



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 177 - März 2010

herausgegeben vom Deutschen Altbrieftaschner-Verein e.V.

Horst Diederichs

Was Taxis wohl geheim halten wollte:

Erst mit der Wiedereinführung der Fahrposten durch die Reichspost im Jahre 1692 begann auch der Kampf um das Postmonopol zwischen dem Kaiser und Taxis sowie den meisten deutschen Reichsständen

Teil 1

Eine Sammlung von Episoden besonders wittelsbachischer Regenten, zwischen 1692 und 1773 eigene Landesposten zu etablieren

Dieter Brocks

Assekuranz-Makler

versichert den Fachhandel:

„Philatelie“ und „Numismatik“
Auktions- Lagerstock- und
Geschäftsversicherungen

versichert die Sammler:

Briefmarken und Münzen
Spezialpolicen
Ausstellung - Haus - Wohnung

Transport – Versand und Valorenversicherung

Ab 1. Januar 2009 in Kooperation mit

von Berenberg – Gossler & Co. + E. Aug. Knoop & H. Bauch GmbH & Co. KG
Versicherungsmakler

Dieter Brocks

Wendenstraße 6, 20097 Hamburg

Tel.: 040 / 82 62 69 • Fax 040 / 82 32 12 • e-mail: info@dieter.brocks.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	2
Quellenbasis, Forschungslage und Ziel der Arbeit	3
Einleitung: Kaiserl. Privilegien zum Postwesen und frühe Postfuhrdienste	6
1. Der Westfälische Frieden und die Etablierung der ersten Landesposten	9
1.1 Erste Landesposten durch Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kurköln sowie Kurbrandenburg	11
1.2 Die Wahlkapitulation für Kaiser Leopold I. und dessen Verbot vom 26. März 1662 zum Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost	13
1.3 Eine Verkehrsrevolution: Das Fahrpostwesen als Ländersache (1662–1692)	16
1.4 Ausbau der Reichspostkurse unter Kurfürst Max Emanuel: 1680–1691	19
2 Ausbau der wittelsb. Landesposten im Pfälzischen Erbfolgekrieg (1688–1697) :	22
2.1 Zur Wahlkapitulation von 1689/90 für den zukünftigen Kaiser Joseph I.	25
2.2 Einsetzung eines kurbayerischen Erbland-Postmeisters: 1. August 1691	26
2.3 Aufbau und Vernetzung wittelsbachischer Landesposten im Jahre 1692	30
2.4 Die wittelsbachischen Landesposten in Kurköln und Pfalz-Neuburg: 1692	31
2.5 Erweiterung des kaiserl. Postregals auf das Fahrpostwesen: 21. August 1692	39
2.6 Zusammenarbeit zwischen W. Vleertmann und J. Schoeppenberg 1693–1696	42
2.7 Der Postkrieg von Max Emanuel und Joseph Clemens mit dem Kaiser und dem Fürsten von Thurn und Taxis um ihr Landespostwesen	43
2.8 Errichtung und Untergang der neuen <i>Kurbayerischen Landkutsche</i> von 1697	50
2.9 Die Reichs-Post-Ordnung vom 17. Oktober 1698	62
2.10 Ausbau der wittelsbachischen Landesposten zwischen 1698 und 1700	63
3 Der Spanische Erbfolgekrieg: 1701 – 1714	67
3.1 Max Emanuel und Joseph Clemens im Bündnis mit Frankreich	68
3.2 Errichtung einer <i>Kurbayerischen Landespost</i> : 1. Februar 1701	69
3.3 Untergang des taxisschen, habsburgisch-spanischen Postlehens: 15. Nov. 1701	70
3.4 Ausbau des kurbayerischen Landespostwesens 1701/02	73
3.5 Untergang des kurbayerischen Postwesens nach der Schlacht bei Blindheim	74
3.6 Kurbayern unter der Regentschaft der Kurfürstin: 1704/05	76
3.7 Einführung der ersten Fahrposten durch die kaiserliche Reichspost ab 1697	77
3.8 Aufbau einer privilegierten <i>Kurpfälzischen Landespost</i> ab 1704	84
3.9 Bayern unter österreichischer Administration: 1705–1711	85
3.10 Max Emanuel und Joseph Clemens im Exil und der Reichsacht	87
3.11 Das <i>offizielle Ende</i> der Kurbayerischen Landespost: 17. Juli 1708	88
3.12 Ausbau der <i>Kurpfälzischen Landespost</i> durch Johann Wilhelm (1706–1709)	91
3.13 Interregnum und Wahl von Kaiser Karl VI. im Jahre 1711	95
3.14 Untergang der Spanischen Niederlande (1711–1714)	97
3.15 Die Friedensschlüsse von 1714	97
3.16 Rückkehr der Kurfürsten nach München und Köln: 1715	98

4	Ausbau der Landesposten unter Kaiser Karl VI. (1711–1740)	: 100
4.1	Das Postwesen im Bistum Münster, Paderborn, Köln, Hildesheim und Osnabrück unter Kurfürst Clemens August (1719–1761)	: 100
4.2	Die Kurpfalz verzichtet langfristig auf ihre Landespost: 1730	: 104
4.3	Zaghafte Versuche, Kurbayerns Landespost wiederzubeleben (1731–1738)	: 105
4.4	Die Postpolitik während des Interregnums (20. Okt. 1740 – 12. Febr. 1742)	: 105
5	Kaiser Karl VII. und der Österreichisch-Bayerische Erbfolgekrieg (1741–1748)	: 108
5.1	Die Kaiserliche Reichspost unter Kaiser Karl VII.	: 109
5.2	Der Frieden von Füssen (22. April 1745) und von Aachen (18. Okt. 1748)	: 115
6	Versöhnung von Taxis mit den Habsburgern	: 116
6.1	Wahlkapitulation von Kaiser Joseph II. von 1764	: 120
6.2	Das Aussterben der kurbayerischen Wittelsbacher: 1777	: 120
	Nachwort	: 122
	Allgemeine Hinweise, Anmerkungen und Quellenangaben	: 127
	Verzeichnis der Anlagen	: 147
	Anlagen 1–16	: 148
	Quellen- und Literaturverzeichnis	: 205
	Danksagung	: 213

© Alle Rechte (Urheber-, Verwertungs-, Nutzungs-, Übertragungsrechte usw.) liegen beim Verfasser. Nachdruck jeglicher Art, auch auf fotomechanischem Wege, ist nicht gestattet. Ausnahmen bedürfen der vorherigen, schriftlichen Genehmigung durch den Verfasser.

Vorwort des Autors

Keine andere meiner posthistorischen Veröffentlichungen habe ich so oft überarbeitet, umgeschrieben und ergänzt, um sie dem neusten Erkenntnisstand anzupassen. Erste Recherchen und Konzepte reichen gewiß bis in das Jahr 1988/89 zurück. Geplant war eine Arbeit über den wittelsbachischen Kurfürsten Max II. Emanuel und seinen Erblandpostmeister Graf von Haimhausen für den Zeitraum zwischen 1690 und 1708. Herausgekommen ist schließlich ganz etwas anderes, viel umfassenderes, weil auch die anderen wittelsbachischen Linien und schließlich sogar die Sekundogenituren mit hinzu genommen werden mußten. Aber bei diesem Kampf um das kaiserlich-taxissche (Fahr-) Postmonopol standen die Wittelsbacher durchaus nicht isoliert im Reich da. Geduld und viele »Mosaiksteine« waren erforderlich, um in diesem Puzzle auch nur kleine Fortschritte zu erzielen. Mindestens vier- oder fünfmal schien die Arbeit bereits publikationsreif zu sein. Aber irgendwie hatte ich immer das Gefühl, noch nicht alle Schwerpunkte richtig verstanden, gewürdigt oder hinterfragt zu haben. Immer waren Defizite geblieben. So ist diese Arbeit nie geradlinig verlaufen.

Die Zufallsfunde im Frühjahr 1992 über die Einrichtung von Fahrpostkursen (Abbildung 12 bis 15) – von denen ein Kurs sogar von Brüssel über Frankfurt nach Augsburg führte – durch den englisch-niederländischen Postmeister Wilhelm Vleertmann (auch: Guillaume de Vleertman, Vleetmann, Fleertmann, Flertmann, Floertmann oder Flirtmann) haben diese Arbeit erstmals richtig vorangebracht. Vleertmanns urplötzliches Auftauchen ab März 1692 als **»Postmeister Sr. Königl. Majestät von Groß-Britanien«** gleich in drei wittelsbachischen Provinzen des Heiligen Römischen Reiches (Pfalz-Neuburg, Kurköln mit dem Bistum Lüttich sowie Kurbayern) sowie in mehreren Freien Reichsstädten ist auf jeden Fall von größerer posthistorischer Bedeutung. **Im März 1662 hatte der Kaiser der Reichspost das Betreiben von Fahrposten strikt verboten.** Zunächst dürften wohl nur die Verbote für den Hamburger und Lübecker Reichspostmeister zum Betreiben von Fahrposten bekannt geworden sein. Da sich die Reichspost aber tatsächlich aus dem Fahrpostgeschäft zurückzog, war genau jener Teil des am meisten umstrittenen kaiserlichen Postregals verfügbar geworden. Dadurch wurde eine **Verkehrsrevolution** ausgelöst, da viele Reichsstände sofort begannen, landesherrliche Fahrposten einzurichten. 30 Jahre lang wurden sie dafür auch nicht vom Kaiser zur Rechenschaft gezogen, wenn sie sich auf die reine Fahrpost (ohne Briefbeförderung) beschränkten. Erst als der wittelsbachische Kurfürst Max II. Emanuel

- für Kurbayern einen eigenen Erblandpostmeister (F. F. Graf von Haimhausen) einsetzte und
- als Statthalter der Spanischen Niederlande von München nach Brüssel wechselte, um
- dem Kaiser Konkurrenz in der Erbschaft um das spanische Weltreich zu machen, und
- sich durch die eigene Landes-Fahrpost auch noch der Briefspionage durch die Reichspost zu entziehen begann, und dann auch noch
- Vleertmanns Fahrpost von Frankfurt über Augsburg bis nach München verlängert wurde,

da erklärte der Kaiser im August 1692 das Fahrpostwesen als Annex zu seinem Briefpostregal. Allein das zeitliche Zusammentreffen all dieser Ereignisse muß auffallen; das kann kaum ein Zufall sein. Und noch etwas fiel mir auf: Obwohl Wilhelm Vleertmann dem Hause Thurn und Taxis zwischen 1692 und 1697 ganz erheblich zugesetzt hat, war weder im Thurn und Taxisschen Zentralarchiv in Regensburg noch in der aus diesem Archiv hervorgegangenen Literatur etwas zu diesem Thema zu finden. Das war mir lange Zeit unverständlich.

Wahrscheinlich hat Wilhelm Vleertmann aus Amsterdam als Fuhrunternehmer König Wilhelm III. von Oranien – seit 1673 Erbstatthalter der Vereinigten Niederlande und seit 1689 auch König von England, Schottland und Irland – in der Kriegszeit zwischen Holland und Frankreich nach 1672 gute Dienste geleistet. Vermutlich als Gegenleistung ist er am 30. Oktober 1691 durch die Generalstaaten der Vereinigten Niederlande (s. Anlage 1) als **»Postmeister Sr. Königl. Majestät von Groß-Britanien«** privilegiert worden¹. Seit dieser Zeit dürften sich der Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis (* 1652; 1676–1714) sowie Wilhelm Vleertmann als Konkurrenten um das Postwesen in den Vereinigten und Spanischen Niederlanden attackiert haben. Zwei Konkurrenten, die sich quasi auf **»gleicher Augenhöhe«** gegenüberstanden: Der eine privilegiert vom römisch-deutschen Kaiser in

Wien (der aber in den Vereinigten Niederlanden keine Rechte besaß² und außerdem weit weg war) zuständig für die Briefpost (Reitpost) im Heiligen Römischen Reich und der andere als »*Postmeister Sr. Königl. Majestät von Groß-Britanien*«, der als oberster Kriegsherr in den Vereinigten und Spanischen Niederlanden das Geschehen vor Ort bestimmte und Wilhelm Vleertmann mit dem Fahrpostwesen Sonderrechte eingeräumt hatte. Das konnte auf die Dauer nicht gut ausgehen ...

Als Vleertmann seine Fahrposten von Maastricht aus (das damals zu den Vereinigten Niederlanden gehörte und wo sein Kompagnon, Huÿbert Panhuÿs, die Geschäfte wahrnahm) im März 1692 mit Unterstützung der *Wittelsbachischen Troika* – dem Kurfürsten Max II. Emanuel und seinem Bruder, dem Kölner Kurfürsten Joseph Clemens, sowie dem Kurfürsten und Pfalzgrafen Johann Wilhelm – über Aachen, Köln, Bonn und Düsseldorf auf die nördlichen Provinzen des Reiches ausdehnte und über Frankfurt und Augsburg in München sowie über Münster in Bremen Fuß zu fassen suchte, da war für den Kaiser sowie seinen Reichs-General-Erb-Postmeister Taxis die Toleranzschwelle überschritten. Weil die Existenz der Reichspost bedroht war, mußte der Kaiser im August 1692 das Fahrpostwesen als Annex zu seinem Briefpostregal erklären. Um möglichst keine neuerliche Diskussion über das umstrittene kaiserliche Postregal aufkommen zu lassen, wurde diese »*Aufrüstung*« so gut es gehen mochte in aller Heimlichkeit abgewickelt; – was dann aber für nachhaltige Verwirrung und Verunsicherung bei den meisten Reichsständen sorgte; – besonders, wenn diese in der Zeit zwischen 1662 und 1692 eigene Landesposten (Fahrposten) eingerichtet hatten. Wichtig schien mir auch aufzuzeigen, wie, wann, wo und mit welchen Mitteln Taxis nach 1692 seine Fahrposten gegen die Konkurrenz der Landesposten und städtischen Botenanstalten einführte und durchsetzte. Was überrascht ist, daß selbst die Kurerzkanzler des Reiches – die Mainzer Kurfürsten, Erzbischöfe und Protektoren der Reichspost – auf Konfrontationskurs zu Kaiser und Taxis blieben, nachdem sie 1685 ihr landesfürstliches Fahrpostwesen als erbliche Konzessionen an ihre Untertanen vergeben hatten und daran auch später – 1720 – festhielten (siehe auch das Nachwort, Seite 124).

Bereits 1697 hatte Pfalz-Neuburg begonnen, aus der gemeinsamen wittelsbachischen Postunion auszuscheren. Von da an kämpften die wittelsbachischen Regenten mal miteinander gegen den Kaiser und Taxis, mal gegeneinander, um Hausinteressen durchzusetzen. Gemeinsam war ihnen aber stets das Verlangen, mit dem Postwesen ein dominantes Souveränitätsattribut in ihre Hand zu bekommen.

Erst mit der Wahl von Kaiser Karl VII. hörten die wittelsbachischen Regenten auf, die Reichspost zu attackieren. Erstmals unterstand diese Reichsinstitution nicht mehr habsburgischer, sondern wittelsbachisch-kurbayerischer Hausmacht. Und mit der Ernennung des Fürsten von Thurn und Taxis zum Prinzipalkommissar am Reichstag 1742 faßten offensichtlich viele Reichsstände mehr und mehr Vertrauen zu dieser Reichsinstitution und zeigten sich zunehmend kooperationsbereit. Die Regesten von M. Dallmeier (Nr. 688 bis 725) machen erstmals das umfassende Wirken von Kaiser Karl VII. für ein homogeneres Reichspostgebiet – besonders am Mittelrhein und südlich des Mains – transparent. Auch wenn sich die finanziellen Erfolge bei Taxis erst nach dieser kriegerischen Epoche einstellen sollten (siehe Abb. 46 [Seite 117]), so hat es doch den Anschein, daß die Basis für »*diesen glänzenden deutschen Hof ...*« bereits in der kurzen Zeitspanne seiner Regierung gelegt worden ist.

Möglicherweise hat es auch unter Kurfürst Maximilian III. Joseph um 1750/54 noch einmal einen schwachen Versuch gegeben, die kurbayerische Landespost wieder aufleben zu lassen.

Als ich nach der Einführung der ersten Fahrposten im Heiligen Römischen Reich suchte, fielen mir die Edikte von 1621, 1630 und 1639 des brandenburgischen Kurfürsten Georg Wilhelm in dessen Herzogtum Preußen auf (Abbildung 2a – 2c). Auf jeden Fall repräsentieren diese Edikte die bislang frühesten Belege für die Existenz von »*Fahrposten*« in den Händen der Kanzlei- oder Hofpost Preußens; – wenn auch etwas östlich außerhalb der Reichsgrenze³. Der Zeitpunkt für das erste, nachweisliche Auftauchen von Fahrposten kann damit um etwa 20 Jahre früher datiert werden, als bisher angenommen.

Ottobrunn, im Juni 2009

Der Verfasser

Quellenbasis, Forschungslage und Ziel der Arbeit

Die Quellenbasis zu dem frühen postalischen Engagement der Wittelsbacher ist nicht nur extrem mager, sondern auch noch recht widerspruchsvoll. In der Literatur zur Kurpfalz und Köln/Kurköln fehlt sie fast gänzlich. Lediglich für Kurbayern hat

- Johann Brunner: *»Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart«*, München 1900,

in dem Kapitel über die *»Regierungszeit Max Emanuels (1679–1726)«*, Seite 47–59, das Thema angesprochen. Auf Seite 51, in Fußnote 1, erwähnt er sogar das Unternehmen von Wilhelm Vleertmann und daß dieser *»... bereits im Jahre 1692 vom Pfalzgrafen Wolfgang Wilhelm die Konzession erteilt erhalten [hat] ohne Abbruch und Nachteil des Reichs-Postregals mit Wagen und Kaleschen von Düsseldorf über Cöln nach Augsburg, dann nach Aachen, Brüssel, Venlo, Cleve, Wesel, Nymwegen, Münster, Bremen zu fahren. Der Cölner Rat erteilte ebenfalls die erbetene Konzession. ... «*.

Erst 37 Jahre danach wurde das Thema ausführlicher behandelt durch:

- Otto Veh: *»Die Einführung des Taxisschen Postwesens in Bayern und die ersten Versuche zur Gründung einer Bayerischen Landespost (1664–1715)«*, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern, Heft 1/1937, Seite 1–13.

Dieser Beitrag ist gut recherchiert; erstmals auch unter Verwendung der Archivalien im Thurn und Taxisschen Zentralarchiv, Regensburg. Allerdings auf Seite 8 bemerkt der Autor: *»Als nämlich ein Handelsmann aus Amsterdam namens Vleertmann zum Schaden der Taxisschen Postwagenfahrten durch das Rheinland bis nach Augsburg einrichtete, ließ Max Emanuel seine Hand zur **Unterdrückung** dieses Unternehmens (1692)«*. Diese Behauptung ist gleich in zweifacher Hinsicht unzutreffend: (1.) weil die Reichspost aufgrund eines kaiserlichen Verbotes ab 1662 bis 1692 gar nicht über Fahrposten verfügen durfte (von evtl. Ausnahmen abgesehen) und offensichtlich erst ab 1702 durch Taxis die erforderliche Infrastruktur dafür aufgebaut wurde und (2.) weil W. Vleertmann als *»Director über die Land-Gutschen«* ab 1692 bis 1697 durch den Kurfürsten sogar gefördert wurde.

Einen weiteren Beitrag – der sich aber mehr auf das Jahr 1697 konzentriert – lieferte:

- Erwin Maderholz: *»Von den kurbayerischen Bemühungen um eine Landespost und dem bayerisch-niederländischen Postkurs des Kurfürsten Max Emanuel 1697«*, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern, Heft 1/1973, Seite 20–28.

Neben dem Studium von Archivalien haben sich sowohl Otto Veh als auch Erwin Maderholz auf die Quellensammlung von:

- Johann Adam Freiherr von Aretin: *»Vortrag in Betref des Postwesens in Bayern«*, §§ 32–73, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern, Heft 2/1926 und Heft 1/1927⁴,

gestützt. Ein weiterführendes Quellenstudium wurde von den beiden Autoren nicht betrieben, wohl weil ihnen die Aussicht dazu fündig zu werden, äußerst gering erschienen ist.

Die Aussagen aus der Sicht der Quellen im Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchiv bzw. des Hofkammerarchivs werden ergänzt durch:

- Ludwig Kalmus: *»Weltgeschichte der Post – Mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Sprachgebietes«*, Seite 368–373, Wien 1937⁵ sowie durch die Arbeit von:
- Mechtler, Paul: *»Der Kampf zwischen Reichspost und Hofpost«*, in: Mitteilungen des österreichischen Instituts für Geschichtsforschung, Innsbruck 1939.

Infolge mangelnder Sprachkenntnisse konnte das folgende Buch nur ungenügend berücksichtigt werden. Aber es stellte meine bisherigen Kenntnisse über das frühe Engagement der Wittelsbacher für ein eigenes Landespostwesen – mindestens für das Fürstbistum Lüttich – auf eine neue Basis:

- Destruvaux, Luc: *»Histoire des postes et messageries liégeoises (1580–1794) – Coches et diligences au départ de la cité«*. Recueil d'archives – Édition A.C.D.A. – Liège 1993.

Der Ausstellungskatalog *»Kurfürst Max Emanuel – Bayern und Europa um 1700«*, München 1976, erwähnt weder das kurbayerische Landespostwesen noch dessen Erbland-Postmeister von Haim-

hausen. Dennoch folgt der Autor dem dort enthaltenen Beitrag von Karl Otmar Freiherr von Aretin: »Die Politik des Kurfürsten Max Emanuel und die europäischen Mächte«, da seine Postpolitik wie ein integraler Bestandteil mit seiner Europa- bzw. dynastischen Hausmachtspolitik harmoniert.

Die drei Bände von Martin Dallmeier »*Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806*« aus den Jahren 1977 bzw. 1987 enthalten leider keinen Hinweis auf das Verbot durch Kaiser Leopold I. vom 26. März 1662 auf das Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost. Der Name Wilhelm Vleertmann – der Taxis ab 1692 doch ganz erheblich zugesetzt hat – taucht hier nicht einmal auf (Register Band III). Auffallend ist ferner, daß auch die neuere Literatur, die – besonders aus Anlaß der 500-jährigen Wiederkehr der Anfänge des Postwesens in Mitteleuropa – im Jahre 1990 unter Auswertung der Archivalien im Thurn und Taxisschen Zentralarchiv in Regensburg zustande gekommen ist, keine Differenzierung zwischen der Brief- und Fahrpost aufweist. Wenn Werner Münzberg in seinem Buch »*500 Jahre Post – Thurn und Taxis 1490 – 1867*«, Teil I (Seite 11) die gesamte Zeit zwischen 1678 und 1700 übergeht und auch der Ausstellungskatalog »*500 Jahre Post – Thurn und Taxis*« auf diese Zeit kaum eingeht, dann muß man dies wohl als einen Beleg dafür werten, daß sämtliche Archivalien zu dem Verbot zum Betreiben von Fahrposten von 1662 bis zur »heimlichen Aufrüstung« mit dem Fahrpostwesen im August 1692 schon frühzeitig im Thurn und Taxisschen Zentralarchiv gezielt vernichtet worden sind⁶, um dadurch vorzutäuschen, daß die Fahrpost *selbstverständlich schon immer* zum Postregal des Kaisers gehört habe. Kaiser und Taxis wollten – und durften – im Sommer 1692 gegenüber vielen Reichsständen einfach nicht offen zugeben, daß die Fahrpost zukünftig als ein Anhängsel zum kaiserlichen (Brief-) Postregal beansprucht wurde. Andernfalls hätten sie eine neue Diskussionsrunde um die Existenzberechtigung des kaiserlichen Postregals riskiert. Daher reflektiert diese Literatur relativ einseitig nur den prokaiserlichen und protaxischen Standpunkt und differenziert bei dem kaiserlichen Anspruch auf das Postmonopol auch nicht zwischen dem Brief- und Fahrpostwesen. Bei der ausschließlichen Benutzung der Archivalien im Thurn und Taxisschen Zentralarchiv muß somit der Eindruck entstehen, daß die Fahrpost **von Anfang an** ein selbstverständliches Privileg der Kaiserlichen Reichspost darstellte. Dieser Hinweis auf das Fehlen der einschlägigen Archivalien zum Fahrpostverbot von März 1662 sowie zu dem plötzlichen Sinneswandel im August 1692 ist aber fundamental wichtig für die historische Wahrheit sowie eine objektive Beurteilung der Probleme, die den Reichsständen durch den Sinneswandel von Kaiser und Taxis ab August 1692 erwuchsen.

In seinem Buch »*Thurn und Taxis – Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*« zitiert Wolfgang Behringer in dem Kapitel »*Die Frage des kaiserlichen Postregals in der Reichspublizistik*« auf Seite 105 sogar aus dem Werk des großen deutschen Staatsrechtlers Johann Jacob Moser (1701–1785): »*Teutsches Staats-Recht: Fünfter Theil -- Worinnen sonderlich die Materie von dem Postwesen ... enthalten seynd*«. **Aber:** Die o.a. Stelle, wo sich Kaiser Leopold I. um die Schnelligkeit seiner Briefpost Sorgen macht und seinem Reichs-General-Erb-Postmeister das Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost strikt verbietet, scheint ihm entgangen zu sein. Ebenso muß es Martin Dallmeier gegangen sein, der ausgiebig Ludwig Kalmus im Band I und II seiner »*Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806*« zitiert hat. Überhaupt drängt sich mir der Eindruck auf, daß etliche Dissertationen, die in den letzten 100 Jahren überwiegend unter der Regie des Thurn und Taxisschen Zentralarchivs zustande gekommen sind, nicht ganz frei sind von protaxischen Einflüssen. Bei einem Vergleich der verwendeten Literatur ist mir aufgefallen, daß in der Regel aus dem vereinfachten Nachdruck von »*Stephan-Sautter*« von 1928 zitiert wird; – und nicht aus dem **Original-Stephan:** »*Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart*« aus dem Jahre 1859. Ich bin überzeugt, daß manches protaxische Argument anders oder doch viel kritischer ausgefallen wäre, wenn den Doktoranden die preußischen Gegenargumente – die aber nur im *Original-Stephan* enthalten sind – bekannt gewesen wären. Daher ist es ganz sicher von Vorteil, wenn das Thurn und Taxissche Zentralarchiv seit dem 1. Januar 2004 zu den Bayerischen Staatsarchiven gehört.

In dem Buch »Im Zeichen des Merkur – Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit« (Göttingen 2003) geht Wolfgang Behringer auf die Entwicklung der Fahrposten ab den 1620er Jahren in Europa ein (Seite 436–485). Er rekonstruiert, daß auf Grund des Lübecker Postkutschenstreits und des Drucks des Niedersächsischen Kreistages ab 1662 ein Fahrpostverbot für die Reichspost durch den Kaiser ergangen sein müsse (Seite 447) und kommt damit den tatsächlichen Verhältnissen recht nahe.

Ziel der Arbeit: Ein erster (ursprünglich nicht vorgesehener) Schwerpunkt konzentriert sich auf das Verbot durch Kaiser Leopold I. vom 1662 zum Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost, was durch vier von einander unabhängige Quellen belegt wird⁷. Dieses Verbot bildete die Basis für die nun einsetzende Verkehrsrevolution durch die deutschen Landesfürsten mit Interesse an einem landeseigenen (Fahr-) Postwesen. Für 30 Jahre wurde das Fahrpostwesen zur Ländersache! Damit werden die Ursachen für diese urplötzlich einsetzende – geradezu revolutionäre – Entwicklung im Fahrpostwesen verständlich und nachvollziehbar⁸. Diese Fahrposten übernahmen im Regionalverkehr die Beförderung von größeren und schwereren Sendungen, die von der Reichspost nicht befördert wurden: Briefe oberhalb eines Höchstgewichts und /oder mit Wertangabe für Pretiosen oder als Geldsendung, Pakete, Viktualien, Akten sowie von Reisenden. Erstmals konnten nun auch Frauen, Kinder und Kranke reisen.

Ein zweiter Schwerpunkt meiner Arbeit befaßt sich mit einem weitgehend unbekannten Kapitel wittelsbachischer – **kurbayerischer** – Postgeschichte. In den Anfang dieser Epoche fällt auch die plötzliche Wiedereinführung von Fahrposten durch die Reichspost. Das plötzliche Umschwenken durch den Kaiser und das Haus Taxis, die Fahrpost als Annex zum Briefpostmonopol zu erklären, läßt sich auf den 21. August 1692 datieren⁹. Dieser Zeitpunkt ist auch kein Zufall, denn ab März 1692 wurde in einigen wittelsbachischen Provinzen des Heiligen Römischen Reiches durch den »Postmeister Sr. Königl. Majestät von Groß-Britanien« – Wilhelm Vleertmann – eine Fahrpost von Brüssel über Frankfurt nach Augsburg und München eingerichtet! Dies war genau der Zeitpunkt als Kurfürst Max II. Emanuel von München nach Brüssel übersiedelte, um dort sein Amt als Statthalter der Spanischen Niederlande anzutreten und einen eigenen Landespostmeister für Kurbayern eingesetzt hatte. Im Vordergrund dieser Arbeit stehen daher auch die Bemühungen dieses Kurfürsten, seine Landespost gegen den Widerstand von Kaiser und Taxis durchzusetzen.

Ein dritter Schwerpunkt bildet das Engagement anderer wittelsbachischer Linien zur Etablierung eigener Landesposten in der Epoche zwischen 1650 und 1750. Aber dies ist nur der gewisse »rote Faden«, der sich durch die Postgeschichte der Wittelsbacher zieht: Mal kämpfen sie miteinander gegen den Kaiser und Taxis, mal gegeneinander, um Hausinteressen durchzusetzen. Dem Verlangen – mit dem Postwesen ein dominantes Souveränitätsattribut in ihre Hand zu bekommen – kam ganz offensichtlich bei allen regierenden Linien ein hoher Stellenwert zu. Somit fällt am Rande nur Streulicht auf diese Linien, um sowohl parallele Entwicklungen als auch deren Mit- und Gegeneinander aufzuzeigen. Diese Arbeit verfolgt bewußt nicht das Ziel, eine detaillierte Postgeschichte der wittelsbachischen Linien darzustellen. Allein die Postgeschichte von Kurköln (mit den Nebengebieten: Lüttich, Westfalen, Recklinghausen) sowie der Kurpfalz hätten den Rahmen dieser Arbeit gesprengt.

Abb. 1: Holzschnitt zu Jörg Wickrams »Rollwagenbüchlein«, zuerst erschienen in Straßburg im Jahre 1555.



Vorlage: Glaser / Werner: »Die Post in ihrer Zeit«, Seite 91.
Heidelberg 1990

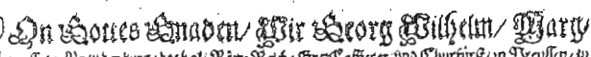
Einleitung: Kaiserliche Privilegien zum Postwesen und frühe Postfuhrdienste

Bereits am 11. Dezember 1596 hatte Erzherzog Ferdinand in seinen Erbländen (Steiermark, Kärnten und Krain) an den Obrist-Hofpostmeister Johann Baptist von Paar das **Erbpostmeisteramt** im Fürstentum Steyer (Steiermark) verliehen¹⁰. Im Lehensrezeß des Lamoral von Taxis vom 20. Juli 1615 war dieser für sich und seine ehelichen Erben mit der **Reichspost**¹¹ belehnt worden. Dennoch blieb das Hofpostwesen der Habsburger Kaiser streng vom Reichspostwesen getrennt und sollte auch nicht durch Taxis beeinträchtigt werden¹². Taxis hat jedoch nie aufgehört, gegen die Lehens-träger des österreichisch-erbländischen Postwesens und die Aufhebung dieser Klausel zu kämpfen. Kaiser Ferdinand II. hatte am 4. September 1624 an Hanns Christoph Freiherrn von Paar (statt des bisher innegehabten innerösterreichischen Postwesens) das *»Obriste Hofpostmeisteramt über die Posten in den Erbkönigreichen Ungarn und Böhmen und deren incorporierten Provinzen, wie auch im Erzherzogtum Österreich unter und ob der Enns«* als erbliches Mannlehen verliehen. Durch Unachtsamkeit der österreichischen Hofkanzlei hatte der Lehensherr alle Unkosten aus dem Postbetrieb zu tragen¹³. Dadurch, daß viele Reichsstände jedoch das kaiserliche Postregal nicht anerkannten, blieb das Postwesen im Reich dreigeteilt: (1.) die kaiserlich-taxissche Reichspost, (2.) die österreich-erbländischen Landesposten¹⁴ und (3.) die Territorialposten verschiedener Reichsstände.

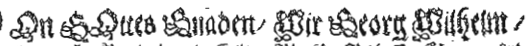
Auf den Kampf Taxis gegen Paar – der Kaiserlichen Reichspost gegen das österreich-erbländische Hofpostwesen¹⁵ – muß am Rande eingegangen werden, weil sonst kaum verständlich wird, warum Taxis immer wieder versucht hat, dessen Hofpost- und Feldpostwesen an sich ziehen. Als das ehemalige Kurbayern zwischen 1705 und 1714 als ein an Österreich heimgefallenes Lehen behandelt wurde, dürfte das österreich-erbländische Hofpostwesen erneut versucht haben, das Postwesen in diesem Gebiet unter seinen Einfluß zu bringen. Nachforschungen in österreichischen Archiven scheinen dazu bisher jedoch nicht erfolgt zu sein.

Frühe »Postfuhrdienste« im Herzogtum Preußen: König Sigismund I. von Polen (reg. 1506 – 1548) hatte durch den Vertrag von Krakau vom 10. April 1525 das Herzogtum Preußen dem Hochmeister Albrecht von Brandenburg als weltliches, erbliches Herzogtum unter polnischer Lehenshoheit übertragen. Im Jahre 1619 hatte der brandenburgische Kurfürst Georg Wilhelm die Regierung angetreten. Neben den fest angestellten Postläufern und Postreitern verfügte der Botenmeister der Kanzlei am herzoglichen Hof zu Königsberg schon um 1620 über **»Postfahren«**¹⁶ (Abbildung 1). Diese Fahren nahmen u.U. mehrere Tage in Anspruch und sollten daher nur ein- oder zweimal im Jahr geleistet werden. Befördert wurden Amtspersonen und Landeserzeugnisse. Größtenteils wurden die Schulzen (Schultheißen) mit der Personenfuhr belastet, die diese nicht delegieren sollten. Eine weitere Form der Postfuhr war die Bereitstellung von Pferden für Vorspanndienste¹⁷.

Als der Schwedenkönig Gustav Adolf 1621 einen Krieg gegen Polen begann, war auch das Herzogtum Preußen bedroht, denn als Lehensnehmer schuldete Georg Wilhelm seinem Lehnsherrn die Heeresfolge. Gleich nach dem Kriegausbruch hatten die Schweden das polnische Livland mit Riga erobert und drangen siegreich weiter nach Westen vor. Offensichtlich waren in der Krisensituation ab 1620/21 die Postfahren vielfach missbraucht worden, um Militär und / oder Kriegsmaterial zu befördern. Die drei Edikte von Kurfürst Georg Wilhelm aus Königsberg aus den Jahren 1621, 1630 und 1639 sprechen eindeutig von **»Postfahren«**, **»von Post- und Fuhrbriefen«** und der Art der Beförderung **»mit der Post zu Wagen, zu reiten oder mit Vorspann«**. Sie beziehen sich ausschließlich auf das Herzogtum Preußen und ordnen die Entlastung der Bevölkerung von unberechtigten Postfuhrdiensten an, die offensichtlich im Verlaufe des Krieges ausgeübt waren¹⁸. Auf jeden Fall gab es dort nachweislich die ersten Postfuhrdienste (Abbildung 2 a – 2 c); – wenn auch etwas östlich der Reichsgrenze und im Rahmen der herzoglich-preußischen Hof- oder Kanzleipost. Bedenken wegen des kaiserlichen Postregals brauchte der brandenburgische Kurfürst und Herzog von Preußen nicht zu haben, denn das Herzogtum Preußen war bis 1657 polnisches Lehensgebiet. Der römisch-deutsche Kaiser besaß dort zu keiner Zeit Rechte, weil das Gebiet außerhalb der Reichsgrenze lag. Und eine Hof- oder Kanzleipost zu unterhalten, war jedem Regenten erlaubt.

[illegible]

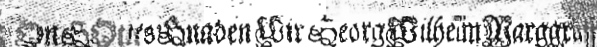
Robert Gordon
 Jun 21 1891
 N. V. Wilcox
 in possession

[illegible]

*Das Edikt vom 12. Juli 1630
erneuerte die Bestimmungen
über die von den Untertanen zu
leistenden Postfuhr-Dienste.*

*Vorlage: Lotz, Wolfgang (Hrsg.):
Deutsche Postgeschichte –
Essays und Bilder,
Seite 365. Berlin 1989.*

James Wright on 11/2/2011
M. V. Williams
V. Williams



Alle drei Edikte von Kurfürst Georg Wilhelm stammen aus Königsberg und sprechen eindeutig von »... Postfuhren ...«, »... von Post- und Fuhrbriefen ...« und der Art der Beförderung »... mit der Post zu Wagen, zu reiten oder mit Vorspann ...«. Im Jahre 1637 beabsichtigte der Kurfürst »... zu des Ackermanns nutzen ...« die Postfuhren im Herzogtum Preußen gegen Ablösung durch Geld oder Sachleistung ganz abzuschaffen.

[illegible]

Etablierung einer Herzoglich Preußischen Landespost: Am 1. Dezember 1640 war Kurfürst Georg Wilhelm in Königsberg gestorben. Nur unter harten Bedingungen hatte sein Sohn – Friedrich Wilhelm – 1641 von Polen die Wiederbelehnung mit dem Herzogtum Preußen erlangen können. Im Schwedisch-Dänischen Krieg war am 13. August 1645 der Frieden von Brömsebro zustande gekommen. In einer Verordnung vom 21. April 1646 ordnete Kurfürst Friedrich Wilhelm an, daß die Aufsicht und Leitung der bisherigen *Königsberger Post* auf den Staat (Herzogtum Preußen) übergehen soll¹⁹. Gleichzeitig hatte Kurfürst Friedrich Wilhelm seiner *Herzoglich-Preußischen Landespost* zu mehr Einnahmen und Effektivität verhelfen wollen. Martin Neumann wurde jetzt »Herzoglich-Preußischer Postmeister«²⁰. Bereits am 6. Juni 1646 zog der Kurfürst die reitende Post (Briefpost) von Königsberg nach Danzig unter sein landesherrliches Postregal²¹ und erhob Anspruch auf das in Danzig bisher dem Königsberger Rat gewährte »Ablager«, den »Königsberger Keller« am Langenmarkt.

Nach Einigung mit dem Danziger Rat legte Neumann eine Reitpost von Königsberg (über die Nehrung) nach Danzig bzw. nach Memel (zum Anschluß an die Schwedische Post in Riga) an. Damit war die Teilstrecke Riga–Memel–Danzig zustande gekommen. Neumann hatte in Danzig den Postschreiber Hans Hörnemann zu seinem Helfer angenommen. Dieser erhielt **Wagen**, Pferde und Personal für den Kurs und empfing dafür von Neumann 800 poln. Gulden jährlich, außerdem 4 poln. Gulden wöchentlich für seine Mühe. Dazu kam ein Gebührenanteil von den Briefen nach Riga, den der Rigaer Postmeister aufgrund seines Vertrages mit Neumann an Hörnemann zu zahlen hatte. Ab Ende 1647 ging die neue Post zweimal wöchentlich. Hörnemann erhielt jetzt 1.150 Gulden, eine Last (72 Scheffel) Hafer und einen Anteil von den Paketgebühren bewilligt. Im April 1648 wurde ein dritter Vertrag abgeschlossen: Hörnemann erhielt jetzt 34 Gulden wöchentlich für seine Leistung und seine Betriebsausgaben. Die Gesamtaufwendungen für den Kurs Königsberg – Danzig veranschlagte Neumann jetzt mit 1.768 Gulden jährlich, dazu kam seit 1647 eine Vergütung von 26 Reichstaler jährlich an die Danziger Postmeister für deren Hilfe bei der Weitergabe und Annahme der Königsberger Briefe²².

Doch staatsmännische Klugheit dürfte den Kurfürsten dazu bewogen haben, über diesen Triumph zu schweigen: gegen den Kaiser, die schwedische Regierung und auch die eigenen Stände in Kurbrandenburg. Da der geplante preußische Postkurs entlang der Ostseeküste hinein ins Heilige Römische Reich bis nach Hamburg geführt werden sollte, ergab sich letztendlich auch die Notwendigkeit, den geplanten Auf- und Ausbau der eigenen Landespost durch Kurbrandenburg zu verschleiern als Mitte 1646 der Kurfürst von seiner Residenzstadt Königsberg nach Berlin wechselte. Der Schutzbrief des Kurfürsten von Dezember 1648 für seinen Landespostmeister Martin Neumann sollte den ungehinder-ten Lauf der *Preußischen Landespost* zwischen Riga, Königsberg, Danzig, Wilna, Warschau sowie durch das Brandenburgische bis nach Berlin sicherstellen (Abbildung 3)²³.



Abb. 3: Der Schutzbrief von Kurfürst Friedrich Wilhelm von Dezember 1648 für seinen Postmeister Martin Neumann.

Vorlage: Lotz, Wolfgang (Hrsg.): »Deutsche Postgeschichte – Essays und Bilder«, Seite 365. Berlin 1989

Vermutlich nach französischem Vorbild waren am Mittelrhein erste, ordinäre (fahrplanmäßige) Fahrposten um 1623 durch Johann Maurenbrecher – privilegiert durch den Pfalzgrafen bei Rhein – eingerichtet worden (siehe Kapitel 1.3 und Anlage 5).

1 Der Westfälische Frieden und die Etablierung der ersten Landesposten

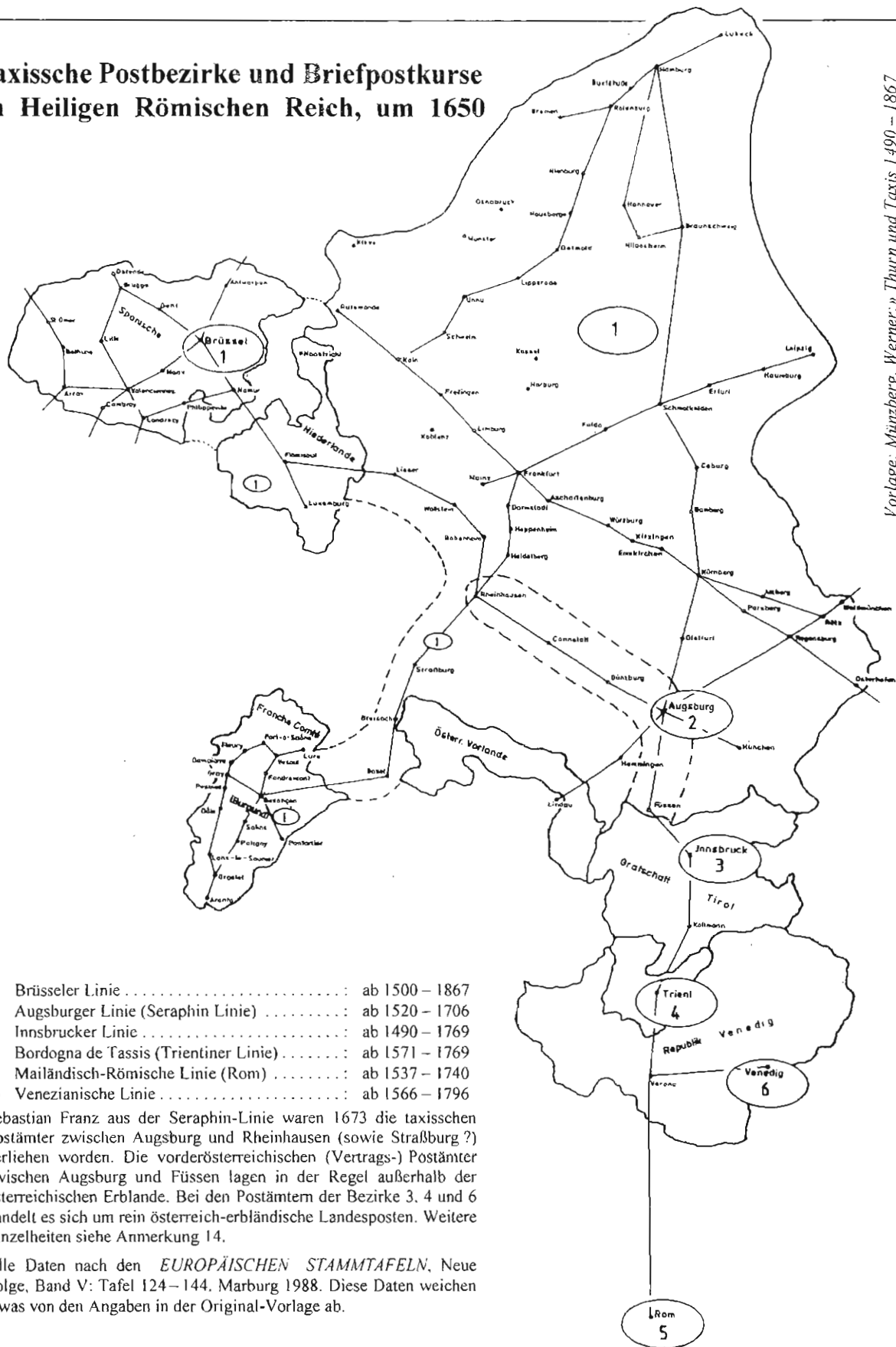
Nach damaliger Rechtsauffassung gab es nur eine Reichsgewalt und es gab Landesgewalten, die aber ihre Rechte ausschließlich aus der kaiserlichen Gewalt ableiteten und die in der Regel in der Formel zur Investitur festgelegt waren. Der Westfälische Friede – abgeschlossen am 24. Oktober 1648 in Münster – hatte den Reichsständen mit der Anerkennung ihrer Landeshoheit auch eine größere Unabhängigkeit von der kaiserlichen Reichsgewalt gebracht und schaffte die Voraussetzungen für eine größere Unabhängigkeit der Territorialstaaten. Der Friedensvertrag hatte zwar das seit 1597 vom Kaiser als Reichsregal beanspruchte (Brief-)Beförderungsmonopol der Reichspost nicht zu beseitigen vermocht. Doch durch Art. 8, § 1, war die Integrität der Territorialhoheit festgestellt und der ganze Komplex der Regalien den Reichsständen überlassen worden. In Art. 9 wurde den Reichsständen die Besorgung all dessen anheimgegeben, wodurch der Handel im Reich gedeihen könne. Daher ging die Gefahr für die Institution der Reichspost von diesem Zeitpunkt ab zunehmend von einem neuen, politischen, landesherrlichen Selbstbewußtsein einiger Reichsstände aus. Besonders die mächtigen, protestantischen Reichsstände im Norden des Reiches beanspruchten eine eigene, auf dem landesherrlichen Regal begründete Landespost unter Ausschluß der Reichspost in ihren Territorien einzurichten. Besonders das Vorbild des Kaisers – der in seinen doch auch zum Reich gehörenden Erbländen als Erzherzog von Österreich eigene Landesposten (unter Ausschluß der Reichspost) eingerichtet hatte – war Anlaß und Rechtfertigung zugleich und daher nicht geeignet, den Reichsständen Folgsamkeit bei der Aufnahme der taxisscher Reichsposten zu bewirken. Bereits an dieser Stelle zeigt sich, daß dem Kaiser Hausmachtinteressen näher lagen als die Aufrechterhaltung und Achtung des Reiches als einer übergeordneten politischen Instanz. Die Abbildung 4 zeigt die sechs verschiedenen Taxisschen Postbezirke um 1650 im Reich.

Am 9. November 1656 war die Belehnung des Grafen von Paar mit dem »*Obrist-Reichs-Hof-Postamt*« durch die **Reichskanzlei** erfolgt²⁴. Damit sollte das kaiserlich-erbländische Hofpostwesen gegen alle Beschwerden und Anfechtungen durch Taxis sicher sein. Und diese Belehnung erstreckte sich auch auf das gesamte Reichsgebiet. Kaiser Leopold – als Großmacht im Reich – schenkte seine Sympathien zweifellos dem Grafen von Paar. Dies war aber auch Ausdruck der allgemeinen Tendenz, weil sich der Kaiser mehr auf seine Hof- und Territorialbehörden als auf die Reichsbehörden stützen wollte. Und das hatte Folgen: Sobald die Reichspost im Kampf gegen die Reichsstände lag, versuchte sich die Hofpost mit kaiserlicher Unterstützung weiter auszubreiten. Die kaiserliche Gewalt sollte gegen das immer stärker werdende Territorialprinzip behauptet werden. Daher wurde der Kampf zwischen Taxis und Paar zukünftig an drei Fronten geführt:

- beim Aufenthalt des Kaisers außerhalb seiner Erblände,
- beim Feldpostwesen in den (Reichs-) Kriegen auf Reichsboden sowie
- in den an die österreichischen Erblände grenzenden Gebiete von Passau und Bayern.

Mehr und mehr setzte sich bei den Reichsständen die Ansicht durch, daß einerseits die Posthoheit als unmittelbarer Ausfluß der Staatspolizeigewalt, mithin als wesentliches Staatsregierungsrecht zu betrachten sei, andererseits der Befugnis zum Betrieb der Postanstalt vorzugsweise die Qualität eines nutzbaren Regals innewohne²⁵. So bestanden die größeren Reichsstände zunehmend auf die ihnen zustehende Posthoheit und richteten zunächst eigene, privilegierte, unter dem Schutz des Landesherrn stehende Postkurse ein. Später wurde das Postregal auch als Lehen an einen Untertanen vergeben und dafür – mindestens zeitweise – auch »*General-Erb-Postmeister*« nach dem kaiserlichen Vorbild eingesetzt. Der Reichspost wurde allenfalls noch das Durchzugsrecht durch ihre Gebiete eingeräumt; jedoch ohne das Recht, dort Briefe zu sammeln. Die Verpachtung des Postregals an einen Unternehmer hatte dagegen den Vorteil, daß der Staat als Richter auftreten konnte. Bei einer durch den Staat selbst verwalteten Post wären die unausbleiblichen Auseinandersetzungen

Taxissche Postbezirke und Briefpostkurse im Heiligen Römischen Reich, um 1650



Vorlage: Münzberg, Werner: »Thurn und Taxis 1490 – 1867
 Stationskatalog der Thurn und Taxis-Post«, Seite T – 6.
 Regensburg 1994.

Entwurf: Martin Dallmeier / Werner Münzberg
 Zeichnung: Werner Münzberg

Abb. 4: Die sechs Taxisschen Postbezirke um 1650. Am 6. November 1597 hatte Kaiser Rudolf II. das kaiserliche Postwesens zum hochgefreiten Reichsregal erhoben. Um das Postwesen zu einem »reservatum caesaris« zu machen, hätte Kaiser Matthias seine kaiserlichen Erblande bei der Belehnung von Lamoral von Taxis am 27. Juli 1615 mit dem »Generalpostmeisteramt über die Posten im Reich« nicht ausnehmen dürfen. Im Jahre 1664 wurde in München ein kaiserlich-taxissches Oberpostamt eingerichtet.

mit den benachbarten Reichsständen zu staatsrechtlichen Fragen erhoben worden. Das Streben nach mehr Souveränität nahm daher ganz allgemein einen großen Raum ein. Eine eigene Landespost zu besitzen, bedeutet schließlich auch, über ein dominantes Souveränitätsattribut zu verfügen!

1.1 Erste Landesposten durch Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kurköln sowie Kurbrandenburg

Infolge des Prager Sonderfriedens von 1635 war nach dem Abzug der Schweden das norddeutsch-schwedische Kommunikationssystem zusammengebrochen. Die dortigen Regenten – das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kursachsen und Kurbrandenburg – mußten sich in diesem postalischen Vakuum selber helfen. Schließlich gab es auch noch keinen endgültigen Frieden mit dem Kaiser. Und selbst wenn zu dieser Zeit im norddeutschen Raum die kaiserlich-taxissche Reichspost präsent gewesen wäre, – wie hätten die protestantischen Reichsstände ihr Vertrauen entgegen bringen können? Infolge des Restitutionsedikts von 1629 war die Reichspost nach der Absetzung der lutherischen Postmeister in Frankfurt (1627), Nürnberg (1635), Erfurt (1636), Memmingen und Lindau²⁶ mit den diesen Städten aufgezwungenen ausländischen Postmeistern katholischer als je zuvor. Nachdem gegen Ende November 1640 auch noch der Hamburger Reichspostmeister Hans Jacob Kleinhans gestorben war, wurde auch dessen Postamt von der Generaloberpostmeisterin Alexandrine Gräfin von Taxis durch Abondio Somigliano ersetzt.

Ferdinand, Herzog von Bayern, war seit 1612 nicht nur Kurfürst und Erzbischof von Köln, sondern in Personalunion auch Bischof von Lüttich, Münster und Hildesheim sowie seit 1618 von Paderborn. Der Hildesheimer Bürger Rütger Hinüber hatte im Jahre 1635 damit begonnen, durch Boten Briefe von Hildesheim nach Detmold und Köln und »durch das Hessische« zu bestellen. Bereits 1636 begann er, eine *reitende Post* einzurichten. Mit Privilegien und Schutzbriefen durch Kurköln und Braunschweig-Lüneburg versehen, betrieb er ab 1637 dann nachweislich die Strecken:

1. **Hildesheim** – Hameln – Blomberg – **Paderborn** – **Erwitte** – **Arnsberg** – Wipperfürth – **Köln**;
2. **Paderborn** – Lippstadt – **Werl** – Elberfeld – **Köln** ;
3. Bremen – Rotenburg – Hannover – **Hildesheim** – Kassel sowie
4. Hamburg – Rotenburg – Hannover – **Hildesheim**.

Somit war es sicher kein Zufall, daß gleich zwei Postkurse von Hildesheim nach Köln – einer davon auch über Paderborn und Arnsberg – liefen (kurkölnische Poststationen fett gedruckt). Erstmals wurde dann durch den Hildesheimer Fuhrunternehmer Rütger Hinüber zwischen 1637 und 1641 auf der Strecke von Hildesheim nach Köln auch eine **Fahrpost** eingesetzt. Das erste formelle, landesherrliche Privileg in Braunschweig-Lüneburg »*reitende Posten*« anzulegen, wurde Rütger Hinüber am 17. November 1640 durch Herzog Georg erteilt. Am 14. August 1641 wurde er als »*Fürstl. Braunschweig-Lüneburgischer Postmeister*« vereidigt.

Nach dem Sonderfrieden von Goslar zwischen dem Kaiser und Braunschweig-Lüneburg (19. April 1642) war der von Braunschweig-Lüneburg privilegierte Postmeister Rütger Hinüber unmittelbar nach der Restituierung des Bistums Hildesheim bereits am 21. oder 26. April 1642 vom Kurfürsten von Köln und Bischof zu Hildesheim zum Postverwalter im Erzstift Hildesheim ernannt worden. Am 5. August 1642 wurde er auch noch zum »*Gräfl. taxisschen Postmeister für den Niedersächsischen Kreis*« ernannt. Die Landgräfin Amelia Elisabeth bestätigte am 4. Juli 1642 nachträglich die von Hinüber in Hessen-Kassel »*angerichtete Post*«²⁷.

Nach der Etablierung der *Herzoglich-Preußischen Landespost* vom 21. April 1646 war kurz nach der Auswechslung der Ratifikationsurkunden zum Westfälischen Frieden (im Februar 1649) gegen Ende September / Anfang Oktober 1649 die **Kurbrandenburgische Landespost** in Gang gekommen. Der Kurs lief von Kleve über Minden, Stadthagen, Hannover, Braunschweig, Wolfenbüttel, Halberstadt, Schöningen und Leipzig nach Berlin²⁸. Die fahrplanmäßige Fracht- und Personenbeförderung hatte bei der Reichspost am 11. Juli 1649 auf der Strecke Kassel – Frankfurt am Main begonnen (Abbildung 5). Ab 1652 / 53 verkehrten dann auch regelmäßige Postkutschen von Braunschweig nach Hamburg, eingerichtet durch den Postmeister Rütger Hinüber sowie den kaiserlichen



Abb. 5: Nach dem Plakat (links) begann das Postkutschenzeitalter bei der kaiserlichen Reichspost nachweislich erst am 11. Juli ab Kassel bzw. ab 16. Juli 1649 ab Frankfurt (jeweils nach dem alten, Julianischen Kalender). Diese »PostCalessch« verkehrte nur vierzehntägig²⁹. – Abb. 5a: Der Aushang zur Einführung der »Kutzschen« zwischen Kassel und Frankfurt am Main datiert aus dem Jahre 1657.

Reichspostmeister Johann Kluge in Braunschweig. Auf dem Kurs Hamburg – Berlin hatte der brandenburgische Kurfürst Friedrich Wilhelm ab 3. September 1656 eine zweimal wöchentliche Fahrpost eingeführt.

Kurköln: Nach dem Tode des Kölner Kurfürsten Ferdinand (13. Sept. 1650) hatte sein Nachfolger in Kurköln – der wittelsbachische Kurfürst Maximilian Heinrich (reg. 1650–1688) – am 13. Juni 1652 »... für Uns und Unsere Successoren am Ertz- und Stifftirn Cölln und Hildesheimb [...] Rütger Hinüber [zum] Bischöfl. Hildesheimer Postmeister« eingesetzt und damit im Stift eine eigene Landespost etabliert³⁰.

Das Bistum Lüttich war im 14. Jahrhundert zu einem gefürsteten Bistum erhoben worden; die Bischöfe hatten Sitz und Stimme auf den deutschen Reichstagen. In der Regel wurde das Bistum Lüttich durch Kurköln verwaltet. Kurfürst Maximilian Heinrich, Herzog von Bayern, hatte in seinem Bistum Lüttich bereits ab 1653 eigene Fahrposten eingesetzt. Weitere Einzelheiten müssen der Literatur entnommen werden³¹.

Im Kurfürstentum Köln war zunächst noch die Reichspost präsent; aber der Kurfürst plante schon Veränderungen.

Durch die Errichtung von Landesposten erwuchs dem Lehensnehmer des Kaisers – dem Fürsten von Thurn und Taxis – neue Konkurrenz³². Da die Landesposten ihre Kutschen gelegentlich auf der Infrastruktur von Reichspostkursen (Reit- bzw. Briefposten) laufen ließen, wurde erstmals 1653 eine Entscheidung über den rechtlichen Status des Postkutschenwesens erforderlich. Da auch die Landesposten ihre Kutschen als »*Postcaleschen*« bezeichneten, lag die Antwort im Hinblick auf die Diskussion über das Postregal nahe. Und sie erfolgte prompt: Auf dem Reichstag in Regensburg erließ Kaiser Ferdinand III. am 18. September 1653 ein außerplanmäßiges kaiserliches Nebenpostmandat, das erstmals Bestimmungen gegen Bürger, Wirte und Kutscher enthielt, welche »sogenannte *Post-Callessen*« 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. Dieses Mandat weist die Fahrposten der Reichspost jedoch nicht als zum Reichspostregal gehörend aus³³.

Aber diese Infrastruktur war nur zu einem geringen Teil als kaiserlich-taxissche zu bezeichnen. Die Fahrpostprivilegien für die Fuhrunternehmer hatten die Reichsstände erteilt. Ihnen oblag auch der Straßen- und Brückenbau³⁴. Der andere Teil der Infrastruktur (Stationen für den Pferdewechsel, Bau und Unterhalt der Postkutschen und Pferde³⁵, Remisen) stand den Betreibern zu. Alle Investitionskosten waren durch sie oder die Posthalter aufzubringen und waren um ein Vielfaches größer als bei Reitposten (statt einer Brücke genügte den Postreitern vielfach auch eine Furt). 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 »*Nebenpostieren*« hatte sich ursprünglich auf das Botenwesen der Städte, Kaufmannsgilden und Metzger bezogen. Ihn 1653 auf das Fahrpostwesen ausdehnen zu wollen, haben die Regenten mit Interesse an einer eigenen Landespost nicht akzeptieren wollen. Die Bemühungen und finanziellen Opfer der Betreiber wären Taxis zugefallen. Um den (Brief-) Postprivilegien des Kaisers zukünftig möglichst weitgehend zu entgehen, war es notwendig, eine eigene Infrastruktur für die Fahrpost aufzubauen. Dabei mußte der Auf- und Ausbau des Fahrpostwesens konform gehen mit den Verbesserungen im Straßen-, Brücken- 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. Gasthäuser zum Übernachten und zur Verpflegung der Reisenden sowie zum Pferdewechsel mußten in die Postkurse integriert werden. Darin lag erstmals eine gewisse Innovation. Kein Regent wollte diese Planungen – die letztlich dem Wohlstand der eigenen Bevölkerung zu Gute kam – den Privatinteressen des Fürsten von Thurn und Taxis überlassen.

Die Anordnung des Landgrafen von Hessen-Kassel, Fahrposten einzurichten, stammt von 1657. Von Kassel aus bestand Fahrgelegenheit nach Braunschweig, Hildesheim, Hannover, Celle, Lüneburg, Hamburg und Bremen (Abbildung 5a). Aus Mangel an eigenem Postpersonal mußten sie jedoch noch bis 1661 durch den Reichspostmeister Bernhard Parwein versorgt werden³⁶.

1.2 Die Wahlkapitulation für Kaiser Leopold I. und dessen Verbot vom 26. März 1662 zum Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost

Für die Regelung der Postverhältnisse im Heiligen Römischen Reich wurden nach 1648 auch entsprechende Kapitel in die jeweilige »*Wahlkapitulation*« eines neuen Kaisers aufgenommen. Dies waren eine Reihe strittiger, die Reichsverwaltung betreffender Punkte, welche von den Kurfürsten zwecks Festlegung dem zu wählenden Kaiser unterbreitet wurden und die als Bestandteil der Reichsverfassung galten.

Am 2. April 1657 war Kaiser Ferdinand III. gestorben. Erstmals hatten die Kurfürsten Gelegenheit, sich mit dem Kaiser über das Postwesen zu vergleichen. Aber auch Graf Lamoral Claudius von Thurn und Taxis benutzte die Gelegenheit, um seine Konflikte mit dem österreichisch-erbländischen Hofpostmeister zu bereinigen, um sich letztendlich die Durchführung des Postwesens im ganzen Heiligen Römischen Reiches zu sichern, da sich die Reichsstände mit einem eigenen Landespost-

wesen gerade auf das Vorbild des Kaisers beriefen. Taxis forderte, daß dem künftigen Kaiser durch die Wahlkapitulation das landesherrliche Postrecht in seinen Erbstaaten entzogen werden möge. Aber diesem Antrag widersprachen besonders die Kurfürsten mit eigenen Landesposten: Kursachsen, Kurpfalz und Kurbrandenburg. Nach dem Inhalt des Regensburger Reichsabschieds von 1641 (Artikel 93) wurde bei der Wahlkapitulation von Kaiser Leopold I. unter dem 8. Juli 1658 festgelegt, daß der Kaiser »die beständige Verfügung thun solle«³⁷:

- 1.) einerseits das Taxissche Reichs-General-Obrist-Postamt in seinem Esse [Bestand] zu erhalten und zu dessen Schmälerung nichts vorgenommen, verwilligt oder nachgesehen werden solle, und andererseits vom kaiserlichen Hofpostamt demselben kein Eingriff geschehen dürfe;
- 2.) daß aber auch »das Paarische Erblandhofpostamt bey der im Jahre 1624 erlangten Investitur in den Erblanden ganz unbeeinträchtigt verbleiben und dabey geschützt werden solle«, da
- 3.) »man dem künftigen Kaiser in seinen Erblanden nicht Ziel und Maaß geben könne, wie und auf welche Weise er das Postwerk oder einiges anderes ihm zustehende Regal **gleich andern Reichsständen** zu exerciren gemeynt sey«. Sodann wurde ausdrücklich festgestellt: »daß dieser jetzt neu eingerückte 35. Artikel der Wahlcapitulation nicht anders zu verstehen und auszudeuten sey, als daß solches alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Postregale und dessen habenden exercitio [Ausübung] unnachtheilig und unpräjudicirlich sey« und daß der Umstand, »daß [der] ein oder andere Reichsstand aus gutem freyen Willen mit dem Grafen Taxis der Posten halber sich auf gewisse Maaße verglichen, **den andern, welche sich, wie zuvor, also auch noch ins künftige des Postregals für sich in ihren Landen gebrauchen wollen, keineswegs präjudicieren oder zu einigem Nachtheile gereichen solle.**«

Damit war ganz offen ausgesprochen, daß das Reichspostwesen kein ausschließliches Reservatrecht des Kaisers war, sondern auch Regal der Reichsstände. Andererseits sollte aber auch der kaiserliche Anspruch bestehen, sein *General-Obrist-Reichs-Postamt* in seinem Bestand – »Esse« – zu erhalten. Dies war die immer wiederkehrende Formel zum Postwesen in allen folgenden Wahlkapitulationen. Festzuhalten bleibt, daß die Reichsstände **auf breiter Basis** das kaiserliche Privileg von 1597 für seine (grenzüberschreitende³⁸) **Briefpost** innerhalb des Reiches akzeptierten. Diese Briefpost war eine **Reitpost**; Postreiter sorgten für eine schnelle Beförderung (Anlage 2). Fahrposten hatte es bei der Reichspost vor 1649 noch nicht gegeben. Folglich konnten sie auch nicht Bestandteil des Postregals sein. Erich Kuhlmann bestätigt dies, wenn er schreibt³⁹:

»Es ergibt sich aus den Dallmeierschen Regesten, daß das Reichspostregal von den Kaisern auch in der Zeit nach dem 30-jährigen Kriege immer nur auf die Briefpostbeförderung bezogen wurde; [...] denn es gibt in den Jahren zwischen dem Westfälischen Frieden anno 1648 und der Reichspostordnung, die Kaiser Leopold am 17. Okt. 1698 bestätigte und ratifizierte, kein kaiserliches Patent oder Mandat, welches die einzelnen Fahrposten der Reichspost als zum Reichspostregal gehörig auswies.«

Norddeutsche Postkoalition gegen das Reichspostmonopol: Der weitere Ausbau von kaiserlich-taxisschen Postkursen in Norddeutschland scheiterte, nachdem auf der Postkonferenz von Hildesheim zu Anfang 1658 die protestantischen Territorien auf Konfrontationskurs zum Kaiser gegangen waren. In der Postordnung von Braunschweig-Lüneburg vom 13. April 1659 bzw. der »*Interims-Postordnung der Braunschweigischen Häuser*« vom 19. Dezember 1659 (in Kraftgetreten vermutlich erst am 13. April 1661) beanspruchten die Regenten das landesherrliche Fahrpostmonopol. Noch im gleichen Jahr brach der Postmeister Rütger Hinüber die letzte noch verbliebene Zusammenarbeit mit der Reichspost ab und bewirkte die Verstaatlichung der einträglichen Reichspostkutsche zwischen Braunschweig und Hamburg durch Braunschweig-Lüneburg. Das Gesamthaus Braunschweig-Lüneburg erklärte, die Reichspost in ihren Fürstentümern nur noch unter der Voraussetzung tolerieren zu wollen, wenn »... sie sich aller fahrenden Posten ... enthalten sollte« und die reitende Post nur noch »... zur Durchbringung der ausserhalb Landes angenommenen Briefpakete« benutzen werde⁴⁰.

Ab 28. August 1660 betrieb auch der kaiserliche Rat und Hamburger Reichspostmeister, Johann Baptista Vrints von Treuenfeld, eine Postkalesche zwischen Hamburg und Lübeck. Durch diese Konkurrenz fühlten sich die Hamburger Fuhrleute in ihrem Herkommen, in ihren Rechten und Freiheiten beeinträchtigt. Als der Streit über die Rechtmäßigkeit der kaiserlichen Postkalesche zwischen der Reichspost und den beiden Städten eskalierte, mußte sogar der Kaiser einschreiten. Obwohl er am 28. Mai 1660 zum Schutz seiner Reichspost ein Mandat erließ⁴¹, beauftragte er auch, zwischen

den Parteien in Hamburg und Lübeck zu recherchieren. Unter dem 12. November 1660 verurteilt er zwar die eigenmächtigen Übergriffe durch die Städte auf die Reichspost als unrechtmäßig, bestätigte den Städten aber auch ihre hergekommenen Rechte und Freiheiten und bekannte schließlich:

»... wie wohl auch Wir nicht gestatten wollen, daß aus Unserm Kayserlichen Post-Regal, zu der Post-Bedienten Privat-Nutzen, Euch [den Städten] aber und den Eurigen zu Schaden, ein gemeines Fuhrwerck gemacht werde, auch [haben Wir] allbereit die Verordnung gethan, damit ob dessen wahren Beschaffenheit Erkundigung eingezogen, und, befundenen Dingen nach, die gehörige Remedirung erfolgen möge [...]. Sollten auch, Eurem Vorgeben nach, die Taxische Post-Bedienten, und absonderlich der Postmeister zu Hamburg, sich solcher Post-Calesch mißbrauchet haben, [...], in Sachen zumal, so die Post-Verwaltung concerniren, [so sollen sie] Red und Antwort zu geben schuldig seyn ...«

Dieses Zitat habe ich dem Werk *»Teutsches Staats-Recht, Fünfter Teil«* des großen deutschen Staatsrechtlers Johann Jacob Moser (1701–1785) entnommen⁴². Die erste Hälfte dieses Zitates findet sich auch in der Veröffentlichung von Max G. Teubner aus dem Jahre 1932⁴³: *»Die Taxische (Kaiserliche) Post in Hamburg«*, Seite 665, der es nach der *»Acta des Postwesens in Deutschland«* (in der Kommerzbibliothek in Hamburg) wiedergegeben hat. Ganz zum Schluß fand ich es auch in der Druckschrift: *»Gründlicher Bericht und Vorstellung ...«* (s. Anmerkung 317 sowie Anlage 2a und 8).

Die Bildung der *Norddeutschen Postkoalition* von 1658, die Wahlkapitulation von Kaiser Leopold I. vom 8. Juli 1658, der geharnischte Brief vom 5. Januar 1661, in dem der brandenburgische Kurfürst sein Landespostwesen verteidigt hatte, die Errichtung der Kursächsischen Landespost am 30. April 1661 und dann auch noch das Scheitern der Mission des kaiserlichen Gesandten Gronsfeld mit seiner Vermittlungsmission in Lübeck und Hamburg im Januar 1662: Alle diese Einzelmaßnahmen mögen Kaiser Leopold I. am 26. März 1662 wohl dazu veranlaßt haben, seinem Reichs-General-Erb-Postmeister, dem Grafen Lamoral II. Claudius Franz von Thurn und Taxis (* 1621; 1646–1676), das Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost strikt zu verbieten. Dieses Verbot findet sich als Zitat bei Ludwig Kalmus, der es einem Reichshofratsprotokoll in Wien entnommen hat. Unter Angabe des exakten Datums heißt es dort⁴⁴:

»So befahl denn auch der Kaiser am 26. März 1662, dem Grafen von Taxis aufzutragen, '... daß er den Vrints und anderen seinen Postverwaltern und Bedienten gemessen anbefehle, keine Kaufmannswaren und andere zur Post nit gehörige Sachen, sondern nur die Briefe, Korrespondenzen und worauf sonst das [Brief-]Postwesen gewidmet ist, führen zu lassen.'«

Die Mitglieder auf dem Kreistag der niedersächsischen Reichsstände in Lüneburg ahnten davon noch nichts und forderten im Schreiben vom 12. Juni 1662 den Kaiser auf, dem Grafen Taxis zu befehlen, seine Posten im Niedersächsischen Kreis einzustellen⁴⁵. Sie beschlossen, gemeinsam gegen Taxis und die Reichspost vorzugehen und einen Block des Widerstandes zum Schutz des landesfürstlichen Postregals zu bilden. Der Kreisabschied vom 17. Juni 1662 bestimmte⁴⁶: *Sollte ein Reichsstand gezwungen sein, das Landespostregal verteidigen zu müssen, so sei ihm von den anderen Reichsständen Unterstützung zu gewähren*. Damit war es den norddeutschen Reichsständen erneut gelungen, sich in einem geschlossenen Block gegen das kaiserliche Postregal zu vereinigen und ihre führende Stellung in der oppositionellen Postpolitik zu behaupten. Jedenfalls befahl Kaiser Leopold unter dem 19. August 1662 seinen Hamburger Reichspostmeister, Johann Baptista Vrints von Treuenfeld, *»... insonderheit des von dir angestellten Fuhrwercks halber befindlichen Mißbräuche, Eingriffen und Excesse«* zu unterlassen. Und weiter heißt es in der Quelle (Anlage 2a)⁴⁷:

»Also befehlen Wir dir hiemit gnädigst und ernstlich, daß du, bey Vermeidung der Kayserlichen Ungnade und Entsetzung deines Dienstes, die geklagten Excesse, insonderheit den übermäßigen Brief-Tax, und den Mißbrauch des Fuhrwercks, alsobalden abstellst, auch, daß solches geschehen, inner[half von] drey Monathen an Unsern Kayserlichen Hofe glaublich docirest, zugleich auch deine gehorsame Verantwortung thust. Hiean beschiehet Unser gnädigster und ernster Wille und Meynung ...«

Die Reichspost war somit im Sommer 1662 mit der Einführung von Fahrposten gescheitert⁴⁸ und die Postfrage in ein neues Stadium eingetreten! Das Markenzeichen der kaiserlich-taxisschen Briefpost – der Reitpost – war eben die Schnelligkeit. Auf gar keinen Fall war der Kaiser bereit, zukünftig darauf zu verzichten! Das Fahrpostwesen – diese gemächliche Post- und Personenbeförderung *»per*

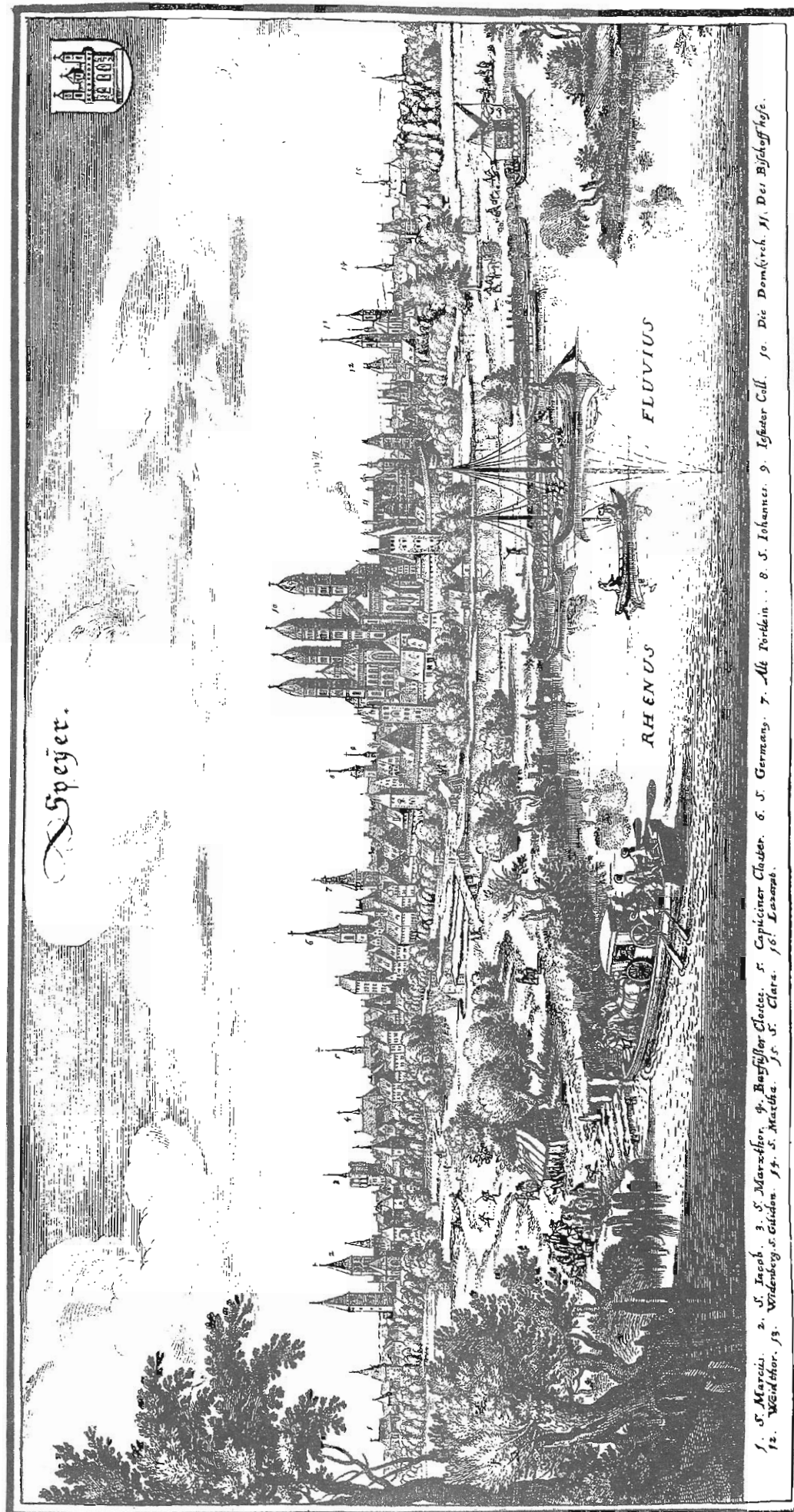


Abb. 5 a: Stadtansicht von Speyer aus der »Topographia« des Matthäus Merian. Der Kupferstich stammt aus der Zeit um 1645 (nach einer älteren Vorlage von Sebastian Münster). Im Vordergrund setzt die Rheinhäuser Fähre über den Rhein nach Speyer. Die Fähre transportiert einen zweispännigen Reisewagen.

SPECIFICATION

Wie die Kayßerlich. Reichs Posten in Münster
bey dem Kayßerlichen Postamt daselbst
auff dem Markt ab- und zugehen.

Ankommende Posten.

Contag.

Contags vormittag umb 10. Uhren ohngefahr
kombt die Post von Wesel / Nimwegen/
Utrecht/ Haag/ Ambsterdam / und ganz
Holland/Düsseldorff/Cölln und allen am Rhein
liegenden Stätten/Item von Brüssel/Küremond
und ganz Niederland/ıc.

Montag.

Am Montag kombt die Post von Schnabrück/
Bremen/Hamburg/Lübeck/Danzig/Coppen-
hagen/Stockholm/Minden/Hildesheim/Pader-
born/Braunschweig/Cassel/Marpurg/ıc

Dienstag.

Am Dienstag kombt keine Post an.

Mittwoch.

Am Mittwoch kombt die Post durch Wesel
von Antwerpen und ganz Frankreich.

Donnerstag.

Am Donnerstag morgens umb 10. uhren ohn-
gefahr kombt die Post an wie am Contag / dabe-
neben kombt auch ein die Post von Würzburg/
Nürnberg/Regensburg/Wien/Praag und auß
dem ganzen Römischen Reich / auß Böhemb/
Ungaren/Italien/Hispanien/ Item von Schna-
brück/ Bremen/ Hamburg/ Lübeck/ Danzig/
Copenhagen/Stockholm/gleich am Montag.

Freitag.

Am Freitag kombt keine Post an.

Sambstag.

Am Sambstag kombt an die Post wie am Mitt-
wochen durch Wesel von Antwerpen auß ganz
Frankreich und Engelland.

Abgehende Posten.

Contag.

Am Contag gehet keine Post ab.

Montag.

Am Montag gehet die Post über Wesel nacher
Antwerpen/ ganz Frankreich und Engelland/
Item nacher Küremond/Lüttig/ Brüssel/ und
ganz Niederland/ıc.

Dienstag.

Am Dienstag gehet ab die Post über Wesel/
nacher Emmerich/ Nimwegen/ Keß/ Utrecht/
Gleve/ Haag/ Ambsterdam und ganz Holland/
Düsseldorff/Cölln/und allen am Rheinliegenden
Stätten/ıc.

Mittwochen.

Am Mittwoch gehet die Post ab zu Mittag
nacher Schnabrück/ Bremen/ Hamburg/ Lübeck/
Danzig/Copenhagen/Stockholm/ Item Min-
den/ Hildesheim/ Paderborn/ Braunschweig/
Cassel/Marpurg/ıc.

Donnerstag.

Am Donnerstag gehet ab die Post wie am
Montag.

Freitag.

Am Freitag gehet die Post abermahl umb mit-
tag über Wesel nacher Emmerich/ Nimwegen/
Keß/ Gleve/ Utrecht/ Haag/ Ambsterdam und
ganz Holland/ Düsseldorff/ Cölln und allen am
Rheinliegenden Stätten / Item nacher Frank-
furth/Wormbs/Speier/Würzburg/Nürnberg/
Regensburg/Wien/Praag und ganze Römische
Reich / nacher Böhemb/Mehren/Oesterreich/
Schlesien/Ungarn/Italien/Hispanien/ıc.

Sambstag.

Am Sambstag gehet ab die Post wie am Mitt-
wochen.

Getruckt zu Münster in Westphalen/bey Dietherich Raessfeldt/Anno 1665.

Abb. 5 b: Die SPECIFICATION für die ankommenden und abgehenden kaiserlichen Reichs-
posten aus Münster vom Jahre 1665 weist keine Fahrposten aus dem Nahbereich auf, was darauf
hinzudeuten scheint, daß sich das Reichspostgeneralat und seine Reichspostmeister an das
kaiserliche Verbot von März 1662 zum Führen von Fahrposten gehalten haben.

Quelle: »Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen«, Seite 40 / 41. Hrsg. Oberpostdirektion Münster, 1969.

Achse« repräsentierte eine neue Dienstleistung⁴⁹ mit einem neuartigen Beförderungsmittel und war »als Ergänzung« zur kaiserlich-taxisschen Briefpost zu betrachten. Die Postreiter beförderten die Felleisen ein- oder zweimal wöchentlich »... durchs Reich«; d.h. auf den für die Reichspost rentablen und in der Regel grenzüberschreitenden Hauptlinien. Die landesherrlichen Fahrposten beförderten im Regionalverkehr weit überwiegend Gegenstände, die von der kaiserlichen Reichspost nicht befördert wurden und demnach auch nicht zum kaiserlichen Postmonopol gehört haben können. Die Fahrpost sei daher keine Post im Sinne des kaiserlichen [Brief-] Postregals argumentierten die Landesfürsten mit Ambitionen an einem eigenen Landespostwesen. Natürlich wurden von den Fahrposten auch Briefe mitgenommen; ganz legal nach nahegelegenen Orten, die von der Reichspost nicht berührt wurden, aber auch illegal zum Schaden der Reichspost. Auch die Fähren hatten sich bereits auf Reisewagen und Fahrposten eingestellt (Abbildung 5a).

1.3 Eine Verkehrsrevolution: Das Fahrpostwesen als Ländersache (1662 – 1692)

Bereits in den Postordnungen vom 13. April 1659 (Punkt 1), publiziert vermutlich erst am 13. April 1661, hatte Braunschweig-Lüneburg ein landesherrliches Fahrpostmonopol proklamiert⁵⁰. Auch Mecklenburg-Güstrow begann noch 1661, ein eigenes Fahrpostnetz aufzubauen⁵¹; als »Herzoglicher Postmeister« wurde Hieronymus Dohnstein eingesetzt. Auch der Kölner Kurfürst Maximilian Heinrich aus dem Hause Wittelsbach hatte sich 1662 mit dem Gedanken einer eigenen Landespost für sein Bistum Hildesheim angefreundet. Taxis sei dort »... bißhero zwar geduldet«; der Bischof wolle »... sich aber [...] demjenigen nicht entziehen, was vom [Niedersächsischen] Crayse [für] gut befunden werden möchte« hatte er erklärt⁵². Als der Kaiser mit dem Fahrpostverbot vom 26. März 1662 auf die Ausübung von einem Teil seines Postregals – den er als *Mißbrauch und Exzeß* empfand – freiwillig verzichtete, war der Zusammenbruch des gesamten Reichspostwesens in Norddeutschland in den Bereich der Möglichkeit gerückt. Der Preis für den Fortbestand der kaiserlich-taxisschen Briefpost-Organisation war der vollständige Ausstieg der Reichspostverwaltung aus dem Fahrpostgeschäft (Abbildung 5 b). Nur mit Mühe gelang es ihr, durch bilaterale Abkommen mit Braunschweig-Lüneburg, Hildesheim, Bremen, Hamburg und Lübeck den Schaden zu begrenzen⁵³.

Das Fahrpostwesen wurde für die nächsten 30 Jahre in Nord- und Mitteldeutschland ausschließlich zur Ländersache. Eventuelle Konflikte um das Fahrpostwesen wurden daher ab 1662 zwischen den Fuhrunternehmern und den jeweiligen Landesherrn (und nicht mit der Reichspost) ausgetragen. Davon profitierten nicht nur die großen Landesposten von Braunschweig-Lüneburg⁵⁴, Kurbrandenburg, Kursachsen und Hessen-Kassel, sondern jetzt griffen auch viele kleinere Reichsstände ganz legal nach diesem Zipfel vom ehemaligen kaiserlichen Fahrpostwesen, da sie doch nun nicht mehr befürchten mußten, vom Kaiser zur Rechenschaft gezogen zu werden. Und natürlich gehörte zu den Mitteln des Staatsabsolutismus auch dieses Stück (Fahr-) Posthoheit! Die Fahrpost wurde somit nicht nur zu einem Symbol einer neuen Mobilität und des technischen Fortschritts, sondern sie avancierte geradezu zu einem Statussymbol und Prestigeobjekt; zu einem markanten, weithin sichtbaren, dominanten Souveränitätsattribut! Denn: An den Fahrposten prangte das landesherrliche Wappen, die Postillione trugen die landesfürstliche Livree mit einem silbernen Brustschild und dem Landeswappen und das Posthorn verschaffte ihnen die Vorfahrt auf den Landstraßen. Den Einfluß der Reichspost zurückzudrängen und nach Möglichkeit die Jurisdiktion über die Reichspostverwalter zu erlangen, bedeutete Machtzuwachs für die Reichsstände. Somit erfolgte der Ausbau der landesherrlichen Postnetze nach dem kaiserlichen Verbot vom 26. März 1662 durchweg im Zeichen der Fahrpost:

- Kurbrandenburg dehnte 1663 seine erste Fahrpost auf der alten Reitpoststrecke von Berlin über Hannover durch Westfalen bis Wesel aus.
- Im Jahre 1663 / 64 nahm auch Mecklenburg-Schwerin das Postwesen in Landesregie (Anlage 3).
- Im Februar 1664 kündigte der evangelische Bischof von Osnabrück, Ernst August von Braunschweig-Lüneburg, eine Wagenpost von Osnabrück nach Amsterdam bzw. Hamburg und Bremen an⁵⁵.
- Hessen-Kassel begann nach 1661 – aufgrund vertraglicher Vereinbarungen – Postkurse zu seinen Exklaven auch durch Gebiete anderer Landesherrn zu führen; wie z. B. durch die Fürstentümer

Nassau und Lippe, durch Waldeck und Pyrmont⁵⁶, durch Paderborn und Corvey⁵⁷ und nach Sachsen-Meiningen⁵⁸. Postanstalten von Hessen-Kassel befanden sich auch in den Freien Reichsstädten Frankfurt⁵⁹, Wetzlar⁶⁰ und Friedberg⁶¹.

- Das Erzstift Salzburg verfügte bereits seit 1590 über eine »fürstbischöfliche Landespost«⁶² und hatte 1665 aus eigenem landesherrlichen Postregal zwölf (teils einfache, teils doppelte) Stationen von fahrenden und reitenden Posten angelegt. Unter dem 3. November 1665 hatte Kaiser Leopold dem Erzbischof Guidobald mittels eines »Versicherungs-Decrets« nicht nur seine territorialen Postgerechtsame bestätigt, sondern auch beurkundet, daß es auch zukünftig niemals kaiserliche Einwände gegen das salzburgische Territorial-Postrecht geben werde. Diese kaiserliche Zusicherung eines **unbestreitbaren Postregals** erleichterte es dem Erzbischof, bei der folgenden Wahlkapitulation als Prinzipalkommissar massiv für die Postinteressen des Kaisers einzutreten.
- Obwohl in Lüttich seit 1633 ein Reichspostamt bestand⁶³, beauftragte der Kölner Kurfürst Maximilian Heinrich am 2. Februar 1666 Monsieur Marsil(l)y in Lüttich auf 2 Kursen durch seine Bistümer Fahrposten einzurichten; dabei durfte er auch Briefe befördern. Monsieur de Marsil(l)y war spätestens ab 1667 »Ober-Intendant der Karossen, Kaleschen und Roll-Chaisen der Posten seiner Hoheit, Serenissimus von Köln und Lüttich«⁶⁴.
- Die neue Postordnung vom 14. Mai 1667 bestätigte das Gesamtpostwesen von Braunschweig-Lüneburg. Die 22 Artikel sind weitgehend eine Wiederholung der Postordnung von 1659 bzw. 1661.
- Der Pfalzgraf Philipp Wilhelm privilegierte am 8. Juni 1668 den Düsseldorfer Fuhrunternehmer, Johann Maurenbrecher, eine fahrende Post Düsseldorf – Duisburg – Wesel einzurichten (Anlage 2). Der brandenburgische Kurfürst, Friedrich Wilhelm, duldete diese Fahrpost sogar stillschweigend, weil sie als Zubringer für seinen Hauptkurs Kleve – Berlin wertvolle Dienste leistete.
- Nach mehreren Anläufen ab 1651 hatten die Fürstbischöfe von Münster und Paderborn mit gleichlautenden Urkunden vom 24. Juni 1669 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, um ebenfalls Fahrposten einzurichten⁶⁵.
- Das salzburgische Landespostwesen wurde im Sinne des »*Decretum proprium*« ab 1671 von Postmeistern auf Lehenbasis geführt⁶⁶.

Bereits der Niedersächsische Kreisabschied vom 8. April 1671 hatte im 13. Kapitel festgelegt, daß Fürsten und Stände des Niedersächsischen Kreises »... *gleich bißhero geschehen, also fortan sich in possessine ihres Rechtens festiglich und beständig zu manuteniren, ihre Posten in desto besserem Stande zu halten, besondere Correspondentz unter sich zu pflegen, gewisse Post-Ordnungen, wodurch das Wesen selbst zu einer nützlichen und nöthigen Connexion an einander henge ...*«. Die Äbtissin Anna Sophie von Birkenfeld (1645–1680) – eine Pfalzgräfin aus der wittelsbachischen Linie Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld – errichtete 1673 eine **Quedlinburger Landespost** (Anlage 4). Der »*Blaue Stiftswagen*« verkehrte von Quedlinburg nach Halberstadt. Erst der Verkauf dieser Landespost an Preußen am 8. April 1756 machte diesem Postregal ein Ende⁶⁷. In Kurköln hatte Kurfürst Maximilian Heinrich erstmals 1672 eine »*kurkölnische Fahrpost*« von Bonn nach Neuss anlegen lassen. Da jedoch der Kölner Kurfürst seine Bistümer in das französische Bündnissystem eingliedert hatte (das er nur zwischen 1674 und 1681 zugunsten des Kaisers und der Generalstaaten verlassen hatte), dürfte dieser Postkurs während des *Holländischen Krieges* (1672–1679) kaum Bedeutung erlangt haben; denn Neuß war bis 1674, dann erneut 1679 von den Franzosen besetzt.

Am 19./29. März 1675 erhielten der Fuhrunternehmer Johann Maurenbrecher und seine Söhne sogar ein Patent von dem brandenburgischen Kurfürsten Friedrich Wilhelm, womit sie offiziell legitimiert wurden, »... *einmahl in der Woche durch Unsere Städte Düßburg, Wesel, Xanten und Cleve ab- und zuzufahren*«⁶⁸. Gleichzeitig wurde den übrigen Fuhrleuten untersagt, diese Fahrten zu beeinträchtigen. Zusammen mit den großen Landesposten von Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel, Kursachsen und Mecklenburg intensivierten jetzt auch Dänemark und Schweden in ihren deutschen Provinzen (Holstein bzw. Pommern, Bremen-Verden) ihre Fahrpostorganisationen. 1679 organisierte der Fürstbischof Ferdinand von Fürstenberg das Landespostwesen in seinen Fürstbistümern Münster und Paderborn neu und erließ Postordnungen für die Wagenposten⁶⁹. Durch das Post-Reglement vom 19. Dezember 1681 wurde die Monopolstellung des kur-

sächsischen Postwesens erheblich gestärkt. Und auch der katholische Herzog Julius Franz von Sachsen-Lauenburg errichtet unter dem 22. Juli 1682 für sein **Land Hadeln** eine eigene Landespost: Die Fahrpost lief von Otterndorf über Stade nach Hamburg⁷⁰. Württembergs Herzog, der seine Fahrpost lange Zeit durch private Landkutschen-Unternehmer betreiben ließ, konzessionierte 1683 seinem Stuttgarter Bürger Johann Geiger einen Fahrpostkurs nach Heidelberg⁷¹.

1684 vereinigte der Kölner Kurfürst per Reglement das Fahrpostwesen in seinen Besitzungen: »*Allusion au règlement de Maximilien-Henri de Bavière qui, en 1684, avait réuni à son domaine les coches, rouliers, barques et messageries*«⁷². Natürlich verkehrte auch eine Fahrpost zwischen Lüttich und Köln; Einzelheiten müssen der Literatur entnommen werden⁷³. Am 5. Juni 1685 wandte sich die Mergentheimer Regierung (Deutscher Orden) in einem Schreiben an das Hochstift Würzburg wegen der Herstellung einer Postverbindung über Heidelberg nach Philippsburg »... wegen der von Frankreich drohenden Invasion«. Auch diese Postlinie wurde errichtet⁷⁴. Mit Vertrag vom 9. Januar 1685 erteilte Anselm Franz [von Ingelheim], Kurfürst von Mainz und *protector postarum*, Maria Köpler die Konzession, weiterhin die von ihrem Ehemann unterhaltene wöchentliche Kutsche zwischen Worms und Mainz zur Beförderung der Reisenden zu unterhalten⁷⁵. 1686 hatten dann die Kurfürsten von Mainz und der Pfalz sowie die Fürstbischöfe von Würzburg, Köln und Trier dieselben Postpatente erlassen, in denen sie das kaiserliche Brief-Postregal anerkannten, sich selbst aber das Fahrpostwesen mit »*unterlegten Pferden*« (Pferdewechsel) vorbehielten^{76: 77}. Die landesherrliche Fahrpost des Fürstbischofs von Würzburg lief von Nürnberg nach Frankfurt⁷⁸:

»*Vom Jahr 1686 an vermittelte eine Nürnberger Kutsche den Postverkehr zwischen Frankfurt [Würzburg] und Nürnberg. Bischoff Johann Gottfried [von Guttenberg] von Würzburg versah diesen Postkurs mit Patent und kleidete den Kutscher in [seine hoheitliche] Livrée. Auch liess er am Wagen Schild und Wappen anbringen. In Nürnberg liess man den Kutscher 3000 fl. Caution stellen, und in Frankfurt stieg man bei Gastwirt Heybach im schwarzen Bock am Paradeplatz ein. Dieser Heybach besass sogar die Kühnheit, das Durchgangsrecht dieser Post durch die Gebiete der Kurfürsten und Stände vom Kaiser in Wien zu verlangen*«⁷⁹.

Und die Quelle berichtet weiter:

»*Ferner ist zu erwähnen gegen Ende des 17. Jahrhunderts die Wormser Landkutsche, welche während des Einfalls der Franzosen in die Pfalz 1692 auf Befehl des hessen-casselschen Generals Graf zur Lippe eingestellt, aber nachdem eine genaue Controlle aller Passagiere eingeführt war, wieder in Gang gesetzt wurde*«⁸⁰.

Im Jahre 1686 hatten sich die Ernestinischen Fürsten weimarischer und gothaischer Linie, entschlossen, ein gemeinsames, von Taxis unabhängiges Postgebiet und Postwesen einzurichten. Am 30. Juli 1687 erhielt Dr. Johann Matthias Bieler in Jena das Erbpostlehen als »*Fürstl. Sächsischer Gesamtpostmeister*« für die Fahr- und Extrapost übertragen. Vom fürstlichen Baumeister in Coburg, Johann Matthias Bieler, kam 1686 »... eine Coburger Kutsche über Schweinfurt, Würzburg, Aschaffenburg und Hanau [...] in Frankfurt regelmäßig an«. Am 27. August 1686 hatte Johann Matthias Bieler den Fahrpostkurs Judenbach–Coburg–Nürnberg an seinen Bruder, Justinus Bieler in Coburg, vertraglich abgetreten; mit Privileg vom 26. Mai 1687 wurde er zum »*Landesfürstlichen Postmeister in Coburg*« ernannt⁸¹.

Die Haltung der beiden Reichspostmeister, die ihre Karriere im Brüsseler Reichspostgeneralat begonnen hatten, läßt auch Rückschlüsse zur Beachtung des Fahrpostverbots durch den Reichs-General-Erb-Postmeister, Lamoral II. von Thurn und Taxis, zu. Diese beiden Postmeister waren in Köln Johann von Coesfeld bzw. in Frankfurt Eugen Alexander von Wetzel. So ist bekannt, daß Coesfeld 1663 eine Obstruktionspolitik zur Einführung von Postkutschen betrieb. Aus der gleichen Haltung heraus verhinderte noch 1693 auch der Frankfurter Reichspostmeister Eugen Alexander von Wetzel einen kursächsischen Postkutschenplan, weil ihm sein Vater – Johann Adam von Wetzel – noch »*auf dem Sterbebett anbefohlen habe, 'er solle sich ja nicht mit Fuhrwerke vermengen'*«⁸². Auch der einflußreiche Augsburger Reichspostverwalter, Bernard Pichelmayer, warnte sogar noch 1698 – als die Weichen durch die Reichspostordnung vom 17. Oktober 1698 bereits neu gestellt wurden – vor dem Wiedereinstieg durch die Reichspost ins Fahrpostgeschäft⁸³.

Aber es gab auch Ausnahmen. So hat sich offensichtlich der Nürnberger Reichspostmeister, Johann Jacob Oexle – der dort zwischen 1678–1695 die Amtsgeschäfte geführt hat – nicht an das Fahrpostverbot von 1662 gehalten. Johann Jacob Moser berichtet⁸⁴: »Anno 1686 richtet der General-Reichs-Postmeister eine Post-Calesche von Nürnberg über Bayreuth und Hof an ...«⁸⁵. Oexle hatte die Fahrpost am Sonnabend vor Michaelis (29. September) 1686 in Zusammenarbeit mit der Kursächsischen Landespost in Gang gesetzt. In Hof hatte diese Fahrpost Anschluß nach Leipzig⁸⁶. Vermutlich ebenfalls auf Initiative von Oexle wurde 1690 ein »... wöchentlich einmal verkehrenden Postwagen von Nürnberg über Kitzingen, Würzburg nach Frankfurt eingesetzt.«⁸⁷

Das *Fahrpostwesen als Ländersache* dürfte damit wohl eindrucksvoll untermauert worden sein; weitere Belege dazu dürften sich unschwer finden lassen. Wie gezeigt werden konnte, waren es durchaus nicht ausschließlich protestantische Reichsstände, – wie dies in der Literatur durchweg behauptet wird – die ab 1662 versuchten, eigene Landesposten zu etablieren. Eigentlich war es nur noch eine Frage kurzer Zeit, wann diese Entwicklung auch auf die noch verbliebenen katholischen Reichsstände in Süddeutschland – insbesondere Kurbayern – übergreifen würde.

1.4 Ausbau der Reichspostkurse unter Kurfürst Max Emanuel: 1680 – 1690

Dieser Kurfürst war mehr als die meisten seiner Vorgänger und Nachfolger eine Figur der europäischen Geschichte. Als Türkenbezwinger, Statthalter der Spanischen Niederlande mit der Aussicht auf ihren erblichen Besitz und schließlich als Verbündeter Ludwigs XIV. hat er nicht nur die europäischen Kabinette beschäftigt, sondern auch aktiv in die europäische Politik eingegriffen. Seine Rolle, seine Hoffnungen und Erfolge und – schließlich – sein Scheitern lassen sich nicht gerecht beurteilen, wenn man nicht seine Verstrickungen in die europäische Politik berücksichtigt, die in dieser Zeit nicht nur einem erheblichen Wandel unterworfen war, sondern sich auch immer weiter von den Maximen der Reichspolitik entfernte. Als Reichsfürst war Max Emanuel den Regeln der auf einer strengen Rechtsordnung beruhenden Reichspolitik unterworfen. Aber als Mitglied der europäischen Politik war die Versuchung groß, sich den Regeln zu unterwerfen, die sich unter Ludwig XIV. – dem Wegbereiter absolutistischer Staatsauffassung – immer weiter von den Ansätzen einer europäischen Friedensordnung entfernt hatten, wie sie im Westfälischen Frieden (1648) festgelegt worden waren.

Kurfürst Max Emanuel war besessen von dem Ehrgeiz, mit einem Königstitel und einem souveränen Reich einen Platz in der europäischen Politik einzunehmen. Kurfürst Johann Wilhelm von der Pfalz erstrebte sogar, König von Armenien zu werden⁸⁸. Für einen Reichsfürsten gab es fünf Wege, den Königstitel zu erlangen. Entweder er ließ sich – wie der Kurfürst von Sachsen zum König von Polen – wählen. Oder er heiratete ein Königreich, wie Hannover mit England. Das hat Max Emanuel mit Spanien und Polen versucht. Oder man konnte – wie Brandenburg mit Preußen – ein außerhalb des Reiches gelegenen Teil zum Königreich erheben. Max Emanuels Versuche, 1702 vom Kaiser ehemals wittelsbachische Gebiete in Tirol zu erhalten, stehen in diesem Zusammenhang. Ein anderer Ausweg war der Tausch. Damit hatte er insofern Chancen, als Bayern für Österreich eine wichtige Erwerbung im Zusammenhang mit den vorderösterreichischen Gebieten darstellte und Österreich aus dem spanischen Erbe so abgelegene Länder wie die Spanischen Niederlande, Mailand oder Neapel-Sizilien erhielt. Eine fünfte Möglichkeit, mit der man sich allerdings außerhalb des Reichsrechts stellte, war die Eroberung angrenzender Gebiete. Dies konnte aber nur im Bunde mit Frankreich durchgeführt werden, das ein Interesse an einem starken Bayern als Puffer gegen Österreich besaß⁸⁹. Bei seinem Ausflug in die europäische Politik hat Max Emanuel alle Möglichkeiten erprobt. Um bei seinen politischen Unternehmungen nicht vorzeitig durch die taxische Briefspionage für den Wiener Hof ausgespäht zu werden^{90, 91}, benötigte er eine eigene Landespost sowie einen funktionstüchtigen Hofbotendienst, um mit den befreundeten europäischen Höfen in direkter Verbindung zu bleiben. Das »*Botenmeisteramt*« am Münchner Hof war bereits um 1598/1600 bei der *Geheimen Kanzlei* eingerichtet worden⁹². Zwischen 1673 und 1679 existierte auch ein Feldpostwesen durch Ordonnanzkurse⁹³, welches ggf. herangezogen werden konnte.

Durch süddeutsches Gebiet liefen schon frühzeitig Postkurse. Zu den alten Durchgangslinien Augsburg – Füssen – Innsbruck – Venedig, Augsburg – Regensburg – Passau – Prag – Wien sowie Regensburg – Waldmünchen war 1618 noch der Kurs Augsburg – Donauwörth (–Nürnberg) hinzugekommen. Postanstalten gab es beim Regierungsantritt von Kurfürst Ferdinand Maria 1654 in Bayern noch nicht. Das Bistum Passau hatte Ende 1658 begonnen, eine eigene Landespost einzurichten und damit den österreichischen Erbland-Postmeister, Graf von Paar, belehnt. Kaiser Leopold hatte es gegenüber Lamoral von Thurn und Taxis abgelehnt, gegen das Bistum Passau bzw. seinen General-Erblandpostmeister einzuschreiten. Das hat zweifellos den österreichischen Erblandpostmeister und Gegenspieler der kaiserlich-taxisschen Reichspost – den Grafen von Paar – im Jahre 1663 ermutigt, der kurbayerischen Regierung anzubieten, die durch Kurbayern führenden Reichspostkurse zu verdrängen. Bei Verhandlungen in München hatte der Leiter des österreichischen Landespostwesens zugesagt, in Bayern eine eigene Landespost ins Leben zu rufen. Dem kurbayerischen Obersthofmarschall – Graf von Fürstenberg – hatte er sogar *»etliche 1 000 fl.«* als Entschädigung zu bezahlen versprochen. Doch dann hatten die ablehnende Haltung des Kaisers sowie die scharfe Reaktion des Fürsten von Thurn und Taxis diese Pläne scheitern lassen. Doch erst ein Hofkammergutachten vom 29. Dezember 1663 empfahl die Aufnahme von Verhandlungen mit dem Hause Thurn und Taxis⁹⁴.

Nach langen Verhandlungen auf dem Reichstag war am 12. / 15. Februar 1666 zwischen Taxis und Paar ein Vergleich zustande gekommen. Danach sollten ab sofort alle Differenzen zwischen den beiden Parteien aufgehoben sein. Der zweite Punkt berücksichtigte den Wunsch des Kaisers, wonach seine *»eigenen Handbriefflein ... auch deroselben aus ein und anderen Cantzleyen ausgefertigte Decreta und Befelch durch keine anderen als des Grafen von Paar Handen empfangen und spediert werden soll«*, und daß bei Aufenthalt des Kaisers im Reiche die Korrespondenz des Hofes dem Paarschen Postamte zustehen solle. Dagegen solle die Post von den übrigen Personen, die weder mittelbar noch unmittelbar dem Hofe zuzuzählen seien, dem Taxisschen Postamte zustehen. Der vierte Punkt bestimmte, daß die *emolumenta* und das Porto ohne Rücksicht auf die Menge und die Verteilung der Postsachen zu gleichen Teilen geteilt werden sollten. Ferner wurde das Postwesen im Bistum Passau wieder der Reichspost zugesprochen^{95; 96}.

In den Protokollen vom 13. und 15. Februar 1664 zwischen kurbayerischen und taxisschen Bevollmächtigten war der Aufbau eines von München ausgehenden Reichspostnetzes mit Reitpostkursen nach Regensburg, Augsburg, Salzburg, Innsbruck und Wien vereinbart worden⁹⁷. Daraufhin war im März 1664 die Teilstrecke München–Geisenfeld von einem Hofbotenkurs in einen Reichspostkurs umgewandelt worden, so daß der Kurs München–Regensburg noch 1664 zustande kam. Durch kurfürstliche Dekrete von April und Oktober 1664 war der Regensburger Reichspostmeister Johann Jacob Oexle (Oexel) durch den Kurfürsten Ferdinand Maria am Münchner Hof als *»Churfürstlicher Rath und Rechnungs-Commissaire, dann [später] aber gar zum Geheimen [Kanzlei-] Expeditior und Hofbotenmeister«* angenommen und ihm die *»Bestellung des Postwesens in den Churfürstlichen Landen [...] gdst. überlassen«* worden⁹⁸. Die *»Ausübung des bayerischen Postregals«* wurde ihm in jederzeit widerruflicher Weise überlassen. Man hatte ihn in den bayerischen Staatsdienst aufgenommen und so versucht, jede Abhängigkeit von Taxis zu verdecken. Daher ist es umstritten, ob Oexle das Postwesen in Kurbayern als kaiserlich-taxisscher Postmeister oder als kurfürstlicher Beamter geleitet hat. Unbestritten ist dagegen, daß die Anstellungsdekrete der Posthalter *im Namen des Kurfürsten Ferdinand Maria* ausgefertigt wurden und daraus ein Hoheitsanspruch des Landesfürsten über die Postbediensteten resultierte⁹⁹. Johann Jacob Oexle besaß zu keiner Zeit einen festen Wohnsitz in München. Als er mit Zustimmung vom 21. Juni 1678 durch den bayerischen Kurfürsten auch Nürnberger Reichspostmeister wurde, ernannte er Johann Warmund Aicher als *»Substitut«* (ständigen Stellvertreter) in München. Jetzt erst kam es zur förmlichen Errichtung eines Reichspostamts München, dessen Leitung jedoch weiterhin Johann Jacob Oexle oblag¹⁰⁰. Somit bleibt umstritten, in wie weit Kurfürst Ferdinand Maria souverän über das Postwesen wie über ein landesherrliches Regal verfügt hat¹⁰¹.

Am 26. Mai 1679 war Kurfürst Ferdinand Maria gestorben. Als Max Emanuel 1680 – gerade 18-jährig – die Regentschaft in Kurbayern übernahm, war eine seiner ersten Maßnahmen, mit der er seinen Eintritt in die große Politik vorbereitete, der Aufbau einer modern ausgerüsteten, starken Armee. Der Kurfürst war anfänglich der Tradition seines Hauses gemäß und auch mit Rücksicht auf seine Religion ein treuer Verfechter der kaiserlichen Politik. Um die 1681 zwischen Taxis und den St. Gallener Boten entstandenen Streitigkeiten zu schlichten, hatte der Kurfürst sogar eine Abordnung von Kommissaren nach Mindelheim entsandt. Dabei war Max Emanuel so eifrig für das kaiserliche Postregal eingetreten, daß Kaiser Leopold I. ihm in einem besonderen Schreiben vom 3. Oktober 1681 dafür dankte¹⁰². Ersten Kriege ruhm hatte Max Emanuel bereits am 12. September 1683 erworben, als er zusammen mit dem Polenkönig Johann III. Sobieski das belagerte Wien befreite und die Türken zurückdrängte. In den folgenden Jahren zogen regelmäßig bayerische Truppen im Verbands der kaiserlichen Armee nach Ungarn gegen die Türken. Schritt für Schritt hatte dabei Max Emanuel seine Stellung als verantwortlicher Heerführer ausbauen können.

Von den fünf bereits 1664 vereinbarten Reichspostkursen hatte um 1680 aber nur der eine nach Regensburg funktioniert. Erst auf Druck von Max Emanuel wurden endlich die anderen vier Reichspostkurse in Angriff genommen¹⁰³:

- Die Postkurse München–Augsburg¹⁰⁴ (und weiter nach Brüssel) und München–Salzburg¹⁰⁵ wurden im Oktober 1681 verwirklicht. Noch Ende 1681 ist in Korrespondenzen des Reichspostmeisters Johann Jacob Oexle lediglich von den Posten nach Regensburg, Augsburg und Salzburg die Rede.
- Der Postkurs München–Innsbruck (und weiter nach Italien) wurde 1682 eingerichtet¹⁰⁶; obwohl nur ein alter Hofbotenkurs umgewandelt werden mußte.
- Am längsten schleppte sich die Etablierung des Direktkurses München–Wien hin. Nach einer zeitweisen Etablierung während der türkischen Belagerung Wiens 1683/84 fand die dauerhafte Einrichtung der bayerischen Teilstrecke München–Ried erst im Februar/März 1691 statt (s. Seite 25).

Den Höhepunkt bayerischer Hauspolitik bildete die Heirat Max Emanuels mit Maria Antonia von Österreich am 15. Juli 1685. Diese war als einziges Kind aus der ersten Ehe Kaiser Leopolds I. mit Margareta Theresia, der zweiten Tochter von König Philipp IV. von Spanien (1621–1665), nominell die Erbin Spaniens, falls König Karl II. von Spanien (1665–1700) kinderlos bleiben sollte. In dem Ehekontrakt vom 12. April 1685 hatte sie allerdings ausdrücklich auf ihre spanischen Erbrechte zugunsten ihres Vaters und dessen männliche Nachkommenschaft verzichten müssen¹⁰⁷. Lediglich die Spanischen Niederlande sollten nach einem gleichzeitig geschlossenen Geheimvertrag auf sie und ihre Nachkommen übergehen. Kaiser Leopold verpflichtete sich, nach Beendigung des Krieges in Ungarn Max Emanuel die Statthalterschaft in Brüssel zu verschaffen. Im Gegenzug unterzeichnete Max Emanuel einen zweiten Geheimvertrag, in dem er versprach, alle Länder, die ihm über die Spanischen Niederlande hinaus angeboten würden, für sich und seine Erben abzulehnen sowie dem Kaiser und seinen Nachkommen bei der Erlangung des spanischen Erbes Hilfe zu leisten. Für den Fall, daß die österreichische Linie des Hauses Habsburg aussterben sollte, wurde bestimmt, daß die Nachkommen Maria Antonias Österreich-Ungarn und Böhmen erben sollten.

Dieser Ehekontrakt eröffnete dem Hause Wittelsbach glänzende Aussichten. Wenn der Kurfürst die Ehe mit der wenig hübschen und schwierigen Erzherzogin bei gleichzeitigem Verzicht auf deren Erbe einging, so bedeutete doch der erbliche Besitz der Spanischen Niederlande das Höchste des Erreichbaren. Aber dieses Erbe konnte er nur mit Unterstützung des Kaisers gewinnen. Der enge Anschluß an den Kaiser war daher Voraussetzung. Aber: Die Gültigkeit der Verzichtserklärung von Maria Antonia war mehr als zweifelhaft und die in Wien gefundene Formel, daß ein Sohn Leopolds aus zweiter Ehe erben sollte, für Spanien unannehmbar. Nach spanischem Recht blieben Maria Antonia und ihre Nachkommenschaft **die Erben** der spanischen Monarchie. Daher war der zweite Geheimvertrag mit Max Emanuel so wichtig; man mußte auch ihn binden. Und die Abtretung der Spanischen Niederlande konnte man nicht in den offiziellen Heiratsvertrag aufnehmen, weil dies die Spanier sofort mit Protesten auf den Plan gerufen hätte. Die Unteilbarkeit der spanischen Monarchie war ein Grundsatz, an dem man in Madrid unter allen Umständen festhalten wollte.

Bereits 1686 hatte Max Emanuel maßgeblichen Anteil bei der Eroberung von Buda. Erstmals hatte er einen Anzinger Bürger zu seinem »Veldtpostmeister« ernannt¹⁰⁸; – sehr wahrscheinlich handelte es sich um Franz Caspar Hirner¹⁰⁹. Auch 1687, bei der Schlacht am Berge Harsan bei Mohacs, war Max Emanuel erfolgreich. Am 6. September 1688 stürmten die unter persönlichem, tapferen Einsatz von Max Emanuel als Oberkommandierenden angeführten kaiserlichen Truppen die stark befestigte Stadt Belgrad, die der Schlüssel zum ganzen ungarischen Besitz der Türken war. Als »Bezwinger des Erbfeindes der Christenheit« stand er jetzt auf der obersten Sprosse der militärischen Erfolgsleiter. Von der Heldentat des »Blauen Kurfürsten« sprach bald ganz Europa.

Mit Ungarn hatte der bayerische Kurfürst seinem Schwiegervater ein Königreich erobert. Bereits am 11. Dezember 1690 erfolgte die Belehnung Karl Josephs von Paar und seines Bruders Joseph Ignatz mit dem Postregal im Königreich Ungarn samt den dazugehörigen

Provinzen für sich und deren ehelichen männlichen Nachkommen mit dem Titel: »Königlich Obrist Hof- und Generalpostmeister in Ungarn«^{110; 111}. Möglicherweise hat dies bei Max Emanuel damals schon Ambitionen für eine eigene Landespost geweckt.

Jedoch bei der Erfüllung seiner Verpflichtungen gegenüber Max Emanuel kam der Kaiser nicht voran, weil sich Ludwig XIV. – der Sonnenkönig – querlegte. Mit Drohungen brachte er den spanischen König Karl II. dazu, sich von dem Plan, Max Emanuel zum Statthalter der Niederlande zu ernennen, zurückzuziehen. Ludwig XIV. war nicht einmal bereit, Max Emanuels Erbaussichten zur Kenntnis zu nehmen. Als Gemahl der ältesten Tochter Philipps IV. war es für Ludwig XIV. trotz deren Erbverzichts klar, daß Spanien ungeteilt an deren ältesten Sohn, den Grand Dauphin, gehen würde. Dem Verzicht seiner Gemahlin auf das spanische Erbe maß er keinerlei Bedeutung bei. Für den Fall des Todes von Karl II. waren die französischen Besitzergreifungsdekrete bereits vorbereitet. Zur Darstellung des Streits um die spanische Erbfolge mag die stark vereinfachte Stammtafel dienen (Abbildung 6).

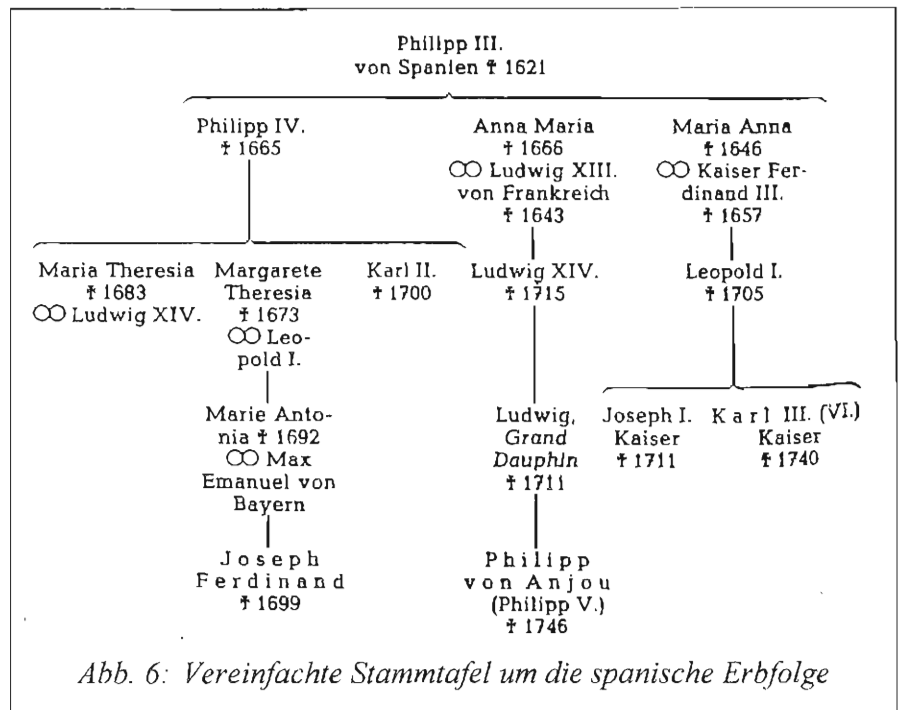


Abb. 6: Vereinfachte Stammtafel um die spanische Erbfolge

2 Ausbau der wittelsbachischen Landesposten im Pfälzischen Erbfolgekrieg zwischen 1688 und 1697

Mit Kurfürst Karl war 1685 der letzte männliche Sproß des Hauses Pfalz-Simmern der pfälzischen Wittelsbacher gestorben. Der Pfalzgraf und Herzog Philipp Wilhelm – aus der katholisch gewordenen Linie Pfalz-Neuburg – hatte als nächster Agnat die Kurpfalz geerbt. Die Abbildung 7 zeigt die wittelsbachischen Gebiete um 1685. Ludwig XIV. hatte für seine Schwägerin – Elisabeth Charlotte, Herzogin von Orleans – Ansprüche auf Teile der Pfalz erhoben.

Kaiser Leopold hatte daraufhin im Juli 1686 mit der Bildung der »Augsburger Allianz« – einem Defensivbündnis zur Verteidigung des Reichsgebietes – geantwortet, dem sich etliche süddeutsche Reichsstände (u. a. mit Max Emanuel) sowie Spanien, Savoyen und Schweden anschlossen. Daraufhin hatte der am Münchner Hof tätige Reichspostmeister Johann Jacob Oexle im Frühjahr 1686 die

Einrichtung eines neuen Postkurses zwischen Wien und Straßburg (auf der Strecke Wien, Linz, Passau, Regensburg, München, Augsburg, Ulm, Cannstatt, Rheinhausen und Straßburg [seit 1681 von Frankreich besetzt]) betrieben.

Gegen den französischen Kandidaten Wilhelm Egon von Fürstenberg war am 19. Juli 1688 Joseph Clemens – ein Bruder von Kurfürst Max Emanuel – vom Kaiser und Papst als Erzbischof und Kurfürst von Köln ernannt worden. Nachdem der Kaiser dem französischen Wunsch nicht nachgegeben war, begann der Sonnenkönig 1688 den Krieg mit der Verwüstung der Pfalz: Heidelberg (Mitte Oktober), Mannheim und viele andere Orte wurden verbrannt. Weil die französischen Truppen im oberen Rheinland auch das kaiserlich-taxissche (Brief-) Postwesen zum Erliegen gebracht hatten, waren auch Oexles Pläne für den Postkurs Wien–Straßburg hinfällig geworden. Die Kriegsvorbereitungen der Gegner Frankreichs waren im Sommer 1688 noch nicht so weit fortgeschritten, daß sie die Besetzung der Gebiete durch Frankreich hätten verhindern können.

Um den erneuten Anschluß Englands an Frankreich zu verhindern, war Wilhelm III. von Oranien – seit 1674 zum Generalkapitän (Oberbefehlshaber des Heeres), Großadmiral und Erbstatthalter der Vereinigten Niederlande erhoben – am 5. November 1688 mit einer Truppenmacht in England gelandet. Die Flucht seines Schwiegervaters, König Jakobs II., öffnete ihm den Weg zum Thron, auf den ihn das englische Parlament am 13. Februar 1689 erhob: Wilhelm III. von Oranien war nun auch König von England, Schottland und Irland.

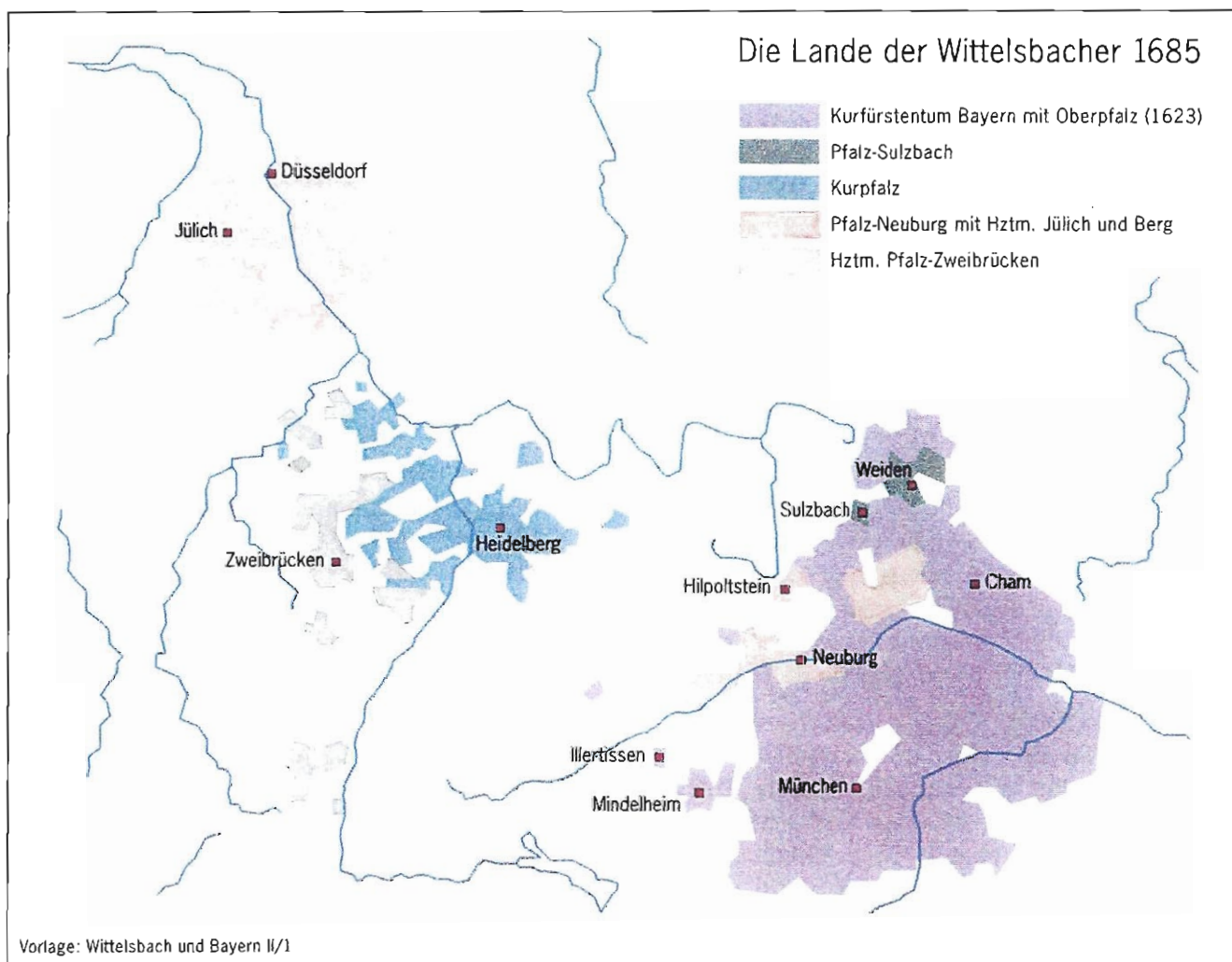


Abb. 7: Die Erblände der Wittelsbacher beim Aussterben der Linie Pfalz-Simmern 1685
(ohne die Sekundogenituren Kurköln [mit Westfalen und den Bistümern Lüttich und Hildesheim] sowie Mergentheim)

Die Reichspost in der Kurpfalz war mit der Zeit von den Franzosen vollständig unterdrückt worden. Etwa zwischen dem 14. und 25. Dezember 1688 hatte der französische Postmeister im Elsaß – Mons. de Courcelles – die dortigen Reichspostämter übernommen. Frankreich installierte in den besetzten Gebieten seine eigene Post¹¹².

Endlich, am 15. Februar 1689 hatte der Reichstag den Reichskrieg gegen Frankreich beschlossen. Es folgte die Bildung einer Allianz von Kaiser und Reich mit Spanien, Holland und England. Die Personalunion Englands mit den Niederlanden – die Macht der beiden reichsten Staaten der Welt – bildete die Basis der »**Großen Allianz**« mit Österreich und Spanien. Der Kaiser hatte die Reichspost wieder zur Überwachung des Briefwechsels zwischen den Feindstaaten eingesetzt¹¹³. Wilhelm III. führte in Flandern (den Spanischen Niederlanden) Krieg gegen Ludwig XIV. Dabei dürfte ihm Wilhelm Vleertmann mit seinem Fahrpostunternehmen in den Vereinigten Niederlanden – später vermutlich kriegsbedingt dann auch in den Spanischen Niederlanden – gedient haben.

Erstmals brachen bei diesem Reichskrieg die Differenzen zwischen Taxis und dem Grafen Paar um das Feldpostwesen auf Reichsboden aus. Die Bemühungen von Taxis, das Feldpostwesen zu erlangen, waren schließlich erfolgreich. Am 29. Juli 1689 richtete der Reichshofrat an den Hofkriegsrat ein Schreiben, in dem die Rechtmäßigkeit der taxisschen Ansprüche anerkannt wurden¹¹⁴.

Natürlich stand Max Emanuel im Pfälzischen Erbfolgekrieg auf der Seite des Reiches. Unter dem Eindruck der französischen Bedrohung glorifiziert eine Medaille von 1689 die enge Bindung der drei von den Wittelsbachern regierten Kurfürstentümer Bayern, Pfalz-Neuburg (Kurfürst Philipp Wilhelm; nach dessen Tod im Jahre 1690 Kurfürst Johann Wilhelm) sowie Köln und unterstreicht damit den besonders engen Zusammenhalt dieser drei Territorien, an deren Spitze Max Emanuels Kurbayern stand (Abbildung 8¹¹⁵). Als endlich die deutschen Armeen zum Einsatz kamen, waren ihre Erfolge mit neuem Leid für die Bevölkerung verbunden. Der am 7./10. März 1689 von Oexle in Betrieb genommene Postkurs Nürnberg–Regensburg–Waldmünchen–Prag dürfte im engen Zusammenhang mit der Aufnahme der Kampfhandlungen stehen; im Mai 1689 kam auch noch der von Oexle erweiterte Postkurs Nürnberg–Heilbronn »mit Pferdewechseln in Kloster Heißenbrunn, Anspach, Feichtwangen, Craißheimb, Schwäbischhall und Öhringen« in Gang¹¹⁶.

Der Münchner Postmeister Johann Jacob Oexle hatte bereits in einem Schreiben vom 5. Juli 1689 an Taxis mit einer gewissen Besorgnis darauf hingewiesen, daß man in Bayern eine Veränderung im Postwesen insofern in Erwägung ziehe, als man nach dem Vorbild von Kurbrandenburg und Kursachsen ein eigenes Postregal und eigene Posten errichten wolle. Man sage zwar, es sei das nur ein »purla« – eine Erwägung – doch sei Vorsicht geboten und »... man dürfe es nit gar in den Wind schlagen«¹¹⁷. Es gab somit bereits im Sommer 1689 Tendenzen, eine eigene kurbayerische Landespost auf den Weg zu bringen.

Erstmals nahm die Idee des europäischen Gleichgewichts bei der Regelung einer europäischen Streitfrage Gestalt an, als König Wilhelm III. als Führer der »**Großen Allianz**« dem Streben Ludwig XIV. nach einer französischen Vorherrschaft in Europa erfolgreich entgegentrat. Damit wurde ein Wendepunkt in der europäischen Geschichte eingeleitet. Mit dem »**Haager Teilungsvertrag**« vom 11. Oktober 1689 hatte Wilhelm III. das System entwickelt, den drohenden habsburgisch-bourbonischen Konflikt über das spanische Erbe im Sinne eines europäischen Gleichgewichts durch Vergabe an den bayerischen Kurprinzen zu neutralisieren. Danach sollte der – zu erwartende – bayerische Kurprinz das spanische Mutterland und die Kolonien, sein Vater Max Emanuel die Statthalterschaft der Spanischen Niederlande erhalten, während Frankreich und Österreich die übrigen Länder des spanischen Erbes unter sich teilen sollten.



Abb. 8: Medaille von 1689 mit der Umschrift:
»MAXIMUS INTRA ME DEUS
EST PRECIUM ET CURA
LABORIS«

Max Emanuel hatte 1690 am Mittel- und Oberrhein das Reichsheer gegen Frankreich befehligt. Im gleichen Jahr hatte sich auch der Regensburger Reichstag noch einmal eingehend mit der Briefspionage des taxisschen Unternehmens beschäftigt und mit der sogenannten »*capitulatio Josephi*« eine Erklärung des Kaisers erzwungen, wonach in Zukunft das Briefgeheimnis aufs strengste gewahrt und alle ausländischen Postbeamten entfernt werden sollten¹¹⁸. Alle Reichsfürsten wußten somit um die Briefspionage durch die kaiserlich-taxisschen Postbeamten für den Wiener Hof.

Bis 1690 bestand – vermutlich im Zusammenhang mit den Türkenkriegen – auch eine Post von München über Ampfing nach Wien sowie von Neustadt über Riedenburg und Parsberg nach Nürnberg¹¹⁹. Vermutlich mit Beginn des Jahres 1691 dürften die neuen Postkurse von München über Fürstenfeldbruck und Tegernbach nach Augsburg, ferner von München nach Wien (mit Anschluß von Burghausen¹²⁰), sowie von München nach Salzburg (Posthalterei am Waginger See) in Betrieb gegangen sein. In einem Schreiben von Anfang März 1691 – bei der Hofkammer präsentiert am 8. März – wandte sich J. J. Oexle mit der Bitte an den Kurfürsten, gegen die Briefbeförderung durch die Augsburger und Salzburger Boten sowie den Regensburger Salzboten vorzugehen. In diesem Schreiben führte Oexle einleitend an¹²¹: »*Auf Eur Churfürstl. Dlt. gnädigsten Befehl seint die Possten auff der Wiener Route zu Anzing und Ampfing, dann gegen Augsburg zu Tegernbach hoffentlich zu gnädigstem contento [Zufriedenheit] unterleget und also seit Eur Churfürstl. Dlt. angetretener Regierung gegen Wienn, Salzburg und Augsburg [...] ganz neue Possten aufgestellt worden, welche jährlich an die 1800 Gulden neue Spesen erfordern ...*« Dazu paßt, daß 1691 in Ried eine Reichspoststation eingerichtet wurde und der Postmeister Johann Grätinger aus Ried von 1692 bis 1701 die Poststation in Altheim betreut hat. Er starb 1704¹²². Den Verlauf der Posttrouten zeigt die Abbildung 21.

2.1 Zur Wahlkapitulation von 1689/90 für den zukünftigen Kaiser Joseph I.

Ende 1689 war von Kaiser Leopold I. der Wahlkongreß für die Wahl des Erzherzogs Joseph zum *Römischen König* (dem zukünftigen Kaiser) nach Augsburg einberufen worden. Der immer noch unerledigte Artikel »*vom Postwesen im Reich*« mußte verhandelt werden. Bei dem Wahlkongreß wurde auf ausdrücklichen Befehl des Kaisers vom Grafen von Paar ein eigenes Hofpostamt eingerichtet¹²³. Der Artikel 29 der Wahlkapitulation schlug vor¹²⁴:

»Der Regierende Kayser will keineswegs gestatten, daß denen von Churfürsten, Fürsten und Ständen in ihren Landen der Posten halber gemachten oder noch [zu] machenden Verordnungen einiger Eintrag, Beschwerde, oder Behinderung zugefüget, oder ihnen Postmeister, Postverwalter oder Posthalter wider ihren Willen aufgedrungen werden, gestalten [wie] er dann auch keine Processe, Mandata, Decreta oder Inhibitiones dawider erkennen, noch ergehen lassen will, sondern es sollen dißfalls die Stände des Reichs bey ihren von Alters her ihnen zustehenden Rechten, Freyheiten, Territorial-Gerechtigkeit, Hoheit, Gebrauch, Besitz und zum Theil deßwegen vorgangenen sonderbaren Pacten und Verträgen unbeeinträchtigt gelassen werden. ...«

Bestimmter geht es gar nicht! Die ganzen Postrechte wurden hier den Ständen zugeschrieben. Dies hätte die Anerkennung des Landespostregals und die Aufgabe der Reichspost bedeutet. Natürlich konnte der designierte Kaiser nicht darauf eingehen. Mit Hilfe der geistlichen Reichsstände gelang es ihm, die Annahme dieser Vorschläge zu verhindern. Schließlich wurde er nur zur Garantie des Briefgeheimnisses verpflichtet und seinen General-Erb-Postmeister dazu anzuhalten, die Post wohl zu versehen, die Briefe gegen billiges Porto zu befördern und den Ständen zu keinen weiteren Klagen Anlaß zu geben. Dort, wo Reichspostämter »*vorhanden und hergebracht waren*«, sollten keine reichsfremden Personen angestellt werden, da man deren Treue nicht sicher sein konnte. Dort wo die Reichspost keine Postanstalten hatte, blieb Freiheit und das landesherrliche Recht, selbst Posten anzulegen.

Bei den Verhandlungen über die Wahlkapitulation war man jedoch der schwierigen Lage der Regelung des Feldpostwesens ausgewichen und hatte beschlossen, bei dem Vergleich von 1666 zu bleiben und nur die Abstellung von Mißständen zu versuchen¹²⁵.

Aber während der Regierungszeit von Kaiser Leopold galten noch die bisherigen Bestimmungen. Eine offensichtliche Schwäche der kaiserlichen Reichspost war, daß sich der Fürst Taxis auf keine starke Territorialgewalt stützen konnte, sondern auf die immer schwächer werdende Macht des Kaisers angewiesen war.

2.2 Einsetzung eines kurbayerischen Erbland-Postmeisters: 1. August 1691

Zwischen dem 16. Februar und dem 1. April 1691 war Max Emanuel auf einer Konferenz im Haag zum erstenmal mit König Wilhelm III. zusammengetroffen, woraus eine langjährige Freundschaft hervorgehen sollte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich Max Emanuel strikt an die mit dem Kaiser ausgehandelten Verträge gehalten, was ihm auch die Hochachtung des Kaisers eingetragen hatte. Zu den beiden Rivalen – hier Ludwig XIV. und dort Kaiser Leopold I., die beide aus verwandtschaftlichen Gründen annähernd gleich gute Ansprüche auf das spanische Erbe hatten, – trat nun mit Max Emanuel eine dritte Dynastie hinzu. Als Statthalter der Spanischen Niederlande würde er zwangsläufig in das Spannungsfeld zwischen kaiserlich-habsburgischer Politik, Reichspolitik und europäischer Politik geraten. Sein dynastisches Prinzip auf Gebietserweiterung mit Erwerb einer Königskrone sowie seine Ambitionen auf das spanische Erbe waren zum Scheitern verurteilt, wenn der Kaiser durch die Briefspionage vorzeitig in seine Planungen Einsicht nehmen konnte. In einem sich anbahnenden Intrigenspiel um Staatenkonkurrenz und Fürstenrivalität¹²⁶ sowie einem voraussichtlichen Krieg war eine taxissche Reichspost – ebenso wie eine durch die Grafen von Paar kontrollierte Feldpost, die beide für den Wiener Hof Briefspionage betrieben –, nicht länger akzeptabel. Sie hätte die Entwicklung einer eigenen, dynastischen Hausmachtpolitik durch Kurbayern bereits im Keim erstickt. Als Statthalter der Spanischen Niederlande saß Max Emanuel zwischen allen Stühlen. Die Sicherheit seiner Korrespondenz zwischen Brüssel und dem Münchner Hof sowie dem Ausland war gefährdet. Diese Überlegungen haben seinen Entschluß zur Errichtung einer eigenen Landespost zweifellos beeinflusst. Bereits Ende Februar 1691 waren die Würfel gefallen: Der Hofrat und Vizepräsident – Graf von Haimhausen – wurde beauftragt, dem kurfürstlichen Geheimen Rat ein Gutachten zur Errichtung einer eigenen Landespost vorzulegen und ihn bis zum 7. März 1691 zur Billigung dieses Planes zu veranlassen. Darin sollte die Ansicht vertreten werden, daß der bayerische Kurfürst – nach dem Beispiel anderer Reichsstände – durchaus berechtigt sei, das Postwesen in seinen Territorien an sich zu ziehen. In der Ausführung sollte man aber vorsichtig sein und weder der Reichspost noch dem Kaiser zu nahe treten. Vielmehr sollte eine Vereinbarung mit Taxis angestrebt werden, wonach dieser den Hofrats- und Vizepräsidenten Graf von Haimhausen zum Oberpostmeister in Kurbayern ernennen solle¹²⁷.

Am 3. Mai 1691 erfolgte der Beitritt Max Emanuels zur *Großen Allianz*¹²⁸. Mit dem englischen König und den Generalstaaten schloß der Kurfürst einen Vertrag mit einem geheimen Artikel: Die Spanischen Niederlande sollten im Falle des kinderlosen Todes Karls II. dem Kurfürsten Max Emanuel zugewiesen werden; – mit dem Kaiser existierte solch ein Vertrag bereits.

Nach dem Vorbild anderer Reichsstände (Braunschweig-Lüneburg, Kurbrandenburg, Kursachsen) hat sich Kurfürst Max Emanuel am 1. August 1691 entschlossen, ein eigenes Landespostwesen für Kurbayern und die Oberpfalz einzuführen. Vier Möglichkeiten standen ihm dafür zur Verfügung:

- als Staatsbetrieb,
- als Pachtbetrieb oder
- als Erblehen,
- die Vergabe einer Konzession.

Kurfürst Max Emanuel entschied sich für das Erblehen^{129;130}. Als Leiter seiner zukünftigen Landespost sollte der kurfürstliche Hofrat und Vizepräsident – **Franz Ferdinand Graf von und zu Haimhausen** (Hoymhausen) – fungieren. Am 1. August 1691 erging das nachfolgende Dekret¹³¹:

»... demnach Ihre Churfrl. Durchl. in Bayern etc., unser gnädigster Herr, die sichere Nachricht erhalten, welchermassen verschiedene Chur- und Fürsten des Reichs sowohl geistlichen als weltlichen Stands in dero Landen das Postwesen durch angestellte eigene Posthalter, welche dero Landes-Unterthanen sind, versehen, und zu dem End einen eigenen Obrist-Postmeister, welcher berührtes Postwesen durch dero Lande zu dirigirn hat, aufstellen lassen, und nun Höchstgedacht I[h]re Churfrl. Durchl. in Bayern I[h]res hohen Orts in allweg für thun- und nützlich befinden, auch in dero Landen,

sowohl zu Bayern, alß Herzogthumb der Oberen Pfalz ein Ober-Postamt aufzurichten, und die Direction und Bestellung der Posten an Orten, wo und wie es zur Beförderung des allgemeinen Wesens nützlich und nötig sein wird, zu untergeben, gestalten mehr Höchstermelt Se. Churfrtl. Durchl. eben dieser Ursachen willen dero Geheimen Rhäte bereits anbefohlen, zu Beschleunigung dieses Werkhs. ob und was dabei für Bedenken sein möchten, förderlich zu überlegen, auch folgendes deroselben darüber gehorsamst zu referirn.

Alldieweilen dann mehr Höchstervähnte Churfrtl. Durchl. hierinfaß die treue und unverdrossene, zumahlen auch wol ersprießliche bißhero zu gdgster Satisfaction geleistete guetten und noch ferners anerbietige unterthänigste Dienste deß edlen dero Geheimen Rhats, Cämmerers und Hofraths Vice-Präsidenten Franz Ferdinand Herrn von und zu Haimbhausen angesehen und ihm dahero mit sonderen Gnaden gewog[en] sind: Als geben und verleih[en] mehr wiederholt I[h]re Churfrtl. Durchl. in Bayern etc., unser gnädigster Herr, als Chur- und Landesfürst für Sich und seine Nachkommen hiemit ihm Herrn von Haimbhausen, und dessen männlichen ehelichen Descendenten, so lange einer im Leben und den Namen führen wirdt, für und für besagtes Obrist-Postmeister-Amt vermeldtermassen sowol in dero Landen zu Bayern, alß auch dem Herzogthumb der Oberen Pfalz mit allen denen dazu gehörigen, und bei anderen Obrist-Postmaistern gewöhnlichen Juribus und praerogativen, nichts davon ausgenommen, doch daß ernannter Herr von Haimbhausen und dessen männliche Descendenten künftiger Zeit bei wirklicher Antretung des Obrist-Post-Amts in dero Geheimen Rhate jedesmal gebührend Pflicht unterthänigst ablegen solle, wie Sie sich dessen gdst. versehen«.

Der Besitz einer eigenen Landespost – wie sie auch andere vornehme Stände des Reiches besaßen – markierte eben ein dominantes Souveränitätsattribut, bedeutete Anerkennung und gehörte somit selbstverständlich auch zum »Lustre und Flor« des kurfürstlichen Hauses. Über die Errichtung eines Oberpostamtes in Kurbayern mit der Oberpfalz und was die bei der Übernahme des Postwesens zu beachtenden Einzelheiten angehe, sollte sich der Geheime Rat noch gutachterlich äußern. Um seine geplante Landespost auch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betreiben zu können, sollte sie auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Ohne die Briefspionage für den Wiener Hof wäre Max Emanuel vermutlich auch ohne eigene Landespost ausgekommen.

Der Kurfürst begnügte sich damit, zunächst einmal einen Erbland-Postmeister einzusetzen. Sein Wapen zeigt die Abbildung 9¹³². Alles weitere sollte dann in gütlichen Verhandlungen mit dem Kaiser und dem Hause Taxis geregelt werden. Bei der großen verkehrstechnischen Bedeutung, die Kurbayern für die Reichspost besaß, war das aber ein aussichtsloses Unterfangen. Und die Gegenpartei gewann Zeit, die Front gegen Kurbayern aufzubauen. Möglicherweise versprach sich der Kurfürst auch Hilfe durch den kaiserlich-taxisschen Oberpostmeister zu Augsburg, Straßburg und Rheinhäusen, Sebastian Franz Graf von Thurn und Taxis (* 1647, † 1706 [aus der Augsburger Seraphin Linie]), der nicht nur kaiserlicher, sondern auch kurbayerischer und pfalz-neuburger Rat und Kämmerer war¹³³.

Für die kaiserlich-taxissche Reichspost war der Schritt des bayerischen Kurfürsten äußerst gefährlich. Durch kurbayerisches Gebiet liefen wichtige Reichspostkurse und durch die Einrichtung einer eigenen Landespost wären für die Reichspost wichtige Stützpunkte für den notwendigen Pferdewechsel usw. verloren gegangen. Der kaiserliche



Abb. 9: Das Wappen des Reichsgrafen Franz Ferdinand Freiherr von und zu Haimbhausen. Er war nicht nur Kurbayerischer Kämmerer, Geheimer Rat und Hofrats-Vizepräsident, sondern auch Kurkölnischer Kämmerer sowie Landrichter im Haag.

Lehnsherr mußte unverzüglich gegen die kurbayerischen Pläne einschreiten. Mit Sicherheit war vorauszusehen, daß dieser Schritt eines katholischen Reichsstandes andere Reichsstände erneut gegen die Reichspost auf den Plan rufen werde. Der Generalpostmeister – Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis (*1652, 1676 – 1714) – der seinen Sitz in der spanisch-niederländischen Residenzstadt Brüssel hatte, dürfte alle Schritte des Kurfürsten mißtrauisch beobachtet haben. Selbstverständlich wurde Max Emanuel nun auch vom Kaiser größtes Mißtrauen entgegengebracht; denn schließlich konkurrierten die beiden zukünftig um die Erbfolge in Spanien. Und genau in diesem Augenblick begann der Kurfürst sich der kaiserlichen Briefspionage zu entziehen.

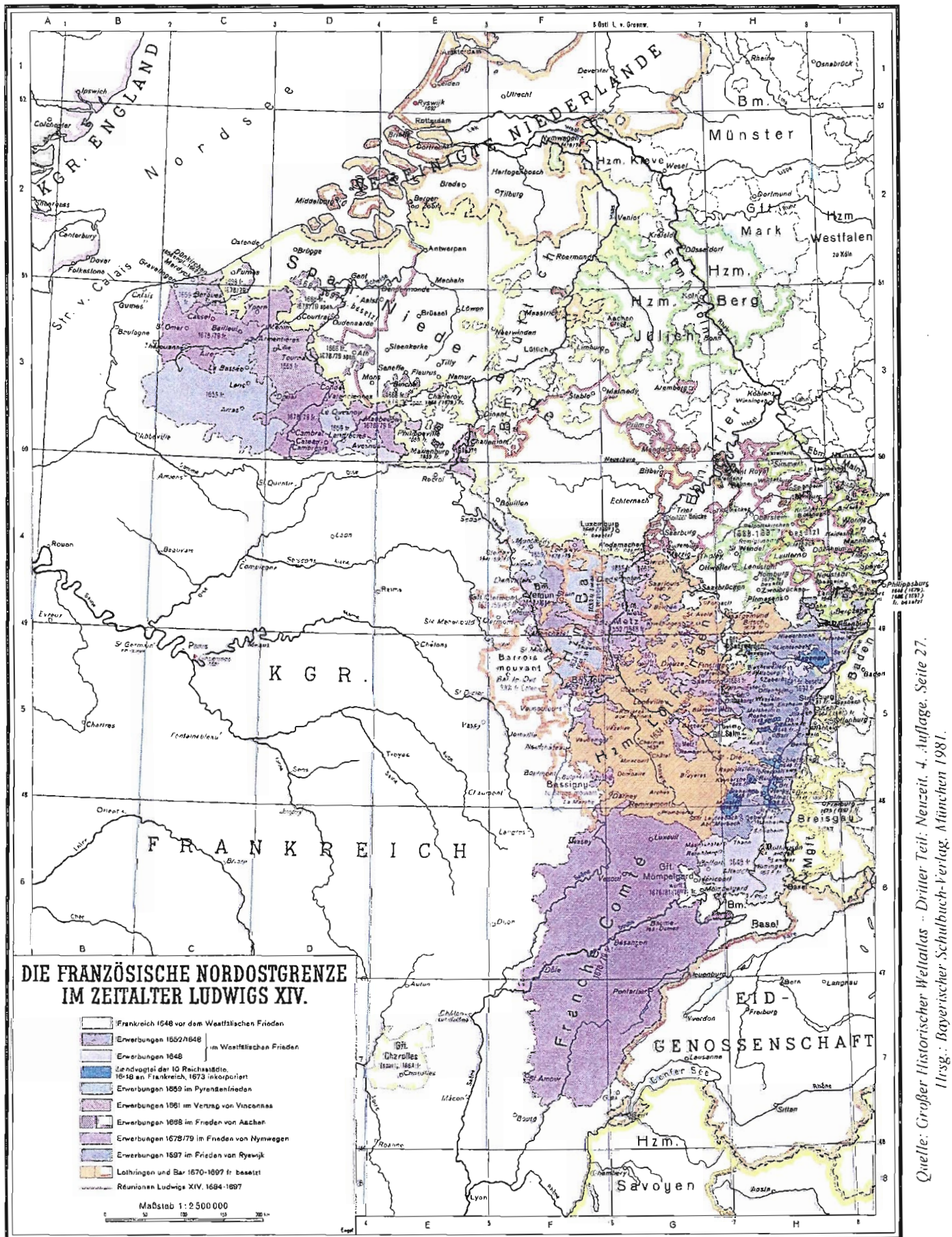
Max Emanuel kämpfte 1691 in Savoyen, wo seine Truppen Carmagnola eroberten; während der Krieg 1691 unter Wilhelm III. in Spanisch-Niederland für die Alliierten ohne durchgreifende Erfolge blieb. Der Rücktritt des spanischen Generalgouverneurs in Brüssel machte die sofortige Ernennung eines tatkräftigen Nachfolgers erforderlich. Über seinen militärischen Erfolg hatte Max Emanuel sofort König Karl II. informiert und bei dieser Gelegenheit um das Gouvernement in Spanisch-Niederland gebeten. Am 9. Oktober 1691 versicherte der Kurfürst, daß er die Statthalterschaft niemals selbständig, sondern immer nur im Rahmen der ihm von Madrid ergehenden Weisungen führen werde.

Sicherlich auf Veranlassung von Taxis hat Kaiser Leopold am 6. Oktober 1691 ein Abmahnungsschreiben an Max Emanuel erlassen¹³⁴: »... er sey von glaubwürdigen Orten berichtet worden, als ob der Churf. Hofraths Vice-Praesident von Haimhausen in den Churf. Landen dem Kayserl. Reichs Post Regali zu hohem Nachtheil und Schaden einige Neuerung einzuführen und ein eigenes Land[es]-Postwesen einzurichten im Werk begriffen, auch zu solchem Ende eventualiter schon mit einem Decret von dem Churfürsten versehen seyn solle. ...«. Abschließend äußerte der Kaiser die Hoffnung, daß: »... der Churfürst auch jetzt den Kaiser in Seinem reservirten hohen Postregale dergleichen der schädlichen Consequenz halber, sehr praejudicirlichen Eintrag nicht geschehen lassen werde« und er ersuchte daher denselben »freund-, vetter- und gnädiglich, daß alles in dem alten Stand gelassen ...« werde.

Im November 1691 ging dem Fürsten Taxis »von vertrauter Hand« die Nachricht zu, daß der kurbayerische Gesandte in Regensburg auf Veranlassung von Haimhausen schon bei den kursächsischen und braunschweig-lüneburgischen Vertretern angefragt habe, wie ein Landespostwesen einzurichten sei. Unter dem 12. November 1691 wandte sich Haimhausen direkt an den Fürsten Taxis, er solle auf Grund einer gütlichen Übereinkunft das ihm 1664 übertragene Postwesen an Kurbayern zurückgeben. Bis zur endgültigen Regelung wolle man keine Änderung vornehmen, »... wobei freilich die kurfürstlichen Regalien durchaus gewahrt bleiben müßten«¹³⁵. Natürlich konnte der Fürst Taxis auf diese Forderung überhaupt nicht eingehen, denn er besaß schließlich nur den Nießbrauch an dem ihm vom Kaiser verliehenen Reichspostlehen. Schließlich war das Postregal ein verliehenes staatliches Hoheitsrecht, das nicht **willkürlich und einseitig** entziehbar oder kündbar war¹³⁶.

Für Max Emanuel stand zunächst die Verbindung seiner jetzigen Residenz München mit seiner zukünftigen in Brüssel im Vordergrund. Die neue, kurbayerische Territorialpostlinie München – Brüssel mußte fast zwangsläufig ihren Weg am Main und Rhein entlang über Frankfurt und Düsseldorf nehmen. Was lag näher, als sich bei dem wittelsbachischen Herzog von Jülich und Berg und Kurfürst – Johann Wilhelm von Pfalz-Neuburg (1690–1716) – sowie seinem Bruder Joseph Clemens, dem Kurfürsten von Köln, nach den dortigen Möglichkeiten zu erkundigen?

Endlich – am 12. Dezember 1691 – wurde Kurfürst Max Emanuel zum »Generalstatthalter und Generalkapitän [Oberbefehlshaber des Heeres] der Spanischen Niederlande« ernannt. Damit war er auch seiner ersehnten spanischen Erbschaft noch ein gutes Stück näher gekommen. Seit Beginn des Krieges 1689 wurden mehrere Teile des spanisch-niederländischen Territoriums von französischen Truppen besetzt gehalten. Auch diese negative militärische Bilanz hatte seine Ernennung gefördert. Auch Wilhelm III. hatte die Einsetzung von Max Emanuel als Statthalter unterstützt. Möglicherweise haben die beiden Regenten damals auch schon gemeinsame Pläne in Bezug auf das zukünftige Postwesen zwischen Brüssel und München geschmiedet.



Quelle: Großer Historischer Weltatlas – Dritter Teil: Neuzeit, 4. Auflage, Seite 27.
Hrsg.: Bayerischer Schulbuch-Verlag, München 1981.

Abb. 10: Spanisch Niederland, die Republik der Vereinigten Niederlande sowie die Veränderungen an der französischen Nordostgrenze nach dem Westfälischen Frieden (1648). Während das Reich im Osten unter Habsburgs Führung im Kampf mit den Türken stand, hatte sich im Westen Frankreich unter Ludwig XIV. angeschickt, seine weitreichenden Hegemonialpläne zu verwirklichen. Bereits im Jahre 1681 waren Straßburg sowie zahlreiche linksrheinische Städte und Dörfer besetzt worden. Erst die Große Allianz hatte dem ständigen Vordringen Ludwigs XIV. im Frieden von Ryswyk (1697) ein Ende setzen können.

2.3 Aufbau und Vernetzung wittelsbachischer Landesposten im Jahre 1692

Seit dem 1. August 1691 verfügte Kurbayern über einen Erblandpostmeister und am 30. Oktober 1691 wurde der Fuhrunternehmer Wilhelm Vleertmann aus Amsterdam durch die Personalunion Englands mit den Vereinigten Niederlanden von König Wilhelm III. als »*Postmeister Sr. Königl. Majest. von Groß-Britanien*« für die Vereinigten und Spanischen Niederlande eingesetzt (Anlage 1).

Max Emanuel als Statthalter der Spanischen Niederlande: Seit der Erbteilung Karls V. von 1555 gehörte Spanisch Niederland nicht mehr zum Reichsgebiet, sondern zu Spanien. Dadurch befand sich seit dieser Zeit auch das Reichspostgeneralat in Brüssel nicht mehr im Reich. Die Gebiete am Mittel- und Oberrhein sowie die Veränderungen an der französischen Nordostgrenze im Zeitalter Ludwigs XIV. zeigt die Abbildung 10.

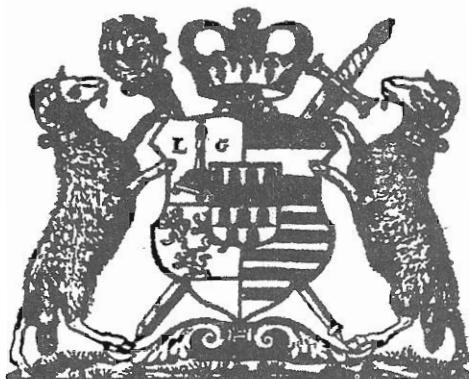
Am 26. März 1692 hatte Kurfürst Max Emanuel sein Amt als Statthalter der Spanischen Niederlande in Brüssel angetreten. Anlässlich seiner Übersiedlung hatte er den in München zurückbleibenden Beamten weitgehende Befugnisse eingeräumt. Trotz der Vollmacht war jedoch bei diesen die Gewöhnung an den Absolutismus des Fürsten schon so weit fortgeschritten, daß sie es nicht wagten, auch nur die kleinste Entscheidung selbständig zu treffen. Über alltägliche lokale Verwaltungsangelegenheiten ohne jede politische Bedeutung wurde nach Brüssel berichtet und erst nach Eintreffen der Antwort, die in den meisten Fällen zustimmend ausfiel, der Vollzug angeordnet.

Die wichtigste Aufgabe der beiden Postmeister – Haimhausen und Vleertmann – dürfte gewesen sein, einen von Taxis unabhängigen Fahrpostkurs zwischen Brüssel und München aufzubauen. Da der vierte Feldzug gegen Frankreich bevorstand, ließ sich dieses Fahrpostunternehmen auch als kriegsnotwendige Einrichtung für den Transport von Kriegsgütern zwischen München und Brüssel begründen. Es spricht einiges dafür, daß sich die beiden Postmeister das Revier teilten: Zwischen Frankfurt und München war von Haimhausen zuständig und im Norden des Reiches Wilhelm Vleertmann. Was lag näher, als die wittelsbachischen Gebiete am Rhein (Herzogtum Jülich und Berg sowie Kurköln) und Main (Kurpfalz) und an der Donau (Herzogtum Neuburg) in dieses Postnetz zu integrieren? Von Brüssel aus führte der Fahrpostkurs nach Osten über Löwen nach Maastricht (seit 1648 eine Exklave der Vereinigten Niederlande). Von dort aus gelangte man direkt in das Herzogtum Jülich; ggf. auch ohne die Reichsstadt Aachen zu berühren. Von der Reichsstadt Köln aus führte der Kurs rheinaufwärts nach Frankfurt, Mannheim und Heidelberg. Bis dahin verlief der Kurs weitgehend durch wittelsbachische Gebiete. Durch den Kraichgau und kleinere Reichsstädte ging es nach Donauwörth. Dort befand man sich in Kurbayern und an der Grenze zum Herzogtum Neuburg.

Wegen der lange anhaltenden Kriegsunruhen hatte sich der Fürst Taxis geweigert, den notwendigen Postverkehr am Mittel- und Oberrhein wieder in Gang zu bringen. Damit hatte er den dortigen Regierungen den Entschluß, in der Postfrage selbständig vorzugehen, erheblich erleichtert.

Die Landespost im Bistum Lüttich (1688 – 1694): Nach dem Tode des Lütticher Fürstbischofs Maximilian Heinrich von Bayern (3. Juni 1688) hatte man sich dort nach einem Jahrhundert bayerischer Herrschaft und häufiger Abwesenheit der Fürstbischofe einen ständig residierenden Landesherrn gewünscht. So war die Wahl am 17. August 1688 auf den fast 68-jährigen Jean-Louis d'Elderen gefallen, einem aus dem Hochstift stammenden Bischof. Angesichts der Spannungen zwischen Frankreich und dem Reich sollten damit auch allzu enge Bindungen an die benachbarten Mächte vermieden werden. Trotzdem war der wittelsbachische Einfluß immer noch beträchtlich.

Die auf die Spanischen Niederlande gerichtete Expansionspolitik Frankreichs hatte aber immer wieder das um Neutralität bemühte Fürstbistum Lüttich gefährdet. Der Kriegseintritt der Niederlande und Spaniens hatte die Lütticher Neutralitätsabsichten wieder einmal zunichte gemacht. Als Elderen 1689 mit dem niederländischen Gouverneur, der unter dem Kondominium Lüttichs und der Generalstaaten stehenden Stadt Maastricht eine Militärkonvention abschloß, reihte er sich offen unter die Gegner Frankreichs ein. Die ständige Präsenz der verbündeten Truppen und weil Lüttichs kleines Heer dem Befehl eines spanischen Generals unterstellt worden war, hatte das Bistum



SON ALTESSE
Ayant appris que N. Proust, autrefois commis pour le transport des lettres & commoditez de France, se retire de cette Ville: a trouvé à propos pour le bien public, de declarer, comme Elle declare, d'avoir agréé la presentation de Jacques de Belvaux demeurant dans la rue d'Am, lequel a fait le Chanoine WALDOR fils de feu JEAN WALDOR en son temps son Agent en France, auquel son Predecesseur de haute memoire a accordé par avis de son Chapitre Cathedral, & à ses Hoirs legitimes, la surintendance & puissance d'établir à l'exclusion de tous autres, des Messagers d'ici à Paris à titre d'office perpétuel, pour dorénavant faire passer les lettres de ce Pays en France: à quel effet, ledit Belvaux fera partir un Courier aux jours & à l'heure ordinaires. Parant, Elle defend sericusement à un chacun de quelle qualiré & sous quel pretext que ce soit, de transporter d'ici à Dinant, ou autre frontiere de France, aucune lettre que par la commission ou consent dudit Chanoine WALDOR ou dudit Belvaux tant qu'il sera administrateur comme dir-est. Donné au Conseil de Sadite ALTESSE le 30 d'Avril 1689.

DRESAS V.

Lieu (1) du Seel

L. L. GRIFF.

A LIEGE, chez JEAN FRANÇOIS DE MEYER, Imprimeur de SON ALTESSE



SON ALTESSE étant informée que quelques Bateliers de la Ville de Huy, se présument de charger sur leurs bateaux, en descendant de Huy à Liege, & montant de Liege à Huy, des personnes, marchandises & hardes, & que mesme ils prennent aussi les paquets de lettres, au grand préjudice des Fermiers de les Barques Marchandes, & de la Messagerie y annexée, fait sericuse défense & prohibition à tous & quelconques Bateliers de Huy, & autres, de plus au futur charger sur leurs bateaux, aucunes personnes, paquets de marchandises, hardes, ou lettres, à peine pour la premiere fois, de trois florins d'or, applicables pour un tiers à l'Officier de Sadite Altesse, l'autre à ses Fermiers, & le tiers au Delateur: du double pour la seconde, & d'arbitraire pour la troisieme. Ordonnant Sadite Altesse à tous ses Officiers qu'il appartiendra de tenir la main à l'observance de la presente, & qu'elle soit imprimée, publiée & affichée pour la connoissance d'un chacun. Donné en la Chambre des Comptes de Sadite Altesse à Liege, le quinzieme May 1693.

Abb. 11: Der Bischof Johann Ludwig van Elderen regelt unter dem 30. April 1689 sein Landespostwesen von Lüttich nach Frankreich neu. Bereits 1651 hatte sein Amtsvorgänger – Maximilian Heinrich – Jean Valdor (Waldor) mit Gutachten des Domkapitels für sich und seine legitimen Erben einen Bestallungsbrief erteilt, daß nur dieser Boten zur Briefbeförderung von Lüttich nach Frankreich einsetzen dürfe¹³⁷.

faktisch seine Autonomie verloren. Dennoch war im Verlauf des Pfälzischen Krieges (1691 – 1693) das Fürstbistum vom französischen Heer schwer heimgesucht worden: Allein während des fünf-tägigen Bombardements Lüttichs im Juni 1691 waren 1 500 Häuser beschädigt worden.

Wie schon sein wittelsbachischer Vorgänger, so pflegte auch der neue Landesherr sein Landespostwesen; siehe Abbildung 11. Einzelheiten müssen aber der Literatur entnommen werden¹³⁸.

Als Wilhelm Vleertmann im Frühjahr 1692 für seine Fahrpost eine Durchquerung des Fürstentums Lüttich in die Exklave Maastricht plante, hatte Elderen gar keine andere Wahl, als diesem Vorhaben zuzustimmen.

2.4 Die wittelsbachischen Landesposten in Kurköln und Pfalz-Neuburg: 1692

Aus rein taktisch-organisatorischen Gründen mußten aber primär die Postkurse im Herzogtum Berg mit Pfalz-Neuburg sowie mit der Reichsstadt Köln verhandelt und privilegiert werden. Wegen der üblichen Opposition zwischen Kölner Rat und Kölner Kurfürsten hat sich Vleertmann dann aber aus rein taktischen Gründen zunächst an Pfalz-Neuburg gewandt. Als Endziel des Kurses wurde Augsburg angegeben; das war auf jeden Fall unauffälliger als München.

Pfalz-Neuburg¹³⁹: Nach den Verwüstungen der Pfalz durch die Franzosen hatte der wittelsbachische Kurfürst und Pfalzgraf Johann Wilhelm von Pfalz-Neuburg in seinen Erblanden – zu denen auch die Kurpfalz mit den Herzogtümern Jülich und Berg gehörte – den holländischen Fuhrunternehmer Wilhelm Vleertmann durch Patent vom 11. bzw. 20. März 1692 damit beauftragt, »ohne Abbruch und Nachtheil des Reichs-Postregals« mit Wagen und Kaleschen Postkurse durch sein Kurfürstentum einzurichten. Seine neue Residenzstadt Düsseldorf stand gleich im Zentrum von 11 Postkursen: nach

Köln, Bonn, Frankfurt und Augsburg, nach Nimwegen (mit Verlängerung nach Amsterdam), Wesel, Aachen, über Maastricht nach Brüssel (mit Anschluß nach Gent), nach Düren, Venlo, Bremen und Münster. Die Postkurse sollten zwischen dem 22. April und dem 24. Juni 1692 in Gang gesetzt werden (Abbildung 12 und 13). Am 13. Mai hatte ursprünglich der Postkurs von Düsseldorf nach Augsburg bzw. von Düsseldorf nach Brüssel seinen Betrieb aufnehmen sollen (Abbildung 12; Kurs 3 bzw. 7). Welch eine organisatorische Leistung, wenn man bedenkt, daß die Konzession des Pfalzgrafen überhaupt erst vom 11. März 1692 datiert. Wen wundert's, wenn es am Ende doch etwas länger gedauert hat?

Nach Ausweis der Abbildung 13 kamen dann ab 29. Mai die folgenden Fahrposten in Gang:

- von **Düsseldorf über Maastricht nach Brüssel** (Kurs 10),
- von Düsseldorf nach Aachen (Kurs 8) sowie
- von Düsseldorf nach Düren (Kurs 11): alle drei Kurse am 29. Mai. Ferner:
- von **Düsseldorf über Frankfurt nach Augsburg** (Kurs 3) sowie
- von Düsseldorf nach Venlo (Kurs 12): beide am 3. Juni und abschließend
- von Düsseldorf nach Bremen (Kurs 13) am 24. Juni 1692.

Die Reisenden hatten 15 Pfund Gepäck frei und erhielten ein gedrucktes Billet. Die Reise von Augsburg nach Frankfurt sollte 3 1/2 Tage dauern. Erstmals ist von *gedruckten Billets* die Rede¹⁴⁰.

Reichsstadt Köln: Der Kurfürst und Pfalzgraf Johann Wilhelm unterstützte mit Schreiben vom 11. März an die Stadt Köln das Unternehmen von Vleertmann: Wenn das Unternehmen die Stadt Köln zum Ausgangspunkt weiterer Kurse erhielte, dann könne es noch an Rentabilität gewinnen. Bereits am 20. März 1692 ist im Namen des Bürgermeisters und Rates der Freien Stadt Köln durch den städtischen Sekretarius Becker die Konzession für Vleertmann ausgefertigt worden, die Köln als Ausgangspunkt weiterer Wagenverbindungen hatte¹⁴¹, so daß nun auch nach den Wirtschafts- und Einkaufszentren in Frankfurt und Amsterdam gute Verbindungen bestanden.

Die durch den Bürgermeister und Kölner Rat privilegierten und zwischen dem 22. April und 3. Juli 1692 in Gang gekommenen Postkurse zeigt die Abbildung 14. Ab dem 22. April konnte man u.a. von Köln aus nach Düsseldorf, Nimwegen oder Bonn reisen; ab dem 13. Mai ging's nach Aachen oder Brüssel bzw. über Frankfurt nach Augsburg und ab 24. Juni sogar nach Münster und Bremen. Auffallend ist, daß der Kurs 5 von Köln nach Aachen nicht bis nach Maastricht fortgesetzt wurde. Da der Kurs im Gebiet der Reichsstadt Aachen störanfällig gewesen wäre, lief ein zusätzlicher Kurs (6) von Köln aus weiter nördlich über Linnich und Heerll (Heerle, Heerlen ?) nach Maastricht und ging damit vom Herzogtum Jülich direkt auf die Gebiete der Vereinigten Niederlande über. Von Maastricht aus ging es direkt durch das Bistum Lüttich zu den Spanischen Niederlanden, nach Löwen und Brüssel. Jedenfalls sind nach Ausweis der Abbildung 14 die Fahrpostkurse durch Vleertmann von Köln über Maastricht nach Brüssel am 13. Mai 1692 in Gang gekommen.

Kurköln: Seit 1583 stellte Kurköln eine wittelsbachische Sekundogenitur dar. Der Kölner Kurfürst Max Heinrich hatte bereits 1672 eine kurkölnische Personenpost von Bonn nach Neuss angelegt. Nach der Verwüstung von Köln 1689 durch die Franzosen hatte Kurfürst Joseph Clemens die Postkurse Bonn–Neuss, Köln–Bonn und Köln–Aachen konzessioniert. Am 6. Oktober 1691 hatte er Johann-Adam Haman beauftragt, zwischen Köln (Machtmittelpunkt und geistlicher Sitz des Erzbischofs), Brühl (Sommersitz des Erzbischofs) und Bonn (weltlicher Sitz des Erzbischofs) eine »kurkölnische Postlinie« anzulegen^{142; 143}.

Über eine Konzession durch Kurköln für die Fahrpost von Vleertmann ist nichts bekannt. Da sich aber eine Durchquerung des Kurfürstentums Köln – von Maastricht kommend – nach Düsseldorf oder zur Reichsstadt Köln nicht umgehen ließ, mußten Vleertmanns Fuhrwerke für die Passage durch kurkölnisches Gebiet auch eine entsprechende Konzession gehabt haben. Diese dürfte vermutlich kurz nach der durch die Reichsstadt Köln erteilt worden sein. Durch die Personalunion des Grafen von Haimhausen als kurbayerischer Erbland-Postmeister und kurkölnischer Kämmerer¹⁴⁴ war Vleertmann auch die Genehmigung zum Durchqueren kurkölnischer Gebiete sicher.

Von Gottes Gnaden Wir Johann Wilhelm / Pfalzgraff

bey dem Rhein / des Heil. Röm. Reichs Erbschaffmeister und Churfürst / in Bayern / zu Sulich / Cleve / und Bergen Herzog / Graff zu Geldern / Spanheim / der Mark / Ravensberg und Meurs / Herr zu Ravensstein &c. &c. Thun hiermit jedermännlich zu wissen / das zu mehrer commodität der Reisenden Leute / und forsetzung der Commercen in und durch unsere Länder / Wir / auf ansehung Wilhelm Vleertmans / eine beständige Postfuhr anzustellen und einzurichten / ohne einigen Abbruch zu thun der Kayserl. ReichsPost / quäntlich bewilliger; Wie Wir dan krafft dieses / demselben die Gnade thun / nun und allezeit frey geben / auf nach specificirte Orther / mit Wagens / Chaisen und Karren / bey Tag und Nacht hin und her zu fahren; Verbieten auch allen andern fremden Fuhrleuten / bey verlust ihrer Wagens und Pferde / keine Passagiers aufzunehmen / umb durch unsere Länder / nach unten benannte Städte und Orther / zu führen:

Damit nun einem Jedweten kund sey / welcher gestalt obenbenannter Wilhelm Vleertman / Postmeister Sr. Königl. Majest. von Groß Britanien / die Postfuhrn eingerichtet; Als sind die Städte und Orther / wie auch die Frachten / nachfolgendes specificiret.

1. Von Düsseldorf auf Eöln / alle Montag / Mittwoch / Donnerstag und Samstag / des morgens um 6. uhr / nachmittag um 2. uhr hin und wieder / und soll seinen anfang nehmen den 22. April 1692.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Greinlinghusen	-	1 - 0
Von Greinlinghusen auf Worringen	-	2 - 0
Von Worringen auf Eöln	-	2 - 0

2. Von Düsseldorf auf Bonn / alle Montag / Dienstag / Donnerstag und Samstag / des morgens um 6. uhr / nimmt seinen Anfang den 23. April 1692.

Von Düsseldorf auf Bonn	-	10 - 0
-------------------------	---	--------

3. Von Düsseldorf auf Frankfurt und Augsburg / alle Dienstag und Donnerstag / soll seinen Anfang nehmen den 3. Mai 1692. des morgens um 6. uhr.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Aymagen	-	13 - 0
Von Aymagen auf Brätsch	-	2 - 0
Von Brätsch auf Andernach	-	4 - 0
Von Andernach auf Eoblenz	-	3 - 0
Von Eoblenz auf Niederlorenstein	-	1 - 4
Von Niederlorenstein auf Wabach	-	1 - 4
Von Wabach auf Neistede	-	5 - 0
Von Neistede auf Schwalbach	-	2 - 0
Von Schwalbach auf Wilsbaden	-	5 - 0
Von Wilsbaden auf Frankfurt	-	5 - 0
Von Frankfurt auf Augsburg	-	41 - 0

Summa 10. Reichst. 5. Schil.

4. Von Düsseldorf auf Nimwegen / fünfmal in der Woche / alle Montag / Dienstag / Mittwoch / Donnerstag und Freitag / Mittags um 11. uhr / soll seinen Anfang nehmen den 22. April 1692.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Ordingen	-	1 - 3
Von Ordingen auf Muro	-	2 - 0
Von Muro auf Rheinberg	-	2 - 0
Von Rheinberg auf Santen	-	3 - 0
Von Santen auf Marienbaum	-	1 - 0
Von Marienbaum auf Cleve	-	4 - 0
Von Cleve auf Krähnburg	-	2 - 0
Von Krähnburg auf Nimwegen	-	5 - 0

Summa 2. Reichstahl. 1. Schil. 3. fl.

5. Von Düsseldorf auf Wesel alle Tag / ausgenommen Samstag und Sonntag / des Mittags um 11. uhr / soll seinen Anfang nehmen / den 22. April. 1692.

Von Düsseldorf auf Wesel	-	10 - 0
--------------------------	---	--------

6. Von Düsseldorf auf Achen / Montag / Mittwoch / Donnerstag und Samstag / des Morgens um sechs uhr / nimmt seinen Anfang den 13. Mai 1692.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Greffenbruch	-	4 - 0
Von Greffenbruch auf Alduningen	-	3 - 0
Von Alduningen auf Jülich	-	2 - 0
Von Jülich auf Altenhofen	-	1 - 0
Von Altenhofen auf Achen	-	4 - 0

Summa 1. Reichst. 6. Schil.

7. Von Düsseldorf auf Maastricht und Brüssel / Montag / Mittwoch / Donnerstag und Samstag / des Morgens um 6. uhr / nimmt seinen Anfang den 13. Mai 1692.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Greffenbruch	-	4 - 0
Von Greffenbruch auf Linnich	-	6 - 0
Von Linnich auf Schifbruch	-	3 - 0
Von Schifbruch auf Heerl	-	3 - 0
Von Heerl auf Faldenburgh	-	3 - 0
Von Faldenburgh auf Maastricht	-	2 - 0
Von Maastricht auf Lungen	-	4 - 0
Von Lungen auf St. Ruen	-	5 - 0
Von St. Ruen auf Salt Leuen	-	2 - 0
Von Salt Leuen auf Lienen	-	4 - 0
Von Lienen auf Löwen	-	4 - 0
Von Löwen auf Brüssel	-	5 - 0

Summa 5. Reichst. 5. Schil.

8. Von Düsseldorf auf Düren / Montag / Donnerstag und Samstag / des Morgens um 6. uhr / nimmt seinen Anfang den 13. Mai 1692.

Von Düsseldorf auf Düren	-	10 - 0
--------------------------	---	--------

9. Von Düsseldorf auf Jemau / Montag und Freitag / Morgens um 6. uhr / nimmt seinen Anfang den 3. Juni 1692.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Schlebach	-	2 - 0
Von Schlebach auf Sachtelen	-	3 - 0
Von Sachtelen auf Kakerken	-	3 - 0
Von Kakerken auf Jemau	-	1 - 0

Summa 1. Reichst. 1. Schil.

10. Von Düsseldorf auf Breheim / alle Montag und Freitag / des Mittags um 11. uhr / soll seinen Anfang nehmen den 24. Juni 1692.

	Schil.	flüb.
Von Düsseldorf auf Neß	-	11 - 0
Von Neß auf Iffenburg	-	2 - 0
Von Iffenburg auf Stadt Leen	-	11 - 0
Von Stadt Leen auf Ahansen	-	1 - 0
Von Ahansen auf Brunnau	-	2 - 0
Von Brunnau auf Northorn	-	7 - 0
Von Northorn auf Lingen	-	5 - 0
Von Lingen auf Haselunging	-	4 - 4
Von Haselunging auf Kloppenburg	-	8 - 4
Von Kloppenburg auf Wilschhausen	-	5 - 4
Von Wilschhausen auf Delmenhorst	-	3 - 0
Von Delmenhorst auf Breheim	-	3 - 0

Summa 7. Reichst. 7. Schil. 4. fl.

11. Von Düsseldorf auf Münster / alle Montag und Freitag / Mittags um 11. uhr / nimmt seinen Anfang den 24. Juni 1692. und wird als Fracht bezahlt

	-	26. Schil.
--	---	------------

Welche nun dieser Postwagens / Chaisen und Karren sich bedienen wollen / umb an oben specificirte Orther zu gelangen / die können sich alda in den Posthäusern / auf bestimmte Posttage und Uhren / anzeigen / und bevor Sie auf fien / nach dem Orte wo sie hin wollen / die Fracht bezahlen. Es soll einem jeden Passagier ein gedruckte Biller gegeben werden / worin verzeichnet seyn soll / der Ort wohin er will / und was er bezahlt hat / welches an alle Cantoores / wo nachfrage geschieht / muß aufgewiesen / und im lezten abgegeben werden.

Das Postgeld so bezahlt wird / muß in gangbarer sein Silbern / oder Goldenen Münz bestehen.

Niemand darf mehr Gutt bey sich haben / als 1. p. pfundt schwer / findet sich mehr / so wird vor 100. pfundt Gutt so viel bezahlt / als vor eine Person; Wenn der Postwagen weg ist / und es wolte jemand einen extraordinair Postwagen haben / derselbe soll in einer halben Stunde fortgescholffen werden / und vor jede Deutsche Mal 1. Reichsthaler bezahlen / wenn sie gleich 2. oder 3. Personen fardt werden.

Alle Passagiers sind verbunden / der Ordnung des Postmeisters von Punkt zu Punkt zu halten nachzuhalten. Im fall aber von den Post bedienten / denen Passagiers nach der Ordinance nicht solte aufwartet werden / so können sie bey hie oben benannten Postmeister solches angeben.

Welche näher Unterrichts begehren zu haben / die Adressiren sich zu Düsseldorf im fahrenden Posthaus / imgleichen zu Eöln / Bonn / Coblenz / Frankfurt / Augsburg / Breheim und Achen / und zu Wesel bey Crandeling im Gruipin / zu Nimwegen in dem Weißen Schwan auff dem Markt / zu Maastricht im Goldenen Falk auf der Dolemarck / zu Brüssel im fahrenden Haus von der Leuvenische Pforte.

Einer sag es dem andern fort.

Abb. 12: Planungsdaten zur Einrichtung der ersten Fahrposten ab 22. April bis 24. Juni 1692 durch Wilhelm Vleertmann. Der Kurs 3 führte von Düsseldorf über Frankfurt bis nach Augsburg; enthält aber für den letzten Streckenabschnitt noch keine Einzelheiten zu den Zwischenstationen.

Im Gottes gnaden Wir Johan Wilhelm Pfaltz
Erzgraff bey Rheim/ des Heil. Röm. Reichs Erz-Schatzmeister und Churfürst/ in Bayern/ zu
Bülch/ Clebe/ und Berg Herzog/ Graff zu Seldenz/ Sponheim/ der Marck/ Ravens-
berg und Nörß/ Herr zu Ravensstein u. u. u. Thun hiermit Jedermannnlich zu wissen /
 Daß zu mehrer Commodität der Reisenden Leichter und Fortsetzung der Commerzien in und durch Unsere Länder/ Wir auf Ansuchung Wilhelm Fleiter-
 manns/ eine beständige Postfuhr anstellen und einrichten/ ohne keinen Abbruch zu thun/ der Kaiserl. Reichs Post/ gnädigst bewilligen/ Wie Wir dan
 krafft dieses/ demselben die Gnade thun/ nun und allezeit frey gehen/ auff nach specificirte orter/ mit Wagen/ Chaisen/ Karren/ bey Tag und Nacht hin
 und her zu fahren/ Verbleiben auch allen andern fremden Fuhrleuten/ bey Verlust ihrer Wagen und Pferde/ keine Passagiers auffzunehmen/ umb durch
 Unsere Länder/ nach untenbemelte Städte und örter/ zu führen:
 Damit nun einem Jedweden Kund sey / welcher gestalt ebenbemelter Wilhelm Fleiterman/ Postmeister Sr. Königl. Majest. von Groß Britanien/
 die Postfuhr eingerichtet/ Als sind die Städte und örter/ wie auch die Frachten/ nachfolgendes specificirt. Deme dan ein jeder sich jederzeit zu
 wissen wird/ Ist kundt Unserer Handbreichens und aussgeschriebten geheimten Cammer Causleg Secretis, Geben Düsselborff den 11. Martij 1692.

Johann Wilhelm Churfürst



G. H. Steingens

1. Von Düsselborff auff Eddn alle Tage morgens 6. uhr/ 5. Schil. 10. Schil.	10. Von Düsselborff auff Westrich und Crüssel Montag/ Mittwoch/ Donnerstag/ und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.
2. Von Düsselborff auff Bonn/ alle Montag/ Dinstag/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	11. Von Düsselborff auff Venlo, Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 3. Junij 1692.
3. Von Düsselborff auff Grandfurt und Augsburg/ alle Dienstag und Donnerstag/ soll seinen Anfang nehmen den 1. Junij 1692. des morgens um 6. uhr. 10. Schil.	12. Von Düsselborff auff Weert/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.
4. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	13. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.
5. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
6. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
7. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
8. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
9. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
10. Von Düsselborff auff Bonn/ alle Montag/ Dinstag/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
11. Von Düsselborff auff Venlo, Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 3. Junij 1692.	
12. Von Düsselborff auff Weert/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
13. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
14. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
15. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
16. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
17. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
18. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
19. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
20. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
21. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
22. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
23. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
24. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
25. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
26. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
27. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
28. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
29. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
30. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
31. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
32. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
33. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
34. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
35. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
36. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
37. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
38. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
39. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
40. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
41. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
42. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
43. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
44. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
45. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
46. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
47. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
48. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
49. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
50. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
51. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
52. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
53. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
54. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
55. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
56. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
57. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
58. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
59. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
60. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
61. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
62. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
63. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
64. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
65. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
66. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
67. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
68. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
69. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
70. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
71. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
72. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
73. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
74. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
75. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
76. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
77. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
78. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
79. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
80. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
81. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
82. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
83. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
84. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
85. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
86. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
87. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
88. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
89. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
90. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
91. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
92. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
93. Von Düsselborff auff Münster/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692. und wird an Fracht bezahlt 16. Schil.	
94. Von Düsselborff auff Aachen/ Montag/ Mittwoch/ Donnerstag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 29. Maij 1692.	
95. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ kommt seinen Anfang den 24. Junij 1692.	
96. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
97. Von Düsselborff auff Altmünster/ alle Tage aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	
98. Die Postwagen/ welcher von Düsselborff zu Nimwegen um 4. uhr ankommt/ gehen pfeils alle tag des morgens um 6. uhr nach Arnhem/ Amsterd. Rotterdam/ und Amsterdam in dem tag über/ die Fracht ist von Nimwegen auff Amsterdam 2. Reichst. 3. Schil. zu Amsterdam auff Rotterdam und Rotterdam auff Amsterdam 1. Reichst. 1. Schil.	
99. Von Düsselborff auff Krefeld/ alle Montag und Freitag/ des morgens um 6. uhr/ die Fracht ist 4. Schil. 4. Schil.	
100. Von Düsselborff auff Wesel alle Tage/ aufgenommen Sonntag/ des morgens um 6. uhr/ 10. Schil.	

Welche nun dieser Postwagen/ Chaisen und Karren sich bedienen wollen/ umb an oben specificirte
 örter zu gelangen/ die können sich also in den Postbüchern/ auff bestimmte Posttage und Orte/ anordnen/ und bevor sie aufsteigen/ nach dem Orte/ wo sie hin wollen/ die Fracht bezahlen. Es soll einem jeden Passagier ein gedruckter Billet gegeben werden/ worin verzeichnet seyn soll/ der Ort wohin er will/ und was er bezahlen hat/ welches an alle Cantoren/ wo Nachfrage geschieht/ muß aufgemessen/ und im letzten abgegeben werden.
 Daß Postgeld/ so bezahlt wird/ muß in gangbarer silberner oder goldener Münz bestehen.
 Niemand darf mehr Guts bey sich haben/ als 15. Pfund silberner/ oder 10. Pfund goldener/ oder 200. Pfund wettgoldener/ als vor einer Person.
 Wenn der Postwagen fort ist/ und es vorkommt/ daß ein extraordinär Postwagen/ derselbe soll in einer halben Stunde fertig gehalten werden/ und vor jede Person/ die innerhalb Reichthaler bezahlen/ wann sie gleich 2. oder 3. Personen stark waren.
 Alle Passagiers sind verbunden der Ordnung des Postmeisters von Punkt zu Punkt nachzugehen. Im fall aber von den Post/ bedienten denen Passagiers nach der Ordonoancenicht folge aufzuwarten/ so können sie bey den oben bemelten Postmeister solches anzeigen.
 Welche näher Witterung begehren zu haben/ die Adressiren sich zu Düsselborff im saßenden Posthaus/ Ingleichen zu Eddn im Thall im bunten Döhrren/ Bonn/ Coblenz/ Grandfurt/ Augsburg/ Weert/ und Aachen/ und zu Wesel bey Erckeling im Eruppen/ zu Nimwegen in dem weißen Schwan/ auff dem Markt/ zu Westrich im gulden Falk/ auff dem Holmarkt/ zu Düssel im gelben Haus/ vor der löwenst. Pforte.
Ein jeder sag es dem andern fort.

Abb. 13: Einrichtung von Fahrposten zwischen dem 29. Mai und 24. Juni 1692 durch Wilhelm Vleertmann aufgrund des Privilegs durch den Pfalzgrafen und Kurfürsten Johann Wilhelm vom 11. März 1692. Sternförmig liefen die Fahrpostkurse auf die großen Handelszentren zu. Welch ein Fortschritt gegenüber dem linienförmigen Briefpostkursen der kaiserlich-taxisschen Reichspost!

Wir Bürgermeister und Rath des Heil. Röm. Reichs Frey-

Stadt Köln / fügen hiemit jedermännlich zu vernehmen: das Wir an Wilhelm Vleertman / Postmeister St. Königl. Majestät von Groß Britanien &c. Recht und Privilegien gegeben / mit Postwagen / Chaisen und Karren / bey Tag und bey Nacht / nun und allezeit / nach unten benannte Städte / Ländt und örter zu fahren / und soll Niemand anders / nach hie unter gesetzte Plätzen / solches zu thun / be- fuge seyn / bey verlust Pferde und Wagen.

1. Von Köln auf Düsseldorf alle Tage 2. mahl (aufgenommen den Son- tag) des Morgens umb 7. uhr / nachmittag umb 4. uhr / soll seinen Anfang nehmen den 22. April 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Worringen	-	1 - 0
Von Worringen auf Bremmshusen	-	2 - 0
Von Bremmshusen auf Düsseldorf	-	1 - 0

2. Von Köln auf Nimwegen / alle Tage / ohne den Sonntag / des Mor- gens umb 7. uhr / soll seinen Anfang nehmen den 22. April 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Neuss	-	5 - 0
Von Neuss auf Dringen	-	4 - 0
Von Dringen auf Neurs	-	2 - 0
Von Neurs auf Ahenberg	-	2 - 0
Von Ahenberg auf Santen	-	3 - 0
Von Santen auf Marienbaum	-	1 - 0
Von Marienbaum auf Cleve	-	4 - 0
Von Cleve auf Kirchhagenburg	-	2 - 0
Von Kirchhagenburg auf Nimwegen	-	1 - 0

Summa 3. Reichsth. 1. Schil.

3. Von Köln auf Wesel alle Tage / aufgenommen den Sonntag / des Morgens umb 7. uhr / nimmt seinen Anfang den 3. Juli 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Wesel	-	16 - 0

4. Von Köln auf Jemlau / alle Tage / aufgenommen den Sonntag / des Morgens umb 7. uhr / nimmt seinen Anfang den 3. Juli 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Schlebach	-	7 - 0
Von Schlebach auf Süchteln	-	3 - 0
Von Süchteln auf Kalken	-	1 - 0
Von Kalken auf Jemlau	-	1 - 0

Summa 1. Reichsth. 6. Schil.

5. Von Köln auf Achen / alle Tage / aufgenommen den Sonntag / des Morgens umb sechs uhr / nimmt seinen Anfang den 13. Maji 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Borchum	-	5 - 0
Von Borchum auf Jülich	-	5 - 0
Von Jülich auf Altenheffen	-	1 - 0
Von Altenheffen auf Achen	-	3 - 0

Summa 1. Reichsth. 6. Schil.

6. Von Köln auf Maftricht und Brüssel / ohne den Sonntag / alle Tage / des Morgens umb 6. uhr / nimmt seinen Anfang den 13. Maji 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Linnich	-	11 - 0
Von Linnich auf Schifbruch	-	3 - 0
Von Schifbruch auf Heerl	-	3 - 0
Von Heerl auf Faldemburch	-	3 - 0
Von Faldemburch auf Maftricht	-	2 - 0
Von Maftricht auf Lungen	-	4 - 0

Von Lungen auf St. Aulen	-	5 - 0
Von St. Aulen auf Salt Lèwe	-	2 - 0
Von Salt Lèwe auf Lienen	-	4 - 0
Von Lienen auf Lèwe	-	4 - 0
Von Lèwe auf Brüssel	-	5 - 0

Summa 5. Reichsth. 4. Schil.

7. Von Köln auf Bomm / alle Montag / Dienstag / Donnerstag und Satur- tag / des Mittags umb halb zwölf / nimmt seinen Anfang den 22. April 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Bomm	-	5 - 0

8. Von Köln auf Grandfurt und Augsburg / Dienstag und Donnerstag / Mittags umb halb zwölf / nimmt seinen Anfang den 13. Maji 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Nymagen	-	8 - 0
Von Nymagen auf Brätsch	-	2 - 0
Von Brätsch auf Andernach	-	4 - 0
Von Andernach auf Ebling	-	3 - 0
Von Ebling auf Niedersteinheim	-	1 - 4
Von Niedersteinheim auf Drabach	-	1 - 4
Von Drabach auf Neide	-	5 - 0
Von Neide auf Schwalbach	-	2 - 0
Von Schwalbach auf Wiefbaden	-	5 - 0
Von Wiefbaden auf Grandfurt	-	5 - 0
Von Grandfurt auf Augsburg	-	43 - 0

Summa 10. Reichsth.

9. Von Köln auf Münster / alle Montag und Freytag / vormittags umb 7. uhr / nimmt seinen Anfang den 24. Junii 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Münster	-	3 - 0

Summa 3. Reichsth. 7. Schil.

10. Von Köln auf Bremen / alle Montag und Freytag / des Morgens umb 7. uhr / soll seinen Anfang nehmen den 24. Junii 1692.

	Schil.	flüb.
Von Köln auf Neß	-	16 - 0
Von Neß auf Maffburg	-	2 - 0
Von Maffburg auf Stadt Leen	-	11 - 0
Von Stadt Leen auf Ahausen	-	1 - 0
Von Ahausen auf Brunau	-	2 - 0
Von Brunau auf Neithern	-	7 - 0
Von Neithern auf Lingen	-	5 - 0
Von Lingen auf Haffelrümme	-	4 - 4
Von Haffelrümme auf Kleppenburg	-	8 - 4
Von Kleppenburg auf Wilshausen	-	5 - 4
Von Wilshausen auf Delmenhorst	-	3 - 0
Von Delmenhorst auf Bremen	-	3 - 0

Summa 8. Reichsth. 4. Schil. 4. fl.

11. Von Köln auf Euren - - - - - 8. Schil.

Welche nun dieser Postwagen / Chaisen und Karren sich bedienen wollen / umb an eben specificirte Örter zu gelangen / die können sich alda in den Post- häusern / auf bestimmte Posttage und Uhren / ansetzen / und bevor Sie aufsitzen / nach dem Ort wo sie hin wollen / die Fracht bezahlen / Es soll einem jeden Passagier ein gedruckte Billet gegeben werden / worin verzeichnet seyn soll / der Ort wohin er will / und wofür er bezahlt hat / welches an alle Cantoren / wo nachfrage geschieht / muß aufgewiesen / und im letzten abgegeben werden.

Das Postgeld so gezahlt wird / muß in gangbarer fein Silber / oder Gassenen Münz bestehen. Niemand darf mehr Gult bey sich haben / als 15. pfundt schwer / findet sich mehr / so wird vor 200. pfundt Gult so viel bezahlt / als vor eine Person / Wenn der Postwagen weg ist / und es wolle jemand einen extraordinair Postwagen haben / derselbe soll in einer halben Stunde fortgehissen werden / und vor jede Deutsche Meil 1. Reichsthaler bezahlen / wenn sie gleich 2. oder 3. Personen stark werden.

Alle Passagiers sind verbunden / der Ordnung des Postmeisters von Punkt zu Punkt nachzuleben / Im fall aber von den Post bedienten / denen Passagiers nach der Ordonnance nicht sollte aufgewartet werden / so können sie bey hie oben benedictem Postmeister solches anheben.

Welche näher Unterricht begehren zu haben / die Adressiren sich zu Düsseldorf im fahrenden Posthaus / imgleichen zu Köln / Bomm / Ebling / Grand- furt / Augsburg / Bremen und Achen / und zu Wesel bey Creudellings im Erupin / zu Nimwegen in dem Weißen Schwan auff dem Markt / zu Ma- stricht im Balden Falk auf der Holymarkt / zu Brüssel im zehenden Haus von der Leuvenische Pforte.

Einer sag es dem andern fort.

Abb. 14: Einrichtung von Fahrposten zwischen April und Juli 1692 durch Wilhelm Vleertman aufgrund des Privilegs durch den Rat der Stadt Köln.

POSTWAGENS EN CHAISEN OVER GEHEEL DUITSLANDT.

MEN maeckt een yder bekendt, dat alle Dagen, uytgenomen des Sondaghs, sal afryden s'morgens ten vier uren precys, eenige Post-Wagens of Chaises van Maestricht, en dat vice versa, op dese onder gespecificeerde Plaetsen, met verwisseling van alle dry à vier uren van Paerden, van Maestricht op Keulen, en sal sijn aenvangh nemen den vyfden Junii 1692.

	Schelling.	Stuyv.
Van Maestricht op Valckenborgh,	2	0
Van Valckenborgh op Heerl,	3	0
Van Heerl op Scheepbrugh,	3	0
Van Scheepbrugh op Linnigh,	3	0
Van Linnigh op Rinningen,	3	0
Van Rinningen op Berghem,	3	0
Van Berghem op Keulen,	5	0
	21	0

Summa 6 guld. 2 Schellingen hollands.

Van Maestricht op Dusseldorp alle Maendagh, Woensdag, Donderdag, en Vrydag des Morgens, als voren, sal sijn aenvangh nemen den vyfden Junii 1692.

	Schell.	Stuyv.
Van Maestricht op Rinnigen,	14	0
Van Rinnigen op Grevenbroeck,	3	0
Van Grevenbroeck op Dusseldorp,	4	0
	21	0

Summa 6 guld. 6 stuyvers hollands.

Van Maestricht op Wesel alle dagen, sal sijn aenvangh nemen den vyfden Junii 1692.

	Schell.	Stuyv.
Van Maestricht op Grimmelinhoufe,	21	0
Van Grimmelinhoufe op Nuys,	1	0
Van Nuys op Urdinge,	4	0
Van Urdinge op Meurs,	2	0
Van Meurs op Rhyndergh,	2	0
Van Rhyndergh op Druypensteyn,	1	3
Van Druypensteyn op Wesel,	2	0
	33	3

Summa 10 guld. 1 stuyver hollands.

Van Maestricht op Nymegen alle Dagen, sal sijn aenvangh nemen den vyfden Junii 1692.

	Schell.	Stuyv.
Van Maestricht op Sante,	33	3
Van Sante op Cleeff,	3	0
Van Cleeff op Craenenborgh,	2	0
Van Craenenborgh op Nymegen,	3	0
	41	3

Summa 12 guld. 9 stuyvers hollands.

Van Maestricht op Munster alle Weken tweemaal, een op Woensdag, en op Vrydag, sal sijn aenvangh nemen den 24 Julii 1692, van Maestricht op Munster en Bremen en Hamborgh.

	Schell.	Stuyv.
Van Maestricht op Nuys,	22	0
Van Nuys op Urdingen,	4	0
Van Urdingen op Rhynderck,	4	0
Van Rhynderck op Wesel,	3	3
Van Wesel op Munster,	16	0
Van Munster op Lingen,	13	0
Van Lingen op Haeleleuninghe,	4	0
Van Haeleleuninghe op Klopenborgh,	8	3
Van Klopenborgh op Wilshoufen,	5	3
Van Wilshoufen op Delmmerhorst,	3	0
Van Delmmerhorst op Bremen,	3	0
Van Bremen op Altena by Hamborgh	20	0
	107	0

Summa 32 guld. 2 stuyvers hollands.

Van Maestricht op Bon, Cobelens, Franckfort, Augsborgh, sal sijn aenvangh nemen op den 24 Julii 1692.

	Schell.	Stuyv.
Van Maestricht op Bon,	27	0
Van Bon op Rhyndagen,	3	0
Van Rhyndagen op Bruysigh,	2	0
Van Bruysigh op Andernagh,	4	0
Van Andernagh op Cobelens,	3	0
Van Cobelens op Nederloontsteyn,	1	3
Van Nederloontsteyn op Brabagh,	1	3
Van Brabagh op Nagsteden,	5	0
Van Nagsteden op Swalbach,	2	0
Van Swalbach op Witteyn,	5	0
Van Witteyn op Franckfort,	5	0
Van Franckfort op Augsborgh,	43	0
	102	0

Summa hollands 30 guld. 12 stuyvers.

DIE met dese geswinde Post-Wagens en Chaisen sich sal en wil bedienen. die adressere sich tot Maestricht op de Brusselse straet, alwaer dat het vaerende Posthuys uyt steekt, en op de Marckt inden vergulden Valck, voor de Klockslag van s'morgens ten vier uren precys, en tot Keulen in't varent Posthuys, ingelycks tot Dusseldorp, Wesel, inde Kruypin, Munster, Bremen, Altena, almede Franckfort, Augsborgh, en tot Nymegen op de Mart inde witte Swaen.

Yder Passagier sal gehouden zyn Vragt te betalen voor het op sitren voor Iersoon en Goederen, waer van gegeven sal worden een gedruckt Billet, wel Billet de Passagiers sullen op yder Post-Cantoor moeten vertoonen, en op het laetste Post-Cantoor het selve afleggen. De Vragten sullen betaelt moe werden in goet gangbaer sijn silver oft goudt. Van Maestricht op Keulen sal moeten betalen met hollands gelt, ingelycks op Dusseldorp: Die verder liefte te zyn, kan met duytsche Munt; doch niemant sal vermogen meerder goet mede te nemen in gewigte als vyftien pondt swaer, meerder zijnde, voor yder twee hondert pondt moeten betalen soo veel als voor een Persoon.

Item soo de ordinaire Postwage moght wegh zyn, ende ymande begerde een extraordinaire te hebben, sullen voor yder Duytsche myl moeten betalen anderhalven Ryxdaelder, sullen moeten sterck zyn een twee à vier Personen.

Item alle Passagiers zyn verbonden de Ordinantie vanden Postmeester van punt tot punt nae te komen: ingevalle dat de Postbedieners de Passagiers e de Ordinantie niet quamen te bedienen, soo gelieven sy sich te adresseren aen den Postmeester Willem Vleertman, sullen alle kosten ende schaede, intrest daer by hebbende, naer behooren werden goet gedaen.

Den een segget den anderen voort.

Abb. 15: Bekanntmachung vom 5. Juni 1692 über Vleertmanns Postwagenverbindungen von Maastricht aus. Die Exklave Maastricht war eine wichtige Zwischenstation auf dem Weg nach Brüssel und gehörte seit dem Westfälischen Frieden (1648) zu den Vereinigten Niederlanden (siehe Abb. 10). Die Route von Maastricht über Köln, Bonn, Koblenz, Frankfurt nach Augsburg sollte am 24. Juli 1692 in Betrieb gehen. Die Zwischenstationen zwischen Frankfurt und Augsburg fehlen immer noch.

Fundort heute nicht mehr bekannt

Maastricht: Die Abbildung 15 verrät, ab wann von Maastricht aus Verbindungen **nach** Deutschland bestanden haben. Am 5. Juni 1692 kam der Kurs nach Düsseldorf in Gang. Und ab 24. Juli 1692 konnte man von Maastricht (über Aachen und Jülich oder weiter nördlich über Heerl und Linnich) nach Köln, Bonn, Koblenz, Schwalbach und Frankfurt nach Augsburg oder über Wesel, Münster, Delmenhorst nach Bremen und Hamburg reisen. Und: Was hätte Kaiser Leopold dagegen einwenden können, wo es doch Taxis bisher abgelehnt hatte, das dortige Postwesen wieder aufzurichten? Außerdem konnten diese Postkurse auch für den Krieg gegen Frankreich herangezogen werden. Mindestens daran hätte dem Kaiser doch gelegen sein müssen.

Sicherlich dürften Vleertmanns neue Fahrposten am Anfang noch mit erheblichen Mängeln belastet gewesen sein! Bedenkt man die Schwierigkeiten, die der kurbrandenburgische Postmeister Albert Schröder in Minden bei der Einführung der ersten staatlichen Fahrpost von Berlin nach Kleve ab November 1691 bis Juni 1692 durch fremdes Hoheitsgebiet hatte, so wird klar, daß manche Kurse von Wilhelm Vleertmann reine Wunschvorstellung geblieben sein dürften¹⁴⁵.

Anschluß an den Fahrpostkurs von Wilhelm Vleertmann durch Kurbayern: Auffallend ist, daß alle vier Kurszettel (Abb. 12 – 15) eine Besonderheit aufweisen: Während auf allen Kursen die Zwischenstationen minuziös angegeben sind, fehlen diese zwischen Frankfurt und Augsburg. Möglicherweise hat die genaue Streckenführung bei Drucklegung der Kurszettel noch gar nicht festgestanden, weil die dafür erforderlichen Konzessionen noch nicht vollständig vorlagen. Vermutlich endete auch Vleertmanns Zuständigkeit in Frankfurt. Wahrscheinlicher aber dürfte sein, daß der genaue Kurs gar nicht publik gemacht werden sollte, weil er zwischen Frankfurt und Donauwörth kaum noch durch wittelsbachische Territorien verlief und dadurch in diesem Bereich störanfälliger war. Als Ziel die Handelsmetropole Augsburg zu wählen, war sicherlich recht unauffällig. Außerdem gab es dort einen Reichspostmeister; – der aber als *Kurbayerischer Rat* auch der anderen Seite verpflichtet war. Da wischen München und Augsburg seit Januar 1691 ein Reichspostkurs – eine Briefpost – lief, hätten geheim zu haltende Unterlagen oder schwerere und größere Frachtstücke durch die Kanzleiboten des Botenmeisteramts am Münchner Hof nach Augsburg befördert werden können. Dies etwa dürften die Überlegungen im Frühjahr 1692 gewesen sein.

Jedenfalls bei dieser entschlossenen Haltung von Max Emanuel gab es für den kurbayerischen Erblandpostmeister – Franz Ferdinand Graf von und zu Haimhausen – nicht den geringsten Grund, mit der weiteren Planung zögerlich zu sein. Primär dürfte er sich um die Konzessionen für die Zwischenstationen zwischen Frankfurt und Augsburg bemüht haben. Spätestens seit August 1692 hatte auch Kurfürst Max Emanuel die Fahrpost von Wilhelm Vleertmann für Kurbayern konzessioniert. Aus taktischen Gründen dürfte er sich dabei möglichst lange zurückgehalten haben.

Drei offensichtlich sogar von einander unabhängige Quellen berichten über die Aufnahme des Fahrpostverkehrs zwischen Brüssel, Düsseldorf, Augsburg bzw. München¹⁴⁶. Faulhaber berichtet¹⁴⁷:

»Die Post ging wöchentlich zweimal. In Frankfurt wurde Michael Klein auf der Eschenheimergasse als Kutscher angenommen und der Wagen kehrte in der 'Goldenen Gerste' in der Fahrgasse ein. Der Kutscher war mit bayerischen Patenten versehen, und der Wagen trug das pfälzische Wappen. Am 10. August 1692 zeigte Floertmann dem Rath an, dass er von 'Ihro Königl. Mayst. in Gross-Britannien und Ihro Kurf. Durchlaucht in Bayern, sowie von seinem Herrn, dem Kurfürsten von der Pfalz, begnadigt sei', Postfahren anzulegen von Düsseldorf nach München und zurück. Der Rath möge ihm dieselben Vergünstigungen gestatten, welche er bereits in Cöln erhalten [habe]. Seine Postfuhr werde der 'Republic' Frankfurt sehr gedeihlich sein. Am 22. August [1692] traf bereits ein Verbot des Kaisers aus Wien ein und verursachte einigen Briefwechsel zwischen Kurpfalz und Frankfurt, Frankfurt und dem Kaiser und dem Kaiser und der Kurpfalz, aber die Post nahm ihren ungehinderten Lauf, und es ist wohl den damaligen Kriegswirren zuzuschreiben, wenn sie bis zum 5. September 1697 unbehelligt blieb. An diesem Tag befahl der Kaiser der Stadt Frankfurt abermals, das Floertmann'sche Unternehmen zu hindern. Floertmann aber war schlaue genug, während des Aufenthalts oder Durchgangs der Post durch kurmainzisches und anderes Gebiet das pfälzische Wappen abzunehmen«.

Festzuhalten bleibt, daß diese Quelle ausdrücklich bestätigt, daß infolge des Pfälzischen Erbfolgekrieges die Post »... bis zum 5. September 1697 unbehelligt« blieb. Auch wenn Faulhabers Angaben

sich eindeutig auf die gesamte Zeit zwischen 1692 und 1697 beziehen, dürfte das kurzfristige Unterbrechungen nicht ganz ausschließen. Auch Kaspar Löffler, Friedrich Weber und Günter Warthuisen berichten von der Einrichtung dieser Landkutsche zwischen Brüssel und München¹⁴⁸.

So kann eigentlich gar kein Zweifel bestehen, daß die gemeinsame wittelsbachische Fahrpost ab 24. Juli 1692 ab Maastricht mindestens bis nach Augsburg in Gang gekommen ist. Erbland-Postmeister war Graf von Haimhausen und dessen Fuhrunternehmer und »Director über die Land-Gutschen« Wilhelm Vleertmann. Gesichert dürfte sein, daß die Streckenführung von Frankfurt über Darmstadt (?) und weiter durch kurpfälzisches Gebiet mit Mannheim und Heidelberg, weiter über den Kraichgau nach den Reichsstädten Heilbronn, Schwäbisch Hall (?), Ellwangen (Fürstpropstei), Dinkelsbühl und durch die Grafschaft Oettingen nach Nördlingen (?) geführt hat. Ab Donauwörth ging es durch Kurbayern nach Augsburg¹⁴⁹. Vermutlich wurden die Posthalter (wohl überwiegend Gastwirte) für den erforderlichen Pferdewechsel durch Kurbayern nicht eingesetzt, sondern wurden auf eigene Rechnung tätig, da entsprechende Verpflichtungserklärungen nicht bekannt geworden sind. Bei der Kurswahl fällt auf, daß Reichsstädte bevorzugt, dagegen das Herzogtum Württemberg und andere größere Reichsstände aber offensichtlich gemieden wurden. Kurmainzer Gebiet zu durchqueren, war sicherlich nicht ratsam, ließ sich aber im Frankfurter Raum gar nicht umgehen. Auch Mergentheim (seit 1526 Hauptsitz des Deutschen Ordens und seit 1685 unter dem wittelsbachischen Hochmeister Ludwig Anton zu Pfalz-Neuburg) wurde zwischen 1692 und 1694 noch nicht berührt.

Auf jeden Fall war Wilhelm Vleertmann mit Privilegien reichlich versehen: Für die Vereinigten und Spanischen Niederlande als *Postmeister Sr. Königl. Majestät von Groß-Britanien*, für die Herzogtümer Berg und Jülich sowie die Kurpfalz durch den wittelsbachischen Pfalzgrafen bei Rhein, für Kurköln durch den Kurfürsten sowie die Freie Reichsstadt Köln durch den Rat der Stadt. Auch für die Reichsstadt Frankfurt hat eine Konzession vorgelegen, denn der Postkurs von Brüssel nach Düsseldorf hatte Anschluß nach Frankfurt. Der Postwagen trug das pfälzische Wappen und kehrte in Frankfurt in der »Gülden Gerste« in der Fahrgasse ein¹⁵⁰. Spätestens am 10. August 1692 war Wilhelm Vleertmann auch im Besitz von kurbayerischen Patenten, um »Postfahren anzulegen von Düsseldorf **nach München** und zurück«; denn zu diesem Zeitpunkt war der Kutscher Michael Klein auf der Eschenheimer Gasse in Frankfurt mit bayerischen Patenten versehen. Aber, um den genauen Kursverlauf herauszufinden, müßte in den Archiven nach erhaltenen Konzessionen gesucht werden.

Obwohl seit August 1692 die Fahrpost zwischen Augsburg (evtl. auch München) und Brüssel verkehrte, sind im Laufe des Jahres 1692 noch mindestens die folgenden Unkosten angefallen für¹⁵¹:

- »Christopher Prixen, Churfürstlicher Posthalter alhier [München], laut sigl. * Specification wegen unterschiedlich verrichteter Courir Ritt: Postgelter und Deputat bezahlt: 439 Gulden«;
- »Zum Postamt Augsburg vermög sigl. * Verzeichnuß muß für churfürstl. Paquet in den Monnathen Juli, August und 7 ber [Sept.] 1692 von und nach Brüssel versandt worden: bezahlt 277 Gulden«;
- bzw. »... für die Monate Oktober, November und Dezember 153 Gulden«;
- »Von alhißigen Postamt Stafetten-Uncosten laut sigl. * Conto vom 6. Juni 1692 bis 3. Januar 1693, zahlt: 113 Gulden«. [* das Kürzel »sigl.« ist vermutlich als »signifiziert« auszudeuten]

Etwa zu gleicher Zeit – um 1692 – scheint Wilhelm Vleertmann auch noch eine Fahrpost von Konstanz oder Meersburg nach Augsburg eingerichtet zu haben. In der Quelle heißt es¹⁵²:

»Die Taxianer berichten über sie, [daß]: 'die Personen, so er [Vleertmann] von Konstanz oder Meersburg nach Augsburg führt, tut er zugleich in Zehrung verkösten, was samt Fuhrlohn 10 Gulden, ohne Zehrung 5–6 Gulden ausmacht; er hat beständig viel zu führen und befindet sich gut dabei. Konstanz ist ein großer Ort, es sind auch einige Handelsgeschäfte daselbst, dazu die geistliche Regierung des weitläufigen Bistums, wohin immer Leute von mittlerem Stande reisen'. Für den Zentner betrug die Fracht 5 fl.; 100 Gulden Wert kosten 24 kr«.

Dieser Kurs müßte fast zwangsläufig durch das Fürstbistum Kempten und Hochstift Augsburg geführt haben.

Bei der großen Entfernung und den schlechten Fernverkehrsverbindungen waren für Vleertmanns Fahrposten Laufzeiten von einem Monat für die einfache Strecke München – Brüssel normal. Der

Einsatz schneller berittener Kuriere war auf besondere Fälle beschränkt, da sie im Verhältnis zur beförderten Nachrichtenmenge extrem teuer waren. Ein Kurierritt zwischen München und Brüssel kostete immerhin 25 Taler. Offensichtlich hat sich die **Kurbayerische Landespost** zunächst ausschließlich auf den Fahrpostkurs München – Brüssel bezogen, denn über andere, landesweite Aktivitäten des kurbayerischen Erbland-Postmeisters Haimhausen ist nichts bekannt geworden. Zur Unterscheidung von der Reichspost scheinen sich diese landesfürstlichen Beförderungsanstalten »**Ordinari- und Extraordinari-Post**« genannt zu haben¹⁵³. Da das Reisebedürfnis gegen Ende des 17. Jahrhunderts aber noch nicht sehr ausgeprägt war, dürften Fahrposten wohl nur im Regionalverkehr wirtschaftlich gewesen sein. Im Fernverkehr Brüssel – München dürften sie weit überwiegend den Zwecken des Hofes und den Regierungsbehörden gedient haben und nur dadurch einigermaßen rentabel gewesen sein. Daneben war in Kurbayern die kaiserlich-taxissche Reichspost für das Briefpostwesen (Reitpost) zunächst unverändert zuständig. Schließlich wollte der Kurfürst das Postproblem auf dem Verhandlungswege lösen. Und außerdem war bei dem Konflikt mit Ludwig XIV. eine *schnelle und sichere* Postverbindung zwischen Brüssel und Wien im Interesse der *Großen Allianz* unbedingt erforderlich, was aber mit Fahrposten gar nicht zu erreichen war. Die Reichspost war daher noch unverzichtbar.

2.5 Erweiterung des kaiserl. Postregals auf das Fahrpostwesen: 21. August 1692

Als Fuhrunternehmer war Wilhelm Vleertmann auf das Fahrpostwesen spezialisiert. Wenn er ab März 1692 Fahrposten in den wittelsbachischen Provinzen des Heiligen Römischen Reiches einführte, dann ging er bewußt dem Privileg des Fürsten von Thurn und Taxis für dessen **Briefpost**-verkehr aus dem Wege. Und welch ein Fortschritt: Sternförmig liefen die Fahrpostkurse auf die großen Handelszentren zu; – während die Reichspost fast nur linienförmig Briefpostkurse in etwa Nord-Süd-Richtung anzubieten hatte (siehe Anlage 2). Falls sich dieses Beispiel der katholischen Reichsstände im Norden des Reiches auch in Mittel- und Süddeutschland würde durchsetzen können, dann war es in Kürze um das ganze Reichspostwesen geschehen. Allein das Eindringen von Wilhelm Vleertmann – einem ausländischen Postmeister – in das Reichs- und Reichspostgebiet muß für den Kaiser sowie den Grafen von Thurn und Taxis unerträglich gewesen sein!

Unmittelbar nach dem Tode des Kölner Reichspostmeisters Eberhard Langenberg im Frühjahr 1692 war der »*Secrétaire et intendant des Postes*« und »*Conseiller et Secrétaire intime de S. A. de Prince de la Tour et Tassis etc. General hereditaire des Postes Imperiales*« (*Geheimer Rat und Sekretär des Fürsten von Thurn und Taxis sowie Generaldirektor der Niederländischen Posten*¹⁵⁴) – Baron Georg Ignatz von Sickenhausen und Allershausen – vom Brüsseler Postgeneralat nach Köln gewechselt (Bestallung vom 8. März 1692). In dem Empfehlungsschreiben von Kaiser Leopold vom 29. März 1692 an die Stadt wird er als »... *lange Jahre gewesener Secretarius des Langenberg*« bezeichnet. Sickenhausen sollte den fremden Postunternehmen in Köln möglichst den Boden entziehen¹⁵⁵. Aber ein möglicher Widerstand gegen die dort etablierten Fahrposten von Kurbrandenburg, Kurköln und der Stadt Köln mußte fruchtlos bleiben, da die Reichspost gar **keine Fahrpost** anbieten durfte.

Auch die Querelen um Max Emanuels Landespost verfolgten den Kurfürsten weiterhin. Unter dem 14. April 1692 hatte der Fürst von Taxis an den Kurfürsten von Mainz, als Protektor der Reichspost, um Ausfertigung eines Dehortatoriums an Bayern nachgesucht, weil durch die Errichtung von Landesposten dem kaiserlichen Postregal ein Nachteil entstehe¹⁵⁶. Der Kurfürst von Mainz appellierte in diesem Sinne an seinen bayerischen Kollegen und Taxis bot an, auf Begehren auch noch einige weitere Poststationen errichten zu wollen¹⁵⁷. In Wirklichkeit ging es aber um mehr. Besonders die einflußreichen Gegner des kaiserlichen Postregals waren Protestanten: Kurbrandenburg, Kursachsen Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel und Schweden sowie die Reichsstädte Nürnberg und Frankfurt. Seit der Postkonferenz von Hildesheim 1658 blockierte diese Verweigerungsfront die Entwicklung der Reichspost in Norddeutschland und jetzt auch noch die Kurpfalz, Kurbayern, Kurköln (mit dem Herzogtum Westfalen und dem Stift Hildesheim), das Bistum Lüttich sowie die Reichsstädte Köln und Aachen (?). Das alles hätte das Gebiet der Reichspost in Stücke zerrissen und auch das Kräfteverhältnis gravierend zum Nachteil der Reichspost verschoben. Die

politische Hochspannung in Nordeuropa und die gesteigerte Aktivität der norddeutschen Reichsstände hatten den Transit der norddeutschen und nordeuropäischen Korrespondenz nach Südeuropa zu einem der wichtigsten postpolitischen Faktoren gemacht.

Auf Ansuchen des Fürsten Taxis ermahnte der Kurfürst von Mainz und Protektor des Reichspostwesens, Anselm Franz, unter dem 22. April 1692 den Kurfürsten Max Emanuel:

»... Auch würde es üble Consequenzen veranlassen, und schädliche Confusionen hervorbringen, [und bat] ... es ohne Neuerung bey der vorigen [bisherigen] Verfassung zu belassen«.

Ebenfalls mit Schreiben vom 22. April 1692 hatte Taxis ein Verfahren beim Reichshofrat in Gang gebracht, um Bayern zur Aufgabe seiner postalischen Ambitionen zu zwingen. Der Fürst beklagte sich, daß ¹⁵⁸:

»... ein gewisser Holländer, Wilhelm Fleertmann, ein neues Fuhrwerk mit Postwagen, Chaisen und Karren, extra und ordinari dergestalt zu unternehmen sich unterfange, daß er von Düsseldorf nach Cölln, Bonn, ja bis Frankfurt und Augsburg etc. etc. seine Anstalt ausdehne. Er bat daher um geeignete Dehortatoria und Inhibitoria an die betreffenden Reichsstände. ...« ¹⁵⁹

Max Emanuel zeigte sich sowohl über das kaiserliche als auch das kurmainzische Schreiben völlig unbeeindruckt und ließ die Schreiben unbeantwortet; ebenso auch ein weiteres Schreiben des Kaisers vom 11. Juni 1692 in gleicher Sache. Was hätte er auch schreiben sollen? Denn: Dank der Zusammenarbeit der verschiedenen wittelsbachischen Linien waren zwischenzeitlich Vleertmanns Fahrposten fast betriebsbereit. Bedenkt man, daß bereits der erste Kurszettel (Abb. 12) die Inbetriebnahme der Strecken von Düsseldorf über Frankfurt nach Augsburg sowie von Düsseldorf nach Brüssel für den 13. Mai 1692 vorsah, dann scheint klar, daß Max Emanuel und auch Wilhelm III. dabei von Anfang an ihre Hände im Spiel hatten. Jedenfalls an einen reinen Zufall zu glauben, daß Vleertmann mit seinen Fahrposten im Frühjahr 1692 so unvermittelt in allen nord- und mitteldeutschen wittelsbachischen Provinzen gleichzeitig Fuß fassen können, fällt schwer.

Mit der Einrichtung dieser Fahrpostkurse im Reichspostgebiet war denn auch sofort der Lebensnerv der Reichspost getroffen; denn es war üblich, daß durch die Fahrposten unter der Hand auch Briefe befördert wurden. Außerdem war durch die Fahrpost Brüssel – Augsburg – München der *klassische Reichspostkurs*, der von Brüssel über Rheinhausen nach Augsburg und weiter über Füssen und Innsbruck nach Trient und Venedig lief, betroffen (siehe Anlage 2) ¹⁶⁰. Das Ende der Reichspost schien schon greifbar nahe. Ab sofort ging es für den Grafen Taxis sowie das kaiserliche Reichspostwesen ums nackte Überleben. Dem Unternehmen von Wilhelm Vleertmann galt daher ab sofort der massive Widerstand durch den Kaiser und seinen Lehensnehmer Taxis.

Der Fürst von Thurn und Taxis beschwerte sich unter dem 13. August beim Kaiser und bat, alle betroffenen Reichsstände – die Kurfürsten von Mainz, Trier, Köln, Bayern und der Pfalz, die Bischöfe zu Würzburg und Münster, den Landgrafen zu Hessen-Kassel, sowie die Reichsstädte Köln, Bremen, Frankfurt und Duisburg (?) – anzuweisen, daß sie die Wagen des Vleertmann nicht durch ihr Gebiet fahren ließen. Vleertmann habe bereits im vergangenen Jahr versucht, Postfahren in den Spanischen Niederlanden anzulegen und man dürfe Ausländern keine Gelegenheit geben,

»... fast das gantze Römische Reich kreutzweise auszukundschaften, allerhand Correspondenzen, die man sonst der Kayserl. Post aufzugeben schon tragen müßte, durchzubringen, verbottene Waaren und Contrebanden auch allerhand schlechte Müntzen ein-, und gute hingegen hinauß zu befördern«.

Tatsächlich sind auf Veranlassung des Fürsten Taxis unter dem 21. August 1692 kaiserliche Protestschreiben ergangen. Eine Bestätigung dafür findet sich auch bei dem großen deutschen Staatsrechtler, Johann Jacob Moser ¹⁶¹. So beklagte sich der Kaiser bei mehreren Reichsständen, daß bei dem Unternehmen von Wilhelm Vleertmann ¹⁶²:

»... alles unter den angemäßen Nahmen eines ordentlichen Postmeisters, von Posthäusern, Posttagen, Postgeldts, Postordnung und Postbedienter« geführt werde und »... durch solches **neue Fuhrwerck nicht geringer Nachtheil Unserem höchsten Reichs-Post-Regali** zugefüget wird«.

Darin wird zweierlei deutlich:

- 1.) Der Kaiser beanspruchte die Bezeichnung »**POST**« einzig und allein für sein Postregal; dieses Wort repräsentiert ein ausschließlich kaiserliches »*Markenzeichen*«.
- 2.) Noch im Jahre 1662 hatte der Kaiser dieses »gemeine Fuhrwerck« als ein »*Mißbrauch, Eingriff in die Postverwaltung und Exzeß*« gebrandmarkt, weil es »*bloß zu des General-Post-Amts [unerlaubten] Privat-Interesse und Eigennutz*« diene und er – der Kaiser – es nicht gestatten wolle, daß aus seinem »Post-Regal, zu der Post-Bedienten Privat-Nutzen, denen Reichs-Stätten aber zum Schaden, ein gemeines Fuhrwerck« gemacht werde. Und genau dieses »gemeine Fuhrwerck« beanspruchte er jetzt für sein Postregal, indem er den Reichsständen das Betreiben von »*solchen neuen Fuhrwercken*« untersagte, weil dadurch seinem Postregal »*nicht geringer Nachtheil*« zugefügt werde.

Oder anders ausgedrückt: De facto beanspruchte der Kaiser die Fahrpost zukünftig als Annex zum kaiserlichen Postregal¹⁶³. Mit den Schreiben vom 21. August 1692 hatte er zwar primär beim Kurfürsten Max Emanuel massiv auf die Einstellung solcher Fahrposten gedrungen. Aber indem er dieses Schreiben gleichzeitig auch vielen anderen Reichsständen zusenden ließ, warnte er diese, zukünftig keine Fuhrwerke mehr zu betreiben, weil dies seinem Postregal nachteilig sei. Zur Abschreckung war gleichzeitig das kaiserliche »*Dehortatorium*« und »*Inhibitorium*« ergangen.

Natürlich sollte diese »*Aufrüstung*« möglichst heimlich betrieben werden¹⁶⁴, denn sie bedeutete Konkurrenz für die örtlichen Fuhrunternehmer. Außerdem sollte eine neue Diskussionsrunde um die Existenzberechtigung des kaiserlichen Postregals vermieden werden; eine Auseinandersetzung um die Qualität gewisser Rechte, ob diese kaiserlicher oder landesherrlicher Natur seien. Daher bekannten sich weder der Kaiser noch sein Lehensnehmer Taxis offen zu dieser Neuerung, sondern versuchten, diese Tatsache zu verschleiern. Der Kaiser tat in seinen Briefen an die Reichsstände so, als habe die Fahrpost seit eh und je zum kaiserlichen Postregal gehört; – was aber nur für zusätzliche Verwirrung sorgte, da das Verbot von 26. März bzw. 19. August 1662 noch recht gut in Erinnerung war. »*Unter dem Schein einer Dependenz vom verliehenen Postwesen*«¹⁶⁵ beanspruchte der Kaiser zukünftig das Fahrpostwesen als ein Teil seines Postmonopols. Dieser neue Monopolanspruch des Kaisers bzw. des kaiserlichen Reichspostgeneralats auf das Fahrpostwesen vermöge sich »... *weder in Investituris Imperatorum, noch auch in deren General-Mandatis, oder Special-Concessionibus, am wenigsten aber in einer rechtmäßig hergebrachten Observanz zu fundiren*«, beklagte sich noch 1705 der Rat der Reichsstadt Nürnberg im Punkt 6 einer Deduktion¹⁶⁶. Dennoch: Zu einem Wendepunkt in der kaiserlich-taxisschen Postpolitik hat dies im Sommer 1692 noch nicht geführt; sehr wahrscheinlich war zunächst der Pfälzische Erbfolgekrieg daran schuld. Das Reichspostgeneralat hat nachweislich erst 1698/99 mit der Einführung von Fahrposten begonnen.

So ist denn auch über eine kurbayerische Stellungnahme zu dem kaiserlichen Schreiben vom 21. August 1692 nichts bekannt geworden. Aber der Rat der Stadt Köln stellte sich dem Kaiser entgegen. Er hatte einige Erfahrung mit kaiserlichen Verboten, denn seit 1687 hatte die Kurbrandenburgische Post in Köln mit der Einrichtung einer »*Personen- und Paketfuhrgelegenheit*« zwischen Köln und Kleve festen Fuß gefaßt. Heinrich (von) Stephan berichtet¹⁶⁷:

»*Auch an den Magistrat der freien Reichsstadt Cöln war eine solche Verfügung vom Reichshofrat aus Wien gelangt. Der Bürgermeister erwiderte darauf, daß es seine Pflicht sei, für das Wohl der Stadt zu sorgen; durch die neue Post würde der Verkehr derselben mit Holland in Flor kommen: er werde demnach diese Anstalt möglichst befördern*«.

Der Kölner Kurfürst Joseph Clemens war zunächst einmal den Forderungen des Kaisers nachgekommen¹⁶⁸. Stephan berichtet an gleicher Stelle weiter:

»*Der Erzbischof von Cöln ließ jedoch durch seinen Obersten Fabry die Post bei ihrer Ankunft in dem festen Platze Rheinberg arretieren. Auf die Vermittlung des Cölnischen General-Lieutenants, Freiherrn v. Berentzau, der sich sehr wohlwollend bewies, und die Erzbischöfliche Regierung vor einem Conflict mit den Brandenburgern, die gerade um diese Zeit der kriegerischen Ereignisse wegen einige Regimenter in den dortigen Gegenden zusammenzogen, eindringlich warnte, wurden jedoch die arretierten Pferde und Wagen wieder freigegeben und der Post vorläufig connivendo [nachsichtig] die Passage gestattet*«.

So durchquerten auf Druck von Kurbrandenburg schon kurze Zeit später wieder Vleertmanns Wagen kurkölnisches Gebiet. Der Krieg rechtfertigte diese Maßnahme. Und so scheint es, daß sich trotz der kaiserlichen Mandate vom 21. August 1692 an dem Kursverlauf nichts geändert zu haben scheint. Schließlich wurde ja auch Max Emanuel noch im Krieg gegen Frankreich benötigt.

Entfremdung zwischen Kaiser Leopold I. und Max Emanuel: Zunächst hatte nur Max Emanuels Postpolitik zur Entfremdung mit dem Kaiser geführt; seit seiner Übersiedlung in die Spanischen Niederlande nach Brüssel aber auch seine Frau. Bei seiner Ernennung zum Statthalter war Maria Antonia wieder schwanger (zwei Prinzen waren 1689 und 1690 bald nach ihrer Geburt gestorben). Hatte sie bisher die Seitensprünge ihres Gemahls hingenommen, so hatte sie sich jetzt gekränkt von ihm abgewandt. Während Max Emanuel nach Brüssel reiste, ging sie zu ihrem Vater nach Wien zurück, wo sie am 28. Oktober 1692 einem Sohn – Joseph Ferdinand – das Leben schenkte. Am 24. Dezember 1692 starb sie in Wien. Unversöhnt hat sie Max Emanuel noch auf ihrem Totenbett enterbt. Das war zwar bedeutungslos, solange ihr Sohn lebte; hat aber dazu geführt, daß sich das Klima zwischen dem Kaiser und Max Emanuel noch weiter verschlechterte.

Reibungslose Beziehungen zu Braunschweig-Lüneburg lagen Kaiser Leopold I. sehr am Herzen. Am 19. Dezember 1692 wurde dieser protestantische Reichsstand zum neunten Kurfürstentum erhoben; was nicht nur bei Max Emanuel, sondern auch vielen Reichsständen – besonders den Kurfürsten von Köln, Trier und der Pfalz – Mißstimmung hervorrief.

2.6 Zusammenarbeit zwischen W. Vleertmann und J. Schoepplenberg 1693 – 1696

Durch Haimhausens Einfluß auf den Kölner Kurfürsten dürften zu Beginn des Jahres 1693 die Wünsche von Kurbrandenburg wegen Erweiterung ihrer durch Johann Schoepplenberg¹⁶⁹ betriebenen Fahrpost Berlin–Kleve abgelehnt worden sein¹⁷⁰. Heinrich (von) Stephan berichtet über dieses Unternehmen von W. Vleertmann, weil es zu diesem Zeitpunkt der Erweiterung der kurbrandenburgischen Landespost im Wege stand^{171; 172}:

»... im Jahre 1687 war im Namen ... des später zum Post-Commissarius ernannten Brandenburgischen Hofmusikus Schoepplenberg in Cleve, jedoch unter Kurbrandenburgischem Schutz und Privilegium eine regelmäßige Personen- und Packetfuhrgelegenheit zwischen Cleve und Cöln eingerichtet worden. Im Jahre 1693 sollte diese Anstalt vervollkommen werden. Man wollte den Cours bis Nymwegen ausdehnen, die Wagen wöchentlich dreimal gehen lassen und auf den Unterwegs-Stationen Marienbaum, Rheinberg, Uerdingen, Neuß und Dormagen förmliche Postagenturen einrichten. Die städtischen Behörden in Cöln und Nymwegen ertheilten auf Ansuchen des Kurfürsten von Brandenburg bereitwillig ihren Consens. Der Pfalzgraf bei Rhein und namentlich der Erzbischof von Cöln machten jedoch Schwierigkeiten. Beide hatten einem gewissen Vleetmann früher ein Privilegium zur Einrichtung solcher Fuhren ertheilt«.

Im Kriegsgebiet umherstreifende französische Truppen hatten dann aber im April/Mai 1693 Vleertmanns Postwagen verbrannt und seine Gespanne requiriert. Um sein Postfuhrwesen Nimwegen – Kleve – Köln wieder in Gang zu bringen, bekam er lediglich eine Frist von sechs Wochen eingeräumt¹⁷³. Vleertmann scheint sich aber mit dem kurbrandenburgischen Posthalter – Johann Schoepplenberg zu Kleve, dessen Posten durch die kurbrandenburgischen Truppen geschützt wurden¹⁷⁴, – verständigt zu haben. Jedenfalls wurden die Postfuhren von Vleertmann auf der Strecke Kleve – Köln zukünftig Schoepplenberg überlassen, der seine Hauptstation im *Gasthof zur Linde* dicht bei Kleve, einrichtete¹⁷⁵. Bereits am 25. Mai 1693 war ein Vertrag mit dem »Churfl. Geheimbt Cammer Rath und Ober Post Directori« von Stillen genehmigt worden. Danach sollte Schoepplenberg diesen neuen Kölner Kurs auf seinen eigenen Namen führen. Der brandenburgische Kurfürst hatte sich bereit erklärt, die Kosten für das Anlegen dieses Kurses zu übernehmen¹⁷⁶.

Natürlich waren der Erteilung dieser Konzession Verhandlungen zwischen Schoepplenberg und der Stadt Köln vorausgegangen. Infolgedessen zogen der »Bürgermeister und Rath des hl. Römischen Reiches freyer Stadt Cöllen« die Konzession an Vleertmann mit Wirkung zum 31. August 1693 zurück und erteilten gleichzeitig Johann Schoepplenberg die Genehmigung, für einen dreimal wöchentlich – montags, mittwochs und freitags – laufenden Fahrpostwagen nebst Frachtwagen zur

Ein- und Ausfahrt in Köln unter der Auflage, »... ohne den geringsten Abbruch oder Nachteil des Kaiserl. Reichs Post-Regals«. Damit war für Schoepplenberg die Errichtung je einer Posthalterei in Köln (im Gasthof »Zur Rothen Gantz« am Eigelstein) sowie in Neuß verbunden.

Ebenfalls am 31. August 1693 hat Kurfürst Joseph Clemens – von Freising (bei München) aus – dem brandenburgischen Posthalter Schoepplenberg eine Konzession zur Durchfahrt durch Kurköln für einen dreimal wöchentlichen Postkurs von Nymwegen über Kleve, Xanten, Rheinberg, Uerdingen und Neuß nach Köln und vice versa (mit Anschluß von Nimwegen nach Amsterdam durch Wilhelm Vleertmann) verliehen. Die Konzession war für sechs Jahre gegen eine jährliche Rekognition von 200 Reichsgulden erteilt worden und umfaßte Post- und Frachtwagen. Die Postwagen beförderten die Reisenden in zwei Tagen von Köln bis nach Amsterdam¹⁷⁷.

Durch eine beiden Konzessionen angefügte »Ordonnancie« vom gleichen Tage wurden die Einzelheiten in elf Paragraphen festgelegt. Eine Bedingung der stadtkölnischen Konzession war die Übernahme von Vleertmanns Posthalter zu Köln, namens Joh. Adam Emans, in kurbrandenburgische Dienste. Schoepplenberg übertrug daraufhin Emans die Posthalterei in der »Rothen Gantz« in Köln und unterstellte ihm auch seine Posthaltereien in Neuß, Uerdingen und Rheinberg. Emans hatte die Expedition von Köln nach Dormagen zu versehen und erhielt dafür von Schoepplenberg jährlich 480 Reichstaler. Somit war es dem Baron Georg Ignatz von Sickenhausen auch im August 1693 in Köln nicht gelungen, den fremden Postunternehmen in Köln den Boden zu entziehen.

Auf Ansuchen von Johann Schoepplenberg und durch Vermittlung des kurbrandenburgischen Hofes verließ auch Herzog Johann Wilhelm, Pfalzgraf bei Rhein, diesem unter dem 19. November 1693 von Düsseldorf aus für 12 Jahre das Recht der freien Durchfahrt durch das Gebiet des Herzogtums Jülich für seinen Postwagen nach Nimwegen ohne jede Abgabe und genehmigte die Einrichtung von Stationen zum Pferdewechsel in Neuß und Uerdingen.

2.7 Der Postkrieg von Max Emanuels und Joseph Clemens mit dem Kaiser und dem Fürsten von Thurn und Taxis um ihr Landespostwesen (1694 – 1697)

Das Mißtrauen im Hause Taxis gegenüber Haimhausen war bestehen geblieben; daran hatte auch die heimliche Kontrolle seiner Korrespondenz nichts geändert. So war man dort gut informiert, als dieser mit Beginn des Jahres 1694 wieder wachsenden Einfluß beim Kurfürsten gewann¹⁷⁸, – was aber vermutlich mit der Aufstockung der bayerischen Armee in den Spanischen Niederlanden zu tun hatte¹⁷⁹.

Obwohl Kurfürst Max Emanuel in Brüssel residierte, beklagte sich der Fürst Taxis von Brüssel aus in einem Schreiben vom 15. Mai 1694 bei dessen Räte in München. Er verwies auf die Gefahr, daß durch sein Vorbild auch andere katholische Reichsstände sich veranlaßt sehen könnten, eigene Landesposten einzurichten, und daß durch seinen Vorfahren, Kurfürst Ferdinand Maria, das Reichspostwesen in Kurbayern bereits anerkannt worden sei¹⁸⁰. »Diese Vorstellung wurde aber lediglich von Brüssel aus denen zu München hinterlassenen Geheimen Räthen zugesendet, worauf damals nichts weiteres verfügt wurde«.

Nach dem Tode seiner Frau – der Kaisertochter Maria Antonia – im Dezember 1692 hatte Kurfürst Max Emanuel zunächst daran gedacht, eine hannoversche Prinzessin zu heiraten. Doch Kaiser Leopold hatte ihm Ende Dezember 1693 das polnische Eheprojekt empfohlen; – vielleicht ließe sich dadurch eines Tages die polnische Königskrone erwerben. Am 19. Mai 1694 war der Ehevertrag mit Therese Kunigunde – der Tochter des polnischen Königs Johann III. Sobieski – zustande gekommen. Max Emanuel hat am 15. August 1694 *per procurationem* (unter Stellvertretung) in Warschau Therese Kunigunde geheiratet. Erst am 12. Januar 1695 waren die beiden Neuvermählten in Wesel am Niederrhein – der Grenze der spanischen Provinz Geldern – zusammengetroffen. Doch mit der polnischen Heirat war plötzlich die Sicherheit der Korrespondenz von Brüssel nach Polen – die ihren Weg über die Landespost von Braunschweig-Lüneburg nehmen mußte – in Frage gestellt. Das Briefgeheimnis wurde durch diese Landespost unzweifelhaft verletzt. Da es den Briefüberwachungsorganen in Celle und später in Hannover an der nötigen Gewandtheit fehlte, um ihre

Manipulationen unbemerkt durchführen zu können, lagen gegen diese Landespost und deren Exzesse viele Beschwerden vor¹⁸¹.

Bereits am 20. (oder 28.) September 1694¹⁸² war es dem Fürsten von Thurn und Taxis gelungen, Max Emanuel aus dem Feldlager bei Hochlede zu einem Schreiben an den Kaiser zu bewegen, in welchem der Wittelsbacher energisch gegen die Übergriffe der Landespost von Braunschweig-Lüneburg auftrat und deren rasche Aufhebung im Interesse der Politik und der Briefsicherheit forderte¹⁸³. »Hierin zeigte er die Eingriffe des Grafen von Platen an, welcher nichts anderes suche, als wie [daß] dieses Kayserliche Postregale dem Erbamt aus den Händen gerissen, und zu nicht geringem Praejudiz des gemeinen Wesens auf andere Particulares hinüber gebracht werden möge«.

Um Max Emanuels Bemühungen, die Briefspionage durch Braunschweig-Lüneburg zu unterbinden, noch mehr Nachdruck zu verleihen, richteten am 9. Dezember 1694 auch die Reichstagsgesandten der fünf Kurfürsten von Mainz, Trier, Köln, Bayern und der Pfalz, der katholischen geistlichen Reichsstände, sowie die Bevollmächtigten von Sachsen-Coburg, Sachsen-Gotha, Sachsen-Altenburg, Brandenburg-Kulmbach, Baden-Durlach, Baden-Baden, Hessen-Darmstadt, Holstein-Glückstadt, Nassau-Hadamar und Siegen ein im gleichen Sinn gehaltenes Kollektivschreiben an den Kaiser¹⁸⁴. Dazu entfalteten die kaiserlichen Gesandten beim Reichstag und am Hof des Kurfürsten Max Emanuel in den Niederlanden eine rege diplomatische Tätigkeit zugunsten des kaiserlichen **Brief**-Postregals. Anfang 1695 begann der Kaiser dann auch mit einer neuen Offensive gegen die Landespost von Braunschweig-Lüneburg. In einer großen Anklageschrift wurde hervorgehoben, daß nur mit großer Mühe die Einrichtung einer bayerischen Landespost verhindert worden sei. Dies sei der beste Beweis dafür, in welcher Gefahr sich die Kaiserliche Reichspost befände. Andere Reichsstände würden diesem Beispiel folgen. Und tatsächlich: Am 23. Februar 1695 wurde durch Herzog Friedrich IV. von Schleswig-Holstein-Gottorp ein neuer Erbland-Postmeister eingesetzt¹⁸⁵.

An dieser Stelle wird aber auch ganz deutlich, daß der Kurfürst das **Brief**-Postregal – die Reitpost – dem Kaiser zuerkannte. Die Fahrpost aber rechnete er nicht zu den Gerechtsamen, die dem Kaiser zustanden. Alle anderen Interpretationsversuche machen keinen rechten Sinn.

Bereits am 4. November 1693 hatte Jean-Louis d'Elderen die Reichspostmeister seines Fürstbistums Lüttich in seinen Schutz genommen, um sie vor dem Kriegsvolk und Einquartierungen zu schützen. Nach d'Elderens Tod am 1. Februar 1694 hatte sich das Lütticher Kathedrankapitel wieder den Wittelsbachern zugewandt. Der Kölner Kurfürst Joseph Clemens wurde mit Unterstützung durch Ludwig XIV. und Max Emanuel im April 1694 in Personalunion auch Fürstbischof von Lüttich.

Am 8. November 1694 hatte auch Max Emanuel alle Postmeister in Spanisch Niederland in seinen und des Königs von Spanien Schutz und Salvaguardia genommen und allem Kriegsvolk in deren Häusern – ohne ausdrücklichen Befehl des Kriegsmarschalls – Einquartierungen vorzunehmen untersagt¹⁸⁶. Als neuer Fürstbischof von Lüttich hat auch Joseph Clemens am 16. März sowie am 7. Juni 1695 alle kaiserlichen Postmeister seines Fürstbistums – vor allem Robert de Lantremange zu Lüttich und Jean Caters zu Maseyck – unter seinen Schutz und Salvaguardia genommen¹⁸⁷.

Taxis meldet nach Wien, daß der zur Leitung der bayerischen Landespost bestimmte Freiherr von Haimhausen am Reichstag mit dem hannoverschen Gesandten zahlreiche Konferenzen gehabt habe, die alle ein Zusammengehen der bayerischen Postpolitik mit der von Braunschweig-Lüneburg zum Inhalt gehabt hätten. Diese Nachricht verfehlt nicht ihre Wirkung auf den Reichshofrat¹⁸⁸. Doch während die bayerischen Räte in Spanisch Niederland nach den Meldungen des kaiserlichen Gesandten in Regensburg, Freiherrn von Seilern, kategorisch ein energisches Einschreiten gegen die Landespost von Braunschweig-Lüneburg aus politischen Gründen forderten und im Falle der Nichterfüllung ihrer Forderungen mit der Erweiterung der bayerischen Fahrpost (Ausweitung auf die kaiserlich-taxissche Briefpost) drohten, war man in München für eine einheitliche Postpolitik mit Braunschweig-Lüneburg und für die sofortige Ausführung der eigenen postalischen Pläne¹⁸⁹.

Das bereits am 1. August 1691 (im Zusammenhang mit der Einsetzung für seinen Erbland-Postmeister Haimhausen) in Auftrag gegebene – dann aber wohl vergessene – Gutachten lag dem

Kurfürsten endlich am 5. Mai 1695 vor. Es besagte auszugsweise ¹⁹⁰:

»Das Postwesen sei zwar allerdings ein dem Kaiser zuständiges Regale, hievon aber die Land[es]- oder Territorial-Posten, welche jeder Reichsstand in seinem Territorio errichten könne, zu unterscheiden. Dieses bestätige auch der Reichstagsabschied zu Speyer vom Jahre 1542, in dessen § 42 es heißt: und damit jeder Zeit zu und von dem Obristen der Notdurft nach Botschaft gelange, wollen gemeine Stände Ordnung geben, daß derothalben eine Post an gelegener Mahlstatt gelegt und unterhalten werde. – Das [grenzüberschreitende] Reichspostwesen gehöre also zu den dem Kaiser reservierten Regalien, das [territoriale] Landespostwesen zu den landesherrlichen Regalien. – Die in neuerer Zeit erfolgte kaiserliche Belehnung bleibe ohne Präjudiz für die Reichsstände, die schon lange vorher mit ihren Regalien belehnt worden seien. Auch das Kurfürstenkollegium habe auf dem Kollegialtage zu Regensburg in seinem Gutachten an den Kaiser d.d. 27. Januar 1637 die Ansicht ausgesprochen, daß die Reichsstände kraft ihrer Religion in ihren Territorien Posten anlegen können. – Auch der Art. 35 der Wahlkapitulation Kaiser Leopolds enthalte ausdrücklich die Reservation, daß die allgemeinen (Reichs-) Posten den Reichsständen an ihren Rechten nicht präjudizierlich sein sollen. – Allbekannt sei, wie bereits seit langem mehrere Reichsstände, wie Kursachsen, Brandenburg, Hannover, Hessen-Cassel, Bremen [-Verden] eigene, von den Reichsposten unabhängige Land[es]-posten etabliert haben. – Aus Sorge für die Religion habe Bayern bisher gegen die Anordnung von Territorialposten in den Gebieten protestantischer Stände deprezieren; da diese aber nunmehr den ungeachtet ihre Land[es]posten haben, so werde der Kaiser solche nun billigerweise auch dem Hause Bayern zugeben müssen, das Allerhöchst dessen Ansichten und Handlungen so lange unterstützt habe.

Was die Nützlichkeit der Bestellung eines Land[es]postwesens betreffe, so erweise sich dieselbe schon daraus, daß die Reichsstände, welche bereits ein solches eingeführt haben, sich sehr wohl befinden. Stehen die Posten unter der landesherrlichen Superiorität, so könne verspürten Mängeln leicht abgeholfen werden. Auf einen großen Ertrag werde man anfangs freilich nicht rechnen können, da die Korrespondenz in Bayern, der Lage des Landes und des geringen Handels wegen unbedeutend sei. Der Land[es]postmeister dürfe eben nicht auf Gewinn rechnen, sondern müsse seine Charge als Ehrenamt betrachten. Ein Umstand, der zu berücksichtigen sei, wäre übrigens der, wenn die österreichischen und die taxisschen Posten sich dann weigern würden, Briefe und Pakete aus Bayern zur Weiterbeförderung anzunehmen. Bayern sei seiner Lage nach leichter zu umgehen und auszuschließen als Sachsen, Brandenburg und Lüneburg etc., die nicht so leicht präteriert werden könnten. Auch werde in diesen Landen starke Korrespondenz geführt. Den Weg nach Österreich könne man leicht über Innsbruck nehmen.

An den Kaiser dürfe demnach unter Anführung obiger Gründe in Submission der Antrag zu stellen sein, »daß, da der Kurfürst von Bayern nicht bloß die Regalien, sondern auch das Territorium zu Lehen empfängt, und darüber investiert werde, das Land[es]postwesen sich aber vornehmlich vom jure territoriali ableiten lasse und in den empfangenen Lehen enthalten sei, Sr. kurfürstl. Durchlaucht zu gestatten wäre, dem Landpostmeister sein Amt unter dem Titel des Subvasallagii zu übertragen und denselben zu subinvestieren.«

Schwer hatte Brüssel unter der Beschießung und Brandschatzung durch die Franzosen (Marschall Villeroi) Mitte August 1695 gelitten: Das Brüsseler Palais Thurn und Taxis – auch *Hôtel de la Tour* genannt – war stark beschädigt, möglicherweise sogar gänzlich zerstört, worden.

In dem Schreiben von Kurfürst Max Emanuel aus dem Feldlager bei Eising (Eisingue) vom 23. September 1695 an den Kaiser hatte dieser Bezug auf die beiden Abmahnungsschreiben vom 6. Oktober 1691 und 11. Juni 1692 genommen und rechtfertigte sich ¹⁹¹:

»[Er] habe allein die Intention, bloß in seinem Churfürstenthum und Landten zu deren und Seiner mehreren Convenienz eigene und solche Land[es] Posten zu bestellen, die den Kaiserl. und Reichs Posten in ihrem Lauf und Esse auf anderwärtigem Reichsboden einigen Nachtheil nicht bringen sollen. Die hiezu habende Befugniß sey unnöthig zu deduciren, weil [...] ein Churfürst und Reichsstand in seinem Territorio dergleichen Anordnung zu machen in allweg berechtigt sey, wie das Exempel nicht nur bey den Churhäusern Sachsen und Brandenburg, dann der Krone Schweden in Bremen [-Verden], Erzstift Salzburg und sonst, sondern auch in den Kaiserlichen Landen selbst klar vor Augen liege. ...«.

Am 10. September 1695 war Johann Jacob Oexle im Alter von 75 Jahren gestorben. Nachdem er von 1636–1651 in Diensten der kaiserlichen Kammerkanzlei gestanden hatte, war er von 1651 bis

1678 Postmeister in Regensburg. Kaiser Ferdinand III. hatte ihn mit Diplom d. d. Regensburg 19. März 1654 in den Reichsadelstand erhoben und ihm den Titel *Kaiserlicher Rat* verliehen. Sein Wappen zeigt die Abbildung 16. Ab 1664 war Oexle als Postmeister auch zuständig für München und ab 1678 ständig in Nürnberg tätig. Im Jahre 1664 wurde er auch zum kurfürstlich-bayerischen, später auch zum fürstlich-taxisschen und schließlich auch zum Rat des Deutsch-Ordens-Hochmeister ernannt. Durch Kaiser Leopold wurde ihm unter dem 7. Mai 1678 die Denomination *Oexle auf und zu Friedenberg* erteilt¹⁹².

Dem verstorbenen Johann Jacob Oexle war das Oberpostamt zu München von Kurfürst Ferdinand Maria ohne Anfrage oder Mitwirkung eines Dritten übertragen worden, und als er mit Konsens des Kurfürsten das Oberpostamt übernommen habe, sei ihm von seiner Kurfürstlichen Durchlaucht das bayerische Postamt nur unter Vorbehalt »... so lange es Höchst derselben also gefällig« überlassen worden¹⁹³. »Doch weder Oexle noch sein Vorfahrer seyen rücksichtlich des Postamts in Churfürstlichen Pflichten gewesen und sein Patent zur Postverwaltung habe er vom Fürsten von Taxis [erhalten]«. Sein Tod machte nun die Stelle eines Münchner Postmeisters frei. Andererseits waren aber auch die an Oexle verliehenen Privilegien wieder an den Kurfürsten zurückgefallen. Daher glaubte die kurbayerische Regierung, ihre Landespost jetzt freier und leichter durchsetzen zu können.

Aus dem Feldlager bei Eisinger schrieb Max Emanuel am 23. September 1695 an den Kaiser, daß er beabsichtigen würde, das »**Land[es]postwesen durch Bayern dem geheimen Rath, Cammer und Hofrath Präsidenten dem Grafen von Haimhausen ... zu ybergeben ...**, nachdem dieser tag der von Öxle, so daß Postwesen durch meine landte von Niernberg aus hauptsächlich dirigiert hat, und mit welchem man ... meiner seits die sach umb gewisser ursach willen bisher gelten lassen, ... gar jungstlich verstorben, mithin dises wesen in ainen ganz andern standt kommen ist«¹⁹⁴. Und an seine Räte in München schrieb der Kurfürst am 30. September 1695 aus dem Feldlager bei Eisinger¹⁹⁵:

»... Indem nun seither der Churfürst seine weitere Reflexion über dies Wesen gemacht, sey ihm zu Gemüth gegangen, ob nicht rathsam seyn möchte, sich dieses Landes[es] Postwesen, nachdem der von Oexle zu Nürnberg verstorben, von Landesherrschafftswegen selbst zu unternehmen, und die Possession wirklich exerciren zu lassen, weswegen mit dem Grafen von Haimhausen super modo und damit es mit so gutem Glimpf als möglich beschehe, auch das General Postamt dadurch nicht um so eifriger an Ihro Kaiserl. Maj. oder an das gesamte Reich zu geben, sondern vielmehr sich schiedlich zu erzeugen, auch die Sache auf eine amicable [gütliche] Weise und Einverstehung mit gedachtem Grafen einzurichten veranlassen werden möchte, umständlich zu communiciren und die Sache zu Abschneidung aller Weitläufigkeit wohl zu überlegen, auch alle Praecautio zu nehmen gut seyn werde, damit man mit Reputation diese Sache für einander bringe. Hierüber forderte der Churfürst weiteren Bericht ab, mit dem Anhang, wie er vermeyne, der Geheimen Räte Absehen gehe dahin, daß man sobald möglich und ohne weiteren Verzug das Exercitium dieses Land[es] Postwesens sogleich anordnen, und mithin sich in die Possession setzen möchte, welches Er, da es gleich für practicabel und vortheilhaft gehalten würde, schon geschehen lassen könne, indem dem Prinz La Tour von dieser Intention bereits durch die Geheime Feld Kriegs Canzley Praegusto [Vorgeschmack] gegeben worden, und dessen Erklärung zu erwarten sey«.

Bei einer Unterredung mit dem kurbayerischen Minister M. Christian von Mayr zu Anfang Oktober 1695 erklärte Taxis offen seine Bereitwilligkeit, Haimhausen als Oberpostmeister aufzustellen und in direkte Verbindung mit dem Generalpostamt zu setzen. Bald aber entschloß er sich, wieder seine ablehnende Haltung einzunehmen. In aller Heimlichkeit wurde – wohl am 13. Oktober 1695 – der bisherige Postamtsverweser Aicher zu München zum »*Kaiserlichen Postmeister*« ernannt¹⁹⁶.

Kurfürst Lothar Franz aus Mainz, Protektor der Kaiserlichen Reichspost, protestierte am 28. Oktober 1695: »Er wolle zwar dem Churfürsten in seinen Landesfürstlichen Dispositionen kein Ziel set-



Abb. 16: Wappen des Johann Jacob Oexle auf und zu Friedenberg

Vorlage: »Abgestorbener Bayerischer Adel«. Band II. Tafel 104

zen, doch müsse er ihn an seine vorigen großmüthige und exemplarische Contestationes rückerinnern, und verhoffe nicht, daß er sich von solchem rühmlichen principiis werde divertiren lassen«.

Im Jahre 1695 scheint es Vleertmann noch einmal gelungen zu sein, neue Geldgeber zu finden. Jedenfalls: »Franz Sabbatini, kurpfalz-bayerischer Postmeister zu Düsseldorf¹⁹⁷, wie auch Kammerdiener und Hofmusikus, sah das Emporkommen der Schoepplenberger Postanstalt. In der Hoffnung, gleich Gewinn zu erzielen, tat er sich im Jahre 1695 mit Vleertmann zusammen [...] Sie ließen ohne Anfrage und Erlaubnis ihr Fuhrwerk durch das brandenburgische Gebiet fahren und in Calcar und Kleve die Pferde wechseln. Auf Befehl der [brandenburgischen] Kammer [in Kleve] wurden darauf Wagen und Gespanne beschlagnahmt«¹⁹⁸.

Am 4. Oktober 1695 erfolgte die Erhebung des Fürsten von Thurn und Taxis in den erblichen Reichsfürstenstand durch Kaiser Leopold.

Die Nervosität der taxisschen Verwaltung steigerte sich noch etwas, als Ende Oktober oder Anfang November 1695 in Brüssel die Nachricht einlief, daß auch der Bruder Max Emanuels – der Kurfürst Joseph Clemens von Köln – sich mit der Absicht trage, ebenfalls ein eigenes Landespostwesen »aufzurichten«. In einem Schreiben an Kurmainz vom 4. November 1695 bat Taxis auch hiergegen um dessen Schutz¹⁹⁹. Der Kaiser zeigte sich über das Vorgehen des Kurfürsten sehr entrüstet. Er antwortete am 12. November 1695 in einem weitläufigen und ernsten Ton gehaltenen Schreiben. Er führte an, daß es zwar dem Kurfürsten nicht verdenken könne, wenn er wie andere Mitstände des Reiches sein eigenes Landespostwesen beanspruchen würde²⁰⁰: »Allein er möchte sich erinnern, wie er sich in vorigen Zeiten gegen solche Stände, besonders Braunschweig[-Lüneburg] geäußert, und nicht bloß auf Abstellung der Excesse des Grafen Platen, sondern ausdrücklich auf Abschaffung solch unbefugter Land[es] Posten angedrungen habe«. Der Kaiser bekundete seine Erwartung, der Kurfürst werde seiner früheren Gesinnung, wonach die Post ein kaiserliches Regal sei, treu bleiben, alle Eingriffe abstellen und die ganze Sache in den ursprünglichen Stand setzen.

Haimhausen lud Ende November 1695 sämtliche Reichsposthalter innerhalb Bayerns zur Verteidigung nach München ein; jedoch nur zwei folgten dieser Aufforderung. Denen ließ sich Haimhausen als **neuer Herr** durch Minister von Wämpl vorstellen²⁰¹. Der Versuch, nun auch die Briefpost (Reitpost) der Kurbayerischen Landespost zu unterstellen, war damit kläglich gescheitert.

An die obige Erklärung des Ministers von Mayr anknüpfend, bot Haimhausen in seinem Brief vom 3. Dezember 1695 dem Fürsten Taxis an, das gesamte »Obristlandpostwesen in Bayern und Pfalz in statu quo verbleiben zu lassen« und auch der Leitung des Generalpostmeisteramts zu unterstellen, bis »... die bey dem Kaiserl. Reichshofrath anhängig gemachte differenz mit den mehristen Churfürsten und gebohrenen Fürsten im Reiche erörthert sey, mit dem gemachten Anhang, daß interim mir der Titel eines **Obrist Postmeisters in Bayern und Pfalz** ... verbleiben solle«.

Unter dem 18. November 1695 berichtete der kaiserliche Gesandte – Freiherr von Seilern – aus Regensburg, daß die bayerischen Räte in den Niederlanden kategorisch ein energisches Einschreiten gegen den General-Erb-Postmeister von Braunschweig-Lüneburg – Franz Ernst von Platen – aus politischen Gründen forderten. Aber im Falle der Nichterfüllung ihrer Forderungen drohten sie mit der Einrichtung der bayerischen Landespost [Übernahme auch der Briefpost] und dann sei man in München auch bereit für eine einheitliche Postpolitik mit Braunschweig-Lüneburg und für die sofortige Ausführung der eigenen postalischen Pläne. Weiter berichtet er vom Reichstag, daß sowohl die Kurfürsten von Trier und von der Pfalz sowie die Reichsstände die Interzession für die Reichspost vom 9. Dezember 1694 unterschrieben hätten. War damit bereits das nahe Ende der Vleertmannschen Post in Pfalz-Neuburg (in der Kurpfalz sowie in Berg und Jülich) vorprogrammiert?

Wie weit die Meinungsverschiedenheiten gediehen waren, zeigt ein Bericht des kaiserlichen Gesandten, Freiherrn von Kaunitz, aus Lüttich über die Verhältnisse am Hof des bayerischen Kurfürsten und Statthalters der Niederlande vom 24. Dezember 1695. Nach der Ansicht des Diplomaten war der Kurfürst Max Emanuel in seinen postalischen Plänen durchaus nicht mehr fest und würde bei energischem Vorgehen nachgeben. Der kurbayerische Minister von Mayr schlug Kaunitz einen Vergleich zwischen Haimhausen und dem Fürsten von Thurn und Taxis vor, während sein Kollege

Prielmayer dem kaiserlichen Gesandten sogar vorschlug, der Reichshofrat möge gegen Haimhausen – der durch seine Besitzungen in Böhmen auch Untertan des Kaisers sei – Repressalien anwenden, um ihn zu einem Verzicht auf die bayerische Landespost zu bewegen. Auch die Drohung mit Aberkennung des Adels werde auf Haimhausen großen Eindruck machen.

Zwischenzeitlich hatte in Brüssel diejenige Partei die Oberhand gewonnen, die für ein Übereinkommen zwischen Haimhausen und der Reichspost eintrat²⁰². Haimhausen selbst bot unter dem 12. November 1695 an, das bayerische Oberpostmeisteramt in Abhängigkeit von der Reichspost zu verwalten. Ein kaiserlicher Befehl vom 24. Dezember 1695 machte jedoch allen Versöhnungsgedanken ein Ende: »*Bey Verliehrung deß von Uns und dem Röm. Reich zu Lehen tragenden Post Regals*«²⁰³ wurde Taxis jede gütliche Unterhandlung mit Max Emanuel untersagt und alle Entscheidungen einzig und allein dem Kaiser vorbehalten. Dieses Mandat dürfte sogar auf Betreiben des Fürsten Taxis erlassen worden sein, der sich damit nun gegenüber dem Kurfürsten von Bayern rechtfertigen konnte, daß er die Verhandlungen mit Haimhausen nun nicht mehr aufnehmen könne.

Obwohl am 8. August 1695 die *Große Allianz* erneuert worden war, blieb das Verhältnis zwischen dem Kaiser und seinem Schwiegersohn extrem gespannt. Als der Sonnenkönig 1695 Kaiser Leopold I. vorschlug, die Spanischen Niederlande an Max Emanuel zu übergeben (wie das sogar im Geheimvertrag zum Heiratskontrakt ausgemacht war), hat dieser abgelehnt.

Nach Genehmigung durch den Kurfürsten am 13. Januar 1696 ging ein Schreiben an den Kaiser, in dem dieser den Kaiser um die Vermittlung seines Vorschlags bat, »*daß er – abgesehen von der Frage des Rechtes – lediglich um einem Beweis seiner hohen Veneration für S. Majestät zu geben, des Willens sey, bis zu weiterem Austrage der Sache Salvo jure cujuscunque in statu quo zu belassen [und] mit dem Reichs Post Generalat eine gütliche Einleitung dahin zu treffen, daß nach Absterben des von Oexle ad exemplum desselben oder wie es dermal der Reichspostmeister von Augsburg, von Taxis, verwaltet, das Postwesen in den Churfürstlichen Landen durch einen wohlbegüterten Landstand als Oberpostmeister, und zwar durch den Grafen von Haimhausen versehen werden solle, wodurch dem Kaiserlichen hohen Postregal und dem Fürsten von Taxis gar kein Eintrag geschehe, besonders da der Graf von Haimhausen von ihm dependiren würde, welcher übrigens gar keine Schuld trage, so daß man ihn nichts entgelten lassen könne*«. Unter dem 2. Februar 1696 wurde das Schreiben dem kurbayerischen Residenten am kaiserlichen Hof – Franz Hannibal von Mörmann – zugesandt. Weil Mörmann aber auf einen besseren Zeitpunkt warten wollte, hielt er das Schreiben zunächst zurück²⁰⁴.

Durch den Niedergang des französischen Handels und die bevorstehende Erledigung des spanischen Thrones war Ludwig XIV. zum Frieden im Pfälzischen Erbfolgekrieg genötigt. Ein erster Friedensvertrag war bereits 1696 in Turin mit Savoyen zustande gekommen.

Vermutlich hat der Geldmangel bei Vleertmann dazu geführt, daß dieser Anfang 1696 den Postkurs zwischen **Kleve und Nimwegen** an Schoepplenberg gegen eine finanzielle Entschädigung abgetreten hat, denn am 3. Februar 1696 beförderte dieser auf dem Postkurs Nimwegen–Köln über Kleve, Rheinberg, Neuß und Dormagen dreimal wöchentlich Personen und Güter²⁰⁵. Unter Ernennung zum »*Post-Commissarius*« wurde Johann Schoepplenberg 1696 in Köln die Oberleitung der kurbrandenburgischen Postverbindung zwischen Köln, Kleve und Nimwegen nach Holland übertragen²⁰⁶. Auch Günter Warthuysen erwähnt den Postkurs beiläufig, wenn er feststellt²⁰⁷:

»*Trotz aller Hemmnisse und Schwierigkeiten, die ... durch die Konkurrenz der Wagenpost Köln – Uerdingen – Hochstraß (bei Moers) – Rheinberg – Xanten – Kleve des Kaufmanns Wilhelm Vleertmann aus Düsseldorf vorübergehend entstanden, war der Schoepplenger Kurs Nimwegen – Kleve (auch Cleve à Cöln genannt) für die Entwicklung der brandenburgisch-preußischen Postverbindung am unteren Niederrhein äußerst wichtig*«.

So unsicher man sich in Wien war, was gegen die Landespost von Braunschweig-Lüneburg unternommen werden könne, so fest war man sich dort in der Haltung gegenüber Kurbayern. Bezüglich Haimhausen war man sich darin einig, ihn durch Drohungen einzuschüchtern. Zunächst sollte aber noch mit scharfen Mandaten ein Einlenken herbeigeführt werden. Am 4. Februar 1696 hatte der

Kaiser das Gutachten des Reichshofrats in diesem Sinne entschieden²⁰⁸ und noch am gleichen Tag erhielt der kurbayerische Erbland-Postmeister Haimhausen das nachfolgende kaiserliche Mandat²⁰⁹:

»Hoch- und Wohlgebohrener lieber Getreuer. Uns ist mit höchstem ungnädigen Mißfallen zu vernehmen gewesen, wie daß Unseres lieben Vetters des Churfürsten zu Bayern Liebden du mit Vorwendung ein- und anderer vermeintlichen Motiven zu disponiren trachtest, in dero Churfürstentumb und Landen eigene Posten anzulegen, selbige deiner Direction, in Ansehung der bey Ihrer Lbdn. dir erworbenen Meriten zu untergeben, und diesfals mit andern Reichs-Ständten, welche Unserm Kayserl. Reichspost-Regali seinen gänzlichen Untergang geraumer Zeithero zu procuriren gesucht causam comunem [gemeinsame Sache] zu machen. Wie nun dir als Unserm Königl. Böhmischen Vasallen vielmehr obgelegen were, dies Unser Kayserl. Post-Regal nach allen deinen Kräften mit erhalten zu helfen und gnd. Churfürstens Lbdn. ehender solches Vorhaben zu disuadiren [disvadiaren?], als dieselbe dargegen anzufrischen und von ihrem und ihrer Vorfahrn zur Conservation mehrerwähntem Unsers Kayserl. Post-Regalis jederzeit und zwar von Ihrer Lbdn. noch vor wenig Zeit bezeugten rühmblichen Eyfer abzubringen, daher Wir diesen deinem scandalösen Beginnen gleich jetzo mit ernstlichem Einsehen und Verordnungen zu begegnen genugsambe befugte Ursach hätten: So haben Wir jedoch darmit bloß in Ansehung mehrermelter Unsers lieben Vetters des Churfürstens in Bayern Lbdn. noch der Zeit an Uns halten, und dir hiemit alles ernsts befelchen wollen, daß du dich des Uns allein in denen Churbayerischen Landen zustehenden Postwesens keineswegs, unter was prætext [Vorwand] es immer seyn möchte, annemest oder anmaßt, sondern davon gänzlich abstehest, und Ihre Lbdn. gleichfalls davon abrathest, damit Wir in Verbleibung dessen mit ernstlichen und dir ohnangenemen Verordnungen gegen dich zu procediren [vor Gericht verhandeln] nicht gemüssiget werden, gestalten Wir Uns wohl bedächtlichen entschlossen, Unser nunmehr fast von allen mächtigeren Ständen des Reichs angefochtenes und dadurch sich zum endlichen Ruin neigendes Postwesen als Unser gleichsamb noch einzig übriges Regale widerumb in aufrechten Stand zu bringen und zu dem Ende alle ersinnliche Mittel und Weg zu ergreifen: Wie Wir dann zusehendes Unser hiebevorn dem Grafen von Platen ertheiltes Decretum nicht allein caßiret, sondern auch danebens noch ferner nachdrücklich und ernstliche Mandata sowohl wider denselben sub poena vierzig Markh löhigen Golds et comminatione caßationis [richterliche Aufhebung] seines von Uns erlangten Grafenstands und anderer vom Reich zu genießen habender Privilegien, als auch des Churfürsten und Herzogs zu Braunschweig-Hannover und Zell Lbdn. Lbdn. unter Straff von hundert Markh lötigen Golds habe ergehen lassen. Von dergleichen und anderen scharffen und ohnfehlbar zur execution kommenden Verordnungen und der darob zu wachsenden Schaden du dich zu hütten wissen wirst. Wir sind dir in dem übrigen mit Kayserl. Gnaden wohl gewogen ...«

Weder der Kurfürst noch Haimhausen scheinen von der Schärfe des kaiserlichen Mandates beeindruckt gewesen zu sein. Unter dem 22. März 1696 bat der Erbland-Postmeister den Kurfürsten erneut, ihn bei seiner Aufgabe »... zu manuteniren und gegen allen Schaden zu schützen«.

Der kurbayerische Resident am kaiserlichen Hof – Franz Hannibal von Mörmann – hatte das Schreiben des Kurfürsten vom 13. Januar 1696 an den Kaiser immer noch nicht überreicht, da er sich – nach dem Tode des Grafen von Windischgrätz – bei dem neuen Reichsvizekanzler bessere Chancen erwartete. Trotz der wiederholten Mahnungen aus München vom 2. April, 13. August, 20. Dezember 1696 und 11. Januar 1697 blieb das Schreiben unerledigt liegen²¹⁰.

Max Emanuels Schwiegervater, König Johann III. Sobieski von Polen, war am 17. Juni 1696 gestorben. Gegen den französischen Prinzen von Conti war am 27. Juni 1697 der sächsische Kurfürst Friedrich August (der Starke) zum König von Polen gewählt worden. Als Schwiegersohn des verstorbenen Königs Johann III. Sobieski hätte Max Emanuel ihm den Thron wohl mit einigem Erfolg streitig machen können. Doch hatte Max Emanuel dies 1696 abgelehnt²¹¹. In das kulturell rückständige Polen scheint es ihn nicht gezogen zu haben. Er konnte auch kein Polnisch, und das war für den König als Vorsitzenden des polnischen Reichstages notwendig. Und die Krone eines Wahlkönigtums anzunehmen, hätte wohl auch keine dauerhafte Erhöhung seines Hauses bedeutet.

Postalisch ist die Epoche zwischen 1692 und 1696 geprägt von einer Pattsituation; einer nicht gerade friedlichen Koexistenz zwischen der kaiserlich-taxisschen Briefpost und der kurfürstlich-

bayerischen privilegierten Fahrpost. Beide Institutionen arbeiteten faktisch nebeneinander. Die privilegierte Fahrpost war offensichtlich nur auf der Fahrpostroute München–Frankfurt–Brüssel vertreten; obwohl für (ganz) Kurbayern mit der Oberpfalz ein Erbland-Postmeister eingesetzt war. Den starken Schrift- und Paketverkehr zwischen Brüssel und München von 1692 bis 1696 besorgten sowohl die kaiserliche Reichspost als auch die bayerische Fahrpost, zeitweise auch besondere Kuriere der Hofpost des Kurfürsten²¹².

Vleertmanns finanzielle Möglichkeiten dürften 1696 aber weitgehend erschöpft gewesen sein. Doch noch kooperierten die drei wittelsbachischen Landesfürsten in Kurbayern, Pfalz-Neuburg und Kurköln und die von ihnen konzessionierten Posten miteinander. Wenn der Fürstbischof von Münster, Friedrich Christian, im Mai 1696 eine Fahrpost von Münster nach Amsterdam eingerichtet hat (Abbildung 17), so ist dies auch als Indiz dafür zu werten, daß der Handel mit den Niederlanden – trotz des immer noch andauernden Krieges – gewinnversprechend gewesen sein muß²¹³.

Sechs Jahre des neunjährigen Krieges hatte Max Emanuel in den Spanischen Niederlanden mit Kriegführen und Landesverteidigung zugebracht. Ganz besonders zu erwähnen ist sein Anteil an der Rückeroberung von Namur und bei der Verteidigung von Brüssel im August 1695. Am 22. August hatte Max Emanuel die *Große Allianz* von 1689 sowie seine Bedingungen erneuert: Ihm sollte das Gouvernement der Spanischen Niederlande auf Lebenszeit und die spanische Sukzession dem Kurprinzen zustehen. Daß er für diese Pläne nicht auf das kaiserliche Wohlwollen rechnen konnte, versteht sich von selbst.

Bereits ab 9. Mai 1697 wurde im holländischen Schloß Rijswijk der Frieden mit der *Augsburger Allianz* verhandelt. Am 20. September 1697 unterzeichneten England, die Niederlande und Spanien den Frieden mit Frankreich; der Kaiser und das Deutsche Reich (mit Bayern) hingegen erst am 30. Oktober 1697. Frankreich mußte darin die besetzten Gebiete rechts des Rheins zurückgeben; behielt aber Straßburg und die sog. »Réunionen«. Ferner mußte es Wilhelm III. als König von Großbritannien und Irland anerkennen. In den Spanischen Niederlanden fielen die Stadt Luxemburg, sowie alle Reunionen und alle Eroberungen seit dem Frieden von Nimwegen in den Provinzen Flandern, Hennegau, Namur und Luxemburg an den König von Spanien zurück. Das bedeutete eine erhebliche Vergrößerung von Max Emanuels Amtsbezirk. Seine Fahrposten mußte Frankreich aus der Kurpfalz, aus Luxemburg und Zweibrücken (mit dem Kurs Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim) wieder abziehen. Die Besetzung des Elsaß mit der Vertreibung der Reichspost und einem weit westlich vorgeschobenen französischen Fahrpostkurs Straßburg–Basel, wurde hingegen im Frieden von Rijswijk sanktioniert²¹⁴. Die Wittelsbacher Herzöge von Pfalz-Zweibrücken gelangten wieder in den Besitz ihres Landes. Aber irgendwelche Rechte von Kurfürst Max Emanuel erwähnt der Frieden nicht. Kaiser Leopold hatte zu verstehen gegeben, daß er seinen Schwiegersohn nicht mehr gern in Spanisch-Niederland sehe und begegnete ihm jetzt mit offener Feindseligkeit. Nur die Freundschaft zwischen Max Emanuel und König Wilhelm III. hielt. Nach dem Frieden mit Frankreich würde der Kurfürst mehr auf ihn als den Kaiser rechnen können. Natürlich wurden die bayerischen Truppen in Spanische Niederland nach dem Friedensschluß nicht mehr benötigt und mußten den Heimweg antreten.

2.8 Errichtung und Untergang der neuen *Kurbayerischen Landkutsche* von 1697

Nachdem Philipp Wilhelm von Pfalz-Neuburg 1690 gestorben war, hatte dessen Sohn Johann Wilhelm (*Jan Wellem*; reg. 1690–1716) als Kurfürst die Regierung im Gesamtstaat angetreten. Düsseldorf war Regierungssitz. Natürlich stand er als Schwager des Kaisers auch auf dessen Seite und dürfte auf dessen Drängen hin noch vor dem offiziellen Friedensschluß im Pfälzischen Erbfolgekrieg der kurbayerischen Fahrpost München–Brüssel Schwierigkeiten bereitet haben. Auf jeden Fall war Vleertmanns Fahrpost im Frühsommer 1697 vorübergehend eingestellt. Sie mußte auf eine neue Vertragsbasis und eine teilweise veränderte Fahrroute gestellt werden. Vermutlich mußten zukünftig auch die Gebiete von Pfalz-Neuburg mit den Herzogtümern Jülich und Berg umgangen werden.