



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 162 - März 2006
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

Horst Diederichs

Aufbau und Zerfall der braunschweig-lüneburgischen Gesamtpost (1635–1738) / Erste Fortsetzung



*Randvignette von der »Neuen Sächsischen Post-Charte«, vor 1734;
gestochen von Peter Schenk d.J. in Amsterdam.*

Im Vordergrund ist ein Postreiter mit Posthorn und Felleisen zu sehen. Dem »Postreisenden« diente er als wegekundiger Vorreiter. Im Hintergrund fährt eine dreispännige, offene Postkutsche mit vier Passagieren. Der aus Weiden geflochtene Korbwagen hatte gute Dämpfungseigenschaften. Aber er lag ungefedert auf den Achsen. Die »Schoßkelle« (hinten) diente als zusätzlicher Stauraum für das Gepäck.

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

Diese Forderungen waren auch dem Grafen Taxis mitgeteilt worden, der sich hilfeschend an den Kurfürsten von Mainz als Protektor der Reichspost gewandt hatte. Eine Abschrift des Antwortschreibens an Taxis hatte der Mainzer Kurfürst auch nach Hildesheim gesandt. Danach hatte er Taxis aufgefordert, gegen Einziehung der eingeschlichenen Nebenboten und Posten in Hildesheim, Bremen und Hamburg seine eigenen Posten in Braunschweig, Celle, Hannover, Lüneburg, Minden und Kassel abzuziehen und seine Post durch die dortigen Landesposten bestellen zu lassen. Der Mainzer Kurfürst fand es zwar bedauerlich, die dort bestehenden kaiserlichen Posten abzuschaffen und die Postsachen zukünftig der braunschweigischen bzw. hessischen Landespost zu überlassen, besonders weil die taxisschen Beamten nicht nur dem Kaiser, sondern auch dem Fürsten zu Treue und Eid verpflichtet seien. Aber er gab auch zu bedenken, daß die taxisschen Beamten durch die neue Verteilung des Portos erhebliche Einbußen hinnehmen müßten¹⁸⁷. Da der Kurfürst es aber mit keiner Seite verderben wollte, betonte er noch, daß er mit seinen Vorschlägen keinesfalls dem Kaiser vorgreifen wolle und auch dem kaiserlichen Postregal durch diesen Vergleich kein Eintrag geschehen solle; ebensowenig wolle er sich aber auch den Absichten der Fürsten von Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel entgegenstellen.

Der kaiserliche Reichspostmeister zu Braunschweig – Johann Kluge – war Anfang 1667 gestorben. Als dessen Nachfolger amtierte seitdem Dietrich Schünemann (RPM 1667–1668) in Braunschweig. Am 16. März 1667 schlossen in Braunschweig Hans Hinüber und Hilmar Deichmann mit den Postmeistern Ernst Fuchsfeld aus Hildesheim (in dessen Eigenschaft als kurfürstlich-kölnischer Postmeister) sowie Reinhard Bödicker aus Kassel einen Vertrag, in dem man sich zu gegenseitiger Zusammenarbeit und Posttausch verpflichtete¹⁸⁸. Tags darauf verglichen sich dann auch Ernst Fuchsfeld und Hilmar Deichmann über ihre gegenseitige Korrespondenzführung. Danach sollte keiner dem andern im kurkölnischen bzw. fürstl. braunschweig-lüneburgischen Postwesen nahetreten und präjudizieren. Weiter versprach Fuchsfeld, alle Briefe, die ihm mit der Post aus Köln, Elberfeld, Westfalen oder in Hildesheim zur Beförderung nach Braunschweig, Wolfenbüttel, Helmstedt und Halberstadt eingeliefert werden, an Deichmann zu dessen alleinigem Vorteil und Nutzen auszuliefern. Jedoch alle Briefe, die ihm in Hildesheim zur Beförderung nach Leipzig und Dresden eingeliefert werden, sollen an den neuen kaiserlich-taxisschen Postmeister zu Braunschweig – Dietrich Schünemann (Schunemann) – weitergeleitet werden. Zur Sicherheit gegen Unterschleif sollen sie dem eingeschriebenen Amtspaket an »*Deichmann sub sigillo volante*« beigeschlossen werden. Die Korrespondenz und Briefzustellung, die Fuchsfeld mit dem kurbrandenburgischen Postmeister Caspar Prüver zu Braunschweig angefangen hatte, sollte völlig eingestellt werden¹⁸⁹. Dies war der Zeitpunkt, von dem ab die kurbrandenburgische Post nur noch über Hildesheim lief, ohne Braunschweig noch zu berühren. Die Hildesheimer Postexpedition von Braunschweig-Lüneburg war damit überflüssig geworden.

Die beiden Postverträge von Braunschweig vom 16./17. März 1667 bilden einen Markstein in der postgeschichtlichen Entwicklung für die norddeutschen Landesposten. Zum ersten Mal waren zwischen drei Organen der reichsständischen Landesposten – Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel und Kurköln – Vereinbarungen getroffen worden, die eine weitere Zusammenarbeit möglich machten. Aber das Postgeneralat in Brüssel sah in den Verträgen von Hildesheim nur eine Falle. Es befürchtete, daß durch solche Übereinkommen die Existenz der Landesposten anerkannt werden könnte. Für Taxis kam nur die Verdrängung der Landesposten in Frage; eine Zusammenarbeit hätte eine Verletzung dieses Zieles bedeutet. Der General-Erb-Postmeister Taxis protestierte daher beim Reichshofrat.

Daß Taxis trotz der ständigen Querelen in Hildesheim immer noch einen Überschuß an Posteinnahmen erzielte, geht aus den Aufstellungen des Reichspostmeisters zu Hildesheim hervor. Im Laufe des Jahres 1669 betrug die Einnahme aus dem Porto der ankommenden und abgehenden Briefe rund 1375 Reichstaler. Einzelheiten sind der Postamtsrechnung in der Anlage 12 zu entnehmen¹⁹⁰.

Die neue **Postordnung vom 14. Mai 1667** bestätigt das Gesamtpostwesen von Braunschweig-Lüneburg und wurde unterzeichnet von Georg Wilhelm in Celle, Johann Friedrich in Hannover sowie

Rudolf August in Wolfenbüttel¹⁹¹. Die 22 Artikel sind weitgehend eine Wiederholung der Postordnung von 1659 bzw. 1661. In ihrer Einleitung heißt es, daß der Postmeister Hilmar Deichmann in Braunschweig zuständig sei für die Leitung und Verwaltung der Post:

- von Braunschweig über Celle und Lüneburg nach Hamburg, wie auch
- von Celle auf Nienburg mit allen Zwischenstationen, dann zu Verden, item
- von Braunschweig nach Wolfenbüttel, Goslar, Osterode und den Harz, wie auch
- von Braunschweig nach Helmstedt, Halberstadt und Magdeburg.

Der Postmeister Hans Hinüber in Hannover war zuständig für die Leitung und Verwaltung der Post

- von Cassel über Hannover, Celle und Harburg bis nach Hamburg, dann
- von Celle wie auch von Hannover nach Bremen.

In dieser Reihenfolge nennt die neue Postordnung die beiden Postmeister. Hilmar Deichmann hatte Hans Hinüber den Rang abgelassen. Eine Bestätigung dafür ist die Tatsache, daß neue Postverträge für Braunschweig-Lüneburg zukünftig durch ihn abgeschlossen wurden. Alle Neuanlagen der Post bedurften der landesherrlichen Genehmigung und unterstanden deren Aufsicht. Beide Unternehmer wirtschafteten auf eigene Rechnung und eigenes Risiko; besaßen aber keine Bestandsgarantie für ihre Investitionen. Eine Aufstellung der in Wolfenbüttel/Braunschweig und Hannover abgehenden und ankommenden Posten sowie die »im fürstl. Hause Braunschweig-Lüneburg nunmehr verglichene Post- und Tax-Ordnung« von 1667 zeigt die Anlage 13.

Etablierung einer Landespost durch Hessen-Kassel: Nach dem Tode des Reichspostmeisters Bernward Parwein hatte der Graf Taxis am 8. November 1667 dessen Witwe – allerdings ohne landesherrlichen Konsens – mit der Leitung des Reichspostamts zu Kassel beauftragt. Doch die Landgräfin und Regentin Hedwig Sophie (eine Schwester des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg) setzte im Januar 1668 ihre Ansprüche auf eine eigene Landespost für Hessen-Kassel durch¹⁹². Die Leitung der Landespost – die sich zunächst ausschließlich auf die Fahrpost beschränkte – übernahm Reinhard Bödiker. Zu dem weit verstreuten hessischen Landbesitz gehörten u. a.: die Grafschaft Katzenellenbogen mit der Festung Rheinfels¹⁹³, die Grafschaft Schaumburg mit der Universitätsstadt Rinteln und die in Thüringen gelegene Herrschaft Schmalkalden¹⁹⁴. Hessen-Kassel duldet keine taxissche Postanstalt mehr auf seinem Territorium und gestattete den Reichsposten nur noch, sein Herrschaftsgebiet zu durchqueren. Im Jahre 1677 wurde zwischen Frankfurt und Schwalbach die »Hessisch-Rheinfeldische Post« eingerichtet¹⁹⁵.

Der **Reichshofrat**, der von Taxis mit Protesten zur neuesten Entwicklung überlaufen wurde, reagierte im März 1668 in zwei gegensätzlichen Gutachten. Das eine plädierte für die Abschaffung der Landesposten. Um zu verhindern, daß Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel die Angelegenheit vor den Regensburger Reichstag bringen würden, sollte ein neuer Kommissär die beiden Reichsstände zum Einlenken bewegen. Das andere Gutachten empfahl die Zusammenarbeit der Reichspost mit den beiden Reichsständen und das Eingehen auf die Vorschläge der Hildesheimer Postkonferenz. Der Kaiser entschied sich für den ersten Vorschlag; die Verhandlungen sollten durch den Freiherrn Emmerich Friedrich von Walderdorff geführt werden. Zwischenzeitlich befahl der Generalpostmeister Taxis das Gebiet von Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel zu umgehen und Briefe von Hamburg und Bremen nach Frankfurt und Nürnberg zukünftig nur noch über Köln zu befördern.

Weil nach der Postordnung vom 14. Mai 1667 nur noch Hilmar Deichmann und Hans Hinüber als Postmeister für die Länder von Braunschweig-Lüneburg anerkannt wurden und deren Ausführung angeordnet worden war, fanden im April 1668 zwischen den beiden Reichspostmeistern Johann Baptista Vrintz zu Hamburg und dessen Bruder Johann Gerhard Vrintz zu Bremen einerseits sowie den Landespostmeistern von Hessen-Kassel – Reinhard Bödiker – sowie von Braunschweig-Lüneburg – Hilmar Deichmann, als verantwortlicher Leiter der Landespost von Braunschweig-Lüneburg – andererseits erste – inoffizielle – Vorgespräche statt. Am 19. Mai 1668 kamen in Rotenburg (Wümme) gleich zwei Vergleiche zwischen den beiden Reichspostmeistern Johann Baptista Vrintz zu Hamburg und Johann Gerhard Vrintz zu Bremen mit Hilmar Deichmann zustande.

Da der amtierende Reichspostmeister zu Braunschweig, Dietrich Schünemann, erklärte, lieber bei seiner Prokuratur am Obergericht als beim Postamt bleiben zu wollen, übertrug der Hamburger Reichspostmeister, welchem die Direktion über das Reichspostamt zu Braunschweig anvertraut worden war, Hilmar Deichmann provisorisch dessen Verwaltung. Dieser verpflichtete sich am 19. Mai 1668, das kaiserliche Postwappen am Posthaus zu Braunschweig öffentlich aufzuhängen und auf die Reichspostverwalter zu Goslar, Münden (Christian Rühling), Lüneburg und Celle keinen Einfluß auszuüben und alles so zu belassen, wie es vor Kluges Tod geregelt war. Im Gegenzug versprachen die beiden Reichspostmeister, Hilmar Deichmann nach Möglichkeit die Verwaltung der kaiserlich reitenden Post zu Braunschweig zu verschaffen und erstmals zum kommenden Johanni (24. Juni 1668) die Reitpost an ihn spedieren zu wollen. Auch der Hildesheimer Postmeister sollte zur Einhaltung dieser Verabredung angehalten werden¹⁹⁶. Damit war Hilmar Deichmann ab Mai/Juni 1668 sowohl kaiserlich-taxisscher als auch braunschweig-lüneburgischer Postmeister.

Die Postverträge von Rotenburg bildeten einen Markstein in der postgeschichtlichen Entwicklung für die norddeutschen Landesposten. Zum ersten Mal waren zwischen Organen der kaiserlichen Reichspost und den reichsständischen Landesposten Vereinbarungen getroffen worden, die eine weitere Zusammenarbeit in Aussicht stellten. Wenn die Verträge auch nicht zwischen der Reichspost und der Landespost abgeschlossen wurden – sondern nur ein Übereinkommen zwischen den einzelnen Postmeistern darstellte – so darf ihre Bedeutung doch keineswegs unterschätzt werden. Sie haben nicht nur einem unhaltbaren Zustand ein Ende gemacht, sondern auch auf Jahre hinaus die Grundlage für den Postverkehr im Nord-Süd-Transit des Reiches geschaffen. Während man in Brüssel die Zweckmäßigkeit dieser Vorgehensweise durchaus einsah, fühlten sich diesmal der Kaiser und der Reichshofrat verletzt. Die von Taxis erbetene Ratifikation der Verträge wurde mit der Begründung abgelehnt, daß Taxis und seine Beamten als Lehensträger nicht das Recht hätten, auf eigene Faust Verträge über kaiserliche Reservatrechte abzuschließen. Daher war im Juli 1668 der Freiherr von Walderdorff an die Durchführung seiner Vermittlungsmission gegangen. Sowohl in Kassel als auch in Celle stieß der kaiserliche Kommissär auf entschiedenen Widerstand. Am 27. Dezember 1668 erhielt er daher den Auftrag, Postverträge mit Hessen-Kassel und Braunschweig-Lüneburg abzuschließen, doch müsse von den Reichsständen die Personalfreiheit der Postbeamten und die Jurisdiktion des Generalpostmeisters in Postangelegenheiten anerkannt werden. Als aber Walderdorff am 12. Januar 1669 erklärte, daß die Reichsstände diese Forderung auf keinen Fall erfüllen würden, gab der Reichshofrat erneut nach. In seiner Weisung vom 1. Februar 1669 an Walderdorff erklärte er, nicht mehr auf seinen bisherigen Bedingungen bestehen zu wollen. Das bedeutete eine völlige Kapitulation der kaiserlichen Postpolitik. Der Postvertrag von Rotenburg war damit de facto anerkannt¹⁹⁷.

Der Umschwung in der kaiserlichen Postpolitik nach dieser verunglückten Mission von Walderdorff bedeutete den Beginn eines neuen Abschnitts der deutschen Postgeschichte. Oberster Leitsatz war nun nicht mehr die »Restitution« des kaiserlichen Postregals durch Liquidierung der Landesposten, sondern die »Konservation« der Reichspost, das Bestreben, die Landesposten auf das von ihnen bereits in Anspruch genommene Gebiet zu beschränken und durchzusetzen, daß der Reichspost auch auf den Gebieten jener Reichsstände, die ein Landespostregal für sich in Anspruch nahmen, freier Transit gewährt würde, so daß dort Landespost und Reichspost in freier Konkurrenz nebeneinander weiter bestehen konnten.

1669 begann Braunschweig-Lüneburg mit Postritten von Amsterdam über Hoya, Nienburg, Fallingb. und Soltau nach Harburg. Im Norden wurde neben der schon bestehenden Reitpost eine direkte Wagenverbindung Hamburg über Apensen–Zeven–Fischerhude–Bremen mit Anschluß nach Amsterdam geschaffen. Für die Übergabe von Briefen hatte die Postverwaltung schon frühzeitig die »summarische« Eintragung gewählt, wie sie das Formular einer »Charte« von Hannover nach Frankfurt vom 1. April 1670 mit der Unterschrift von Hans Hinüber zeigt (Abbildung 24). Im Anschluß an die Bestätigung der Ankunft des vorausgegangenen Felleisens folgte die Aufzählung der beiliegenden Briefe¹⁹⁸:

»54 St. costi, 6 St. Cölln, 1 Basel wirdt hoch recommendirt«.

Ehrevester / Großgünstiger / Hochgeehrter Herr / Salur.

Am vershienen *Monat* war bey der *Ordinari* mein jüngstes guter
Hoffnung / ~~es sey~~ meinem Vermelden nach / richtig überkommen / und alle *Mitgesandte*
~~bestellet worden~~ / erwarte Antwort.

Unterdesen ist sein *Ordinari* und Schreiben vom 29. *July* 1670 auff den
selbigen *Ort* hie richtig angelanges / und alles an *Ihr* gehöhr bestellet und gesandt
worden.

Was *jetzo* bey mir einkommen / gehet hierbey und stehet hierunter verzeichnet / wird zu
Versorgung *recommendes* , erwarte des Empfangs unnd Bestellung mit nächstem
Nachricht / dem Schuß Gottes tröwlich befehlend / Hannover / den 1. *Aprilis* /
im Jahr 1670 *Deß Hn. Dienstwilliger*

54 *de Cost*

6 *de Colly*

1 *Babel* wirdt *zug* *recommen*
dirt

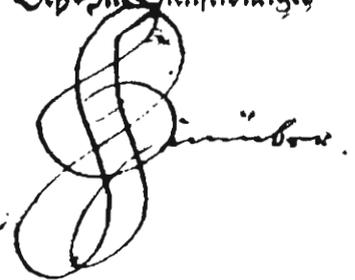


Abb. 24: Die Briefe sind nicht namentlich, sondern nur summarisch, also nach der Stückzahl eingetragen. Aus der italienischen Sprache sind einige Worte entliehen: »Ordinari« als fahrplanmäßige Postverbindung, »passato« für vergangenen Monat und »costi« (= dort), als Ort der Zusendung bestimmt.

Trotz des Verbotes des Kaisers von März 1662 versuchte der Reichspostmeister Wetzel 1669 von Frankfurt aus, Schnellposten – Wagenposten – nach Norddeutschland einzurichten. Die Konkurrenz der Post von Hessen-Kassel sollte dagegen ausgeschaltet werden. Mit Hilfe eines kaiserlichen Reskripts vom 14. Juli 1669 sollte die hessische Post im Maulbeerhof zu Frankfurt eingestellt werden. Aber die kaiserlich-taxissche Schnellpost kam nur bis nach Marburg. Dort nahm der hessische Postmeister Chr. Clemens dem taxisschen Postmeister H. D. Matthai sämtliche Postsachen gegen Quittung ab. Die Landgräfin Hedwig Sophia warnte auch den Frankfurter Rat, die hessische Post nicht weiter zu behindern. Am 9. August 1669 faßte dieser den Beschluß, im Streit zwischen Taxis und Hessen-Kassel neutral zu bleiben. Der Kaiser sandte den Freiherrn von Walderdorff erneut zu Verhandlungen nach Kassel, die aber ohne Erfolg blieben. Am 22. September 1669 intervenierten die drei Herzöge von Braunschweig-Lüneburg und die Landgräfin von Hessen-Kassel gemeinsam und drohten Frankfurt mit Gegenmaßnahmen. Und von Wien aus drohte der Kaiser am 28. April 1670 der Stadt mit Strafmandaten. Am 2. Mai 1670 traf dann auch ein Reichshofratsprotokoll »in specie Taxis contra Frankfurt« ein. Nachdem Taxis um ein »mandatum poenale centum marcarum auri« gebeten habe, heißt es darin, sei der Reichshofrat der Ansicht, daß die Stadt Frankfurt den kaiserlichen Postpatenten »nachleben« solle. Mit Schreiben vom 17. Mai 1670 versuchte Kaiser Leopold die Stadt Frankfurt zu zwingen, die hessische Post aus ihrem Stadtbild zu verbannen¹⁹⁹. »Als ist Unser ernster Befelch hiemit, daß *Ihr* ohne fernere Einred und Verzug dem Kayserlichen Rescript alles seines Inhalts wirklich nachlebet und was den Kayserl. Patenten entgegen abschafft, und, daß solches geschehen, an Unsern Kayserl. Hof innerhalb der nechsten zweyen Monaten glaublich beibringt bei Vermeidung der in den Patenten festgesetzten Straf dazu eine Pön von 50 Mark löthigen Goldes«.

Hessen-Kassel und Braunschweig-Lüneburg machten erneut »*communem causam, und beide schrieben den 5. Juli 1670 an die Stadt Franckfurt*« und drohten ihrerseits mit Vergeltung: »*Dafern ihr nun bey solcher Bewanntriß [...] gegen Unsere, der Land-Gräfin, bey euch subsistirende und abgehende Post-Bediente einige Execution verhängen werdet; so können Wir solches anderst nicht, als für eine Zunöthigung aufnehmen, und werden, zu Handhabung Unserer Fürstlichen Hoheit, auch Gerechtsame, die erlaubte Gegen-Mittel nicht weniger wider euch und die eurige, als die Taxische Post-Bediente, an Hand zu nehmen gemüßiget, da ihr dann den Schaden euch zu imputiren haben werdet*«²⁰⁰. Gleichzeitig warnten die verbündeten Fürsten den Erzbischof von Mainz (29. Juli 1670) und teilten ihm mit, daß sie keineswegs dulden würden, daß taxische Postillione durch ihre Länder gingen, und daß sie die von ihnen eingerichtete Post von Hamburg nach Frankfurt aufrecht erhalten würden. Der Rat der Stadt Frankfurt verteidigte sich beim Kaiser und hielt ihm vor, daß er das, was er bei den fürstlichen Häusern nicht durchsetzen könne bei der Stadt Frankfurt versuche. Zusätzlich entschärfte Hessen-Kassel die Situation, indem es seine Poststation aus dem städtischen Bereich in das hessen-kasselsche Besitztum in Frankfurt – in den Mainertshof – verlegte²⁰¹.

Errichtung neuer Landesposten durch Münster, Paderborn und Kurköln: In gleichlautenden Urkunden hatten die Fürstbischöfe in den Hochstiftern von Münster und Paderborn den Postmeister von Lippstadt, Hermann Ellinghaus, mit Wirkung ab 16. Juni 1669 zum Postdirektor ernannt und ihm die Direktion des Postwesens in ihren Fürstbistümern übertragen und damit förmlich Territorialposten eingerichtet. Die Post-Wagen-Ordnungen für die Verbindung Münster-Neuhaus (bei Paderborn), Münster-Deventer und Münster-Rheine stammen von 1679²⁰².

„Den 25. Aug. 1676 hatt Georg Molthan aus Göttingen diesen Eydt auf Fürstl. Geheime Rathstube verba praeundo H. Geh. Cammer Rath Grothen wirklich abstattet. im Beisein meiner unten benannten, und des Postmeisters Hansen Hinübers Signat ut Supra.

J. D. Viet F. Br. L. Grentz Secret.
25. Augusti 1676 Præmisso Documento homagiati

Ihr sollet geloben und schweren einen Eydt zu Gott daß Ihr der Euch anvertrauten Postverwaltung treulich und redlich vorstehen, darin nach höchstgedachter Sr. Fürstl. Durchl. errichteter Postordnung, auch andern künfftig von deroselben oder dero Geheimten Räten machenden Verordnungen, wie nicht weniger nach Sr. Fr. Durchl. jedesmahl bestellten Postmeisters Befehl und anweisung euch richten, die bestimmte Zeithen ankommenden und abgehenden Posten fleißig abwarten, alle dabey euch zukommende Briefe, Paqueter und Sachen, soviel alda zur Stelle bleiben müssen, soforth umbtragen lassen, die zur weiteren spedirung aber gehörige nebst den alda fallenden und Euch zugestellten, weiter versorgen und an die nechste station liefern, von solche, so ankommende als abgehende keine zur ungebühr bey Euch liegen weniger davon einige unterschlagen lassen, zudem und darüber richtige Postkarten halten, in dem porto über die taxa niemandt übersetzen, noch auch sonst jemandt ohngebüer- und ohnbescheidenlich begegnen, oder auch in solchen allen einige Versümmniß und nachlässigkeit, weniger bößhafte Unterschleife sühren lassen, sonder Euch allerdings also verhalten wollet, als eines getreuen, aufrichtigen Diener und Postverwalter eignet und gebühret.

Signe: M“

Das entschlossene Vorgehen der norddeutschen Reichsstände scheint endlich auch den Kölner Kurfürsten und Bischof von Hildesheim – Maximilian Heinrich – ermutigt zu haben, es mit eigenen Landesposten zu versuchen. Jedenfalls begann er im Jahre 1672 erstmals mit der Vergabe von Fahrpostlizenzen für sein Kurfürstentum Köln.

Der in Lüneburg zusammengetretene Niedersächsische Kreistag hatte im März 1671 die Fortsetzung der bisherigen gegen die Reichspost gerichteten Politik beschlossen. Im Kreisabschied vom 8. April 1671, Kapitel 13, heißt es Fürsten und Stände des Niedersächsischen Kreises werden²⁰³ »gleich bißhero geschehen, also fortan sich in possessine ihres Rechts festiglich und beständig zu manuteniren, ihre Posten in desto besserm Stande zu halten, besondere Correspondenz unter sich zu pflegen, gewisse Post-Ordnungen, wodurch das Wesen selbst zu einer nützlich- und nöthigen Connexion an einander henge ...«.

Nachdem am 2. August 1676 der Postverwalter Ernst Molthan (1642–1676) in Göttingen gestorben war, hatte dessen Sohn – Georg Molthan – das Fürstlich Braunschweig-Lüneburger Postamt übernommen. Er wurde am 25. August 1676 in Hannover vereidigt. Seinen Diensteid zeigt die Abbildung 25.

Abb. 25: Diensteid des Postverwalters Georg Molthan (1676–1712) aus Göttingen

Im Jahre 1675 – im Holländischen Krieg gegen Schweden – kam zwischen dem Postmeister zu Hildesheim und den braunschweig-lüneburgischen Kammerräten zu Hannover ein Vertrag zustande. Danach hatte Fuchsfeld alle Briefe des Fürsten, seiner Geheimen Räte und Generäle der Miliz in die Quartiere von Brabant und Flandern frei und franko zu befördern²⁰⁴. Nach der Kapitulation von Stade am 13. August 1676 hatte Bremen-Verden eine braunschweig-lüneburgische Besatzung erhalten. Zwischen der Residenz Celle und Stade verkehrte ab September 1676 eine wöchentlich zweimal reitende Post (siehe Kapitel 6.5).

Ernst Fuchsfeld war am 19. September 1677 gestorben. Kurfürst Maximilian Heinrich »*begnadete*« nun dessen Witwe und dessen ältesten Sohn mit dem Postwesen in Hildesheim²⁰⁵. Als Reichspostmeister kam jedoch Bagen von Ehrenfeld nach Hildesheim, dessen Anerkennung Taxis mit kaiserlicher Hilfe durchgesetzt hatte. Taxis hatte für diesen exponierten Posten den tüchtigsten Mann ausgesucht, den der taxissche Dienst in Frankfurt aufzuweisen hatte. Das Dekret des Hildesheimer Senats vom 26. März 1678 hält fest, daß dieser Eingriff als eine neuerliche Kränkung empfunden wurde und appelliert, es »*in allen auf dem alten, und ohnverrückten Herkommen beruhen [zu] lassen, damit so wohl hiesige gantze Stadt insgemein, als auch, die von uhralter Zeit hero privilegirte Aembter und Gilden an ihren wohlerhaltenen und in notorischer Observantz stehenden Privilegien Frey- und Gerechtigkeiten und Kayserl. Confirmation, ohnbeschweret, und unbeeinträchtigt bleiben können*« (Reprint: »*Historische Nachricht ...*«, Anlage 44). Doch schließlich fügte sich auch Maximilian Heinrich dem Druck von Taxis »*und legte so den Grund dazu, daß die landesfürstlichen Postgerechtsame in Hildesheim verloren gingen*«²⁰⁶. Der Streit über die Stellung des Postmeisters Ehrenfeld zur kurkölnischen Regierung bzw. zum Grafen Taxis endete am 26. Oktober 1680 damit, daß er neben dem kaiserlichen Posthausschild auch das kurfürstliche Wappen zur Salvaguardia aufhängen mußte²⁰⁷. Das aber war auch schon unter Ernst Fuchsfeld so gewesen (Seite 49).

Gleich am Anfang seiner Tätigkeit geriet Bagen von Ehrenfeld mit Hans Hinüber wegen der Postroute Hannover–Kassel in Streit. Außerdem wollte er den Vertrag von 1667 nicht anerkennen. Unter Umgehung des Stifts Hildesheim wurde daraufhin die Route über Elze auf Einbeck und Norheim verlegt. Im Stift Hildesheim war jetzt das braunschweig-lüneburgische Postregal definitiv bedroht. Erst 1681 konnte der Streit wieder beigelegt werden (siehe Seite 68).

6 Errichtung eines General-Erb-Postmeisteramts für Braunschweig-Lüneburg im Jahre 1678

Zu einem ersten Versuch zur Errichtung eines General-Erb-Postmeisteramts war es bereits im Februar 1676 gekommen. Herzog Georg Wilhelm in Celle hatte seinem Abgesandten die Intension mit auf den Weg gegeben, daß das Postwesen »*in unserm fürstlichen Hause niemand anders als unseren Agenten Stechinelli aufgetragen werden*« solle. Aber diese Angelegenheit fand noch keinen Abschluß. Die beiden Oberpostmeister Hilmar Deichmann und Hans Hinüber protestierten gegen dieses Vorhaben. Und der neue – um 1676 eingesetzte – Braunschweiger Reichspostmeister Heinrich Schünemann brachte sogar einen Vorschlag ein, wonach das Postwesen im Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg auf fürstliche Rechnung geführt werden und das Einkommen der fürstlichen Kammer zufließen sollte. Nach seiner Kalkulation dürften annähernd 12 000 Reichstaler Gewinn jährlich zu erwarten sein. Für die Übernahme auf fürstliche Rechnung und Verwaltung müsse nur ein kundiger Mann angestellt werden. Und für diesen Posten brachte er sich selbst gleich in Vorschlag.

Neue Kalkulationen ergaben aber, daß das Postwesen bei weitem nicht so viel abwarf, wie von Heinrich Schünemann behauptet worden war. Daher entschloß man sich, auf den Vorschlag vom Hof in Celle einzugehen und ein General-Erb-Postmeisteramt für das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg einzurichten und es dem Drost Stechinelli als ein »*feudum promiscuum*« – also als ein gemeinsames Lehen – zu übertragen²⁰⁸.

Ganz sicher war dies auch politisch opportun. Im Kampf gegen den vom Kaiser kräftig unterstützten Reichs-General-Erb-Postmeister – Graf von Thurn von Taxis – mußte es auch überzeugender wirken,

wenn sich Anspruch, Aufrechterhaltung und Durchsetzung ihres Landespostregals in der Vergabe eines Lehens für einen Erbland-Postmeister manifestierten. Dem Kaiser – in seiner Eigenschaft als Regent über seine Erbländer – stand man damit auf gleicher Augenhöhe gegenüber. Mit diesem Schritt hatte man sich eng an die Vorbilder von Kaiser, Preußen und Kursachsen angelehnt. Außerdem hatte die zweigeteilte Verwaltung und Leitung mit der Zeit etliche Mängel und Nachteile sichtbar werden lassen, die nur durch die Zusammenfassung zu einer einzigen Anstalt für alle drei Herzogtümer unter einheitlicher Leitung die Weiterentwicklung sichern würde und das Fernhalten der Reichspost erleichtern konnte. Die Harmonie im Postwesen von Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel dokumentiert der Stundenpaß für die Reitpost von Kassel nach Hannover (Anlage 14).

6.1 Das Intermezzo der Belehnung von Francesco Stechinelli (1678–1682)

Francesco Maria Capellini Stechinelli war am 18. April 1640 in Rimini (Italien) geboren worden. Er entstammte der adeligen – aber verarmten – Familie Capello Capellini, genannt Stechinelli. Da er ein Gespräch von Banditen belauscht hatte, konnte er Herzog Georg Wilhelm, der sich im Jahre 1656 längere Zeit in Venedig aufhielt, warnen und ihm das Leben retten. Als der Herzog nach Hannover zurückkehrte, nahm er Stechinelli aus Dankbarkeit mit und ließ ihn auf seine Kosten ausbilden. Als Herzog Georg Wilhelm 1665 zur Herrschaft in Celle gelangt war, hatte er Stechinelli mit nach Celle genommen. Als Kammerdiener blieb er in der Nähe seines Gönners. Nach Aufgabe dieses Postens erhielt Stechinelli das Privileg zum Handel mit ausländischen Tuchen, den An- und Verkauf von Häusern und Grundstücken sowie den Titel eines Drostens. Da er die Gunst seines Herren weiterhin genoß, wurde es ihm nicht schwer, schnell zu Ansehen und Reichtum zu gelangen.

Nur 13 Jahre nach dem Tode von Rütger Hinüber wurde die bisherige Betriebsgemeinschaft der braunschweig-lüneburgischen Privatposten aufgegeben. Am 17. Juli 1678 wurde Francesco Maria Capellini Stechinelli und seine Erben von den drei welfischen Herzögen:

- Georg Wilhelm von Lüneburg-Celle,
- Johann Friedrich von Braunschweig-Calenberg und
- Rudolf August von Braunschweig-Wolfenbüttel

mit dem General-Erb-Postmeisteramt in den Braunschweig-Lüneburgischen Landen als ein gemeinsames Lehen (*»feudum promiscuum«*) des Gesamthauses Braunschweig-Lüneburg belehnt. Damit gab es jetzt nur noch eine gemeinsame Verwaltung. Trotzdem darf nicht übersehen werden, daß daneben immer noch die kaiserlich-taxissche Reichspost, die kurbrandenburgische Landespost, die Hamburg-Nürnberg-Botenpost und städtische Botenposten im Lande existierten.

In einem am 2. August 1678 ausgestellten Revers versprach Francesco Stechinelli als Lehnsmann den Fürsten *»getreu, hold und gehorsam zu sein«*. Das Ergebnis der Belehnung und die Art der Führung wurde in einer neuen, reformierten Haupt-Postordnung vom 14. August 1678 niedergelegt und ebenso die Bestimmung, wie die Proteste von Hilmar Deichmann und Hans Hinüber zufriedenzustellen seien, denn Stechinelli wurde verpflichtet, sich mit ihnen zu vergleichen. Stechinelli hatte Anspruch auf alle Einnahmen aus dem Postwesen bis zu einem Gesamtbetrag von 2 000 Taler im Jahr; höhere Überschüsse waren abzuliefern²⁰⁹. Hilmar Deichmann und Hans Hinüber erhielten als *»nachgesetzte Postmeister«* zwar noch die Verwaltung der von ihnen eingerichteten Postkurse, am Gewinn waren sie jedoch nicht mehr so stark beteiligt. Der General-Erb-Postmeister hatte bei allen Stationen Vorsorge zu treffen, damit jeder *»mit der fliegenden Post«* fahren und *»umb den in der Tax-Ordnung gesetzten Preis ohne mangel und säumnis so Tags als Nachts bedienet«* werden könne. Die Reitposten legten die Meile in 1 bis 1¼ Stunde und die Fahrposten in 1¼ bis 1½ Stunden zurück. Die Versäumnisstrafe betrug pro Stunde 1 Reichstaler.

In der Belehnung von Stechinelli sah der General-Reichspostmeister Taxis einen neuerlichen Eingriff in seine Rechte. Sein Vorschlag, die Postfrage auf dem Nymwegener Friedenskongreß (1678) zur Sprache zu bringen, wurde vom Reichshofrat abgelehnt. Eine Bitte des Kaisers an die drei Herzöge von Braunschweig-Lüneburg um Widerruf der Belehnung blieb ebenfalls ohne Erfolg. Taxis mußte sich mit den neuen Umständen abfinden²¹⁰

Stechinelli beließ beide Postmeister in ihren Ämtern und erkannte Hilmar Deichmann als Postmeister in Braunschweig und Hans Hinüber als Postmeister in Hannover an und akzeptierte auch alle von ihnen mit anderen Postmeistern geschlossenen Verträge. Im Gegenzug respektierten Hinüber und Deichmann sein Generalat über die *Fürstlichen Posten*. Für die Beförderung von Regierungssachen auf den Kursen der kaiserlich-taxisschen Reichspost einigten sie sich auf die Vergütung von 800 Reichstalern sowie 100 Reichstaler für einen Postsekretär. Von dieser Summe zahlte Hinüber 550 und Deichmann 350 Reichstaler. Der Sekretär stand im Dienste aller drei Postmeister. Für die Durchführung der Bestimmungen, wie diese bei den Verhandlungen zwischen den drei Postmeistern in der Postordnung niedergelegt wurden, mußten sich alle drei gleichmäßig verpflichten.

Diese neue Postordnung vom 14. August 1678 stellte gegenüber der vom 14. Mai 1667 einen erheblichen Fortschritt in Richtung auf eine allgemeine, öffentliche Verkehrseinrichtung dar. Die Stationen sollten vermehrt werden, so daß auf die Optimaldistanz von 2–3 Meilen eine Station für den Pferdewechsel kam. Anstelle der bisherigen Botenfuhren Hildesheim–Braunschweig sowie Osterode–Braunschweig sollten neue Postkurse treten. Die bisherige Brieftaxe von 1663 wurde beibehalten. Für die Fahrpost war die Personen- und Pakettaxe für jede einzelne Strecke festgelegt; Einzelheiten enthält die Anlage 15. Ebenso gab es feste Taxen für Extraposten, Kuriere und Estafetten. Die Taxen waren mit Zustimmung der einzelnen Landesherren festgelegt worden. Dadurch bedingt ergaben sich Unterschiede für die Kurier- und Estafettentaxen im Fürstentum Calenberg, Wolfenbüttel und Celle. Lediglich aufgrund ihrer uralten Rechte sollten noch bestimmte Städteboten (Nürnberg–Hamburg, Leipzig–Lüneburg–Hamburg, Braunschweig–Hamburg, Hannover–Hamburg) in dem Umfang geduldet werden, wie sie den Postmeistern verpflichtet waren. Maximal dürften sie nur zwei Reisende mitführen. Sie durften innerhalb der Landesgrenzen keine Briefe sammeln; mitgebrachte waren an die Postmeister abzugeben. Dafür besaßen sie die Durchgangsfreiheit; ebenso wie die taxissche Reichspost und die kurbrandenburgische Landespost, welche auch nur durch Untertanen von Braunschweig-Lüneburg besorgt werden durften.

Die Verwaltung war so festgelegt worden, daß der General-Erb-Postmeister Stechinelli die Oberaufsicht über die ganze Anstalt zu führen hatte und die neu zu errichtenden Postkurse und Posthäuser zu übernehmen hatte. Das aber machte zunächst einmal Investitionen notwendig. Zwecks besserer Anbindung an die benachbarten Reichspostämter – besonders in Hamburg und Bremen – sollte der General-Erb-Postmeister Stechinelli Verhandlungen einleiten.

Hilmar Deichmann und Hans Hinüber war die Verwaltung ihrer Postkurse erhalten geblieben. In der Stadt Celle besorgte Hermann Henken die Weiterbeförderung auf den Hinüberschen Posten und der in kaiserlich-taxisschen Diensten stehende Reinhart Lose die auf den Deichmannschen Posttrouten. Diesen beiden waren auch die Briefpakete zu übergeben. Wenn diese nach Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Hamburg und Bremen bestimmt waren, gehörten sie in die Station von Reinhart Lose; liefen sie dagegen nach Hannover, Hamburg, Hildesheim, Kassel und Frankfurt, dann gehörten sie Hermann Henken²¹¹.

Im Jahre 1671 hatte Hans Hinüber von Rütgers Nachkommen den Posthof zu Hannover erworben und ihn ein Jahr später durch ein neues größeres Gebäude ersetzt. Hans Hinüber war am 16. Dezember 1680 gestorben. Sein ältester Sohn, **Anthon Johann Hinüber** (* 1655), rückte auf die Stelle seines Vaters und avancierte später zum »*Kurfürstlich braunschweig-lüneburgischen Oberpostmeister*« zu Hannover. Der Streit von 1677/78 um den Fahrpostkurs Hannover–Kassel wurde erst durch das Eingreifen der Hildesheimer Regierung am 16. Februar 1681 zu Burgdorf beigelegt. Für die Duldung der Fahrpost Hannover–Kassel im Fürstbistum Hildesheim hatte Anthon Johann Hinüber dem Hildesheimer Postmeister Ehrenfeld 50 Reichstaler zu zahlen.

Unter Stechinellis Direktion wurden Wege und Brücken ausgebessert und der Fuhrbetrieb erweitert. Neue Poststationen mit Pferdewechsel wurden in Schafstall (zwischen Celle und Harburg), Engensen (zwischen Celle und Hannover), Ohof²¹² (zwischen Celle und Braunschweig) und Wieckenberg (zwischen Celle und Bremen) sowie Zahrendorf (zwischen Hannover–Harburg oder Braunschweig–

Harburg; die genaue Lage ist heute unbekannt) eingerichtet. Stechinelli ernannte am 2. Februar 1682 den Gifhorner Bürger Wilhelm Breiger zum Postverwalter. Am 21. Februar 1682 wurde die Fertigstellung von »Station und Ablager« für die Post in Gifhorn an die Regierung in Celle gemeldet²¹³. Eine »Pest-Verordnung« vom 19. Juni 1682 zeigt die Anlage 16.

Weshalb Stechinelli sein einträgliches Amt bereits nach 4 Jahren wieder aufgab, ist leider unbekannt. Natürlich besaß er viele Neider, die dem »ausländischen Emporkömmling« das Postlehen nicht gönnten. Auch an den Höfen in Hannover und Wolfenbüttel wurde es als unangemessen empfunden, einen Ausländer in ein Erbamt berufen zu haben, auf dessen Würde doch eigentlich nur ein dem Adelsgeschlecht des eigenen Landes entstammender Anspruch erheben konnte. Außerdem waren nach landesherrlicher Verordnung als Postbedienstete nur Einheimische zugelassen. Auffällig ist aber, daß sein Ausscheiden zeitlich mit einer neuen Entwicklung zusammenfällt: der Einführung der Briefspionage. Stechinelli – dessen Wappen ein schlichter Bettlerhut und auf dem Helm eine Fortuna ziert (Abb. 27) – hat sich möglicherweise mit diesen Machenschaften nicht länger identifizieren wollen, weil er sie aus tiefster Überzeugung abgelehnt hat. Falls dies so war, dann würde dies erklären, warum sein Rückzug aus dem Erbamt ein Staatsgeheimnis bleiben mußte!

Jedenfalls am 24. April 1682 verkaufte Francesco Stechinelli mit Genehmigung seiner drei Lehns-herrn sein Postlehen samt allen Gerechtsamen »aus Staatsgründen« für 26 000 Speciesthaler an den »Frey- und Edlen Herrn Franz Ernest von Platen« (Anlage 17). Der Konsens vom Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg zum Verkauf des Postlehens datiert vom 9. August 1682.

Der Gunst seines Landesherrn erfreute sich Stechinelli jedoch auch weiterhin. Herzog Georg Wilhelm setzte es sogar durch, daß sein Schützling wegen der Verdienste um das Postwesen am 11. Juni 1688 von Kaiser Leopold mit dem Prädikat »von Wickenburg« in den Adelsstand erhoben wurde. Auch wußte Stechinelli für sich und seine Nachkommen mancherlei Vorteile aus seiner bisherigen Tätigkeit zu ziehen. Er genoß weiterhin Briefportofreiheit und hatte Anspruch auf einen Freiplatz in der »ordinari« Postkutsche. Die von ihm erbauten Posthäuser (bis auf das in Gifhorn) durfte er in seinem Besitz behalten. Eine Abbildung von Stechinelli zeigt die Abbildung 26.



Stechinelli war zweimal verheiratet; in erster Ehe mit einer »camerfraw von unserm Sel churfürstin so Marchand hieß, sie war von Heydelberg kommen, sie war deß französischen pfarrers monsieur Caré seine halbschwester«. Nach deren Tod († 1674) hatte er 1675 Agnese Elisabeth Breiger, die Tochter des Hofrats und Hofgerichts-assessors Johann Breiger in Celle, geheiratet. Sein Ehewappen zeigt die Abbildung 27. Im Jahre 1690 hatte sich Stechinelli in Braunschweig am Altstadtmarkt ein stattliches Haus im Renaissancestil bauen lassen. Francesco Maria Capellini Stechinelli starb am 26. November 1694^{214; 215}.

Abb. 27: Das Ehewappen von Francesco Capellini Stechinelli und seiner Ehefrau Agnese Elisabeth Breiger, um 1692. Das Wappen seiner Frau zeigt im Mittelfeld eine Rose und ist auch mit einer Rose zwischen zwei Adlerflügeln auf dem Helm geziert.

Vorlage: Nöldeke, ? : »Nachrichten über Francesco Maria Capellini Stechinelli«. In: Jahresbericht des Museums-Vereins in Celle, Seite 1–19. Celle 1893.



Abb. 26: Francesco Maria Capellini, genannt Stechinelli,
General-Erb-Postmeister in Braunschweig-Lüneburg von 1678 bis 1682.

6.2 Die Landespost von Braunschweig-Lüneburg unter Franz Ernst Freiherr von Platen (1682–1709)

War der erste Inhaber des Postlehens ein Günstling des Celler Herzogs gewesen, so trat jetzt als aussichtsreichster Kandidat für die Belehnung der am Hof in Hannover einflußreichste Mann in den Vordergrund. Franz Ernst Freiherr von Platen (* 1631) war 1659 in den Dienst des Herzogs Ernst August – damals noch Bischof von Osnabrück – getreten. Vom Kammerherrn stieg er rasch auf zum Geheimen Kammerrat und Hofmarschall und wurde mit diplomatischen Missionen betraut. 1679 folgte er dem Herzog nach Hannover, wo er neben Otto Freiherrn von Grote (1636–1693) zum wichtigsten Leiter der herzoglichen Politik avancierte. Doch die herzoglichen Gunstbezeugungen verdankte er auch seiner Gemahlin Clara Elisabeth, die als Hofdame in Hannover zu Ernst August in vertrauter Beziehung stand²¹⁶. Etwas spöttisch wurden sie als »*La Famille Régnante – Die regierende Familie*« bezeichnet. In seiner Amtszeit erreichte die Briefspionage in Hannover ihren Höhepunkt (Seite 78).



Abb. 28: Franz Ernst von Platen, ab 1670 Reichsfreiherr: Von 1682 bis 1709 General-Erb-Postmeister von Braunschweig-Lüneburg; ab 1689 Reichsgraf, im Jahre 1704 Belehnung mit der Grafschaft Hallermund.

Als Gunstbezeugung wurde dem »Geheimbten Rath und Ober-Hoff-Marschall Frantz Ernst Frey- und Edlen Herrn von Platen« und dessen Nachkommen die Landespost »zu einem Feudo promiscuo« (gemeinsames Lehen) »gnädigst conferiret« (übertragen, verliehen). Nach dem Lehensbrief sollten nur »solche Leute angestellt werden, die außreichlichen Namens und Wandels, Braunsch. Lüneb. Landes Kinder, einheimische oder Landes Gesessene und soviel die Postmeister und Postverwalter anlanget, der Augsburgischen Confession zugethan und mit Gütern oder Caution gemugsam und solchergestalt versehen seien, daß man sich an ihnen für etwaige Verwahrlosungen etc. schadlos halten könne, insonderheit bei den Haupt Stationen, bei den fürstl. Residenzen zu Braunschweig, Hamover und Celle solche Subjekte, welche die Capacität besitzen, daß sie über die übrige Postbediente im Lande die Aufsicht haben und die bei Selbigen etwa sich ereignenden Mängel und

Unordnung fördersamst corrigiren können«. Auch wurde bei der Belehnung bestimmt, daß »die bei der Post zu gebrauchenden Postillons und Knechte in des Gesamten fürstl. Hauses gebräuchlicher Farbe – roth und gelb – zu kleiden seien, es wäre denn, daß dieselben der Herrschaft besondere Livrée tragen sollten; auch Brustschild mit Wappen und ein Posthorn«. An den Posthäusern sollte »das Braunsch. Lüneb. Wappen affigiret werden und aus demselben das weiße Roß zum absonderlichen Insiegel«²¹⁷. Alle Postmeister, Posthalter, Post-Bediente, Schreiber, Postillione usw. waren daher auf den Landesherrn und auf den General-Erb-Postmeister eidlich zu verpflichten.

Der Kupferstich (Abbildung 28) zeigt Franz Ernst von Platen, den General-Erb-Postmeister von Braunschweig-Lüneburg von 1682 bis 1709. Dem Kaufvertrag wurde von den regierenden Herzögen am 9. August 1682 der Konsens erteilt. Die Fürsten erkannten als Lehnsherren die Übertragung des Lehens an den neuen Lehnsman an, der das General-Erb-Postmeisteramt für sich und seine Nachkommen als ein unveräußerliches »*feudum promiscuum*« (gemeinsames Lehen) erhielt. Die Belehnung und »*renovatio investiturae*« sollte jedesmal durch den ältesten regierenden Fürsten erfolgen. Franz Ernst von Platen wurde am 19. Februar 1684 in Celle von Georg Wilhelm feierlich mit dem neuen Amt investiert. Er besaß das Lehen als ein »*feudum nobile*« und verpflichtete sich zur Stellung von 6 Ritterpferden, zu denen er in der Landesmatrikel veranschlagt wurde²¹⁸.

Auch anlässlich dieser Belehnung erschien eine eigene Postordnung unter dem 9. August 1682, die:

»**Fürstliche Braunschweigisch-Lüneburgische revidirt und erneuerte Post-Ordnung**«, die in 26 Artikeln auf 18 Druckseiten die neuesten Vorschriften für Postbeamte und alle, die mit der Post zu tun oder ihr pflichtgemäß Hilfsdienste zu leisten hatten (Anlage 18). In den Anlagen dazu findet man auf 11 Druckseiten die Taxen für Reisende, für Päckereien, Extraposten und Briefe nach dem In- und Ausland »*an und von den fürnehmsten und bekanntesten Orthen Stückweiß oder nach dem Gewicht franciret und bezahlt werden müssen*«, und zwar von den Postorten Braunschweig, Hannover und Celle. Um das »*Neben-Postieren*« möglichst einzuschränken und die Reisenden zur Benutzung der fürstlichen Posten zu zwingen, war das Reisen auf Poststraßen mit Mietpferden, die unterwegs gewechselt wurden, ferner das Anbieten von Pferden auf den Poststationen zur Weiterreise auf der Poststraße verboten. Die kaiserlich-taxisschen und kurbrandenburgischen Reitposten sollten im bisherigen Umfang weiterhin geduldet werden; doch war es ihnen nicht gestattet, Briefe im Lande anzunehmen und zuzustellen, die Kurse zu verändern oder zu erweitern. Ferner wurde das Botenwesen der Städte und Gilden geregelt. Die Bestimmungen über die Personal- und besonders die Betriebsverhältnisse nahmen einen weiten Raum ein.

Das gemeinsame Postwesen wurde von diesem Zeitpunkt ab deutlich von Hannover aus durch die führenden Mitglieder der Geheimen Ratsstube – von den Ministern Platen und Grote – dominiert. Die anderen Herzöge scheinen kaum noch gefragt worden zu sein.

Zusammen mit der neuen Postordnung trat als Hauptwagen der Fahrpost Hannover–Hamburg ein langer Korbwagen – der sog. »*Hamburger*« – in Tätigkeit. An seinen beiden Seitenteilen (Leitern) waren drei zweisitzige Stühle, an Lederriemen schwebend, aufgehängt. Dieser Wagen hatte ein Verdeck aus Wachstuch oder Leder, das sich vorn über den Stühlen wie ein Tonnengewölbe erhob und nach hinten, wo das Gepäck der Reisenden und die Postgüter verwahrt wurden, sich abdachte²¹⁹. Obwohl somit nur für sechs Reisende eine ordentliche Sitzgelegenheit vorgesehen war, durften auf diesem Wagen bis zu acht Personen befördert werden, »*wofern nur der Wagen mit Paquereyen, Koffers und anderen Sachen nicht so beschwert und angeladen, daß ermeldte Personen, ohne eine Beschwerde, darauf bleiben können*«²²⁰.

Unter dem 19. September 1682 erging eine Verordnung von Herzog Ernst August zur Befreiung amtlicher Sendungen von den Postgebühren²²¹. Noch im Jahre 1682 wurde die kurbrandenburgische Postmeisterstelle in Braunschweig (Südklint Nr. ass. 806) aufgehoben. Was aus dem kurbrandenburgischen Postmeister Evert Lüders zu Hannover geworden ist (Seite 35), ließ sich nicht feststellen. Der kurbrandenburgische Postkurs Berlin–Cleve (der bisher von Halberstadt über Braunschweig und Hildesheim nach Hannover gegangen war) wurde jetzt auf dieser Strecke über Goslar geleitet.

6.3 Erneuter Postkrieg zwischen Reichs- und Landespost (1682–1692)

Mit der Auslieferung der neuen Postordnung von 1682 nach Göttingen hatte Herzog Ernst August als Postskriptum vermerkt²²²:

»Euch liebe Getreue werden Wir [...] berichtet, daß allda in unser Stadt Göttingen durch die Kaiserl. oder Gräfl. Taxisschen Postbedienten unser Fürstl. Post großer Abbruch geschehe und Eure Mitbürger und Einwohner [...] ihre Briefe mehrenteils auf die Taxissche Post geben, auch woll gar wegen des porto mit derselben gewisse Contracte und jährliche Verdinge haben sollen. Ob Wir nun zwar der Kaiserl. Post die freye Passage durch unser Fürstentum und Lande zu hemmen nicht gemeint, sondern dazu vielmehr alle Beförderung zu tun ganz geneigt: So können Wir doch denen darauf bestellten Gräfl. Taxischen Bedienten, zu ihrem eigenmütz und Vorteil, darin Briefe zu sammeln, aufzunehmen und zu bestellen, davor das porto zu erheben, und damit Unser Fürstl. Post den benötigen Unterhalt zu entziehen, nicht gestatten«.

Damit wurde den taxisschen Postverwaltern untersagt, von niemand anders als dem landesfürstlichen Postamt Briefe anzunehmen und den Bürgern verboten, Briefe beim taxisschen Postamt aufzugeben.

Gleich nach seinem Amtsantritt erklärte Platen die Kontrakte der auf dem Gebiet von Braunschweig-Lüneburg befindlichen Reichspostbeamten mit dem Fürsten Taxis für gekündigt und befahl, das eingekommene Porto mit ihm abzurechnen. Er kündigte die Kontakte mit den Reichspostmeistern in Hamburg und Bremen und errichtete noch 1682 ein braunschweig-lüneburgisches Postamt in Hamburg. Als Post-Commissaire dürfte wohl nur der seit 1674 amtierende Hamburger Stadtpostmeister Johann Baptist Luders (Luyders, Lüders) in Frage gekommen sein, der daneben auch als kurbrandenburgischer und dänischer Postmeister tätig war. Heinrich Schünemann war von der Reichspost zu Platen gewechselt. Reichspostmeister in Braunschweig wurde wieder Hilmar Deichmann.

Zwischen dem schwedischen Generalgouverneur des Herzogtums Bremen-Verden in Stade und einem Vertrauensmann Platens wurde am 9. Februar 1683 ein Vertrag abgeschlossen, demzufolge die Post von Braunschweig-Lüneburg auch auf diesem schwedischen Gebiet zugelassen wurde. Die Fahrpost von Braunschweig und Hannover über Celle und Verden nach Bremen besorgte (zwischen Celle und Bremen) der Bremer Bürger und Stadtpostmeister Johann Henrich Bremer, *»Gastgeber zur Traube«* in der Weserstraße. Um ein eigenes Postamt in Bremen einzurichten, trat auf Veranlassung des Freiherrn von Platen dessen *»Diener«* – Heinrich Schünemann – mit Johann Henrich Bremer (einem früheren Angestellten des Postmeisters Hermann Baring) in Verbindung. Er eröffnete ihm, daß von Platen beabsichtigen würde, ihm zur besseren Beaufsichtigung der Fahrpost einen Postschreiber beizugeben, der auch den Anfang mit der Einrichtung eines braunschweig-lüneburgischen Postkontors in Bremen machen solle. Auf Veranlassung von Bremer beklagten sich sowohl der Bremer Rat als auch die Reichspostmeisterin Maria Ambrosina Vrintz von Treuenfeld (Witwe des Postmeisters Gerhard Vrintz), die den Wettbewerb durch ein neues Postamt in Bremen nicht dulden wollte. Bereits am 5. April 1683 erließ Kaiser Leopold an den Bremer Bürgermeister und Rat ein Strafmandat, das sich durch besondere Schärfe auszeichnete²²³: *»daß Ihr die bey Euch de facto eingeführte und noch etwan anmaßlich einführende Braunschweig- und Plattische- als auch alle andere verbotene Post und sonst schädliche Eingriff, Neuer- und Turbirung gänzlich ab- und einstellt, steuret und verhütet, hierin nicht säumig oder ungehorsamb seyet, als lieb Euch ist, obbestimpte Poen [von zwanzig Mark löthigen Goldts] und unsere und des Reiches schwere Ungnadt zu vermeiden«.* Platen mußte sich wegen der *»conduite«* des Schünemann zu entschuldigen. Die Einrichtung eines *eigenen Postkontors* in Bremen war gescheitert. Am 27. Juni 1683 teilte der Bremer Rat dem Kaiser mit, der Graf hätte zwar einen Versuch gemacht, aber *»zu keinem Effect«* gelangt²²⁴.

Der schwedische König Karl XI. hatte Platen am 15. Mai 1683 offiziell das erbliche Postregal für das Brief- und Fahrpostwesen in Bremen-Verden übertragen. Davon benachrichtigte Platen im Oktober 1683 den Bremer Bürgermeister und Rat und entwickelte den Plan, eine neue Fahrpost von Stade über Bremen nach Verden anzulegen. Ein *»Arm«* dieser Postfuhr, deren Besorgung Johann Henrich Bremer zugeordnet war, sollte über Harburg ins Braunschweig-Lüneburgische abgezweigt werden. Wegen der Ermahnungen des Kaisers, im Postwesen keine Neuerungen zuzulassen, und der Nachteile, die Bremen

für seine Stadtpost und sein Fuhrwesen befürchten mußte, lehnte der Bremer Rat das Angebot ab. Gleichzeitig wurde dem Posthalter Bremer angedroht, sich bei Verlust von Bürgerrecht sowie von Hab und Gut sich der **jetzt geplanten** Postfuhr zu enthalten. Dennoch wurde der Bremer Stadtpostmeister Johann Henrich Bremer »*Fürstlich Braunschweig-Lüneburgischer Postkommissar*«.

Platen machte große Anstrengungen, die Reichspostmeister zum Abschluß neuer Dienstverträge zu bewegen, wonach sie alleine ihm unterstellt sein sollten. Der Reichspostmeister in Celle – Reinhard Lose – mußte der Herrschaft von Braunschweig-Lüneburg den Huldigungseid abstaten und wegen seines Dienstes ein Handgelöbniß leisten, sowie dem General-Erb-Postmeister von Platen eidlich verpflichtet werden; seine Dienstobliegenheiten wurden genau umrissen²²⁵. Platen lud alle Angehörige der Reichspost im Gebiet von Braunschweig-Lüneburg nach Hannover vor, wo er ihnen die Erklärung abverlangte, keine Briefe mehr an kaiserliche Postämter weiterzuleiten, sondern diese nur noch dem braunschweigisch-lüneburgischen Postmeister in Hamburg bzw. dem mit der »*braunschweig-lüneburgischen Post betrauten Stadtpostmeister*« von Bremen zu übergeben. Das hätte die vollständige Aufhebung der Reichspost auf dem Gebiet von Braunschweig-Lüneburg bedeutet.

Mit dem hessen-kasselschen Landespostmeister Bödiker schloß Platen ein Abkommen über eine Reitpost von Braunschweig nach Kassel. Dann zog er die Briefpakete von dem Reichspostkurs Hamburg–Frankfurt ab. Dem Hamburger Senat, der dem neuen Postamt Schwierigkeiten zu bereiten suchte, ließ Herzog Georg Wilhelm mitteilen, »*daß er sich die Hoffnung mache, es würden Bürgermeister und Rath gegen Dero Postcomtoir im Harburger Hause nichts widriges verhängen, sondern dasselbe in dem Stande, worin es bishero gewesen, ferner ohnturbiret lassen; zumal widrigenfalls und da gegen dasselbe etwas Thätliches vorgenommen werden sollte, er keinen Anstand nehmen würde, gegen die Stadtangehörigen, insonderheit die durch dessen Land gehenden Boten, Repressalien zu gebrauchen; auch sich des Deroselben und dem Fürstlichen Hause zuwachsenden Schadens an ihr, der Stadt, wieder zu holen*«. Widerstrebend lenkte der Hamburger Senat ein; obwohl er noch eine Zeitlang mit der äußeren Bezeichnung des Postamts haderte. So ließ er ein 1692 angebrachtes Posthauschild mit der Beschriftung »*Post-Comtoir*« schwarz übermalen und ein später angebrachtes Kupferschild durch den freistädtischen Gerichtsdiener wieder abnehmen²²⁶.

Am 8. Februar 1683 wurde dem taxisschen Postreiter in Gandersheim durch die Fürstl. Kammer befohlen, daß er »*sich aller zu des hiesigen fürstl. Postwesens praejudiz gereichenden Neuerung und in specie der sich angemäseten Sendung der Brieffe nacher Einbeck gänzlich enthalten solle*«²²⁷. Auch in Hildesheim bemühte sich Platen, wieder ein eigenes Postamt einzurichten. Gleichzeitig wurde dem taxisschen Postmeister zu Hildesheim und seinen Posten die Passage durch die Lande von Braunschweig-Lüneburg verboten. Die hiergegen vom Kaiser erlassenen Mandate wurden vom Herzoglichen Hause dahin gehend beantwortet, daß alles, was von den taxisschen Postmeistern in den Braunschweigischen Landen bisher eingerichtet worden sei, nur mit fürstlicher Bewilligung und unter Vorbehalt erfolgt sei.

Taxis versuchte auch, den Transit der Braunschweig-Lüneburger Posten zu behindern. 1683 hatten Platen und der kurbrandenburgische Postmeister Ellinghaus aus Lippstadt eine Reitpost Köln–Lippstadt–Paderborn–Detmold–Hannover angelegt, die am 31. Januar 1684 in Gang gekommen war. Der Fürst Taxis bat den Fürstbischof von Paderborn schriftlich, den Durchzug der neu eingerichteten Reitpost Köln–Hannover zu untersagen. Er beklagte sich bitter über den »*Hannöverischen Hoff Marschall Baron von Platten*«, weil dieser »*eben der gleichen Schwenkh im Kopf und via facti schon vill angesteht*« habe. Ein Jahr später – und 1686 noch einmal – trafen bei dem Paderborner Fürstbischof Schreiben von Kaiser Leopold ein, in denen um Abstellung des »*braunschweig-plattischen Postwercks*« gebeten wurde²²⁸. Kaiser und Taxis hatten jedoch keinen Erfolg; der Paderborner Fürstbischof ließ sich in seinem Landespostwesen nicht beeinflussen. Dennoch wurde der Kurs 1686 wegen der großen Unkosten und der taxisschen Gegenmaßnahmen wieder eingestellt²²⁹.

Im Jahre 1683 sollte eine Fahrpost von Braunschweig über Quedlinburg nach Leipzig eingerichtet werden²³⁰. Unter Ausschaltung der Reichspost sollte Kursachsens umfangreiche Korrespondenz mit

Holland zukünftig durch Braunschweig-Lüneburg laufen. Hilmar Deichmann – seit 1682/83 erneut kaiserlich-taxisscher als auch braunschweig-lüneburgischer Postmeister – war durch das rigorose Vorgehen des Freiherrn von Platen gegen die Reichspost mehr und mehr zu dessen Anhänger geworden. Möglicherweise hatte ihm das Reichspostgeneralat anlässlich seiner erneuten Bestallung auch besondere Vorzüge eingeräumt. Jedenfalls, als ihm Platen den Auftrag erteilte, eine Fahrpost von Braunschweig über Quedlinburg nach Leipzig und Dresden unter dem Schutz von Braunschweig-Lüneburg einzurichten, hatte sich dieser entschieden geweigert. Platen, dem das Verhalten von Deichmann zunächst einen Strich durch die Rechnung machte, erklärte ihn kurzerhand für abgesetzt. Aber er konnte nichts gegen ihn unternehmen, solange dieser das Gebiet der Stadt Braunschweig nicht verließ. Dort blieb er als kaiserlich-taxisscher Postmeister weiter im Amt. Platen setzte bald darauf einen eigenen braunschweig-lüneburgischen Postverwalter für Braunschweig ein. Vermutlich handelte es sich dabei um den »*Interims-Verwalter*« Johann Friedrich Weihe, über den im Jahre 1691 zahlreiche Beschwerden geführt wurden²³¹. Möglicherweise hat das dann zu dessen Absetzung geführt, denn ab 1691 dürfte dieses Amt der Postmeister Johann Wolfgang Pollich (Polich, Pohlig)²³² in Braunschweig innegehabt haben (siehe Seite 93). Doch nun zurück zum Jahre 1684.

In Hannover hatten Jobst Hilmer Lüders²³³ (später dessen Witwe mit ihrem zweiten Mann) und in Hameln Friedrich Koch die Reichspost besorgt. Nach dem Tode dieser Verwalter 1684 wollte der Hildesheimer Postmeister Bagen von Ehrenfeld diese Stellen eigenmächtig wieder besetzen (was belegt, daß die Hildesheimer Reichspostmeister immer noch eine Vorgesetztenposition ausübten). Die Landesregierung in Hannover widersetzte sich aber und bestimmte, daß die Reichsposten ihre Felleisen an die landesfürstlichen Postämter übergeben mußten und im Gegenzug die für sie bestimmten Briefe anzunehmen hätten. Das Transitporto für die der braunschweig-lüneburgischen Post zur Beförderung übergebenen Sendungen sollte billig berechnet werden. Der Hildesheimer Postmeister war damit nicht einverstanden und ließ die Korrespondenz auf neuen Routen befördern, die das Fürstentum Calenberg umgingen. Anstatt die Korrespondenz nach Westfalen über Hameln zu leiten, ließ er sie durch das Gebiet von Braunschweig-Wolfenbüttel – über Hörter nach Paderborn – laufen. Die Briefe aus dem Süden des Reiches leitete er über Braunschweig nach Hamburg. Offensichtlich wollte er damit die Spannungen zwischen den beiden Höfen etwas anheizen. Im Gegenzug wurde die 1681 aufgegebene Route von Hannover über Elze, Einbeck und Norheim nach Kassel durch Platen wieder in Stand gesetzt, um Hildesheim zu umgehen²³⁴. Am 22. November 1684 wurde eine vorübergehende Erhöhung der Taxen bei den fahrenden Posten erforderlich (Anlage 19).

Ab 1685 verkehrte ein Frachtfuhrwerk zwischen Braunschweig, Goslar und Clausthal. Aushilfsweise war zunächst das taxissche Postkontor unter dem Postmeister und Stadtvogt Andreas Wetterling bzw. dessen Sohn Henning Johann Wetterling benutzt worden; aber noch 1685 wurde in Goslar ein eigenes Postkontor eingerichtet und ein Posthalter durch Braunschweig-Lüneburg eingesetzt²³⁵.

Etwa ab Ende 1684 versuchte Platen, eine gemeinsame Front mit Kurbrandenburg und Kursachsen herzustellen; doch Kurbrandenburg verhielt sich ablehnend. Nachdem im Vertrag vom 18. Februar 1685 Kursachsen die *Quedlinburger Landespost* anerkannt hatte, war der ungehinderten Durchgang des Postkurses Leipzig–Braunschweig–Hamburg durch Quedlinburg gesichert²³⁶. Der Postvertrag zwischen Braunschweig-Lüneburg und Kursachsen dürfte daher im Frühjahr 1685 zustande gekommen sein. Statt über die Reichspostämter Hildesheim, Erfurt und Nürnberg konnte jetzt mit Hilfe von Kursachsen die Korrespondenz nach Österreich und Italien über Leipzig und Prag geleitet werden. Der Kaiser versuchte gegenzusteuern und erteilte seinem österreichischen Erbland-Postmeister Carl Joseph von Paar den Auftrag, sich mit Platen nicht einzulassen.

Dagegen hielten nun die Reichspostmeister in Hildesheim und Nürnberg die nach Braunschweig-Lüneburg bestimmten Briefe zurück. Da jedoch Truppen von Braunschweig-Lüneburg am Entsatz von Wien teilgenommen hatten und sich auch am weiteren Krieg gegen die Türken und Ungarn beteiligten, konnte der Kaiser nicht einmal hart gegen deren Landespost vorgehen. Die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg drohten, die Reichspost in ihrem Gebiet gänzlich aufzuheben, falls die Störung der Post andauern würde, da sie den höchsten Wert darauf lege, mit ihrer Armee in Ungarn

und Dalmatien in Verbindung zu bleiben. Im Sommer 1685 erließ die Regierung von Braunschweig-Lüneburg ein Verbot, die Postillione der Reichspost über die Weser zu setzen. Dies war gleichbedeutend mit der völligen Transitsperre und betraf besonders die mit der Reichspost beförderte Korrespondenz zwischen Hamburg und Frankfurt sowie zwischen Hildesheim und Köln. Einlenkend erklärte Herzog Ernst August am 16. Juni 1685 von Venedig aus, er wolle der Reichspost den Transit durch sein Land wieder gestatten, doch könne er sich von Taxis nicht den Lauf seiner Postkurse vorschreiben lassen. Nach Einstellung des Prozesses beim Reichshofrat solle zwischen Platen und der Reichspost ein Postvertrag zur gemeinsamen Zusammenarbeit abgeschlossen werden²³⁷. Doch auch die erneuten Vermittlungsversuche zugunsten der Reichspost durch den kaiserlichen Residenten – Theobald Kurtzrock in Bremen, später durch Baron von Göden – mit Herzog Ernst August ab September 1685 blieben ohne Erfolg. Daher wurde noch – oder bereits schon wieder – im November und Dezember 1685 nach kaiserlich-taxisschen Postreitern im Lande gefahndet (Anlage 20).

Auch Bremen waren erneut Strafmandate angedroht worden. In Reichshofratsprotokollen vom 10. März 1684, 12. Januar 1686 und 3. Oktober 1687 wurden die Forderungen erhoben, das »*Plattische Postkontor*« aufzuheben. Die Bremer Postmeister Hermann Baring und Johann Henrich Bremer wurden immer wieder beschuldigt, durch Platen in »*eine gewisse Bestallung*« oder in Eid und Pflicht genommen worden zu sein. Und wenn Platen den Bremer Rat ermahnt, »*hinführo keine Behinderung mehr zu machen, noch Joh. Henr. Bremer wegen der ihm anvertrauten Postverwaltung zuzusetzen, damit zu widrigen Verordnungen kein Anlaß gegeben werde*«, so liegt darin auch ein Eingeständnis. Doch offensichtlich hatte es Baring verstanden, durch die Einführung eines (Richtungs-) Briefkastens das strikte Verbot zu umgehen. Er erwähnt in seinem Rechtfertigungsschreiben eine »*Brieffe-Lade und daran geklebte Zetteln*«. Danach war ein Briefkasten »*in unterschiedliche Teile abgeteilt*«, wie sie schon die früheren Postmeister »*öffentlich in ihren Häusern haben stehen gehabt, worinnen ein jedweder seine Brieffe nach Anweisung der darauff geschriebenen Städten selbst einstecken können*«. Baring führte weiter aus, daß eine solche Brieflade bei ihm »*in natura*« vorhanden sei und betonte auch immer wieder, daß er von Platen keine Bestallung angenommen und im Postwesen keine Neuerungen eingeführt und auch nichts unternommen habe, war nicht seine »*antecessores*« bereits »*exerciret*« hätten²³⁸. Das »*Plattische Postkontor*« scheint es – mindestens in der beanstandeten Form – nicht gegeben zu haben. Auch Schweden, das durch den kaiserlichen Gesandten in Stockholm um Widerruf der Bestallung Platens zum Generalpostverwalter der schwedischen Herzogtümer Bremen und Verden ersucht worden war, verhielt sich abweisend²³⁹.

Auf einer Konferenz zu Burgdorf am 23. März 1686 zwischen den drei fürstlichen Höfen wurde eine Resolution gefaßt: Auf keinen Fall wolle man von den fürstlichen Gerechtsamen abweichen; Ernst August sei in dem Kampf zu unterstützen und alle kaiserlich-taxisschen Posten seinen zu verbieten. Daraufhin wurden die Poststruten Hildesheim–Alfeld–Höxter–Paderborn nach Westfalen sowie Kassel–Frankfurt durch das Gebiet von Braunschweig-Wolfenbüttel geleitet und dem Reichspostmeister Deichmann, der die Felleisen von Hildesheim empfing und nach Hamburg, Bremen und Kassel weiterbeförderte, wurde dies vom Hof in Wolfenbüttel bei 50 Mark Strafe verboten. Auf jeden Fall war man durch die gegenseitige Blockade der Korrespondenz wieder dort angelangt, wo man vor der Hildesheimer Postkonferenz und dem Vertrag von Rotenburg 1668 gestanden hatte: Der Nord-Süd-Transit der Reichspost war gestört.

Hilmar Deichmann wurde am 2. April 1686 – wahrscheinlich auf Veranlassung des Fürsten von Thurn und Taxis – durch Kaiser Leopold in den Reichsadelstand erhoben, da er »*allerunterthänigsten Eiffer, sorgsamben Fleiß, und Trew, in auffrichtig redlicher Verwaltung, unsers Kayserlichen Reichs-Postampt in Braunßweig erzeigt, und erweisen, fürnemblich aber da Unser Hohes Reichs-Post-Regal einige Zeit hero in selbigen Fürstenthumben und Landen, durch widrige und unbefugte eingriffe in abschlag zu bringen und außzutilgen gesucht wirdt, mit ruhmllicher vorsichtigkeit noch alle mal standthafftig und unverdroßen gestewert und in seiner Würde und Gerechtsame zu Unseren Gnädigsten Bemügen und Wohlgefallen conservirt [...]*«. Hilmar Deichmann war berechtigt, den Titel »*Edler von Cronstein*« zu führen. Aber er hat von seinem Adelstitel keinen Gebrauch gemacht.

Vermutlich wurde seine Nobilitierung von den Herzögen nicht bestätigt oder er wollte durch die Benutzung des Reichstitels seine Beziehungen zum Freiherrn von Platen nicht noch mehr belasten. Möglicherweise hoffte er auch, wieder als Landespostmeister eingesetzt zu werden. Am 18. April 1687 befahl ihm der Kaiser *»und zwar absonderlich bey gegenwärtiger Coniunctur in und ausser Reichs«*, dem Reichspostamt zu Braunschweig fleißig und treu vorzustehen (Anlage 21).

Ein kaiserliches Edikt *»es nicht zu Extremitäten kommen zu lassen«*, veranlaßte Braunschweig-Wolfenbüttel wohl vorübergehend aus der gemeinsamen Front auszuscheren. Auch Hessen-Kassel gab vorübergehend nach. Dagegen verharteten die Höfe in Hannover und Celle hartnäckig in ihrer Opposition²⁴⁰. Die Reichspost war gezwungen, Postkurse zu verlegen. Über Detmold lief ab 1686 die kaiserliche Reitpost Frankfurt–Paderborn–Detmold–Bückeburg nach Hamburg und ihre Reitpost Köln–Hildesheim wurde von Paderborn ab über Brakel–Höxter nach Hildesheim geführt.

1687/88 versuchte Platen vergeblich, eine Fahrpost von Hameln über Detmold nach Paderborn anzulegen²⁴¹. Landesverordnungen vom 17. Februar und 15. Juni 1687 verboten das Nebenpostieren²⁴². Am 28. Mai 1687 wurden in Braunschweig-Lüneburg für die Brief- und Fahrposten vorgedruckte Stundenzettel eingeführt und ab 19. April 1688 liefen neue Postkurse von Erfurt über Hannover bzw. Braunschweig. Am 7. Januar 1689 forderten die Herzöge Rudolf August und Anton Ulrich zu Wolfenbüttel ihre Beamten zur Einhaltung der Vorschriften von Artikel V der Postordnung auf (Anlage 22). Im Jahre 1688 ermahnten die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg den Bremer Rat, *»daß Ihr Euch nicht bewegen lasset, gegen solche Unseres Fürstl. Hauses Post in Eurer Stadt was nachtheiliges zu verhängen oder auch Euren Bottenmeister Baring und Bürger Joh. Henr. Bremer an der Spedirung zu hindern«*. Die Posttarife von 1689 zeigt die Anlage 23.

Eine vom Kaiser eingesetzte Kommission – überwiegend aus Mitgliedern des Reichshofratkollegiums bestehend – äußerte sich dahingehend, der Kaiser möge durch ein Dekret verabschieden, Platen die *»Dirigierung«* der kaiserlichen Reichsposten in den Braunschweig-Lüneburger Landen und die Bestellung aller Bedienten aufzutragen, und mit Taxis darüber einen Vergleich herbeizuführen. Platen solle dafür einen Revers über *»Genehmhaltung«* des fürstlichen Hauses beibringen²⁴³. Das Haus Braunschweig-Lüneburg war damit einverstanden unter der Voraussetzung, daß das auch für die Rechtsnachfolger im Amt des General-Erb-Postmeisters gelten solle. Auf taxisscher Seite wurden die Verhandlungen geleitet durch den Postmeister Conrad Julius Engelkind (RPM 1680–1705) aus Lübeck, während Platen den Obereinnehmer Viet zu der Konferenz entsandte. Beide Seiten belauerten sich viel zu mißtrauisch, um zu einer Einigung zu kommen²⁴⁴.

Im Frühjahr 1689 ergriff dann Platen seinerseits die Initiative und reiste zu Verhandlungen nach Wien, um möglichst schnell zu einem Resultat zu gelangen. In einem Gutachten vom 12. Mai 1689 schlug der Reichshofrat vor, eine Postkonferenz einzuberufen, um *»den status 1668«* wiederherzustellen. Am 17. Juni 1689 gab der Kaiser seine Zustimmung. Platen erklärte, daß die Reichspost und die Landespost sehr wohl nebeneinander bestehen könnten. Er sei bereit, das Postwesen von Braunschweig-Lüneburg unter der Patronanz des Generalpostmeisters und des Kaisers zu verwalten. Durch Revers wolle er sich dazu verpflichten, die Rechte des Kaisers und der Reichspost anzuerkennen. Ein Vertrag solle die gegenseitigen Verbindlichkeiten festsetzen. Er selbst wolle die Zustimmung der Regierung von Braunschweig-Lüneburg einholen. Auf dem Wahlkonvent in Augsburg wurde Platen am 20. Juli 1689 vom Kaiser in den Reichsgrafenstand erhoben²⁴⁵. Unter dem 22. Juli 1689 bot Kaiser Leopold dem Freiherrn von Platen die dauernde Verwaltung der kaiserlichen Posten in den drei braunschweig-lüneburgischen Fürstentümern an²⁴⁶. Und mit Dekret – ebenfalls vom 22. Juli 1689 – erhielt Platen die Aufforderung zum Beginn der Postvertragsverhandlungen. Doch diese ruhten, weil Platen nach Hannover zurückkehrte und auch Taxis keinen Bevollmächtigten ernannte. Am 4. April 1690 erhielt Graf von Platen den Auftrag, sich nach Augsburg zu begeben, um dort den angebotenen Postvertrag abzuschließen. Doch dazu kam es nicht mehr. Die Regelung dieser Frage erfolgte vielmehr durch einen am 25. April 1690 zwischen Platen und dem kaiserlich-taxisschen Postmeister zu Braunschweig – Hilmar Deichmann – geschlossenen Vertrag, der die Zusammenarbeit zwischen der Reichspost und der Landespost von Braunschweig-Lüneburg regelte²⁴⁷. Eine enorme

Demütigung für den Grafen von Platen; – aber nach achtjährigem für beide Seiten verlustreichen Kampf war endlich wieder ein normaler Zustand eingetreten.

Platen hatte 1690 in Hamburg als braunschweig-lüneburgischen Postmeister Bartholomaei Bathen eingesetzt, wogegen aber der Bürgermeister und der Rat der Stadt Hamburg opponierten. Daraufhin übernahm der hamburgische Stadtpostmeister Johann Baptist Luders (Luyders, Lüders) auch das dortige braunschweig-lüneburgische Postamt; – vermutlich hatte er es auch schon seit 1682 verwaltet (siehe Seite 73). Offensichtlich wechselte das Postamt dann aber sein Quartier und zog in der Deichstraße in den »*Goldenen Löwen*«²⁴⁸. Johann Baptist Luders starb am 18. Januar 1704²⁴⁹.

Ankunft und Abgang der Fahr- und Briefposten in Celle vom Jahre 1691 zeigt die Anlage 24.

Der Bremer Rat hatte 1693 ein weiteres kaiserliches Strafmandat erhalten. Herzog Franz August verwendete sich für »*neuren Unseres Hauses Post allda mit versehenden Stadt Post Meister Baring*« und teilte dem Rat mit, er habe beim Kaiser interveniert, »*daß mit dergleichen mandatis in Euch nicht weiter getrungen werden möge*«²⁵⁰.

Zwischenzeitlich hatten auch andere Reichsstände diese Schwächephase der kaiserlichen Reichspost zu nutzen gewußt. So wurde Dr. Johann Matthias Bieler am 14. August 1686 von Herzog Johann Georg I. von Sachsen-Eisenach im Namen der gesamten Weimarischen Linie beauftragt, »*eine wöchentlich zweymal fahrende Post von Jena über Erfurt, Gotha, Eisenach bis Frankfurt am Mayn auf eigene Gefahr und Unkosten ein[zurichten]*«. Am 30. Juli 1687 wurde ihm das Erbpostlehen als »*Fürstlich Sächsischer Gesamtpostmeister*« übertragen, das die weimarische und auch die gothaische Linie umfaßte²⁵¹. Ebenso wurde der Kammerpräsident Johann Freiherr von Görz, der seit 1686 die Einkünfte der Post in Hessen-Kassel aus einem Pachtverhältnis genoß, am 4. März 1690 der Lehensbrief für das Postwesen in Hessen-Kassel ausgefertigt. Darin wurde ihm das hessische Postregal »*als Mannlehen für sich und seine Mannleiblehnserberben mit allen Gerechtigkeiten und Pflichten*« übertragen²⁵². Auch in dieser Beziehung scheint Hessen-Kassel dem Vorbild von Braunschweig-Lüneburg – wenn auch mit einigen Jahren Verzögerung – gefolgt zu sein.

Briefspionage: Bereits am 17. April 1675 hatte Kaiser Leopold den Grafen Taxis aufgefordert, verdächtige Postbediente, die durch Öffnung der Briefe alles auszukundschaften versuchen würden, zu bestrafen und am 11. September 1675, daß er vom kaiserlichen Reichshofrat von Rondeck zu Hamburg im Beisein des dortigen Postmeisters Briefe und Pakete, die zwischen dem Reich, Holland und Frankreich einerseits und Schweden andererseits befördert werden, erbrechen zu lassen. Der Kaiser befahl Taxis bei seinen untergebenen Postämtern eine gleiche Anordnung zu erlassen; denn es sei nötig, daß die schädliche Korrespondenz mit der Krone Schweden und deren Ministern eingestellt würde²⁵³. Diese Entwicklung konnte in Braunschweig-Lüneburg auf gar keinen Fall unentdeckt bleiben. Die braunschweig-lüneburgische Landespost dürfte ebenfalls etwa gegen Ende des Holländischen Krieges mit Ludwig XIV. – also um 1678/79 – begonnen haben, Briefspionage zu betreiben. Möglicherweise lag hier auch ein entscheidender Impuls für die Einführung eines General-Erb-Postmeisteramts im Jahre 1678 (vergl. Seite 69).

Als Kurfürst Maximilian II. Emanuel von Bayern im März 1692 als Generalstatthalter der Spanischen Niederlande von München nach Brüssel ging, konkurrierte er mit Kaiser Leopold – seinem Schwiegervater – um das spanische Weltreich²⁵⁴. Nach dem Tode seiner Frau – der Kaisertochter Maria Antonia – Ende 1692 dachte der Kurfürst zunächst daran, eine hannoversche Prinzessin zu heiraten. Doch der Kaiser riet ihm, die Tochter des polnischen Königs Johann III. Sobieski zu nehmen; vielleicht ließe sich dadurch eines Tages die polnische Königskrone erwerben. Natürlich war mit der polnischen Heirat 1694 plötzlich die Sicherheit der Korrespondenz zwischen Brüssel und Polen – die ihren Weg über die Landespost von Braunschweig-Lüneburg nehmen mußte – in Frage gestellt. Die Sicherheit des Briefgeheimnisses von seiten Braunschweig-Lüneburgs wurde unzweifelhaft verletzt. Da es jedoch den Briefüberwachungsorganen in Hannover an der nötigen Gewandtheit fehlte, um ihre Manipulationen un bemerkt durchzuführen, lagen gegen die Landespost und deren Exzesse viele Beschwerden vor. Erst spät, – vom 6. Mai 1705 – datiert das Patent von Kurfürst Georg Ludwig: »*Vorschriften über die Zensur*«²⁵⁵.

6.4 Die Generalpostverwaltung im Bistum Osnabrück (1661–1709)

Nach einer Bestimmung des Westfälischen Friedens sollte im Bistum Osnabrück abwechselnd ein katholischer und ein aus dem Hause Braunschweig-Lüneburg stammender evangelischer Bischof residieren. Nach dem Tode des katholischen Bischofs von Osnabrück – Franz Wilhelm von Wartenberg (1627–1661) – hatte erstmals 1661 ein evangelischer Bischof mit Ernst August von Braunschweig-Lüneburg (dem Sohn von Herzog Georg von Calenberg) den Bischofsstuhl eingenommen.

Für die Friedensverhandlungen war in Osnabrück etwa ab September 1643 eine regelmäßige – zweimal pro Woche – verkehrende Briefpost eingerichtet worden. Die Stadt war durch einen Reitkurs Osnabrück–Detmold an den Kurs Köln–Hamburg angeschlossen worden. In Herringen bei Hamm existierte eine Pferdewechselstation (siehe Seite 25). Seit dieser Zeit dürfte in Osnabrück eine kaiserlich-taxissche Post existiert haben.

Die Einrichtung der »Wagen-Post« von Iburg (Osnabrück) nach Amsterdam, Hamburg bzw. Bremen zeigt der Fahrplan vom ⁹/19. Februar 1664 (Abbildung 29). Die Anlage dieses Kurses soll auf den kurbrandenburgischen Postmeister zu Minden zurückgehen. Die Wagenpost lief von Osnabrück über Minden, Nienburg, Soltau und Harburg nach Hamburg. Nur durch Anschlusskurse waren somit Bremen, Hannover und Celle zu erreichen. Der Kurs nach Amsterdam verlief von Osnabrück aus über die angegebenen Stationen genau nach Westen.

Abb. 29: Ankündigung einer Wagenpost von Osnabrück nach Amsterdam bzw. Hamburg und Bremen vom ⁹/19. Februar 1664. Das Schloß Iburg war die Residenz der Osnabrücker Fürstbischöfe.

Oberstes Ziel von Ernst August war nun, die bleibende Sicherung des Bistums Osnabrück für seine Nachkommen. Dieses Ziel zieht sich wie ein roter Faden während seiner ganzen Regierungszeit durch seine Außenpolitik; – aber nur in seiner Postpolitik waren diese Bemühungen erfolgreich. Durch den unerwarteten Tod seines Bruders Johann Friedrich am 28. Dezember 1679 kam Ernst August nun in Calenberg-Göttingen und Grubenhagen an die Regierung. Sofort wechselte er von seiner Bischofs-

DESIGNATIO

Wie die jüngsthin bedueff Fürstlicher Durchschlicher Hoff-Statt zu Osnabrück angerichtete Wochenlich zweymahlige Wagen-Post uff Ambsterdam / Item Hamburg oder Bremen anfonnen und abgibt / Als Von Osnabrück zu Braunschweig
Zu alle Dingstag und Sonntag Abends zu 2. Uhren
precis uff

	Stunden		Stüber		Thaler	Schilling	Marck
Oppenbüchen	tu 6.		30.		1.	22.	7.
Kam	tu 10.		30.		1.	0	0
Denstend	tu 16.	Gibe die Person	30.	oder	2.	22.	6.
Delben	tu 20.		100.		3.	0	0
Deventer	tu 24.		125.		3.	10.	6.
Harden	tu 40.		250.		5.	0	0

Und von dannen auff einen Zeit-Schuel bis Ambsterdam in 3. Stunden.
Von Osnabrück alle Mittwoch und Sonntag Abends uff.

	Stunden		Thaler		Marck
Minden	tu 15.		1.		0
Bremen	tu 24.		2.		0
Hannover	tu 28.	Gibe die Person	2.		0
Celle	tu 30.		3.		18.
Hamburg	tu 42.		4.		0

Et sich dieser Commoditert bedienere will / Van sich angeben zu dico Osnabrück bey den Fürstlichen Factor Johann Ludolph Meuschen / wohnend am Markte / welcher hiron weiere adresse und einige Pacquette und die Willigkeit mit überabfommen gute Anweisung geben wird / Wobey zuwissen / das / der etwa die Fracht vorher bezahlet / und sich uff obbedachte Tage und Stunden nicht precise angehen wird / des Erdes verlüstlig sein solle. Die vortbeschriben Wagen sind geacommodirt uff acht Personen / Wer nun die Fracht vorher bezahlet / dem soll ein Billiet / solches des Ortes / woson Er gebauet / vorzuzeigen / mitgegeben werden / und muß das Billiet überleffen / da Er absicht / und also damit passiren.

Diensstag den 9. 19. Februarii / 1664. sol der Anfang damit gemacht werden / wornach ein Jeder / deme damit gesehet / sich zurichten.

Eurer sage es dem Andern.

residenz Iburg nach Hannover. Die oberste Leitung in Regierungs- und Kammersachen wurde einem neu errichteten »Geheimen Rathe« anvertraut. Als regierender Herzog sowie als Bischof von Osnabrück bezeichneten sich seine Behörden nun als »Fürstlich Osnabrückische, Braunschweig-Lüneburgische« und in der Anrede des Herzogs ging das Prädikat seines geistlichen Ranges »Reverendissimus« dem weltlichen »Serenissimus« voran.

Erst spät – gut 10 Jahre nach der Einsetzung von Ernst August als Bischof von Osnabrück – am 31. Juli 1672 scheint Hans Hinüber seine Bestallung als Postmeister für das Bistum Osnabrück erhalten zu haben. Den Titel »*Fürstlich osnabrück-braunschweig-lüneburgischer Postmeister*« kann er aber erst ab 1680 geführt haben²⁵⁶.

Am 12. Oktober 1682 wurde Franz Ernst Freiherr von Platen vom Herzog Ernst August I. – im Namen aller Herzöge²⁵⁷ – **erblich** mit dem General-Erbpostamt und der **Direktion der Posten im Stifte Osnabrück** belehnt. Er und seine Nachkommen sollten befugt sein, reitende und fahrende Posten anzulegen und zu dirigieren. Mit Hilfe des Domkapitels von Osnabrück war das Gesuch Platens zunächst abgewiesen worden²⁵⁸. Aber das hatte nur kurzfristig weitergeholfen. In der Lehensurkunde heißt es auszugsweise²⁵⁹:

»Sie [Platen] sollen befugt sein, im Stift Osnabrück, nach bester ihrer Gelegenheit nach, und sie es dem commercio am vortheilhaftesten befinden werden, reitende oder fahrende Posten anzulegen, auch die bereits vorhandenen zu verbessern, dieselben ihres eigenen Gefallens zu dirigieren, zu dem Ende, in Städten oder Dörfern, da es ihnen am bequemlichsten erscheinen wird, Post-Comtoirs und Ablager oder Stationes anzulegen, ihnen auch darin von Niemand Hinderung zugefügt, noch nebenher solche Posten anzulegen, commandiret oder nachgegeben werden soll«.

Dadurch war jetzt dem Landespostwesen von Braunschweig-Lüneburg eine noch größere Bedeutung zugewachsen. Kaiser Leopold legte gegen die Belehnung Platens am 5. April 1683 und am 17. Februar 1684 zwar Widerspruch ein; – geholfen hat das aber nicht²⁶⁰.

Die Postordnung von 1682 erlangte im Hochstift Osnabrück durch Verordnung vom 20. April 1683 Gültigkeit (Anlage 25). Bereits am 1. Juli 1682 hatten der General-Erbpostmeister von Platen, dann Jean Gerhardt Fuchs als kaiserlicher Postmeister zu Osnabrück, Hans Hinüber als zuständiger Postmeister für Osnabrück und Hannover sowie der kurbrandenburgische Postmeister zu Minden einen Vertrag wegen der »*fürstlich osnabrück-braunschweig-lüneburgischen Wagenpost*« auf der Route von Osnabrück über Minden nach Nienburg und Hannover geschlossen. Dafür sollten die Wagenpost von Osnabrück über Diessholtz nach Nienburg und der Postwagen von Osnabrück nach Schwolle sowie alle anderen Nebenposten abgeschafft werden²⁶¹. Platen stellte in Osnabrück den Apotheker Heinrich Ameldung als Postmeister an; am 29. Juli 1682 wurde er von Ernst August durch ein besonderes Patent bestätigt.

Im Jahre 1684 richtete Platen auch eine direkte Postlinie zwischen den Residenzen Hannover und Osnabrück ein. Der Postkurs ging von Hannover über Hagenburg (seit 1688 Poststation), Leese (Weserübergang), Diepenau, Bohmte nach Osnabrück. Zum Leiter der Poststation in Leese wurde Conrad Könemann angenommen²⁶².

Infolge des mit Kursachsen im Frühjahr 1685 geschlossenen Vertrages (siehe Seite 75), führte Freiherr von Platen die Hamburg-Braunschweiger Post über Magdeburg bis nach Leipzig durch. Um den Transit durch seinen Geschäftsbereich zu beschleunigen, legte er im Anschluß an die Leipzig-Braunschweiger **reitende Post** eine wöchentlich zweimalige Reitpost in Richtung nach Holland über Celle, Nienburg und Wildeshausen an, zu deren Unterhalt das Oberpostamt Leipzig jährlich 100 Taler beitrug²⁶³. Offensichtlich hat die Reitpost einen so guten Erfolg gehabt, daß sie bald durch eine zweimal wöchentliche Fahrpost ersetzt wurde. Der Kurs lief von Magdeburg über Helmstedt, Braunschweig, Hannover, Peine, Hagenburg, Leese, Diepenau, Bohmte nach Osnabrück. Einen »*Stunden-Zettel vor [für] die fahrende Posten von Magdeburg auch Leipzig über Braunschweig auff Oßnabrück, Holland und Westfahlen*« vom 20. März 1688 zeigt die Anlage 26.

Der Freiherr von Platen nahm 1685 den zweiten Sohn von Heinrich Ameldung – Johann Gabriel – als Postverwalter in Osnabrück an²⁶⁴. Ab 1685 versuchte Ameldung eine zweimal wöchentliche Fahrpost von Osnabrück über Lingen und Zwolle nach Amsterdam einzurichten. Der Prinz von Oranien erteilte ihm und seinem Korrespondenten Balthasar Schröder eine »*Octroy*« auf 25 Jahre und die Stadt Amsterdam erteilte ihr Einverständnis für die Ein- und Ausfahrt des Postwagens. Aufgrund

einer Eingabe Ameldungs vom 20. September 1687 unterstützten auch die Osnabrücker Räte sein Gesuch bei der Stadt und die Fahrpost kam daraufhin endlich in Gang.

Taxis scheint erst sehr spät von dieser Fahrpost erfahren zu haben. Auf sein Betreiben erließ der Kaiser am 4. Februar 1696 ein Mandat, wonach dem Grafen von Platen die Verletzung des taxisschen Postprivilegs bei einer Strafe von 40 Mark lötligen Goldes untersagt wurde. Taxis übersandte eine Abschrift dieses Mandats am 15. September 1696 dem Domkapitel mit dem Ersuchen, gleichfalls dafür zu sorgen, daß sein Privileg nicht verletzt werde. Nachdem Kurfürst Georg Ludwig am 2. Februar 1698 gestorben war, antwortete dessen Sohn und Erbe Ernst August an das Domkapitel am 29. Mai 1698 in dem er betonte, daß das »*fahrende Postwerk*« nichts Neues sei, sondern von seinem Vater zum Besten des Publikums und besonders des Stifts vor 30 Jahren eingerichtet worden sei. Es sei auch kein Eingriff in die Rechte des Grafen von Taxis; denn dessen Lehen beziehe sich nur auf die kaiserliche Briefkorrespondenz und die **reitende Post**: die Angriffe gegen die mehrfach erwähnte **fahrende Post** seien daher unberechtigt und rührten nur von Mißgunst her. Die Einrichtung gereiche zur besonderen Bequemlichkeit sämtlicher Eingesessenen des Stifts Osnabrück, des Bischofs, wenn er im Stift residiere und des ganzen Hofstaates, da dadurch Reisende nach Holland, Leipzig und Hamburg ohne Aufenthalt befördert, auch Waren, Viktualien und andere Notwendigkeiten leicht herbeigeschafft werden könnten. Wenn der Graf von Taxis wider Erwarten seine Absicht dennoch erreiche, so werde dadurch nichts gebessert, da man dann unter Umgehung von Osnabrück auf anderem Wege nach Holland gelangen werde. Dann werde aber der Verkehr zwischen seinen, des Herzogs Landen und dem Stift aufgehoben, was doch nicht gern gesehen würde. Ein im gleichen Sinn verfaßtes Schreiben sandte auch der Bruder Ernst Augusts – der Herzog Georg Wilhelm – an das Domkapitel. Abschließend bat er es, falls von taxisscher Seite Mandate erwirkt werden sollten, dagegen vorstellig zu werden, und teilte mit, daß er die gleiche Bitte auch an den neuen Bischof richten werde. Damit war wieder Ruhe an dieser Front eingekehrt.

Die Belehnung für Franz Ernst Graf von Platen wurde von allen nachfolgenden Bischöfen – auch den katholischen – wiederholt; eine reichsrechtliche Begründung dafür findet sich im Kapitel 8.3. Nachfolger von Kurfürst Ernst August I. († 23. Januar 1698) als Fürstbischof von Osnabrück wurde – gemäß der Bistumspolitik des Hauses Habsburg – der katholische Bischof Karl Joseph Ignatz von Lothringen, der dort von 1698 bis 1715 regierte. Der am 8. August 1699 ausgestellte Lehenbrief enthielt die Zusatzklausel²⁶⁵: »... daß *Ihro Kön. Kayserl. Majestät Reichsposten durch diese Belehnung kein praejuditz anwachsen oder der geringste eingriff und Abbruch geschehen soll*«. Diese Klausel soll aber bei den nachfolgenden Belehnungen wieder entfallen sein²⁶⁶.

Die Anlage 27 zeigt die Ankunft und Abfahrt der Posten zu Münster vom 22. April 1700 unter Fürstbischof Friedrich Christian. Einige Fahrposten gingen auch nach Braunschweig-Lüneburg.

Nach dem katholischen Bischof Karl von Lothringen folgte auf dem Bischofssitz in Osnabrück Ernst August II. von Braunschweig-Lüneburg (1716–1728). Von 1728 bis 1761 fungierte als katholischer Bischof von Osnabrück Clemens August, Herzog von Bayern (Fortsetzung siehe Kapitel 3.8).

6.5 Generalpostverwaltung im Herzogtum Bremen-Verden (1683–1715)

Mit Verordnung vom 23. Dezember 1662 hatte König Karl XI. das Herzogtum Bremen-Verden zu einem Teil des schwedischen Reiches erklärt²⁶⁷. Unter der Führung des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg – des Großen Kurfürsten – wurden die Schweden (die 1675 auf Frankreichs Veranlassung in Brandenburg eingefallen waren) durch Truppen von Braunschweig-Lüneburg im Herzogtum Bremen-Verden erfolgreich bekämpft. Stade hatte nach der Kapitulation am 13. August 1676 eine braunschweig-lüneburgische Besatzung erhalten. Ab September 1676 verband eine zweimal wöchentlich reitende Post Celle mit Stade. Jedoch im Frieden von Celle (5. Februar 1679) hatten die Schweden das Herzogtum Bremen-Verden von den Welfen zurückerhalten; jedoch war das Amt Thedinghausen an Braunschweig-Wolfenbüttel gefallen. Der Frieden von Saint Germain (29. Juni 1679) hatte dann den *Holländischen Krieg* endgültig beendet. Damit dürfte die im September 1676 eingerichtete Briefpost wieder entfallen sein.

Nach den Friedensschlüssen waren die Schweden im März 1680 wieder nach Bremen-Verden zurückgekehrt. Mit den friedlicheren Zeiten begann der Neuaufbau des Postwesens im Herzogtum Bremen-Verden und ein wirtschaftlicher Aufschwung. Zunächst aber wurden die alten Postkurse wieder eingerichtet. Platen erhielt von der schwedischen Regierung die Erlaubnis zum freien Transit seiner Post durch die schwedischen Herzogtümer Bremen und Verden. Am 9. Februar 1683 wurde zwischen dem schwedischen Generalgouverneur des Herzogtums Bremen-Verden in Stade und einem Vertrauensmann Platens ein Vertrag abgeschlossen, demzufolge die Post von Braunschweig-Lüneburg auch auf schwedischem Gebiet zugelassen wurde. Am 15. Mai 1683 übertrug der schwedische König Karl XI. Platen das erbliche Postregal für das Brief- und Fahrpostwesen. Danach sollte er die »General-Postverwaltung in [...] unsern Herzogthümern Bremen und Verden conferieren und übertragen dergestalt und also, daß Er, daselbe Haußfrau und Erben, solch Postwesen Erb- und eigenthümlich haben«²⁶⁸

Dero Königl. Majest. zu Schweden/ in den Herzogthümern Bremen und Verden verordnete GOUVERNEUR und Regierung.

Sinnach auff allerhöchst-gemelter Ihr: Königl. Majest. Unsers allergnädigsten Königs und Herin/ allergnädigstes Gutbefinden und Concession, allhie in Stade eine neue/ gar geschwinde und eifertig reitende Post/ welche des Sommers: Mittwochs und Sonnabends-Abends/ ankomt/ und des andern Tages frühe umb 4. à 5. Uhren wieder abgeheth; Des Winters aber Donnerstags und Sonntags Nachmittags/ auch bißweilen etwas eher/ nachdem die Post zu Harburg sich einfindet/ ankomt/ und gegen Abend oder des folgenden Morgens frühe wieder abgeheth/ angeleget worden/ bey welcher alle Briefe und Pacqueten nach Hamburg/ und von da ferner nach Schweden/ Dennemard/ wie auch auff der andern Seiten nach Preussen/ der Mark Brandenburg/ Lübeck/ Danzig/ und in die gesambte Braunschweig- und Lüneburgische Lande/ und nach den Städten Magdeburg/ Halle/ Leipzig/ und an andere Dorte in Sachsen und Meissen/ nicht minder nach Cassel/ Schmalkalden und ganz Hessen/ wie auch Frankfurt/ Speyer/ Nürnberg/ Regensburg/ so dann in das Stifft Paderborn/ Graffschafft Lippe/ Fürstenthumb Minden/ Schnabrüg/ Münster/ Lipstadt/ Dortmund/ Eberfeld/ Cöln und ganz Westphalen/ ja auch nach Brabant und Holland bestellet/ und von solchen Orten wieder zurück erhalten werden können; So wird solches hiemit zu Männigliches Wissenschaft gebracht/ damit ein jeder solcher Post sich nach Belieben gebrauchen könne/ Zu welchem Ende Er dann in dem allhie zu Stade angerichteten Königl. Post-Hause bey Johann: Bernasewern auffm Sande/ als besteltem Post-Verwalters/ sich anzumelden haben wird. Geben Stade unterm Königl. Regierungs-Insiegel den 11. Decembrii, Anno 1683.

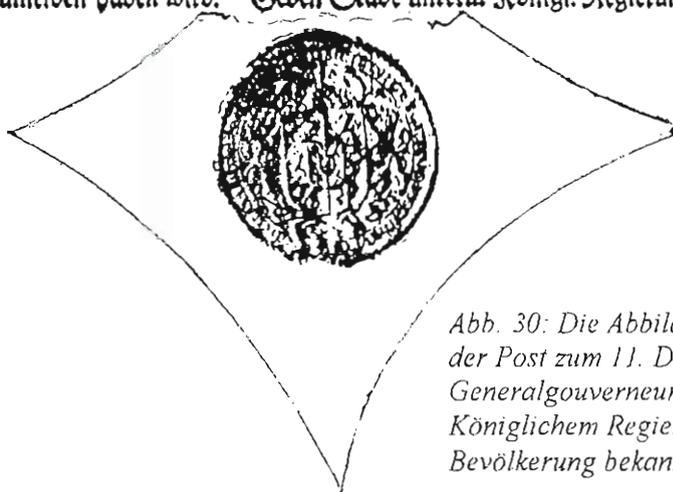


Abb. 30: Die Abbildung zeigt die Einrichtung der Post zum 11. Dezember 1683, die der Generalgouverneur Henrik Horn »unter Königlichem Regierungs-Insiegel« der Bevölkerung bekanntgab.

Hiermit wird männiglich zu wissen gethan / daß zu mehrer Commodität der Reisenden eine ordinari fahrende Post von Stade aus angeleget / welche zu Achem / auff die Fürstl: Braunschw: Lüneburgische Post einfält / also / daß dabey ein jeder / welcher von Stade und andern an der Elbe / und in solche Gegend gelegenen Ohrten nacher der Weser zu in die Dero ends belegene Braunschw: Lüneburgische Lande / wie auch nach Hannover und Zell / in gleichen nach Bremen und Behrden / und von solchen Ohrten zurück nacher Stade / und weiter nach der Elbe hin- und zu reisen hat / solcher Post umb einen billigen geringen Preiß gebrauchen / und dabey in einer Tour und ohne Uffenthalt an gemelte Ohrter hin / und wiederumb zurück kommen könne. Wer sich nun dieser Post gebrauchen will / hat sich anzumelden zu Stade in dem Königl: Posthause Sonnabends umb 1. oder 2. Uhr Nachmittags. Von Bremen und Behrden aber sich der Fürstl: Braunschweig: Lüneburgischen Post bis Achemb zu gebrauchen / Sontag Morgens umb 7. Uhr. Wornach sich ein jeder zurichten wissen wird.

Siebt eine Persohn/ als

			Rthaler	Schill:
Nach Zeven	—	—	—	36
Ottersberg	—	—	1	—
Achemb	—	—	1	8
Bremen	—	—	1	16
Behrden	—	—	1	16
Zelle	—	—	2	16
Hannover	—	—	2	32

Handwritten note:
Zu Achemb
mit 16 Schill.

Kuffer / Pacqueten und dergleichen geben nach ihrer Grösse und Schwere / was aber nicht über 24. oder 30. Pfund ist frey.

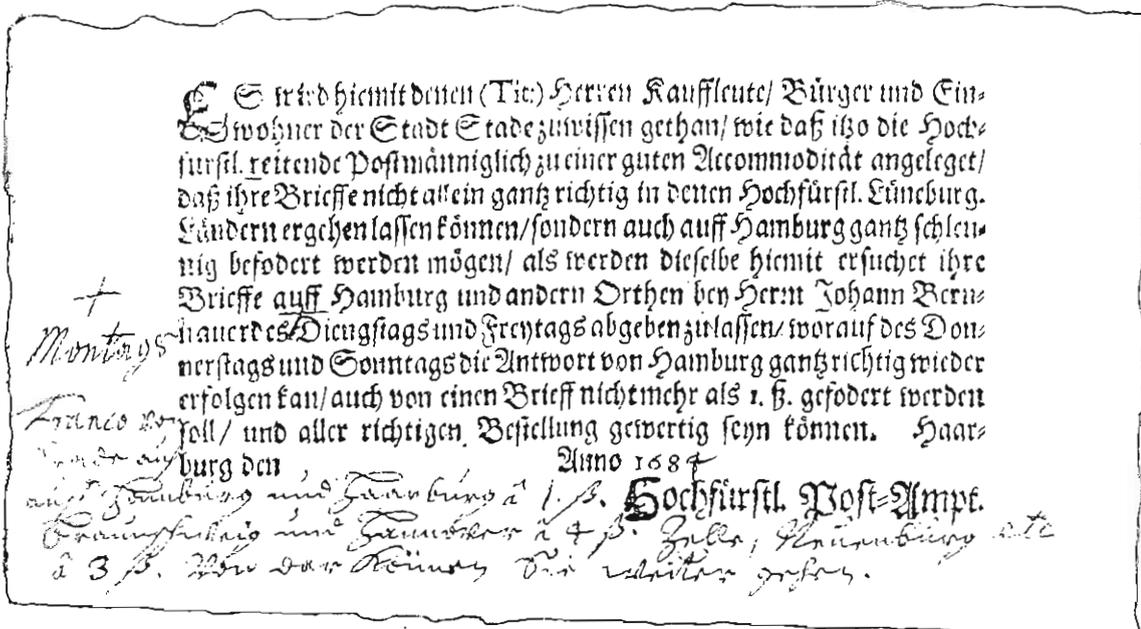
Königl: Majest: zu Schweden
Posthaus zu Stade.

Abb. 32: Bekanntmachung zur Einführung der Fahrpost von Stade über Achim nach Hamburg bzw. Bremen vom 17. Mai 1684. Aufgrund der Belehnung vom 15. Mai 1683 verwaltete der Freiherr von Platen das schwedische Postwesen im Namen Seiner »Königl. Majestät zu Schweden«.

Vorlage: Niedersächsisches Staatsarchiv Wolfenbüttel. Signatur: 2 Alt 10259. Pag. 335

Abb. 31:
Bekanntmachung
aus Harburg aus
dem Jahre 1684

Vorlage:
Niedersächsisches
Staatsarchiv
Wolfenbüttel.
Signatur: 2 Alt 10259,
Pag. 336



In einem Erlaß gab der Generalgouverneur Henrik Horn »unterm Königl. Regierungs-Insiegel« am 11. Dezember 1683 der Bevölkerung bekannt, daß die Reitpost Stade–Harburg ab sofort zweimal wöchentlich verkehren würde. Gleichzeitig setzte von Platen als Postverwalter in Stade Johann Bernauer (Bernawern) ein. Die Briefe konnten auf dem neu errichteten »Königl. Post-Haus auffm Sande« eingeliefert werden (Abbildung 30) ²⁶⁹. Dadurch wurde dem braunschweigisch-lüneburgischen Landespostwesen eine noch größere Bedeutung verschafft. In Bremen–Verden galt jetzt auch die Postordnung von Braunschweig–Lüneburg aus dem Jahre 1682. Platen hatte die Post des Königshauses und der Regierung in Stockholm sowie der Gouvernementsregierung in Stade kostenlos zu befördern.

Die 1683 eingerichtete Reitpost zwischen Hamburg, Hannover und Braunschweig erhielt Anschluß nach Stade ²⁷⁰; die Bekanntmachung aus Harburg zeigt die Abbildung 31. Die Einrichtung einer neuen Fahrpost, die ²⁷¹ »zu mehrer Commodität der Reisenden eine ordinari fahrende Post von Stade aus angeleget, welche zu Achem auff die Fürstl. Braunschw. Lüneburgische Post einfällt«, verkündete Platen durch eine Bekanntmachung vom 17. Mai 1684 (Abbildung 32). In Achim stießen die Reisenden auf den Postkurs, den der Fürstl. Braunschweig–Lüneburgische Postkommissar Johann Henrich Bremer auf der Strecke von Bremen, über Achim, Langwedel und Verden nach Celle betrieb.

Am 17. Februar 1684 erhielt der kaiserliche Gesandte am schwedischen Hof, Graf von Berka, eine »Ordre« von Kaiser Leopold aus Wien. Darin hieß es ²⁷²: »Der General-Erbpostmeister Eugen Alexander von Thurn und Taxis habe sich bei ihm beklagt, daß der Freiherr von Platen, gegen die kaiserliche Verfügung verstoßend, eine Post sowohl im Gebiet des Kurfürstentums Braunschweig–Lüneburg als auch im Bistum Osnabrück eingerichtet hätte«. Der Kaiser protestierte dagegen, daß von Platen nun auch noch die Konzession für die Herzogtümer Bremen und Verden »sich von der schwedischen Krone erschlichen« habe. Der Kaiser bestand auf seinem Reservat des Postregals für das ganze Reichsgebiet und begründete: »1570 hat bereits Kaiser Maximilian von den Ständen dieses Recht zugebilligt bekommen. Auf dem Reichstag in Regensburg 1641 sei Kaiser Ferdinand von den Reichsständen dann noch einmal das Postregal für das ganze Reichsgebiet übertragen worden«.

Im Herbst 1686 versucht Kurtzrock vergeblich, in Hamburg und Bremen die Schließung der dortigen Postämter von Braunschweig–Lüneburg zu erreichen. Auch Schweden verweigerte den Widerruf der Bestellung von Platens zum Generalpostverwalter der schwedischen Herzogtümer Bremen–Verden und trat in einem Schreiben an den Kaiser vom 16. Februar 1689 für Braunschweig–Lüneburg ein ²⁷³.

Johann Bernauer blieb bis zum Jahre 1689 Postverwalter in Stade. Dann bestimmte von Platen den Postmeister Christian Rudolf Meyer, der bis 1713 das Postamt verwaltete. Die Abbildung 33 zeigt das »Schwedische Postenverzeichnis« von 1692.

Johann Henrich Bremer war als Fuhrunternehmer erfolgreich. Als »Chur- und Fürstlich Braunschweig–Lüneburger Post-Commissarius in Bremen« erhielt er von der schwedischen Regierung im Jahre 1694 eine Konzession für eine Fahrpost von Bremen über Ottersberg, Rotenburg, Tostedt nach Harburg ²⁷⁴.

Verzeichniß der Königl. Schwedischen Posten und Boten / wie dieselben in Hamburg / Stade und Bremen / kommen und abreisen.

Schwed. Hamburger Post.

Die Königl. Schwedische ordinaire Post / gehet von Hamburg ab / Dienstag Abends präcise um 9. Uhr / und kommt am Freytag Morgens um 2. Uhr / zummünd bringt (weil sie mehrentheils reitet) nichts als Briefe mit sich.

Die extraordinaire fahrende Post aber / über Wismar / Pommeren und Pdsidt / gehet Freytags Abends um 4. Uhr ab / (des Winters noch ehender) kommt des und bringen allerhand Briefe / die über Hamburg an andere Orte gehen / oder von ferne her kommen.

Alle Montag und Donnerstag Abends gehen über Hornburg auch Briefe nach Hamburg und ferner hin.

Alle Dienstag und Freytag Morgens kommen über Hornburg Briefe von Bremen / Amsterdam und ferner her.

Alle Dienstag und Freytag Abends gehen über Hornburg Briefe auf Bremen / Hessa / Weistphalen / Holland / etc.

Alle Mittwoch und Sonnabend frühe / kommen über Hornburg Briefe von Hamburg und ferner her.

Zwischen Stade und Hamburg / so lange offen Wasser / gehet täglich ein sehr Schiff hin / und ein kommt her.

Stader fahrende Post.

Alle folgende Posten gehen ab und kommen zu Stade an / aufm Vierde-Markt im Königl. Post-Hause zum güldenen Anker / woselbst die Herrn Passagiers vor eynen eysen Tisch an folgende Orter / wie auch Briefe und Paqueten können fortgeschafft werden.

Sonnabends und Mittwochens Mittags um 11. Uhr gehet die fahrende Post auf Zeven / Ottersberg / Alchem / Bremen / Winden / Dñaabrud und Münster.

NB. Zu Alchem scheiden sie sich / und gehen die Herrn Passagiers auf Werden und Eckel / woselbst sie die Posten wiederumb scheiden / und gehet die eine auf Zell / Braunschweig / Leipzig / Nürnberg. Die andere recta auf Hannover / Cassel und Frankfurt.

Freytags und Montags Morgens gegen 6. oder 7. Uhr kommen sie von obgedachte Orter wieder in Stade an.

NB. Und dienen denen Herrn Passagiers zur Nachricht / Herrn Passagiers derselben sich auf Dñaabrud und daß sie mit den sehr Schiffen im Sommer über / gleich Münster bedienen.

nach Glückstadt und Hamburg / und des Winters über zu Wagen auf Haarburg und Hamburg können gebracht werden.

Stader Canklen- und Stadt-Boten.

Alle Montag und Donnerstag Abends reiset ein Königl. Canklen-Bote / und auch der ordinaire Stadt-Bote gen Hamburg / und kommen wieder in Stade.

Alle Dienstag und Donnerstag Abends gehen über Hornburg auch Briefe nach Hamburg und ferner hin.

Alle Dienstag und Freytag Morgens kommen über Hornburg Briefe von Bremen / Amsterdam und ferner her.

Alle Dienstag und Freytag Abends gehen über Hornburg Briefe auf Bremen / Hessa / Weistphalen / Holland / etc.

Alle Mittwoch und Sonnabend frühe / kommen über Hornburg Briefe von Hamburg und ferner her.

Zwischen Stade und Hamburg / so lange offen Wasser / gehet täglich ein sehr Schiff hin / und ein kommt her.

Bremer fahrende Post.

Alle folgende Posten gehen ab / und kommen an zu Bremen auf den Dohms-Hofe zur güldene Traube.

Die Zeller / Braunschv. und Leipziger fahrende Post gehet ab 2. mahl in der Woche / als Sonntag und Donnerstag Morgens um 7. Uhr. Kommt an Sonntag und Donnerstag Abends.

Die Hannov. und so auch Cassel und Frankfurt. fahrende Post gehet gleichfalls Sonnt. und Donnerst. Morgens ab um 7. Uhr. Kommt an Sonnt. und Donnerst. Abends.

Die Stader und so auch Hamburg / Glückstadt und deren Orten fahrende Post gehet auch Sonntags und Donnerstags Morgens ab um 7. Uhr. Kommt an Sonntags und Donnerstags Abends.

Die Winder fahrende Post gehet Montags und Donnerstags Mittag um 11. Uhr präcise ab / und können die

Abb. 33:
»Schwedisches Postenverzeichnis« für Hamburg, Stade und Bremen aus dem Jahre 1692

Abb. 34 (unten):
Auszug aus dem Meilenzeiger vom 29. August 1696

Ihr. Königl. Majest. zu Schweden, in Dero Herzogthümern Bremen und Verden verordnet GENERAL-GOUVERNEUR und Regierung.

Dennach man aus denen vielfältig einkommenden Querelen nicht ohne sonderbares Mißvergnügen vernemen müssen / wie deß weil auch als indemische Personen welche ihrer Obrigkeit halber durch und in diesen Herzogthümern zu reisen haben / ein und andern Ortes die indemische Wagen und Pferde nicht so fort erlangen können / sondern damit zu ihrem großen Verdruss und Nachtheil lange aufgehalten / und so zu dem nach noch terrachraht werden wollen / in Beschaffung der Wagen-Führer über die Gebühr / und ganz unbilllich abgegriffen werden / Und Wie das aus obblühender Obrigkeitlichen Amtes Pflicht billig dahin ansehen haben / daß dergleichen Unordnung / so viel unruet möglich / abgeschafft / und vohüret werden möge / Als haben Wir / mit dem dabey anzuwenden Urtheil ab zu befehlen / höchst-nöthig erachtet / darunter ein geöffnet Reglement zu verordnen / wie nicht allein die Wagen-Führer von einem Orte zum andern abgerechelt / sondern auch was für eine jedwede Meile so viel in dem Marsch als um der Post / im Sommer und Winters Zeit an geben werden soll / allermaßen es dann damit so gehalten werden soll / wie folget:

- I. In den Süderstüb bis zum ersten Abrechelung soll für jedes Pferd 10. fl. und also für ein Wagen mit zwey Pferden 20. fl. und so weiter für jedes Pferd 10. fl. für jede Meile gegeben werden.
 - II. In den Aelchen und Dörfern aber wird auf der Geit für jedes Pferd Winter und Sommer 2. fl. und also für ein Wagen mit zwey Pferden 16. fl. und so weiter für jedes Pferd 8. fl. gegeben.
 - III. In der Markschreyde des Winters als vom 1. Octobr. bis 1. April für jedes Pferd 10. fl. und also für ein Wagen mit zwey Pferden 20. fl. und so weiter für jedes Pferd 10. fl. gegeben.
 - IV. Solan die Postwagen und Abrechelungen der Führer von einem Orte zum andern.
- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Über die Elbe auff dem Francke nach Verden. <ul style="list-style-type: none"> 1. Von Francke bis Burchstede 10 2. Von Burchstede bis Saterhude 10 3. Von Saterhude bis Hötterhude 10 4. Von Hötterhude bis Verden 10 2. Vom Francke nach Zeven und Bremen. <ul style="list-style-type: none"> 1. Von Francke bis Burchstede 10 2. Von Burchstede bis Zeven 10 3. Von Zeven bis Ottersberg 10 4. Von Ottersberg bis Bremen über das Eyer Moor 10 3. Vom Francke oder Burchstede bis Bremerörde. <ul style="list-style-type: none"> 1. Von Francke bis Burchstede 10 2. Von Burchstede bis Bremerörde 10 3. Von Bremerörde bis Stade 10 | <ol style="list-style-type: none"> 18. Von Stade nach Freyburg und Neuhausen durch das Land: Kebbings. <ul style="list-style-type: none"> 1. Von Stade bis Drochtersen 2 2. Von Drochtersen bis Freyburg oder Orquart 2 3. Von Orquart bis Neuhausen 2 4. Von Stade nach Neuhausen 2 20. Von Bremerörde nach Bremen. <ul style="list-style-type: none"> 1. Von Bremerörde bis Saterhude 10 2. Von Saterhude bis Neu Krug oder Hamburg / welche die Pferde hergeben müssen 10 3. Von Neu Krug bis Saterhude / woselbst die Rittershude die Pferde hergeben müssen / falls man nicht solten ratthen können 10 4. Von Saterhude bis Bremen 10 21. Von Bremerörde nach Bramstedt und Osterode. |
|---|---|

Einlage: H. Roessner: »Postgeschichtliches aus den Herzogthümern Bremen und Verden zur Schwedenzeit«, Seite 53. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1964, Seite 47-53.

Unter dem 29. August 1696 veröffentlichte die Regierung in Stade einen Meilenzeiger, was pro Meile sowohl in der Marsch als auch auf der Geest in Sommer- und Winterzeiten zu zahlen ist. (Abbildung 34, Auszug). Mit Verordnung vom 29. August 1699 erfolgte die Festlegung der Tarife für das Mieten von Wagen und Pferden auf Strecken, die nicht durch die Post bedient wurden. Ab dem Jahre 1706 bestand eine direkte Verbindung von Stade über Bremervörde nach Bremen.

6.6 Zwietracht in der Postpolitik zwischen Kurhannover und Braunschweig-Wolfenbüttel: 1692–1705

Nach dem kurzzeitigen »Wackeln« von 1686/87 (Seite 77) war Braunschweig-Wolfenbüttel spätestens 1689 zum *Harten Kern* zurückgekehrt und hatte offensichtlich sogar die Initiative im Kampf gegen die Reichspost an sich gezogen. Ehe der Hof zu Wolfenbüttel 1692 endgültig die gemeinsame Front verließ, muß es unter seiner Regie heiße Diskussionen zwischen den regierenden Herzögen gegeben haben, mit dem Ziel, alle fremden Posten der eigenen Landespost anzugliedern. An den Rand eines Schreibens von Herzog Georg Wilhelm aus Celle vom 21. August 1696, in dem dieser die beiden Regenten Rudolf August und Anton Ulrich in Wolfenbüttel zu überzeugen versuchte, zukünftig wieder gemeinsam gegen den Versuch des Reichshofrats (der den Landesfürsten das Postregal zu entziehen suchte) vorzugehen, hat Rudolf August vermerkt²⁷⁵: »Unterdeß aber ein jeder in Seinem Lande d. Z. regelmäßig *jus postarum* der Billigkeit nach erhalten und würde hierüber ganz kein Disput gewesen sein, wenn man damalen [wohl 1689] mein treuherzig Rath folgen wolle, wie ich gern gestehe, daß man die 3 Posten – die Kayserliche, die Churbrandenburgische und unsere Posten – **unter einen Hut** gebracht; auch wäre es damahls [1689] Zeit gewesen, wie der Lübecksche Kayserl. Postmeister abgesandt war, sich mit Platen zu vergleichen«. Auf jeden Fall überwog bis zum Jahre 1692 die gemeinsame Haltung gegen die Reichspost.

Als regierender Herzog der Fürstentümer Calenberg-Göttingen und Grubenhagen und evangelischer Bischof von Osnabrück nahm Ernst August seit 1680 im ganzen Heiligen Römischen Reich eine einzigartige Stellung ein. Seine dynastische Sonderstellung als Bischof-Herzog und seine staatsmännische Überlegenheit hatten ihm schnell die Führung des Hauses in der Außenpolitik gesichert. Durch die Anwartschaft auf das Fürstentum Lüneburg war er berufen, entweder selbst oder in seinen Nachkommen ein wirklich großes Machtgebiet zu besitzen, neben dem das Fürstentum Wolfenbüttel – an sich schon das kleinste unter den drei welfischen Ländern – ohne jede Hoffnung auf künftige Vergrößerung förmlich verschwand; ganz abgesehen vom Bistum Osnabrück, für dessen Besitz – wenn auch nur auf Zeit – ebenfalls ausschließlich Ernst August und seine Leibeserben in Betracht kamen. Nach heftigen Auseinandersetzungen mit den anderen Linien von Braunschweig-Lüneburg hatte er zum 1. Juli 1683 das Erstgeburtsrecht für das Haus Calenberg-Göttingen eingeführt. Seit dieser Zeit strebte er auch danach, für sich und sein Haus die Kurwürde zu erlangen.

Braunschweig-Wolfenbüttel war in die Opposition gedrängt worden und fürchtete schon um seinen weiteren Bestand: Am 21. April 1692 war es zum Abschluß eines »*Articulus secretus zu dem Defensivbündnis Kurbrandenburgs mit Braunschweig-Wolfenbüttel*« gekommen²⁷⁶. Die Wolfenbüttler Fürsten – Rudolf August und Anton Ulrich, die seit 1684 gemeinsam regierten, – begannen daher eine Politik zu betreiben, die sich mehr und mehr gegen die Vormachtstellung des Hofes in Hannover richtete. Unter der Führung von Braunschweig-Wolfenbüttel hatte eine Fürstenopposition mit allen nur erdenklichen Mitteln die neunte Kur durch Ernst August hintertrieben. Und obwohl in der Vergangenheit der Postkrieg unvermindert weitergegangen war, hatte Kaiser Leopold I. am 19. Dezember 1692 dem Fürstentum Calenberg-Göttingen die neunte Kurwürde verliehen. Um sich in der Postpolitik abzugrenzen, mußte Braunschweig-Wolfenbüttel im Postkrieg den Wünschen von Kaiser und Taxis schrittweise entgegenkommen; – natürlich unter Wahrung des eigenen Postregals.

Als der taxissche Posthalter in Göttingen – Daniel Hünermund – ernstlich erkrankt war, hatte die Regierung in Celle am 29. Oktober 1692 den vorsorglichen Antrag gestellt, im Todesfall keinen taxisschen Nachfolger mehr zu dulden; – doch dieser erholte sich wieder²⁷⁷. Dagegen starb Hilmar Deichmann am 27. Juli 1693 in Braunschweig²⁷⁸. Die Frage des Besitzrechtes des Braunschweiger

Postamts war damit plötzlich wieder aktuell geworden. Aufgrund einer vom Reichs-General-Erb-Postmeister Eugen Alexander von Thurn und Taxis erhaltenen Expektanz, welcher die Herzöge Rudolf August und Anton Ulrich »ihre besondere landesherrliche Protektion, Assistenz und Manutenez« versprochen hatten²⁷⁹, wurde der fürstliche Intendant und Drost Johann Peter von Lautensack zum neuen Reichspostmeister in Braunschweig (RPM 1693–1719) ernannt. Dennoch wurden am 30. Juli 1693 durch Befehl des »Herzogs Ernst August zu Braunschweig-Lüneburg, des Heil. Römischen Reiches Churfürst, Bischof zu Osnabrück« sämtliche kaiserlich-taxisschen Postämter und Posten im **Land Braunschweig-Lüneburg** aufgehoben. Der Reichspostkurs Münden-Braunschweig wurde von der Landespost Braunschweig-Lüneburg – dem Hof zu Celle – in Besitz genommen²⁸⁰. Ein Ratsprotokoll berichtet über entsprechende Maßnahmen und einen öffentlichen Aushang in der Stadt Göttingen. Obwohl Taxis wieder verhandeln ließ, blieb es bei dem Verbot des Reichspostkurses von Kassel über Münden, Göttingen, Northeim, Echte und Seesen nach Braunschweig, der nun das Land umgehen mußte. Als Ersatz wurde die landesherrliche Reitpost Münden-Braunschweig über Dransfeld-Göttingen-Harste verlegt. Daneben lief auf der Strecke auch noch eine landeseigene Fahrpost²⁸¹.

Über die Haltung von Braunschweig-Wolfenbüttel hatte Kaiser Leopold am 22. September 1693 sein »gnädigstes Wohlgefallen« bezeugt: »daß ihre Liebden zu Conservirung Unsers höchsten Reichs-Post-Regalis ihres hohen Orts [Braunschweig] sich so rühmlich angenommen, und [...] Unsern [...] neu installirten Postmeister Joh. Peter Lautensack zu manuteneziren sich erkläret« hätten²⁸².

Mit Verordnungen vom 26. November durch Herzog Georg Wilhelm (Anlage 28) sowie 19. Dezember 1693 der Geheimkanzlei in Hannover²⁸³ trat (mindestens) für die Gebiete von Lüneburg-Celle sowie Kurhannover bei den Extraposten eine Teuerung ein, die bis Ende August 1694 dauern sollte. Um 1690/95 erweiterte Anthon Johann Hinüber seinen Posthof vor dem Stadttor von Hannover.

In Kurhannover und Lüneburg-Celle ging der harte Kurs gegen die Reichspost weiter^{283a}. Der starrköpfige Reichspostmeister Daniel Hünermund wollte die Aufhebung seines Reichspostamts in Göttingen nicht akzeptieren. Er vertraute auf die Macht des Kaisers. Er reiste nach Braunschweig und bot dem Postmeister Lautensack seine Dienste an, falls ihm Ersatz für die von Hannover zu erwartende Strafe von 100 Reichstalern garantiert würde. Der Hamburger Reichspostmeister Vrintz übersandte ihm und seinem Schwager, dem Reichsposthalter Schalley in Münden, die taxissche Zusage unter dem 2. Juni 1694. Doch schon bald wurde ermittelt, daß ein von Lautensack abgefertigter Postillion mit einem Felleisen der Reichspost in Kurhannover »eingedrungen« war, mit Hünermunds Pferden nach Münden geritten war und dort das Felleisen an den früheren Posthalter Schalley abgegeben hatte, von wo es weiter nach Kassel befördert worden war.

Aufgrund des fürstlichen Verbotes vom 30. Juli 1693 wurde Daniel Hünermund am 25. Juli 1694 unter Anklage gestellt. Obwohl der Reichspostmeister Engelkind aus Lübeck beim Grafen von Platen in Hannover und beim Rat der Stadt Göttingen intervenierte, wurde Hünermund am 10. August 1694 zu einer Gefängnisstrafe von 14 Tagen verurteilt. Da Taxis seine Zusage nicht hielt und weil Hünermund die Strafe nicht zahlen konnte, mußte er sie absitzen.

Der Angriff der Reichspost auf das Gebiet von Kurhannover und Lüneburg-Celle war damit wieder einmal abgeschlagen. Dafür tobte ab Herbst 1693 der Kampf um das Postregal mit Braunschweig-Lüneburg erneut beim Reichshofrat in Wien; – nur daß sich dieser Zorn jetzt nicht mehr gegen Braunschweig-Wolfenbüttel richtete.

Mit der Anerkennung von Johann Peter Lautensack als neuen Reichspostmeister zu Braunschweig hatte das Haus Braunschweig-Wolfenbüttel einen wichtigen Teil seines Postprivilegs verloren und der gemeinsamen Sache erheblich geschadet. Offensichtlich hat Braunschweig-Wolfenbüttel dem neuen Reichspostmeister um Mitte/Ende 1694 sogar gestattet, eine **Fahrpost** Braunschweig-Kassel anzulegen. Zu deren Beschleunigung ging diese (wohl ab Anfang 1695) von Braunschweig über Gebhardshagen, Lutter a. B., Seesen, Staufenburg, durchs kurmainzische Eichsfeld (Duderstadt) nach Kassel. Als der kurmainzische Amtmann den Durchzug der Post nicht gestatten wollte, schrieben die

beiden Regenten von Braunschweig-Wolfenbüttel an die kurmainzische Regierung, die daraufhin diese Postfahrt »nicht allein zu verstaten, sondern ihr auch alle dienstliche Beförderung gern widerfahren zu lassen« versprach²⁸⁴. Auch die Reichspostämter Holzminden und Eschershausen dürften 1694/95 eingerichtet worden sein. Daraus folgt ganz deutlich, daß sich Braunschweig-Wolfenbüttel aus der gemeinsamen Postpolitik verabschiedet hatte. Und hier liegt auch die Ursache, daß sich in Braunschweig-Wolfenbüttel die kaiserliche Reichspost noch bis zum 1. Juli 1790 halten konnte.

Braunschweig-Wolfenbüttel hat ab diesem Zeitpunkt eine etwas kaiserfreundlichere Postpolitik betrieben, die in der Duldung der Reichspost auf ihrem Gebiet zum Ausdruck kam. Daher konnte das Angebot des Kaisers an den Grafen von Platen aus dem Jahre 1689 – das noch für alle drei regierende Höfe von Braunschweig-Lüneburg gegolten hatte – in dieser Form nicht mehr aufrecht erhalten werden. In einem scharfen Edikt vom 4. Februar 1696 zog Kaiser Leopold dieses Angebot zurück und befahl dem Grafen unter Androhung einer Strafe von 40 Mark lötligen Goldes und Kassierung seines Grafentitels, die Postverwaltung niederzulegen und die taxisschen Reichsposten wie früher zuzulassen. Kurfürst Ernst August und Herzog Georg Wilhelm waren jedoch nicht bereit, sich von ihrem Postprivileg etwas abringen zu lassen²⁸⁵. Die »Platensche Post« galt zwischenzeitlich als die wichtigste und am besten organisierte Verkehrsanstalt im Nordwesten Deutschlands.

Noch im Jahre 1696 hat die »**Fürstlich Post in Braunschweig-Wolfenbüttel**« den nördlichen Teil des 1693 eingerichteten Postkurses Braunschweig–Göttingen–Münden übernommen²⁸⁶. Ob das Landespostwesen damit bereits zweigeteilt war, oder ob es nur um die Übertragung gewisser Kompetenzen (Aufsicht über diesen Teilbereich ?) ging, sei dahingestellt. Auf jeden Fall gab es Tendenzen, die auf eine Teilung hinausliefen.

Nach dem Tode des Reichspostmeisters Reinhard Lose in Celle im Jahre 1697 wollte dessen Witwe kraft einer taxisschen Urkunde das Postwesen fortsetzen; auch der Reichspostmeister Engelkind aus Lübeck suchte deren Neubestallung durchzusetzen. Nach kurzer Verhandlung wurde jedoch durch Dekret von Herzog Georg Wilhelm vom 1. Oktober 1697 das taxissche Postkontor »kraft landesfürstlicher Hoheit« aufgehoben und dessen Postexpedition mit der landesfürstlichen Poststation vereinigt. Alle kaiserlichen Erlasse und Gutachten des Reichshofratkollegs blieben ohne Erfolg.

Kurfürst Ernst August war am 23. Januar 1698 gestorben. Sein Sohn und Nachfolger – Kurfürst Georg Ludwig – war seit 1682 mit seiner Kusine Sophie Dorothea (Tochter von Herzog Georg Wilhelm vom Hof in Celle) verheiratet. Auch wenn deren Ehe unglücklich verlief, so herrschte zwischen den beiden Höfen doch ein gutes Einvernehmen.

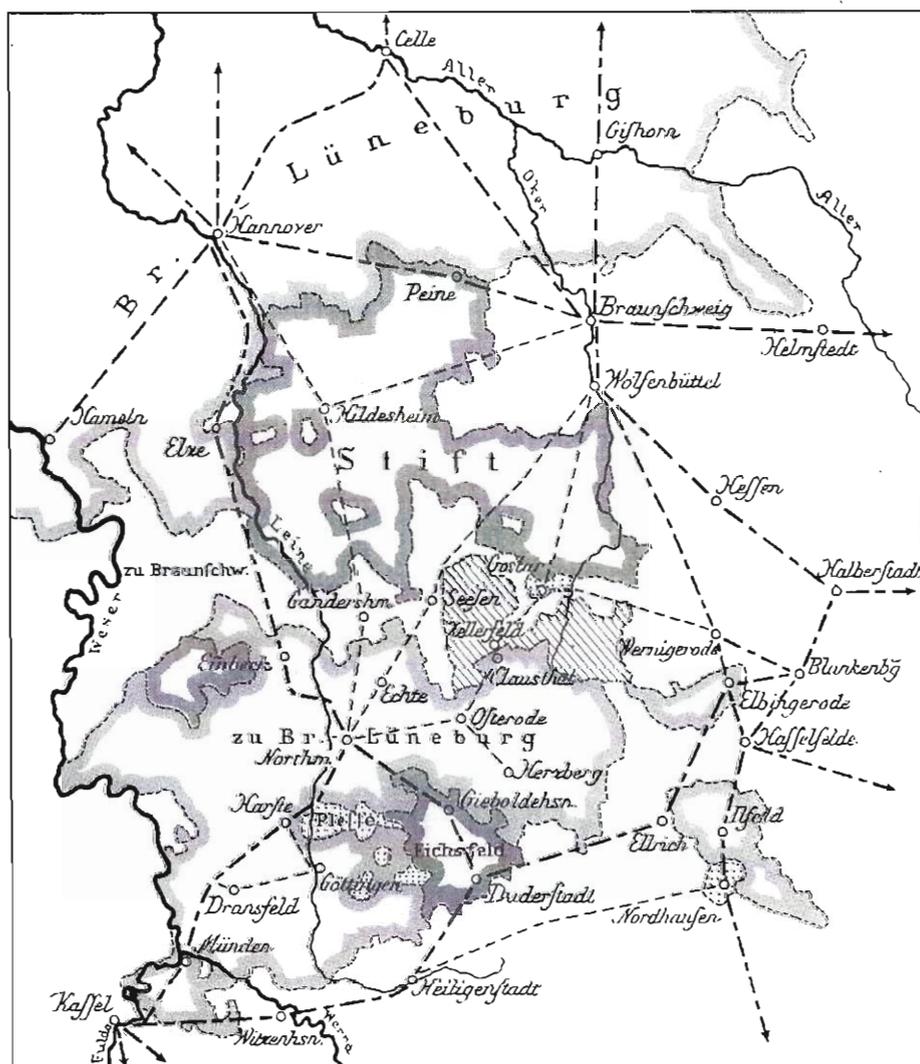
Besonders in Krisen- und Kriegszeiten war der Getreidepreis hoch. Dies zog in der Regel auch eine Erhöhung der Fahrposttaxen nach sich. So wurde am 22. bzw. 26. September 1698 bei den Fahrposten in Kurhannover und Lüneburg-Celle die Taxe für Personen und Pakete vorübergehend um $\frac{1}{6}$ erhöht; auf jeden Taler wurden 6 Gutegroschen mehr genommen.

Als am 15. Juni 1698 der Fürst von Thurn und Taxis die »**Herzöge von Braunschweig-Lüneburg**« um Unterstützung bat, um die Post von Regensburg (anstatt über Kassel) zukünftig über Erfurt zu leiten, wurde das Projekt vom Hof in Braunschweig-Wolfenbüttel bereitwillig unterstützt. Dadurch konnte ab Anfang August 1698 die Reichspost auf der Strecke von Nürnberg über Bamberg, Coburg, Erfurt, Mühlhausen und Duderstadt nach Braunschweig (und weiter nach Hamburg) eine Reitpost betreiben. Die Post, die bisher am Dienstagnachmittag in Braunschweig angekommen war, traf jetzt bereits am Montagmorgen ein.

Herzogtum Sachsen-Lauenburg: Die wichtigen Verkehrswege von Hamburg nach Mecklenburg, Schwedisch-Pommern und Preußen kreuzten sich im Herzogtum Lauenburg mit denen von Lübeck nach Lüneburg. Bereits seit 1647 verkehrte eine **Botenpost** (Fahrpost ?) von Lüneburg über Artlenburg und Berkenthin nach Lübeck²⁸⁷. Auf Veranlassung des kaiserlichen Reichspostmeisters Engelkind in Lübeck hatte Herzog Julius Franz von Sachsen-Lauenburg im März/April 1681 die Lübecker Boten aufgegriffen, deren Pferde beschlagnahmt und die Briefe der Reichspost (in Lüneburg ?) übergeben. Doch als den Herzog das kaiserliche Dankschreiben für dessen »*geschäftlichen Eifer in*

Erhaltung des Kayserl. Postregals« erreichte, war der Herzog durch den Einfluß (vermutlich von Herzog Georg Wilhelm) von Braunschweig-Lüneburg bereits zum Anhänger der Landesposten konvertiert. Herzog Julius Franz gestattete den Lübecker Boten bereits wieder den Durchzug durch sein Herzogtum²⁸⁸ und am 22. Juli 1682 erließ er für sein **Land Hadeln** (Otterndorf / Abb. 17) eine eigene **Postordnung**²⁸⁹. Falls dazu die von Braunschweig-Lüneburg als Muster gedient haben sollte, dann dürfte er damit sogar eine eigene Landespost etabliert haben; – vermutlich »als Testlauf« für sein gesamtes Herzogtum. Doch dann hat Schweden 1684 eine Postlinie von Hamburg über Ratzeburg nach Schwedisch-Pommern (Stralsund–Stockholm) eingerichtet und ab 1685 lief die »Reitende Mecklenburger Post« von Schwerin über Ratzeburg nach Hamburg. Das Herzogtum Lauenburg war jetzt von fremden Landesposten durchzogen, die alle ihre Privilegien erhalten hatten. War damit eine eigene Landespost für Herzog Julius Franz überflüssig geworden?

Am 29. September 1689 war Herzog Julis Franz von Sachsen-Lauenburg (* 1641) ohne männliche Leibeserben gestorben. Sein Herzogtum (mit dem *Land Hadeln*) wurde zum Streitobjekt zwischen verschiedenen norddeutschen Ländern. Herzog Georg Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg-Celle, der die Gebiete für das gesamt-welfische Haus besetzt hatte, konnte sich in der Auseinandersetzung behaupten und die Herrschaftsgebiete 1702 übernehmen. In Analogie zu der Vorgehensweise im Bistum Osnabrück, hätte das General-Erb-Postmeisteramt des Grafen von Platen auf diese Gebiete erweitert werden können. Falls dies nicht geschah, dann dürften die bereits erteilten Privilegien, die der neue Landesherr Georg Wilhelm nach der Besitznahme bestätigt hatte, daran gehindert haben²⁹⁰. Aber auf Veranlassung des neuen Landesherrn wurde die bisher von Lüneburg nach Lübeck über Artlenburg und Berkenthin verkehrende Fahrpost nun über Mölln und Fredeburg geleitet. Da der Regierungssitz in Ratzeburg nicht von dieser »Lüneburger Postlinie« berührt wurde, ließ die Regierung ihre Postsachen von Fredeburg (Christopherschenke) abholen²⁹¹.



Die Verteuerung der Extra-posten in Kurhannover sowie Lüneburg-Celle von September 1698 wurde mit Verfügung vom 30. Dezember 1700 wieder aufgehoben (Anlage 29).

Die Postkurse im südlichen Kurfürstentum Hannover, um 1700, zeigt die Abbildung 35.

Abb. 35: Die postalischen Verhältnisse im Göttinger Raum, um 1700.

- Kommunion
- Kannover-Braunschweig
- Fahr- u. reuende Posten
- Fahrposten
- Reitposten

Maßstab 1 : 1 125 000
 0 1 2 3 Meilen (1 M. = 7,5 km)

Vorlage: Alfred Batke: »Die ersten 100 Jahre Postgeschichte in Göttingen und im Göttinger Raum«, Seite 45. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1961.

Herzog Rudolf August und Anton Ulrich von Braunschweig-Wolfenbüttel erklären gegenüber Johann Peter von Lautensack am 8. August 1701 für sich und ihre Erben, daß das kaiserliche Reichspostwesen in der Stadt Braunschweig so lange in dem bisherigen Stand bleiben solle, bis beide dortigen Postämter durch eine geeignete Person vereinigt, kombiniert und verwaltet werden können. Gleichzeitig erhielt dessen Sohn – Rudolf August von Lautensack – eine Expektanz²⁹².

In **Bremen** war der Stadtpostmeister Hermann Baring am 16. März 1699 gestorben. Sein Nachfolger wurde Diedrich Risselmann. Von seinem Vorgänger übernahm er neben dem Stadtpostamt auch die Beförderung der Briefpost für Braunschweig-Lüneburg und Kurbrandenburg. Daraufhin erging unter dem 7. Februar 1702 ein Pönalmandat des Kaisers an den Bremer Bürgermeister und Rat, dem bald drei weitere folgten. Als der preußische König energisch beim Kaiser intervenierte, blieben alle vier Mandate unvollstreckt. Am 4. Juli 1702 benachrichtigte Risselmann den Bremer Rat, daß ein kurhannoverscher Sekretär das »Postkontor« der Fahrpost von Johann Henrich Bremers einem gewissen Claus Wilhelm Studtmann übertragen habe. Der Rat verfügte, dem Platenschen Postschreiber Studtmann alle Amtshandlungen zu verbieten. Weder Platen noch ein Schreiben von Herzog Georg Wilhelm vermochten daran etwas zu ändern. Der Bremer Rat verhandelte. Der sie wenig zufriedenstellende Kompromiß besagte: *»daß Studtmann [Bremer] Bürger werde, daß er sich sine exceptione ulla foro unserer Herren unterwerfen, daß Bremer Postcommissarius wie vorher bleiben sollte, daß toties quoties eine Veränderung bey der fahrenden Post vorfiel, ein Bremer Bürger sollte committirt werden, der sich das Bürgerrecht erwürbe«*.

Da Risselmann dem Platen wiederholt die Pacht schuldig geblieben war, wurde im Spätsommer 1702 die braunschweig-lüneburgische Reitpost (Briefpost) dem Bremer Stadtpostamt abgenommen und dem kaiserlichen Reichspostamt in Bremen übertragen. Ein diplomatischer Schachzug, der Platen finanziell kaum belastete, der dem Bremer Rat aber willkommen sein mußte, und auch Platen half, beim Kaiser und Taxis wieder Pluspunkte zu sammeln²⁹³. Mit dem Reichspostmeister in Bremen – Theobald Vrints von Treuenfeld – schloß Platen einen Vergleich, wonach beide sich zur gegenseitigen Zusammenarbeit verpflichteten²⁹⁴. Nachdem die Reichspostordnung vom 17. Oktober 1698 auch das Fahrpostwesen zu einem Annex der kaiserlichen Reichspost erklärt hatte, wurde die Reitpost Nürnberg–Braunschweig–Hamburg im Jahre 1702 in eine »Extra-Fahrpost« umgewandelt. Möglicherweise muß aber dem Prädikat »Extra« gar keine praktische – sondern nur eine politische oder genehmigungsrechtliche – Bedeutung zukommen, denn der Fahrplan (Anlage 30) vermittelt ganz den Eindruck, daß diese Fahrpost durchaus fahrplanmäßig (eben »ordinari«) verkehrte²⁹⁵.

Mit dem Tod des Hildesheimer Postmeisters Bagen von Ehrenfeld waren im Jahre 1702 auch dort friedlichere Zeiten angebrochen. Jedenfalls war der neue Reichspostmeister Nagell viel kompromißbereiter als sein Vorgänger.

Postkurs Leipzig – Braunschweig – Holland: Auf Vorschlag des Grafen von Platen an den kur-sächsischen Oberpostmeister Kees vom 16. Dezember 1703 wurde *»zu besserer Einrichtung des Holländischen Post-Kurses [...] die Route hinkünftig über Nienburg«* geführt. In dem Schreiben heißt es weiter: *»daß dieser Cours über Nienburg sofort nach dem Neujahr seinen Anfang nehmen soll, [...] die allda [Leipzig] abgehende Holländische bishero auf Bremen couvertirte Briefe hinkünftig an die Schatz-Rätin und Postmeisterin Teuten zu Nienburg zu adressieren [sei. ...] Ich versichere, daß an richtiger und schleuniger Beförderung der Correspondenz und was zur Fortsetzung guter Verständnisse mit dem Herrn Ober-Postmeister und dasigem Ober-Postamt [Leipzig] ersprießlich sein kann, daran nichts ermangeln, sondern alle mögliche Sorge zu solchem Ende angewandt werden solle. Was sonst die Post aus diesen Landen nach Bremen anreicht, behält dieselbe ihren alten Cours und bleibt damit in vorigem Stande, weshalb [...] die Briefe so von da [Leipzig] auf Bremen gehen, in ein sonderliches Paket zu schlagen, damit selbige von Zelle ab dahin spedirt werden könne«*. Für den Transport der Briefpakete gestand Kursachsen dem Grafen jährlich 100 Taler zu. Ab Neujahr 1704 wurde für die Reitpost Hamburg–Amsterdam die Abzweigung von Tostedt nach Nienburg zurückverlegt. Über Sulingen wurde in Wildeshausen der Anschluß an den bisherigen Kurs wieder erreicht (Anlage 31). Bremen ging das Transitporto verloren und es konnte mit dieser Reitpost

nicht mehr unmittelbar in Verbindung treten; aber der Briefverkehr für Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel mit Holland, England, Frankreich, Spanien und Portugal wurde erheblich beschleunigt. Dagegen behielt die Fahrpost nach Amsterdam ihren bisherigen Kurs bei, so daß Bremens Briefverkehr nach Holland nur langsamer vonstatten ging. Bremen hat sich gegen diese Neuerungen heftig gewehrt und beim Kurfürsten Georg Wilhelm in Hannover und Herzog Georg Ludwig in Celle Einspruch erhoben; geholfen hat es aber nicht²⁹⁶. Der Hof in Wolfenbüttel scheint schon gar nicht mehr gefragt worden zu sein.

Am 7. Oktober 1704 berichtete Lautensack an Herzog Anton Ulrich, daß diese »Extra-Post« von Erfurt über Frankenhausen und Blankenburg nach Braunschweig »seit gestern« ihren Kurs von Erfurt über Langensalza, Mühlhausen und Duderstadt nehme. Nunmehr gingen die Reichspostbriefe, anstatt bisher einmal, wöchentlich zweimal – nämlich montags und freitags – in Braunschweig ein. Und die Briefe nach Weimar, Arnstadt, Gotha, Eisenach und ganz Thüringen würden dort anstatt am dritten Tage nun schon am zweiten Tage eintreffen²⁹⁷. Die Zwietracht im Hause Braunschweig-Lüneburg wurde von der kaiserlichen Reichspost gezielt ausgenutzt, um die Gräben zu vertiefen.

Wahlkapitulation von 1705: Kaiser Leopold I. war am 5. Mai 1705 gestorben; ihm folgte sein ältester Sohn: **Kaiser Joseph I.** (1705–1711). Bei den Verhandlungen zu dessen Wahl zum Römisch-Deutschen König (und zukünftigen Kaiser) im Jahre 1690, mußte der immer noch unerledigte Artikel vom »Postwesen im Reich« erneut verhandelt werden. Von den Reichsfürsten wurde dem kurfürstlichen Wahlkollegium ein Gutachten vorgelegt²⁹⁸. Der Landeshoheit geschehe Eintrag durch die Anlegung der Taxisschen Posten, welche unter dem Schutze und der Autorität eines ausländischen, in Brüssel ansässigen Grafen, ihr eigenes Wesen hätten und gleichsam einen Staat im Staate bildeten. Wie die Stände wiederholt beantragt hatten, sollte der Graf Taxis zur Bekleidung eines Reichsamtes und zur Erwerbung des Reichspostlehens nicht befähigt sein, weil er das »Reichsindignat« nicht besäße, und der Kaiser – nach Inhalt der Wahlkapitulation – Reichsämtler nur mit geborenen Deutschen besetzen sollte. Der Vorschlag für den Artikel der Wahlkapitulation sah vor²⁹⁹:

»Der Kaiser will keineswegs gestatten, daß den Kurfürsten, Fürsten, und Ständen in ihren Ländern der Posten halber gemachten oder noch zu machenden Verordnungen ein Eintrag, Beschwerde oder Verhinderung zugefügt, oder ihnen Postmeister, Postverwalter oder Posthalter wider ihren Willen aufgedrungen werden, wie er denn auch keine Prozesse, Mandate, Decrete oder Inhibitiones dawider erkennen noch ergehen lassen will, sondern es sollen diesfalls die Stände des Reiches bei ihren von Alters her zustehenden Rechten, Freiheiten, Territorialgerechtigkeit, Hoheit, Gebrauch, Besitz und zum Theil deswegen vor[an]gegangenen Verträgen unbeeinträchtigt gelassen werden«.

Bestimmter ging es nicht; der ganze Komplex der Postrechte war hier den Reichsständen zugeschrieben. Unmöglich konnte der zukünftige Kaiser dem zustimmen. Da die geistlichen Stände auf der Seite des Kaisers waren, so vermochten die weltlichen Stände nicht, sich durchzusetzen. So kam in die Wahlkapitulation schließlich nur die Gewährleistung des Briefgeheimnisses; daß der Kaiser nicht gestatten wolle, daß den Reichsständen in ihren Ländern, wo kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht seien, Personen angestellt würden, welche nicht Reichsuntertanen seien, und deren Treue man nicht versichert sei; daß der Kaiser dem General-Reichs-Erb-Postmeister anhalten wolle, seine Posten wohl zu versehen, die Briefe gegen billiges Postgeld zu befördern und zu keinen ferneren Klagen Anlaß zu geben. Aus der vorangegangenen Wahlkapitulation war die Bestimmung beibehalten worden, daß der Kaiser das General-Reichs-Ober-Post-Amt allenthalben in seinem Esse [Bestand] erhalten wolle. – Doch damit zurück zu Braunschweig-Lüneburg.

7 Auseinanderentwicklung im Postwesen zwischen Kurhannover und Braunschweig–Wolfenbüttel (1705–1736)

Getragen von der gemeinsamen Abstammung, der Einheit des Hauses, dem gemeinsamen Wappen, Titel und Besitz war in Celle am 3. Dezember 1610 der Hausvertrag über die Unteilbarkeit des Fürstentums Braunschweig-Lüneburg mit der Senioratsverfassung zustande gekommen. Trotz der erheblichen Differenzen, begann mit dem »Celler Vergleich« vom 22. April 1703 Braunschweig-

Wolfenbüttel das hannoversche Primogeniturgeresetz, die hannoversche Kurwürde und den Besitz des Herzogtums Lauenburg nach und nach anzuerkennen. Platen hatte sich dabei Verdienste erworben. Kurfürst Georg Ludwig belehnte 1704 den Reichsgrafen von Platen mit der Grafschaft Hallermund, die ihm zwar Titel und Sitz auf der westfälischen Grafenbank, aber weder Besitz noch Herrschaftsrechte einbrachte.

Der Graf von Platen Hallermund wandelte 1705 das Frachtfuhrwerk Braunschweig–Wolfenbüttel–Goslar–Clausthal in eine ordentliche Post um, die mittwochs und sonnabends von Braunschweig abfuhr. In Clausthal bestand Anschluß an eine Fahrpost nach Osterode. Vom 6. Mai 1705 datiert das Patent von Kurfürst Georg Ludwig über die Vorschriften der Zensur; siehe Anlage 32.

Herzog Rudolf August von Braunschweig-Wolfenbüttel war am 26. Januar 1704 gestorben; seitdem regierte dort Anton Ulrich als Alleinherrscher. Als am 28. August 1705 der Celler Herzog Georg Wilhelm ohne männliche Erben zu hinterlassen starb, war dessen Linie ausgestorben. Das Herzogtum Celle-Lüneburg mit den Provinzen Lauenburg und Hadeln fiel an das Kurfürstentum Hannover. Damit existierten nur noch zwei Linien:

- das **Kurhaus Hannover** – Kurfürstentum Braunschweig-Lüneburg – mit Kurfürst Georg Ludwig
- sowie das **Fürstliche Haus Braunschweig-Wolfenbüttel** mit Herzog Anton Ulrich.

In zwei weiteren Verträgen vom 17. Januar 1706 wurden die restlichen Streitigkeiten über die Kurwürde, das Herzogtum Lauenburg, Amt Campen usw. beigelegt.

Obwohl das General-Erb-Postmeisteramt in Hannover auch weiterhin bestand, scheint im Frühjahr 1706 auch formal eine Trennung der Postanstalten der beiden Höfe nach dem Territorialprinzip stattgefunden zu haben: in eine

- »*Kurfürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Post*« und eine
- »*Fürstlich Braunschweig-Lüneburgische Post*« als Privatpost im Besitz der Familie Henneberg.

Für diese Annahme spricht, daß Braunschweig-Wolfenbüttel **spätestens** ab April 1706 eine eigene »*Post-Kammer*« unter dem Braunschweiger »*Post-Cammer-Schreiber*« Heinrich Georg Henneberg besaß und begann, eine Privatpost zu privilegieren. So war es ab etwa Mitte 1706 in Hamburg mit einem eigenen Postkontor für seine private Küchenpost vertreten (siehe Kapitel 7.2). Ein gemeinsames Handeln im Interesse des Postwesens fand ab Mitte 1706 nicht mehr oder kaum noch statt; vermutlich nur noch bei Amtshandlungen gegenüber den Nachbarländern. Der »*Ayd vor die Postmeister*« – dem Gelöbnis, auf die Entrichtung des »*Licents*« [Abgabe] von einkommenden Postsendungen zu achten (Anlage 33) –, datiert vom 6. August 1707. Solche »*Licent-Verpflichtungen*« auf den Kurfürsten Georg Ludwig erfolgten auf breitester Basis unter dem 6. August 1707 und dienten möglicherweise auch dazu, um eine sichere, territoriale und dienstliche Abgrenzung gegenüber Braunschweig-Wolfenbüttel herbeizuführen. Eine Landesverordnung vom 13. August 1707 gegen das »*Neben-Postiren*« bildete den Abschluß³⁰⁰.

Im Oktober 1708 fiel Studtmann beim Bremer Rat unangenehm auf, weil er ein Postsiegel verwendete, »*darinnen er ein Pferd sehen lassen mit der niehmals erhörten noch gebrauchten umbschrift 'Br.-Lüneb. Post-Ambt in Bremen'*«. Der Bremer Rat protestierte und bat um Abstellung³⁰¹. Dieses Postamt ist Kurhannover zuzurechnen. Durch Edikt (der Regierung in Wolfenbüttel?) vom 3. Dezember 1708 wurde ab 1. Januar 1709 eine regelmäßige Briefpostbeförderung durch reitende Boten zwischen Wolfenbüttel über Immendorf, Lutter, Seesen, Gandersheim, Greene, Eschershausen nach Holzminden eingeführt³⁰².

7.1 Die Landespost unter Ernst August und Georg Ludwig Graf von Platen Hallermund (1709–1735)³⁰³

Bereits am 24. Januar 1709 war Franz Ernst Graf von Platen Hallermund gestorben. Das Postlehen mit Titel, Rechten und Pflichten war auf dessen Sohn, den Kurbraunschweig-Lüneburgischen Geheimen Rat – Ernst August Graf von Platen Hallermund (* 1674) – übergegangen.

Anfang 1709 war auch der Bremer Postmeister Diedrich Risselmann gestorben. Claus Wilhelm Studtmann bewarb sich beim Bremer Rat um die freigewordene Stelle; wobei er versprach, sich dafür einsetzen zu wollen, daß Bremen wieder an die Reitpost Hamburg–Amsterdam angeschlossen werde und das Stadtpostamt wieder mit der Besorgung der braunschweig-lüneburgischen Briefpost betraut werde. Der Rat verhandelte mit Ernst August Graf von Platen Hallermund. Daraufhin entstand ein braunschweig-lüneburgisches Postkontor in Bremen, das, mit dem bremischen Stadtpostamt vereinigt, unter der Leitung des Postmeisters Studtmann gestellt wurde. Er war sofort Bremer Bürger geworden und wurde am 31. August 1709 als bremischer Postmeister verpflichtet³⁰⁴.

Anthön Johann Hinüber verlegte 1710 das Postamt vor dem Stadttor in einen Neubau in der Innenstadt (Schmiedestraße 17) von Hannover, so daß Fahrgäste nun auch dort Quartier nehmen konnten. Der Hof forcierte die Herausbildung der Landeshauptstadt zum Landesverkehrszentrum. Hannover verzeichnete zu dieser Zeit pro Woche 8 fahrende und 7 reitende Posten, von denen die Mehrzahl zweimal ankam und abging; lediglich der Kurs nach Frankfurt wurde nur einmal, dagegen der nach Hildesheim dreimal bedient³⁰⁵:

	Abfahrt / Abgang:	Rückkehr nach Hannover:
1. Fahrpost: Hannover–Einbeck–Northeim–Münden– –Kassel–Gießen–Frankfurt	Mo. 6 ^h morgens	} im Sommer: Di. abends im Winter: Do. abends
2. Fahrpost: Hannover–Hameln–Rinteln	Fr. 7 ^h morgens	
3. Fahrpost: Hannover–Hildesheim	Mo., Di. und Fr. 10 ^h	Di. und Fr. abends
4. Reitpost: Hannover–Einbeck–Kassel–Gießen–Frankfurt	Mo. und Fr. 9 ^h	Mo. und Di., Fr. abends
5. Reitpost: Hannover–Nienburg–Osnabrück–Münster	Mo. 4 ^h und Fr. 7 ^h	Di. und Fr. um 5 ^h
6. Fahrpost: Hannover–Braunschweig–Goslar–Leipzig	Mo. 4 ^h und Fr. 7 ^h	Mo. und Fr. um 7 ^h früh
7. Reitpost: Hannover–Celle–Lüneburg–Stade–Mecklenburg	Di. und Fr. 7 ^h	Do. und Sa. früh
8. Reitpost: Hannover–Celle–Lüneburg–Stade–Mecklenburg	Di. und Fr. 2 ^h	Mo. und Fr. um 10 ^h
9. Reitpost: Hannover–Nienburg–Wildeshausen–Holland	Di. und Fr. 7 ^h	Mo. und Fr. früh
10. Reitpost: Hannover–Bremen–Delmenhorst–Emden	Di. und Fr. 7 ^h	Mo. und Fr. früh
11. Fahrpost: Hannover–Celle–Lüneburg–Hamburg	Di. und Fr. 9 ^h	Mo. und Fr. mit Toröffnung
12. Fahrpost: Hannover–Hademstorf–Verden–Bremen	Mi. und Sa. 10 ^h	Mo. und Fr. abends
13. Fahrpost: Hannover–Celle	So. und Do. 8 ^h	Mi. und Sa. abends
14. Fahrpost: Hannover–Nienburg–Osnabrück–Amsterdam	So. und Do. 9 ^h	Di. und Fr.
15. Reitpost: Hannover–Halberstadt–Halle–Preußen	So. 10 ^h u. Do. 6 ^h m.	Di. und Fr. morgens
16. Reitpost: Hannover–Braunschweig–Quedlinburg–Leipzig	So. und Do. 4 ^h ab.	Di., Fr. und Sa. morgens

Am 22. Februar 1712 erging an Celle eine Erinnerung an das Verbot zum Nebenpostieren³⁰⁶.

Wahlkapitulation von 1711: Kaiser Joseph I. war am 17. April 1711 gestorben. Es folgte ihm sein Bruder **Karl VI.** (r. 1711–1740). Häberlins »*Pragmatische Geschichte der neuesten Kaiserlichen Wahlkapitulation* ...«, erschienen in Leipzig 1792³⁰⁷, bemerkt dazu, es sei außer über den 14. Artikel »über keinen mehr und eifriger unterhandelt worden, als über den gegenwärtigen [Artikel 29, vom Post- und Botenwesen]«. Verhandelt wurde 1711 auch, wonach »insonderheit verboten seyn [sollte], daß in und durch Kurfürsten, Fürsten und Stände Landen und Gebieth, zu Abbruch der Territorial-Hoheit und Rechten, [...] von dem Erb-General-Reichs-Postamt, einigen Post-Kutschen und Calesch, oder Fuhrwerk [...] unter dem Schein einer Dependenz [Abhängigkeit] vom verliehenen Postwesen oder andern dergleichen Gerechtsame fürterhin angerichtet werde, und was zumahlen einige Zeit hero de facto neuerlich beschehen, solle so fort abgeschafft, und dergleichen Eingriff ferners nicht unternommen werden«. Verhandelt wurde viel; Einigkeit aber nicht erzielt. So nahm man schließlich zu dem diplomatischen Universalmittel seine Zuflucht: zur Aufrechterhaltung des Status quo. In die neue Wahlkapitulation wurde die Fassung von Joseph I. aus dem Jahre 1705 aufgenommen, jedoch mit dem Zusatz: »der Kaiser solle und wolle auf diesen Artikel, das Postwesen belangend, nur insofern halten und halten lassen, bis von Reichswegen ein anderes beliebt werden möchte«. Damit war das Provisorium noch stärker hervorgehoben und das kaiserliche Postreservatrecht, auf welches sich die taxische Belehnung stützte, war wieder nicht anerkannt worden. Obwohl Braunschweig-Wolfenbüttel der Reichspost jetzt tolerant gegenüberstand, hatte es auch 1712 wieder seine Landespost verteidigt³⁰⁸. Noch 1712 übernahm Kursachsen sein Postwesen in staatliche Selbstverwaltung.

Der Nordische Krieg (1700–1721) und die Frage der Erbfolge um das Spanische Weltreich dürften den neuen Kaiser so sehr in Anspruch genommen haben, daß der Postkrieg für eine ganze Generation in den Hintergrund getreten ist. England und die Niederlande hatten mit dem Kaiser im »*Haager Konzert*« vom 31. März 1710 für die schwedisch-deutschen Provinzen einen Waffenstillstand geschlossen. Als der schwedische König Karl XII. dagegen Einspruch erhob, wurde der Krieg in Norddeutschland fortgesetzt. Die Dänen eroberten Stade am 7. September 1712 und besetzten das Herzogtum Bremen-Verden. Kurhannover hatte sich dem Krieg gegen Schweden angeschlossen.

Der General-Erb-Postmeister Graf von Platen Hallermund erließ am 24. Januar 1714 eine Bekanntmachung mit einigen neuen Bestimmungen³⁰⁹: Das Porto für Geld- und Wertsachen sollte nicht mehr nach Gewicht, sondern nach dem Quantum – dem Wert der Sendung – entrichtet werden und eine Spezifikation legte fest, wie viele Pferde bei den Extraposten erforderlich sind. Am 26. Juni 1714 bestätigte der Graf dem Johann Georg Ameldung seine Bestallung als Postmeister in Osnabrück.

Nach dem Tod der letzten Stuartkönigin Anna (1. August 1714) hat Kurfürst Georg Ludwig als **König Georg I. von Großbritannien** den britischen Thron bestiegen; im November 1714 ging er nach England. Der General-Erb-Postmeister Ernst August Graf von Platen Hallermund begleitete ihn als Oberstkammerherr nach London, wo er einige Jahre gelebt hat. Die Krönungsmedaille für König Georg I. ist auf Seite 116 abgebildet.

Die allgemeinen Teuerung während der Kriegszeit machte eine erneute Erhöhung der Fahrposttaxe erforderlich. Am 5. September 1714 erging eine Verordnung der Geheimkanzlei in Hannover über die Erhöhung der Taxe für die fahrenden Posten um $\frac{1}{6}$ in den hannoverschen, cellischen und gräflichen Landen (Hoya). Sie galt vermutlich bis zum 15. Mai 1715³¹⁰. Diese Verteuerung wurde offensichtlich nicht für Braunschweig-Wolfenbüttel gültig; da es wohl auch nicht am Krieg beteiligt war.

Bereits im Jahre 1715 erwarb König Georg I. durch Kauf von Schweden das Herzogtum Bremen-Verden für sein Stammland Hannover. Nach dem Lehnsrecht mußte Ernst August Graf von Platen Hallermund in der Folgezeit – einseitig durch den Kurfürsten von Hannover als Rechtsnachfolger in diesem Gebiet – für das Herzogtum Bremen-Verden als General-Erb-Postmeister belehnt bzw. bestätigt worden sein; nachdem seinem Vater dort das erbliche Postregal für das Brief- und Fahrpostwesen bereits seit 1683 kraft schwedischer Belehnung zugestanden hatte³¹¹.

Der Briefverkehr mit England war sprunghaft angestiegen; in einem Monat wurden jetzt mehr Briefe befördert als zuvor im ganzen Jahr^{311a}. Mit Deklaration vom 11./22. Mai 1715 wurden die Postverordnungen vom 8. Januar 1713 und 24. Januar 1714 bezüglich der Portobefreiungen eingeschränkt. Mit der »*Generalitäts-Ordre*« vom 14. April 1716 wurde der Ausdruck »*Kurhannover*« verboten; als korrekt wurde nur »*Kurfürstentum Braunschweig-Lüneburg*« akzeptiert. Innerhalb des Kurfürstentums wurden die Hoheitszeichen geändert. Das Postamt in Bremen sowie das »*Harburger Haus*« in Hamburg, in dem das (kur-) hannoversche Postamt untergebracht war, erhielten ein neues Posthauschild mit der Inschrift »*Königlich Großbritannisches und Churfürstlich Braunschweig-Lüneburger Postamt*«. Gegen dieses fremde Hoheitszeichen erhoben der Bürgermeister und der Rat Hamburgs Einspruch, den die britisch-hannoversche Regierung jedoch mit der Bemerkung zurückwies, daß »*diese indifferente, unpräjudizirliche Sache den commerzirenden und correspondirenten Einwohnern Hamburgs nur zur Bequemlichkeit dienen solle*«. Der Hamburger Senat hütete sich, gegenüber Großbritannien-Hannover Widerspruch zu erheben, denn der hannoversche Nachbarfürst hatte als Georg I. von England eine gewaltige Machtfülle erlangt. Das Postamt in Hamburg wurde zu dieser Zeit noch von dem Postmeister zu Harburg geleitet, während in Hamburg lediglich ein Postschreiber den laufenden Dienst besorgte³¹².

Mit der Verordnung vom 18. Februar 1717 bestimmte der König, daß ein Postillion, der mit ledigen Pferden zurückkehrt, diese nicht frei laufen und weiden lassen dürfe. Die Verordnung der Regierung im Herzogtum Bremen-Verden (Stade) vom 7. Juni 1717 verbot den Einwohnern von Ritterhude, Lesum, Stotel und Osterholz, der Post auf der Strecke zwischen Bremen und Stade mit der Beförderung von Personen, Briefen und Paketen Konkurrenz zu machen³¹³.

Der Krieg, sein Aufenthalt in London – aber auch das geringe Interesse des Amtsinhabers – haben wohl keine großen Möglichkeiten zur Verbesserung im Postwesen zugelassen. Ernst August Graf von Platen Hallermund hatte große Geldbeträge – vor allem in Paris – verpraßt. Schließlich war dadurch sogar das Gefüge seines Postwesens stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Dienststellen wurden an Meistbietende verpachtet; die Pacht war im voraus zu bezahlen. So wird verständlich, wenn viele Postbeamte danach trachteten, aus den Posteinnahmen möglichst schnell auch wieder Vorteile zum eigenen Nutzen zu erzielen. Das Patent der Geheimen Räte in Hannover vom 11. Mai 1725 beklagt solche Mißstände: Damit die Postbediensteten nicht eigenmächtig ein erhöhtes Porto fordern können, sollte die »Taxa« in den Poststationen ausgehängt werden. Ab dem 21. März 1727 mußten die Postämter auch unfrankierte Sendungen annehmen; aber für Sendungen deren Annahme verweigert wurde, hatte der Absender das doppelte Porto zu bezahlen³¹⁴.

Sr. Hochwollgebr. Herr von Hencken haben vor die
 Frantzösische Gazette und Supplement bis Johanni 1723
 auff Rechnung Zahlen laßen Sieben Thaler —
 Hameln den Jan. 1723
 Königl. und Churf. Postamt.

Abb. 36: Handschriftlicher Zeitungsschein. Der Text lautet: »Sr. Hochwollgebr. Herr von Hencken haben vor die Frantzösische Gazette und Supplement bis Johanni 1723 auff Rechnung Zahlen laßen Sieben Thaler — Hameln den ... Jan. 1723 Königl. und Churf. Postamt«

Vorlage: Wilfried Koneciding: »Die Postmeister-Zeitungsscheine von Hannover«, Seite 1 und 19 Hannover 1997

Das Tit. v. Hofrath v. Wrisberg Excellenz
 die erhaltenen Zeitungsgelder vor die Hartem-
 mer — Avisen, vom 1 July 1731
 bis den 1 Jan: 1732 mit 2 Rthl. 12 Gr. in
 avance richtig bezahlet, wird hiedurch quitirend bescheiniget.
 Hannover den 19 July 1731
 Königl. Groß-Britannisches
 und Churf. Fürstl. Braunschweig-
 Lüneburgisches Post-Amt.

Abb. 37: Einer der frühesten Vordrucke für Zeitungsscheine von Hannover

Die Abbildungen 36 und 37 zeigen Zeitungsscheine aus den Jahren 1723 und 1731. Sie gehören zu den ältesten Belegen dieser Art. Die Amtsunterschrift belegt, daß das Postwesen zweigeteilt war. Allerdings ist zu bedenken, daß der Postmeister in Hameln sich kurz halten wollte. Dieses Argument gilt jedoch nicht für den vorgedruckten Schein von 1731. Die Abbildung 38 zeigt dagegen einen »Stunden-Zettel vor [für] die reitende Posten von Braunschweig auf Wildeshausen & vice versa« vom 19. November 1726. Der Vordruck stammt aus den 1710er Jahren. Da das Platensche General-Erb-Postmeisteramt immer noch bestand, ist die Amtsunterschrift zwar umständlich – aber korrekt:

»Königl. Groß-Britannien, auch Chur- und Fürstl. Braunschweig-Lüneburgisches General-Post-Ambt.«

Stunden-Zettel.

Vor die reitende Posten von Braunschweig auf Wildeshausen & vice versa.

Eigentwärtige des Durchlaucht. Haußes Braunschweig-Lüneburg reitende Post nach Wildeshausen / woran so wohl wegen der gnädigsten Herrschafft / als anderer Correspondentz in- und aus Holland / zum höchsten gelegen / werden die Postmeister und Posthalter auf solcher Route befehlet / schleunigst und in der hierin gefestten Zeit fortführen zu lassen / auch die Ankunfft und Abgang dabey richtig zu verzeichnen / und wo die Post nicht zu bestimmter Zeit einlaufft und abgeheth / die Ursache dabey zu fügen / und dieses Zettel an das General-Post-Ambt sofort zurück zu schicken.

Königl. Groß-Britann. auch Chur- und Fürstl. Braunschw. Lüneb. General-Post-Ambt.

Zu Braunschweig ist abzufertigen Dienstag und Frentag Nachmittags um 2. Uhr.
Abgangen den 19 Nov. Abum 3 Uhr / mit sich führend

Horst, gr. Chur. Brühl, Celle
Horst, gr. Chur. Brühl, Nienburg

Zu Obhof ist einzulangen um 5. Uhr.
Ist ankommen um 7. Uhr. und so fort wieder abfertig

Zu Zelle ist einzulangen um 8. Uhr / und wieder abzufertigen um halb 9. Uhr.
Ist ankommen um Uhr /
Und abgefertiget um Uhr /

Abb. 38: »Stunden-Zettel vor die reitende Posten von Braunschweig auf Wildeshausen & vice versa« vom 19. November 1726; hier noch mit der vollständigen Amtsbezeichnung. Auf jeden Fall handelt es sich um den Aufbrauch eines alten Formulars.

Der Stundenzettel wurde ausgestellt für:
»1 versiegelten Beutel p[ar] Celle [sowie] 1 versiegelten Leder-Beutel nach Nienburg.«
Der Postreiter erreichte Ohof mit 2 Stunden Verspätung »... und [ist] sofort wieder abgeritten«.

Vorlage: Besold, Horst: »100 Jahre Oberpostdirektion Braunschweig: 1868–1968«, Seite 54. Hrsg. Oberpostdirektion Braunschweig, 1968.

Ernst August Graf von Platen Hallermund war 1726 gestorben. Dessen Sohn und Amtsnachfolger – Georg Ludwig Graf von Platen Hallermund (* 1704) – wurde während seiner Minderjährigkeit durch den Geheimen Sekretär Jahns vertreten, der als Inspektor bestellt worden war. In der unter dem 9. August 1682 erfolgten Hauptkonzession war u.a. bestimmt worden, daß in einem solchen Fall ein Inspektor bestellt werden solle, der das General-Erb-Postmeisteramt verwaltet. König Georg I. hatte diese Interimsinspektion dem Geheimen Sekretär Jahns verliehen, nach dessen Anweisung der hannoversche Kommissar Voigt die Korrespondenz zwischen dem hannoverschen und den in- und ausländischen Postämtern unterhalten sollte. Dabei war auch darauf zu achten, »daß bey denen Post-Ämtern und Comploirs alles ordentlich zugehen und alle dabei etwa zu besorgenden Eingriffe vermieden werden mögen«. Das wurde dem jungen Grafen von Platen Hallermund, seinem Vormund (dem Klostersekretär Gravemeier) und den in braunschweig-lüneburgischen Landen bestellten Postmeistern und Postverwaltern zur Beachtung unter dem 25. November 1726 mitgeteilt. Dem Grafen stand es frei, abgelaufene oder noch ablaufende Kontrakte mit den Postmeistern zu erneuern und abzuschließen; dabei war aber besonders darauf zu achten, daß durch übermäßige Steigerung der Pachtgelder nicht Grund zu unbefugten Nötigungen gegeben, das Publikum nicht beschwert, auch nicht verfügt oder gestattet werde, was der Hauptkonzession zuwiderlaufe³¹⁵. Die Farbtafel (Anlage 33a) zeigt die drei Generationen der General-Erbpostmeister sowie deren Wappen³¹⁶.

**Ihrer Königl. Majestät von Groß-Britannien/
und Churfürstl. Durchlauchtigkeit zu Braunschweig und Lüne-
burg u. z. Wir / zur Regierung der Herzogtümer Bremen und Verden/
verordnet Geheimter Rath und Regierung. Rath.**

Nachdem es / zur Aufnahme des allgemeinen Commerciä ersprießlich/
dabeneben zur guten Bequemlichkeit der Reisenden diensam/geach-
tet worden/ daß das Generä Post-Ämt eine fahrende Post /zwischen
Stade und Harburg / stat der bisherigen reitenden / anlegte/ und
derselben Einrichtung dergestalt geschehen ist / daß sie / vom Anfang des be-
vorstehenden Monats Novembris, des Mittewochen und Sonnabends / um den Abend/ zu Har-
burg / ab-über Hildesheude und Horneburg / an die- und/ selbiges Tages/ die Mittewoch und den
Sonnabend/ Mittags zu 12. Uhr präcise, von hier wochentlich gehen und/eben so geschwinde/ wie die
bisher reitende Post /expedit werden soll/ zu welchem Ende/ die Passagers, Kallereyen und Briefe/
1. Stunde vorher/im Post-Hause sich einzufinden haben und zu liefern seynd : So wird solches /
zur männiglichen Wißenschaft / hiemit kund gemacht anbey/ Samens Ihrer Kön. Majest. und
Churfürstl. Durchl. Anser aller gnädigsten Herrn/ Hero Großen/ Grafen/ Raths Männern und
übrigen Bedienten auch anderen Gerichts- Einhabern / Magistraten in den Städten/und den Unter-
tannen dieses Landes hiedurch befohlen/berette Amtshülfe/ nöthigen Falls/ der obgemeldten Post-
Fuhre/ gleich anderen Königlich fahrenden Posten/ zu leisten/ annehffällfertigkeit und Beforde-
rung ihr zu bezeigen. Es ist dieses/gewöhnlicher Artien/zu affigirten Begeben/ Stade/ den 29. Octob. 1728.



[F. von Staffhorst E.] von Bardenflecht S. von der Lieth

Abb. 39: Einrichtung einer Fahrpost Harburg–Stade von 1728

Vorfage: A. v. Lenthe: Hannover... Postanstalten und Poststempel
Nachdruck: Hannover 1971

Provinz Hadeln^{317; 318}: Am 3. November 1690 war eine Verordnung ergangen, »daß [die] aus dem Lande [Hadeln] gehende Postgüter noch weiter versteuert werden müssen«. Die Verordnung vom 2. Dezember 1698 rügte, »daß nicht allemal die Post wöchentlich zweymal abgehen dürfe«. Am 10. September 1711 erging durch Kurhannover eine »Postordnung für das Land Hadeln«.

Mit Patent vom 1. Mai 1731 von Kaiser Karl VI., daß »die Stände und Unterthanen im Lande Hadeln, den König von Großbritannien als Besitzer des Herzogthums Lüneburg, für ihren Herrn erkennen und gehorsam folgen« sollen, ging dort die Übergangsperiode dem Ende entgegen. Die Bekanntmachung des Grafen von Metsch über die bevorstehende offizielle Übergabe des Landes an Kurhannover datiert vom 7. Juli, die der »Citation zur Huldigung« vom 25. Juli 1731. Theoretisch hätte jetzt wohl die Möglichkeit bestanden, das Lehen für den General-Erb-Postmeister Georg Ludwig von Platen Hallermund auf die Provinz Hadeln auszudehnen. Darüber ist aber nichts bekannt geworden.

König Georg I. und Kurfürst von Hannover war bereits am 22. Juni 1727 gestorben. Ihm war auf dem englischen Königsthron sein Sohn Georg II., zugleich auch Kurfürst von Hannover, gefolgt. Bereits am 8. Juli 1727 erging dessen Verordnung zwecks Anbringung neuer Wappen. Mit Verordnung vom 29. Oktober 1728 wurde eine neue Fahrpost Harburg–Stade eingerichtet (Abbildung 39) und am 10. November 1728 eine fahrende Post von Bremen über Hoya nach Nienburg (Anlage 34)³¹⁹.

Osnabrück: Am 3. August 1730 hatte sich der Graf Taxis darüber beschwert, daß der Platensche »fahrende« Postmeister Ameldung in Osnabrück sich mit »colligir-, spedir- und öffentlicher Austragung allerhand briefen und briefpaqueteren« befasse, wodurch der Reichspost großer Nachteil erwachse. In ihrem Antwortschreiben vom 30. September 1730 hoben die bischöflichen Räte hervor, daß Franz Ernst von Platen mit seinem Erbpostamt 1682 auch das Recht erworben habe, reitende und fahrende Posten anzulegen und auch Briefe anzunehmen und zustellen zu lassen. Die Frage, ob und in welchem Umfang die Post ein kaiserliches Reservatrecht ist, sei von bedeutenden Juristen teils bejaht, teils verneint worden. Am 31. März 1731 baten die bischöflichen Räte in Osnabrück den Fürsten Taxis um eine Entscheidung, da der Graf Georg Ludwig von Platen Hallermund dränge und der Lehentag nicht länger hinausgeschoben werden könne^{320; 321}. Natürlich konnte Taxis das Problem auch nicht aus der Welt schaffen und so dürfte die Belehnung im Bistum Osnabrück schließlich erfolgt sein³²².

Von **Kassel** her bestanden 1732 Fahr- und Reitposten nach Minden bzw. Hannover (Anlage 35).

Mit Verordnung vom 21. Januar 1733 bestimmte König Georg II., daß die Postmeister in den Städten statt der Natural-Einquartierung das Service-Geld zu entrichten hätten³²³.

Aber bereits am 17. Oktober 1735 trat Georg Ludwig Graf von Platen Hallermund sein Postlehen an König Georg II. ab (Fortsetzung siehe Kapitel 8).

7.2 Die »Braunschweigische Küchenpost« als Privatpost im Besitz / »Genuß« der Familie Henneberg (1706–1732)³²⁴

Nach der Postordnung von 1682 waren die Braunschweig–Hamburger Boten verpflichtet, an den General-Erb-Postmeister von Platen eine Entschädigung von 100 Taler jährlich zu zahlen. Diese »Recognitions-Gebühr« als Entschädigung für die Duldung war jedoch seit 15 Jahren nicht mehr entrichtet worden. Den hierdurch entstandenen Streit beschloß Herzog Anton Ulrich von Braunschweig-Wolfenbüttel zu beenden. Nach vorheriger Absprache mit dem General-Erb-Postmeister erteilte er am 20. April 1706 seinem Braunschweiger »Post-Cammer-Schreiber« Heinrich Georg Henneberg das Privileg, eine private Fahrpost zwischen Hamburg und Braunschweig (evtl. bis Wolfenbüttel) einzurichten³²⁵. Nach der Verleihungsurkunde vom 26. April 1706 hatte die neue Fahrpost in erster Linie die Hofhaltung zu Wolfenbüttel mit Gegenständen für die Hofküche – als »Herrschaftliche Küchenpost« – zu versorgen und die Briefe des Braunschweiger Hofes zu befördern; aber es durften auch Päckereien, Gelder und Reisende befördert werden (Anlage 36). Am 27. Mai 1706 untersagte Herzog Anton Ulrich der Braunschweiger Botenpost die weitere Ausführung ihrer Botengänge.

Diese mit Genehmigung des General-Erb-Postmeisteramts eingerichtete »private Hofpost« war ein Etikettenschwindel, um sie am Rande der Legalität neben der Platenschen Lehens- und Gesamtpost von Braunschweig-Lüneburg noch placieren zu können. Die Familie Henneberg wurde der kleine, braunschweig-wolfenbüttelsche Gegenpol zu den Grafen von Platen Hallermund.

Am 17. September 1706 erkannten Henneberg und sein Hamburger Partner Johann Christoph Wolff (Wulff) einen Revers des für das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg zuständigen General-Erb-Postmeisters an und verpflichteten sich, gewisse Auflagen und Einschränkungen einzuhalten und eine jährliche Abgabe von 100 Talern entsprechend der Postordnung von 1682 zu entrichten. Wöchentlich einmal ging die Fahrpost von Braunschweig über Gifhorn, Hankensbüttel, Uelzen, Lüneburg nach Hamburg. In Hamburg – im »*Goldenen Löwen*« in der Deichstraße – entstand eine eigene Postablage; als Post-Commissar amtierte von 1706 bis 1712 Johann Christoph Wolff, der in Personalunion auch für Preußen die Landkutsche nach Berlin abfertigte³²⁶.

Die Regierung von Braunschweig-Wolfenbüttel wollte, daß die Küchenpost als eine Nachfolgeorganisation der *Braunschweiger Boten* anerkannt würde, was rechtlich Vorteile für die Einrichtung von Nebenstellen und Ablagern gebracht hätte. Doch der General-Erb-Postmeister Franz Ernst Graf von Platen Hallermund und die Regierung zu Hannover sahen in ihr eine »fremde Post« und behandelten sie von Anfang an auch entsprechend. In Gifhorn, auf der ersten Poststation von Kurhannover, hatte der Postverwalter Hermann Koch gemäß der Anweisung vom 12. Oktober 1706 die wöchentlich einmal von Braunschweig nach Hamburg und zurück gehende Küchenpost als eine »ausländische Postfuhr« besonders zu überwachen. Selbstverständlich dürfte dies auch für die andere Grenzstation in Haburg gegolten haben. Alle Briefe, die nicht für den Braunschweiger Hof bestimmt waren, mußten zwecks Zustellung an die Landespost abgegeben werden. Auf Beschwerde des Fürsten Taxis und des Grafen von Platen Hallermund wurde Henneberg durch Herzog Anton Ulrich am 16. März 1709 abgemahnt, zukünftig keine portopflichtigen Briefe unter seinem Kuvert als Dienstpost aufzugeben³²⁷. Die Abfertigung der Küchenpost erfolgte in Braunschweig zunächst im (Altstadt-) Rathaus. Sie scheint gute Erträge abgeworfen zu haben, denn bereits im September 1710 kaufte der »*Königl. Spanische Agent Heinrich Henneberg*« das Haus Nr. 84 auf der Gördelingerstraße und ließ es durch den Hofbaumeister Hermann Korb 1711/12 komfortabel umbauen sowie Seiten- und Hintergebäude errichten.

Der 1691 durch Franz Ernst von Platen für die »*Churfürstlich Braunschweig-Lüneburgische Landespost*« eingesetzte Postmeister Johann Wolfgang Pollich (Polich, Pohlig) war 1710 gestorben. Seine Witwe hatte die Expedition weitergeführt, da die Pachtzeit noch nicht abgelaufen war³²⁸. Nach Ablauf der Pacht hatte der Postmeister Heinrich Georg Henneberg – auf wiederholte herzogliche Verwendung³²⁹ – im März 1713 in Braunschweig auch die Pachtung der Platenschen Landespost übernommen und war daraufhin zum »*Fürstlichen Postmeister*« ernannt worden. Die Abfertigung der »*Churfürstlichen Landespost*« wechselte daraufhin ebenfalls in das Haus von Henneberg in die Gördelingerstraße, wo bereits die »*Fürstliche Küchen-Post*« ihr Quartier hatte. Dieses Posthaus zeigt die Abbildung 40.

Seine neue Amtswürde befähigte Henneberg, die Postverbindungen auszubauen. Ob der Versuch vom 25. Oktober 1713, eine zusätzliche – zweimal wöchentliche – Verbindung der Küchenpost zwischen Braunschweig und Gifhorn herzustellen, von Erfolg gekrönt war, ist ungewiß. In aller Stille war in Lüneburg für die Küchenpost ein »*Nebenpostamt*« eingerichtet worden, das der Bürger Schultz – »*Auf dem Sande*« – betrieb. Als die kurfürstliche Regierung in Hannover davon erfuhr, wurden alle Beteiligten zur Einhaltung der vereinbarten Bestimmungen ermahnt. Nachdem dies aber keine Wirkung zeigte, wurde dem Rat der Stadt Lüneburg befohlen, die Küchenpost bei jeder Durchreise von und nach Hamburg anzuhalten und gründlich zu durchsuchen. Alle Sendungen, die nicht an den braunschweigischen Hof gerichtet oder von diesem abgesandt waren, sollten den Wagenmeistern abgenommen und dem »*Churfürstlichen Postamt*« zur Weiterbeförderung übergeben werden³³⁰.

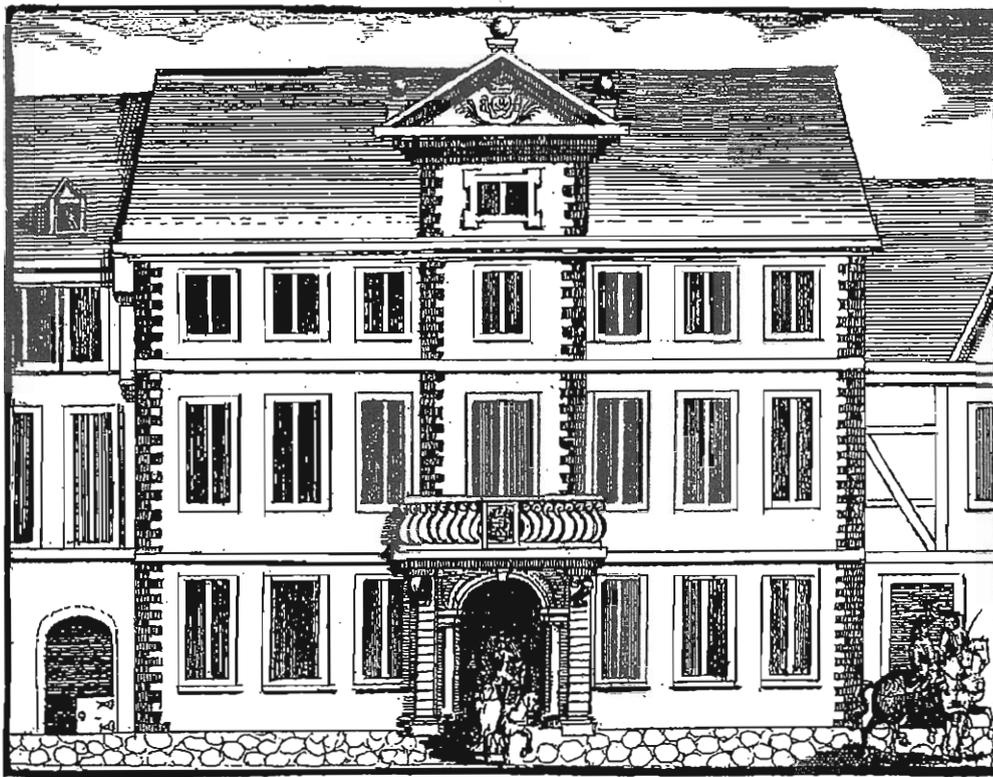


Abb. 40: Posthaus der Küchenpost zu Braunschweig aus dem sog. Kupfer-Kalender von 1718. Heinrich Georg Henneberg hatte das Haus Nr. ass. 84 in der Gördelingerstraße am 11. September 1710 gekauft. Nach dessen Umbau wurde hier auch die »Churfürstl. Braunschweig-Lüneburgische Landespost« abgefertigt. Über dem Eingangsportale ist ein landesfürstliches Posthausschild für die Küchenpost angebracht.

7.3 Das Postwesen im Fürstentum Blankenburg (Harz) zwischen 1714 und 1732

Die älteste Tochter Elisabeth Christine (* 1691) von Herzog Ludwig Rudolf von Braunschweig-Wolfenbüttel hatte 1708 König Karl III. von Spanien – den späteren Kaiser Karl VI. (1711–1740) – geheiratet. Um nun dem zukünftigen Schwiegervater eines deutschen Kaisers auch eine angesehene Stellung zu geben, hatte Kaiser Joseph I. am 1. November 1707 die Grafschaft Blankenburg zu einem freien und reichsunmittelbaren Fürstentum erhoben. Herzog Ludwig Rudolf hatte dort 1714 die Regierung übernommen; gleichzeitig wurde eine kaiserliche Reichspostanstalt errichtet³³¹. Um Blankenburg auch an das überregionale Postnetz anschließen zu können, wurde die Strecke nach Braunschweig ausgebaut. Herzog Ludwig Rudolf versprach im Konferenzprotokoll vom 8. März 1716, die kaiserliche Reichspost Braunschweig–Blankenburg dort³³² »beständig conserviren, mithin keine andere reitende noch fahrende Post durch das Fürstenthum auf solcher Linie gestatten [zu] wollen«. Das Versprechen bezüglich der Fahrpost hielt aber nur bis Juni 1717.

Kursachsen scheint großes Interesse an einem Postkurs Leipzig–Blankenburg–Braunschweig gehabt zu haben, denn das Leipziger Oberpostamt verpflichtete sich im »Blankenburger Rezeß« vom 19. März 1716 zur Unterhaltung der neuen Post auf taxissch-braunschweigischem Gebiet nicht nur jährlich 200 Taler extra zu vergüten, sondern auch dieser Post sämtliche früher mit preußischen Posten über Quedlinburg abgesandten Pakete zuzuführen. Käme Kursachsen dieser Verpflichtung nicht genau nach und würden die Pakete nach und über Braunschweig nicht sämtlich über Blankenburg geleitet, so sollte das taxissche Postamt in Braunschweig noch eine weitere Entschädigung von 100 Talern erhalten. Der Kurs der Leipzig–Braunschweiger Reitpost (Briefpost) führte über Merseburg, Eisleben, Harkerode, Blankenburg und Hessen und wurde mit der kaiserlich-taxisschen Reichspost kombiniert³³³. Nur auf ein Jahr befristet hatte am 24. März 1716 der taxissche Postverwalter Gottfried Schiller zu Blankenburg die Beförderung der Briefpost zwischen Timmenroda und dem Dorf Hessen übernommen³³⁴. Für die restliche Strecke dürfte dann das Reichspostamt zu Braunschweig zuständig gewesen sein.

Am 8. Juni 1717 wurde Heinrich Georg Henneberg in Gemeinschaft mit dem herzoglichen Geheimesekretär Rudolf August Heyland zu Blankenburg die Anlegung einer zweimal wöchentlichen Küchenpost (Fahrpost) zwischen Braunschweig und Blankenburg übertragen. Weitere Einzelheiten enthält die Anlage 37. Als Heinrich Georg Henneberg am (oder kurz vor dem) 19. Dezember 1717 starb, übernahm dessen Witwe – Regina Henneberg – alle Funktionen und leitete sowohl die »Churfürstl. Braunschweig-Lüneburgische Landespost« als auch die beiden »Fürstlichen Küchen-Posten« Braunschweig–Hamburg und Braunschweig–Blankenburg.

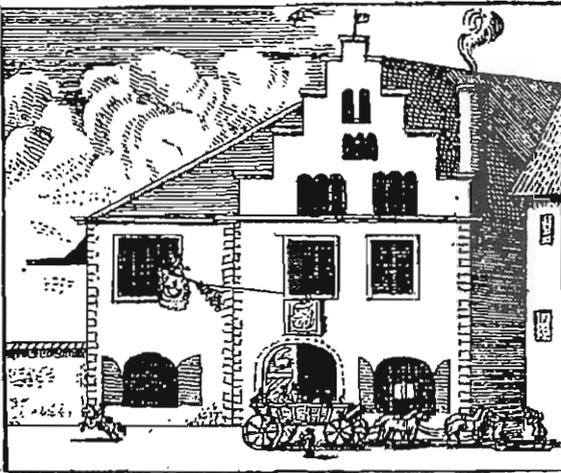


Abb. 41: Nach dem Kupfer-Kalender von 1720 war das Fürstliche Posthaus im Haus Nr. ass. 882 in der Breitenstraße (Nr. 19) untergebracht. Das Haus war weniger vornehm als das der Reichspost bzw. der Küchenpost.

Über der Toreinfahrt hängt ein Posthausschild, das aber keine Einzelheiten erkennen läßt. Das zusätzliche, in die Straße hineinragende Wirtshauschild zeigt einen Postreiter und darunter ein Posthorn. Vor dem Haus hält ein vierspänniger offener Postwagen.

Nach den Grundbuchakten sind als Besitzer des Hauses Nr. ass. 882 in der Breitenstraße angegeben:

- 1725: Intendant, seit 1717 Hofpostmeister Paul Meyer und
- 1735: Hofpostmeister Jürgen Heinrich Schultze (s. Seite 104).

Im Jahre 1719 war der Vertrag mit dem Grafen von Platen Hallermund über die »Fürstliche Postmeisterei« abgelaufen. Regina Henneberg hat bei der Neuverpachtung mitgeboten. Sie wurde aber von Paul Meyer – dem späteren Hofpostmeister – überboten und gab die Verwaltung der »Churfürstl. Braunschweig-Lüneburgische Landespost« ab, die daraufhin 1719/20 auch aus dem Hennebergschen Hause nach der Breitenstraße verlegt wurde (Abbildung 41).

Der »Agentin« Regina Henneberg waren nur die beiden Küchenposten Braunschweig–Hamburg und Braunschweig–Blankenburg verblieben. Durch die letztere war ihr aber ein Verlust von etwa 1500 Talern erwachsen³³⁵, so daß sie wohl froh gewesen sein dürfte, als Ernst August Graf von Platen Hallermund am 2. April 1722 beide Küchenposten pachtete. Damit hatte der General-Erb-Postmeister das Postwesen in Braunschweig-Lüneburg noch einmal geschlossen in seine Abhängigkeit gebracht. Regina Henneberg räumte ihrem »Schwager Westphalen« (Westphal in Blankenburg ?) »oder wem sonst die Administration des Postwesens d.h. der Küchenposten anvertraut wird, beide Comptoirs samt der Passagierstube ein [sowie] im Hinterhause eine kleine Stube und Cammer vor die Schreibers sammt einen verschlossenen Holzstall«. Ferner verpflichtete sich Regina Henneberg, keinerlei Konzessionen oder Privilegien über Fuhrwerke, Reit- oder fahrende Küchenposten etc. ohne des Grafen Erlaubnis anzunehmen³³⁶. Der Vertrag gestand Regina Henneberg eine jährliche Entschädigung von 800 Talern zu.

Der Blankenburger Herzog Ludwig Rudolf scheint mit dieser Entwicklung aber ganz und gar nicht einverstanden gewesen zu sein. Zwischen ihm und dem Oberpostamt Leipzig kam noch im Jahre 1722 eine Konvention wegen der Einrichtung einer »Fürstlichen [Küchen-] Post« – Fahrpost – von Braunschweig über Blankenburg nach Leipzig zustande. Dazu wurde die Küchenpost Braunschweig–Blankenburg »zur Kammer gezogen«³³⁷ und mit der nach Leipzig fahrenden »Gelben Kutsche« kombiniert. Der Kurs ging von Leipzig über Merseburg, Eisleben, Sangerhausen, Rosla, Stolberg, Hasselfelde, Blankenburg, Hessen und Wolfenbüttel nach Braunschweig und hatte dort Anschluß an die Küchenpost nach Hamburg. Das sächsische Fuhrwerk bestand aus einem Frachtwagen mit gelb gefärbter Plane, der in der Mitte mit einem Kutschkasten versehen war, was zu der Bezeichnung »Gelbe Kutsche« führte hatte. Sachsen oblag die Beförderung zwischen Leipzig und dem Blankenburgischen Dorf Timmenroda. Je nach der Ladung war der Wagen mit 2 bis 7 Pferden bespannt.

Neben der taxisschen Briefpost bestand damit ab 1722 eine »Fürstliche Küchen-Post« (Fahrpost) auf der Strecke Braunschweig–Blankenburg–Leipzig. Die 1722 vom Grafen gepachtete Küchenpost auf der gleichen Strecke dürfte eingestellt worden sein. Regina Henneberg hatte – entgegen ihrer Verpflichtung vom 2. April 1722 – die Spedition dieser Post in Braunschweig (ab 1722 ?) übernommen; – vermutlich hat aber der Graf von Platen Hallermund erst 1725 davon erfahren (schließlich war er 1714 dem König nach England gefolgt). Jedenfalls endete im Jahre 1725 dessen Pachtvertrag wegen der Hamburger Küchenpost, »weil die Agentin Henneberg die Spedition der neu eingerichteten Postkutsche nach Leipzig übernommen hat«³³⁸. Regina Henneberg dürfte wieder für die Küchenpost Braunschweig–Hamburg tätig geworden sein.

7.4 Die private Küchenpost avanciert zur »Fürstlichen Küchenpost«: 1732

Ernst August Graf von Platen Hallermund war 1726 gestorben. Die Platensche Lehenspost bzw. das General-Erb-Postmeisteramt, das immer noch für das Postwesen in ganz Braunschweig-Lüneburg zuständig war, wurde seitdem für den noch minderjährigen Amtsnachfolger – Georg Ludwig Graf von Platen Hallermund – durch einen von Kurhannover eingesetzten Vormund verwaltet.

Nach dem Tode seines Bruders – Herzog August Wilhelm am 23. März 1731 – war der Blankenburger Herzog Ludwig Rudolf auch in Braunschweig-Wolfenbüttel an die Regierung gekommen. Am 27. Februar 1732 kam ein »Kombinations-Rezess« über die »Gelbe Kutsche« zwischen dem »Fürstlich Braunschweigischen Postamt« in Blankenburg sowie dem Ober-Postamt Leipzig zustande. Die Kutsche sollte in jeder Richtung wöchentlich zweimal (dienstags und samstags) von den Endstationen aus unter der Aufsicht eines Schaffners fahren. Der Kurs lief von Braunschweig über Hessen, Blankenburg, Hasselfelde, Stolberg, Roßla, Sangerhausen, Eisleben und Merseburg nach Leipzig. Zwischen Hasselfelde und Stolberg waren jeweils die Landeswappen zu wechseln³³⁹.

Nicht nur um seine Fürstliche Küchenpost Braunschweig–Blankenburg auf eine wirtschaftliche Basis zu stellen, sondern auch, um einen *einheitlichen* durchgehenden Postkurs von Leipzig über Blankenburg und Braunschweig nach Hamburg zu schaffen, wurde am 28. März 1732 auch die Küchenpost Braunschweig–Hamburg »zur Kammer gezogen« und mit der »Blankenburger Küchenpost« integriert. Damit war jetzt eine »Fürstlich Braunschweig-Wolfenbüttler Küchenpost« entstanden. In kleinen Schritten war aus der privaten Küchenpost eine Landespost geworden. Im Streit mit Kurhannover dürfte dies auch ein Zuwachs an politischem Gewicht und Einfluß bedeutet haben. Aber mit der Errichtung dieser Landespost durch Braunschweig-Wolfenbüttel war das Lehnsrecht und das General-Erb-Postmeisteramt erneut unterhöhlt worden. Dennoch scheinen weder Kurhannover noch das General-Erb-Postmeisteramt gegen diesen neuerlichen Rechtsbruch protestiert zu haben. Und was hätte der noch unmündige Graf gegen diese Entwicklung unternehmen können? Das Ende der Gesamtpost war schon greifbar nahe. Allerdings sorgten die fortdauernden Schwierigkeiten, die der neuen Landespost von Braunschweig-Wolfenbüttel im Hannoverschen bereitet wurden, dafür, daß in den nächsten Jahren nur noch Verluste eingefahren wurden.

Mit der Etablierung der neuen Landespost sollte auch Hennebergs Privileg von 1706 erlöschen. Regina Henneberg versuchte dagegen anzukämpfen, weil sie die Küchenpost bisher als ihren Privatbesitz betrachtet hatte. Am 31. März 1732 erhielt sie vom Herzog ein ungnädiges Antwortschreiben, wonach der Familie Henneberg die Botenföhre zwar »zum völligen Gemuß, aber nicht zur völligen Disposition als eigentümlich [als Eigentum] überlassen« gewesen sei. Als Entschädigung erhielt sie aber eine Pension und ihr dritter Sohn – August Jakob Ulrich Henneberg – wurde Spediteur des »Herzoglich Braunschweig-Wolfenbüttler Postamts« in Braunschweig und für die Expedition der Post nach Blankenburg erhielt er eine feste monatliche Vergütung. Außerdem wurde ihm ein Nebenverdienst durch die Stellung von zwei Spannpferden für Extraposten gestattet.

Im Abkommen vom 2. April 1732 mit Kursachsen wurde die »Kursächsische Landespost« mit der neuen »Herzoglich Braunschweig-Wolfenbüttler Landespost« auf eine neue Vertragsbasis gestellt. Die nach Leipzig fahrende »Gelbe Kutsche« wurde »neu kombiniert«. Auf der gesamten Strecke Leipzig–Braunschweig wurden *durchgehende* Wagen eingeführt und *gemeinschaftliche* Schaffner versahen den Dienst. Auf der Grenze zwischen Stolberg und Hasselfeld wurden die Insignien und Wappen gewechselt. Die auf beide Verwaltungen verpflichteten Schaffner trugen eine *gemeinschaftliche* Uniform: »gelbe Livrée und blaue Aufschläge«. Mit Rücksicht auf die Bestimmungen eines mit Preußen im Jahre 1718 abgeschlossenen Rezesses, erhielt der Blankenburger Vertrag den ausdrücklichen Zusatz, daß den Absendern in Leipzig die Wahl des Speditionsweges für die nach Braunschweig und Hamburg gerichteten Sendungen – über Halle oder über Blankenburg – freistehen sollte. Daher war diese neue »Gemeinschaftspost« Leipzig–Blankenburg–Braunschweig–Hamburg durch Preußen immer wieder Anfechtungen ausgesetzt, weil ihm ein Portoanteil verloren ging und weil der Postkurs auf einer kleinen Strecke durch preußisches Gebiet führte. Trotzdem hat sich die Post gut entwickeln können³⁴⁰.

Der seit etwa 1718 für Preußen tätige Post-Commissar Johann Wolff in Hamburg übernahm dort gegen ein festes Jahresgehalt und einem Anteil am Ertrag die Verantwortung. Die beiden Spediteure und Wagenmeister wurden am 6. Mai 1732 in Eid und Pflicht genommen. Jeder Wagenmeister erhielt einen Wochenlohn von 2 Taler 8 Groschen. Bei Strafe war es verboten, Briefe und Sachen heimlich mitzunehmen und zuzustellen. Die Mitnahme eines Briefes war mit 1 Taler, die eines Paketes mit 5 Taler zu bestrafen. Nach Leistung seines Diensteides übernahmen sie die Postexpedition als Bedienstete des Fürstlichen Hauses. Die Post war zweimal wöchentlich abzufertigen. Eine Abrechnung fand alle zwei Monate statt³⁴¹. Im Zuge dieser Änderung wurde auch das bisherige Privatpostamt in Hamburg zu einem »Herzoglich Braunschweig-Wolfenbüttler Postamt« erhoben. Nachdem Johann Wolff am 21. November 1735 gestorben war³⁴², wurde als Nachfolger dessen Schwiegersohn – der Spediteur Joachim Berthold Borgeest (Borgaest; * 1701 / † 1771) – als »Fürstlich Braunschweigischer Postmeister« ernannt und das Postschild an seinem Hause angebracht. Das »Herzoglich Braunschweig-Wolfenbüttler Postamt« in Hamburg hatte sein Domizil nacheinander auf der *Holländischen Brook*, in der *Großen Johannisstraße 16*, auf dem *Neuwall* und zuletzt auf der *Caffeemacherreihe*³⁴³.

Das »Fürstlich Posthaus« von Braunschweig-Wolfenbüttel befand sich ab 1719/20 in Braunschweig in der Breitenstraße Nr. ass. 882 (Abb. 41). Als Verwalter des Hofpostamts – »Hofpostmeister« – in Braunschweig ließen sich feststellen³⁴⁴:

- im Jahre 1732/33: Heinrich Georg Schultze. Sein Dienstsiegel zeigt die Abbildung 42. Ferner
- im Jahre 1735: vermutlich dessen Sohn, Jürgen Heinrich Schultze, und
- für das Jahr 1738: ein gewisser Westphal.

Auf einem Dienstbrief aus dem Jahre 1733, den der Braunschweiger Hofpostmeister Georg Heinrich Schultze an Herzog Ludwig Rudolf in Blankenburg geschrieben hat, befindet sich auf der Rückseite ein rotes, hochovalales Lacksiegel in der Größe von 16 x 21 mm:

1. bogenförmig am Rand entlang laufend das Wort „Braunschweig“ in 1 mm großen Buchstaben;
2. darunter, etwas rechts von der Mittellinie, die Buchstabenkombination LR = Ludwig Rudolf.
3. Es folgt unmittelbar darunter das bekannte Wappentier des Herzogtums Braunschweig, das springende Pferd mit Andeutung des Erdbodens. Die den Erdboden markierende Linie teilt das Siegel von rechts nach links in einen größeren oberen Teil und in einen kleineren unteren Teil. Das Verhältnis des oberen Teiles zum unteren beträgt etwa 2,5 : 1.
4. Der untere Ovalteil enthält die Abbildung eines Posthorns (Mundstück nach links).



Abb. 42: Dienstsiegel von Heinrich Georg Schultze

Vorlage: Braunschweiger Postgeschichtliche Blätter, Heft 11/12 von 1972, Seite 2.

Unter dem 30. August 1733 wurde seitens der Geheimen Räte von Herzog Ludwig Rudolf bestätigt, daß die Übertragung der Reichspostexpedition zu Blankenburg an den fürstlichen Kammerschreiber Westphal (die der Reichspostmeister von Lautensack veranlaßt hatte) dem kaiserlichen Postamt nicht dahingehend ausgelegt werden könne, daß diese Expedition beständig gemeinschaftlich verwaltet oder immer an einen fürstlichen Bedienten verliehen werden müsse. Die gegenwärtige gemeinschaftliche Respektierung der kaiserlichen und fürstlichen Post solle für das Reichspostamt kein Präjudiz oder eine Konsequenz haben³⁴⁵.

Nach dem Tode von Herzog Ludwig Rudolf († 1. März 1735) wurde das Fürstentum Blankenburg noch im Jahre 1735 mit Braunschweig-Wolfenbüttel vereinigt.

Durch die fortdauernden Schwierigkeiten, die der Landespost von Braunschweig-Wolfenbüttel im Hannoverschen zwischen 1732 und 1738 bereitet wurden, entstand ein Verlust von 2643 Talern, der von den Expeditoren vorderhand getragen werden mußte. Erst nach 1746 wurden die Verluste kompensiert³⁴⁶.

8 Das Ende der Gesamtpost von Braunschweig-Lüneburg

König Georg II. wollte die »*Mißstände im Postwesen von Braunschweig-Lüneburg*« (ob damit nur die im Hannoverschen gemeint waren [siehe Seite 95], sei dahingestellt) nicht länger dulden und nutzte die Interimsverwaltung zur Einziehung des Postlehens und Verstaatlichung des Postwesens. Damit folgte er dem Vorbild von Staatsposten in England, Preußen und Kursachsen. Aber auch die Lehenspostverfassung entsprach nicht mehr den neuen Zeitverhältnissen.

8.1 Errichtung einer Landespost durch Kurhannover: 1736

Die Belehnung des Franz Ernst von Platen war sowohl auf männliche als auch weibliche Nachkommen ausgedehnt worden. Da Graf Franz Ernst von Platen in seinem Testament das Postwesen mit einem *fidei commiss* und Majorat belegt hatte, und auch seiner Tochter Sophie Charlotte und deren Deszendenz den fünften Teil der Einkünfte für immer vermacht hatte, war zunächst einmal deren Einwilligung zur Veräußerung notwendig. Für den Fall des Erlöschens des Platenschen Stammes hatte der Geheimrat von Bernstorff und dessen männliche und weibliche Nachkommenschaft sowie nach deren Abgang der fürstlich braunschweig-wolfenbüttelsche Intendant Lautensack und dessen männliche und weibliche Nachkommenschaft die Anwartschaft auf die Belehnung erhalten. Alle Mitbelehnten mußten nun ihre Zustimmung erteilen. Dafür aber waren große Geldbeträge erforderlich, denn natürlich wollten sich alle Mitbelehnten dieses »*importante regale gern über dessen wahren Wert*« bezahlen lassen.

Um 1735 bestanden im Kurfürstentum Hannover nur 41 Poststationen. Nach einem Bericht über die Pachtkontrakte und Einkommen kurz vor Verkauf des Lehens ergaben die Postämter an Pacht³⁴⁷:

Hannover 3.978 Rtlr.; Celle 1.638 Rtlr.; Nienburg, Osnabrück, Harburg und Hamburg zusammen 5.508 Rtlr.; Lüneburg 1.224 Rtlr.; Bremen 1.428 Rtlr.; Dannenberg 204 Rtlr.; Ülzen 143 Rtlr.; Göttingen 204 Rtlr.; Osterode 204 Rtlr.; Gifhorn 102 Rtlr. und Uslar 30 Rtlr.

Beim Verkauf des Lehens am 8. Oktober 1735 gab Platen sämtliche Einkünfte, die er jährlich aus der Anstalt bezogen hatte, auf 19.863 Reichstaler an. Nachdem alle Mitbelehnten ihre Einwilligung schriftlich gegeben hatten, erfolgte am 17. Oktober 1735 die Unterzeichnung des Kaufkontraktes zwischen Georg Ludwig von Platen Hallermund und dem in Hannover amtierenden Geheimen Ratskollegium³⁴⁸. Das Postwesen ging in seinen ganzen Teilen, wie es im Besitz des Grafen gewesen war, »*mit allen Aufkünften und Nutzungen, Recht und Gerechtigkeit an Se. Kgl. Majestät von Großbritannien in dessen deutschen Landen inkl. der comtoirs zu Hamburg, Bremen und im Fürstentum Osnabrück über*«. Als Kaufpreis war die Summe von 450.000 Reichstaler festgesetzt. Von dieser Summe erhielt der Graf von Platen Hallermund $\frac{4}{5}$; der Rest entfiel auf die anderen Familien. Auf die Verhältnisse im Fürstentum Osnabrück wird im Kapitel 7 eingegangen. Nach dem Verkauf des Lehens kann als Urheber der »*vorläufigen Verordnung wegen der Post zu Otterndorf vom 20. November 1735*« nur die Regierung von Kurhannover in Frage kommen³⁴⁹.

Das für das Kurfürstentum Hannover angekaufte Postwesen wurde in die Staatsverwaltung eingliedert. Durch das **königliche Dekret vom 23. Oktober 1736 wurde es zu einem königlichen Regal erhoben**, das dauerhaft mit dem Lande verbunden bleiben sollte und auf keine Weise veräußert werden dürfe. Die oberste Postverwaltung wurde durch den Erlaß vom 30. Oktober 1736 geregelt. Danach wurde die Direktion dem Geheimen Ratskolleg übertragen und zwar dem Spezialdepartement des Geheimen Rats von Steinberg, der daneben noch verschiedenen anderen Departements vorstand. Alle wichtigen Entscheidungen blieben dem Gesamtministerium vorbehalten. Die ausübende Funktion beim Postdepartement bildete ein Oberpostkommissar³⁵⁰. Am 8. November 1736 erging eine Bekanntmachung, daß das gesamte Postwesen in den deutschen Landen des Königreiches in die landesherrliche Verwaltung übernommen worden sei. Die Gewohnheit, daß beim Übergang des Postwesens in eine andere Verwaltung die vorhandenen Post- und Taxordnungen revidiert und im Namen des neuen Besitzers erlassen wurden, war schon deshalb notwendig, weil alle bisherigen für das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg bestimmt waren. Mit dem Ausscheiden von Braunschweig-Wolfenbüttel und der Übernahme in kurfürstliche Verwaltung mußten neue Postordnungen erlassen

werden. Bereits am 30. November 1736 erschienen neue Taxordnungen für ordinäre und extraordinäre fahrende und reitende Posten; siehe Anlage 38. Die Posten im südlichen Kurfürstentum Hannover – um 1736 – zeigt die Abbildung 43. Ab 1737 wurden die in Hannover und Celle ankommenden und abgehenden Posten in dem jährlichen »Königlich Großbritannienisch und Churf. Braunschweig-Lüneburg. Staatskalender« veröffentlicht (Anlage 38a).

Das Reskript der Geheimen Räte vom 24. Januar 1737 an die Postämter Hannover, Celle, Lüneburg, Harburg, Hamburg und Göttingen verkündete, daß dem Kämmerer Freiherr von Bernstorff für sich und die erstgeborenen männlichen Nachkommen Portofreiheit innerhalb des Landes verliehen worden sei³⁵¹. Mit Patent von König Georg II. wurde am 24. April eine Fahrpost zwischen Northeim und Clausthal eingerichtet³⁵². Unter dem 12. August 1737 wurde zwischen dem hannoverschen General-Postdirektor Pape und dem kursächsischen Oberpostamtsleiter – Hofrat Sebastian Evert – ein Vertrag abgeschlossen, eine unmittelbare Post von Göttingen über Mühlhausen nach Leipzig einzurichten, in dem Kurhannover nicht nur die Zuführung aller Briefe nach Thüringen, der Mark Brandenburg, nach Pommern, Schlesien und Polen, sondern auch der gesamten süddeutschen, österreichischen, italienischen und Schweizer Korrespondenz versprach. Kursachen, das in der Freien Reichsstadt Mühlhausen die Schutzherrschaft ausübte, willigte in die Einstellung eines gemeinschaftlich sächsisch-hannoverschen Postmeisters ein. Eine landesherrliche Fahrpost verkehrte in der Provinz Lauenburg ab 1737 über Artlenburg, Lauenburg, Mölln, Ratzeburg nach Lübeck, wo sie vom Lübecker Stadtpostamt abgefertigt wurde³⁵³. Trotz des Einspruchs des Fürsten von Thurn und Taxis kam am 1. März 1738 die Fahrpost von Paderborn über Detmold und Hameln nach Hannover zustande, die einmal pro Woche verkehrte³⁵⁴. Am 23. Januar 1740 mußte Lübeck in der Postkonvention von Klein Grönau dem mächtigen Kurhannover ein eigenes Postamt zugestehen³⁵⁵.

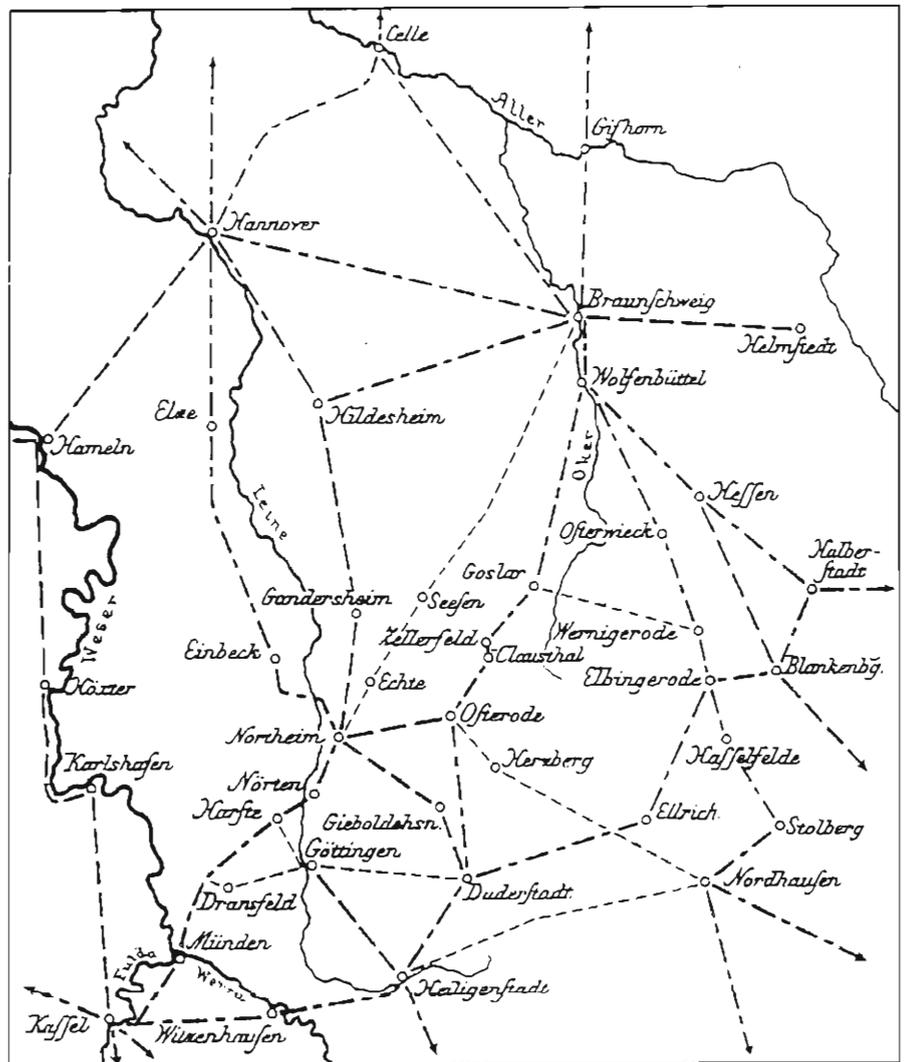
Die Anlage 39 zeigt eindrucksvoll die Entwicklung der »jährlichen Ausgaben der Stadt Göttingen für Botenlohn und Postgebühren in der Zeit von 1640 bis 1750«. Die Ausgaben für das städtische Botenwesen waren im Verlauf dieses Jahrhunderts bedeutungslos geworden. Das staatliche Postwesen hatte seine Funktion übernommen.

Abb. 43: Posten im südlichen Kurfürstentum Hannover, um 1736

- Fahr- u. reitende Posten
- Fahrposten
- Reitposten

Maßstab 1 : 1 125 000
 0 1 2 Meilen (2,4 · 7/8 km)

Vorlage: Alfred Bathé: »Die ersten 100 Jahre Postgeschichte in Göttingen und im Göttinger Raum«, Seite 48.
 In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1961.



8.2 Errichtung einer Landespost durch Braunschweig-Wolfenbüttel: 1. März 1738

Das Postlehen war nur *einseitig* für das Kurfürstentum Hannover zurückgekauft worden, obwohl das Lehen ursprünglich als »*feudum promiscuum*« – als »*gemeinsames Lehen*« – für das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg vergeben worden war. Ausgeschlossen aus dem Kaufkontrakt zwischen Georg II. und Georg Ludwig Graf von Platen Hallermund war das Postwesen im Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel, in dessen Besitz der Graf zu bleiben wünschte. Außerdem war der Kaufkontrakt ohne Zustimmung von Herzog Ludwig Rudolf von Braunschweig-Wolfenbüttel zustande gekommen. Am Hof zu Wolfenbüttel fühlte man sich sowohl vom Hof zu Hannover als auch durch den Lehensnehmer – Graf von Platen Hallermund – hintergangen. Beim Rückkauf hatte der Hof zu Hannover dem Grafen zugesagt, ihn im fortdauernden Besitz des Lehens im braunschweigischen Anteil unterstützen zu wollen. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß dahinter die Überzeugung stand, daß auf die Dauer ein selbständiges Postwesen für Braunschweig-Wolfenbüttel weder der Regierung noch dem Grafen möglich sein würde und daß man in ein paar Jahren das Postwesen von Braunschweig-Wolfenbüttel unter der Regie von Kurhannover werde vereinigen können. Die geringe Ausdehnung des Landes und dessen zerrissene Lage brachten es mit sich, daß fast jeder Postkurs schon nach wenigen Meilen ins Ausland führte. Ein Gewinn für die Staatskasse war daher kaum zu erwarten.

Mit dem Tod von Herzog Ludwig Rudolf am 1. März 1735 war die Braunschweig-Wolfenbütteler Linie ausgestorben. Jetzt kam die Linie Braunschweig-Bevern unter Herzog Ferdinand Albrecht II. an die Regierung. Doch der Herzog starb bereits am 3. September 1735. Noch bevor der Kaufvertrag in Hannover endgültig zum Abschluß gebracht werden konnte, ließ dessen Erbe – Herzog Carl I. (regierte 1735–1780) – am Oberlehnshof zu Wien beim Reichshofratskolleg Erkundigungen einziehen. Er erklärte, daß er beabsichtigen würde, in seinem Herzogtum das Postwesen selbst zu übernehmen – ohne dem Grafen von Platen Hallermund ein Äquivalent angedeihen zu lassen, da dieser im Begriff sei, durch Eingehen in den Kaufkontrakt eine »*Felonie*«³⁵⁶ zu begehen.

Erst am 21. Oktober 1736 wurde der Kaufvertrag, der am 17. Oktober 1735 zustande gekommen war, dem Hof von Braunschweig-Wolfenbüttel **offiziell** mitgeteilt und um Erteilung des landesherrlichen Konsenses gebeten. Herzog Carl I. erklärte, da nun die bisherige im Gesamthaus bezüglich des Postwesens vereinbarte Gesamtverfassung durchbrochen sei, so wolle man am Hof von Braunschweig-Wolfenbüttel seine Rechte behaupten. Georg Ludwig von Platen Hallermund wurde von dem neuen Herzog vorgehalten, daß durch das Ausscheiden des hannoverschen Anteils das Gesamtlehen zerrissen sei und verweigerte ihm die Investitur mit dem General-Erb-Postmeisteramt, die nach dem Thronfall (Tod von Herzog Ludwig Rudolf) und dem Wechsel in der Erbfolge lehnsrechtlich unbedingt erforderlich gewesen wäre. Begründet wurde das wiederum mit dessen Felonie. Außerdem stamme der Herzog nicht von den Fürsten ab, die das Platensche Haus belehnt habe; demgemäß sei er auch nicht verbunden, die Investitur zu erneuern.

Der Graf von Platen Hallermund versuchte zwar noch, seine Ansprüche im Klagewege geltend zu machen; wurde aber in Wolfenbüttel abgewiesen. Die Anrufung des Reichshofrates zu Wien brachte den Grafen auch nicht weiter und eine erneute Verhandlung der Klagesache im Jahre 1791 verlief ebenso im Sande³⁵⁷.

Zur »*Fürstlich Braunschweig-Wolfenbüttler Küchen-Post*« unter Herzog Carl I. von Braunschweig-Bevern gehörte die Fahrpost von Hamburg über Braunschweig und Blankenburg nach Leipzig. Im ersten Halbjahr 1737 fand in Hildesheim eine Konferenz zwischen Kurhannover, Braunschweig-Wolfenbüttel, Kursachsen und der Verwaltung der »*Fürstl. Sächsischen Gesamt-Post*« zu Coburg statt, mit dem Ziel, die Vorrechte der Nürnberger Boten einzuschränken. Zu Anfang des Sommers 1737 versuchte Herzog Carl I. mit Hilfe von Preußen, die für Braunschweig wichtige Verbindung zwischen Hamburg einerseits und Nürnberg andererseits zu erlangen. Unter dem 16. November 1737 versuchte dann Kurhannover, die Postkurse Hamburg–Nürnberg und Hamburg–Leipzig unter Umgehung von Braunschweig selbst herzustellen. Herzog Carl I. wandte sich deswegen in einem persönlichen Brief an den König Friedrich Wilhelm I. von Preußen. Dieser entsandte den Postmeister zu

Quedlinburg zu Verhandlungen nach Wolfenbüttel, um deren Posten mit den Preußischen Landesposten auf den Kursen nach Holland, Kassel, Hamburg und Leipzig vorteilhaft zu kombinieren. Doch die wichtigsten Verbindungen für den Hof in Wolfenbüttel waren die Kurse nach Leipzig und Hamburg und diese waren unter Mithilfe von Hannover und Kursachsen auf einem kürzeren Wege herzustellen als mit Preußen³⁵⁸. Am 19. Dezember 1737 gaben der braunschweigische Erste Minister von Münchhausen und der Geheime Rat A. A. von Cramm zu Protokoll, daß die Lage Preußens und Braunschweigs eine beide Teile befriedigende Kombination der Posten nicht zuließe.

Durch Verordnung von Herzog Carl I. wurde das gesamte Postwesen in Braunschweig-Wolfenbüttel vom **1. März 1738** an »als ein fürstliches Domänenstück behandelt«³⁵⁹. Die bisherige »Fürstliche Küchenpost« war damit verstaatlicht: Eine »**Herzogliche Landespost Braunschweig-Wolfenbüttel**« war entstanden. Das Platensche Postkontor in Braunschweig wurde geschlossen und die Regierung belegte die Posteinkünfte aus dem Platenschen Lehen mit Beschlag. Das Postschild wurde abgenommen. Die Postgeschäfte wurden im Kontor der bisherigen »Fürstlichen Küchenpost« weitergeführt. Der bisherige Postmeister Jürgen Heinrich Schultze wurde abgesetzt und durch den Blankenburger Postmeister Westphal ersetzt, welcher bis zu diesem Zeitpunkt im Dienste der »Fürstlichen Küchenpost« gestanden hatte. Die Oberaufsicht über das Postwesen erhielt der ehemalige Oberkriegskommissar und neue Postdirektor Joh. Heinrich von Mecke (oder Mecken; 1738–1757).

Aufgrund der »Konvention zu Peine« vom 24. Februar 1738 wurde am 15. März 1738 die ehemals »Fürstliche Küchen-Post« in eine »**Chur- und Fürstlich Braunschweigische Communion-Post**« umgewandelt. Der Kurs lief von Hamburg über Artleben, Lüneburg, Bienenbüttel, Uelzen, Hankensbüttel und Gifhorn nach Braunschweig. Anstelle der bisher einmal wöchentlichen Fahrt wurde vom 15. März 1738 zweimal in der Woche gefahren. Die Leitung der *Communion-Post* verblieb beim bisherigen herzoglichen Agenten August Jacob Ulrich Henneberg. In Hamburg befanden sich seit 1706 zwei Postämter: das »Chur-Braunschweigische« sowie das »Fürstlich Braunschweigische Posthaus« oder auch »Fürstlich Wolfenbüttelsches Posthaus«. Nach der »Konvention zu Peine« wurde die Post jeweils mittwochs in dem Braunschweigischen und samstags in dem Hannoverschen Posthaus abgefertigt. Die Bediensteten hatten sich in das jeweils an der Reihe befindliche Posthaus zu begeben. Von den Einkünften der neuen *Communion-Post* erhielt die hannoversche Postverwaltung $\frac{3}{5}$ und die braunschweig-wolfenbüttelsche $\frac{2}{5}$. Der Postmeister August Jacob Ulrich Henneberg, der die Verwaltung der Postlinie bis 1763 leitete, erhielt dafür von Braunschweig $\frac{1}{5}$ des Nettogewinnes³⁶⁰.

Unter dem 22. Mai 1738 wurden zwischen dem sächsischen Abgeordneten – Hofrat Sebastian Everdt (Evert) – und dem braunschweigischen Ober-Postkommissar Joh. Heinrich von Mecke zwei Konventionen über die »Gelbe Kutsche« und über den Hamburg-Nürnberger Botenkurs geschlossen. Daraufhin wurde den Nürnberger Boten der Pferdewechsel im Gebiet der beteiligten Regierungen untersagt, was nach den Verhältnissen einem Verbot gleichkam. Deren Postcomptoir in Braunschweig wurde geschlossen. Mit der zentralen Geschäftsstelle der »Fürstlich Sächsischen Gesamt-Post« zu Coburg muß gegen Mitte 1738 noch ein Postvertrag zustande gekommen sein. Die neuen Postkurse vom 1. Juli 1738, die jeweils von Coburg sowohl über Braunschweig als auch über Göttingen und Hannover nach Hamburg führten, zeigt die Anlage 40³⁶¹.

Ab 1738 verkehrte eine Fahrpost von Braunschweig über Königslutter, Helmstedt, Erxleben nach Magdeburg wöchentlich einmal in jeder Richtung. In Magdeburg bestand Anschluß an den preußischen Postkurs Berlin–Cleve. Außerdem bestand 1738 noch eine Fahrpost von Braunschweig über Rocklum nach Halberstadt. Dort bestand Anschluß an die preußischen Postkurse Berlin–Cleve, Berlin–Harz–Kassel sowie an die preußisch-sächsische Fahrpost über Aschersleben und Halle nach Leipzig. Die Abbildung 44 zeigt einen Estafettenpaß vom »Hoch-Fürstl. Braunschweig-Lüneburg-Post-Amt« zu Braunschweig vom 9. Oktober 1741.

Mit der Regierungszeit von Herzog Carl I. hatte eine aufgeklärte, am wirtschaftlichen Wohl des Landes ausgerichtete Politik begonnen. Am 26. Mai 1742 erließ die Fürstliche Kammer ein Reskript an alle Verwaltungsstellen im Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel, die von keiner Post berührt wurden, in jeder Woche einmal eine Botenverbindung zur nächsten Poststation herzustellen. Zu den

Abb. 44:
Estaffettenpaß von
Braunschweig für ein
»Brief-Packerl an das
Hochlöbl. Preuß.
Postambt zu Magde-
burg«. Von dort ist
die Estaffette weiter-
gelaufen nach
Wistermund (?).

Links neben dem
Dienstsiegel heißt es:
»Das hiebey kommende
Brief-Packerl an das
hochlöbliche Königl.
Preuß. Postambt zu
Magdeburg ist die höchst
eyl[ende] Staffetta so
nachwohl (?) aufs beste
recommandiert wirdt«.
Die Estaffette zeigt die
Unterschrift von
Westphal und ist
»abgegangen abends um
6 1/2 Uhr«.

Weiter heißt es:
»Die beylieg[ende]
Staffetta ist alhier
angekommen diese Nacht
um 1/4 eins Uhr und
abgegangen um 2 Uhr.
Halberstadt, d. 5. 8^{bre}
(Oktober) 1741«.

Vorlage: Besold, Horst:
»100 Jahre Oberpost-
direktion Braunschweig:
1868-1968«, Seite 55.
Hrsg. Oberpostdirektion
Braunschweig, 1968

Demnach an schleuniger

Bestellung beykommenden

Handwritten text in German script, including a circular seal on the left and various signatures and dates.

zum höchsten gelegen, und deshalb per Estaffette dahin
abgeheth, als werden die Herren Post-Meister dieses Cour-
ses dienstlich ersuchet, solches sich bestens und auf das ste-
cherste recommendiret seyn zu lassen. Gedachtes
sowol Tages als Nachts ohn einigen Zeit-
Verlust ferner per Estaffette gehörigen Orts zu besor-
gen. Die Stunden des Ankommens und Abgehens wol-
le man hierunter genau zu verzeichnen, ingleichen das
Weilen-Geld zu specificiren belieben; Nach welchem,
so bald dieser Sattul anhero reticirret worden, die Ge-
bühren jegliches Orts, von hier auß richtig erfolgen sol-
len. Braunschweig den 9. October 1741

Handwritten text in German script, including a circular seal on the right.

Hoch-Fürstl. Braunschweig-
Lüneburg. Post-Umt.
Handwritten signature: Westphal

Botengängen sollten die Gemeindediener oder auch Ortseinwohner der Reihe nach herangezogen werden. Der Anschluß aller Landorte an das Postnetz war damit hergestellt. Mit Zähigkeit und Ausdauer kämpfte Braunschweig-Wolfenbüttel um seinen postalischen Besitzstand. Neben dem Bau guter Straßen und Fahrzeuge war dafür der Abschluß wirksamer Postverträge mit den Nachbarn – besonders Kurhannover, Kursachsen, Preußen und Paderborn – die Voraussetzung. Besonders im Jahre 1743 wurden eine ganze Reihe von Maßnahmen getroffen:

- Es wurde eine Fahrpost von Braunschweig über Seesen nach Northeim eingerichtet, die Anschluß an die Fahrpost Hannover-Kassel-Frankfurt (Main) hatte.
- Statt der bisherigen Botenverbindung wurde eine Fahrpost von Braunschweig nach Holzminden angelegt. Der Kurs führte von Braunschweig über Wolfenbüttel, Barum, Salzgitter, Lutter a. B., Seesen,

Gandersheim, Greene, Stadtoldendorf, Wickensen, Eschershausen, Bevern nach Holzminden. Ein Vertrag mit Hessen-Kassel sorgt für die Herstellung einer Fahrpost Holzminden–Kassel.

- Der zwischen Braunschweig und Hannover geschlossene Vertrag über die Kommunionpost wurde um 6 Jahre verlängert. Braunschweig und Hannover teilten sich gleichmäßig die Einnahmen.
- Die Verträge über die Braunschweig–Leipziger und Braunschweig–Nürnburger Verbindungen wurden bis zum 1. Juli 1749 verlängert.
- Gemäß der Konvention zwischen Braunschweig und Hannover oblag der Braunschweiger Postverwaltung die Unterhaltung der Fahrpost Braunschweig–Goslar–Clausthal bis Clausthal. Außerdem hatte sie den Postmeister in Goslar zu besolden. In den nächsten Jahren folgten weitere Verträge:
- **1746:** Am 29. Dezember wurde eine einmal wöchentliche Fahrpost von Braunschweig über Wendhausen, Campen, Vorsfelde und Bahrdorf nach Calvörde eingerichtet.
- **1748:** Am 22. Oktober führte Herzog Carl ein »Postpassierzettel« ein. Kein Fuhrwerk durfte mit Personen aus dem Stadttor gelassen werden, wenn es nicht im Besitz eines beim Fürstlichen Postamt gelösten Postpassierzettels war (Abbildung 45).
- **1749:** Am 7. Januar wurden die Vorrechte der Posten durch ein fürstliches Edikt erweitert und neu gefaßt.
- **1750:** Durch Verträge vom 12. Mai und 31. Juli wurden die Verträge über die Braunschweig–Leipziger und Braunschweig–Nürnburger Postkurse zwischen dem Braunschweiger Kammerrat Mecke und dem Hofrat Welck aus Leipzig mit Wirkung vom 1. Juli 1749 neu beschlossen. Obwohl eine Änderung der Vertragsinhalte nicht erfolgt ist³⁶², dürfte damit das endgültige Aus für die *Nürnberg-Hamburger Boten* verbunden gewesen sein (Anlage 41)

Um Thore wolle man nach Abgabe dieses,
gegenwärtige Extra-Post mit Personen
und Pferden passieren lassen. Braun-
schweig, den ten 176
Fürstl. Braunschw. Lüneb.
Hof-Postamt.

Abb. 45: Ein
»Postpassierzettel«
für eine Extrapost
aus Braunschweig.
Der Vordruck
stammt aus den
1760er Jahren.

Braunschweig-Wolfenbüttel hat außerhalb der eigenen Landesgrenzen nur wenige Postanstalten eingerichtet³⁶³. Der Krieg von 1866 brachte das Ende des Königreiches Hannover. Am 7. Juni 1866 hatten preußische Truppen die Hauptstadt besetzt. Am 3. Oktober 1866 erfolgte die Einverleibung Hannovers als neue preußische Provinz in das Königreich Preußen. Dagegen wußte das Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel sein Postwesen bis zur Gründung des Norddeutschen Postbezirkes am 1. Januar 1868 zu behaupten.

Die Reichspost in Braunschweig-Wolfenbüttel (1719–1750): Johann Peter von Lautensack war 1719 gestorben. Daraufhin hatte sein Sohn – Ludolf August von Lautensack (RPM 1719–1735) – das Reichspostamt zu Braunschweig verwaltet. Als »Königlich Großbritannienisch und Kurbraunschweigischer Geheimer Justizrat« war ihm der Amtseid zunächst erlassen worden; erst am 25. August 1721 versprach er wegen der ihm anvertrauten Verwaltung des Reichspostamts, dem Fürsten von Thurn und Taxis in Sachen der Postverwaltung zu gehorchen, das Reichspostwesen zu fördern, die Ordinari, Extraordinari sowie alle kaiserlichen, kur- und fürstlichen Kuriere rechtzeitig abzufertigen³⁶⁴. Das Haus Nr. ass. 300 am Kohlmarkt (Poststraße 7), in dem die Reichspost von 1718 bis 1748 untergebracht war, zeigt die Abbildung 46.

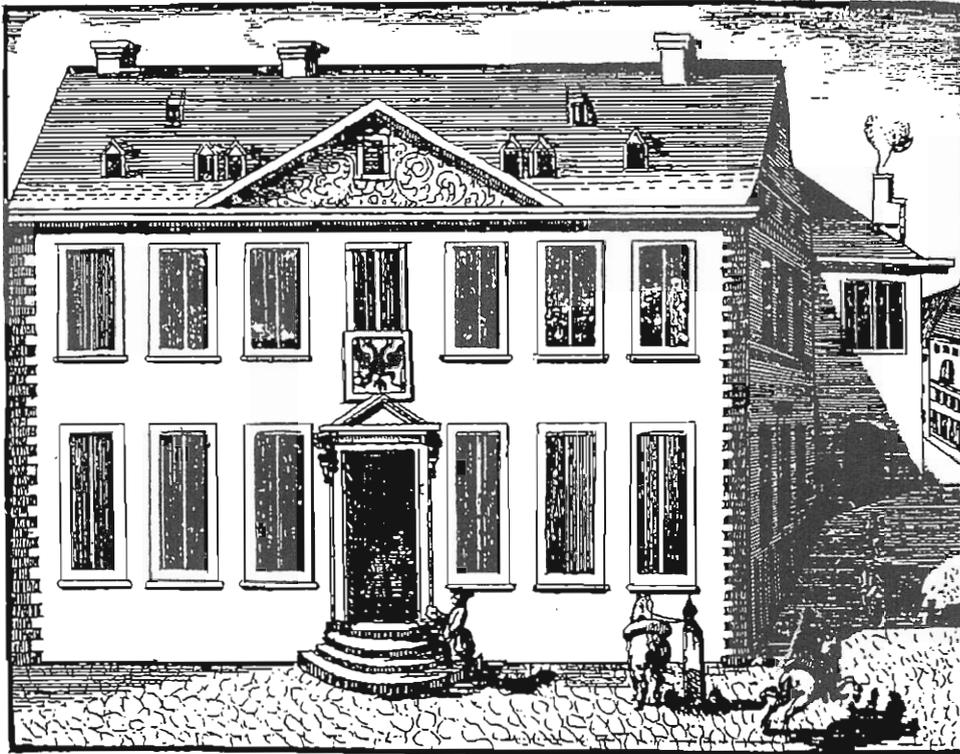


Abb. 46: Kupferstich von Johann Georg Bäck, der »das Kayserliche Post-Hauß des Herrn Intendanten von Lautensack« darstellt. Die Abbildung stammt aus dem sog. Kupfer-Kalender von 1718. An dem Haus war ein Schild mit dem kaiserlichen Doppeladler angebracht. Davor ist eine abgehende und ankommende Reitpost dargestellt.

Nach dem Tode von Rudolf August von Lautensack empfahl König Georg II. am 12. Juni 1735 dessen Witwe. Weil aber Empfehlungsschreiben von Kaiserin Elisabeth Christine aus dem Hause Braunschweig-Wolfenbüttel – als Gemahlin Karls VI. – für den herzoglichen Hofjunker Ferdinand Freiherr von Münchhausen, Sohn des herzoglichen Premierministers, vorlagen, so wurde diesem das Braunschweiger Reichspostamt am 9. Juli 1735 übertragen. Wegen dessen Minderjährigkeit erhielt die Interimsverwaltung dessen Vater³⁶⁵. Die Reichspost war von den Neuerungen im Jahre 1738 unberührt geblieben. Im Jahre 1748 wechselte die Fürstlich Braunschweigische Post in das Haus am Kohlmarkt und die Reichspost in das Haus auf der Breitenstraße. Nach dem Tode von Ferdinand Freiherr von Münchhausen im Jahre 1780 wurde das Reichspostamt dessen Sohn – Franz Carl Freiherr von Münchhausen – übertragen. Die vier Reichspostämter in Braunschweig, Blankenburg, Eschershausen und Holzminden bestanden noch bis zum 1. Juli 1790³⁶⁶.

8.3 Georg Ludwig Graf von Platen und sein Postlehen im Hochstift Osnabrück³⁶⁷

Nach dem katholischen Bischof Karl von Lothringen († 1715) hatte als evangelischer Bischof in Osnabrück Ernst August II. von Braunschweig-Lüneburg (1716–1728) amtiert. Ihm war Clemens August, Herzog von Bayern, ab 1723 Kurfürst von Köln, ab 1724 Bischof von Hildesheim und ab 1728 von Osnabrück gefolgt. Er amtierte bis 1761.

Anlässlich des Verkaufs des Hannoverschen Postwesens an König Georg II. hatte der junge Graf bezüglich seiner Belehnung mit der »*Direktion des Postwesens im Bistum Osnabrück*« zugesagt, daß er um die seit dem letzten Herrenfall von 1728 noch rückständige Belehnung durch den Bischof von Osnabrück – Clemens August – noch nachsuchen wolle und hatte auch seine Nachkommen verpflichtet, jedesmal wenn es nötig sein sollte, ihren Namen zum Empfang des Lehens herzugeben. Von seinem Lehen war ihm nur noch diese Dienstbarkeit übrig geblieben. Zu Beginn des Jahres 1737 hatte er sich an den Bischof gewandt, indem er ihm gleichzeitig von der Überlassung der Einkünfte an den König Mitteilung machte und betonte, daß das Lehensverhältnis dadurch nicht verändert werde. Erst gegen Ende des Jahres 1739 erfolgte an den hannoverschen Geheimen Rat die Antwort. Der Bischof erklärte, daß er sich zur Sache erst äußern werde, wenn der Graf bebringe, unter welchen Bedingungen das Osnabrücker Domkapitel in die 1691 geschehene Belehnung des Postwesens im Hochstift an die Platensche Familie eingewilligt habe, auch welcher Art der Kontrakt sei, den der jetzige Graf wegen der Überlassung der Einkünfte geschlossen, und ob er zugleich die Direktion des Postwesens im Hochstift mit übertragen habe. Dabei wurde das Postwesen als eines der nutzbarsten Regale bezeichnet. Der Geheime Rat faßte diese Antwort in dem Sinne auf, daß der Bischof die Absicht habe, aus dem Fehlen des domkapitularischen Konsenses – einer Tatsache, die

ohne Zweifel in Köln bekannt war – eine Gelegenheit herzuleiten, um das Lehen einzuziehen. Er schickte deshalb die Aktenstücke am 31. Januar 1640 an den Hofrat von Meiern mit dem Ersuchen um ein Gutachten darüber, wie man der kurkölnischen Absicht ausweichen könne. Dabei warf er seinerseits weitere Fragen auf:

1. ob nicht das im Westfälischen Frieden dem Hause Braunschweig-Lüneburg verliehene Anrecht auf die abwechselnde Besetzung des Osnabrücker bischöflichen Stuhls es berechtige, ohne Einwilligung des Domkapitels die Platensche Familie mit dem hiesigen Postwesen zu belehnen, und
2. ob nicht die wiederholte Investitur das aus der ersten Belehnung erwachsene Recht der Platenschen Familie bestätige.

In dem erstellten Gutachten, das sicherlich auf von Meiern zurückzuführen sein wird, wird u.a. ausgeführt, der Bischof aus dem Hause Braunschweig-Lüneburg komme nicht durch Wahl zu seiner Würde, sondern durch das im Westfälischen Frieden erworbene Sukzessionsrecht, das ein Äquivalent sei für abgetretene Koadjutorien. Er habe deshalb nicht nur die Rechte eines gewählten katholischen Fürsten und Bischofs, sondern auch die, welche einem Reichsfürsten und Landesherren nach der Verfassung des deutschen Reiches zustehe. Somit sei er auch berechtigt, alle Regierungsrechte während seiner Regierung auszuüben, und habe keinen Konsens nötig. Diese Begründung dürfte Clemens August überzeugt haben, denn am 11. August 1740 wurde Georg Wilhelm Graf von Platen Hallermund mit dem Erbpostamt für sich und seine Nachkommen männlichen und weiblichen Geschlechts belehnt. Dabei wurde die Bedingung gestellt, daß *»dadurch denen Lehenspflichten nichts abgehe und alle damit verknüpften Praestanda von ihm, seinen Descendenten und Mitbelehnten beständig geleistet und abgeföhret werden«*. Auch solle nie eine höhere Fracht oder ein höheres Porto verlangt werden, als die bei der ersten Verleihung eingereichte Postordnung festsetzte, und ohne Zustimmung des Fürsten dürfe keine Poststation verlegt noch sonst Änderungen getroffen werden.

Das Postwesen im Stift Osnabrück war mit dem Verkauf am 17. Oktober 1735 in die Hände der Regierung von Hannover übergegangen. Am 31. März / 11. April 1738 hatte König Georg II. von England den zweiten Sohn Ameldungs – Johann Gabriel – zu *»Postmeister bei unserm Postamte in Osnabrück«* ernannt. Am 7. Oktober 1740 wurde durch besonderen königlichen Erlaß dessen Gehalt neu festgesetzt: an Hausmiete 100 Taler, Besoldung 400 Taler, Kost und Lohn für einen Schreiber 125 Taler, für Briefbesteller und Wagenmeister 24 Taler; zusammen also 649 Taler. Am 5./16. Juni 1744 erhielt er das Prädikat und den Rang eines Oberpostmeisters und am 26. Juni / 7. Juli 1744 das Versprechen, daß im Falle seines Todes seine Ehefrau und Tochter die Postbedienung so lange behalten solle und durch einen passenden zur Beeidigung zu präsentierenden Schreiber verwalten lassen dürfe, bis die Tochter einen tüchtigen Menschen heiraten würde, um das Postwesen samt der Haushaltung zu übernehmen³⁶⁸.

9 Streitschriften zwischen 1758 und 1792

Fast genau 100 Jahre lang hatte das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg über ein gemeinsames Postwesen verfügt. Ein Vergleich zwischen König Georg II. August als Kurfürst von Hannover und dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis kam jedoch erst mit dem Rezeß vom 25. Juni 1748 zustande³⁶⁹. Bis dahin ging der Streit um die Rechtmäßigkeit des Postregals zwischen dem Fürsten von Thurn und Taxis und dem Kurfürsten von Hannover in eine neue Runde. Er wurde jetzt aber mit scharfer Feder geführt. In der Verteidigung und Abwehr des Privilegs ebenso stark auf landesfürstlicher wie auf taxisscher Seite entstanden zwischen 1758 und 1760 eine ganze Reihe von Streitschriften (Anlage 42)³⁷⁰. Empfehlenswert und besonders aufschlußreich sind die jeweiligen Stellungnahmen zu den gegnerischen Publikationen.

Über die von beiden Seiten eingeholten Rechtsgutachten ist nie entschieden worden; – aber einer friedlichen Zusammenarbeit standen sie auf jeden Fall hinderlich im Wege. Allerdings betrafen sie Braunschweig-Wolfenbüttel nicht mehr, da in Braunschweig und Blankenburg Reichspostanstalten geduldet wurden. Eine Auswertung dieser Streitschriften hat aber nur in einem geringen Umfang stattgefunden. Von einigen Streitschriften waren gerade nur die Titelblätter erhältlich.

Nachwort

Ziel war, die reichlich vorliegenden Forschungsergebnisse kritisch zu überprüfen, durch neue und zusätzliche Dokumente zu ergänzen, zu kombinieren sowie sinnvoll und möglichst streng chronologisch zusammenzufassen, um so zu einer Bestandsaufnahme und ggf. zu neuen Erkenntnissen zu gelangen. Die Entwicklung hat uns noch während des Dreißigjährigen Krieges – ab 1637 – zu den Anfängen im Fahrpostwesen – der Postbeförderung »per Achse« – in Deutschland durch Rütger Hinüber in Hildesheim geführt. Der Sonderfrieden von Goslar von 1642 zwischen dem Kaiser und Braunschweig-Lüneburg findet in der posthistorischen Literatur bisher keine Erwähnung, obwohl er die Voraussetzung für die Bestallung von Rütger Hinüber durch den Grafen Taxis war.

Auffällig ist, daß der Reprint »Historische Nachricht ...« keine Bestallungsurkunden oder Schreiben vom Grafen Taxis für Rütger Hinüber enthält. Lediglich in der Streitschrift von 1792 »Beleuchtung der [...] Abhandlung von dem Reichspostwesen« von Johann Anton Mertens ließ sich der Nachdruck eines Briefes von Taxis an Hinüber vom 12. Juli 1649 finden. Taxis erbat Auskunft von Hinüber »wo, wan, welcher ohrten nach eweren Guetbedünken, aldorten Posten geleet werden können, und weilen Unsere Intention ist, Ewer Amt so woll zu erweitern, alß auch bey solchen zu manuteniren, und Euch deshalb absonderlich zu beneficiren« (Anlage 42). Von einer Fahrpost ist auch hier keine Rede; ebensowenig wie in den drei Verträgen von 1644 mit Hoeswinkel, Parwein und Gerlichs (Seite 28) was Wolfgang Behringer veranlaßt »Hinüber [einen] Hang zur großsprecherischen Selbststilisierung« zu unterstellen. Er fährt fort³⁷¹: »Unklar bleibt auch die Glaubhaftigkeit einer Nachricht, derzufolge der Braunschweiger Reichspostverwalter Kluge 1648 eine Fahrpost Braunschweig-Celle-Lüneburg-Hamburg angelegt habe, was zur Einführung von Fahrposten durch Hinüber in Celle geführt habe. Ausgeschlossen werden kann beides nicht, aber es gibt auch keinen sicheren Beleg«. Aber ohne diesen Konkurrenzdruck hätte für Rütger Hinüber 1648 gar keine Veranlassung bestanden, seine Fahrposten von Rotenburg nach Celle zu verlegen (siehe Seite 33). Aber schon fünf Jahre später mußte sich der Kaiser mit den Fahrposten befassen. Wolfgang Behringer schreibt³⁷²:

»Die Abwendung der Postmeister Hinüber und Parwein von der Reichspost 1652 erzwang eine Entscheidung über den rechtlichen Status des Postkutschenwesens. Da diese Postmeister ihre Kutschen auf der Infrastruktur von Poststationen laufen ließen und als "Postcaleschen" bezeichneten, lag die Antwort im Hinblick auf die Postregaldiskussion nahe. Und sie erfolgte prompt: Auf dem Reichstag in Regensburg (30. Juni 1653–17. Mai 1654) erließ Kaiser Ferdinand III. [am 18. September 1653] ein außerplanmäßiges kaiserliches Nebenpostmandat, das erstmals Bestimmungen gegen Bürger, Wirte und "gutscher" enthielt, welche "sogenannte postcaleschen" einrichteten und wöchentlich per Pferdewechsel Personen, Briefe und Waren "ordinari und extraordinari" ins Reich beförderten. Taxis wurde aufgetragen, diese Nebenboten mit Unterstützung der Reichsstände niederzuwerfen«.

Aber diese Infrastruktur war nur zu einem geringen Teil als kaiserlich-taxissche zu bezeichnen. Die Postprivilegien und Infrastruktur (Stationen für den Pferdewechsel, Bau von Postkutschen, Remisen, Brücken etc.) standen in den Herzogtümern Braunschweig-Lüneburg und Bremen-Verden sowie im Bistum Hildesheim (bis Juli 1658) zunächst einmal Rütger Hinüber zu. Alle Investitionskosten waren durch die Posthalter aufzubringen und diese waren um ein Vielfaches größer als bei Reitposten³⁷³. Gemäß Vertrag vom 28. Juli 1643 und 10. Oktober 1644 unterhielt Rütger Hinüber auf seine Kosten den Kurs zwischen Kassel, Hildesheim und Bremen (Seite 23 und 30). Um den (Brief-) Postprivilegien des Kaisers zu entgehen, war es notwendig, eine Infrastruktur für die Fahrpost aufzubauen. Dabei mußte der Auf- und Ausbau des Fahrpostwesens konform gehen mit Verbesserungen im Straßen- und Postkutschenbau, um den Reiseverkehr zu den großen Handels- und Messezentren zu fördern. Um die Postkurse rentabel und für die Reisenden attraktiv zu machen, mußten sie mit Anschlußkursen vernetzt werden. Da besonders die norddeutschen Reichsstände die Einführung von landesherrlichen Fahrposten unterstützten, blieb das Verbot des Kaisers vom 18. September 1653 dort praktisch unbeachtet. Der vom Kaiser und Taxis so übermäßig strapazierte Terminus vom »Neben-Postieren« hatte sich ursprünglich auf das Botenwesen der Städte und Kaufmannsgilden bezogen. Ihn 1653 auf das Fahrpostwesen ausdehnen zu wollen, haben die Regenten mit einer

eigenen Landespost nicht akzeptieren können. Ihre Bemühungen und finanziellen Opfer wären Taxis zugefallen. Die Abbildungen 14 und 15 von 1652/53 sind die frühesten »Fahrpläne« von Braunschweig-Lüneburg und belegen, daß der Ausbau der Infrastruktur durch Rütger Hinüber schon vor der Übernahme des Postwesens in landesherrliche Selbstverwaltung (1661) begonnen hatte. Das war 50 bis 60 Jahre bevor die Kaiserliche Reichspost überhaupt anfang, Nürnberg, Frankfurt, Köln, Augsburg und andere Städte zu Mittelpunkten regionaler Kommunikationsnetze auszubauen³⁷⁴.

Entsprechend seiner Privilegien hatte Rütger Hinüber die Posten in Braunschweig-Lüneburg in seinem eigenen Namen geführt; nur im Stift Hildesheim und bei der Verbindung mit den Reichspostämtern hatte er seinen Titel als Reichspostmeister benutzt. Obwohl Hinüber »Gräfl. taxisscher Postmeister für den Niedersächsischen Kreis« war und die kaiserliche Fahrpost (Braunschweig–Hamburg) am 10. Mai 1656 sogar eine herzogliche Konzession erhalten hatte³⁷⁵, war der Reichspost in Norddeutschland durch Hinübers enge Kooperation mit Bremen-Verden und Hessen-Kassel immer mehr an Boden verloren gegangen. Die Beschlüsse der Postkonferenz zu Hildesheim von Januar 1658 und die Ankündigung der Gesandten von Braunschweig-Lüneburg (Otto Wittens) und Hessen-Kassel (Badenhausen und von Dörnberg) vom 24. März 1658 beim Frankfurter Rat, ihre Territorialposten bis nach Frankfurt auszudehnen (Seite 45), haben die Spannungen mit dem Kaiser und Taxis vertieft. Obwohl den Regenten durch Beschluß des Schöffenrats vom 15. April 1658 mitgeteilt worden war, daß sich die Stadt Frankfurt auf das »proponirte Botenwerk« nicht einlassen könne, sah man den in hessischer Livree gekleideten Kurier bereits regelmäßig in Frankfurt³⁷⁶. Mit Hinübers Bestallung vom 8. Mai 1658 durch den brandenburgischen Kurfürsten war dann dessen »Sündenregister« bei Taxis randvoll. Taxis sah Hinüber als einen nur in seinen Diensten stehenden Postmeister an und betrachtet sein Verhalten als fortwährende Provokation und Abtrünnigkeit³⁷⁷. In der Streitschrift »Beweis der Nichtigkeit aller Schein-Gründe ...« (Anlage 42) ist davon die Rede, daß Hinüber dem General-Erb-Postmeister Taxis auch noch den Amtseid verweigert habe. Vermutlich hätte er dann seine in Personalunion ausgeübten Postmeister-Tätigkeiten aufgeben müssen. Aber in der durch ihn seit 1637/38 errichteten Infrastruktur steckte sein Eigenkapital; dagegen bescherte ihm seine Tätigkeit für die Reichspost vermutlich nur einen Nebenverdienst. Aber für Taxis war Hinüber als Reichspostmeister nicht länger akzeptabel. Ihn anläßlich der Kaiserwahl »in Angesicht des ganzen Reichs« in Frankfurt im Juli 1658 abzusetzen, war sicherlich spektakulär und eine ungeheure Machtdemonstration für Taxis; – aber nur wenige von denen, die »dazumal wegen der Kayser-Wahl versammelt waren«, dürfte dieses Spektakel wirklich interessiert haben. Das scharfe, kaiserliche Mandat vom 28. Mai 1660 befahl »unterlegte Postkaleschen, Pferde und Boten, mit denen die Bürger, Wirte, Metzger und Nebenposten Briefe und Personen befördern, auszuheben und mit Haft, Konfiskation und 100 Mark lötligen Goldes Strafe zu belegen«. Dann richtete sich dieses Mandat gezielt gegen die Landespost von Braunschweig-Lüneburg und beklagte, daß Felleisen und Pakete den kaiserlichen Postreitern abgenommen, »bei den canzleyen eröffnet« und durch eigene Posten ausgeteilt worden seien. Kaiserliche Postverwalter seien verhaftet und die Abgabe von Briefen auf den kaiserlichen Posten verboten worden. Auch habe man kaiserliche Postbediente zur Korrespondenz mit dem »abtrünnigen Rötger Hinübern, Postmeister zu Hildesheim« gezwungen³⁷⁸. Aber durch dieses Mandat wurde Rütger Hinüber letztendlich zur Resignation gezwungen (Seite 47 und 51).

Zur **zusätzlichen** rechtlichen Absicherung bei der Einrichtung der Landespost hatten sich die norddeutschen Reichsstände in ihrem Schreiben vom 17. Januar 1662 auch auf die »Teutsche Lehens-Verfassung«, auf die »Norm in Reichs-Lehensachen« berufen (Seite 54). Dort heißt es³⁷⁹:

- § 2: »Nun stehet in Teutschland die Lehensherrschaft bey dem Kayser und Reich zugleich; welche also auch billig beede zugleich in dergleichen Fällen die Bewilligung ertheilen müssen. [...] Wenn hingegen der Kayser einseitig und ohne das Reich Verträge mit Jemanden wegen eines Reichslehens eingehen wolle, wären sie unkräftig; es beträffe dann einen Fall, darin der Kaiser nach seiner Wahlkapitulation, oder auch nach dem Reichs Herkommen, ungebundene Hände hätte«. Und
- § 5: »Wann ein Reichs-Lehenmann in Reichs-Lehensachen reichsconstitutionsmäßige Privilegien hat, müssen selbige in alle Wege [auf jeden Fall] beobachtet werden«. Und

§ 6: »Eben so ist auch unstreitig in unverletzliche Obacht zu nehmen, was andere Reichs-Grund-geseze, fürnemlich die Kayserliche Wahlcapitulation, von Reichssachen verordnen«.

Der Ort für die Weiterbildung des Postrechts war die kaiserliche Wahlkapitulation, aber eben nur in enger Verbindung und Übereinstimmung mit der »*Teutschen Lehens-Verfassung*«. Die Wahlkapitulation für Kaiser Leopold von 1658 hatte ganz offen ausgesprochen, daß das Reichspostwesen kein ausschließliches Reservatrecht des Kaisers sei, sondern **auch** Regal der Reichsstände. Die »*Teutsche Lehens-Verfassung*« ist m. W. in der Literatur bisher total unberücksichtigt geblieben.

Indem Kaiser Leopold I. 1662 seinem General-Erb-Postmeister Taxis das Betreiben von Fahrposten verboten hatte, war das Mandat vom 18. September 1653 ungültig geworden. Der Nachweis für das Verbot des Kaisers von 1662 zum Unterhalt von Fahrposten durch das Reichspostgeneralat konnte durch das Auffinden der Quellen gesichert werden³⁸⁰. Aber erst mit dem Rückzug von Taxis konnte das Fahrpostwesen zur Ländersache werden (Kapitel 5.1)³⁸¹. Für rund 35 Jahre hat dieses Verbot – von Ausnahmen abgesehen – die Einstellung bei der Reichspost geprägt. Da die beiden Reichspostmeister – in Köln Johann von Coesfeld und in Frankfurt Eugen Alexander von Wetzel – ihre Karriere im Brüsseler Reichspostgeneralat begonnen hatten, läßt deren Haltung auch Rückschlüsse auf die Einstellung unter dem Reichs-General-Erb-Postmeister Lamoral II. von Thurn und Taxis bzw. Beachtung dieses Verbots zu. So ist bekannt, daß Coesfeld 1663 eine Obstruktionspolitik zur Einführung von Postkutschen betrieb. Und wenn der Frankfurter Reichspostmeister Eugen Alexander von Wetzel erzählt, daß ihm sein Vater – Johann von Wetzel – noch 1693 »*auf dem Sterbebett anbefohlen habe, er solle sich ja nicht mit Fuhrwerke vermengen*«³⁸², so muß dazu ein triftiger Grund vorgelegen haben. Noch 1698 warnte der einflußreiche Augsburger Reichspostverwalter Pichelmayr vor dem Wiedereinstieg ins Fahrpostgeschäft³⁸³.

Doch zu diesem Zeitpunkt betrieb das Brüsseler Reichspostgeneralat bereits eine neue Fahrpostpolitik. Als Kurfürst Maximilian Emanuel von Bayern im März 1692 als Statthalter der Spanischen Niederlande vom Münchner Hof nach Brüssel wechselte und im Mai/Juni die wittelsbachischen Kurfürsten von Pfalz-Neuburg (mit Jülich und Berg) und Kurköln die Einführung einer Fahrpost Brüssel–Frankfurt–Augsburg–München sowie umfangreichen Regionalverkehr in Nordwestdeutschland durch den holländischen Fuhrunternehmer Wilhelm Vleertmann begünstigten, war der Lebensnerv der kaiserlich-taxisschen Reichspost getroffen: Fremde Fahrposten im Gebiet der Reichspost, und das auch noch auf ihrem klassischen Hauptpostkurs Brüssel–Augsburg–Venedig! Das Reichspostgeneralat in Brüssel leitete sofort die entscheidende Wende ein und begann, eine **aktive** Fahrpostpolitik zu betreiben. Kaiserliche Schreiben vom 21. August 1692 an verschiedene Reichsstände legten jetzt erstmals fest, daß zukünftig auch die Fahrpost als ein Annex zum kaiserlichen Postregal zu betrachten sei. Die »*Reichs-Post-Ordnung*« vom 17. Oktober 1698 sah dann bereits die Bereitstellung von zwei Postkaleschen an allen Posthaltereien der Reichspost vor³⁸⁴.

Bei der Übernahme der **Briefpost** ist Braunschweig-Lüneburg recht rücksichtsvoll vorgegangen (was man von Taxis bei der Verdrängung des Botenwesens etc. nicht gerade behaupten kann). Erst nachdem die Reichsposthalter durch Tod aus ihrem Amt ausgeschieden waren, wurde deren Briefpostexpedition in die Landespost integriert. Auf diese Weise ist das Briefpostwesen in die Landespost von Braunschweig-Lüneburg nur schrittweise integriert worden.

Die Auseinanderentwicklung der Gesamtpost ab 1705/06 isoliert voneinander – einerseits für Kurhannover und andererseits für Braunschweig-Wolfenbüttel – zu betrachten, ist nicht sinnvoll, weil die Gegensätze dabei gar nicht transparent werden können. Der Konfrontationskurs durch Braunschweig-Wolfenbüttel hatte mit einer kaiserfreundlichen Postpolitik begonnen. Aber erst die Einführung der sog. Küchenposten ab 1706 verstieß gegen die 1678 gemeinsam verliehenen Lehnsrechte und hat die Gesamtpost systematisch untergraben. Herzog Ludwig Rudolf im Fürstentum Blankenburg hat dabei die entscheidende Rolle gespielt. Das Weiterbestehen der gemeinsamen Platenschen Lehenspost wird zeitweise fast übersehen. Das Edikt des Kaisers vom 4. Februar 1696 (das dem Grafen von Platen bzw. Kurhannover unter Androhung einer Strafe von 40 Mark lötligen Goldes und Kassierung seines

Grafentitels befahl, die Postverwaltung niederzulegen und die taxisschen Reichsposten wieder zuzulassen) muß ohne die o.a. Hintergrundinformationen nahezu unverständlich bleiben. Aber Kurhannover hat die Entwicklung in Braunschweig-Wolfenbüttel offensichtlich kalt gelassen; – vermutlich weil das Lehnsrecht durch sie in den neuerworbenen Gebieten (Lauenburg, Hadeln, Bremen-Verden) auch nicht konsequent gehandhabt wurde.

Defizite in der Forschung werden gerade an diesen Stellen deutlich. Das betrifft zunächst die Ausweitung des Platenschen Lehens auf Osnabrück, – vermutlich noch erteilt im Namen aller drei Regenten. Obwohl in Hannover zentrale Behörden – insbesondere für das Erb- und Lehenspostwesen – bestanden, wurden die Länder der hannoverschen Regenten nicht als eine Einheit empfunden. Die Landesteile Lüneburg, Hoya, Bremen-Verden, Hadeln und Lauenburg wurden auch nach ihrem Anschluß an Calenberg-Göttingen-Grubenhagen als *eigene Rechtsgebiete* behandelt. Gerade deswegen hätte eine Erweiterung der Postlehensrechte auf diese Gebiete erfolgen müssen. Die postalischen Verhältnisse im Herzogtum Sachsen-Lauenburg (mit dem Land Hadeln) unter Herzog Julius Franz (1641–1689), welche offensichtlich auch nach dem Anfall der Gebiete nach 1689 weiterwirkten, sind extrem lückenhaft. Möglicherweise verhinderten diese Rechte eine Ausweitung des Platenschen Lehens auf die Gebiete von Lauenburg oder Hadeln nach 1698 (einseitig durch Hannover?). Ebenso konnte die Übertragung des Lehens auf Bremen-Verden nach dessen Erwerb durch Kurhannover 1715 nicht nachgewiesen werden; obwohl sie nach dem Lehnsrecht unbedingt erforderlich gewesen wäre. Auffällig ist, daß auch bei Reinhard Oberschelp: »*Rechtsquellen aus den hannoverschen Landen 1501 bis 1803*« (Teil 1: 1501 bis 1750, Hameln 1999) dazu keine Hinweise zu finden sind. Ebenso sind auch die postalischen Verhältnisse im Fürstentum Blankenburg wenig erforscht und müssen daher mit einer gewissen Unsicherheit behaftet bleiben.

Das Risiko – den ersten Teil dieser Arbeit zur Veröffentlichung freizugeben, während noch an dem zweiten Teil gearbeitet wurde – bin ich bewußt eingegangen. Nur so konnte eine vollständig Konzentration auf den noch ausstehenden Rest erreicht werden. Das Inhaltsverzeichnis (Seite 1) ist ab Kapitel 6.4 (Seite 79) den neuen Gegebenheiten anzupassen. Zu diesem Beitrag gehören ferner noch diverse Anlagen, die dem 3. Teil vorbehalten sind. Auf den größten Teil ist im Text bereits verwiesen worden. Die Anlage 43 enthält ein Konglomerat von Verfügungen zum Postwesen aus der Übergangszeit beider Höfe zwischen 1736 bis 1750. Wegen der extrem langen Bearbeitungszeit in manchen Archiven (6 Wochen und mehr) konnte bis zum Redaktionsschluß (20. Februar 2006) die Auswahl der Anlagen auch noch nicht endgültig abgeschlossen werden. In einigen Fällen (Lauenburg und Hadeln) sind die Anfragen sogar gerade erst angelaufen. Erste Kontakte zu den Nachfahren der General-Erb-Postmeister von Stechinelli und Platen Hallermund sind im Januar 2006 zustande gekommen und berechtigen zu der Hoffnung, daß noch der eine oder andere Punkt geklärt werden kann. Zusätzliche Anlagen werden daher chronologisch mit einem Kennbuchstaben »a«, »b«, »c« usw. eingefügt. Ein kurzer Begleittext wird helfen, den Zusammenhang herzustellen.

Nach Kurbrandenburg/Preußen und Kursachsen war Braunschweig-Lüneburg die dritte große norddeutsche Landespost. Gedruckte Sammlungen existieren unter den Titeln:

- »*Chur-Braunschweig-Lüneburgische Landes-Ordnungen und Gesetze – Zum Gebrauch der Fürstenthümer, Graf- und Herrschaften Calenbergischen Theils*«; erschienen in Göttingen 1739–1740, und
- »*Chur-Braunschweig-Lüneburgische Landes-Ordnungen und Gesetze – Zum Gebrauch des Fürstenthums Lüneburg, auch angehöriger Graf- und Herrschaften Zellischen Theils*«; erschienen in Lüneburg 1741–1745.

Aber diese Gesetze und Verordnungen beziehen sich nicht mehr auf das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg. Sie enthalten nur noch eine Auswahl an Gesetzen und Verordnungen, die auch nach der Spaltung in den angegebenen Gebieten Gültigkeit behalten sollten; dazu gehörte auch die Postordnung von 1682. Eine gedruckte *Sammlung der Verordnungen von Braunschweig-Wolfenbüttel* habe ich nicht ausfindig machen können. Die Sammlung mit den Anlagen im dritten Teil soll diesen

Mangel ausgleichen. In diesem Sinne steht die nun vorliegende Arbeit auch in der Folge der »frühen Postgesetzgebung« und ergänzt meine beiden vorangegangenen Arbeiten:

- **»Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig«,**
Band I: Brandenburg – Preußen 1646–1740 (erschienen Oktober 2001) und
Band II: Kursachsen 1616–1733 (erschienen September 2002).

Herausgeber war jeweils der Deutsche Altbriefsammler-Verein, dem ich mich zu Dank verpflichtet fühle. Hinsichtlich der Unabhängigkeit im Fahrpostwesen von der kaiserlichen Reichspost schließt sich auch der nachfolgende Beitrag nahtlos an die vorausgegangenen Arbeiten an:

- **»Zur Postgeschichte der landesherrlichen Fahrpost im Herzogtum Sachsen-Weimar (einschließlich der Nebenlinien von Sachsen-Eisenach und Sachsen-Jena)«.**

Dem gleichen Anliegen diene auch der dazugehörige Exkurs zur:

- **»Fürstlich Sächsischen Gesamt-Post«** der gothaischen Linien zwischen 1705 und 1807/08.

Herausgegeben und gesponsert wurde diese Arbeit als Sonderdruck im Dezember 2003 durch Renate und Christian Springer, Köln. Ebenso weist der Reprint von Thilo Jödicke:

- **»Die Geschichte der Verkehrsanstalten im Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen«** ein Kapitel über den **»Sondershäuser Kammerwagen«** (Seite 148–194) auf. Damit wollten sich die Fürsten ihr Recht auf eine von der kaiserlichen Reichspost unabhängigen Fahrpost bewahren. Der Anhang (Seite A 10 – A 16) mit der Abbildung der Postscheine und der Amtsunterschrift **»Fürst. Schwarzburgl. Post-Amt«** läßt keinen Zweifel an der Posthoheit dieses Kammerwagens aufkommen.

Betrachtet aus der Sicht zur **»Einführung landesherrlicher Posten«** sowie besonders im Hinblick auf die Einführung eines **»landesherrlichen Fahrpostmonopols«** – für die der Fürst von Thurn und Taxis vor 1698 keine kaiserlichen Privilegien besaß – stehen diese Arbeiten alle miteinander in einem mehr oder weniger engen Zusammenhang. –



Krönungsmedaille von 1714 für König Georg I. von Großbritannien und Irland, seit 1698 Kurfürst von Hannover, 1701 Prinz von England, 1705 Herzog von Lüneburg-Celle und ab 1715 Herzog von Bremen und Verden. Das von Hannover nach England springende niedersächsische Roß ist eine Anspielung auf die angelsächsische Landnahme in Britannien unter Hengist und Horsa Mitte des 5. Jahrhunderts.

Allgemeine Anmerkungen

Die Literatur ist mit dem Namen des Verfassers zitiert. Bei mehreren Arbeiten eines Verfassers weist die in Klammern hinzugefügte Jahreszahl sowie ggf. ein zusätzliches Substantiv auf die betreffende Abhandlung hin. Sind mehrere Quellen angeführt, so sind diese chronologisch geordnet.

Kalenderreform: Zwischen dem Julianischen und Gregorianischen Datum bestanden im 17. Jahrhundert zehn Tage Differenz. Bei einer doppelten Datumsangabe (vor dem 1. März 1700) zeigt der Nenner das gregorianische Datum. Gemäß Beschluß der evangelischen Reichsstände erfolgte der Übergang vom Julianischen auf den Gregorianischen Kalender zum 1. März 1700: Auf den **18. Februar** 1700 folgte der **1. März** 1700. Mit Verordnungen von Dezember 1699 und Januar 1700 wurde der Gregorianische Kalender in Braunschweig-Lüneburg und dem Herzogtum Lauenburg eingeführt.

Anmerkungen und Quellenhinweise:

¹ Nach dem Beitrag von Wilhelm Fleitmann (Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1972: »Postverbindungen für den Westfälischen Friedenskongreß 1643 bis 1648«, Seite 4 und 39–40) soll während des **ganzen** Dreißigjährigen Krieges in Norddeutschland eine regelmäßig verkehrende öffentliche **Reichspostlinie** verkehrt haben. Er vermutete, daß zwischen der taxisschen Reichspost und Schweden eine Art Waffenstillstand vereinbart worden sein könnte, so daß die Reitpost Köln–Unna–Lipperode–Detmold–Bückeburg–Nienburg–Rotenburg–Hamburg während des ganzen Dreißigjährigen Krieges (abgesehen von einigen Störungen durch Kriegsereignisse) auch in den von den Schweden beherrschten Teilen Norddeutschlands bestanden haben könnte: »Das lag vermutlich daran, daß einerseits Schweden für den Nachrichtenverkehr mit Westeuropa fast ausschließlich auf die taxisschen Posten angewiesen war, während andererseits die taxissche Post großen Wert auf die ertragreichen Postverbindungen zwischen Westeuropa, den Ostsee- und Hansestädten sowie den nordischen Staaten legte, die über Hamburg liefen«.

Diese Theorie von Wilhelm Fleitmann ist unhaltbar. Mit dem Vormarsch der Schweden im Reich waren in allen besetzten Gebieten auf Schweden vereidigte Postmeister eingesetzt worden. Der 1627 als Protestant von Leonhard von Taxis abgesetzte Postmeister Johann von den Birghden war am 14. Dezember 1631 als »Ihrer königlichen Majestät und Reiche Schweden sampt mitallierter Potentaten und Stände verordneter Obristen Postmeister« angenommen worden. Nach dem Fall von Augsburg (20. April 1632) war die Reichspost »einzig und allein auf dem provisorischen Postkurs Niederlande–Elsaß–Vorderösterreich–Tirol und den Postkurs Brüssel–Köln beschränkt **und besaß auf deutschem Boden nur noch das Postamt Köln**« (Ludwig Kalmus: »Weltgeschichte der Post«, Kaiserliche und schwedische Post im Deutschen Reiche 1631–1635, Seite 215–221, Wien 1937, mit weiteren Einzelheiten).

Die Pferde der Posthalter und Postreiter und deren Briefe wären durch die Soldateska requiriert worden. Um das zu verhindern, wären spätestens ab 1630 immer wieder zu erneuernde Schutzbriefe (Salvaguardi) für die Reichspost durch Schweden, Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel notwendig gewesen. Bisher sind solche Dokumente aber erst nach dem Einsetzen der Friedensgespräche ab Ende 1641 bekannt geworden. Fleitmann schreibt sogar selbst (Seite 45): »Erst im Jahre 1646 konnte durch die Schutzbriefe der Armeeführer und andere Maßnahmen sichergestellt werden, daß die zahlreichen Überfälle auf Postillione und Posthalter und sonstige Eingriffe in den Postdienst durch die verwilderte Soldateska fast aufhörten und nur noch vereinzelt Klagen zu hören waren«.

² Vogel, Johann Jacob: »Leipzigerisches Geschichts-Buch, oder Annales, das ist: Jahr- und Tage-Bücher der weltberühmten Königl. und Churfürstl. Sächsischen Kauff- und Handels-Stadt Leipzig«, 2. Auflage, Seite 599. Leipzig 1756.

³ Vogel, Seite 607.

⁴ Entfällt; siehe »Berichtigung« (nach Seite 134).

⁵ Krebs, Kurt: »Das Kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jakob Kees I. und II.«, Seite 6. Leipzig und Berlin 1914.

⁶ Gaus, H.: »Das Boten- und Gesandtschaftswesen in der ehemaligen Hansestadt Braunschweig«, Seite 35. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 7 von 1929. Ein Nachdruck findet sich in: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Heft 4 von 1980, Seite 25–40. Alle Zitate beziehen sich auf diesen Nachdruck.

⁷ Kalmus, Ludwig: »Weltgeschichte der Post«, Wien 1937. Kalmus war Sekretär des österreichischen Handels- und Postministers Wilhelm Taucher. Die Emigration führte Kalmus nach Paris. Sein weiteres Schicksal ist unbekannt.

⁸ Bernhards, Heinrich: »Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle«, Seite 4–6. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen, Heft 1 von 1912.

⁹ Bade, Henri: »333 Jahre Braunschweiger Post 1535–1867«, Seite 3–4. Braunschweig 1960.

¹⁰ Schucht, Richard: »Das Postwesen in Braunschweig / Fürstlich bzw. Herzoglich Braunschweigische Posten«, Seite 147–150. In: Braunschweigisches Magazin, Heft 19 von 1897, Seite 147–151. Zu den weiteren Veröffentlichungen siehe Seite 5.

¹¹ Krusch, Br.: »Die Entwicklung der Herzogl. Braunschweigischen Centralbehörden ...«, Seite 158–161 (Auszug siehe Anlage 2). In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen. Hannover 1894.

¹² Schucht, Richard: »Zur Geschichte des Postwesens in Braunschweig«, Seite 115. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 4 von 1901, Seite 113–122.

- ¹³ Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts setzte sich für die oberste Justiz- und Verwaltungsbehörde an Stelle der älteren Bezeichnung »*Kanzlei*« allmählich die Bezeichnung »*Regierung*« durch.
- ¹⁴ Ohe, Hans Joachim von der: »Die Zentral- und Hofverwaltung des Fürstentums Lüneburg (Celle) und ihre Beamten«, Seite 43–45, 152–160 und 241 (Auszug siehe Anlage 2). Celle 1955. – Ferner:
Drangmeister, Heinz: »Am Anfang waren die Boten«. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 1 von 1977, Seite 4–9.
- ¹⁵ Zum Aufbau der Postkurse *Köln–Hamburg* und *Frankfurt–Erfurt–Leipzig* waren unter dem 22. Januar 1616 durch Kaiser Matthias Promotorialschreiben versandt worden an (Behringer [2003] gemäß Anm. 48, Seite 187–188):
- Hessen-Kassel: Landgraf Moritz von Hessen-Kassel (* 1572, r. 1592–1627),
 - Hessen-Darmstadt: Landgraf Ludwig V. von Hessen-Darmstadt (* 1577, r. 1596–1616),
 - Braunschweig-Wolfenbüttel: Herzog Friedrich Ulrich (* 1591, r. 1613–1634),
 - Braunschweig-Lüneburg: Herzog Christian (* 1566, r. 1611–1633),
 - Graf Anton zu Oldenburg und Graf Günter Anton zu Oldenburg,
 - Graf Christian von Waldeck sowie Graf von Lippe und Graf Ernst von Schaumburg,
 - Pfalz-Neuburg, Jülich und Berg: Pfalzgraf Wolfgang Wilhelm (1578, r. 1614–1653),
 - Herzog Casimir zu Sachsen und Herzog Johann Ernst zu Sachsen sowie
 - Fürstabt von Fulda (als Teil des Bistums Würzburg).
- Für die gleichen Postkurse folgten am 4. Mai 1616 weitere Promotorialschreiben an:
- Kursachsen: Kurfürst Johann Georg I. (* 1585, r. 1611–1656),
 - Herzog Johann Friedrich zu Holstein (wegen Bremen und Stade) sowie
 - Reichsstadt Hamburg und Stadt Erfurt.
- Einige weitere Beispiele zeigen, daß die Anfrage stereotyp auf die Zulassung von »*extraordinari*« Reitposten lautete. Dies war bewußt die Vorspiegelung falscher Tatsachen. Diese Strategie sollte den Reichsständen ihre Zusage erleichtern und die städtischen Botenanstalten in Sicherheit wiegen. Für sie bedeutete die Anlage kaiserlich-taxisscher Postanstalten ein Menetekel, weil sie das reguläre städtische Botenwesen in Frage stellten.
- Der Frankfurter Reichspostmeister Birghden hatte am 27. Juli 1616 erfolgreich mit Herzog Christian von Braunschweig-Lüneburg verhandelt, der ihm als Administrator des Stiftes Bremen gegen Portofreiheit die Anlage einer Posthalterei in Horneburg gestattete und ihn als »*des Obristen Postmeisters Nachgesetzten*« mit einem entsprechenden Befehl an die lokale Obrigkeit ausstattete. Die Poststation »*Postmoor*« (bei Horneburg) wurde 1627 nach Buxehude verlegt (Behringer [2003] gemäß Anm. 48, Seite 198).
- ¹⁶ Strube, David Georg: »Gründliche Vertheidigung der Churfürstl. Braunschweig-Lüneburgschen Post-Gerechtigkeit ...«, § XIII. Seite 20. Hannover 1758. Vergleiche dazu auch Anlage 3.
- ¹⁷ Anonym: »Reichs-Gesätzmäßige Prüfung ...« (Anlage 42), Seite 91. Die dort noch aufgelisteten Postmeister sind erst nach 1645 in Braunschweig-Lüneburg tätig geworden.
- ¹⁸ Schucht (1897), Seite 150, und (1901), Seite 115.
- ^{18a} Fleitmann, Wilhelm: »Von 1616 bis zum Wiener Kongreß – Die ersten 200 Jahre Post in Detmold«, Seite 2 und 7. In: Sonderheft der Postgeschichtsblätter von Münster: 350 Jahre Post in Detmold 1616–1966, Seite 2–13. Münster 1966.
- ¹⁹ Piefke, Christian: »Die Geschichte der Bremischen Landespost«, Seite 10 und 22. Bremen 1947.
- ²⁰ Bernhards, Seite 12.
- ²¹ Faulhaber, Bernhard: »Geschichte des Postwesens in Frankfurt am Main«, Kursverzeichnis (Nr. 3) von Frankfurt vom Jahre 1623 (Tafel zwischen Seite 40–41). Frankfurt 1883. Ferner:
Lübbecke, Fried.: »Thurn und Taxis«, Seite 4 (Abb. 2). In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1954. Ferner:
Münkler, Werner: »Entwicklungsgeschichte, Verfassung und Verwaltung des Postregals in Hessen-Darmstadt bis 1806 und die Auseinandersetzungen mit der taxisschen Reichspost«, Seite 148. In: Archiv für Post und Fernmeldewesen, Heft 2/1975, Seite 133–189.
- ²² Gleichlautende Schreiben gingen ferner an Kurmainz (als Protektor der Reichspost), Fulda, Hamburg, Lübeck, Bremen, Kurköln, Hessen, Kursachsen, Braunschweig, Mecklenburg, Sachsen-Coburg, Sachsen-Eisenach, Sachsen-Weimar und Holstein. Siehe auch:
Moser, Johann Jacob: »Teutsches Staats-Recht«, Fünfter Teil, § 63 (Seite 54–55). Leipzig 1742 und 2. Auflage Leipzig 1752.
- ²³ Schucht (1897), Seite 150 und (1901), Seite 115.
- ²⁴ Bernhards, Seite 7–8 und 14.
- ²⁵ Gaus, Seite 25–40. Ferner:
Besold, Horst: »Kleine Chronik des Postwesens in Braunschweig«, Seite 3. In: Braunschweiger Postgeschichtliche Blätter, Heft 1, Seite 1–14. Braunschweig 1957.
- ²⁶ Munk, Heinrich: »325 Jahre Post in Groß Lafferde«, Seite 89. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Seite 89–103. Heft 8 von 1985.
- ²⁷ Haass, Heinrich: »Das hessische Postwesen bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts«, Seite 18. In: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde. Kassel 1910. – Ferner:
Boes, Julius: »Das Hessen-Kasseler Postwesen«, Seite 28. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 / 1957.

- ²⁸ Olsen, Fr.: »Det danske Postvæsen«, Seite 21 ff. mit Anlage 1, Seite 215–223. Kopenhagen 1889. Ferner: Diestelhorst, F.: »Der Botenkurs Hamburg–Kopenhagen (–Helsingör) im 16. und 17. Jahrhundert«. In: Deutsche Postgeschichte, Heft 2 / 1939, Seite 132–136. Ferner: Nielsen, Arne Morell: »Aus der Post- und Fernmeldegeschichte Dänemarks«, Seite 54. In: Archiv für deutsche Postgeschichte«, Heft 2/1981, Seite 54–80.
- ²⁹ Schucht (1897), Seite 150. Dort bezeichnet Schucht den Postmeister Baltasar Lange in Hamburg als »*Taxisschen Postmeister*«. Nach dem Tode von Albrecht Kleinhans im Jahre 1618 amtierte dort dessen Sohn Hans Jacob Kleinhans als Reichspostmeister. Nach Erichs Kuhlmann »Die Post im alten Hamburg« (gemäß Anm. 49), Seite 22, war in der Zeit nach 1618 bis 1641 als **Stadt-Postmeister** ein gewisser **Baltzer Lange** tätig.
- ³⁰ Weinhold, Günter: »Die "schwedische Feldpost" während des Dreißigjährigen Krieges auf der Route zwischen Frankfurt am Main und Hamburg«, Seite 13–15. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Heft 7 von 1984.
- ³¹ Weinhold, Günter: »... die Post allhier zu Giffhorn – Die Geschichte des Giffhorer Postwesens«, Seite 17. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Sonderheft von Januar 1982.
- ³² Jödicke, Thilo: »Die Geschichte der Verkehrsanstalten im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen«. I. Teil, Seite 11–13. Sondershausen 1885. – Gaus (1911), Seite 632.
- ³³ Bertram, Adolf: »Geschichte des Bistums Hildesheim«, Band 3, Seite 40–41. Hildesheim und Leipzig 1925. Ferner: Reimann, Michael: »Der Goslarer Frieden von 1642«, Seite 5 und 12–13. In: Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens, Band 90. Hildesheim 1979.
- ³⁴ Faulhaber, Seite 56.
- ³⁵ Kremer, Karl Heinz: »Johann von den Birghden 1582–1645 – Kaiserlicher und königlich-schwedischer Postmeister zu Frankfurt am Main«, Seite 392–397. In: Presse und Geschichte – Neue Beiträge, Band 15. Bremen 2005.
- ³⁶ Nach anfänglicher Verfolgung verfügte der Kaiser unter dem 17. Februar 1636, Birghden mitsamt seinen Gütern in die im Sonderfrieden gewährte Amnestie mit aufzunehmen (Dallmeier [1977] gemäß Anm. 38, Regest 231 und 232). Siehe Anmerkung 1.
- ³⁷ Dallmeier, Martin: »Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806«, Regest 229 (Seite 104–105). In: Thurn und Taxis-Studien 9/II. Kallmünz 1977.
- ³⁸ Rennert, Georg: »Johann Sieber, Leipzigs erster Postmeister«, Seite 478. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Jahrgang 1927: Nr. 24 (Seite 408–413), Nr. 25 (Seite 429–434), Nr. 26 (Seite 443–446), Nr. 27 (Seite 466), Nr. 28 (Seite 476–478) und Nr. 29 (Seite 494–496).
- ⁴⁰ Dallmeier (1977), Regest 230 (Seite 105). Weitere Einzelheiten sind dessen Band I, Seite 16, zu entnehmen.
- ⁴¹ Gade, Heinrich: »Geschichte der Stadt Nienburg«, Seite 86, 98 und 101. Nienburg 1862.
- ⁴² Bertram, Seite 40–41.
- ⁴³ Im Vorfeld des Restitutionsedikts bestimmte ein Dekret von Kaiser Ferdinand II. vom 2. November 1627, daß in Frankfurt und einigen anderen Reichsstädten nur »*katholische Subjekte*« als Reichspostmeister angestellt werden dürfen (Faulhaber, Seite 52). Vermutlich hing damit bereits der Wechsel im Postamt Mainz 1627 zusammen. Der Frankfurter Reichspostmeister Johann von der Birghden war 1628 durch den Niederländer Gerhard Vrints ersetzt worden. Als Reichspostmeister oder Reichspostverwalter in Nürnberg folgen zwischen 1615 und 1635 in schneller Folge zunächst Nürnberger Bürger. Dem Werk von Emeram Ackold: »*Gründlicher Unterricht von dem aus Landes-Fürstlicher Hoheit herspringenden Post-Regal derer Chur- und Fürsten des Heiligen Römischen Reichs...*«, Leipzig 1710, Seite 79, ist der folgende Auszug entnommen: »*Eben dieser Cößfeld hat [anläßlich der Einrichtung des Reichspostamts in Nürnberg] auch in seinem schriftlichen Memoriale, so er den 1. Sept. 1615 zu Nürnberg übergeben, diese ausdrückliche Wort gesetzt: NB. daß diß Post-Amt durch einen allhie angesessenen Burger administriert und verwaltet werde [...]. Solchem Anbringen und Versprechen gemäß, ist erstlich Johann Georg Heyd, Burger zu Nürnberg, Anno 1615 [eingesetzt worden]. Nach seinem Tod Virgilius Egen oder Ehinger, auch Burger zu Nürnberg, Anno 1625, der Catholischen Religion zugethan. Nach des Egens Tod, Franz Christoff Albrecht des Egens gewesener Diener, auch Burger zu Nürnberg, Anno 1630. Nach diesen Georg Grathwohl, auch Burger daselbst, Anno 1634 zum Post-Verwalter in Nürnberg verordnet worden. Der erste Fremde aber ist gewesen Gisbertus du Boys, Anno 1635. Nach ihm ist kommen Jacob de Febuer, auch ein Fremder, Anno 1643. Und endlich nach dessen Tod, der jetzige Fremde Post-Meister Johann Abondio Somigliano, Anno 1646.*«. Gisbert de Boys (Bois) konnte sich der Fürsprache des Erzbischofs von Mainz und Schutzherm des Reichspostwesens erfreuen, und war mit Patent vom 16. August 1635 in Nürnberg als Reichspostmeister eingesetzt worden. Jacob de Febuer war in Belgien geboren; sein Vater war königlich spanischer Rat. Er war der Vetter des Premier Officier Matton in Brüssel und Schwager des Nürnberger Reichspostmeisters Johann Abondio Somigliano (Behringer, Wolfgang: »Veränderung der Raum-Zeit-Relation ...«, Seite 52, Anm. 34). Nach dem Gastwirt Nickel (1620) wurde in Erfurt 1636 Georg Friedrich Breitenbach (RPM 1636–1654) eingesetzt. Nürnberg, Memmingen und Lindau wollten nach der Exekution des Westfälischen Friedens wieder in ihre alten Rechte auf Einsetzung eigener Postmeister eingesetzt werden (Moser [1752], § 92 [Seite 82–93]).
- Das Regensburger Hofpostamt war 1630 in ein reguläres Reichspostamt umgewandelt und mit dem bisherigen Hofpostmeister Wolfgang Thurn als kaiserlicher Postmeister besetzt worden. Der neue Reichspostkurs Augsburg–Waldmünchen blieb aufgrund seiner Entstehung nach der Erhebung des Regensburger Postamtes zum kaiserlichen Oberpostamt dem Augsburger Oberpostantsbezirk unterstellt. Erst nach dem Abzug der Schweden am 16. Juli 1634

setzte die Gräfin Taxis am 18. Februar 1636 »ein taugliches, katholisches Subjekt« – Johann Antonio Ponzone von Ponzone – als Postamtsverwalter ein.

- ⁴⁴ Freytag, Rudolf: »Die Postmeisterfamilie Somigliano«, Seite 219. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 7, Seite 217–227. Berlin 1922. Siehe auch die vorangegangene Anmerkung 43. Ferner: Münzberg, Werner: »500 Jahre Post – Thurn und Taxis 1490–1867«, Teil II, Seite 132–134, Regensburg 1990. Danach war der *Hamburger Kaufmann* Abondio Somigliano ca. 2 Jahre (um 1633–1635) in dänischer Gefangenschaft. Ein Empfehlungsschreibens von Kaiser Ferdinand vom 2. März 1635 ermahnte die Hamburger, ihre Schulden bei ihm zu begleichen. Dann wurde der evangelische Reichspostmeister Hans Jacob Kleinhans um 1635/36 durch den katholischen Reichspostmeister Abondio Somigliano vorübergehend ersetzt. Nachdem jedoch Hans Jacob Kleinhans sich zu rehabilitieren vermocht hatte, kehrte er in sein Amt als Postmeister zurück. Nach dessen Tod folgte im Dezember 1640 wieder Abondio Somigliano.
- ⁴⁵ Dallmeier (1977), Regest 238 und 248.
- ⁴⁶ Dallmeier (1977), Regest 239, 240, 241 und 260.
- ⁴⁷ Mirow, ? : »Zur Geschichte des Postwesens in den braunschweig-lüneburgischen Landen«, Seite 313–314. In: Archiv für Post und Telegraphie, Berlin 1879. Nach Bernhards (Seite 12) ist auch 1638 die Genehmigung durch Herzog Friedrich von Braunschweig-Lüneburg ausschließlich für eine »*extraordinäre reitende Post*« erteilt worden.
- ⁴⁸ Behringer, Wolfgang: »Im Zeichen des Merkur – Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit«. Göttingen 2003. Behringer berichtet in den Kapiteln »Aufbau territorialer Kommunikationssysteme« (Seite 240–280) sowie »Der Raum wird verfügbar« (Seite 436–485) ausführlich über die allgemeine Entwicklung der Fahrposten. In der Zeittafel auf Seite 690 heißt es lediglich »1662: Die Reichspost scheitert bei der Einführung von Fahrposten«.
- ⁴⁹ Kuhlmann, Erich: »Die Post im alten Hamburg«, Seite 31. In: Postgeschichtliche Blätter Hamburg 1984 / Heft 27. Das Mandat vom 18. September 1653 (Dallmeier [1977], Regest Nr. 312) verbot das Betreiben von »*postcallessen*« durch Bürger, Wirte und Kutscher. Dieses Mandat weist die Fahrposten der Reichspost aber nicht als zum Reichspostregal gehörig aus. Siehe dazu auch das »Nachwort«, Seite 113.
- ⁵⁰ Behringer (2003), Seite 224.
- ⁵¹ Hinüber, Hartmut von: »350 Jahre Post im Hannoverschen – Die Familie v. Hinüber im Dienste der Post«, Seite 4–5. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 12, Seite 3–17. Hannover 1990.
- ⁵² Hinüber, Hartmut von: »Frühe Fahrposten im Hannoverschen«, Seite 5. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Seite 4–11, Heft 15 von 1994.
- ⁵³ Bertram, Seite 42.
- ⁵⁴ Haass, Seite 18. Danach hat bereits 1619 zwischen dem Herzog von Braunschweig (-Wolfenbüttel) und dem Landgrafen Moritz von Hessen-Kassel eine Art Feldpost bestanden.
- ^{54a} 1. Juli 1621: Verlegung der Poststelle Hausberge zur Residenz des Grafen Ernst von Schaumburg-Holstein nach Bückeburg.
1626–1629: Graf Simon VII. forderte die Verlegung der Pferdewechselstation von Hovedissen nach Detmold. Dies geschah zwischen 1626 und 1629 (Fleimann [1966] gemäß Anm. 18a, Seite 8, Zeittafel).
- ⁵⁵ Piefke, Seite 22, 178 (Anm. 16) und 201. Erster Reichspostmeister in Bremen war Ludolf Weyhemann (RPM 1617–1627). Auf Friederich Gerlichs (RPM 1627–1652) folgte dessen Sohn Daniel Gerlichs (RPM 1652–1655).
- ^{55a} Die für die Zwecke der Kriegführung geschaffenen Posteinrichtungen fielen der Auflösung anheim, sobald sich die schwedischen Truppen von den Orten, in denen sich diese Einrichtungen befanden, zurückzogen. Von Bestand dagegen war das schwedische Postamt in Hamburg. Briefe aus Schweden nach oder über Hamburg hinaus gelegenen Orten wurden in Hamburg von dem schwedischen Residenten Leenart van Sorgen etwa ab Juni 1620 dem evangelischen Reichspostmeister Hans Jacob Kleinhans zugeführt. Briefe aus Deutschland oder vom Auslande nach Schweden wurden von dem Reichspostmeister in Hamburg dem schwedischen Residenten zur Weiterleitung übergeben. Bei den Boten, welche die Post nach und aus Stockholm beförderten, hatte sich zu jener Zeit die Gewohnheit herausgebildet, vom Publikum Briefe nach den dänischen Orten, die sie auf ihrer Reise berührten, entgegenzunehmen und zu befördern. Über die Höhe des Botenlohnes, den sie als Nebeneinnahme für sich behielten, mußten sie sich mit den Absendern einigen.
- Nach der Niederlage von König Christian IV. von Dänemark bei Lutter am Barenberge am 27. August 1626 hatte das kaiserliche Heer 1627 Holstein und Jütland besetzt. Die dänisch/schwedische Postverbindung von Hamburg nach Stockholm war unterbrochen. So ist es ganz sicher kein Zufall, daß 1627 wieder Boten von Hamburg nach Dänemark (evtl. auch mit versteckter Post für Schweden) liefen, um das postpolitische Vakuum auszufüllen. Die Hamburger Botenordnung von 1627 für die »*Copenhagenschen Botten*« galt vermutlich nur relativ kurzzeitig.

Copenhagensche Botten

sollen, wan sie des Wassers wegen unverhindert sein, des Sommers in 9, des Winters in 10 Tagen ihre Reise beschicken. Auch im Winter und Sommer des Freytags sich von hinnen uff die Reise begeben. So kommen sie uffen Sontagh des Sommers und uffen Montag des Winters zu Copenhagen. Und müssen sie Sommer und Winter uffen Mittwochen von Copenhagen abreisen, damit sie wegen der Hollandischen Briefe des Sommers uffen Donnerstage und des Winters uffen Freytagh zu Hamburg anlangen können.

*Für die Copenhagensche ordinari brieff ist das Lohn 5 Schill.
Für Flensburger Briefe 3 Schill.*

Staatsarchiv Hamburg, Archiv der Börsenalten: II Ca Nr. 185

Nach dem Restitutionsedikt von 1629 war im Bistum Verden als Bischof 1630 Franz Wilhelm von Wartenberg eingesetzt worden. Seinen Rekatholisierungsbemühungen wurde bereits 1631 durch den Einmarsch der Schweden ein Ende bereitet. Nach der Einsetzung von Abondio Somigliano – erstmals um 1635/36 (Anm. 44) – dürfte die Vertrauensbasis für die Beförderung der schwedischen Post durch die Reichspost verloren gegangen sein. Als um 1640 auch noch Dänemark anfieng, sein bis dahin wenig entwickeltes Postwesen zu ordnen, hielt es die schwedische Regierung – die zu diesem Zeitpunkt noch eine Trübung ihrer guten Beziehungen zu Dänemark vermeiden wollte – für angebracht, ihre Postbeförderung in Dänemark einzustellen. Sie ließ durch ihren Hamburger Residenten – seit 1630 Johann Adler-Salvius – den Postboten die Mitnahme sog. »Dänenbriefe« streng verbieten und ordnete an, daß die Durchführung des Verbots überwacht werde. Adler-Salvius war von dieser Maßnahme wenig erbaut. Er befürchtete, daß die Boten nach dem Wegfall ihrer Nebeneinnahmen mit höheren Forderungen für die Besorgung der schwedischen Post hervortreten könnten. Auch hatte er starke Zweifel an der Durchführbarkeit des Verbots. Unter dem 2. Januar 1641 schrieb er: »Ich habe oft versucht, die Mitnahme von Dänenbriefen abzustellen, aber tun die Boten es nicht offen, so geschieht es heimlich, setze ich die einen ab, so sind die successores ebenso, strafe ich jemand in particulari, indem ich ihn einige Reisen überschlagen lasse und lasse andere reisen, wie ich oft getan habe, so lassen sie es vor den Augen bleiben, aber heimlich tun sie es doch! Andere Strafen habe ich nicht – es sind Hamburger Bürger!«. Adler-Salvius schrieb am 6. Februar 1641 an den Kanzler Oxenstierna: »Unsere Boten danken meistens ab; diejenigen, welche bleiben, fordern für jede Reise fünfzig Reichsthaler statt der bisherigen fünfzehn«. (Anonym: »Schwedische Posten in Deutschland im 17. Jahrhundert«, Seite 367. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 38/1913). – Kuhlmann (1984), Seite 70.

^{55b} Möglicherweise waren die Vorbereitungen zu dem Schwedisch-Dänischen Krieg bereits angelaufen. Der Reichspostmeister Hans Jacob Kleinhaus war gegen Ende 1740 gestorben; sein Amt führte Abondio Somigliano (RPM 1640–1650) weiter (vergl. Anm. 44). Vermutlich ging spätestens im Oktober 1641 der postalisch desolate Zustand von Hamburg zu Ende. Die Verlegung des städtischen Botenbetriebs in das Haus des neuen Stadtpostmeisters Dietrich Gerbrandt 1641 sowie die Aufstellung von Briefkästen (in 10 Richtungen nach: »Lübeck, Dantzig und Stettin, Berlin, Leipzig und Magdeburg, Bremen, Copenhagen und Odensee, Friedrichstadt, Embden und Oldenburg, Glückstadt und Lüneburg«), die Herausgabe der »Ordnung des Postmeisters und Börsenknechts«, der Hamburger »Ordnungs-Taffel der Botten ...« vom 28. Oktober 1641 (Anlage 4a) macht es wahrscheinlich, daß das Hamburger Boten- und Postwesen von diesem Zeitpunkt ab wieder funktionierte (Kuhlmann [1984], Seite 16 und 19–22.). Spätestens ab diesem Zeitpunkt dürfte auch wieder der kaiserlich-taxissche Reichspostkurs Köln–Hamburg funktioniert haben (siehe Seite 18–21). Nachdem Schwedens Kriegsvorbereitungen im September 1643 abgeschlossen waren, befahl der schwedische Kanzler Oxenstierna seinem General Torstensson, die dänischen Besitzungen anzugreifen. Der unerwartete Einmarsch der Schweden in Jütland zu Ende des Jahres 1643 im sog. *Torstensson Krieg* (1643–1645) ist als eine Antwort auf die dänische Politik nach 1634/35 zu verstehen. Im Dezember 1643 hatten die Schweden Holstein und im Januar 1644 Jütland überrannt. Im Frieden von Brömsebro vom 13. August 1645 verglichen sich Schweden und Dänemark.

⁵⁶ Friedrich, Henner: »Postamt Kassel – Ein Weg von der Vergangenheit in die Zukunft«, Seite 7. In: Hessische Postgeschichte, Heft 25 / 1980, Seite 6–72.

⁵⁷ Piefke, Seite 20–21.

⁵⁸ Zitiert nach Hinüber, Hartmut von: »350 Jahre Post im Hannoverschen – Die Familie v. Hinüber im Dienste der Post«, Seite 3. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 12 von 1990, Seite 3–17.

⁵⁹ Hinüber (1760): »Historische Nachricht...«, Anlage 1. – Hinüber (1938), Seite 257.

⁶⁰ Weinhold, Günter: »Die Verlegung der Braunschweig–Hamburger Postroute von Suderburg auf Uelzen – anno 1700/1701«, Seite 15. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 5 von 1981, Seite 15–33.

⁶¹ Bernhards, Seite 21.

⁶² Hinüber (1990), Seite 3–5. – Behringer (2003), Seite 224–225 und 440.

⁶³ Es gab noch keinen Frieden zwischen dem Kaiser und Braunschweig-Lüneburg und wegen der Briefspionage für den Kaiser, konnte auch der Reichspost nicht vertraut werden. Siehe auch Anmerkung 68.

⁶⁴ Dallmeier (1977), Regest 253 (Seite 113).

⁶⁵ Boes, Julius: »Das Hessen-Kasseler Postwesen«, Seite 28. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 / 1957, Seite 25–39. Boes schreibt dort, daß der Erzbischof von Köln Rütger Hinüber sogar »mit der Einrichtung von Posten u. a. nach Bremen und Frankfurt« beauftragt habe. Ferner:

Dallmeier, Martin: »Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806«, Band I, Seite 91, Anm. 357. Kallmünz 1977.

⁶⁶ Bernhards, Seite 15. – Kalmus, Seite 249–250.

⁶⁷ Reimann, Seite 165–173.

⁶⁸ Die **pauschale** Kritik bei Kalmus, Seite 250, sowie Behringer (2003), Seite 224–225, an den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg wegen ihres angeblichen Verstoßes gegen das kaiserliche Postregal und die Bestätigung der Hinüberschen Posten ist meiner Meinung nach unberechtigt. Denn:

1. Auf Antrag des Kaisers Matthias hatte Herzog Christian von Braunschweig-Lüneburg am 2. August 1616 in seinen Fürstentümern Lüneburg-Celle nur einer **extraordinären reitenden Post** den Durchzug gestattet. Die Einführung einer **ordinären** Reitpost hatte sich der Kaiser unter der Vorspiegelung falscher Tatsachen erschlichen.

2. Nach dem Sonderfrieden von Prag (1635) zwischen dem Kaiser und Kursachsen und dem Rückzug der Schweden aus Süd- und Mitteleuropa, mußte die Reichspost erst einmal neu aufgebaut werden. Als Rütger Hinüber 1635/36 seine Posten aufzubauen begann, gab es noch keine kaiserliche **Ordinari-Post** wieder, die das Gebiet von Braunschweig-Lüneburg berührte. Außerdem herrschte noch Kriegszustand zwischen dem Kaiser (und damit wohl auch der kaiserlich-taxisschen Reichspost) einerseits sowie Schweden, Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel und der Kurpfalz andererseits. Wegen der Briefspionage für den Kaiser war der Reichspost nicht zu trauen.
 3. Kaiser Ferdinand III. beehrte 1638 die **Erneuerung** der Durchzugsgenehmigung von 1616 (Pkt. 1). Da Nienburg aber noch im schwedischen Besitz war, konnte das Gesuch erst nach dessen Restitution Berücksichtigung finden. Auch jetzt blieb es bei der Genehmigung für eine *extraordinäre reitende Post* (vergl. Bernhards, Seite 12).
 4. Selbstverständlich hatte auch Herzog Georgs Erbfolger – Herzog Christian Ludwig von Calenberg – 1641 die Hinüberschen Posten für das Fürstentum Calenberg bestätigen müssen, denn der Kriegszustand zwischen dem Kaiser und dem Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg dauerte noch bis zum Frieden von Goslar: 19. April 1642.
 5. Für die Fahrpost besaß der Kaiser vor 1698 überhaupt keine Privilegien.
 6. Die Hinüberschen Posten dienten 1641/42 sogar für die Friedensverhandlungen in Osnabrück und Münster. Ein Reichspostamt ist in Braunschweig erst ab 1645 unter dem Reichspostmeister Johann Kluge nachweisbar.
 7. Eine kaiserlich-taxissche Briefpost von Frankfurt am Main über Kassel und Braunschweig nach Hamburg kam erst 1647 zustande (siehe Seite 30 und Anlage 8 [Salvaguardia vom 9. Juni 1647]).
- ⁶⁹ Krebs, Kurt: »Das Kursächsische Postwesen zur Zeit des Oberpostmeisters Johann Jakob Kees I und II«, Seite 6. Dort ist von zwei schwedischen Postordnungen (vermutlich Einblattdrucke zur Ankunft und zum Abgang der Reitposten) aus den Jahren 1643 und 1645 die Rede. Diese konnten leider noch nicht wieder aufgefunden werden.
- ⁷⁰ Bertram, Seite 49–50, mit weiteren Einzelheiten dazu.
- ⁷¹ Fleitmann, Seite 8–9 mit Abbildung. In: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen (nach Seite 27). Münster 1969.
- ⁷² Ebd.
- ⁷³ Blumberger, ? : »Der Postengang in der freien Reichsstadt Cöln um die Mitte des 17. Jahrhunderts«, Seite 362–364. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 12 von 1890.
- ⁷⁴ Ausstellungskatalog: »350 Jahre Post in Münster – Vom Friedensreiter zur Satellitenkommunikation«, Seite 8. Münster 1993. – Etwa zum gleichen Zeitpunkt war es auch zur Einrichtung einer holländischen Kurierpost zwischen Den Haag und Münster über Utrecht und Zutphen gekommen, vermutlich, um den Umweg über Roermond zu vermeiden (Behringer [2003], Seite 230).
- ⁷⁵ Fleitmann, Wilhelm: »Postverbindungen für den Westfälischen Friedenskongreß 1643 bis 1648«, Seite 29–48. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 / 1972, Seite 3–48. – Schweden benutzte ebenfalls die (durch R. Hinüber nach 1643 wieder instandgesetzte) Infrastruktur zwischen Hamburg / Bremen und Bückeburg; bestellte aber in Osnabrück einen eigenen Postverwalter: Johann Daniel Telgmann, den Sohn des Reichsposthalters von Bückeburg. Man vertraute diesem offensichtlich mehr als dem katholischen Postverwalter von Osnabrück, Gerhard Vorheiden (RPM 1643–1656). Dagegen hatten der Kaiser, Spanien und Frankreich, die Gesandten aus Venedig und Florenz sowie der päpstliche Botschafter die Infrastruktur der Reichspost benutzt (Behringer [2003], Seite 230).
- ⁷⁶ Fleitmann, Seite 4 und 8. – Kurbrandenburg hatte zunächst die Hamburger Boten nach Amsterdam in Anspruch genommen, von wo sie ein Klever Kanzleibote abholen mußte. Da dies sehr zeitaufwendig war, plante und genehmigte man im April 1645 eine Verbindung durch »*Dragoner oder Fußboten*«, die man in 8 oder 9 Orten zwischen Cölln (Berlin) und Celle stationieren wollte. Von Celle aus wurde ab Mitte 1645 die Braunschweig-Lüneburger Hofpost durch den Kurfürsten von Brandenburg benutzt (Behringer [2003], Seite 230). Im Oktober 1646 hatte der Kurfürst sein Quartier nach Kleve verlegt (Diederichs [2001], Band 1, Seite 22).
- ⁷⁷ Rübsam, Joseph: »Postgeschichtliches aus dem 17. Jahrhundert – Ein Postkurs von Frankfurt am Main nach Bremen im dreißigjährigen Kriege«, Seite 545. In: Historisches Jahrbuch der Görres-Gesellschaft, Seite 541–557. München 1904. – Dallmeier (1977), Regest 265 (Seite 119).
- ⁷⁸ Rübsam, Seite 544–546. – Dallmeier (1977), Regest Nr. 266–268 (Seite 119–121).
- ⁷⁹ Freytag, Rudolf: »Die Postmeisterfamilie Somigliano«. In: Archiv für Post und Telegraphie, 1922, Seite 217–227.
- ⁸⁰ Weidlich, Hans A.: »Preußische Postformulare in Westfalen, Minden als Druckort«, Seite 509 und Abbildung von Seite 519. In: Postgeschichtsblätter Münster, Heft 25, Neue Folge, Seite 509–528. Oktober 1985.
- ⁸¹ Dallmeier (1977), Regesten 266–268 (Seite 119–121).
- ⁸² Hinüber (1994), Seite 7–8.
- ⁸³ Moser (1752) in § 81 (Seite 68–69) wörtlich abgedruckt. – Gaus, Seite 633. – Besold, Seite 3.
- ⁸⁴ In der Postakte unter der Signatur *Celle Br. 102, Nr. 11*, aus dem Jahre 1646 heißt es: »*Hans Kluge, Postmeister zu Braunschweig, wegen der neuen Post*«. *Hans Kluge* ist identisch mit *Johann Kluge*.
- ⁸⁵ Puffahrt, Otto: »Die Lüneburg berührende Kaiserliche Post 1645 bis 1668«, Seite 12. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Seite 12–19. Heft 15 von 1994. Entgegen der Annahme von Puffahrt ging nach 1645 zunächst nur eine **Reitpost** durch Lüneburg.
- ⁸⁶ Strube (1758): »Gründliche Vertheidigung ...«, Seite 21 (Anlage 42).
- ⁸⁷ Anonym: »Reichs-Gesätzmäßige Prüfung ...« (Anlage 42). Auf Seite 91 soll gezielt der Eindruck erweckt werden, als ob diese Postmeister alle bereits **um 1630** in Braunschweig-Lüneburg eingesetzt waren. Tatsächlich dürfte nur Otto

- Hurer in Nienburg um 1630 tätig gewesen sein. Die anderen Postmeister waren erst nach 1645/46 im Amt. Der Postkurs auf der Strecke Göttingen–**Northeim**–Hildesheim ist erst 1653 zustande gekommen (Abb. 15).
- ⁸⁸ Zitiert nach dem Titel einer Postakte bei Köster, Günter: »Quellen zur Postgeschichte im Nieders. Hauptstaatsarchiv Hannover«, Seite 55, Nr. 10. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 15 von 1994, Seite 54–74.
- ⁸⁹ Moser (1752), § 87 (Seite 74) – Besold, Seite 3. – Dallmeier (1977), Regest 283 (Seite 126).
- ⁹⁰ Bernhards, Seite 16–17.
- ⁹¹ Bernhards, Seite 13.
- ⁹² Fleitmann, Wilhelm: »Postverbindungen für den westfälischen Friedenskongreß 1643–1648«, gegenüber Seite 40. In: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen, Seite 23–48. Münster 1969.
- ⁹³ Hinüber (1760), Anlage 9 und 10. Allerdings wird dort auf Seite 8 angeführt, daß aus der Anlage 10 nicht hervorgeht, ob die Königin Christina die Urkunde tatsächlich ratifiziert hat. Ferner: Hinüber (1938), Seite 258. – Hinüber (1990); Seite 5–8. – Die Arbeit von: Roessner, Hans: »Die Entwicklung des Postwesens in den Herzogtümern Bremen und Verden zur Schwedenzeit« (in: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 93/1988) enthält dazu keine Hinweise. Um nicht spekulieren zu müssen, habe ich das Kapitel »Die Postverhältnisse bis zur Übernahme des Postregals durch den Grafen von Platen im Jahre 1683« (Seite 8–40) in meiner Arbeit nicht berücksichtigt. Auf Seite 41, Anm. 168, bemerkt Roessner: »Rütger Hinüber aber hatte keineswegs eine Konzession von der schwedischen Krone erhalten, Poststationen einzurichten [...] Es könnte sich 'bei seinen Anstalten' allenfalls um Einrichtungen handeln, die seit September 1676 Braunschweig-Lüneburg als Besatzungsmacht von ihm installieren ließ«. Ich halte das aber für sehr unwahrscheinlich; vergl. dazu Anm. 106.
- ⁹⁴ Schucht, Seite 116.
- ⁹⁵ Bernhards, Seite 16–17.
- ⁹⁶ Ebd.
- ⁹⁷ Diederichs, Horst: »Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig – Band I: Brandenburg – Preußen«, Seite 22 und 27–31 mit Abbildung 6 und 7 (Bekanntmachung über die Ordinari-Posten von Minden von 1649 bzw. von Kleve, vermutlich von Ende 1650 mit der neuen Streckenführung von Hamm über Soest und Lippstadt nach Bielefeld [anstatt über Rheda und Oelde]).
- ⁹⁸ Schrader, Wilhelm: »Die Braunschweigischen Postanstalten und ihre Verwalter bis Ende 1867 nebst einem kurzen Abriss der Braunschweigischen Postgeschichte«, Seite 6. Leipzig 1930. Bei Wilhelm Heinrich Matthias: »Darstellung des Postwesens in den Königlich Preußischen Staaten«, Seite 8, wird der Name des kurbrandenburgischen Postmeisters in Braunschweig mit *Caspar Pröcker* angegeben.
- ⁹⁹ Fleitmann, Seite 238. – Ferner: Diederichs, Horst: »Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig«, Band I, Brandenburg – Preußen, Seite 28–30. Ottobrunn 2001. Erst 1652 gab der brandenburgische Kurfürst die Tarnung als **Hofpost** auf. Auf Anfrage des Reichsgeneralpostmeisters Lamoral von Taxis wegen der zukünftigen Anlage von Reichspostkursen in Kurbrandenburg antwortete der Große Kurfürst am 10. Mai 1652, »daß er in seinen Landen bereits Posten angelegt, Posthäuser in der Städten verzeichnet, Postmeister und Officiere nebst dem, was dazu bedürftig, verordnet habe; mithin zu Vermeidung allerhand Ungelegenheiten in seinen Städten keine andere [Post] dulden könne« (Moser [1752], Seite 110).
- ¹⁰⁰ Fleitmann (1976), Seite 238–239, widerruft seine Auffassung aus dem gleichnamigen Beitrag von 1969 (siehe Seite 10), daß die brandenburgische Reitpost schon 1649 von Bielefeld aus über Lippstadt nach Hamm gelaufen sei.
- ¹⁰¹ Die nach der Botenordnung vom 23. April 1627 betriebene fürstbischöflich münsterische Kanzleipost bestand aus zwei Postreitern, die sich wöchentlich abwechselten. Ihr Weg führte – ohne Pferdewechsel – über Werne, Lünen, Dortmund, Schwelm, Lennep, Wermelskirchen, Mülheim nach Köln und – nach einem Ruhetag – zurück (Ausstellungskatalog »350 Jahre Post in Münster«, Seite 12–13. Münster 1994).
- ¹⁰² Fleitmann, Wilhelm: »Zur Geschichte der Post in Bielefeld von 1650 bis 1850«, Seite 549. In: Postgeschichtsblätter Münster, Neue Folge, Heft 25, Seite 549–554. Münster 1985.
- ¹⁰³ Neumann, Heinz: »Zur Geschichte des Boten- und Postwesens in Minden bis zum Jahre 1867«, Seite 107. In: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen«, Seite 101–128. Münster 1969.
- ¹⁰⁴ Dallmeier (1977), Regest 289 (Seite 127–128).
- ¹⁰⁵ Bertram, Seite 55.
- ¹⁰⁶ Das läßt vermuten, daß Rütger Hinüber im Herzogtum Bremen-Verden auch bevollmächtigt war, für Schweden die Posten einzurichten (vergl. Anm. 93).
- ¹⁰⁷ Bernhards, Seite 19–20.
- ¹⁰⁸ Teubner, Max G.: »Die Hannoversche Post in Hamburg«, Seite 185. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin, Nr. 10 von 1932, Seite 185–187.
- ¹⁰⁹ Bernhards, Seite 20.
- ¹¹⁰ Bernhards, Seite 22.
- ¹¹¹ Bernhards, Seite 13.
- ¹¹² Teubner (1932), Seite 185. – Kuhlmann, Seite 65–66.
- ¹¹³ Kasch, ?: »Die alten Harz-Verkehrswege und Postanlagen«, Seite 284–285. In: Archiv für Post und Telegraphie, Seite 278–288, Berlin 1911.

- 114 Schucht (1899), Seite 62. – Besold, Seite 3.
115 Gaus, Seite 25–40.
116 Puffahrt, Seite 15.
117 Gaus, Seite 634.
118 Piefke, Seite 23–24.
119 Gaus, Seite 634.
120 Koch, Ortwin: »Dreihundert Jahre Post in Amöneburg«, Seite 13. In: Hessische Postgeschichte, Heft 20 / 1975, Seite 5–64.
121 Bernhards, Seite 17.
122 Behringer (2003), Seite 261–262.
123 Kurfürst Friedrich Wilhelm tarnte seine 1649 etablierte Landespost bis 1652 als eine »kurfürstliche Hofpost« (vergl. Anm. 99).
124 Pütter, Johann Stephan: »Erörterungen und Beyspiele des Teutschen Staats- und Fürstenrechts«, Erstes Heft: Vom Reichspostwesen, Seite 63. Göttingen 1790.
125 Pütter, Seite 63.
126 Hartmann, Eugen: »Entwicklungs-Geschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart unter besonderer Beziehung auf Deutschland«, Seite 317–320. Leipzig 1868.
127 Kalmus, Seite 259. – Ferner:
Dallmeier, Martin: »Die Kaiserliche Reichspost und das fürstliche Haus Thurn und Taxis«, Seite 51. Im Ausstellungskatalog: 2000 Jahre Post – Vom cursus publicus zum Satelliten, Seite 41–63. Halbtun 1985. Ferner:
Effenberger, Eduard: »Geschichte der Österreichischen Post«, Seite 150. Ferner:
Linseisen, Karl: »Die Post im Zeichen des Passauer Wolfs – Die Zeit der Österreichischen Hofpost und der Thurn- und-Taxis-Post«, Seite 162–170. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern, Heft 1/1987, Seite 161–182.
Erst in der Resolution vom 15. Februar 1666, Punkt 5, verfügte der Kaiser: »Dem Grafen von Thurn und Taxis soll die Bestellung der Post durch das Stift und die Stadt Passau, als ohnehin zum Reiche gehörig, abgetreten werden«. Der Vergleich wurde von Kurmainz (als »Protector postarum«) und dem Grafen von Taxis, jedoch nicht vom Grafen von Paar, unterschrieben. Ein Einvernehmen zwischen der Reichspost und der Erblandpost konnte somit nicht hergestellt werden. Unter dem 15. März 1678 erließ der Kaiser ein Dekret, in welchem der Vergleich bestätigt und dem Grafen von Taxis das Postamt zu Passau zugesprochen wurde.
128 Moser (1752), § 102 – § 104 (Seite 99–114). – Kalmus, Seite 259. – Dallmeier (1977), Regest 321 (Seite 140).
129 Bernhards, Seite 29.
130 Strube (1758): »Gründliche Vertheidigung ...«, § XII, Seite 18.
131 Moser (1752), § 105 (Seite 114).
132 Moser (1752), § 105 (Seite 115). – Dallmeier (1977), Regest 323, Seite 141.
133 Gaus, Seite 635.
134 Hinüber (1990), Seite 6–7 mit Stammtafel.
135 Köster, Günter: »Quellen zur Postgeschichte im Nieders. Hauptstaatsarchiv Hannover«, Teil II, Seite 65. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Heft 15, Seite 54–74. Hannover 1994.
136 Bernhards, Seite 24 und 27.
137 Dallmeier (1977), Regest 322 (Seite 140–141).
138 Als kurbrandenburgischer Postmeister war in Hannover ein gewisser **Evert Lüders** tätig (Seite 35). Möglicherweise handelt es sich bei Jobst Hilmar Lüders, der 1659 von Hildesheimer Reichspostmeister Ernst Fuchsfeld zum Verwalter der kaiserlich-taxisschen Post in Hannover bestellt wurde, um einen Bruder oder Verwandten von Evert Lüders. Bernhards (Seite 25 und 61), berichtet: »In den Städten Hannover und Hameln hatten taxissche Postmeister die taxissche Korrespondenz besorgt; in Hannover Jobst Lüders und später dessen Witwe mit ihrem zweiten Manne [und] in Hameln Friedrich Koch«. Die Aufhebung der kurbrandenburgischen Post erfolgte in Braunschweig-Lüneburg erst im Jahre 1682.
139 Entfällt; siehe »Berichtigung« (nach Seite 134).
140 Bertram, Seite 57.
141 Moser (1752), § 107 (Seite 121).
142 Bernhards, Seite 24–25. – Fuchsfeld errichtete ein regionales Postnetz mit den Postkursen Hildesheim–Hamburg und Hildesheim–Paderborn–Köln, zu dessen Gunsten 1660 die Kurkölnener Kanzleiboten aufgehoben wurden. Gemäß Vertrag vom 29. Juli 1668 mußte Fuchsfeld auf dem Postwagen Hildesheim–Hamburg dem Boten der »Kramer- und Gewandtschneider-Gilden« alle 14 Tage mit einer Postlade und 20 Pfund Fracht franko befördern (Dallmeier [1977], Regest 350). Um 1667/68 folgte die Vertreibung der braunschweig-lüneburgischen und kurbrandenburgischen Posten (Verlegung der kurbrandenburg. Poststation nach Steuerwald ?) aus dem Hochstift Hildesheim und die Einrichtung der Reichspostkurse Hildesheim–Braunschweig und Hildesheim–Duderstadt (Behringer [2003], Seite 267–268).
143 Bertram, Seite 58.
144 Batke, Alfred: »Die ersten 100 Jahre Postgeschichte in Göttingen und im Göttinger Raum«, Seite 37. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 / 1961, Seite 34–52. – Per Dekret von Herzog Christian Ludwig von Braunschweig-

- Lüneburg aus Altenbruchhausen vom 18. Mai 1661 wurde das Post- und Personenbeförderungsmonopol gegenüber den eigenen Untertanen durchgesetzt (Behringer [2003], Seite 262).
- ¹⁴⁵ Bernhards, Seite 30.
- ¹⁴⁶ Ausstellungskatalog des Bundespostmuseums: »Die Post in Hessen und Nassau«, Seite 6–7. Frankfurt, 1967.
- ¹⁴⁷ Haass, Seite 29.
- ¹⁴⁸ »Postewer – Postever« oder nur »Ever« wurde das Fährschiff zwischen Hamburg und Harburg genannt. Das Reglement vom 8. Oktober 1707 regelte die Vorschriften und den Tarif für die Everfahrer (Oberschelp, Seite 241).
- ¹⁴⁹ Zur Geschichte des Postwesens in Harburg – Denkschrift zur Einweihung des neuen Postgebäudes, Seite 9–14. Harburg 1890. – Teubner (1932), Seite 185.
- ¹⁵⁰ Teubner (1932), Seite 185. – Kuhlmann, Seite 66.
- ¹⁵¹ Faulhaber, Seite 90–91. – Haass, Seite 24–25.
- ¹⁵² Weinhold, Günter: »Klagen über den kaiserlichen Postmeister in Braunschweig anno 1655«, Seite 24. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 4 von 1980, Seite 18–25. Am 28. Juli 1661 kam jedoch »interimweise ein Privatvergleich wegen der reitenden kaiserl. Post [zustande] worin Deichmann sich unter anderem verpflichtete, den Hrn. Kluge aufkeinerlei Weise noch Wege in dem exercitio der reitenden kaiserl. Post zu Braunschweig zu turbiren, oder zu molestiren« (Mertens, Johann Anton: »Beleuchtung der in dem ersten Hefte der Erörterungen und Beispiele des deutschen Staats- und Fürstenrechts von dem Herrn geheimen Justizrath Pütter enthaltenen Abhandlung von dem Reichspostwesen«, Seite 155 mit Beilage XLIV. Ohne Ort, 1792 [s. Anlage 42]). Ferner: Dallmeier (1977), Regest 327 (Seite 144–145).
- ¹⁵³ Puffahrt, Seite 17.
- ¹⁵⁴ Batke, Seite 38.
- ^{154a} Fleitmann (1966), Seite 9, Zeittafel.
- ¹⁵⁵ Kalmus, Seite 264–269
- ¹⁵⁶ Kuhlmann, Seite 30. – Die Reichsstände beriefen sich zusätzlich auf die »Teutsche Lehens-Verfassung«, auf die »Norm in Reichs-Lehenssachen«: siehe auch »Nachwort«, Seite 114–115.
- ¹⁵⁷ Bernhards, Seite 30, mit Hinweis auf die Signatur (von 1912): Celle 102 P. Nr. 57.
- ¹⁵⁸ Kalmus, Seite 268.
- ¹⁵⁹ Gaus, Seite 636.
- ¹⁶⁰ Dallmeier (1977), Regest 332 (Seite 147).
- ¹⁶¹ Moser (1752), § 108 (Seite 122–134) mit weiteren Einzelheiten. – Mit dem »ius territorii et superioritatis« gewannen alle Theorien der vornehmlich protestantischen Reichspublizisten mit einem Schlag die Substanz, die zur Verwirklichung der zuvor schon reklamierten Rechte nötig war. Ein Inhaber der »Landeshoheit« oder des »droit de souveraineté«, wie es in der französischen Fassung heißt, mit freier Ausübung aller dazugehörigen Regalien (»libero iuris territorialis ... exercitio«) verfügte nach Ansicht der meisten Fürsten auch über das Recht zur Anlegung von Posten; – obwohl der Vertragstext die Reichsstände nur in ihren alten Rechten (»in antiquis suis iuribus«) bestätigt hatte, zu denen das Postrecht offenbar nicht gezählt hatte (Behringer [2003], Seite 235).
- ¹⁶² Ockel Andreas: »Discursus Juridico – Politici: De Regali Postarum Jure, Electorum pricipumque imperii« Halle (1698), Seite 86–90. Dort heißt es auszugsweise, dem Grafen Taxis »... mit allen Keys. Ernst auffzuerlegen, und ihm Befehl zu geben, daß er mit seinen bisher verübten, unbefugten und wider alle Rechte lauffende attentaten, unerweißlichen Beschuldigungen, machinationen, und was die eigennützig Lust und Begierde ihme sonst an die Hand geben mögte ein- und zurück halten, dann auch die gantze Fuhrwerck und zugelegte Post-Caleschen, worinne er reisende Leute über Land zuführen, und darauff Kauffmanns-Güter, Pacqueten und Waahren mit aufzunehmen, sich de facto unterstehet, und andern dadurch die Nahrung entziehet, und Beschwehr zufüget, hingegen aber dem Römischen Reiche von seinen übergroßen jährlichen an sich ziehenden Vortheil, zu deßen Bürden und Anlagen nicht zu statten kombt ...«. – Ferner: Moser (1752), § 108, Seite 130–134. – Ferner: Kalmus, Seite 235–269: Ausführlich siehe: »Kaiserliches Postregal und »ständische Liberalität« vom Regensburger Kurfürstentag (1636) bis zum Lüneburger Kreistag (1662)«. – Ferner: Behringer (2003), Seite 242 und 249–250.
- ¹⁶³ Faulhaber, Seite 91–92. – Haass, Seite 25–26.
- ¹⁶⁴ Ausstellungskatalog: »Zeit der Postkutschen / Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900«, Seite 58. Frankfurt 1992. Kalmus, Seite 262–265. – Behringer (2003), Seite 445.
- ¹⁶⁵ Moser (1752), § 106, Seite 116–118. – Auszugsweise auch bei Behringer (2003), Seite 447.
- ¹⁶⁶ Moser (1752), § 106, Seite 119–120.
- ¹⁶⁷ Dallmeier (1977), Regest 327, 330, 344, 345, 347 und 348 (Seite 144–146, 156–161).
- ¹⁶⁸ Kalmus, Seite 268.
- ¹⁶⁹ Moser (1752), § 106, Seite 120.
- ¹⁷⁰ Durch Verträge vom 13. März 1709 und 4. August 1710 verpflichtete der württembergische Herzog Eberhard Ludwig die drei Brüder Beat Rudolf, Samuel und Friedrich Heinrich Fischer aus Reichenbach (Kanton Bern) auf 15 Jahre zum Aufbau eines eigenen Landespostwesens und ernannte sie zu »Obristlandpostmeistern«. Die bereits bestehenden Landkutschen (Botenfulrwerke) sollten aufgehoben werden.

- 171 Boes, Julius: »Das Postwesen in den Fürstentümern Waldeck und Pyrmont«, Seite 43–44 In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2/1961, Seite 28–51.
- 172 Boes, Julius und Wilhelm Fleitmann: »Die hessen-kasselsche Post in Ostwestfalen-Lippe«, Seite 5. In: Postgeschichtsblätter Münster, Heft 2/1965.
- 173 Diederichs, Horst: »Die Fürstlich Sächsische Gesamt-Post der gothaischen Linien von 1705 bis 1808 ...«, Seite 191–192 und 227. In: »Zur Postgeschichte der landesherrlichen Fahrpost im Herzogtum Sachsen-Weimar ...«. Sonderdruck, Ottobrunn 2004.
- 174 Faulhaber, Seite 87–104.
- 175 Bender, P.: »Wetzlar und die hessische Post«. In: Mitt. Wetzlarer Geschichtsverein, 1927. Ferner: Weidlich, Hans A.: »Die hessische Post in Wetzlar«. In: Rhein-Lahn-Bote, 1965, Nr. 4.
- 176 Kalberla, H.: »Geschichtliche Entwicklung des Postwesens in Friedberg«, Seite 25. In: Hessische Postgeschichte, Nr. 11. Ferner: North, G.: »Der Poststreit in Friedberg«, Seite 21. In: Hessische Postgeschichte, Nr. 3.
- 177 Batke, Seite 34–52.
- 178 Piefke, Seite 24–25. – Christoph Daniel Koch unterhielt weitere Postkaleschen: ab 26. September 1676 von Bremen über Zeven nach Hamburg (den Rückweg übernahm Ludwig Kreebs zu Harburg) sowie ab 16. Juni 1677 von Bremen über Wildeshausen, Lingen, Deventer nach Naerden in Holland (Anonym: »Bruchstücke aus der älteren Postgeschichte Bremens«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 15, Seite 481–485. Berlin 1886).
- 179 Piefke, Seite 25.
- 180 Faulhaber, Seite 91–93.
- 180a Fleitmann (1966), Seite 9, Zeittafel.
- 181 Schucht (1899), Seite 63, mit Wiedergabe des Schreibens vom 6. Januar 1664. – Bei den Beratungen zu dem 1663 beginnenden Regensburger Reichstag war über die beständige Wahlkapitulation die Forderung aufgestellt worden, daß die »Churfürsten, Fürsten und Stände des Reiches bey ihren der Post halben gemachten und annoch machenden Landesordnungen zu belassen seyen und darin von niemanden beeinträchtigt, gehindert noch beschweret, noch einige Postmeister wider ihren Willen ihnen aufgedrungen werden sollten« (Moser [1752], Seite 134). Aber diese Forderung war schließlich nicht in die Wahlkapitulation aufgenommen worden, weil sie einem Reichsabschied vorbehalten bleiben sollte, der aber nie zustande kam.
- 182 Kalmus, Seite 273–274.
- 183 Besold, Seite 3.
- 184 Erst seinem Sohn Johann Konrad gelang 1677 mit Hilfe von Braunschweig-Lüneburg die Aufhebung der Pfändung.
- 185 Kalmus, Seite 275. – Haass, Seite 29–30.
- 186 Zitiert nach Haass, Seite 31–32. Dieses Abkommen ist nicht bei Dallmeier (1977; Regestensammlung) enthalten. Daher wird es hier vollständig wiedergegeben.
- 187 Das Porto für einheimische Briefe sollte den Beamten ganz zufallen; von den ausländischen Briefen sollten sie $\frac{2}{3}$ erhalten. Somit verbliebe Taxis nur noch $\frac{1}{3}$ des Portos. Zitiert nach Haass, Seite 31, Anmerkung 1.
- 188 Haass, Seite 32–33. Statt Ernst **Wachsfeld** (Hildesheim) muß es jedoch richtig Ernst **Fuchsfeld** heißen.
- 189 Bernhards, Seite 26. – Dallmeier (1977). Regesten 344 und 345 (Seite 156–158).
- 190 Rübsam, J.: »Eine Hildesheimer Postamtsrechnung aus dem Jahre 1669«, Seite 546–551, innerhalb des Beitrages: Postgeschichtliches aus dem 17. Jahrhundert. In: Historisches Jahrbuch der Görres-Gesellschaft. München 1904.
- 191 Ein Auszug ist enthalten in der »Denkschrift zur Einweihung des neuen Posthauses in Harburg vom 15.11.1890«, (gemäß Anm. 149), Seite 9–14. Harburg 1890. Ferner: Oberschelp, Reinhard: »Rechtsquellen aus den hannoverschen Landen 1501 bis 1803«, Teil 1: 1501 bis 1750. Hameln 1999. Das »Verzeichnis der ausgewerteten Quellen« ist beeindruckend und auf den Seiten IX bis XIII aufgelistet. Für den vorliegenden Beitrag wurden die Daten bis zum Jahr 1735/38 berücksichtigt. Nach Seite 106 hat auch Herzog Christian Ludwig von Calenberg-Celle die Postordnung vom 14. Mai 1667 mit unterzeichnet.
- 192 Ruhl, ? : »Die Taxis'sche Post in Cassel und die Landgräfin Hedwig Sophie«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 2/1889, Seite 53–57.
- 193 Jacob, B.: »Die hessische Post in der Niedergrafschaft Katzenelnbogen«. In: Deutsche Postgeschichte, Heft 2/1942, Seite 346–349.
- 194 Reum, K.: »Die kgl. Westphälische Post in Sachsen-Meiningen 1808–1813«, In: Rundbrief des Deutschen Altbriefsammler-Vereins Nr. 205–207 von 1961.
- 195 Ausstellungskatalog: »Die Post in Hessen und Nassau«, Seite 5–9. Bundespostmuseum Frankfurt am Main, 1967.
- 196 Dallmeier (1977), Regest 347 und 348 (Seite 158–161).
- 197 Kalmus, Seite 278–279.
- 198 Weidlich, Hans A.: »Preußische Postformulare in Westfalen, Minden als Druckort«, Seite 509 und Abbildung von Seite 517. In: Postgeschichtsblätter Münster, Seite 509–528. Heft 25. Neue Folge, Oktober 1985.
- 199 Faulhaber, Seite 93–98.
- 200 Moser (1752), § 111 (Seite 141–142). – Faulhaber, Seite 96–97.
- 201 Faulhaber, Seite 97–98.

- 202 Fleitmann, Wilhelm: »300 Jahre Postdirektion Münster«, Seite 10–11. In: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen. Münster 1969.
- 203 Kalmus, Seite 280–281. – Kuhlmann (1984), Seite 30.
- 204 Dallmeier (1977), Regest 375 (Seite 174).
- 205 Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover, Postakte: Celle Br. 102, Nr. 90: »Die Notifikation der kurkölnischen Regierung zu Hildesheim, daß Ernst Fuchsfelds Witwe und Sohn das Postamt wieder aufgetragen wurde«, von 1677. Ferner: Bernhards, Seite 60–61.
- 206 Bertram, Seite 58.
- 207 Ebd.
- 208 In einer Urkunde von 1692 wird Stechinelli als Drost in Bissendorf bezeichnet. »Drost« war die Bezeichnung des ersten Beamten eines Amtes, wenn er von Adel war, während nicht adelige Beamte den Titel »*Amtmann*« führten.
- 209 Durch die Begrenzung seines Gewinns sollte vermutlich der Ausbau der Post-Infrastruktur gefördert werden.
- 210 Kalmus, Seite 281.
- 211 Bernhards, Seite 41–43.
- 212 Weinhold, Günter: »300 Jahre Poststation zu Ohof«. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 2 (1978), Seite 22–54.
- 213 Drangmeister (1978), Seite 8.
- 214 Anonym: »Ein Braunschweiger General-Erb-Postmeister des 17. Jahrhunderts und dessen Wohnhaus in Braunschweig«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Seite 568–570. Heft 18 von 1880.
- 215 Bockhorn, F.: »Francesco Maria Capellini Stechinelli und seine Nachkommen«, Seite 180–182 (zu den Lebensdaten). In: Hannoverland – Monatsschrift für Geschichte, Landes- und Volkskunde, Sprache, Kunst und Literatur unserer niedersächsischen Heimat, Seite 180–185. Hannover 1909.
- 216 Bernhards, Seite 44, Anmerkung 3. – Allgemeine Deutsche Biographie, Band 26, Seite 252–256. Ferner: Neue Deutsche Biographie, Band 20, Seite 509–510. Ferner: Bent Graf von Platen-Hallermund: »Die Familie von Platen in Bildern«, Seite 38, 50, 58, 61–63. Kopenhagen 1985.
- 217 Mirow, Seite 316–317.
- 218 Bernhards, Seite 45.
- 219 Denkschrift: »Zur Geschichte des Postwesens in Harburg ...« (gemäß Anm. 149), Seite 15–16.
- 220 Beust, Seite 267.
- 221 Oberschelp, Seite 131.
- 222 Batke, Seite 41–42.
- 223 Piefke, Seite 30.
- 224 Piefke, Seite 29–30 mit Anmerkung 26 (Seite 179–180).
- 225 Dallmeier (1977), Regest 420 (Seite 201–202).
- 226 Teubner (1932), Seite 186.
- 227 Schucht (1899), Seite 63.
- 228 Drangmeister (1978), Seite 10.
- 229 Fleitmann (1966), Seite 10, Zeittafel.
- 230 Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover, Postakte: Celle Br. 102, Nr. 111: »Die Anlage einer fahrenden Post von Braunschweig über Quedlinburg nach Leipzig«, von 1683.
- 231 Postakte Celle Br. 102, Nr. 189.
- 232 Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover, Postakte: Celle Br. 102, Nr. 193: »Die Briefe des Postmeisters Johann Wolfgang Pollich zu Braunschweig«, von 1691–1702.
- 233 Möglicherweise handelt es sich bei Jobst Hilmar Lüders um einen Bruder oder Erben von dem kurbrandenburgischen Postmeister Evert Lüders in Hannover (Seite 35 und 72).
- 234 Bernhards, Seite 61.
- 235 Besold, Seite 4. – Heinsen, Alfred: »Die Postscheine der Stadt Goslar«, Seite 19. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/1957, Seite 18–26.
- 236 Diederichs, Horst: »Von Post-Sachen und Vorspann, und was dahin gehörig«, Band II, Kursachen, Teil A Seite 42. Ottobrunn 2002.
- 237 Kalmus, Seite 284–285.
- 238 Piefke, Seite 31–32 und 180 (Anmerkung 28).
- 239 Kalmus, Seite 288.
- 240 Bernhards, Seite 63.
- 241 Fleitmann (1966), Seite 10, Zeittafel.
- 242 Das Nebenpostieren ist eine »Durchbrechung des landesherrlichen Postmonopols« (Reskript vom 17. Febr. 1687); »Wiederholte Erinnerung an das Postmonopol auf der Strecke zwischen Lüneburg und Harburg« sowie: »Generelle Erinnerung an das Postmonopol für Reisen, die mit gewechselten Pferden auf den Poststraßen ausgeführt werden« (zwei Verordnungen vom 15. Juni 1687). Zitiert nach: Oberschelp, Seite 145–146.
- 243 Bernhards, Seite 64.

- 244 Bernhards, Seite 63–64.
- 245 Erst am 21. April 1704 belehnte ihn Kurfürst Georg Ludwig mit der Grafschaft Hallermund mit Titel, Wappen und Gerechtigkeiten, die aber weder Besitz noch Herrschaftsrechte einbrachten. Aber er erreichte damit die Aufnahme in den hohen Adel Deutschlands. Kaiser Joseph I. empfahl ihn 1706 dem westfälischen Grafenkollegium zur Aufnahme mit Sitz und Stimme; 1708 wurde er auf dem Reichstag auf der Grafenbank eingeführt (Seite 92).
- 246 Besold, Seite 4.
- 247 Zitiert nach Kalmus, Seite 291. Der Vertrag ist auch nicht bei Dallmeier (1977) in der Regestensammlung enthalten. Weiteren Einzelheiten: siehe Kalmus, Seite 290–291.
- 248 Nach Kuhlmann (1984), Seite 69, wird als Lage des Posthauses angegeben:
- um 1690 bis nach 1712: in der Deichstraße im »*Goldenen Löwen*« und
 - von 1723 bis 1750: in der Deichstraße, im »*Harburger Haus*«.
- 249 Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover, Postakte: Celle Br. 102, Nr. 115: »Die vom Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg gegen den dort bestellten braunschweig-lüneburgischen Postmeister Bathen von dem Generalpostamt vorhandene Übertragung der durch Abschaffung Bartholomaei Bathen eröffnete Postverwaltung an Johann Baptista Luders« von 1690. – Kuhlmann, Seite 68.
- 250 Piefke, Seite 31–32.
- 251 Diederichs, Horst und Christian Springer: »Zur Postgeschichte der landesherrlichen Fahrpost im Herzogtum Sachsen-Weimar ...«, Seite 17–23 und 101. Ottobrunn, 2003.
- 252 Haass, Seite 42.
- 253 Dallmeier (1977), Regest 377 und 383 (Seite 175 und 177).
- 254 Um der Briefspionage der kaiserlich-taxischen Post für den Wiener Hof zu entgehen, hatte Kurfürst Maximilian II. Emanuel am 1. August 1691 Franz Ferdinand Graf von und zu Haimhausen als seinen Erbland-Postmeister eingesetzt. Jedenfalls lag hier ein ganz starkes Motiv. Mit Hilfe des holländischen Fuhrunternehmers Wilhelm Vleertmann – »*Postmeister Sr. Königl. Majestät von Groß-Britannien*« – wurde auf der Linie München–Augsburg–Frankfurt–Köln–Brüssel ab Mai/Juni 1692 eine Fahrpost etabliert. Gegen den Widerstand von Kaiser und Taxis versuchte der Kurfürst bis zur Schlacht von Höchstädt (1704) eine Kurbayerische Landespost zu etablieren.
- 255 Oberschelp, Seite 230. Da die Postzensur geheim bleiben mußte, dürften sich diese Vorschriften kaum darauf bezogen haben. Genauereskann erst nach Vorlage der Kopien gesagt werden; siehe ggf. »Nachtrag« (nach Seite 134).
- 256 Hinüber (1990), Seite 8–9.
- 257 In dem Beitrag von Pinkvos, Seite 588, heißt es: »*Im Laufe der Poststreitigkeiten [...] wurde von den Höfen in Hannover, Wolfenbüttel und Blankenburg die Ablassung einer gemeinsamen Remonstration gegen die Taxis'schen Anmaßungen beschlossen. Die Vorstellung wurde am 11. Oktober 1723 nach Wien gesandt [...]*«. Daraus möchte ich ableiten, daß das Osnabrücker Lehen für Platen durch die drei regierenden Fürsten gemeinsam vergeben worden ist.
- 258 Kalmus, Seite 286.
- 259 Zitiert nach Pinkvos, Seite 586. Die Urkunde ist im Staatsarchiv Osnabrück nicht mehr auffindbar; Schreiben vom 07.09.2005 an den Verfasser.
- 260 Runge, ? : »Das Osnabrücker Postwesen in älterer Zeit«, Seite 17 und 19. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück, Band 28, Seite 1–119. Osnabrück 1904.
- 261 Dallmeier (1977), Regest 419 (Seite 199–200).
- 262 Munk, Heinrich: »300 Jahre Post in Leese – Die "hannoversche" Poststation«, Seite 97. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Seite 97–104. Heft 10 von 1987.
- 263 Teubner (1932), Seite 186. Ferner:
- 264 Schäfer, Gustav: »Geschichte des Sächsischen Postwesens ...«, Seite 155. Dresden 1879.
- 265 Pinkvos, Seite 587.
- 266 Runge, Seite 21.
- 267 Runge, Seite 34.
- 268 Oberschelp, Seite 99.
- 269 Roessner, Hans: »Die Entwicklung des Postwesens in den Herzogtümern Bremen und Verden zur Schwedenzeit«, Seite 40–41. In: Postgeschichte und Altbriefkunde, Heft 93 von 1988 als Beilage zum Rundbrief 399 von 1988 des Deutschen Altbriefsammler-Vereins.
- 270 Ebd.
- 271 Teubner (1932), Seite 186.
- 272 Piefke, Seite 179–180.
- 273 Roessner, Seite 44–45.
- 274 Kalmus, Seite 285–289.
- 275 Roessner, Seite 43.
- 276 Schucht, Seite 62.
- 277 Schnath, Georg: »Geschichte Hannovers im Zeitalter der neunten Kur und der englischen Sukzession 1674–1714«, Seite 774–775 mit Abdruck des Vertragstextes. Hildesheim 1938.
- Batke, Seite 42.

- 278 Köster, Günter: »Quellen zur Postgeschichte im Nieders. Hauptstaatsarchiv Hannover«, Teil II, Seite 64–66. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Seite 54–74. Heft 15 von 1994.
- 279 Mertens (1792; gemäß Anmerkung 152), Seite 156.
- 280 Kalmus, Seite 368–369 und 373.
- 281 Batke, Seite 42–43.
- 282 Mertens (1792; gemäß Anmerkung 152). Seite 156 und Beilage Nr. XLVIII, Seite 216–217.
- 283 Oberschelp, Seite 177.
- 283a Ihr Postmonopol entsprach jetzt etwa dem Standard von Preußen und Kursachsen.
- 284 Schucht, Richard: »Das Postwesen in Braunschweig – Taxische Reichs-Posten in Braunschweig«, Seite 63. In: Braunschweigisches Magazin, Heft 8, April 1899, Seite 61–64.
- 285 Bernhards, Seite 65. – Besold, Seite 4. – Bathe, Seite 43–45.
- 286 Batke, Seite 43. Hervorhebung (Fettdruck) durch den Verfasser.
- 287 Francke, Richard: »Das Lübecker Boten- und Postwesen«, Seite 22. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1 von 1959, Seite 18–34.
- 288 Francke, Seite 24.
- 289 Spangenberg, Ernst Peter Johann: »Sammlung der Verordnungen und Ausschreiben, welche für sämtliche Provinzen des Hannoverschen Staates ... bis zur Zeit der feindlichen Usurpation ergangen sind«, Teil 4.3: Die Hadelnschen Verordnungen bis 1739, Seite 320. – Erwähnt auch bei Oberschelp, Seite 130.
- 290 Die Übergangszeit bis zur vollständigen Besitznahme dauerte noch bis 1731 (Seite 99).
- 291 Höpfner, Herbert: »Postgeschichte des Herzogtums Lauenburg«, Seite 22. Ratzeburg 1971.
- 292 Mertens (1792 gemäß Anmerkung 152), Seite 156–157 und Beilage XLIX (Seite 217–218). – Ferner: Dallmeier (1977), Regest 486 (Seite 245).
- 293 Piefke, Seite 33–37.
- 294 Bernhards, Seite 65.
- 295 Diederichs, Horst und Christian Springer: »Zur Postgeschichte der landesherrlichen Fahrpost im Herzogtum Sachsen-Weimar ...«, Seite 34 und 112. Ottobrunn 2003.
- 296 Piefke, Seite 37.
- 297 Schucht (1899), Seite 63–64.
- 298 Moser (1752), Seite 179–182. Ferner: Beust, Joachim Ernst von: »Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals, und was deme anhängig, überhaupt und ins besondere in Ansehung des Heiligen Römischen Reiches Teutscher Nation ...«, Teil II, Seite 531 ff. Jena 1747/48. Ferner: Stängel, Carl: »Das Deutsche Postwesen und die Gerechtsame des Hauses Taxis«, Seite 56–59. Stuttgart 1844.
- 299 Stephan, Heinrich (von): »Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart«, Seite 111. Berlin 1859.
- 300 Oberschelp, Seite 230 und 238. Das Formular für die Eidesleistung ist zwar undatiert; liegt aber inmitten ähnlicher Formulare, die alle vom 6. August 1707 datieren (Oberschelp, Seite 238–240).
- 301 Piefke, Seite 39.
- 302 Strube, ?: »Aus der Geschichte des Postamtes Bad Gandersheim«, Seite 29. In: Braunschweiger Postgeschichtliche Blätter, Heft 11/12, Seite 29–30.
- 303 Bent Graf von Platen-Hallermund; Seite 66 und 74.
- 304 Piefke, Seite 41–43 mit der Verpflichtungserklärung.
- 305 Bernhards, Seite 56–57.
- 306 Oberschelp, Seite 272 und 275.
- 307 Häberlin, Carl Friedrich: »Pragmatische Geschichte der neuesten kaiserlichen Wahlcapitulation und der an kaiserliche Majestät erlassenen kurfürstlichen Collegialschreiben«, Seite 318 und 330–331. Leipzig 1792.
- 308 Häberlin, Seite 346–347. Noch am 19. August 1712 hatte Braunschweig-Wolfenbüttel anlässlich der Beratungen um den Artikel 29 zur kaiserlichen Wahlkapitulation erklärt: *»Es stünde ausser allem Zweifel, daß man fürstlicher Seits bey den Verhandlungen, das Postwesen betreffend, von jeher die Absicht gehabt, die Landesherrlichen Gerechtsame zu sichern und zu behaupten, daß das Postregal jedem Reichsstände vi superioritatis territorialis [Souveränitäts- und Territorialrecht = Recht der Oberhoheit], investiturae und complexus Regalium zustehet. Reichskündig sey es, daß in den Jahren 1671 und 1711, zwischen den beyden höheren Reichscollgiis ausgemacht und festgesetzt worden: daß das Postwesen aus der Wahlcapitulation hinweg, und zu der reichstägigen Berathschlagung ausgesetzt werden sollte. Hieraus [allein aus dieser Tatsache] hätten die Reichsstände ein ius quaesitum [fest erworbenes und nicht entziehbares Recht] erhalten, und seyen das daraus erhaltene ius singulare [jedem einzelnen Reichsstand zustehende Recht] zu behaupten befugt [...]«.*
- 309 Oberschelp, Seite 292.
- 310 Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover, Postakte: Celle Br. 102, Nr. 149. – Oberschelp, Seite 297 und 302.
- 311 Nach einem Schreiben des Niedersächsischen Landesarchivs Hannover vom 30.09.2005 an den Verfasser ist die entspr. Lehensurkunde dort nicht nachweisbar. Möglicherweise liegt sie in einem englischen Archiv.

- ^{311a} Bernhards, Seite 49. Die Briefportofreiheit galt nur für die reitende Post (Briefpost).
- ³¹² Teubner (1932), Seite 186. – Piefke, Seite 43.
- ³¹³ Oberschelp, Seite 312 und 314.
- ³¹⁴ Oberschelp, Seite 374 und 385.
- ³¹⁵ Runge, Seite 23–24.
- ³¹⁶ Das Wappen mit Helmzier der Reichsgrafen von Platen Hallermund ist ein quadrierter Schild. Der silberne Herzschild zeigt 3 Rosen (Symbol für Graf von Hallermund). Das Feld 1 und 4 zeigt 3 silberne, 5-eckige Sterne auf blauem Grund (deren Bedeutung unbekannt ist). Im Feld 2 in Gold ein gekrönter doppelt geschweiften roter Löwe (Hallermundscher Löwe) und im Feld 3 in Silber 2 schwarze Meerkatzenköpfe, an welchen ein schwarzer Adlerflügel herabhängt (Platensches Stammwappen). Auf dem Schilde ruht die Reichsgrafenkrone darüber erheben sich 3 gekrönte Helme. Der Wappenspruch lautet: »*Constans vivit post funera virtus – Beständig lebt auch nach dem Tode die Tugend*«.
- ³¹⁷ Es gab in Hannover zwar zentrale Behörden, aber die einzelnen Landesteile Calenberg-Göttingen-Grubenhagen, Lüneburg, Hoya, Bremen-Verden, Hadeln und Lauenburg wurden weiterhin als eigene Rechtsgebiete behandelt.
- ³¹⁸ Spangenberg, 328, 329, 347 und 348. Erwähnt auch bei Oberschelp, Seite 202, 205, 409, 411 und 448.
- ³¹⁹ Oberschelp, Seite 386 und 394.
- ³²⁰ Runge, Seite 21–22.
- ³²¹ Nach dem Lehnrecht war die Belehnung sowohl durch den Thronfall (Haupt- oder Herrenfall) als auch durch den Nebenfall (oder Mannfall) eingeschränkt. Die Mutung mußte beim Thronfall von dem neuen Lehnsherrn und beim Nebenfall von dem Lehensnachfolger innerhalb von Jahr und Tag (= 1 Jahr, 6 Wochen und 3 Tage) erfolgen.
- ³²² In dem vorstehenden Beitrag wurde hauptsächlich auf die Querelen mit dem Kaiser und Taxis eingegangen. Weitere Einzelheiten zur »Postgeschichte der Stadt Osnabrück« zwischen 1685 und 1831 müssen der Arbeit von Pinkvos entnommen werden.
- ³²³ Oberschelp, Seite 426.
- ³²⁴ Henneberg, Richard und Bruno: »Geschichte der Familie Henneberg (Braunschweig)«. Gießen 1909. Ferner: Weinhold, Günter: »Die 'Fürstlich Braunschweigische Küchenpost' und die 'Chur- und Fürstlich Braunschweigische Communion-Post'«. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover / Braunschweig, Heft 3 von 1979. Seite 3–25. Ferner: Mack, Heinrich: »Erlebnisse und Beobachtungen eines Braunschweigers auf Reisen in den Jahren 1810 und 1811 – Aus den Briefen Karl Hennebergs«. Kapitel I: Die Familie Henneberg, Seite 2–5. In: Braunschweigisches Magazin, Heft 2 von 1904. Seite 1–7.
- ³²⁵ Die Bezeichnung Hennebergs als »*Unser Post-Cammer-Schreiber*« macht deutlich, daß dessen Beruf und Stellung aus der Zeit vor der Verleihung des Privilegiums stammt und macht auch deutlich, weshalb ihm die Einrichtung übertragen wurde. Möglicherweise war die Post-Cammer bereits im Jahre 1696 zustande gekommen (Seite 88).
- ³²⁶ Kuhlmann, Seite 67–69 sowie 62.
- ³²⁷ Dallmeier (1977), Revers 545 (Seite 283).
- ³²⁸ Henneberg, Seite 25.
- ³²⁹ Bereits im Juli 1709 hatte sich Herzog Anton Ulrich per Handschreiben an den »*Monsieur le Comte Plate d'Hallermund, Ministre d'Etat et Chambellan d. S. A. C. de Brounsvic et Lunebourg et General Maitre des Postes hereditaire à Hannovre*« gewandt, in dem er den Grafen ersuchte, im Hinblick auf die Erkrankung seines Postmeisters Polich den Kammer-Schreiber Heinrich Georg Henneberg mit einer »*Exspectanz*« auf dessen Postamt in Braunschweig zu versehen, um so mehr als »*des bemelten Cammer-Schreibers capacité dieser Charge gebührend vorzustehen*« dem Grafen bekannt sei (Henneberg, Seite 22–23).
- ³³⁰ beim Grafen von Platen Hallermund eindringlich für Heinrich Georg Henneberg eingesetzt
- ³³¹ Weinhold (1979), Seite 6–9.
- ³³² Münzberg, Werner: »Thurn und Taxis – Poststationskatalog«, Seite 30. Kallmünz 1967.
- ³³³ Mertens (1792; gemäß Anmerkung 152), Seite 157 und Beilage LI (Seite 218).
- ³³⁴ Schäfer, Seite 156–157. – Besold, Seite 4.
- ³³⁵ Dallmeier (1977), Regest 588 (Seite 312–313).
- ³³⁶ Henneberg, Seite 29.
- ³³⁷ Henneberg, Seite 36–37. – Weinhold, Seite 24.
- ³³⁸ Henneberg, Seite 38: Dort heißt es, daß die »*Blankenburger Küchenpost*« 10 Jahre vor der Errichtung der Landespost von Braunschweig-Wolfenbütteler »*zur Kammer gezogen*« worden sei. Das müßte dann 1722 gewesen sein. Auch Besold (Seite 4 –5) spricht bei der Konvention von 1722 von der »... *Einrichtung einer fürstlichen Post*« und bei dem Kombinations-Rezeß vom 27. Februar 1732 von einem »*Fürstlich Braunschweigischen Postamt in Blankenburg*«.
- ³³⁹ Besold, Seite 4.
- ³⁴⁰ Besold, Seite 5. Nicht bei Schäfer, Seite 156–157, erwähnt. Schäfer faßt an dieser Stelle die Entwicklung nur grob zusammen, wodurch einige Details, die mir in diesem Zusammenhang wichtig erscheinen, untergehen. Ich bin daher den Angaben bei Besold, Seite 4–5, gefolgt.
- ³⁴⁰ Da von braunschweigischer Seite diese Post als ein sächsisches Lohnfuhrwerk ausgegeben wurde, forderte Preußen dessen Aufhebung, weil es den Postrechten zuwider laufe. ein Privatfuhrwerk zum Nachteil eines anderen Staates zu

- gestatten. Aber erst 1739 behinderte Preußen die »Gelbe Kutsche« ernstlich. Es verlangte die Entrichtung von Zoll in Derenburg mit der Begründung, die »Gelbe Kutsche« sei keine ordentliche Post, sondern ein Frachtwagen. Unter dem 5. Oktober 1739 ersuchte das Wolfenbütteler Ministerium die Domänenkammer in Halberstadt, die »Gelbe Kutsche« ohne Behinderung durch Zollerhebung passieren zu lassen. Am 3. März 1740 verlangte der preußische Zoll zu Derenburg erneut Zoll in Höhe von 6 Taler und 12 Gutegroschen. Als die Zahlung verweigert wurde, wurden zwei Pferde gepfändet. Am 5. März gab Herzog Carl I. von Braunschweig-Wolfenbüttel der Blankenburger Regierung den Befehl, der preußischen Post, die durch Tanne und Ellrich nach Kassel fuhr, ebenfalls zwei Pferde auszuspannen. Dieser Befehl wurde in Tanne durch einige Soldaten ausgeführt (Besold, Seite 5).
- 341 Henneberg, Seite 39–41. – Kuhlmann (1984), Seite 68.
- 342 Kuhlmann (1984), Seite 65.
- 343 Henneberg, Seite 41, Anmerkung 1. Ebenso berichtet Besold, Seite 5, daß sich das Postamt in Hamburg auf der *Großen Johannisstraße 16* befunden habe. Nach Kuhlmann (1984), Seite 68–69, befand sich das Herzoglich Braunschweigische (Wolfenbüttelsche) Postamt zwischen etwa 1712 und 1745 auf der *Kleinen Johannisstraße*; dann von 1746–1753 auf dem *Speersort*, von 1754–1765 auf dem *Jungfernstieg*, von 1766–1777 auf der *Großen Bleichen* und von 1778–1785 auf dem *Jungfernstieg / Ecke Neuerwall*.
- 344 Schucht (1902), Seite 34. – Schrader, Seite 9. – Nach Henneberg (Seite 36, Anm. 1) folgte auf Paul Meyer als fürstlicher Postmeister **Jürgen Heinrich** Schultze.
- 345 Dallmeier (1977), Regest 656 (Seite 365).
- 346 Henneberg, Seite 41.
- 347 Bernhards, Seite 52.
- 348 Bade, Seite 13–14.
- 349 Spangenberg, Seite 386. – Oberschelp, Seite 448.
- 350 Bernhards, Seite 74–75.
- 351 Oberschelp, Seite 462.
- 352 Oberschelp, Seite 465.
- 353 Höpfner, Seite 9 und 22.
- 354 Fleitmann (1966), Seite 10, Zeittafel.
- 355 Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie e.V.: »Post- und Fahrscheine der Freien und Hansestadt Lübeck«, Kapitel: Hannoversches Postamt.
- 356 Begriff aus dem Lehnrecht: Untreue und Vertragsbruch gegenüber dem Lehnsherrn.
- 357 Bernhards, Seite 67–75, mit weiteren Details und in aller Ausführlichkeit.
- 358 Stephan, Seite 157–159.
- 359 Domänen umfaßten sowohl wirtschaftlich nutzbare Güter als auch Einkünfte aus nutzbaren Regalien im Besitz des Landesherrn. Die Erträge dienten für die Kosten der Hofhaltung und Landesverwaltung.
- 360 Weinhold (1979), Seite 24. – Besold, Seite 5.
- 361 Diederichs, Horst und Christian Springer: »Zur Postgeschichte der landesherrlichen Fahrpost im Herzogtum Sachsen-Weimar ...« mit einem Exkurs zur »Fürstlich Sächsischen Gesamt-Post der gothaischen Linien zwischen 1705 und 1807/08«, Seite 188 und Anlage 4 auf Seite 215.
- 362 Besold, Seite 6. Weitere Einzelheiten für die Zeit zwischen 1750 und 1950 können dort eingesehen werden.
- 363 Nach der Übereinkunft vom 22. September 1769 zwischen Herzog Carl und dem Fürstbischof Wilhelm Anton zu Paderborn wegen der Ausdehnung des Braunschweig-Hildesheimer Fahrpostkurses, erhielt der Herzog das Recht, die o.a. Fahrpost über Beverungen, Brakel und Driburg bis Paderborn fortzuführen. Außerdem konnten eigene Stationen durch Braunschweig-Wolfenbüttel im Fürstentum Paderborn angelegt und Postbeamte angenommen werden, die nur der Braunschweigischen Postverwaltung unterstanden (Besold, Seite 6). Nach Schrader (gemäß Anm. 98) bestanden 13 Auslandspostanstalten und zwar in: Beverungen, Brakel, Driburg, Erxleben, Goslar, Hamburg, Hildesheim, Hornburg, Höxter, Oebisfelde, Paderborn, Salzgitter und Stolberg.
- 364 Dallmeier (1977), Regest 616 (Seite 331). Ferner: Schrader, Seite 8. Ferner: Dallmeier (1977): Die Stellung ergibt sich aus dem Regest 656 (Seite 365). Nach Schrader (Seite 8) dauerte die Amtszeit von Johann Peter Lautensack nur von 1693 bis 1719.
- 365 Mertens (1792; gemäß Anmerkung 152), Seite 157 und Beilage LV (Seite 220–221).
- 366 Am 21. Juni 1790 forderte Herzog Karl Wilhelm Ferdinand von Braunschweig-Wolfenbüttel den Magistrat der Stadt Braunschweig auf, den kaiserlich-taxisschen Postdirektor Franz Carl Freiherr von Münchhausen in Braunschweig mit Ablauf des 1. Juli 1790 die Postschilder von dem Posthaus in der Breitenstraße abnehmen zu lassen und das Postamt zu schließen. Trotz des Protestes wurde am 1. Juli 1790 das Reichspostwesen im Herzogtum Braunschweig-Wolfenbüttel aufgehoben. »Sodann erschien Johann Anton Bigel, Kaiserl. Reichs Post Briefträger aus Wolfenbüttel, und zeigte an, wie daß ihm von dem Hofgerichts Assessor Hurlebusch in Braunschweig bey nachdrücklicher Strafe seye anbefohlen worden, daß er in Wolfenbüttel keine Briefe für die Kaiserl. Reichs Post mehr annehmen, noch weniger Briefe, um solche zu distribuiren, fernerhin von besagter Kaiserl. Post annehmen sollte«. Ausführlich bei Mertens (1792; gemäß Anmerkung 152), Seite 158–160 und Beilagen Nr. LVI bis LXI [Seite 221–227]). – Das Reichspostamt zu Blankenburg bestand ebenfalls bis (zum 1. Juli) 1790. »Im Jahre 1744 war Herr Reuß Kaiserl.

Postmeister« (Schrader, Seite 8). – Die Landespost von Braunschweig-Wolfenbüttel übernahm die taxissche Fahrpostverbindung Braunschweig–Hildesheim. In Hildesheim wurde eine Braunschweiger Postexpedition eingerichtet. In der Konvention vom 13. April 1791 zwischen dem Reichspostgeneralat und dem Ministerium in Hannover wurde auch der Anschluß der Braunschweiger Postkurse an die taxissche Reichspost geregelt. Braunschweig erhält Anteil an den Braunschweig–Leipziger Reitposten. Im Jahre 1791 führte Herzog Karl Wilhelm Ferdinand für die Postbeamten eine eigene Uniform ein (Besold, Seite 7). – Ferner:

Bei Schrader, Seite 10 und 12, heißt es zu:

Eschershausen: Eine Kaiserl. Thurn-und-Taxissche Poststation bestand von etwa 1690 bis 1790.

- 1690: Wirt und Krüger Arthur Bönning ist erster Posthalter;
- 1710: Bürger und Eingesessener Johann Ernst Schrader, Posthalter, nach dessen Tode (Jahr ?) war der Bürgermeister Wiedlake Postaufseher.

Holzminden: Ein Kaiserl. Thurn-und-Taxissches Posamt bestand bis 1790.

- 1690: Kaiserl. Posthalter Johann Friedrich Huxmann;
- Etwa 1700: Kaiserl. Posthalter Wenzel Schulze;
- 1710: Kaiserl. Conditteur Osterloh.

367 Runge, Seite 24–26.

368 Die weitere Entwicklung ist dem Beitrag von Runge (Anm. 259) ab Seite 27 zu entnehmen.

369 Dallmeier (1977), Regest 740 (Seite 435–436).

370 Bernhards, Seite 67, Anmerkung.

371 Behringer (2003), Seite 442.

372 Behringer (2003), Seite 444, in Verbindung mit Dallmeier (1977), Regest Nr. 312.

373 Die Straßenverhältnisse der damaligen Zeit waren extrem schlecht. In der Regel handelte es sich um Feldwege mit ausgefahrenen Spurrillen, in denen sich das Regenwasser sammelte. Um festen Untergrund zu finden, mußten die Postkutschen oft vom Weg abweichen, wodurch erhebliche Flurschäden entstanden. Die Instandhaltung der Wege und Brücken oblag in Braunschweig-Lüneburg den Gemeinden und wurde durch die Regierung in Verordnungen ab 1645 immer wieder angemahnt. Das Patent vom 15. September 1645 forderte die Notare auf, gemäß ihrer Amtspflichten auf die Ausbesserung der Wege zu achten (Oberschelp, Seite 67). Wegen der schlechten Wege und des hohen zu befördernden Gewichts mußten die Pferde viel öfter gewechselt werden als bei Reitposten. Für die Fahrposten waren mindestens drei- bis sechsmal so viel Pferde erforderlich wie für einen Postreiter. Während einem Postreiter eine Furt reichte, benötigten die Fahrposten in der Regel Brücken.

374 Ende September 1686 hatte der Nürnberger Reichspostmeister Johann Jacob Öxle eine »geschwinde fahrende Post-Calesch« von Nürnberg nach Hof in Gang gesetzt und 1702 war der Reitpostkurs Nürnberg–Coburg in eine Fahrpost umgewandelt worden. Kurz nach dem Amtsantritt des Reichs-General-Erb-Postmeisters Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis (* 1704; amt. 1739–1773) wurde im zentralen Reichsoberpostamt Frankfurt am Main ein Fahrpostkommissariat eingerichtet. Mit Franz Joseph Heger (ca. 1700–1769, Postkommissar 1740–1769) wurde dafür die ideale Besetzung gefunden. In ausführlichen, wohldurchdachten Gutachten machte er systematische Verbesserungsvorschläge für das Fahrpostwesen. Zur Öffnung des deutschen Südwestens für den Durchgangsverkehr erhob Heger Mannheim zum neuen Verkehrsknotenpunkt. Dazu führte er 1741 die Fahrpost Frankfurt–Mannheim ein und verband sie durch eine Kutsche Mannheim–Metz mit dem französischen Fahrpostsystem. 1742 etablierte er einen Wagenkurs von Mannheim nach Basel, um den Anschluß an die eidgenössischen Fahrposten herzustellen. Durch die Linie Köln–Jülich–Aachen–Lüttich wurde der Reichspost der Nordwesten erschlossen. 1736 wurden von Nürnberg aus 4 Fahrpostlinien unterhalten: nach Leipzig, Frankfurt, Köln und Augsburg.

375 Behringer (2003), Seite 444, mit Verweis auf die Postakte 3360 im ehemaligen Thurn und Taxissche Zentralarchiv in Regensburg.

376 Anonym: »Die Entwicklung des Postwesens in Frankfurt (Main)«, Seite 356. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 2/1896, Seite 347–357.

377 Boes, Seite 30. Wenn Graf Lamoral von Taxis behauptet, Hinübers Absetzung habe etwas mit dessen Widerspruch über die Einrichtung seines Postkurses Frankfurt–Kassel–Braunschweig zu tun (siehe Seite 46), dann stimmt dies rein vom zeitlichen Ablauf her nicht, denn Hinübers Widerspruch ist erst im Dezember 1658 erfolgt. Dieser Widerspruch dürfte daher als Hinübers »Retourkutsche« zu werten sein.

378 Dallmeier (1977), Regest 323, Seite 141.

379 Moser, Johann Jacob: »Von der Teutschen Lehens-Verfassung ...«, Erstes Buch, Viertes Kapitel: Von der Norm, wonach in Reichs-Lehenssachen zu sprechen ist, Seite 155–157. Frankfurt und Leipzig 1774.

380 Die Dissertation zur historischen Entwicklung des Fahrpostwesens von Klaus Beyrer »Die Postkutschenreise« (Tübingen 1885) sowie der umfangreiche Ausstellungskatalog »Zeit der Postkutschen / Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900« (Deutsches Postmuseum Frankfurt, 1992) wären in diesem Sinne zu ergänzen.

381 Ab 1702 verkehrte ein Reichspostwagen zwischen Augsburg und Nürnberg. Möglicherweise enthält auch die 1705 in Nürnberg erschienene Protestschrift »Gründlicher Bericht und Vorstellung, was es mit denen von des Herrn Fürsten zu Taxis Fürstl. Gn. zu Nürnberg neuerlichst angelegten Extra Ordinari Post Land Fuhrwerken vor eine Beschaffen-

heit habe« weitere Einzelheiten dazu. Eine Abbildung der Titelseite zeigt das Archiv für Postgeschichte in Bayern, Heft 2 /1927, Seite 117.

³⁸² Anonym: »Postunterhandlungen zwischen Kursachsen und dem Haus Thurn und Taxis ausgangs des 17. Jahrhunderts«, Seite 593. In: Archiv für Post und Telegraphie, Jg. 1892, Seite 590–600.

³⁸³ Behringer (2003), Seite 447–448.

³⁸⁴ Dallmeier (1977), Seite 240–241 (Regest 480). Unter dem 17. Oktober 1698 wird erstmals eine »Ordnung für das Reichspostpersonal und die Postreisenden« erlassen.

Vorlage: Wolfgang Behringer: »Im Zeichen des Merkur«, Seite 515. Göttingen 2003.

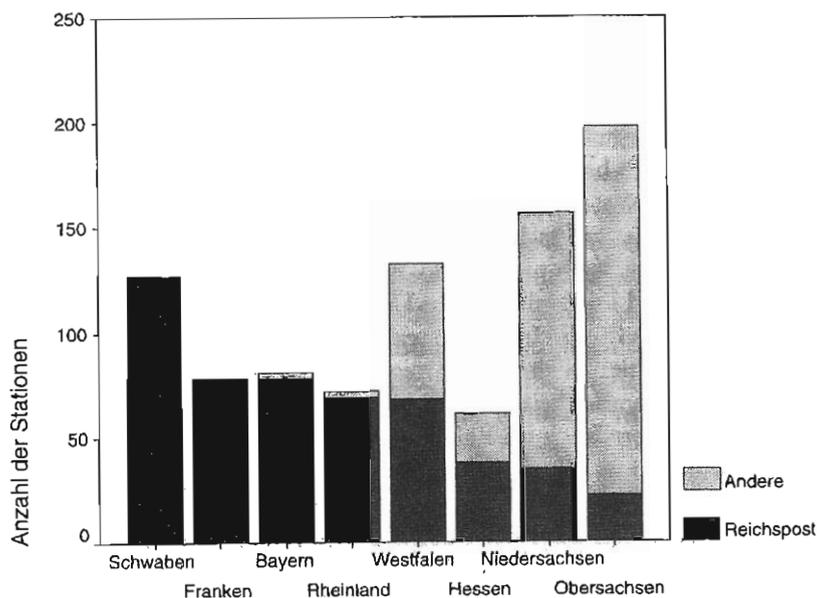


Diagramm 4: Verhältnis der Reichspost zu den Landesposten in den Kreisen bzw. Regionen des Reiches im Jahr 1764

Nach: Heger (1764).-FZATTR, Postakten 775 und 1165/1.

Fortsetzung folgt