnbilling und straffbar erachten, daß [...] aus guten Willen [...] Verwilligtes dergestalt mißbrauchlich extendiret, das allgemeine privilegirte Postwesen in ein verächtlich Fuhrwerk verändert, unsere gesamte Wagen-Ordnung auf einmal übere Hauffen geworffen, unterbrochen, und dadurch unsern Bürgern das Brod gleichsam vor dem Maul hinweg gerissen werde«.

Nur mit Mühe war es der Reichspost durch bilaterale Abkommen mit Hilfe von Hilmar Deichmann vom 28. Juli 1661 mit Braunschweig-Lüneburg, Hildesheim, Bremen und Hamburg gelungen, den Schaden zu begrenzen<sup>167</sup>. Nachdem der kaiserliche Gesandte Gronsfeld mit seiner Mission in Lübeck im Januar 1662 gescheitert war, hatte der Kaiser am 26. März 1662 befohlen, dem Grafen Taxis aufzutragen, »daß er den **Vrints und anderen seinen Postverwaltern und Bedienten gemessen anbefehle, keine Kaufmannswaren und andere zur Post nit gehörige Sachsen, sondern nur die Brief, Korrespondenzen und worauf sonst das Postwesen gewidmet ist, führen zu lassen**«<sup>168</sup>. Und am 19. August 1662 ließ der Kaiser seinem Kaiserlichen Rat und Postmeister Johann Baptista Vrintz von Treuenfeld in Hamburg wissen: »Also befehlen Wir dir hiemit gnädigst und ernstlich, daß du bey Vermeidung der Kayserlichen Ungnade und Entsetzung deines Dienstes [...] den Mißbrauch des Fuhrwerks alsobalden abstellst, auch, daß solches geschehen, inner[half von] drey Monathen an Unsern Kayserlichen Hofe glaublich docirest, zugleich auch deine gehorsame Verantwortung thust«<sup>169</sup>.

Die Wahlkapitulation von Kaiser Leopold I. von 1658, das Errichten der Rheinischen Allianz, der geharnischte Brief vom 5. Januar 1661 (in dem der brandenburgische Kurfürst sein Landespostwesen verteidigt hatte), das Scheitern der Mission Gronsfelds und schließlich auch noch die Beschlüsse des Lüneburger Kreistages von 1662: Alle diese Einzelmaßnahmen haben ihre Wirkung beim Kaiser nicht verfehlt. Deutlich zeichnete sich ab, daß die norddeutschen Reichsstände nicht bereit waren, ihren Standpunkt in der Frage des Postregals aufzugeben. Die Postfrage war in ein neues Stadium getreten. Der Preis für den Fortbestand der taxisschen Briefpost-Organisation (Reitpost) in Norddeutschland war der vollständige Ausstieg aus dem Fahrpostgeschäft nach dem Verbot des Kaisers vom 26. März und 19. August 1662. Für eine ganze Generation – von einigen Ausnahmen abgesehen – sollte diese Niederlage die Einstellung der Reichspost gegenüber einem neuerlichen Engagement im Fahrpostwesen prägen. Erst mit der Reichspostordnung von 1698 trat die Wende ein.

Der Zusammenbruch des gesamten Reichspostwesens in Norddeutschland war damit in den Bereich der Möglichkeit gerückt. Eigentlich war es nur eine Frage der Zeit, wann diese Entwicklung auf andere katholische Reichsstände sowie auf Mittel- und Süddeutschland übergreifen würde<sup>170</sup>. Der Kölner Kurfürst hatte bereits begonnen, sich mit dem Gedanken einer Landespost für sein Bistum Hildesheim anzufreunden. Taxis war dort »bißhero zwar geduldet«. Der Bischof wolle »sich aber [...] demjenigen nicht entziehen, was vom Crayse gut befunden werden möchte«, hatte er 1662 erklärt.

Da die Reichspost keine Fahrdienste mehr anbieten durfte, haben die Landesposten diese Marktlücke konsequent genutzt. Der Ausstieg der Reichspost aus dem Fahrpostgeschäft hatte die Wirkung eines Dammbrochs und führte zu Vorstößen der Reichsstände in ganz Norddeutschland. Konflikte wurden daher ab 1662 zwischen den Fuhrunternehmern und den jeweiligen Landesherrn ausgetragen.

Der Ausbau der landesherrlichen Kursnetze erfolgte jetzt weitgehend im Zeichen der Fahrpost:

- Bereits 1661 hatte Mecklenburg begonnen, ein eigenes Fahrpostnetz aufzubauen, und
- Kurbrandenburg dehnte 1663 seine erste Fahrpost auf der alten Reitpoststrecke von Berlin über Hannover durch Westfalen bis Wesel aus.
- Hessen-Kassel begann – aufgrund vertraglicher Vereinbarungen – Postkurse zu seinen Exklaven auch durch Gebiete anderer Landesherren zu führen; wie z. B. durch die Fürstentümer Nassau und Lippe, durch Waldeck und Pyrmont<sup>171</sup>, durch Paderborn und Corvey<sup>172</sup> und nach Sachsen-Meiningen<sup>173</sup>. Postanstalten von Hessen-Kassel befanden sich auch in den Freien Reichsstädten Frankfurt<sup>174</sup>, Wetzlar<sup>175</sup> und Friedberg<sup>176</sup>.
- Zusammen mit den großen Landesposten von Kurbrandenburg/Preußen, Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kursachsen und Mecklenburg intensivierten jetzt auch Dänemark (im Herzogtum Holstein) und Schweden (Pommern) in ihren deutschen Provinzen ihre Fahrpostorganisationen.

## 5.2 Die Landespost von Braunschweig-Lüneburg (1663–1682)

Am 24. April 1663 erging endlich eine Taxordnung (die sich aber nicht auffinden ließ). Danach betrug die Briefgebühr von Hannover nach Göttingen oder Northeim 1 Ggr. Eine wöchentlich zweimalige Reitpost Braunschweig–Wolfenbüttel–Goslar–Zellerfeld hatte Anschluß an die Reitpost Clausthal – Osterode – (Herzberg) – Northeim mit Anschlüssen nach Einbeck und Göttingen (?) – Münden–Kassel–Frankfurt. Die letzte Etappe dieses Kurses wurde ab 1660 von Hessen-Kassel und Braunschweig-Lüneburg gemeinsam betrieben<sup>177</sup>.

Obwohl die Reichspost eigentlich gar keinen Fahrpostdienst mehr anbieten durfte, beschwerte sich ausgerechnet der Hamburger Reichspostmeister Vrintz am 3. Juni 1663 über das Bremer Stadtpostamt beim Bremer Senat und forderte, daß dessen Stadtpostmeister Eilard v. Line angewiesen werde, den Empfang und die Absendung aller »Reichsbriefe« (d.h. der aus dem Reich oder in das Reich zu befördernden Sendungen) abzustellen und die wider das Postregal »neu [1641 von Himüber] eingeführte Hannoversche und Cellische Postcalesche« nicht zuzulassen. Dem Wirt Koch vom »weißen Schwan« in der Obernstraße solle das Abstellen des Postwagens verboten und ihm »oder wo sonst die Postcalesche ankommt und lagert«, aufgegeben werden, daß er keine Passagiere oder Briefe von nun an annehme, »sich gänzlich des Postirens enthalte und das Kays. Post-Ampt unbeeinträchtigt und ungeturbiret, sondern es bey dem alten verbleiben lassen solle«. Bremen erwiderte, daß die Postkaleschen nicht vom Bremer Senat und dessen Gebot oder Verbot abhingen, »sondern sowohl von der Königl. Schwedischen Regierung als auch von den Herzögen zu Braunschweig und Lüneburg öffentlich autorisirt und mittels anschlagung gewisser Patente privilegiert seien« und lehnte es ab, die Tätigkeit von Linen und Koch zu beschränken<sup>178</sup>.

Taxis wendete sich an den Reichshofrat, der im Protokoll vom 10. August 1663 verfügte: »Das wollten Sie der Stadtpost anbefohlen haben, bey vermeydung schwehrer ungnade und der in den Post-Patenten enthaltenen straff Ihren Bürgern alle dergleichen contraventiones sobald zu inhibiren und insonderheit daran zu seyn, damit die von denen Himübern und Consorten de facto eingeführte Post-Calesch weiter kein Unterschluþf gegeben, noch sonst jetzt benambten Himüber, Hilmar Deichmann und Ihrem Anhang mit annemb-, sambl- oder austheilung [Annehmen, Einsammeln und Austeilen] der Brief von den Ihrigen einiger Vorschub geleistet, sondern alles, was besagtem Patent zuwider abgestellt bleibe«. Obwohl der Bremer Rat alles beim alten beließ, wurde er für die nächsten zwanzig Jahre in Ruhe gelassen<sup>179</sup>. Vermutlich hatte sich das Verbot des Kaisers endlich herumgesprochen.

1663 wurde zwischen Hannover und Minden eine über Stadthagen fahrende Wagenpost eingerichtet. Der schlechte Zustand der Reisewege, die geringe Reisegeschwindigkeit, die dürftige Ausstattung der Postkutschen, die begrenzte Anzahl der Reisenden und das Mitführen »beschwerter« Briefe (Geldsendungen), machte die Postkutsche anfällig für Überfälle. Auf der Strecke Hannover–Minden kam es allein in den Jahren 1666 bis 1678 zu sechs Überfällen. Das Raubgesindel ließ sich auch durch drakonische Strafen nicht so leicht abschrecken. Wie rigoros man mit Posträubern umging, berichtet

ein Chronist aus Hannover. Im Jahre 1663 wurden »drey Reuter, welche die Post be-  
raubet, am St. Nicolai Kirchhof geköpft, und  
zwar der eine, namens Hänschen Koch, ehe er  
es vermutet, im Stehen«. Die Köpfe wurden  
zur weiteren Abschreckung hinter dem Dorf  
List auf Pfähle gesteckt.

Am 1. September 1663 erschien ein Erlaß von  
Kaiser Leopold an den Frankfurter Rat, die  
Hinübersche Post in Frankfurt »niederzuwer-  
fen«. Als daraufhin Pferd und Wagen des hessi-  
schen Boten bei seiner Einkehr im »Goldenen  
Löwen« mit Arrest belegt wurden, protestierte  
die Landgräfin Hedwig Sophia am 22. Novem-  
ber 1663 beim Frankfurter Rat. Unter dem  
gleichen Datum drohten gemeinsam die Herzöge

von Braunschweig-Lüneburg als auch die Landgräfin von Hessen-Kassel in einem energischen Schrei-  
ben dem Rat mit Aufhebung der Korrespondenz und Gegenmaßnahmen (Abbildung 23). Daraufhin  
kehrte für mehrere Jahre in Frankfurt wieder Ruhe ein<sup>180</sup>. 1663/64 versuchten Rütger und Hans Hinüber  
sowie der brandenburgische Postmeister Hermann Ellinghaus in Lippstadt, eine Wagenpost Lippstadt-  
Paderborn-Detmold-Hildesheim anzulegen, die aber am Widerspruch von Taxis, den schlechten Wege-  
verhältnissen und an den hohen Kosten scheiterte<sup>180a</sup>.

Der Ende 1663 in Braunschweig zusammengetretene Niedersächsische Kreistag diskutierte am 6.  
Januar 1664 über das Postwesen und richtete an den Kaiser ein Kollektivschreiben, in welchem  
energisch gegen die taxissche Reichspost Stellung genommen wurde und die Verteidigung des  
Landespostregals nötigenfalls auch mit Gewalt in Aussicht gestellt wurde<sup>181</sup>. Auch Kurbrandenburg  
begann auf dem mittlerweile zusammengetretenen Reichstag in Regensburg einen neuerlichen  
Vorstoß gegen die Reichspost. Nur mit Mühe gelang es den Gesandten des Kaisers und des  
Erzkanzlers, Kurbrandenburg von der Erörterung der Postfrage abzubringen, indem sie schriftliche  
Zusicherungen des Kaisers und des Erzkanzlers in Aussicht stellten, daß der Kurfürst von  
Brandenburg hinsichtlich des Postwesens »gänzlich befreit, eximiert und im geringsten an nichts  
gebunden, sondern solches ganz nach seinem Gefallen einzurichten berechtigt sein werde«<sup>182</sup>.

Nach dem Tode des kinderlosen Herzogs Christian Ludwig von Celle am 15. März 1665 war der Erb-  
folgestreit unter dessen Brüdern dahin gehend geschlichtet worden, daß

- Herzog Georg Wilhelm das Fürstentum Celle und
- Herzog Johann Friedrich das Fürstentum Calenberg-Göttingen-Grubenhagen erhielt.

1665 schrieb der Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel an den Bürgermeister der Stadt  
Helmstedt, daß der Magdeburger Bote, der Stadt- und Universitätsbote sowie der brandenburgische  
Postknecht in Helmstedt keine Briefe einsammeln und Personen befördern dürfe. Und ab 1665  
verkehrte zwischen Braunschweig und Magdeburg eine »Fürstlich-Braunschweigische Fahrpost«. Gleich-  
zeitig benutzten diese Strecke noch der Magdeburger Bote, der brandenburgische Postknecht  
aus Walbeck, der Hallische Landkutscher und der Helmstedter Universitätsbote<sup>183</sup>.

Rütger Hinüber starb am 29. März 1665. Auf Betreiben der taxisschen Postverwaltung wurde durch  
kaiserliches Mandat an ihm »ein Exempel statuiert, da er in das Postregal tätlich und sträflich einge-  
griffen habe«. Er wurde für vogelfrei erklärt und seine Güter wurden nach seinem Tod mit Beschlagnahme  
belegt<sup>184</sup>. 1675 bemühte sich dessen Sohn – Johann Conrad Hinüber, Ratsherr und Kämmerer in  
Hildesheim – um dessen »Relaxierung« und unter dem 26. Februar 1676 setzte sich das Gesamthaus  
Braunschweig-Lüneburg in einem gemeinsamen Schreiben an den Kaiser zugunsten der Erben ein  
(Reprint: »Historische Nachricht ...«, Anlage 41).

»Wir vernehmen zu nicht geringer Befremdung, dass der  
taxis'sche Postmeister sich nicht entblödet, unsere Post für eine  
Hinüber'sche auszugeben und unsere zu besserer Commodität  
des reisenden Mannes angeordnete in Frankfurt ankommende  
und abgehende Calesche sammt Pferd und Wagen in Arrest  
zu legen.

Nun lassen Wir zwar vorberührtes Kayserliches Schreiben  
in seinem hohen Wehrt und respect billig beruhen — ver-  
sehen Uns aber zu euch und erinnern hiermit wohl-  
meinend, Ihr wollt euch durch des dortigen Taxis-  
schen Postmeisters unbefugtes Nachsuchen zu einem  
Widrigen nicht bewegen lassen, widrigenfalls wir  
solches als Aufhebung der verkehrlichen Correspon-  
denz und commerzien aufnehmen und hinwiederumb  
nicht geübrigt sein können, gegen die turbanten und  
Angehörige, so unsere Lande berühren, Gegenmittel  
zu ergreifen etc.

Augustus, Christian Ludwig. Georg Wilhelm.  
H. z. B. Hedwig Sophia.«

Abb. 23: Auszug aus dem Schreiben  
vom 22. November 1663

An den 4 Stadttoren Göttingens waren sog. »Briefkästen« angebracht. Nach Schließung der Stadttore wurde darin die Post durch die Postreiter hinterlegt. Dann wurden sie durch die Torwächter zur Stadtmauer hinauf gezogen und der Briefaustausch vollzogen. Über ihre Instandsetzung berichtet eine Kammereirechnung von 1666: »Briefkasten vor den 4 Toren durch den Schlosser Holborn zurecht gemacht, darin die Briefe gelegt werden. Zugvorrichtung durch den Seiler Propping, da die Briefe hinaufgezogen werden«.

### 5.3 Die Postkonferenz von Hildesheim 1667 und ihre Folgen

Der ständige Streit ums Postregal war für alle Beteiligten auf die Dauer nachteilig gewesen. Die stetige, gegenseitige Behinderung drohte, das Postwesen in Norddeutschland in den Ruin zu treiben. Nachdem sich zwischenzeitlich auch die Idee des Landespostregals weitgehend hatte durchsetzen können, wurde ein gewisses Maß an Zusammenarbeit mit der Reichspost erwogen. Dazu hatten die niedersächsischen Kreisstände eine Konferenz nach Hildesheim einberufen, welche die Aufgabe hatte, die Abgrenzung der Postinteressen zum allgemeinen, beiderseitigen Vorteil mit der Reichspost festzuschreiben. Auch von Köln aus wurde im Januar 1667 eine Regelung der Postverhältnisse angeordnet. Die Konferenz stellte zunächst fest, daß die Unordnung im Postwesen wesentlich dadurch verursacht werde, daß besonders in Frankfurt, Hamburg, Bremen, Celle, Lüneburg, Hannover, Braunschweig, Hildesheim und Kassel mehrere Postämter nebeneinander bestünden. In Zukunft solle dort nur noch ein Postamt bestehen. Frankfurt, Bremen und Hamburg wurden der Reichspost zuerkannt; während die anderen Städte den Landesposten vorbehalten bleiben sollten. Die Reichspostmeister sollten sich mit den jeweils zuständigen Landespostmeistern über die Briefauslieferung einigen<sup>185</sup>.

Am 1. Februar 1667 einigten sich die vier kaiserlich-taxisschen Postmeister zu Frankfurt, Bremen, Hamburg und Hildesheim mit den fürstlichen Postmeistern zu Braunschweig, Hannover und Kassel auf folgende Punkte<sup>186</sup>:

1. Die drei kaiserlichen Postmeister erhalten das Porto der Briefe in ihren Städten allein.
2. Die fürstlichen Postmeister erhalten das Porto der Briefe in ihren Städten.
3. Die Briefe und Pakete, die von auswärts kommen, oder durch ein Land gebracht werden müssen, übernehmen die fürstlichen Postmeister durch ihre Beamten; jedoch soll keiner über die Grenze seiner Herrschaft hinausgehen. Über die Orte, wo Pakete und Felleisen ausgewechselt werden sollen, werde man sich noch einigen.
4. Die fürstlichen Postmeister sollen die Briefe an die kaiserlichen Postmeister abliefern und umgekehrt, je nach dem Bestimmungsort und dem Weg, den die Briefe nehmen müssen.
5. Da die fürstlichen Postmeister die ganze Last der Unterhaltungskosten der Postillione sowie die freie Beförderung der kaiserlichen Briefe zu tragen hätten, so sei es billig, daß die kaiserlichen Postmeister die fürstlichen mit einem hinlänglichen Beitrag unterstützen würden; über die Höhe dieser Unterstützung werde man sich noch zu einigen haben.
6. Das Porto der Briefe solle nur einmal – und zwar am Aufgabeort – erhoben werden; die Taxe solle überall gleich sein; nur kaiserliche Briefe und Schreiben der Minister seien frei zu befördern.
7. Die fürstlichen Postmeister können in ihren Gebieten die Postbedienten nach Belieben bestellen; natürlich mit Vorwissen und Bestätigung ihrer Landesherrn.
8. Damit es bei dem Postwesen ordentlich zugehe, kein Betrug, Unterschlagung, Nachlässigkeit usw. vorkomme, sollten die fürstlichen Postmeister ihren Herrn einen Eid leisten und darüber einen Revers ausstellen; in dem Falle einer Klage seien sie ihrem Landesherrn für ihre Amtshandlungen Rechenschaft schuldig. Endlich hätten kaiserliche und fürstliche Postmeister ihren gegenseitigen Herrn, Kaiser und Fürsten, gleichmäßige Versicherung zu leisten. Diese Punkte seien verabredet worden »ohne Nachteil Ihrer kaiserlichen Majestät Postregal wie auch der Churfürsten und Stände in Kraft der Landesfürstlichen, hohen, Ihnen diesfalls zustehenden Gerechtsame«.

Fortsetzung folgt